

Kalasadamate investeeringu- vajaduste kaardistamise Lõpparuanne

Põllumajandusministeerium

30. november 2014





Ants Noot

Põllumajandusministeerium
Lai tn 39 / Lai tn 41
15056 Tallinn

30. november 2014

Austatud Ants Noot

Kalasadamate investeeringuvajaduste kaardistamise lõpparuanne

Oleme läbi viinud projekti „Kalasadamate investeeringuvajaduste kaardistamise“. Töö teostamisel lähtusime kahepoolsest allkirjastatud lepingust (17.04.2014) ja selle lisadest.

Uuringutulemuste analüüsi käesolevas lõpparuandes peab vaatama vaid koos originaal andmestikfailiga MS Excel formaadis, mis on lisatud eraldi lõpparuande juurde.

Juhul, kui järeldused lõppversioonis erinevad meie varasemate diskussioonide käigus väljaöeldust või vahearuannetes kirjeldatust, tuleb eelistada neid, mis esitatakse lõpparuandes.

Juhime Teie tähelepanu asjaolule, et meie ülesannete hulka ei kuulunud meile küsitluse käigus küsitlusele vastajate poolt edastatud andmete õigsuse kontrollimine, mistõttu AS PricewaterhouseCoopers Advisors (PwC) ei vastuta nende andmete õigsuse eest ega ka tulemuste eest juhul, kui need põhinevad puudulikel või ebaõigetel algandmetel. Meie töö oli piiratud lepingus sätestatud tegevustega.

Lugupidamisega

Allkirjastatud digitaalselt

Teet Tender

AS PricewaterhouseCoopers Advisors

Sisukord

Kokkuvõte	6
Uuringu läbiviimise metoodika kirjeldus	7
Projekti tegevuskava ja etapid	7
I etapp – Ettevalmistus.....	7
II etapp – Uuringu metoodika väljatöötamine ja uuringu ettevalmistamine	8
III etapp – Uuringu läbiviimine	13
IV etapp – Uuringu tulemuste analüüs.....	14
Maavalitsuste ja kalanduse tegevusgruppide küsitlus	15
Küsitlusandmete analüüs	15
V etapp – Uuringu tulemuste kokkuvõtte koostamine, soovitude väljatöötamine ja Tellijale esitamine	15
Küsitluse üldised tulemused	16
Esitatud nõuded	17
Veeliikluse ohutuse nõuded sadamateenuse osutamisel	17
Keskkonnakaitse nõuded sadamateenuse osutamisel	18
Investeeringuvajadused Sadamaseaduses esitatud nõuete täitmiseks	19
Ehitusseaduses kajastatud nõuded sadama hoonetele, rajatistele ja tehnovõrkudele.....	20
Maamajanduse Infokeskuse 2010. aasta väljaandes „Püügist müügin. Käsiraamat kalakäitlejale“ koondatud nõuded	21
Uuringutulemuste analüüs ja hinnang küsitlustel kogutud andmetele	22
Harjumaa kalanduspiirkond	22
Harjumaa arengukavad	22
Harjumaa kalanduspiirkonna strateegia	23
Küsimustikule vastanud Harjumaa kalanduspiirkonna sadamad	24
Küsimustikule mitte vastanud Harjumaa kalanduspiirkonna sadamad	37
Kokkuvõte Harjumaa kalanduspiirkonna sadamatest	38
Hiiumaa kalanduspiirkond	40
Hiiumaa arengukavad.....	40
Hiiumaa kalanduspiirkonna strateegia	40
Küsimustikule vastanud Hiiumaa kalanduspiirkonna sadamad	41
Küsimustikule mitte vastanud Hiiumaa kalanduspiirkonna sadamad.	56
Kokkuvõte Hiiumaa kalanduspiirkonna sadamatest.....	57
Läänemaa kalanduspiirkond	58

Läänemaa arengukavad	58
Läänemaa kalanduspiirkonna strateegia	58
Küsimustikule vastanud Läänemaa kalanduspiirkonna sadamad	60
Küsimustikule mitte vastanud Läänemaa kalanduspiirkonna sadamad	94
Kokkuvõte Läänemaa kalanduspiirkonna sadamatest	94
Peipsi kalanduspiirkond	96
Maakondlikud arengukavad	96
Küsimustikule vastanud Peipsi kalanduspiirkonna sadamad	99
Küsimustikule mitte vastanud Peipsi kalanduspiirkonna sadamad	117
Kokkuvõte Peipsi kalanduspiirkonna sadamatest	118
Pärnumaa kalanduspiirkond	119
Pärnumaa arengukavad	119
Pärnumaa kalanduspiirkonna strateegia	119
Küsimustikule vastanud Pärnumaa kalanduspiirkonna sadamad	120
Küsimustikule mitte vastanud Pärnumaa kalanduspiirkonna sadamad	165
Kokkuvõte Pärnumaa kalanduspiirkonna sadamatest	167
Saaremaa kalanduspiirkond	169
Saaremaa arengukavad	169
Saaremaa kalanduspiirkonna strateegia	169
Küsimustikule vastanud Saaremaa kalanduspiirkonna sadamad	171
Küsimustikule mitte vastanud Saaremaa kalanduspiirkonna sadamad	202
Kokkuvõte Saaremaa kalanduspiirkonna sadamatest	206
Virumaa kalanduspiirkond	208
Maakondlikud arengukavad	208
Virumaa kalanduspiirkonna strateegia	209
Küsimustikule vastanud Virumaa kalanduspiirkonna sadamad	210
Küsimustikule mitte vastanud Virumaa kalanduspiirkonna sadamad	235
Kokkuvõte Virumaa kalanduspiirkonna sadamatest	235
Võrtsjärve kalanduspiirkond	237
Maakondlikud arengukavad	237
Võrtsjärve kalanduspiirkonna strateegia	238
Küsimustikule vastanud Võrtsjärve kalanduspiirkonnas sadamad	238
Kokkuvõte Võrtsjärve kalanduspiirkonna sadamatest	246
Traalpüügi sadamad	247
Traalpüügi sadamate strateegia	247
Küsimustikule vastanud traalpüügi sadamad	248

Küsimustikule mitte vastanud traalpüügi sadamad	259
Kokkuvõte traalpüügi sadamatest.....	260
Ettepanekud ja konkreetsed soovitusel sadamate arendamise jätkamiseks Euroopa Merendus- ja Kalandusfondi 2014-2020 raames.....	261
Lisad	267
Lisa 1 Sadamate nimekiri	268
Lisa 2 Teostatud intervjuud	272
Lisa 3 Valimi ülevaade	273
Lisa 4 Kasutatud kirjandus	283
Lisa 5 Sadama ülalpidamiskulud AS Saarte Liinid näitel	286
Munalaiu sadam	286

Kokkuvõte

Uuringu eesmärgiks oli läbi viia Eesti kalasadamate investeringuvajaduste analüüs.

Uuringu läbiviimiseks määratlesime kalasadamate valimi ning viisime läbi veebiküsitluse, et leida vastuseid, mis annaksid ülevaate sadamate olukorrast, arengusuundadest ning arenguks vajalike ressursside olemasolust ja vajadusest. Küsitlusele vastas 63 sadamat. Kogutud andmed talletasime originaalkujul MS Excel formaadis. Otseallikatest kogutud andmed ja informatsioon on aluseks ka käesolevas aruandes esitatud analüüsile, hinnangutele ja soovitudele.

Püüdes mõista kalasadamate poolt esitatud andmeid võimalikult objektiivselt andsime asjakohastele maavalitsustele ja piirkonna kalanduse tegevusgruppidele võimaluse jagada omapoolseid arusaamu kalasadamate olukorrast ja arengupotentsiaalidest.

Eesti kalasadamate vajaduste analüüsi käigus kaardistasime sadamate olukorra ja selgitasime välja järgmise seitsme (7) aasta (2014-2020) arengutrendid ning analüüsisime sadamate toetusvajadust.

Tuginedes kogutud andmetele ja teostatud analüüsile on meie peamised soovitud järgmised:

- Kutseliste kalurite tegevuse toetamine ja turismiarenduse toetamine võiksid käia käsikäes.
- Rohkem koostööd sadamate ühisel arendamisel:
 - Põllumajandusministeerium kalasadamate ja Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium väikesadamate arendamisel
 - Toetuse andja ja kalanduspiirkondade tegevusgrupid nii riikliku kui ka piirkonna sadamate võrgustiku toetamisel
 - Kohalikud omavalitsused (sh maavalitsused) ja piirkonna kalanduse tegevusgrupid piirkonna sadamate võrgustiku arendamisel.
- Koostöö AS-ga Saarte Liinid sadamate akvatooriumide regulaarsel puhastamisel.
- Jätkata tegevuse elluviimise rahastamist enne kulutuste tegemist.
- Analüüsida erinevate omafinantseeringute osakaalu mõju seatud eesmärkide täitmisele.
- Toetada ühistegevust (kalurite MTÜ-desse koondumist) sadamates.
- Selgemalt sõnastada meetme 4.1. raames sätestatud nõuded sadama avatusele ning majandustegevuse jätkumisele.
- Toetada vaid riiklikule ja piirkondlikule võrgustikule oluliste sadamate arendamist. Need piirkonnale olulised sadamad, kus lossitakse olulisel määral kala, kus on registreeritud aluseid ja kus osutatakse tasulisi sadamateenuseid.
- Merepäästefunktsiooni arendamine koos kalasadamate arendamisega.
- Toetused võiksid olla suunatud ka veeliiklusohutuse, keskkonnakaitse nõuete ja Ehitusseaduses kajastatud nõuete täitmiseks.
- Olulisi investeringuid vajavad nii kaid kui ka sadamas asuvad hooned ja seadmed, sh pooleliolevate sadamate infrastruktuuri lõplik välja ehitamine.
- Toetused ka uuringute ja projekteerimistööde läbiviimiseks.
- Toetada püütud kalale lisaväärtuse andmist, kala või vesiviljelustoodete töötlemist ja otseturustamist.
- Kalasadamas pakutavate teenuste mitmekesistamise toetamine.

Uuringu läbiviimise metoodika kirjeldus

Projekti tegevuskava ja etapid

Projekt teostati viies etapis. Järgneval joonisel (vt Joonis 1) on välja toodud projektiplaani ettenähtud tegevuskava ning etapid.



Joonis 1. Projekti tegevuskava ja etapid

I etapp – Ettevalmistus

Esimese etapi ülevaade

Eesmärk	Uuringu läbiviimise detailide kokkuleppimine
Tegevused ja metoodika	Avakohtumine
Väljundid	Leping Projekti täpsustatud tegevus- ja ajakava Projekti täpne struktuur ja vormilised nõuded Avakohtumise protokoll
Tellija panus	Avakoosolekul osalemine Lepingulised läbirääkimised Ajakava ja tegevuskava kinnitamine

Eesmärgi saavutamiseks viisime läbi alljärgnevad tegevused:

Avakohtumine

Avakohtumisel käsitlesime järgmisi teemasid:

- uuringu eesmärgid ja Tellija ootused** – et meil ja Tellijal on ühine arusaam uuringu eesmärkidest, tulemustest ja nende kasutamisest.
- uuringu riskid** – kaardistasime ning hindasime uuringu riskid ning nende maandamise tegevuskava.

- **uurimismetoodikad** – täiustasime ja kooskõlastasime meetodid ja vahendid, mille abil saavutame uuringu eesmärgid, pöörates erilist tähelepanu andmekogumisele ja võtmeisikutega konsulteerimisele.
- **projekti aja- ning tegevuskava** – planeerisime ja ajastasime andmekogumise tegevused, aruandluse korra ja vormi.
- **kommunikatsioon** – leppisime kokku, kes on Tellijapoolsed kontaktisikud ja mis vormis ning millise sagedusega kommunikatsioon toimub.

Avakohtumise tulemusel allkirjastasime lepingu, täpsustasime tegevus- ja ajakava ning koostasime kohtumisel sõlmitud kokkuleppeid sisaldava avakohtumise protokoll.

II etapp – Uuringu metoodika väljatöötamine ja uuringu ettevalmistamine

Teise etapi ülevaade

Eesmärk	Uuringu metoodika väljatöötamine
Tegevused ja metoodika	Relevantse dokumentatsiooni kaardistamine ja esialgne analüüs Uurimismetoodika koostamine: 1. Sihtrühmade määramine ja kasutatavate meetodite kooskõlastamine Tellijaga 2. Küsimustiku ning küsitlusmetoodika koostamine 3. Valimi koostamine ja kooskõlastamine Tellijaga 4. Küsitluse ettevalmistamine ning piloteerimine
Väljundid	Uuringu läbiviimise metoodika kirjeldus Kvalitatiivsed andmed küsimustiku koostamiseks Uuringus kasutatav küsimustik Küsitluse valim
Tellija panus	Tellijale teadaoleva dokumentatsiooni koondamine ja üleandmine Osalemine uurimismetoodika diskussioonides Uurimismetoodika kinnitamine Osalemine küsimustiku väljatöötamise diskussioonides Küsimustiku testimises osalemine Küsimustiku kinnitamine Valimite kinnitamine

Eesmärgi saavutamiseks viisime läbi alljärgnevad tegevused:

Relevantse dokumentatsiooni kaardistamine

Dokumentatsioonikaardistuse eesmärgiks oli koguda taustainfot uuringu läbiviimise metoodika väljatöötamiseks ning sisendmaterjale uuringutulemuste kontekstis analüüsimiseks.

Dokumentatsiooni kaardistamise käigus kogusime Tellija abiga kokku uuringu valdkonda puudutavad dokumendid, sh:

- Hankedokumendis viidatud uuringud ja publikatsioonid:
 - Eesti Kalanduse Strateegia 2007-2013;
 - Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 rakenduskava;

- Liivi Lahe Kalanduskogu tegevuspiirkonna arengustrateegia aastani 2013;
 - Läänemaa kalanduspiirkonna strateegia 2009-2015;
 - Harju kalanduspiirkonna arengustrateegia 2009-2013;
 - Virumaa Kalandusstrateegia 2009-2020;
 - Võrtsjärve kalanduspiirkonna strateegia 2008-2013;
 - Peipsi kalanduspiirkonna strateegia 2008-2013;
 - Saaremaa kalanduspiirkonna strateegia 2008-2013;
 - Hiiumaa kalanduspiirkonna arengustrateegia 2009-2013;
 - Põllumajandusministri 24. aprilli 2008. a määrus nr 38 "Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 rakenduskava" meetme 4.1 "Kalanduspiirkondade säästev areng" raames toetuse andmise ja kasutamise tingimused ja kord;
 - Põllumajandusministri 11. jaanuari 2012. a määrus nr 6 „Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 rakenduskava" meetme 3.3 „Kalasadamate investeeringutoetus" raames toetuse andmise ja kasutamise tingimused ja kord";
 - Põllumajandusministri 08. veebruari 2008. a määrus nr 7 „Euroopa Kalandusfondi toetuse objekti tähistamise ning Euroopa Liidu osalusele viitamise tingimused ja kord";
 - Sadamaseadus;
 - Eesti Kalanduse Strateegia 2014-2020;
 - Euroopa Merendus- ja Kalandusfondi 2014-2020 eelnõu, kättesaadav <http://register.consilium.europa.eu/doc/srv?l=EN&t=PDF&gc=true&sc=false&f=ST%2015458%202012%20REV%201&r=http%3A%2F%2Fregister.consilium.europa.eu%2Fpd%2Fen%2F12%2Fst15%2Fst15458-re01.en12.pdf>;
 - Põllumajanduse Registrite ja Informatsiooni Ameti (maaelu toetused, Leader, jm) andmed;
 - uuring: Kalandusega seotud sadamate olukord ja investeeringuvajadus (2006);
 - Käsiraamat „Lautrist sadamani" jt Maamajanduse Infokeskuse Kalandusvõrgustiku infomaterjalid, <http://www.maainfo.ee/index.php?page=1815>;
 - maakondade, omavalitsuste arengukavad;
 - uuring „Maapiirkondade ettevõtjate olukord, arengutrendid ning toetusvajadused" (2012).
- Lisaks Tellija poolt täiendavalt edastatud uuringud:
 - Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi poolt koostatud sadamate kaardistamise failid;
 - Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi väikesadamate võrgustiku kavand (2013-2014);
 - Kalanduspiirkondade säästva arengu meetme rakendamise mõju ranna- ja sisevete kalandusele ning kohalikule arengule. E&Y uuring 2014;
 - Traallaevade poolt kasutatavate sadamate moderniseerimisvajaduse analüüs. Tartu Ülikool, Mereinstituut 2010;
 - Säästva arengu meetme alt tehtud investeeringud sadamatesse. Google.maps link.

Uurimismetoodika koostamine

Uurimismetoodika põhialus on kvalitatiivse ja kvantitatiivse info omavaheline kombineerimine. Kogutav info jaguneb kvalitatiivseks ja kvantitatiivseks sisendiks, mis omakorda jaotub andmete kogumise viiside lõikes. Iga sihtrühma puhul määratlesime meetodid andmete kogumiseks.

Diferentseeritud lähenemine võimaldab saada maksimaalse kaetuse sihtrühmade lõikes ning saada igalt sihtrühmalt informatsiooni neile sobival moel.

Tabel 1 Uuringu diferentseeritus ja sihtrühmade tabamine

Kvalitatiivne/ kvantitatiivne sisend	Andmete kogumise viis	Kalasadamad	Maavalitsused	Kalanduse tegevusgrupid
Kvalitatiiv- uuring	Dokumentatsiooni- analüüs	-	-	-
	Telefoniintervjuud	Ankeedi pooleli- jätute ning mitte vastanutega võeti ühendust, et pakkuda neile võimalust vastata küsimustikule telefoni teel. ¹	Kõigiga võeti ühendust telefoni teel, et pakkuda neile võimalust vastata küsimustikule ka telefoni teel.	Kõigi tegevusgruppide esindajatega viidi läbi telefoni- intervjuu täiendavate selgituste ja kommentaari- de saamiseks.
Kvantitatiiv- uuring	Ankeetküsitlus veebis	Koguti valdav osa infost	Koguti täiendav osa infost	Koguti täiendav osa infost.

1. Sihtrühmade määramine ja kooskõlastamine Tellijaga

Pidasime oluliseks diferentseerida sihtrühmadele suunatud lähenemist, kuna sihtrühma liikmete erinevate rollide tõttu uuringus ei olnud võimalik kasutada vaid ühte standardiseeritud küsimustikku.

Ankeetküsitluses eristasime kahte sihtrühma:

- Kalasadamad ja kala lossimisekohad, edaspidi „kalasadamad“. Uuringus on läbivalt kasutatud väljendit „kalasadam“, mille alla antud uuringu raames kuuluvad lisaks kalasadamatele ka kala lossimise kohad;
- asjakohased maavalitsused ja piirkondlikud kalanduse tegevusgrupid;

Uuringu etappides I, II ja III viisime läbi küsitluse vaid kalasadamate seas. Asjakohaste maavalitsuste ja kalanduse tegevusgruppidega viisime küsitluse valdavalt läbi telefoni teel uuringu IV etapis.

Täiendavad jaotused olid vajalikud küsimustiku korrektseks planeerimiseks:

- Kalanduse tegevusgruppide regionaalne jaotuvus: Harjumaa, Hiiumaa, Läänemaa, Peipsi järve piirkond, Liivi Lahe piirkond, Saaremaa, Virumaa, Võrtsjärve piirkond.
- Maavalitsused: Harjumaa, Hiiumaa, Ida-Virumaa, Jõgevamaa, Läänemaa, Lääne-Virumaa, Põlvamaa, Pärnumaa, Saaremaa, Tartumaa, Viljandimaa.
- Kalasadamad

Eelnevatest jaotustest tulenevalt diferentseerisime ankeedis küsimusi, et võimaldada küsitluses osalejatel vastata vaid enda profiiliga sobivatele küsimustele.

Küsitluse valimi koostamisel lähtusime maksimumtagasiside saamise põhimõttest ning sellest tulenevalt edastasime küsimustikud kõikidele asjakohastele maavalitsustele, kalanduse tegevusgruppidele ja Lisas 1 esitatud kalasadamatele, kelle kohta leidsime ka kontaktid. Lisas 2 on esitatud kalanduse tegevusgrupi esindajad ja piirkondade maavalitsuste esindajad, kellega viidi läbi intervjuud.

¹ Ühendust võeti kolm korda. Juhul kui vastajaga ei olnud võimalik ühendust saada kolmel korral või ta keeldus vastamisest, fikseerisime selle ning loobusime vastaja edasisest püüdmisest.

2. Küsimustiku ning küsitlusmetoodika koostamine

Sõltuvalt sihtrühmadest rakendasime erinevaid küsitlusviise ja küsimustikud olid koostatud vastavalt iga sihtrühma eripärale. Küsimustikud olid eesti keeles.

Küsimuste väljatöötamisel lähtusime varasematest sarnastest uuringutest ja analüüsides ning hankedokumendis nimetatud uurimisküsimustest, millele vastuseid vajasime.

- Kalasadamate küsimustikus oli kokku 27 küsimust, mis jagunesid omakorda 711 erinevaks alaküsimuseks.
- Maavalitsuste küsimustikus oli kokku 8 küsimust, mis jagunesid omakorda 16 erinevaks küsimuseks.
- kalanduse tegevusgruppide küsimustikus oli kokku 13 küsimust, mis jagunesid omakorda 21 erinevaks alaküsimuseks.

Küsimustikud kooskõlastasime Põllumajandusministeeriumiga.

3. Valimite koostamine ja kooskõlastamine Tellijaga

Kalasadamate valimi aluseks oli hankedokumentatsioonis esitatud kalasadamate nimekiri (aurande Lisa 1), mille põhjal koostasime küsitluse kontaktbaasi.

Sadamate kontaktide leidmiseks kasutasime järgmiseid allikaid:

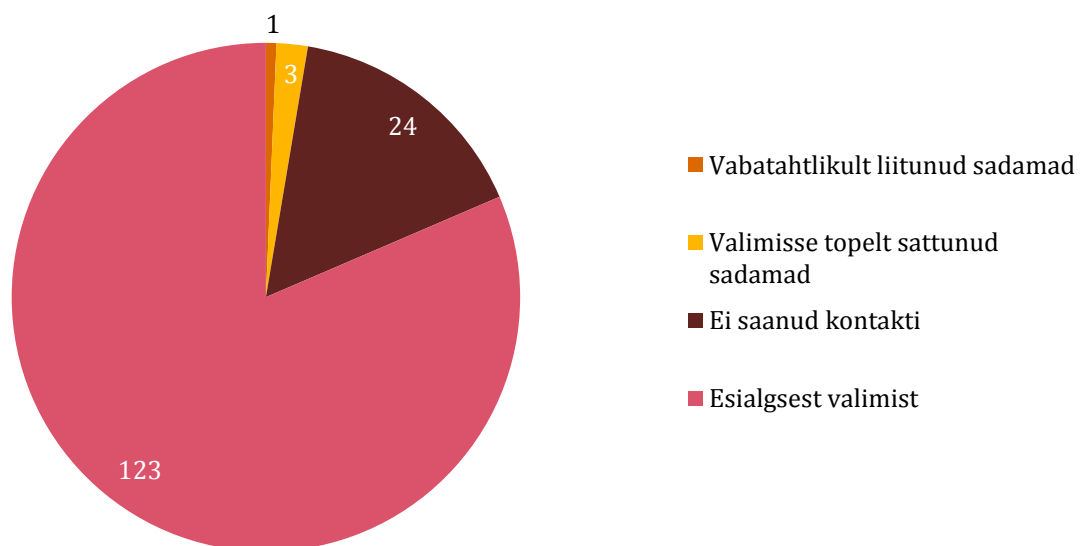
- Sadamaregister;
- Põllumajandusministeeriumi Kalanduse Infosüsteem;
- Keskkonnaministeeriumi Kalanduse Infosüsteem;
- Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi poolt koostatud sadamate kaardistus;
- Äriregister;
- kohalike omavalitsuste kodulehed;
- tegevusgruppide kodulehed;
- Internet.

Kontaktide saamiseks võtsime vajadusel telefoni teel ühendust ka kohalike omavalitsuste ja kalanduse tegevusgruppidega. Kontaktbaasi loomise järgselt ning küsitluse käigus valim täpsustus. Lõpliku valimi saamiseks lahutasime algsest, hankedokumentide lähteülesandes toodud valimist topelt olnud sadamad. Samuti võtsime valimist maha sadamad, millega küsitluse käigus ei olnud võimalik kontakti saada/leida. Seeläbi kujunes lõplikuks valimi suuruseks 124 (vt Tabel 2).

Tabel 2 Kalasadamate valimi kujunemine²

Valimi suurus	Selgitus
150	Hankedokumentide lähteülesande järgne valim.
151	Küsimustiku täitmise käigus lisandunud Virtsu sadam, mille puhul sadama omanik soovis vabatahtlikult küsimustikku täita.
148	Täpsustunud lähteülesande järgne valim, millest eemaldasime topelt olnud sadamad (Dirhami, Kurkse ja Suursadam).
124	Lahutasime 24 sadamat, kellega küsitluse toimumise käigus ei olnud võimalik kontakti saada - kontakt kas puudus ja seda ei olnud võimalik leida/ kellega ei saadud kolmel erineval päeval helistades ühendust. 24 sadama hulgas on ka need viis sadamat, mis välistasime kokkuleppel Põllumajandusministeeriumiga kuna nende kontakte ei olnud võimalik leida (Madise, Pärispea, Saunja, Spithami, Turja).
124	Lõplik valim

Lõplikust valimist annab ülevaate allolev joonis (vt Joonis 2).



Joonis 2. Kalasadamate valimi kujunemine

² Tervikülevaade valimist on Lisas 3.

Teise sihtrühma kuulusid kõik:

- nimetatud kalasadamate piirkondade maavalitsused: Harjumaa, Hiiumaa, Ida-Virumaa, Jõgevamaa, Läänemaa, Lääne-Virumaa, Põlvamaa, Pärnumaa, Saaremaa, Tartumaa, Viljandimaa;
- kalanduse tegevusgrupid: Virumaa Rannakalurite Ühing, Läänemaa Rannakalanduse Selts, Hiiukala, Harju Kalandusühing, Saarte Kalandus, Liivi Lahe Kalanduskogu, Peipsi Kalanduspiirkonna Arendajate kogu, Võrtsjärve Kalanduspiirkond.

4. Küsitluse ettevalmistamine ning piloteerimine

Peale seda kui uuringu küsimustikud olid Tellijaga kooskõlastatud, viisime läbi kalasadamate küsimustiku pilootuuringu, millesse oli kaasatud nii projekti ekspert, Põllumajandusministeeriumi esindajad kui ka väike valim tegevusgruppide esindajatest eesmärgiga testida küsimustiku pikkust ja asjakohasust, tehnilist toimimist ning anda Tellijale tagasisidet küsimustiku kvaliteedi kohta.

Pilootuuringu tulemuste põhjal täiendasime kalasadamate küsimustikku ning kooskõlastasime muudatused Tellijaga.

III etapp – Uuringu läbiviimine

Kolmanda etapi ülevaade

Eesmärk	Uuringu läbiviimine
Tegevused ja meetodika	Anketeerimine Uuringu vahekohtumine Tellijaga
Väljundid	Kvantitatiivsed ja kvalitatiivsed andmed Esialgsed järeldused Vahearuanne
Tellija panus	Osalemine vahekohtumisel, kus esitlesime esmaseid tulemusi Esmastele tulemustele tagasiside andmine

Eesmärgi saavutamiseks viisime läbi alljärgnevad tegevused:

Ankeetküsitluse läbiviimine

1. Kalasadamate küsitlus

Küsitluse kalasadamate sihtrühmaga viisime läbi perioodil **16.06-13.08.2014**. Küsitluse viis läbi uuringufirma Tartu Klaster OÜ. Küsitluse viisime läbi veebivormis. Igale valimis olnud sadamale saatsime unikaalse lingi, mis võimaldas meil jälgida vastamisaktiivsust ning vajadusel saata meeldetuletusi.

Küsimustiku lingid saatsime valimile e-kirja teel koos Tellija kaaskirjaga. E-kirjas oli detailne informatsioon küsitluse eesmärkide kohta, juhised selle täitmiseks, kontaktandmed (telefoni nr ja e-mail), kellega võtta ühendust küsimustiku sisuliste ja tehniliste probleemide korral.

Kalasadamate küsitluse läbiviimise aja- ja tegevuskava oli järgmine:

Kuupäev	Tegevus
16.06	Avasime veebiküsimustiku ning saatsime kontaktbaasile laiali küsimustiku lingid.
18.06	Tulenevalt madalast vastamisaktiivsusest saatsime kogu valimile meeldetuletuse veebi teel ning alustasime telefoni teel järelvärbamisega. Järgnevatel päevadel võtsime ühendust kõikide valimis olnud sadamatega. Helistamiste tulemusel täpsustus ka kontaktbaas.
19.06	Saatis Põllumajandusministeerium kalanduse tegevusgruppidele palve tuletada sadamatele meelde küsitluses osalemise olulisust.
11.07-15.07	Pakkusime küsimustikule mitte vastanutele võimalust vastata küsimustikule telefoni teel. Ükski sadamatest ei soovinud seda võimalust kasutada.
18.07	Panime küsimustiku kinni.
8-13.08	Põllumajandusministeeriumi palvel avasime küsimustiku uuesti ning edastasime viiele traalpüügi sadamale täiendava palve küsimustikule vastata. Vaid üks sadam kasutas seda võimalust.
21.07-15.08	Andmekvaliteedi kontroll / andmestiku puhastamine.
September	Läbi kalanduse tegevusgruppide pöördusid meie poole veel kaks sadamat, kes soovisid siiski küsimustikule vastamise võimalust. Kuna veebivormis küsimustik oli juba kinni, edastasime küsimustiku MS Word formaadis täpselt samal kujul, kui see ilmus veebiformaadis. Mõlemad sadamad edastasid ka täidetud küsimustiku.

Küsitluse tulemusel valmisid puhastatud/kontrollitud andmestikfailid MS Excel formaadis. (Lisatud eraldi lõpparuande juurde). Uuringutulemuste analüüsi käesolevas lõpparuandes peab vaatama vaid koos originaal andmestikfailiga MS Excel formaadis.

Uuringu vahekohtumine

Uuringu vahearuande esitasime Tellijale 29. juulil 2014. Vahekohtumine Tellijaga toimus 6. augustil, millal andsime Tellijale esmase ülevaate andmekogumise edusammudest. Tellijalt saadud tagasiside alusel korregeerisime esialgset metoodika kirjeldust ning täpsustasime kogutud andmeid. Kohtumisel leppisime kokku ka esitatava aruande vormi.

IV etapp – Uuringu tulemuste analüüs

Neljanda etapi ülevaade

Eesmärk	Uuringu tulemuste analüüs ning koondamine
Tegevused ja metoodika	Küsitlusandmete analüüs
Väljundid	Töödeldud küsitlusandmed Esialgsed järeldused

Eesmärgi saavutamiseks viisime läbi alljärgnevad tegevused:

Maavalitsuste ja kalanduse tegevusgruppide küsitlus

Enne küsitluse läbiviimist võtsime kõikide valimis olnud Maavalitsuste ja kalanduse tegevusgruppide ühendust telefoni teel, et teha kindlaks, kas valitud kontakt on õige. Andsime kohele võimaluse leppida kokku kas kohtumine või läbi viia telefoniintervjuu. Kohtusime kahe kalanduse tegevusgrupiga, ülejäänud vastasid nii kirjalikult kui ka viisime läbi telefoniintervjuu. Intervjuud maavalitsuste ja kalanduse tegevusgruppidega viisime läbi perioodil **9.-25.09.2014**. Küsitluse viisime läbi saates eelnevalt e-kirja koos küsimustikuga MS Word formaadis vastava valdkonna esindajale. E-kirjas oli detailne informatsioon küsitluse eesmärkide kohta, kontaktandmed (telefoni nr ja e-mail), kellega võtta ühendust küsimustiku sisuliste probleemide korral. Perioodil 9.09-10.10 toimus andmete analüüs ja lõpparuande kirjutamine. Lisas 2 on esitatud kalanduse tegevusgrupi esindajad ja piirkondade maavalitsuste esindajad, kellega viidi läbi intervjuud.

Küsitlusandmete analüüs

Andmete analüüsi kaasasime ka pooleliolevad ankeedid.

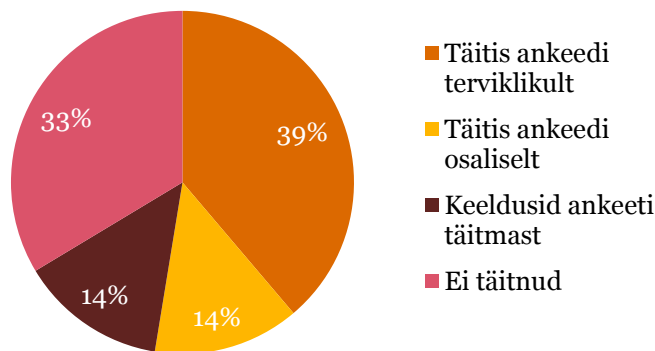
Esmase analüüsi käigus andsime ülevaate sadamate hetkeolukorrast, sealhulgas vastavusest sadamaseaduses sätestatud nõuetele, ülevaate sadamates teostatud, pooleliolevatest ja/või planeeritud investeeringutest. Samuti tõime välja kalasadamate edasised investeeringuvajadused. Täiendavalt andsime hinnangu kalasadamate edasistele plaanidele ja tegevuskavadele lähtudes kalanduspiirkonna arengustrateegiatest, piirkondlikest arengudokumentidest, sadamatele seatud nõuetest ja kehtivatest õigusaktidest. Andmete analüüsi viisid vastavas osas läbi sadamaekspert ja sadama looduslike tingimuste ning sadamaehituse ekspert. Küsitluse tulemused esitasime iga sadama kohta eraldi MS Excel formaadis ja analüüsi tulemused käesolevas aruandes alates 22. leheküljest.

V etapp – Uuringu tulemuste kokkuvõtte koostamine, soovitude väljatöötamine ja Tellijale esitamine

Viienda etapi ülevaade

Eesmärk	Uurimisküsimustele vastamine, soovitude väljatöötamine
Tegevused ja meetodika	Lõpparuande projekti koostamine, sh soovitude väljatöötamine sadamate arendamise jätkamiseks Lõpparuande projekti esitamine Tellijale Lõpparuande projekti arutelu Lõpparuande täiendamine Lõpparuande esitamine
Väljundid	Lõpparuanne
Tellija panus	Lõpparuande mustandi esitlemisel osalemine Soovitude väljatöötamise diskussioonides osalemine Lõpparuande mustandile tagasiside andmine Lõpparuande kinnitamine

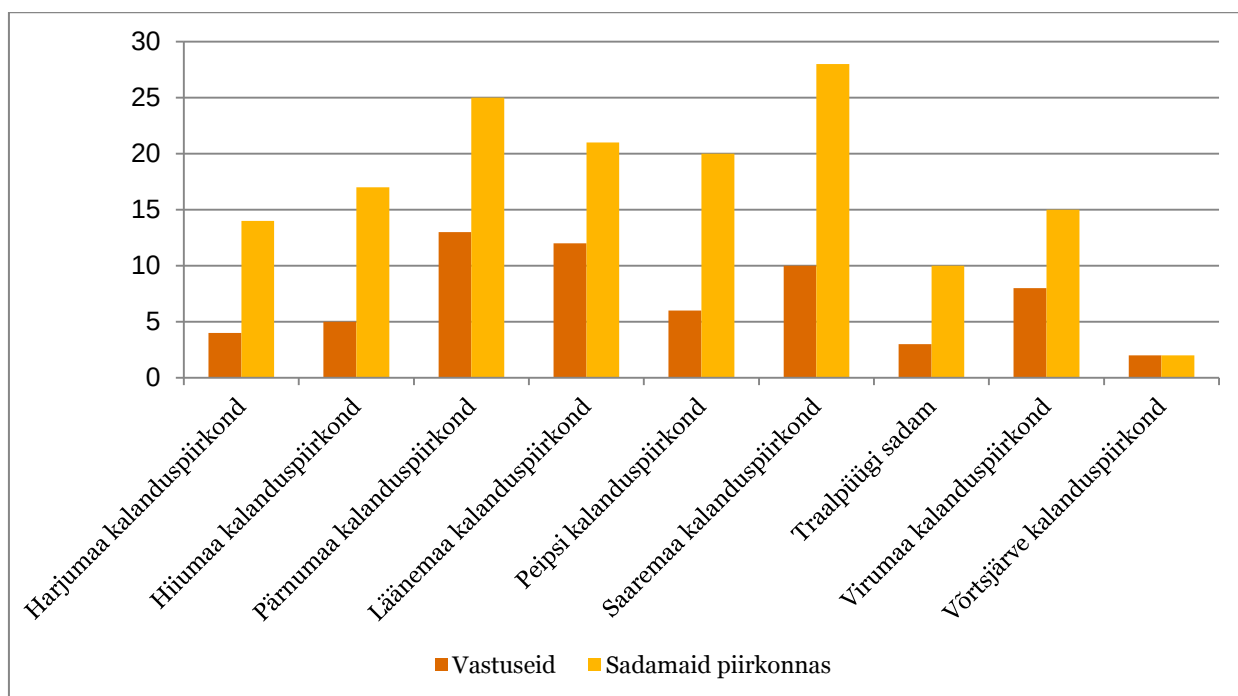
Küsitluse üldised tulemused



Küsitluse avas 87 sadamat ja vastamisega alustas 63 sadamat. Küsitluse valimisse (124) jäänutest täitis ankeedi terviklikult 46 sadamat. 17 sadamat täitis ankeedi osaliselt ehk siis sellises mahus, et antud vastuseid saab analüüsida. 22 sadamat keeldus ankeedile vastamast. 39 sadamat lubas ankeedi täita, kuid ei teinud seda, sinna hulka oleme arvestanud ka need, kes ankeedi avasid, kuid ei asunud seda täitma. Seega on küsitluse vastasmäär $(46+17)/124 = 51\%$. Vt ka Joonis 3. Vastuste analüüsimisel võtame arvesse nii täielikud kui poolikud vastused.

Joonis 3. Valimi jagunemine

Kõige kõrgem oli vastamise aktiivsus Võrtsjärve kalanduspiirkonnas, kus hankedokumentide lähteülesandes toodud valimis olnutest vastas 2 sadamat 2-st, mis teeb vastasmääraks 100%. Madalaim aktiivsus oli Harjumaa kalanduspiirkonnas, kus 14-st sadamast vastas vaid 4 (29%). Aktiivseteks piirkondadeks saab veel lugeda Läänemaa (57% vastajaid), Virumaa (53% vastajaid) ja Pärnumaa kalanduspiirkonnad (52% vastajaid). Keskmisest vähemaktiivseks saab lugeda Hiiumaa (29%), Peipsi 830%), Traalpiügi sadamad (30%) ja Saaremaa (36%). Vt ka Joonis 4.



Joonis 4. Küsitlusele vastanud sadamad hankedokumendi lähteülesandes sätestatud valimis

Esitatud nõuded

Vastavalt uuringu läbiviimise ajal kehtivale Sadamaseadusele³ sätestab seadus sadamateenuse osutamisele ning sadama pidajale ja sadamaoperaatorile veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõuded. Seaduses sätestatud nõudeid ei kohaldata füüsilise isiku poolt väljaspool tema majandus- või kutsetegevust isiklikuks tarbeks paigaldatud või ehitatud sildumisrajatisele. Väikesadamale, kus ei osutata tasulisi sadamateenuseid, ei kohaldata veeliikluse ohutuse nõudeid ja turvanõudeid.

Sadamateenusena käsitatakse järgmiseid sadamas teostatavaid tegevusi:

1. Veesõiduki sildumise võimaldamine;
2. Veesõiduki lastimine ja lossimine;
3. Reisijate laevale mineku ja laevalt tuleku korraldamine;
4. Veeliikluse korraldamine akvatooriumil⁴ ja sissesõiduteel⁵;
5. Veesõidukite pukseerimine ja jäämurdmine akvatooriumil.

Veeliikluse ohutuse nõuded sadamateenuse osutamisel

Akvatoorium ja sissesõidutee

1. Sadamal peab olema akvatoorium, et võimaldada ohutu veeliikluse korraldamist sadamateenuse osutamisel.
2. Sadama pidaja peab tagama navigatsiooniteabes avaldatud sügavused akvatooriumil ja sissesõiduteel ning sügavuste mõõdistamise vastavalt meresõiduohutuse seaduse alusel kehtestatud korrale.
3. Sadama pidaja korraldab sissesõidutee, akvatooriumi ja sildumiseks vajalike sadamaehitiste haldamist ning hooldamist, jälgib navigatsiooniteabes avaldatud andmete õigsust, vastutab enda esitatud andmete õigsuse eest ning tagab muutunud andmete viivitusega Veeteede Ametile navigatsiooniteabes avaldamiseks.
4. Sadama pidaja peab tagama läbipääsu akvatooriumist ilma selle eest tasu saamata, kui see on ainuvõimalik tee piirnevasse või ühise sissesõiduteega sadamasse või kui ilma veesõidukit ohtu seadmata või kahjustamata ei ole võimalik jõuda piirnevasse või ühise sissesõiduteega sadamasse. Läbipääsu ei pea tagama, kui see toob läbipääsu võimaldamiseks kohustatud sadama pidajale kaasa ebamõistlikke kulusi.
5. Sadama pidaja peab tagama sadama navigatsioonimärgistuse⁶ kavandamise, rajamise, rekonstrueerimise, paigaldamise, tühistamise ja eemaldamise, järelevalve ja märgistusest teavitamise vastavuse meresõiduohutuse seaduse alusel kehtestatud korrale.

Sadamakapten⁷

1. Sadama pidaja peab määrama sadamale sadamakapteni
2. Sadamakapten peab olema atesteeritud.
3. Väikesadama sadamakapten atesteerimisele ei kuulu.

³ Vastu võetud 15.06.2009, jõustunud 10.07.2009, redaktsiooni jõustumise kuupäev: 01.07.2014.

⁴ Sadama akvatoorium – piiritletud veete osa, mis on vajalik veesõidukite ohutu sildumise korraldamiseks ning kus sadama pidaja vastutab veeliikluse ohutuse, turvalisuse ja keskkonnakaitse nõuete täitmise eest.

⁵ Sadama sissesõidutee – veete osa, mis võimaldab veesõidukil sadamasse siseneda ja sadamast väljuda ning kus selleks on vajalik korraldada veeliiklust. Sissesõiduteena käsitatakse ka sadamate ühist sissesõiduteed ja sissesõiduteed, mis läbib teise sadama akvatooriumit.

⁶ Sadama navigatsioonimärgistus – sadamasse sissesõiduks, sadamast väljasõiduks ja sadamasiseseks veeliikluseks vajalik navigatsioonimärgistus.

⁷ Sadamakapten – sadamas ohutut veeliiklust ja veesõidukite ohutut seismist korraldav isik.

Sadama eeskiri⁸ ja sadamatasud

1. Sadamal peab olema sadama eeskiri. Sadama pidaja peab tagama sadama eeskirja ajakohastamise.
2. Sadama eeskiri peab olema eestikeelne ning sadamas tegutsevate või viibivatele isikutele kättesaadav.
3. Sadama pidaja peab asjakohaselt teavitama kõiki sadamas tegutsevaid ja viibivaid isikuid sadama eeskirjast tulenevatest nõuetest.
4. Informatsioon sadamatsude kohta peab olema huvitatud isikutele kättesaadav.

Keskkonnakaitse nõuded sadamateenuse osutamisel

Laevaheitmete⁹ ja lastijäätmete¹⁰ vastuvõtmine

1. Sadama pidaja korraldab laevaheitmete vastuvõtmise laevadelt ja muudelt veesõidukitelt, mida see sadam teenindab.
2. Lasti käitleva sadama pidaja või sadamaoperaator on kohustatud korraldama laeva tegevuse käigus tekkinud lastijäätmete vastuvõtmise laevadelt, mida see sadam või sadamaoperaator teenindab, sealhulgas lastijäätmete vastuvõtmise laevadelt, mida selles sadamas remonditakse, kui õigusaktide või rahvusvaheliste konventsioonide nõuete kohaselt ei ole kokku lepitud teisiti.
3. Liigiti kogutud laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmisel tuleb vältida eri liiki laevaheitmete ja lastijäätmete segunemist.
4. Sadama pidaja peab tagama piisavate vastuvõtuseadmete kättesaadavuse sadamas, et täita sadamat külastavate laevade vajadused.
5. Kui sadama pidaja ei tegele ise vahetult jäätmekäitlusega, peab tal olema sõlmitud leping jäätmete vastuvõtjaga, kellel on teenuse osutamiseks piisavad vastuvõtuseadmed.
6. Sadama pidaja koostab ja rakendab nõuetekohase laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise ning käitlemise kava.
7. Sadama pidaja korraldab laevadelt vastu võetud laevaheitmete ja lastijäätmete arvestust teatiste ning teiste laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõttu tõendavate dokumentide alusel laevade ning laevaheitmete ja lastijäätmete liikide kaupa.
8. Sadama pidaja on kohustatud sadamatasu hulka arvestatud laevaheitmete vastuvõtmise tasu arvelt või eraldi kindlaks määratud jäätmetasu eest, sõltumata üleantavast kogusest ja sadama vastuvõtuseadmete tegelikust kasutamisest, vastu võtma laeva, välja arvatud kalalaeva ja väikelaeva, pilsivee, reovee¹¹, prügi¹², naftat ja naftasaadusi ning õli sisaldavad jäätmed ning muud laevaheitmed, välja arvatud lastijäätmed.
9. Laevaheitmete vastuvõtmise eest võetavad tasud ja nende arvutamise alused peavad olema sadama kasutajate jaoks arusaadavad ja avalikustatud.

Reostuse kõrvaldamine akvatooriumil

1. Sadam peab olema varustatud reostuse lokaliseerimiseks ja likvideerimiseks vajalike tehniliste vahenditega, arvestades sadama suurust, osutatavaid sadamateenuseid, käideldavaid kaupu ja sadama asukohta.

⁸ Sadama eeskiri – sadamateenuste osutamisele esitatavad käitus-, navigatsiooni-, keskkonna-, ohutus- ja muud nõuded ning info sadama kohta.

⁹ Laevaheitmed – kõik jäätmed, välja arvatud lastijäätmed, sealhulgas reovesi, prügi, pilsivesi, masinaruumist või veomahutist pärit naftasaadusi ja õli sisaldavad jäätmed ning jäätmed, mis tekivad veesõiduki töö käigus ja kuuluvad rahvusvahelise konventsiooni merereostuse vältimiseks laevadelt (edaspidi MARPOL) 73/78 I, IV, V, ja VI lisa kohaldamisalasse, ning lastiga seotud jäätmed, mis on määratletud MARPOL 73/78 V lisa rakendamise juhistes.

¹⁰ Lastijäätmed – veesõiduki pardal lastiruumides või mahutites oleva lasti jäägid, mis jäävad järele pärast lastimis-, lossimis- ja koristustööde lõpetamist, sealhulgas lastimise ja lossimise ülejäägid.

¹¹ Reovesi – MARPOL IV lisas määratletud mis tahes tüüpi tualeti, pissuaari, bidee või WC äravooluava kaudu ärajuhitud vedelik või muud jäätmed, meditsiiniruumis (dispanser, haiglasektsioon) asuva pesuvanni, pesutorustiku või äravooluava kaudu ära juhitud vedelik, elusloomi sisaldavast ruumist ärajuhitud vedelik või eespool loetletud ärajuhitud vedelike või jäätmetega segunenud muu reovesi.

¹² Prügi – MARPOL V lisas määratletud veesõiduki tavapärase tegevuse käigus tekkivad mis tahes liiki toidu-, olme- ja muud jäätmed, millest on vaja pidevalt või perioodiliselt vabaneda, välja arvatud toorkala ja selle osad ning ained, mis on määratletud või nimetatud MARPOL-i teistes lisades.

2. Sadama pidaja korraldab reostuse avastamist ja likvideerimist akvatooriumil, informeerides reostuse avastamisest viivitamata Keskkonnainspektsiooni, Häirekeskust, Politsei- ja Piirivalveametit ning Veeteede Ametit.
3. Sadama pidaja peab koostama akvatooriumil reostuse avastamise ja likvideerimise kohta sadama reostustõrje plaani.

Investeeringuvajadused Sadamaseaduses esitatud nõuete täitmiseks

Alljärgnevas tabelis on antud Sadamaseaduses esitatud veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõuete täitmiseks vajalikud hinnangulised investeeringuvajadused.

Tabel 3 Investeeringuvajadused nõuete täitmiseks

VEELIIKLUSE OHUTUSE NÕUDED		
1.	Sadamal on määratud akvatoorium	Akvatooriumi määramine toimub koostöös konsultandi ja sadama kapteniga. Konsultandi töö hinnanguline maksumus 500 €.
2.	Akvatooriumil ja sissesõiduteel toimub sügavuste mõõdistamine vastavalt meresõiduohutuse seadusele	Hinnanguliselt 2 000 € / kord
3.	Sadama pidaja korraldab sissesõidutee, akvatooriumi ja sildumiseks vajalike sadamaehitiste haldamist ning hooldamist	Kai rekonstrueerimine hinnanguliselt 1 100 € / jm. Uue kai ehitamine hinnanguliselt 4 000 – 6 000 € / jm. Platside rekonstrueerimine hinnanguliselt 20 € / m ²
4.	Sadama pidaja jälgib navigatsiooniteabes avaldatud andmete õigsust ning tagab muutunud andmete viivitusega edastamise Veeteede Ametile	Maksumus tuleneb punktist 2.
5.	Sadama pidaja tagab läbipääsu akvatooriumist ilma selle eest tasu saamata, kui see on ainuvõimalik tee piirnevasse või ühise sissesõiduteega sadamasse	0 €
6.	Sadama pidaja tagab sadama navigatsioonimärgistuse (sadamasse sissesõiduks, sadamast väljasõiduks ja sadamasiseseks veeliikluseks vajalik navigatsioonimärgistus) kavandamise, rajamise, rekonstrueerimise, paigaldamise, tühistamise ja eemaldamise, järelevalve ja märgistusest teavitamise vastavuse.	Sõltuvalt sadama asukohast hinnanguliselt 5 000 – 30 000 €
7.	Sadamal on sadamakapten	Hinnanguliselt 2500 € / kuus
8.	Kas sadamakapten on atesteeritud? Väikesadama sadamakapten atesteerimisele ei kuulu.	Vastavalt Sadamaseaduse § 10 riigilõiv 32 €
9.	Sadamal on ajakohastatud sadama eeskiri	Eeskirja kaasajastab sadamakapten
10.	Sadamatasude info on huvitatutele kättesaadav	Sadamakapteni ülesanne. Koduleht hinnanguliselt 500 €, millele lisandub 20 - 30 € / kuu
KESKKONNAKAITSE NÕUDED		
1.	Sadam võtab vastu laevaheitmeid ja lastijäätmeid laevadelt ja muudelt veesõidukitelt. Sadamas on piisavalt vastuvõtuseadmeid, et täita sadamat külastavate laevade vajadused (või tal on sõlmitud leping jäätmete vastuvõtjaga).	Hinnanguliselt 800 € laeva kohta
2.	Sadama pidaja koostab ja rakendab laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise ja käitlemise kava	Sadamakapteni ülesanne
3.	Sadama pidaja korraldab laevadelt vastu võetud laevaheitmete ja lastijäätmete arvestust liikide kaupa	Sadamakapteni ülesanne
4.	Laeva pilsivee vastuvõtmine	Pils ja reovee pump hinnanguliselt

		5 000 € Pilsivee mahuti hinnanguliselt 700 - 1 000 € Paigaldus
5.	Laeva reovee vastuvõtmine	Trasside rajamine hinnanguliselt 30 € / jm
6.	Laeva prügi vastuvõtmine, laeva nafta ja naftasaaduste vastuvõtmine, laeva õli sisaldavate jäätmete ning muude laevaheitmete vastuvõtmine	Sorteeritud jäätmete hoidla hinnanguliselt 6 000 – 9 000 €
7.	Sadam on varustatud reostuse lokaliseerimiseks ja likvideerimiseks vajalike tehniliste vahenditega	Hinnanguliselt 500 € (40 m pikkune absorbentpoom ja vajalik kogus absorbenti)
8.	Sadama pidaja korraldab reostuse avastamist ja likvideerimist akvatooriumil	Sadamakapteni ülesanne
9.	Sadamal on reostustõrje plaan	Sadamakapteni ülesanne

Sadamate lõikes oleme leidnud investeeringuvajadused Sadamaseaduses esitatud nõuete täitmiseks üksnes nendele sadamatele, mis peaksid hetkel nõudeid täitma, kuid ei täida ning nendele sadamatele, mis plaanivad end tulevikus registreerida või mis plaanivad tulevikus oluliselt lisada osutatavaid teenuseid. Sadamate lõikes investeeringuvajadusi hinnates oleme lähtunud sadama pidaja poolt küsimustikus esitatud andmetest. Kui kai seisukorda on hinnatud rahuldavaks, siis on lähtunud, et kai seisukord hetkel ja lähitulevikus vastab Sadamaseaduses esitatud nõuetele. See ei välista, et kai arendamiseks ei ole investeeringuid vaja. Kui küsimustiku vastustes ei ole kaide seisukorra kohta andmeid esitatud, oleme lähtunud Maa-ameti kaardipiltidest ja võimalusel *Google streetview* materjalidest. Selle alusel oleme püüdnud hinnata, kas kai vajab rekonstrueerimist või ümberehitamist.

Keskkonnakaitse nõuete seisukohalt tähendab investeeringuvajadus 40 000 eurot, et sadam ei vasta mitte üheski punktis keskkonnakaitse nõuetele ja rajada tuleb kogu vajalik infrastruktuur ja soetada varustus.

Ehitusseaduses kajastatud nõuded sadama hoonetele, rajatistele¹³ ja tehnovõrkudele

Ehitusseadusest tulenevalt peab sadama või sadamahooneite rajamiseks olema kehtiv ehitusluba. Ehitusloa eelduseks on ehitusprojekt, mis on läbinud vajalike instantside kooskõlastusringi.

Projekt tuleb kooskõlastada vähemalt Veeteede Ameti, Keskkonnaameti ja Päästeametiga ning sadamaalal olevate trasside valdajatega. Lisaks võib kohalik omavalitsus nõuda täiendavaid kooskõlastusi.

Sadamarajatistele laienevad ehitusseaduse §3. "Ehitisele esitatavad nõuded" tulenevad nõuded. Sadama hooned ja rajatised peavad olema projekteeritud ja ehitatud nii, et nad taluksid kõiki ette antud koormusi kogu oma eluaja jooksul ning nad ei või ohustada selle kasutajate ega teiste inimeste elu, tervist või vara ega keskkonda.

Eelmainitu saavutamiseks peab sadamarajatiste projekteerimisele eelnema sadamaalal valitsevate hüdrograafiliste ja geotehniliste olude uuringud. Kordussüvendamiste vältimiseks või minimeerimiseks on vajalik läbi viia matemaatiline modelleerimine.

Projekteeritavad ehitised ja rajatised peavad olema kajastatud detailplaneeringus ja sadama rajamiseks peab olema vee-erikasutusluba. Sadamaehitisi tohib projekteerida vaid vastava haridusega spetsialist, kellel on vastavate tööde teostamise luba majandustegevuse registris.

¹³ Sadamarajatis – sadama maa-alal või akvatooriumil turvanõuete täitmiseks määratud laeva ja sadama vahelise koostöö ja liidese koht, mis hõlmab vajaduse korral ka sadama territooriumi, akvatooriumi ja sissesõiduteed.

Maamajanduse Infokeskuse 2010. aasta väljaandesse „Püügist müügini. Käsiraamat kalakäitlejale“¹⁴ koondatud nõuded

Käsiraamatus välja toodud nõuded tuginevad järgmistele ametlikele dokumentidele:

- Toiduseadus, vastu võetud 25.02.1999.
- Põllumajandusministri määrus nr 84 „Toidu käitlemisvaldkondades tunnustamisele kuuluvate ettevõtete täpsustatud loetelu, tunnustamise taotluse sisunõuded, taotlusele lisatavate dokumentide loetelu ning taotluse menetlemise kord“, mis on vastu võetud 30.05.2007.
- Põllumajandusministri määrus nr 72 „Väikeses koguses esmatoodete turustamise hügieeninõuded“, mis on vastu võetud 15.06.2006.
- Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 178/2002, 28. jaanuar 2002, millega sätestatakse toidualaste õigusnormide üldised põhimõtted ja nõuded, asutatakse Euroopa Toiduohutusamet ja kehtestatakse toidu ohutusega seotud menetlused.
- Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 852/2004, millega sätestatakse toiduhügieeni üldnõuded.
- Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 853/2004, millega sätestatakse loomset päritolu toidu hügieeni erireeglid.

Nõuded värskete kala lossimise ajal ja järel, mis on sisendiks ka sadamate valmisolekule

1. Toidukäitlejad peavad tagama, et kalandustoodetega kokkupuutuvad mahalaadimis- ja lossimiseseadmed on hõlpsasti puhastatavast ja desinfitseeritavast materjalist ning neid hoitakse heas tehnilises seisukorras. Mahalaadimis- ja lossimiseseadmete all mõistetakse nii mehaanilisi kui ka elektrilisi seadmeid. Vaakumpumbaga ühenduses olevat torustikku peab olema võimalik kergesti puhastada ja vajadusel desinfitseerida. Väikeste koguste juures pole vaakumseadme soetamine mõttekas. Seadmete mõiste alla kuuluvad ka mahalaadimisel ja lossimisel kasutatavad mahutid (kastid, konteinerid), mis peavad olema enne nendesse kalandustoodete asetamist pestud ja desinfitseeritud.
2. Vältima peab kalandustoodete saastumist mahalaadimise ja lossimise ajal. Mahalaadimis- ja lossimistoimingud tuleb teostada võimalikult kiiresti ning ilma asjatute viivitusteta. Kalatooted tuleb viivitamatult asetada kaitstud keskkonda, milles on jää sulamistemperatuuri lähedane temperatuur 0 - 2° C. Kõige paremini on see teostatav, kui kalatooted asetada kaanega kaetavatesse mahutitesse segatult purustatud jääga, mis on valmistatud joogivee nõuetele vastavast veest. Nõutud toimingu eesmärk on, et juba alates käitlemisahela algusest oleks tagatud külmahela katkematus ning kalandustoodete vastavus värskus- ja kvaliteedinõuetele.
3. Lossimis- ja mahalaadimistoimingute teostamisel ei tohi kasutada seadmeid ja töötavasid, mis asjatult kahjustavad kalandustoodete söödavaid osasid.
4. Kui jahutamine polnud võimalik püügi ajal, tuleb värsked kalandustooted, välja arvatud elustooted, pärast lossimist võimalikult kiiresti jahutada ja ladustada jää sulamistemperatuuri lähedasel temperatuuril. Parim viis värskete kalandustoodete kvaliteedi tagamiseks on püügile kaasa võetud jää.
5. Kalandustoodete mahalaadimis- ja lossimisala peab olema kaetud pinnakattematerjaliga, mis välistab kalandustoodete saastumise pinnasest tuleneda võiva saastega. Parim mahalaadimiskoht on selleks otstarbeks ehitatud kalasadama kai, mis on kaetud betooni või asfaltiga. Sadamakai puudumise korral võib mahalaadimistoiminguid teostada ka puidust paadisilla ääres tingimustel, et kalandustooted ei saa saastatud lendleva liiva ja muu lenduva tolmuga.

¹⁴ http://www.maainfo.ee/public/files/KAInform_trykis_Myygist%20pyyginini_web_indd.pdf

Uuringutulemuste analüüs ja hinnang küsitlustel kogutud andmetele

Harjumaal kalanduspiirkond

Harjumaal arengukavad

Kehtivas Harju maakonna planeeringus 1999 on kirjas, et kalanduse osas on oluline jätkata kalavarude rikastamist, eelkõige selleks, et tagada rahvusvaheliste kohustuste täitmine. Samuti on rikastamine vajalik harrastuskalastajatele nende traditsioonilistes püügikohtades püügitingimuste säilitamiseks, mis oleks oluliseks aluseks harrastuskalastajate koondumiseks. Kalavarude suurendamine võimaldab veekogusid muuta atraktiivseteks ka kalaturistidele.

Turismi arengusuundadena on välja toodud, et Harjumaal saab arendada nii loodus-, konverentsi- ja messi-, kui tegevusturismi (jahi- ja kalameestele, ratsutamishuvilistele, golfimängijatele jne). Omad võimalused peaksid avanema ka kultuurihuvilisele reisijale, aga samuti ka matkajale ja sportlikule puhkajale ning transiitreisijale. Kaubaturgude areng peaks tulevikus tooma Harjumaale ka ostu- ja ärituriste. Arvestades suurte puhkekeskuste (Aegviidu, Laulasmaa, Lohusalu) olemasolu, on Harjumaal perspektiivne arendada ka konverentsi- ja messiturismi. Mereturismi tegevussuunana on välja toodud, et esimese etapina arendatakse (või luuakse tingimusi arenguks) paadisadamaid (Kurkse, Kalasadam, Naissaare, Aegna, Miiduranna, Neeme, Salmistu - Pedassaare, Tapurla, Loksa), kus suhteliselt väikeste kulutustega on võimalik suurendada oluliselt vastuvõetavate paadituristide arvu. Eelisareng peaks aga toimuma just talu- ja mereturismi alal, arvestades maainimeste suhteliselt madalat tööhõivet ning teisalt võimalikku tihedat väikesadamate võrku.

Spetsiaalselt kalasadamate arendamist maakonna arengudokumentides kajastatud ei ole. Kuid nii kehtivas maakonnaplaneeringus, arengustrateegias kui ka koostatavas uues maakonnaplaneeringus on käsitletud väikesadamate arendamise vajadusi ja tähtsust. Enamus valimis olevatest sadamatest kuuluvad arendamist vajavate maakonna väikesadamate võrgustiku koosseisu (v.a Paldiski Lõunasadama kalakai, Paldiski sadam ja Madise sadam).

Koostamisel on Harju maakonnaplaneering 2030+, mis on planeerimisettepanekute koostamise etapis ja mis peaks ajakava kohaselt olema Siseministeeriumile esitatud novembris 2015. a. Kalasadamate arendamist selles planeeringus spetsiaalselt ei kajastata. Maakonnaplaneeringu ülesandeks on muuhulgas ka määrata sadamate asukohad, lisaks määratakse maa- ja veealade üldised kasutamistingimused. Sadamatest peaks maakonnaplaneering tegelema maakondliku tähtsusega väikesadamatega, mis tagavad sadamate keti piisava tiheduse. Ülejäänud väikesadamatega maakonnaplaneering tegelema ei peaks, jättes nende vajaduse ja perspektiivide määramise omavalitsustele.

2010. aastal Harju Maavalitsuse ja Harjumaal Omavalitsuse Liidu poolt koostatud „Harju maakonna arengustrateegia aastani 2025“ kohaselt on muuhulgas järgmised kalasadamatega seotud eesmärgid:

- loodud on soodsad tingimused sadamate kui logistiliste sõlmpunktide arendamiseks;
- välja on arendatud põhjaranniku väikesadamate võrgustik puhke, majanduse ja turismi eesmärgil.

Eesmärkide täitmiseks on plaanis:

- koostada optimaalse piirkonna väikesadamate võrgustiku arendamise teostatavus- ja tasuvusanalüüs ning kaardistada lautrikohtade vajadused. Maavalitsuse hinnangul piirkonna väikesadamate võrgustiku arendamise teostatavus- ja tasuvusanalüüsi maakonna tasandil ei ole tehtud ega lautrikohtade vajadusi kaardistatud. Lautrikohtade vajadused peaksid määratletud olema mereäärsete valdade üldplaneeringutes.
- uuendada iga-aastaselt Harjumaa kohalike omavalitsuste investeerimisvajaduste loetelu. Maavalitsuse hinnangul on Harjumaa kohalike omavalitsuste investeerimisvajaduste loetelu iga-aastaselt uuendatud ja avaldatud maavalitsuse kodulehel.
- koostada rannalade teemaplaneering. Maavalitsuse hinnangul ei ole rannalade teemaplaneeringut koostatud, kuid selle valdkonna teemad leiavad käsitlemist uues koostatavas maakonnaplaneeringus. Uue planeeringu eskiisi avalik väljapanek toimub detsembris 2014 ja avalikud arutelud on planeeritud läbi viia jaanuaris 2015.
- määrata ära lautrikohad ning seada nendele kasutamise kord. Maavalitsuse hinnangul määratletakse lautrikohad valdade üldplaneeringutega ning nende kasutamise korra kehtestavad vastavad kohalikud omavalitsused.

2014. aastal Harju maavanema poolt kinnitatud „Harjumaa kohalike omavalitsuste investeerimisvajaduste loetelus aastani 2018“ on kajastatud järgmised kalasadamatega seonduvad investeeringuvajadused:

- Harku vallas Tilgu sadama rajamine, investeerimismaksumusega 4,2 miljonit eurot, võimalikeks finantseerimisallikateks on erakapital, avaliku ja erasektori partnerlus (PPP), EL-i fondid või riiklikud toetusmeetmed.
- Kuusalu vallas Salmistu sadama rekonstrueerimine, investeerimismaksumusega 2 miljonit eurot, võimalikeks finantseerimisallikateks on erasektor ja struktuuritoetused.
- Padise vallas väikesadamate ja avalike randade arendamine, investeerimismaksumusega 0,1 miljonit eurot, võimalikeks finantseerimisallikateks on valla eelarve ja fondid.
- Paldiski linnas väikealuste sadamate ehitamine Pakri poolsaarel ja Väike-Pakri saarel koos randumissildadega, investeerimismaksumusega 0,5 miljonit eurot, võimalikeks finantseerimisallikateks on EL-i fondid, riik ja erakapital.
- Viimsi vallas Kelnase ja Leppneeme sadamate laiendamine koos Leppneeme sadama kaitsemuuli II etapi ehitusega ning Kelnase ja Leppneeme sadamahoonete ehitusega, investeeringumaksumusega 12 miljonit eurot, võimalikeks finantseerimisallikateks on EL-i fondid ja kohalik omavalitsus.

2011. aastal koostatud „Harju maakonna turismi arengustrateegia 2025. Tegevuskava 2015.“ kohaselt on turismiressursina välja toodud:

- Lohusalu sadam, mis võtab vastu külalisaluseid ja kus on ka matkarada;
- Kaberneeme sadam, mis võtab vastu külalisaluseid ja kus asub ka eksklusiivne restoran OKO;
- Salmistu, Kaberneeme, Pärisepea, Lohusalu jt mererannad. Kahjuks puuduvad enamikus neis randades vetelpääste ja teenindustevõtted.

Harjumaa kalanduspiirkonna strateegia

Kalanduspiirkonna strateegia elluviimise eesmärkideks on väikesadamate remontimine ja seadmine töökorda, mis rahuldaks kalurite ja teiste huvigruppide vajadusi, kaasaegsete ja keskkonnasõbralike tingimuste loomine kala või vesiviljelustoodete töötlemiseks, rannakülade miljööväärtusliku elukeskkonna ja atraktiivsete turismiobjektide väärtustamine, rannakülade ettevõtluse mitmekesistamine elanikkonna ja selle juurdekasvu säilimiseks ning vajalike koolituste läbiviimine.

Harjumaa kalanduspiirkonna visioon on järgmine:

„Harjumaa kalanduspiirkond on elujõuline kogukond, mis kasutab oma piirkonna turueelist. Kalurid kasutavad kalavaru säästlikult, püüdes ja turustades vaid kõrge kvaliteedilist värsket kala. Rannapiirkonna elanikud väärindavad meresaadusi ja kannavad endas rannakülade traditsioone ja

legende. Harjumaa rannakülade elanikud kannavad edasi rannakülade järjepidevust ja püsiväärtusi. Edukaks on osutunud pärandkultuuri ühendamine arvukate investeeringutega kaasaegsesse merendusse, kalandusse, kalakasvatuse ja puhkemajandusse. Kaluri amet on au sees ning kala on tunnustatud ja kõigile kättesaadav toit.“

Küsimustikule vastanud Harjumaa kalanduspiirkonna sadamad

Leppneeme kalasadam

1. Hetkeolukord

Leppneeme kalasadam on registreeritud sadam, mis kuulub äriühingule Räim, kes on ka sadama pidajaks. Sadam on kajastatud registris rannapüügisadamana, mida kasutab neli kalapüügiluba omavat ettevõtet. Sadamat külastava aluse maksimaalne pikkus on 15 m, laius 6 m ja süvis 2 m. Sadamaregistri andmetel on sadamat külastava aluse maksimaalne süvis 1,4 m. Sildumiskohtade arvu ei ole küsimustiku vastustes esitatud, ehkki on märges, et sildumine toimub poordiga.

Sadamateenused

Teenuseid ei osutata.

Sadamatasud

Registreeritud väikesadam, kus ei osutata tasulisi sadamateenuseid.

Sadamasse ligipääs

Sadamasse saab sõita piki heas seisukorras olevat asfaltbetoonteed. Mere poolt pääseb sadamasse piki kanalit, mille vee sügavuseks on 5-6 m. Sadamat lainetuse eest kaitsva lainemurdja ehitustööd on katkestatud väidetavalt mittekohaste materjalide kasutamise pärast. Ehitatav lainemurdja määrab ka sadamasse sissesõidutee pikkuse.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Sadamas on kaks kaid, mis võimaldavad kalalaevade sildumist ja lossimist. Mõlemad kaid vajavad rekonstrueerimist. Kaitseks lainetuse eest on sadamaalal rekonstrueeritud muul. Sadam on varustatud navigatsioonimärgistusega, tänu millele on sadamasse sisenemine ohutu. Lisaks kuulub sadamale kaks sadamahoonet, üks kuur ning kaks garaaži. Sadamas on olemas veevarustuse-, kanalisatsiooni-, elektri-, ja sidesüsteemid.

Sadamas on kahes külmkambris kala jahutamise võimalus, samuti müüakse kala soovijatele otse paadist.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Viimase kolme aasta jooksul teostatud investeeringuid ei ole küsimustiku vastustes märgitud, kuid Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam ning Maamajanduse Infokeskuse Kalandusvõrgustiku infomaterjalide järgi saanud ka toetust.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) avaldatud andmebaasi järgi on Leppneeme kalasadama omanikule Kalandusühistule Räim määratud järgmised toetused:

- 2008. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 1.1 “Riigiabi kalapüügi alaliseks lõpetamiseks” raames kalalaeva sihtotstarbe muutmiseks summas 54 157 €.
- 2011. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” neljandas taotlusvoorus külmutusveoki soetamiseks summas 59 541 €.
- 2013. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” teises taotlusvoorus mobiilse saeraami ja palgifreesi ostmiseks summas 13 300 €.

- 2013. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 1.4 “Väikesemahuline rannapüük” raames kalalaevadele esemete ostmiseks summas 2 819 €.

Lisaks on PRIA andmebaasis välja toodud, et Leppneeme kalasadama omanik Kalandusühistu Räim on saanud järgmiseid toetuseid:

- 2008. aastal PRIA-st Kalandustoodete tootja või töötleja koolitustoetuse meetme raames summas 9 765 krooni (ca 624 €).

PRIA andmebaasi alusel on perioodil 2007-2013 Leppneeme kalasadama toetused kokku 130 441 €.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam ei paku tasulisi sadamateenuseid, siis Sadamaseaduses kehtestatud veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõudeid ei pea sadam täitma.

Olemasolevate rajatiste kasutuslubade osas puudub selgus. Edasised rajatiste ja ehitiste renoveerimistööd peaksid olema vastavuses Ehitusseaduses esitatud nõuetega.

3. Investeeringuvajadused

Vastavalt küsimustiku vastustele on investeeringuvajadusteks märgitud 400 000 eurot, millest vaevalt jätkub kogu sadama rajatiste korrastamiseks ja Ehitusseadusega kooskõlla viimiseks ja kasutuslubade saamiseks. Ankeedis toodud vastustes ei ole täpsustatud, milleks esitatud summat soovitakse kasutada. Selleks, et sadam saaks pakkuda kalastamiseks vajalikku teenust, on ennekõike vajalik kaide rekonstrueerimine. Ankeedis toodud investeeringuga oleks võimalik olemasolevate kaide osalist rekonstrueerimist, kuid mitte kaide kapitaalremont. Laevatee korduvsüvendusi peab läbi viima 5-10 aasta järel.

Meie hinnangul on sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud alljärgnevad.

Tabel 4 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud
¹⁵Leppneeme sadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	450 000
Keskkonnakaitse nõuded	30 000

4. Arenguplaanid

Sadama arengukava olemasolu kohta meil informatsioon puudub ja samuti ei ole antud täpsemat infot sadama arenguplaanide kohta. Samuti ei ole antud infot sadama koostööpartnerite osas. Sadama arenguplaane toetaksid alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Viimsi vallas asub tuntud Eesti Sõjamuuseum – Kindral Laidoneri muuseum ja Eesti Rannarahvamuuseum. Samuti asuvad vallas neli kirikut ning Prangli ja Rohuneeme kabel. Loodussõpradel on Viimsi vallas võimalik külastada maastikukaitsealasid ning kokku 15 erinevat saart, millest suuremad on Naissaar ja Prangli. Samuti asub vallas palju erinevaid ning hinnatud baare, kohvikuid, õlletubasid ja restorane. Majutus on rannikul võimalik eelkõige erinevates hotellides ja spa-hotellides ning Naissaarel ja Pranglil erinevates puhkekeskustes jt väiksemates majutusasutustes.

Viimsi poolsaarel, kus vastavalt kehtivale Harju maakonnaplaneeringule, asuvad kultuurimälestistest kirikud, kabelid ja mitmed kindlusrajatised. Kultuuriasutustest asuvad seal nii muuseumid, kultuurikeskused, kui ka raamatukogud. Spordirajatistest asuvad läheduses staadion, ujula, lasketiir,

¹⁵ Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

spordikompleks, tenniseväljak, terviserada ja võrkpalliväljak. Perspektiivsed puhkealad on mitmed rannalõigud Viimsi poolsaare idarannikul.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Leppneeme kalasadam on kehtiva Harju maakonna planeeringu järgi reisi- ja kodusadam, mis vajab põhjalikku rekonstrueerimist. Leppneeme sadama rekonstrueerimiseks planeeritud uuringud ja projekteerimistööd on planeeringus kajastatud. Sadama kaudu toimub püsiühendus ka Prangli saarega. Kalanduse tegevusgrupi andmetel on nüüdseks Leppneeme saanud infrastruktuuri investeerida ja sadamakaid on heas korras.

Viimsi valla mandriosa üldplaneeringus (1999. a¹⁶) on välja toodud järgmised sadamatega seotud probleemid:

- rannikuala ei ole kaetud väljatöötatud arengukavadega;
- väikesadamate side võimalus päästeteenistusega ei vasta kaasaja nõuetele;
- navigatsioonimärgistuse puudulikkus;
- süvendusprobleemid väikesadamates;
- kaid on amortiseerunud;
- tehniline varustatus puudulik;
- keskkonnareostuse oht.

Vald pooldab uute erakapitalil baseeruvate väikesadamate ehitust. Samuti tuleks rajada munitsipaaalsadam ja kaasa aidata Eesti saarte infrastruktuuri arendamise riikliku programmi ellu rakendamisele, rajamaks uut ühendusteed Leppneeme sadama ja Prangli saarel Mõlgi sadama vahel.

Viimsi valla mandriosa üldplaneeringus on arengueeldustena välja toodud väikesadamate ja veepuhkuse arendamise võimalus. Mereline asend võimaldab orienteeruda merega seotud turismile suvise rannaelu mitmekesistamise ning jahi- ja paadisadamate rajamise näol.

Looduslikud tingimused

Sadama asukoht on hea, see on kaitstud valdavate tuulte eest, välja arvatud kirdesuunalised tuuled. Vastavalt uuringule on sissesõidu kanali kordussüvendamise vajadus väike. Sadama edasine arendamine on looduslikest teguritest lähtuvalt mõistlik ja võimalik.

Hinnang

Kuna meile ei ole teada Leppneeme kalasadama arenguplaanid, siis ei saa me ka anda hinnangut, kas sadama pidaja edasised plaanid on kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega. Küll aga on Leppneeme kalasadama edasi arendamine piirkonna arengudokumentides kajastatud.

Kalanduspiirkonna tegevusgrupi hinnangul on põhiseadmed sadamas olemas, kuid vajaksid välja vahetamist. Põhiseadmeid, mida vajatakse, oleksid need, millega saab kala kvaliteeti hoida. Sadamas on kahes külmkambris kala jahutamise võimalus ja kala müüakse soovijatele ka otse paadist. Selline lähenemine on kooskõlas Harjumaa kalanduspiirkonna strateegiaga.

Kuna Leppneeme varustab Tallinna linna piirkonda ja on ka piirkonna kala logistikakeskus, siis on vajadus suurema külmiku järele. Hetkel kogutakse kala piirkonna teistest sadamatest kokku. Oma asukohalt oleks Leppneeme kalasadam logistikakeskuseks sobivaim. Miiduranna sadam oleks logistikakeskusena veelgi sobivaima koha peal, kuid seal ei soovi sadama omanikud kalandust arendada.

Leppneeme kalasadam on oma asukoha poolest oluline, kuna asub tihedalt asustatud alal, mis võimaldab potentsiaalsetel kalasadama teenuste tarbijatel sadama teenuseid hõlpsasti kasutada. Kalanduspiirkonna strateegia kohaselt on Leppneeme sadam lossimismahtude järgi üks suurematest sadamatest piirkonnas. Külalissadamana on Leppneeme liiga väike. Kalanduse osas on kaide arv sadamas piisav. Leppneemel on

¹⁶ 2014. aastal võeti vastu otsus Viimsi valla üldplaneeringu ülevaatamise kohta, mille alusel jäi kehtima olemasolev valla üldplaneering.

potentsiaali saada veel suuremaks kalasadamaks, sest Tallinn, kõige suurema turuna Eestis, on väga lähedal.

Leppneeme kalasadama edasi arendamine oleks reaalselt teostatav, kui osutatavate teenuste eest hakatakse küsima ka sadamatasusid ning leitakse sadama arendamiseks piisavalt finantsvahendeid. Selleks tuleb sadam viia vastavusse Sadamaseaduses kehtestatud nõuetega. Sadama arendamisel peaks lisaks kaide rekonstrueerimisele tähelepanu suunama kaipealsete teenuste arendamise suunas. Kuna sadamat kasutavate ettevõtete seas on ilmselt Kalandusühistu Räim liikmed, peaks ühistu leidma väljundeid, kuidas sadamateenuseid arendades tuua lisaraha kai korrashoiuks. Seda saab teha pakkudes ennekõike kohalikele elanikele uusi teenuseid. Multifunktsionaalsus annaks sadamale lisisissetulekuid.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid on Leppneeme kalasadam seni saanud peamiselt põhiseadmete ostuks.

Ristna sadam

1. Hetkeolukord

Sadam on registreeritud Sadamaregistris. Sadama omanikuks on eraisik, kellega sadama pidaja MTÜ Ristna sadam omab kehtivat rendilepingut, mis kestab kuni 2039. aastani. Sadamaregistri andmetel on aga sadama pidajaks OÜ Larsen FP. Sadam leiab kasutamist nii ranna- kui ka traalpüügi sadamana. Sadamaala pindala on 10 000 m². Maksimaalselt on sadamas võimalik kuni 10 parraskinnitusega aluse sildumine. Sadamas silduvate aluste maksimaalsed mõõdud on pikkusega 15 m, laiusega 6 m ja süvisega 1,7 m. Sadamaregistri andmetel on sadamat külastava aluse maksimaalseks süviseks aga 1,8m.

Sadamat kasutab vastavalt välja antud kalapüügi lubadele kuni 20 kalurit. Kutselist kalapüügiluba omavate ettevõtete arv on kaheksa. Lisaks on kaks kalalaeva püügiluba omavat ettevõtet ning 20 harrastuskalurit.

Sadamateenused

Sadamas osutatakse sildumise- ja lossimisteenuseid, sadamas on tualeti kasutamise ning joogivee saamise võimalus. Olemas on ka slipp.

Sadamatasud

Sadamtasusid ei koguta.

Sadamasse ligipääs

Sadamasse sissesõiduks on 100 m pikkune kanal, mille laius on 12 m ja vee sügavus 2 m. Kanal vajab igal aastal kordussüvendamist. Maismaal on sadamasse pääsemiseks mustkattega tee.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Sadamas on olemas kasutusloaga rahuldavas olukorras sega-materjalidest kai, mis on rajatud 1963. Aastal ja mille viimane rekonstrueerimine toimus perioodil 1974-83. Sadama pidaja kavatseb kaid renoveerida. Sadamas on ka enne 1963. aastat ehitatud rahuldavas seisukorras kasutusloaga lainemurdja/muul, mis on plaanis renoveerida investeerides 100 000 eurot. Sadamas on olemas veevarustuse- ja elektrisüsteemid.

Sadamas olevad rajatised pärinevad perioodist 1974-83: rahuldavas seisukorras tellistest jäähoidla, tellistest ja puidust segakonstruktsiooniga kasutamiskõlbmatu kalatsehh ning puidust püügivahendite hoidla, mis on muutunud kasutuskõlbmatuks. Sadama pidajal on kavatsus kõik need renoveerida.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Pooleli on investeering kaisse, millele on saadud ka toetust Euroopa Kalandusfondist. Investeeringu maksumus on hinnanguliselt 200 000 eurot.

PRIA (www.pria.ee) ja EAS-i (www.eas.ee) avalike toetuse saajate andmebaaside järgi ei ole Ristna sadam perioodil 2007-2013 aga toetuseid saanud.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam ei paku tasulisi sadamateenuseid, siis Sadamaseaduses kehtestatud veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõudeid täitma ei pea.

Kõik rajatised, mis sadamas on olemas, ei oma vanuse tõttu kindlasti kasutusluba, sest ehitusaegne seadustik ei vastanud hetkel kehtivatele nõuetele. Koos renoveerimisega peab kaasnema rajatiste ehitusprojektide koostamine, mis aga peavad kindlasti olema vastavuses Ehitusseaduse nõuetega. Renoveerimisprojektide koostamisele peavad olema teostatud uuringud, mis kindlustaksid Ehitusseaduse nõuete täitmise. Küsimustiku vastuste järgi sadama pidajal plaanis investeerida hinnanguliselt 50 000 eurot, et asendada olemasolev nõuetele mittevastav elektrisüsteem.

3. Investeeringuvajadused

Sadama pidaja hinnangu kohaselt on vajalikud investeeringud:

- rahuldavas seisukorras kai renoveerimiseks 250 000 eurot,
- rahuldavas seisukorras muuli renoveerimiseks 100 000 eurot,
- rahuldavas seisukorras jäähoidla asendamiseks 100 000 eurot,
- kasutuskõlbmatu kalatsehhi renoveerimiseks 150 000 eurot,
- kasutuskõlbmatu püügivahendite hoidla asendamiseks 50 000 eurot,
- amortiseerunud veesüsteemi asendamiseks 50 000 eurot.

Lisaks on sadama pidajal plaanis ehitada kalurite olmehoone, et taaslustada rannakalandust. Investeeringut on plaanis finantseerida nii omavahenditest kui ka toetusest Euroopa Kalandusfondist. Projekt kajastub detailplaneeringus, teostatud on ehitusgeoloogilised ja geotehnilised uuringud ning olemas on ehitusluba.

Hinnates esitatud investeeringuvajadusi on kahtlus, et sadama pidaja ei ole esitanud investeeringuvajadustes arvestanud kõikide vajalike uuringute läbiviimisega.

Meie hinnangul on sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud alljärgnevad.

Tabel 5 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud ¹⁷Ristna sadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	250 000
Keskkonnakaitse nõuded	23 500

4. Arenguplaanid

Sadamal on olemas arengukava ja sadama arendamine kajastub ka kalanduspiirkonna strateegias.

Lisaks tänasele soovib sadama pidaja tulevikus täiendavate teenustena sadamas pakkuda järgmiseid teenuseid: veesõiduki sildumise võimaldamine, veeliikluse korraldamine akvatooriumil ja sissesõiduteel, kalandustoodete lossimine, maaletoodud kala kaalumise, kalandustoodete otseturustamine, kütuse ja määrdeainetega varustamine, veega varustamine, veesõiduki ühendamise side-, energia- ja muude kaldasüsteemidega, paatide vettetõstmise/väljatõstmise, laevaheitmete vastuvõtt, mereprügi vastuvõtt, septiktanki tühjendamise võimalus, esmaabivahendid, ohutustulp, pääste- ja tuletõrjevahendid, tehniline abi/merepääste, elekter ja joogivesi kail, tualetid, pesemisvõimalus, sideühendus/wifi, slipiteenus, sadama navigatsiooni- ja tagamine, akvatooriumi ja sissesõidutee sügavusandmete tagamine,

¹⁷ Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

kaitse lainetuse ja tuulte eest, 24h kontaktnumber, infotahvel, sadamaala ja kaide valgustus, külaliskai jahtidele/väikelaevadele, väikepaatide slipiteenus, paadi hoiustamine talvel ja suvel, toitlustuskoht, paadirent, majutusteenus, konverentsiteenus, koolitusteenus.

Sadama koostööpartnerina on välja toodud sadamas tegutsevad ettevõtted.

Sadama arenguplaane toetavad alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Padise valla suur vaatamisväärsus on tsistertlastele kuulunud Padise klooster, mis on ka keskaegse Harjumaa vanim ja silmapaistvaim arhitektuurimälestis. Kloostriiga on seotud ka paljud teised vaatamisväärsused, näiteks 14. sajandi algul kloostri majandusmõisana rajatud Padise mõis ning kloostrile kuulunud teine arhitektuurimälestis Risti kirik. Teised tähtsad vaatamisväärsused on ka klassitsistliku kujundusega Vihterpalu mõis, värvika ajalooa Harju-Madise kirik, kuulsa kirjamehe Bengt Gottfried Forseliuse mälestuskivi jpm. Majutus on võimalik näiteks eelpool mainitud Padise ning Vihterpalu mõisas ja väiksemates taludes jm majutusteenuseid pakkuvates asutustes. Reserveeritud puhkealadena vabaõhuürituste korraldamiseks on muuhulgas ka Kurske külas Kurkse sadama ümbrus.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Ristna sadam on Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam.

Kehtivas Harju maakonna planeeringus on Ristna sadam märgitud kui perspektiivne kodusadam, mis võib teenindada ka külalisluseid.

2002. a kehtestatud Padise valla üldplaneeringu kohaselt on valla füüsilis-geograafiline asend soodne. Rannikul asuva vallana on Padise vallal eeldusi suurendada ranna ja merega seonduvat majandustegevust. Lisaks valda läbivatele infrastruktuurile on ettevõtlust soodustavateks teguriteks lähedal asuvad Paldiski sadam ja Ämari lennuväli. Kõik see soosib sealsete elanike ja ettevõtjate püüdu arendada nii erinevaid ettevõtlusvorme kui ka puhkemajandust ja turismi.

Valla üldplaneeringuga on reserveeritud avalikeks supelrandadeks: Keibu külas ranna-ala ranniku ja planeeritava tee vahel, Pedase külas ranna-ala Vihterpalu lahe kagurannal, Kurkse külas ranna-ala Kurkse sadamast lääne pool, Madise külas ranna-ala Pakri lahe idarannal. Rannikule on rajatud mitmeid asutuste puhkekodusid ning suvilaid. Rannik on olnud populaarne ka suvilate ja suvekodude rajamise kohaks. Kõikide supelrandade juurde on üldplaneeringuga reserveeritud veeala kogu supelranna pikkuses mitte vähem kui 200m laiusena ja selle kasutamist reguleerib Padise Vallavalitsus.

Vallas on kaks sadamat, Ristnal ja Kurkses, millest viimane on munitsipaalsadam. Väike paadisild asub veel Madise külas. Kõikide sadamate juurde reserveeritakse veeala kogu sadama-ala pikkuses 200 m laiusena sadama akvatooriumi tarbeks ja selle kasutamist reguleerib kuni sadama akvatooriumi määramiseni Padise Vallavalitsus. Valla üldplaneeringuga on sadamate tarbeks reserveeritud alad rannikul: Keibu külas, Alliklepa külas ja Kurkse külas.

Vald pooldab uute erakapitalil baseeruvate väikesadamate rajamist. Valla arengu seisukohalt on oluline Kurkse sadama laiendamine ja arendamine rahvusvahelistele nõuetele vastavaks külalissadamaks. Valla üldplaneeringus on välja toodud, et valla majandustegevuse ja asustuse ning puhkevõimaluste paremaks käsitlemiseks on vaja koostada järgmised detailplaneeringud: Kurkse külas ranna- ja sadama-ala kohta ning Keibu külas ranna- ja sadama-ala kohta.

Looduslikud tingimused

Ristna sadama muul on kogupikkusega 84 m ja pakub head kaitset sadamas sildunud alustele tuulte tagajärjel tekkinud lainete eest. Juurdepääs sadamasse on põhja ja lääne suunast hea. Sadama edasine arendamine on looduslikest teguritest lähtuvalt mõistlik ja võimalik.

Hinnang

Sadamal on olemas arengukava ja sadama arendamine kajastub ka kalanduspiirkonna strateegias. Meie hinnangul on sadama pidaja edasised plaanid kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega.

Kalanduspiirkonna strateegia järgi on Ristna sadam lossimismahtude järgi üks suurematest sadamatest. Sadamal on väga hea strateegiline asukoht, arvestades Soome lääneosast ja Rootsist saabuvaid harrastusaluseid. Sadam paikneb Dirhami ja Paldiski sadama vahel ning Läänemere vastaskaldal asuva Hanko sadama vastas. Ristnas on külalissadama järele suur vajadus.

Sadama pidaja ise näeb sadama edasise arendamise olulisema argumendina sadama potentsiaali kalaturismi ja kalatoodete koolituste läbiviimisel. Ristna sadamal on plaanis tulevikus pakkuda üpris laiaulatuslikke teenuseid. Maakonna äärel on Ristnal suur roll, seal on ka meri kõige rikkalikum. Tegevusgrupi hinnangul koliksid osa kaluritest, kes hetkel Kurkse sadamat kasutavad, sadama väljaarendamisel hoopis Ristnasse. Sadam on piirkonna kalanduse elushoidmiseks oluline, lähedal asub kalatsehh ja ühendus on Läänemaaga. Sadama pidajal on plaanis arendada ka majutus- ja toitlustusteenuseid. Kui Nõva sadamas kalandusega ei tegeletaks, siis oleks Ristna sadamal perspektiiv suurem. Ristna sadam on reaalselt toimiv ja seda kasutavad paljud kalureid.

Ristna sadama edasi arendamine on reaalselt teostatav, kui osutatavate teenuste eest hakatakse küsima ka sadamatasusid ning leitakse sadama arendamiseks piisavalt finantsvahendeid. Selleks tuleb sadam viia vastavusse Sadamaseaduses kehtestatud nõuetega. Kalanduse tegevusgrupi arvates oleks vaja navigatsioonimärgistusse investeerida, sest võõraste laevade vastuvõtmise jaoks peaks korralik märgistus olema. Sadam vajab palju investeringuid just infrastruktuuri välja ehitamiseks. Kala säilitamise jaoks vajalikud hooned ja seadmed on samuti vajalikud. Peamiseks sadama arendamise takistusena nähakse finantsvahendite puudumist.

Ehkki vastustest ilmneb, et Ristna sadam on saanud Euroopa Kalandusfondist toetust, ei kajasta seda PRIA avalike toetuse saajate andmebaas.

Tapurla

1. Hetkeolukord

Küsimustikule antud vastuste järgi kuulub sadam Sihtasutusele Tapurla Sadam ja selle pidajaks on Tapurla Kaluriühistu, kelle omavahelised suhted on 25 aastaks reguleeritud kasutuslepinguga. Sadamaregistri andmetel on aga sadama pidajaks Sihtasutus Tapurla Sadam. Sadam on ametlikult registreeritud ranna- ja traalpüügi sadamana. Sadamaala suuruseks on 5 415 m² ja vee sügavus kai ääres 4 m. Küsimustiku vastustest selgub, et sadamas silduva aluse maksimaalne pikkus on 24 m, laius 4 m ja süvis 3 m, kuid Sadamaregistri andmetel on aluse maksimaalseks laiuseks 8 m ja aluse maksimaalseks süviseks 3,5 m. Sildumine on ette nähtud poordiga ja ka ujuvkai ääres. Sildumiskohtade üldarv on 10, millest külalislalustele on neli. Sadama pidaja seisukohalt oleks sildumiskohti vaja enam.

Hinnanguline sadamat kasutavate püügiõluga kalurite arv on viis ning kutselist kalapüügiluba omavaid ettevõtteid on kolm. Lisaks on üks kalalaeva püügiluba omav ettevõtte ning sadamat kasutab ka kolm harrastuskalurit.

Sadamateenused

Sadamas on võimalik sildumine, laadimise- ja lossimistööd, kaile on välja toodud elektri ja joogivee saamise võimalus. Sadamateenuste hulka kuuluvad pesemisvõimalus, kail on võimalik ühendamine sideteenuste (ka WiFi) ja elektrienergiaga, kaid on valgustatud ning pakutakse ka slipiteenust.

Sadamatasud

Sadamatasusid ei koguta.

Sadamasse ligipääs

Sadamasse ligipääs veeteed pidi korduvsüvendust ei vaja. Maismaal toimub ühendus mustkatttega tee kaudu.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Tellistest ja puidust kasutuskõlbmatu sadamahoone koos lao, puhkeruumi jms. on ehitatud perioodil 1964-73. a ning vajab kapitaalremonti, sadama pidaja näeb ette selle renoveerimist. Kivist ja betoonist 1974-83. a ehitatud sadama kai on täielikult renoveeritud 2013. a ning sadama pidaja ei plaani sellesse rohkem investeerida. Kaldaramp on ehitatud 2009. a betoonist ja kividest ning kuigi rahuldavas seisukorras, soovib sadama pidaja selle asendada. Veel on sadamas 2014. aastal valminud laoplatz ja kaks külmhoonet koos jää valmistamise võimalusega.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam, mis on saanud ka toetust. Perioodil rekonstrueeriti kai, mida finantseeriti nii omavahenditest kui ka toetusest Euroopa Kalandusfondist. Investeeringu suurus oli hinnanguliselt 300 000 eurot.

Lisaks tehti investeering kahe külmhoone ehitusse koos vajalike seadmete ja jää valmistamise seadmetega. 2013-2014. a on valminud sadama elektri- ja veevarustussüsteemid, mille investeeringute suurus ankeedist ei selgu.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) avaldatud andmebaasi järgi on Tapurla sadama pidajale Tapurla Kaluriühistule määratud järgmised toetused:

- 2007. aastal PRIA-st Kalandusepiitüüivõimsuse reguleerimise toetuse meetme raames kalalaevade utiliseerimistoetus, kuid välja ei ole toodud summat.
- 2008. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 1.1 “Riigiabi kalapiitüügi alaliseks lõpetamiseks” raames kahe kalalaeva sihtotstarbe muutmiseks kogusummas 111 855 €.
- 2011. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” neljandas taotlusvoorus külmveoki soetamiseks summas 35 100 €.
- 2013. aastal Euroopa Kalandusfondi meetme 1.1 “Riigiabi kalapiitüügi alaliseks lõpetamiseks” raames kalalaeva utiliseerimiseks summas 70 000 €.
- 2013. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” neljandas taotlusvoorus tootearendusprojekti “otse rannast” läbiviimiseks summas 25 715 €.

Lisaks on PRIA andmebaasis välja toodud, et Tapurla sadama pidaja Tapurla Kaluriühistu on saanud järgmiseid toetuseid:

- 2008. aastal PRIA-st Kalandustoodete tootja või töötleja praktikatoetuse meetme raames summas 33 142 krooni (ca 2 118 €).
- 2008. aastal PRIA-st Kalandustoodete tootja või töötleja koolitustoetuse meetme raames summas 24 214,5 krooni (ca 1 548 €).
- 2010. aastal PRIA-st Kalandustoodete tootja või töötleja koolitustoetust summas 626,33 €.

Lisaks on PRIA andmebaasis välja toodud, et Tapurla sadama omanikule SA-le Tapurla Sadam on määratud järgmised toetused:

- 2011. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” neljandas taotlusvoorus sammuva ekskavaatori soetamiseks summas 220 704 €.
- 2012. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” kolmandas taotlusvoorus kalasadamate ja lossimiskohtade uuendamiseks summas 223 690 €.

PRIA andmebaasi alusel on perioodil 2007-2013 Tapurla sadama toetused kokku 691 356 €.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam ei paku tasulisi sadamateenuseid, siis Sadamaseaduses kehtestatud veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõudeid sadam täitma ei pea.

Sadama arengut kindlustavates tööprojektides on vajalik eriti järgida Ehitusseaduses sätestatud nõudmisi, mis käsitavad mereehitiste stabiilsust, sest Tapurla sadama lainemurdja-kai on avatud Soome lahelt kirdest puhuvatele tuultele. Sellelt suunalt puhuvate tuulte osatähtsus on viimaste statistiliste andmete põhjal kasvamas.

Pöörame tähelepanu asjaolule, et kui sadama ümbrus ei ole tolmuva katte all, siis kalandustoodete mahalaadimis- ja lossimisala peab olema kaetud pinnakattematerjaliga, mis välistab kalandustoodete saastumise pinnasest tuleneda võiva saastega. Sadamakai puudumise korral võib mahalaadimis-toiminguid teostada ka puidust paadisilla ääres tingimustel, et kalandustooted ei saa saastatud lendleva liiva ja muu lenduva tolmuaga.

3. Investeeringuvajadused

Sadama pidaja näeb ette sadama nõuetele vastavusse viimiseks ulatusliku investeeringutevajaduse:

- kasutuskõlbmatu sadamahoone kapitaalremondiks, millel puudub ehitusprojekt, kuid on hoonestusluba, 200 000 eurot,
- rahuldavas seisukorras kaldarambi asendamiseks 100 000 eurot,
- mustkattega rahuldavas seisukorras laoplatsti 100 000 eurot,
- mustkatte ja pinnaskattega rahuldavas seisukorras tee renoveerimiseks 5 000 eurot,
- ehitusprojektita, kuid hoonestusloaga parkla ja kai remondiks 200 000 eurot.

Sadama pidajal on olemas sadama detailne arengukava koos kalenderplaaniga.

Sadama olemasolevad põhiseadmed on väga heas seisukorras ning hiljuti soetatud. Investeeringu loodetava mõjuna soovitakse muuta sadam kasutuskõlblikuks, sadamat laiendada ning luua lisandväärtust.

Finantseerimisallikana nähakse üksnes toetuseid Euroopa Kalandusfondist.

Meie hinnangul on sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud alljärgnevad.

Tabel 6 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud ¹⁸Tapurla sadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	235 000
Keskkonnakaitse nõuded	26 000

4. Arenguplaanid

Tulevikus soovitakse sadamas lisaks tänasele pakkuda järgmiseid teenuseid: veesõiduki sildumise võimaldamine, veesõiduki lastimine ja lossimine, veesõiduki sadamasse sisenemise, sadamas seismise ja sadamast lahkumise korraldus, kalandustoodete lossimine, ladustamine, esmakokkuost ja töötlemine, maaletoodud kala kaalumise, kalandustoodete otseturustamine, kütuse ja määrdeainetega varustamine, veega varustamine, veesõiduki ühendamine side-, energia- ja muude kaldasüsteemidega, seadmete hoiustamine, paatide vettetõstmine/väljatõstmine, laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtt, septiktanki tühendamise võimalus, seadmete remondi- ja hooldustööd, esmaabivahendid, ohutustulp, pääste- ja tuletõrjevahendid, tehniline abi/merepääste, elekter ja joogivesi kail, tualetid, pesemisvõimalus, side/wifi, slipiteenus, akvatooriumi ja sissesõidutee sügavusandmete tagamine, kaitse lainetuse ja tuulte eest, sadamaala ja kaide valgustus, külaliskai jahtidele/väikelaevadele, täisteenuuse pakkumine kutselistele kaluritele, väikepaatide slipiteenus. Lisaks soovitakse pakkuda seiklusturismi teenust, paadi

¹⁸ Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

hoiustamist talvel ja suvel, paadi lukustamise teenust, paadi lisavarustuse hoiustamist privaatsetl, toitlustuskohti, valveteenust, grillimiskohti, paadirenti, paadi lisavarustuse renti, kalagiidi, paadi ja lisavarustuse remonti ja hooldust, majutusteenust, konverentsiteenust.

Sadama koostööpartnerina nähakse kohalikku omavalitsust.

Sadama arenguplaane toetavad alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Kuusalu valla põhilised vaatamisväärsused on Kuusalu Püha Laurentiuse kirik, Kolga mõis, Kiiu vasall-linnus, Kiiu mõis, Kuusalu kalmistu ja Leesi kirik. Vallas asub ka palju erinevaid muuseume nagu näiteks Viinistu külamuuseum, Viinistu kunstimuuseum, Toomani talumuuseum jt. Samuti on võimalik külastada näiteks Paunapõllu ratsatalu ja Iisaku lambakasvatus- ja käsitöötalu. Majutus on võimalik erinevates väikestes puhkemajades ja puhkekeskustes.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Kehtiva maakonna planeeringu järgi toimib Tapurla sadam kala- ja külalissadamana, kuid omab külalissadamana häid perspektiive.

Kuusalu valla üldplaneeringu kohaselt on valla füüsilis-geograafiline asend soodne. Rannikul asuva vallana on Kuusalu vallal eelduseid suurendada ranna ja merega seonduvat majandustegevust. Üheks seni kasutamata turismiharuks vallas on mereturism. Oma asukoha tõttu omab valla rannik väga suurt mereturismisalast potentsiaali. Valla rannik koos Pedassaare ja väikesadamatega peaks leidma enam kasutamist. Vald pooldab uute erakapitalil baseeruvate väikesadamate rajamist. Üldplaneeringus on sadamate tarbeks reserveeritud maa rannikul: Salmistu külas, Andineeme külas, Tsitre külas, Pudisoo külas ja Pedassaare läänerannal. Valla üldplaneeringuga on kõikide sadamate juurde reserveeritud veeala kogu sadama-ala pikkuses 200 m laiusena sadama akvatooriumi tarbeks ja selle kasutamist reguleerib kuni sadama akvatooriumi määramiseni Kuusalu Vallavalitsus.

Kuusalu valla arengukava 2012-2032 kohaselt peavad Salmistu ja Kolga-Aabla rannakülad oluliseks oma külas sadamate väljaarendamist.

Looduslikud tingimused

Sadam on looduslikult väga hästi kaitstud (märgitud Soome lahe lootsiraamatus tormi varjupaigana) ning ka strateegiliselt hea asukohaga (poolel teel Tallinna ja Vergi sadama vahel). Sadama muudab turistile ligitõmbavaks looduslik eripära: Tapurla on omapärane kaluriküla, kust algab selle rannikuosa üks suuremaid ja ilusamaid liivaluidetega ja n-ö laulvate liivadega randu, mis ulatub peaaegu Jumindani. Sadam on lahti kagutuultele, kuid seda saaks kaitsta lõunasuunda ehitatava lainemurdjaga. Rannäärt on vaja süvendada. Praeguse lainemurdja juures tuleb teha parandustöid. Sadamal on potentsiaali kujuneda kenaks väikeseks külalissadamaks, kuid see nõuab küllaltki suuri investeeringuid. Väga hea sügavusega, sadamasse mahuks ka traallaev ära.

Kuna sadam asub Natura 2000 alal, siis eeldab igasugune sadama arendus keskkonnamõjude ja Natura ala hindamist, mis sõltub suurel määral Natura ala valitseja otsusest. Sellest tulenevalt on sadama arendusplaane tehes mõistlik arvestada täiendava aja ja rahalise kuluga.

Sadama edasine arendamine on looduslikest teguritest lähtuvalt mõistlik ja võimalik.

Hinnang

Meie hinnangul on sadama pidaja edasised plaanid kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega.

Tapurla sadama pidaja näeb tulevikus sadamas pakkuvat väga laia teenustevalikut, eelkõige täisteenuse pakkumist kutselistele kaluritele, st alates paatide ja püügivahendite hoiustamisest kuni esmatöötlemise võimaldamiseni. Lisaks nähakse sadamat ka multifunktsionaalsena. Sadama peamise potentsiaalina nähakse just kala- ja turismivaldkonna arendamist.

Sadama poolt esitatud arenguplaan on loogiline jätk nendele töödele, mis käesoleval sajandil selles sadamas on juba teostatud. Kindlasti paranevad nende renoveerimistööde realiseerimisel kalurite töötingimused ja muutub atraktiivsemaks kogu piirkond, mis omakorda on kooskõlas kalanduspiirkonna strateegiaga. Tapurla sadamal on olemas arengukava ja sadama arendamine kajastub ka kalanduspiirkonna strateegias, mille järgi on Tapurla lossimiste järgi üks suurematest sadamatest. Peamise takistusena sadama arendamisel nähakse nii finantsvahendite kui ka ressursside (aeg, tööjõud) puudumist.

Tapurla sadama edasi arendamine oleks realselt teostatav, kui osutatavate teenuste eest hakatakse küsima ka sadamatasusid ning leitakse sadama arendamiseks piisavalt finantsvahendeid. Selleks tuleb sadam viia vastavusse Sadamaseaduses kehtestatud nõuetega. Sadamat kasutavad ka harrastuskalurid Pärispealt ja Jumindalt. Sadam on sõlmpunktina hea asukohaga ja katab terve Juminda ja Pärispea poolsaare vajadused.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid on Tapurla sadam seni saanud ulatuslikult nii põhiseadmete ostuks, investeeringuteks infrastruktuuri kui ka tootearenduseks.

Tilgu

1. Hetkeolukord

Küsimustikus antud vastuste põhjal kuulub sadam Harku Vallavalitsusele ja selle pidajaks on Tilgu Sadama Jahtklubi, kelle omavahelised suhted on 10 aastaks reguleeritud kasutuslepinguga. Sadamaregistri andmetel on sadama pidajaks aga Harku Vallavalitsus. Sadam on ametlikult registreeritud rannapüügi sadamana. Sadama territooriumi suurus on 22 600 m². Sadam võimaldab poordiga sildumist neljale külalisalusele, mille vajalik süvis ei ületa 0,5 m. Sadamaregistri andmetel on sadamat külastava aluse maksimaalseks pikkuseks 7 m, laiuseks 3 m ja süviseks 1 m. Kutselist kalapüügi luba omavate ettevõtete arv on kuus, püügiloale kantud kalurite arv aga 17. Harrastuskalureid, kes sadamat kasutavad, on 65.

Sadamateenused

Sadamas on võimalik aluste hoiustamine valvega parkla territooriumil nii suvel kui ka talvel, aluste veest välja tõstmine ja veeskamine, aluste sildumine ja reisijate mahatuleku korraldamine, meditsiiniline abi ning esmaabivahendid, paatide lisavarustuse laenutamine ja remont. Kaile on välja toodud elektri ja joogivee saamise võimalus, kail on võimalik ühendamine sideteenuste ja WiFi-ga. Olemas on ujumisrand, puhkeala, parkimisplats, telkimisplats, võrkpalliväljak, grillimisala koos pinkide ja laudadega, kraana tellimise võimalus.

Sadamatasud

Sadamas on kehtestatud paatide hoiutasud hooajal nii kutselistele kui ka harrastuskaluritele. Samuti on eraldi kehtestatud tasu sadamas viibitud aja eest.

Vastavalt sadama pidaja poolt edastatud avalikule hinnakirjale on kehtivad sadamatasud alljärgnevad.

Tabel 7 Tilgu sadama avalik sadamateenuste hinnakiri

Teenuse kirjeldus	Ühik	Kirjeldus	Hind
1. Hinnad külalistele			
Territooriumile pääs ja tehnika hoiustamine parklas	päev	Valvega parkla territooriumil	5
Territooriumile pääs ja tehnika hoiustamine parklas	ööseks	Valvega parkla territooriumil	10
Territooriumile pääs ja tehnika hoiustamine parklas	kuu	Valvega parkla territooriumil	65
Territooriumile pääs ja tehnika hoiustamine parklas	hooaeg	Valvega parkla territooriumil	200
2. Hinnad klubi liikmetele:			
Auto/haagise hoiustamine parklas	päev	Valvega parkla territooriumil	2
Auto/haagise hoiustamine parklas	kuu	Valvega parkla territooriumil	15
Auto/haagise hoiustamine parklas		Valvega parkla territooriumil	40
Liikmeks astumise maks	kord	Kõigile võrdne	130
Aastamaks	aasta	Kõigile võrdne	65

Sadamasse ligipääs

Maismaa poolt viib sadamasse asfaltbetoontee. Sadamasse sissesõidu veetee on 20 m lai 120 m pikk ja vee sügavus ei ületa 1 m. Korduvsüvenduse vajadust ei ole.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Sadamas on olemas sadamahoone, remondihooone, kalurite olmehoone, laohoone, kai koos lainemurdja-muuliga. Sadamas on olemas heas seisukorras 2013-2014. aastal rajatud elektri-, vee- ja sidesüsteemid. Kõik sadamas paiknevad hooned kujutavad endast väga heas seisukorras olevaid soojaku tüüpi ehitisi, mis on sadamasse paigaldatud 2013. a. Põhiseadmed sadamas puuduvad. Sadamasse toova tee ja parkla seisukord on väga hea.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam, mis on saanud ka toetust. Kõik soojakute ehituse ning kai ja slipi renoveerimisega seotud tööd on teostatud viimase kolme aasta jooksul. Investeeringute maksumust ei ole ankeedis täpselt võimalik aru saada, kuid liites kokku esitatud teostatud investeeringusummad, siis saame 110 000 eurot, mis tundub olevat sellises mahus investeeringute jaoks liiga väike. Investeeringud teostati nii omavahenditest kui ka Euroopa Kalandusfondi ja Harku Vallavalitsuse toetustest. Kalanduse tegevusgrupi sõnade kohaselt on teatud elementaarsed seadmed sadamasse hangitud omavahenditest, ehkki ankeedis on sadama pidaja toonud välja põhiseadmete puudumise.

PRIA (www.pria.ee) ja EAS-i (www.eas.ee) avalike toetuse saajate andmebaaside järgi ei ole Tilgu sadam perioodil 2007-2013 toetuseid saanud.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam ei paku tasulisi sadamateenuseid, siis Sadamaseaduses kehtestatud veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõudeid sadam täitma ei pea.

Kõik seni rajatud uued ehitised vastavad Ehitusseaduse nõuetele. Ankeedi põhjal ei ole võimalik aru saada, mida kavatsetakse sadama arendamiseks ette võtta, kuid kindlasti peavad uued rajatised vastama Ehitusseaduse nõuetele.

3. Investeeringuvajadused

Sadama jaoks on koostatud arenguplaan, mis on kooskõlas ka piirkonna detailplaneeringuga, kuid informatsiooni vajalike investeeringute kohta kuni 2020. aastani ei ole võimalik ankeedist leida.

Meie hinnangul vajab Tilgu sadam täielikku uuesti ehitamist. Sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks on vajalikud investeeringud alljärgnevad.

Tabel 8 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud ¹⁹ Tilgu sadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	Ei oska hinnata, sest investeeringuvajadus sõltub projektist
Keskkonnakaitse nõuded	22 000

4. Arenguplaanid

Ankeedis edastatud vastuste järgi ei plaani Tilgu sadam mingeid teenuseid lisaks tänasele pakkuda või edasi arendada.

Sadama koostööpartnerina on välja toodud kohalik omavalitsus.

Sadama arenguplaane toetaksid alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Harku valla arhitektuurilistest mälestistest on kaunimad Rannamõisa kirik, Harku, Vääna, Muraste ja Kumna mõisahooned koos mõisaparkidega ja Suurupi tuletornid. Eraldi väärib äramärkimist rahvusvahelise turismipotentsiaaliga Peeter Suure merekindlus koos kaitserajatistega, mida lähiriikides ei leidu. Samuti on vallas võimalik aktiivne puhkus ning teiste hulgas pakutakse mitut erinevat loodusõpperada, paintballi võimalusi ning poniga sõitmise võimalust. Majutusasutustest on teada vaid Tähetorni hotell.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strategiast

Piirkonna arengudokumendid

Maakonna planeeringus Tilgu sadamat oluliselt ei mainita. Küll aga kajastub Tilgu sadama arendamine nii Harku valla arengukavas kui ka üldplaneeringus. Valla arengukavas aastani 2037 on välja toodud Tilgu sadama ala arendustegevus, kus viia ellu valla turismi- ja puhkemajanduse eesmärgid. Elanike vajadustele vastamiseks on olulisemate tegevuste seas ka uute lautrikohade rajamine. Ettevõtluse arendamisel on olulisemate tegevuste seas välja toodud rannakalanduse ja kutselise kalapüügi võimaluste püsijäämise soodustamine.

Harku valla üldplaneeringu kohaselt on paadisadam kavandatud Ilmandu külas ajaloolise Tilgu sadama asukohale. Tilgu sadama kasutuselevõtuks on planeeritud ka juurdepääsutee rajamine. Lisaks on üldplaneeringus kavandatud perspektiivsed lautrikohad Muraste külas Merikülla, Suurupi külas ja Vääna-Jõesuu külas.

Kalandustegevusgrupi strateegia kohaselt on Tilgu sadamateenused kaluritele liialt kallid. Küll aga võib kalurite kogunemise järgi esile tõsta just Tilgu sadamat, mistõttu võiks sadam olla eelkõige jäävõrgustiku sõlmpunktiks, kus mitme lossimiskoha omanikud soetavad ühise suurema jäämasina, millest siis jääd piirkonnas laiali veetakse. Koos sellise jäävedamisega saaks läbi ühisturunduse lahendada ka kala turustamisega seotud logistikaprobleemid.

Looduslikud tingimused

Peamiseks looduslikuks probleemiks on sadama sügavus ning läheduses paiknevad kivid, mis tuleks eest ära saada. Kivide koristamine oleks ühekordne tegevus. Hetkel on garanteeritud sügavus hinnanguliselt 1 m. Meie hinnangul on sadama edasine arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt võimalik.

¹⁹ Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

Hinnang

Kuna meile ei ole teada Tilgu sadama arenguplaanid, siis ei saa me ka anda hinnangut, kas sadama pidaja edasised plaanid on kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega. Küll aga on Tilgu sadama edasi arendamine piirkonna arengudokumentides kajastatud.

Tilgu sadam on ajalooliselt tuntud kalasadam ja selle areng on kindlasti vajalik Harku vallas elavate inimeste seisukohalt. Sadama omanik peaks suurendama sadama sügavust, looma juurde sildumiskohti nii külalissalustele, kui pakkuma võimalust kohalikele oma paatide sildumiseks. Hetkel pakutavatele kaldapealsetele tegevustele tuleks lisada tegevusi, mis muudaksid sadamaala kohalikuks tõmbekeskuseks ka rannahooaja välisel ajal.

Kalanduse tegevusgrupi hinnangul on Tilgu sadamal arengukava olemas. Harku vallas on see põhimõtteliselt ainus sadam piirkonnas, mida külastavad paljud harrastuskalurid. Sadam soovib kindlasti arendada ka muid teenuseid lisaks kalandusele. Vallavalitsus sooviks sadama erakätesse üle anda, sest ei suuda seda arendada.

Tilgu sadama edasi arendamine oleks reaalselt teostatav, kui osutatavate sadamateenuste eest hakatakse küsima ka sadamatasusid ning leitakse sadama arendamiseks piisavalt finantsvahendeid. Selleks tuleb sadam viia vastavusse Sadamaseaduses kehtestatud nõuetega. Sadama edasise arendamise olulisemateks argumentideks on sadama pidaja poolt välja toodud sadama täislahenduse projekteerimine, investorite leidmine ja korraliku sadama rajamine. Peamise takistusena sadama arendamisel nähakse finantsvahendite puudumist.

Ehkki vastustest ilmneb, et Tilgu sadam on saanud Euroopa Kalandusfondist toetust, ei kajasta seda PRIA avalike toetuse saajate andmebaas.

Küsimustikule mitte vastanud Harjumaa kalanduspiirkonna sadamad

Sadam	Valimisse arvamise põhjus	Tegevusgrupi ja Maavalitsuse kommentaarid
Kaberneeme	Harju kalanduspiirkonna arengustrateegias 2009-2013. Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam.	Maakonna planeeringu järgi kala- ja külalissadam. Puuduseks on väike akvatoorium sügavus ning tuultele avatus. Kalandusega ei ole huvi tegeleda.
Kurkse	Harju kalanduspiirkonna arengustrateegias 2009-2013, 2012.a lossimiskoguste järgi lisatud. Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam.	Maakonna planeeringu järgi perspektiivne külalissadam, kus on eelprojekti järgi 166 paadikohta. Tegevusgrupi hinnangul on tasud liiga suured. Eelisteks on tuulte eest kaitstus, puuduseks väike sügavus ning tupiksissepääs.
Lohusalu	Harju kalanduspiirkonna arengustrateegias 2009-2013. Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam.	Maakonna planeeringu järgi kaasaegse infrastruktuuriga külalissadam, kus oleks perspektiivne arendada ka mereturismi. Tegevusgrupi hinnangul on tasud liiga suured. Omanik ei ole kaluritest huvitatud ja kaluripaadid seisavad sadama kõrval. Vald otsib väga võimalusi sealsete kalurite aitamiseks.
Neeme	Harju kalanduspiirkonna arengustrateegias 2009-2013. Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam. Saanud toetust.	Maakonna planeeringu järgi endine kalasadam, mis omab head arengupotentsiaali. Vald on huvitatud sadama arendamisest.

Paldiski sadam	Harju kalanduspiirkonna arengustrateegias 2009-2013. Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam.	Maakonna planeeringu järgi arendatakse osa sadamast välja turismisadamana.
Salmistu	Harju kalanduspiirkonna arengustrateegias 2009-2013. Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam.	Maakonna planeeringu järgi kodusadam, mis omab häid võimalusi külalissadamana koos Pedassaarele rajatava külaliskaiga. Süvendustöid peab tegema igal aastal eelnevate projekteerimisvigade tõttu. Madala vee ja liikuvate liivade tõttu ei ole külalissadamana tulevikku. Uus operaator soovib sadamat arendada, kuid on suur investeeringuvajadus.
Kakumäe	2012. a lossimiskoguste järgi lisatud.	Maakonna planeeringu järgi endine väikeste kalalaevade sadam, mida kasutavad peamiselt harrastuskalurid. Võib kujuneda turismi- ja meresporti sadamaks.
Madise	2012. a lossimiskoguste järgi lisatud.	Maakonna sadamate nimekirjas puudub. Lossimiskoht asub eramaal, põhimõtteliselt hoovis.
Pärispea	2012. a lossimiskoguste järgi lisatud.	Lossimiskoht asub eramaal, põhimõtteliselt eramaja hoovis.
Turbuneeme	2012. a lossimiskoguste järgi lisatud.	Maakonna planeeringu järgi kalasadam, mida võiks arendada külalissadamaks. Omanikevahelised erimeelsused.

Kokkuvõte Harjumaa kalanduspiirkonna sadamatest

Harjumaa kalanduspiirkonna kalasadamad asuvad suhteliselt ühtlaselt hajutatuna piki Soome lahe lõunarannikut. Enamus sadamatest, mis asuvad Eesti põhjarannikul on looduslikult avatud põhjakaarte tuultele. Samas ei ole tuultele avatus olnud sadamates kunagi tegevust pärssiv tegur. Analüüs näitab, et sadamad on probleemi lahendanud lainemurdjate rajamisega. Samas tulevaste laienduste mõistes on uute lainemurdjate rajamine keeruline.

Põhiliste takistustena arengule nähakse finantsvõimekuse puudumist. Kuna praktiliselt kõik sadamad asuvad kas Natura alal või selle vahetus läheduses on igasuguse edasise arenduse läbiviimiseks vajalik keskkonnamõjude hindamine (KMH). Lähtudes mõistlikkuse põhimõttest on sadama arenduste kavandamisel otstarbekas kõikide mõjude koos hindamine. See jätab sadama arendajale võimaluse kavandatud tegevusi ellu viia vastavalt võimalustele. Lisaks on KMH ühe kordne läbiviimine majanduslikult soodsam. Sadamad, mille kavandatud tegevuste hulka kuulub kalatoodete jahutamine või jää tootmine, peavad vastavalt Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrusele 1272/2008/EÜ arvestama, et antud tegevus on kõrgendatud keskkonnariskiga.

Paljude sadamate puhul on problemaatiline kordussüvenduste tihedus. Selline tegevus oma olemuselt ei ole jätkusuutlik. Süvendamine on sadamaehituse üks kõige finantsmahukam osa ja sellest pea poole moodustab süvendustehnika transport. Seega moodus, kuidas sadamakulusid kokku hoida, on süvendamiste intervalli vähendada. Seda saab teha kaasates erialateadlaste kogemusi.

Harju Maavalitsuse hinnangul on toetusvajadus väikesadamate arendamiseks Harju maakonnas kindlasti väga suur, kuna vajalikud tööd (vesiehitused jne) on kallid, kuid sadamate tegevusest saadav tulu on reeglina väga väike.

Kalanduspiirkonna tegevusgrupi arvates on kõikides piirkonna sadamates vaja seadmed välja vahetada. Põhiseadmetest peaks olema need, millega saab kala kvaliteeti hoida. Tegevusgrupi hinnangul ei ole mõtet investeerida sadamatesse, mille süvendusvajadus on igal aastal. Sellisel juhul võib aidata sadamasse lisamuuli rajamine.

Kõik küsimustikule vastanud Harjumaa sadamad on perioodil 2007-2013 saanud toetust ka Euroopa Kalandusfondist, neist kõige rohkem Tapurla sadam, ca 691 356 €. Samuti on 2008. aastal Harju Kalandusühing saanud toetust Euroopa Kalandusfondist meetme 4.1. "Kalanduspiirkondade säästev areng" raames summas 148 623 eurot.

Küsimustikule vastanud sadamatest on Paldiski kalasadam, Ristna, Tapurla ja Tilgu sadam ja nendes planeeritavad arendused piirkonna sadamate võrgustiku seisukohalt olulised.

Hiiumaa kalanduspiirkond

Hiiumaa arengukavad

Kalandus on Hiiumaa kõige suurem majandussektor. Kala püüdmise ja töötlemisega seotud firmad annavad 40-50% Hiiumaa majanduse käibest. Põhiliseks tööandjaks on AS Hiiu Kalur grupi ettevõtted.²⁰

Vastavalt Hiiumaa turismi arengukavale on üheks Lääne-Eesti kui mereturismipõhise regiooni arendamise eesmärgiks, et igas maakonnakeskuses oleks kvaliteetne jahisadam.²¹ Sama arengukava toob välja ka järgmised valdkonda puudutavad eesmärgid, mis on jaotatud erinevate alamvaldkondade lõikes järgnevalt:

- Väikesadamapõhine mereturism: töötatakse välja Hiiumaad ümbritsevad ja Läänemaaga siduvad purjejahi- ja kaatrimarsruudid koostöös Tallinnas ja Haapsalus paiknevate mereturismiteenuste pakkujatega.
- Lautrid koos puhkekohtadega: arendatakse välja koos puhkekohtadega väljaarendatud piirkonna lautrite võrgustik.
- Väikesadamad: väikesadamate arendamine Hiiumaal toimub vastavalt järgnevale prioriteetsusele:
 - I etapp – Kärdla, Heltermaa, Orjaku, Sõru
 - II etapp - Kõrgessaare, Suursadam, Kalana
- Muud: Lääne-Eesti vastava arengukava ja teostatavusuuringu raames töötatakse välja Hiiumaa väikesadamate arengukava, mille eeltööna viiakse läbi Hiiumaa väikesadamate teostatavusuuring.
- Lautrid: toetatakse avatud merele ja maale pääsu lautrikohtade kaudu eramaadel juurdepääsu tagades.

Hiiumaa kalanduspiirkonna strateegia²²

Kalasadamate arendamise ning kalandustoodete töötlemise ja otseturustamise toetamise kõrval on strateegia oluliseks eesmärgiks luua eeldused rannakalurite toimetulekuks oma kodukohas ja toetada neid tegevusi, mida kalur või kalandussektoris hõivatud töötaja võiks või tahaks teha kalapüügi ja töötlemise kõrval või asemel. Mitmekesine majandustegevus aitab hajutada ettevõtlusega seotud riske, annab lississetulekut ja mõnel juhul võib seniseid tuluallikaid täielikult asendada.

Hiiumaa kalanduspiirkonna visioon ja eesmärgid 2015:

- 2015. aastaks on Hiiumaa väljakujunenud, rannakalanduse traditsioone toetava infrastruktuuri ja teenustega ning mitmekesise, rannakaluritele täiendavaid töö võimalusi pakkuva ettevõtlusega saar.
- Hiiumaal on turvaline looduskeskkond, kus on tagatud kohalike kalavarude hea seisund.
- Sadamate infrastruktuur ja teenused toetavad olemasoleva kalaressursi säästlikku kasutamist.
- Suur osa püütud kalast kasutatakse kõrge lisandväärtusega omatoodete valmistamiseks ja turistide toitlustamiseks. Kala kokkuost, säilitamine, töötlemine ja turustamine toimub kalurite ühistegevusena.
- Rannakalurite initsiatiivil on loodud erinevad, valdavalt kohalikul ressursil ja oskusteabel põhinevad mikroettevõtted, mis turustavad tooteid ja teenuseid Hiiumaal, Eestis ja Läänemere regioonis.

²⁰ Hiiu maakonna planeeringu I etapp – Visioon Hiiumaa 2010

(<http://hiiu.maavalitsus.ee/documents/180835/1011719/Hiiu+maakonna+planeeringu+I+etapp.pdf/6c36a511-4de8-490d-a1d6-a195c911596a?version=1.0>)

²¹ Hiiumaa turismi arengukava (2006)

(<http://hiiu.maavalitsus.ee/documents/180835/1011719/Hiiumaa+turismi+arengukava.pdf/9036d009-db73-4b8a-9791-9dfb8413f8ce?version=1.0>)

²² Hiiumaa_STRATEEGIA_2015 (2009)

- Hiiumaa rannikumeri ja laiud on saanud tuntud suviseks mere- ja kalastusturismi harrastajate sihtkohaks, pakkudes meeelamusi kajaki- ja kanuutakajatele, purjetajatele, harrastuskaluritele ning linnuvaatlejatele.
- Hiiumaa rannakalurite koostööd ja ühist arendustegevust iseloomustavad: koostöökontaktid Hiiumaal, Eestis ja Läänemere regioonis, homsele orienteeritus, tänapäevane organisatsioon ning teabelevi korraldus

Hiiumaa kalanduspiirkonna eesmärgid tegevussuundade lõikes:

- Kalasadamate ja lossimiskohtade uuendamine.
- Välja on arendatud piirkonna kalasadamate võrgustik, kus pakutakse tugiteenuseid, mis lähtuvad rannakalanduse piirkondlikust eripärast ning vajadustest. Sadamad vastavad Sadamaseadusega kehtestatud nõuetele.
- Kalasadamate ja lossimiskohtade uuendamine
- Hiiumaal on kokku 31 sadamat (24 erinevas sadamakohas) ja 36 enamkasutatavat lautrikohta. Tegevussuuna eesmärgiks on rajada ratsionaalselt paiknev piirkonna sadamate võrgustik koos vajaliku infrastruktuuriga. Sadamad on tihedalt seotud kala töötlemise, turismiteenuste pakkumise ning muu tootmise ja teenindusega.

Täna sel päeval on Hiiumaa 31 sadamast Sadamaregistris vähemalt kuus (Sõru, Lehtma, Heltermaa, Kõrgessaare, Orjaku, Roograhu). Mitte registreeritud sadamad ei vasta Sadamaseaduse nõuetele ja mereohutuse tingimustele. 2009. aasta seisuga oli 71% Hiiumaa sadamatest eraomandis (32% valdajateks olid MTÜ-d) ning enamikel juhtudel puuduvad võimalused investeeringuteks, et sadamaid uuendada ja nõuetega vastavusse viia.

Hoolimata faktist, et 42% sadamate olulisematest ehitistest on rajatud ajavahemikus 1945-1970 ja 52% sadamates on need ehitatud või põhjalikult rekonstrueeritud aastatel 1971-1992, on sadamaehitised suures osas amortiseerunud. Kalanduspiirkonna strateegia koostamise ajal oli viimase kümne aasta jooksul investeeringuid tehtud 24 sadamas, põhiliselt sadamahoonete ja kaide remondiks ning süvendamiseks. Kala säilitamise tingimused ning jäämasin oli 2009. aastal Hiiumaal vaid ühes sadamas, mis ei olnud kindlasti kogu saare jaoks piisav. 78% sadamates toimus kala vastuvõtmine käsitsi ning 52% sadamates puudusid tingimused kalapüügivarustuse hoidmiseks. Talvel oli võimalik aluseid sisetingimustes hoida kuues sadamas.

Küsimustikule vastanud Hiiumaa kalanduspiirkonna sadamad

Haldi

1. Hetkeolukord

Sadam asub Haldi külas, Emmaste vallas. Sadam kuulub äriühingule AS Loo Elekter, mis on ka eraomandis oleva sadama pidaja. Sadam on hetkel renoveerimise ootel. Sadam on registreerimisel rannapüügi sadamana. Sadamaala suurus on 30 000 m² ja maksimaalne vee sügavuse kai ääres on 1 m. Sadamas on kokku neli poordiga sildumise kohta, millest kaks on külalisalustele. Sadamas on võimalik aluste sildumine maksimaalselt pikkusega kuni 13 m, laiusega 3 m ja süvisega 1 m. Sadamaregistri andmetel on sadamat külastava aluse maksimaalne süvis 0,8m.

Kutselise kalapüügiga tegelejate arv on siin 15, registreeritud püügilubadega 10, harrastuspüüdajaid on 10.

Sadamateenused

Sadamateenuste hulka kuulub sildumise võimaldamine.

Sadamatasud

Sadamatasusid ei koguta.

Sadamasse ligipääs

Sadamasse maismaad pidi ühendus piki kruusakattega teed. Sadamasse sissesõit veeteed pidi on pikkusega 50 m, laiusega 12 m ja sügavusega 1 m. Sadamaregistri andmetel on sissesõiduveetee väikseimaks laiuseks 5m. Sissesõit vajab kordussüvendamist iga 4-5 aasta tagant. Maa-ameti kaardilt selgub, et sügavasse vette jõudmiseks on kanali pikkuseks ca 210 m.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Sadamas on üks betoonist ja puidust kasutamiskõlbmatu ja otstarbeta hoone, mis on rajatud enne 1963. aastat. Sellele objektile on planeeritud küllaltki suur investeering, mille kohta ei selgu, mis otstarbel hakatakse seda hoonet hiljem peale renoveerimist kasutama. Sadama kai ja selle tehnilise seisukorra kohta ankeet vastuseid ei anna.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Ei ole investeeritud, kuid sadama pidajal on huvi sadama renoveerimiseks.

PRIA (www.pria.ee) ja EAS-i (www.eas.ee) avalike toetuse saajate andmebaaside järgi ei ole Haldi sadam perioodil 2007-2013 toetuseid saanud.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam ei paku tasulisi sadamateenuseid, siis Sadamaseaduses kehtestatud veeliikluse ohutuse ja keskkonna kaitse nõuded ei pea sadamas olema täidetud.

Arvestades sadama tehnilist seisukorda võib väita, et Ehitusseaduse nõudeid ei ole siin täidetud ja loomulikult puuduvad siin ka tegutsemist lubavad kasutusload. Arenguplaanis on kirjutatud, et soovitakse rajada kai, sadamahoone, slipp ja korrastada sadama territoorium. Nende rajamiseks on vajalik kõigepealt kinnitatud detailplaneeringu olemasolu, mis vastab valla detailplaneeringule ja vajalik on Ehitusseaduse nõuete rakendamine sadama rajatiste renoveerimisprojekti erinevate arenguetappide jooksul. Selgusetuks jääb missuguse sadama osa kohta on projekteerimine pooleli.

Pöörame tähelepanu asjaolule, et maismaal on sadamasse pääsemiseks ligipääs kruusakattega teed pidi. Kalandustoodete mahalaadimis- ja lossimisala peab olema kaetud pinnakattematerjaliga, mis välistab kalandustoodete saastumise pinnasest tuleneda võiva saastega. Sadamakai puudumise korral võib mahalaadimistoiminguid teostada ka puidust paadisilla ääres tingimustel, et kalandustooted ei saa saastatud lendleva liiva ja muu lenduva tolmuaga.

3. Investeeringuvajadused

Ankeedi andmetel on kogu investeeringuvajaduse summa 4,4 miljonit eurot. Sellest 200 000 eurot on puidust kuuri renoveerimiseks, 4 miljonit kai, sadama basseini, muuli, slipi ja sadamahoone korrastamiseks. Investeeringu allikatena on pidaja esitanud omavahendid ja toetused.

Meie hinnangul on sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud alljärgnevad.

Tabel 9 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud ²³ Haldi sadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	261 200
Keskkonnakaitse nõuded	12 000

4. Arenguplaanid

Tulevikus plaanib sadam pakkuda järgmiseid täiendavaid teenuseid: veesõiduki sildumise võimaldamine, veega varustamine, elekter ja joogivesi kail, tualetid ja pesemisvõimalus, slipp ja väikepaadi slipiteenus, kaide valgustus, aastaringne paadi hoiustamine.

²³ Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

Koostööpartnerid sadamal puuduvad.

Sadama arenguplaane toetavad alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Haldi sadamale väga lähedal suuri vaatamisväärsusi ei ole. Tuntumaks vaatamisväärsuseks võib ilmselt pidada ajaloolist Emmaste kirikut ja kabelit. Samuti peab läheduses üks kunstnik galeriid. Samuti on vallas võimalik veeta aktiivset puhkust Leemeti-Õngu matkarajal. Majutust pakuvad pigem väiksemad puhkemajad ning kodumajutused.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Emmaste valla arengukavas on määratletud muutusvajadusena Tärkma ja Haldi väikesadamate väljaarendamine. Täpsustused antud muutusvajaduse elluviimiseks puuduvad.²⁴

Vastavalt Kalanduspiirkonna strateegiale peatub hooajal sadamas huvikaatreid, kalapaate on sadamas olnud korraga seitse. Haldi sadam on perspektiivne sadam, mis uuendatuna soodustab piirkonna kalapüügi- ja töötlemisega tegelevate mikroettevõtete asutamist, mis omakorda suurendaks Hiiumaa kalanduspiirkonna kalandussektori loodavat lisandväärtust.

Looduslikud tingimused

Sadam on avatud S ja W-kaarte tuultele. Haldi sadam asub Natura 2000 alale lähemal kui 5 km. Enamus Natura 2000 ala läheduses asuvatest sadamatest asuvad tegelikult Natura alal, ainult sadama kinnistu ja akvatoorium ei ole ala sisse arvestatud. Seetõttu eeldab igasugune sadama arendus keskkonnamõjude ja Natura ala hindamist, mis sõltub suurel määral Natura ala valitseja otsusest. Sellest tulenevalt on sadama arendusplaan tehes mõistlik arvestada täiendava aja ja rahalise kuluga.

Kohalikud looduslikud tingimused võimaldaksid ka suurema süvisega aluste sildumist sadamas, see aga nõuaks täiendavate süvendustööde teostamist. Tehniliselt on kogu sadama arendamine võimalik. Meie hinnangul on sadama edasine arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt mõistlik ja võimalik.

Hinnang

Meie hinnangul on sadama pidaja edasised plaanid kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega. Selle piirkonnas rohkem sadamaid ei ole, lähimal on Sõru, mis asub saare lõunatipus. Kalanduse tegevusgrupi hinnangul oleks sadama arendamisel perspektiivi. Turismisadamana vast ei oleks potentsiaali, sest nii kaugelt on keeruline turiste püüda. Uues koostamisel olevas kalanduspiirkonna strateegias saab Haldi sadam olema kajastatud.

Sadama pidaja on märkinud renoveerimise eesmärgina rannakalanduse edendamise, mis läheb hästi kokku kalanduspiirkonna arenguvisiooniga. Teenuste arendamine aitab kaasa kohalikule kalanduse edasisele arengule ja püsimisele ja külaelule arengule. Peamise takistusena sadama arendamisel nähakse finantsvahendite puudust.

Haldi sadama edasi arendamine oleks reaalselt teostatav, kui osutatavate teenuste eest hakatakse küsima ka sadamatasusid ning leitakse sadama arendamiseks piisavalt finantsvahendeid. Selleks tuleb sadam viia vastavusse Sadamaseaduses kehtestatud nõuetega.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid ei ole Haldi sadam seni saanud. Kuna Haldi sadam ei jõudnud eelmisel rahastusperioodil planeeringutega piisavalt kaugele ja kaid ei ole väga heas seisukorras, siis on sadam huvitatud infrastruktuuri rajamise investeeringute toetusest. Kaide remont edasiseks tegevuseks on hädavajalik.

²⁴ Emmaste valla arengukava 2004-2018 (2013)

Hiessaare

1. Hetkeolukord

Sadam asub Hiessaare külas, Pühalepa vallas. Hiessaare sadam kuulub mittetulundusühinguna Märt Varblasele, kes on samaaegselt ka sadama pidajaks. Küsimustikule esitatud vastustest selgub, et sadam on registreerimisel rannapüügi sadamana. Sadamaregistri järgi on aga sadam juba registreeritud. Sadamas on kokku kuus poi või poordiga sildumise kohta, millest kaks on külalisalustele. Sadamas on võimalik sildumine alustel pikkusega kuni 9 m, laiusega kuni 3 m ja süvisega kuni 2 m. Sadamaregistri andmetel on sadamat külastava aluse maksimaalseks pikkuseks 12 m. Kutselise kalapüügi tegelejate arv on siin kaks, registreeritud püügiloaga üks, harrastuspüüdjaid on viis.

Sadamateenused

Aluste sildumise võimaldamine, aluste lastimine ja lossimine, reisijate alustele mineku ja alustelt tuleku korraldamine, paatide rent, veest välja tõstmine ja veeskamine.

Sadamatasud

Sadamatasud on kehtestatud üksnes hooajavälise ja hooajalise aluste hoidmise eest.

Sadamasse ligipääs

Maismaad mööda pääseb sadamasse kruusateed pidi. Maismaad mööda on sadamale ligipääs raskendatud, läbi eramaade ja lambaedikute, puuduvad ka viidad. Meritsi on sadamasse sissepääs kahe lainemurdja vahel ca 50 m pikkune ja 10 m laiune sissesõidutee.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Sadamas on kaks rahuldavas seisukorras kaid, mis on valminud 2008. aastal ning on ehitatud peamiselt betoonist ja kividest. Samal ajal on valminud ka kaks rahuldavas korras kivimuuli, mida võib käsitleda lainemurdjatena, tehnovõrkudest on sadamas alates 2008. aastast olemas elektri- ja veevarustuse süsteemid. 2008. aastal on valminud heas korras segakonstruksioonis sadamahoone, mis sisaldab vajalikke olmeruume. Sadamahoonesse on kavandatud lisainvesteeringuid. Lisaks eelnevatele on 2010. aastal valminud kaks heas korras hoonet: üks püügivarustuse ja teine paadivarustuse hoidla.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Arvestades seda, et eelpool loetletud rajatised on valminud ajavahemikus 2008-2010, siis viimase 3 aasta jooksul enam rohkem ei ole investeeritud.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) avaldatud andmebaasi järgi on Hiessaare sadamale määratud järgmised toetused:

- 2010. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” teises taotlusvoorus taotlusdokumentide koostamiseks, infostendi ostmiseks ja sadama uuendustööde tegemiseks summas 59 437 €.
- 2011. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” esimeses taotlusvoorus sadama sissesõidu kanali ja akvatooriumi süvendustööde teostamiseks summas 38 357 €.

PRIA andmebaasi alusel on perioodil 2007-2013 Hiessaare sadama toetused kokku 97 794 €.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam ei paku tasulisi sadamateenuseid, siis Sadamaseaduses kehtestatud veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõuded ei pea sadamas olema täidetud.

Sadamal on määratud akvatoorium ja selle pidaja korraldab sissesõidutee, akvatooriumi ja sadamaehitiste hooldamist ja haldamist. Esitatud andmete alusel selgub, et olemasolevate rajatiste projekteerimisel on arvestatud kõiki Ehitusseadusega esitatud nõudeid ja nende jaoks on olemas kehtivad kasutusload.

Pöörame tähelepanu asjaolule, et maismaal on sadamasse pääsemiseks ligipääs kruusakattega teed pidi. Kalandustoodete mahalaadimis- ja lossimisala peab olema kaetud pinnakattematerjaliga, mis välistab kalandustoodete saastumise pinnasest tuleneda võiva saastega. Sadamakai puudumise korral võib mahalaadimistoiminguid teostada ka puidust paadisilla ääres tingimustel, et kalandustooted ei saa saastatud lendleva liiva ja muu lenduva tolmuga.

3. Investeeringuvajadused

Sadama pidaja poolt esitatud suurim investeeringuvajadus 100 000 eurot, on ette nähtud sadamahoone renoveerimiseks. 20 000 eurot nähakse ette kai nr 2 ja lainemurdja nr 1 renoveerimiseks. Arenguplaanides on kirjas läbimõeldud plaan looduse poolt räsitud konstruktsioonide renoveerimiseks (kai ja muul). Põhiinvesteering läheb aga sadamahoonesse ja see on suunatud sadama töötingimuste, sealhulgas ka kohalike kalurite olude parandamiseks.

Meie hinnangul on sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud alljärgnevad.

Tabel 10 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud ²⁵ Hiiessaare sadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	164 800
Keskkonnakaitse nõuded	9 000

4. Arenguplaanid

Sadam ei ole esitanud, milliseid täiendavaid teenuseid lisaks olemasolevatele soovitakse tulevikus pakkuda. Sadama arengukava olemasolu kohta meil informatsioon puudub ja samuti ei ole antud täpsemat infot sadama arenguplaanide kohta. Samuti ei ole antud infot sadama koostööpartnerite osas.

Sadama arenguplaane toetaksid alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Pühalepa vallas on palju erinevaid vaatamisväärsusi nagu ajalooline Heltermaa – Hiiumaa merevärav, 13. sajandil gooti stiilis ehitatud Pühalepa Püha Laurentiuse kirik, looduskaitse alla kuuluv Vanapagana kivi, ajalooline Suuremõisa loss, Soera Talumuuseum, Helmerseni rändrahnude kogumik jpm. Majutust pakuvad erinevad väiksemad asutused nagu näiteks Pähkli Ürgtareke, Männiliiva talu, Hiiumaa ametikool jt.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Vastavalt Pühalepa valla arenguplaanidele on arendustegevuse edendamiseks oluline Vallavalitsuse koostöö erinevate tasandite ja valdkondade esindajatega koordineerimaks erinevaid huviväärtuste, loodusradade, rahvusvahelise turismi - ja puhkemajanduse, infrastruktuuri, ettevõtluse, väikesadamate, maaelu arendamise jm projekte.²⁶ Traditsioonilise saarelise eluviisi kõrval arendatakse alternatiivseid turismi- ja puhkemajanduse valdkondi. Vaba aja aktiivse veetmise võimaluste laiendamiseks tehakse investeeringuid (väikesadamad, lautrikohad, matkarajad, loodusrajad, tervisespordirajad, puhkekohad, seltsimajad, telkimisplatsid, parklad, rannad, juurdepääsuteed, viidamajandus jne.) turismi- ja puhkemajanduse valdkonna arengu soodustamiseks. Prioriteetsed on ajaloolise ja kultuurilise väärtusega objektid. Puhkemajanduse tähtsus on seni olnud valla majanduselus tagasihoidlik. Puhkevõimaluste pakkumine, eelkõige mereturismi ja laidude puhkemajanduse laiendamine, aga ka „taaselustatud“ suurte kultuurisündmuste korraldamine, näitab valla elujõudu. Arengut on pidurdanud investeeringute vähesus, turismiteenuste piiratud väljaarendamine, vahendite puudus väikesadamate väljaehitamiseks, turismi- ja puhkemajanduse hooajalisus, lühike suvi ja sõltuvus praamiliiklusest.

²⁵ Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

²⁶ Pühalepa valla arengukava aastateks 2011-2020 (2011)

Vastavalt valla turismi ja puhkemajanduse arenguprojektidele on arengukava kohaselt algatatud detailplaneeringuid avalike kohtade (ujumisrannad, kooskäimiskohad, laagriplatsid, väikesadamad jne) arendamiseks ja väljaehitamiseks.

Pühalepa valla territooriumil asuvad sadamad on Heltermaa, Suursadam, Salinõmme, Hiessaare, Roograhu ja Sarve sadamad. Suuremad lautrikohad on Värssu, Vahtrepa ja Heltermaa. Pühalepa vald toetab läbi koostöö valla erinevate huvigruppide ettevõtmisi merelise kultuuri arendamisel. Erinevate väikelaevade sadamate planeerimisel ja väljaehitamisel nii külastus kui väikelaevade ja kalasadamateks.

Looduslikud tingimused

Sadam on avatud põhjatuultele, ohuks on kõrge veeseis. Võrdlemisi madal sadam asub Väinamere hoiualal. Looduslike tingimuste osas on sadam omal kohal ja mingisuguseid lisaprobleeme tekkida ei saa ja tehnilisi probleeme renoveerimine ei tekita. Sadama edasine arendamine on looduslikest teguritest lähtuvalt mõistlik ja võimalik.

Hinnang

Meie hinnangul on sadama pidaja edasised investeeringuplaanid kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega. Sadama edasine ekspluateerimine on vastavuses ka kalanduspiirkonna strateegiliste plaanidega.

Tegevusgrupi hinnangul on Hiessaare sadam kohaliku tähtsusega pisike sadam. Turismipotentsiaal on suur, lähedal on turismimaja, sadamas on puhkemaja, saunad, paadikuuris on etendused. Vastavalt kalanduspiirkonna strateegiale on sadam kasutatav turismiteenuse osutamiseks.

Hiessaare sadama edasi arendamine oleks reaalset teostatav, kui osutatavate teenuste eest hakatakse küsima ka sadamatasusid ning leitakse sadama arendamiseks piisavalt finantsvahendeid. Selleks tuleb sadam viia vastavusse Sadamaseaduses kehtestatud nõuetega.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid on Hiessaare sadam seni saanud nii põhiseadmete ostuks, investeeringuteks infrastruktuuri kui ka süvendustööde teostamiseks.

Kõrgessaare

1. Hetkeolukord

Sadam asub Kõrgessaare vallas. Eraomandis sadam kuulub äriühingule OÜ Best Holding, mis on samaaegselt ka sadama pidajaks. Küsimustiku vastustest selgub, et sadam on registreerimata, kuid see kavatakse registreerida rannapüügi sadamana. Sadamaregistri andmetel on Kõrgessaare sadam registreeritud. Sadamaala suuruse kohta andmeid esitatud ei ole. Sadamas on kokku 15 poi või poordiga sildumise kohta. Sadamaregistri andmetel on sadamas võimalik sildumine alustele, mille maksimaalne pikkus on 26 m, laius 5,5 m ja süvis 2,5 m. Kutselise kalapüügi tegelejate arv on siin viis.

Sadamateenused

Sadamas teenuseid ei osutata.

Sadamatasud

Sadamatasusid ei koguta.

Sadamasse ligipääs

Sadamasse toob asfaltbetoonkattega maantee. Maa-ameti kaardi põhjal saadud andmete põhjal tuleb sadamasse jõudmiseks sõita piki 200 m kanalit, mille laiuseks on 10 m. kanalis oleva vee sügavus ei ole teada. Kordussüvendused on vajalikud 5-10 aastase intervalliga.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Sadamas on rahuldavas seisukorras kividest sadamahoone, kaks väga heas korras betoonist kaid (renoveeritud 2013) ja kaks puidust kuuri, millest ühte, rahuldavas seisukorras olevat, kasutatakse püügivahendite, teist, väga heas olukorras olevat kuuri aga paatide hoidmiseks. Veel on sadamas endine

tööstushoone. Nimetatud hoonete renoveerimist ei kavandata. Püügivarustuse hoidlat ja kalurite olmehoonet kavatakse renoveerida, samuti ka olemasolevat sissesõidu kanalit koos navigatsioonimärgistusega. Sadamas on veel ka laoplatz, parkla, sissesõidu kanal, tehnovõrkudest elektri-, veevarustuse-, kanalisatsiooni ja sidesüsteemid, seadmetest külmladu ja jäämasin. Põhiosa sadama varasemast perioodist pärinevatest rajatistest on viimati remonditud 1984-1993. Kasutuslubade kohta ankeet vastust ei anna. Tegevusgrupi hinnangul asub sadamas saare ainus külmhoone.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Selle perioodi investeeringuteks olid kaks kaid, mille jaoks saadi ka toetust.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) avaldatud andmebaasi järgi on Kõrgessaare sadama omanikule OÜ-le Best Holding määratud järgmised toetused:

- 2012. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” esimeses taotlusvoorus Kase kinnistu majandushoone rekonstrueerimiseks ja puidutööstusseadmete ostmiseks summas 50 535 €.
- 2013. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” esimeses taotlusvoorus puidutöökoja viimistlusruumi rekonstrueerimiseks ja muude asjade ostmiseks summas 11 759 €.

Lisaks on PRIA andmebaasi järgi MTÜ-le Kõrgessaare ²⁷sadam määratud järgmised toetused:

- 2010. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” teises taotlusvoorus taotlusdokumentide koostamiseks, sildi valmistamiseks ja kaide rekonstrueerimistööde teostamiseks summas 177 597 €.
- 2011. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” esimeses taotlusvoorus sadama rekonstrueerimise II etapi tööde teostamiseks summas 164 958 €.
- 2012. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” esimeses taotlusvoorus sadama III etapi rekonstrueerimiseks summas 104 365 €.

Meie hinnangul on PRIA andmebaasi alusel perioodil 2007-2013 Kõrgessaare sadama toetused kokku 509 214 €.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam ei paku tasulisi sadamateenuseid, siis Sadamaseaduses kehtestatud veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõuded ei pea olema täidetud

Kuna sadama rajatised (v.a renoveeritud kaid) on ehitatud ajajärgul, millal tänane Ehitusseadus ei olnud kehtestatud, siis on arusaadav, miks rajatistel puudub kasutusluba. Ilmselt oleks vajalik teostada nende kasutusloata rajatiste revisjon selleks, et selgitada võimalused nendele kasutusloa taotlemiseks. Olemasolevate renoveerimist mitte vajavate objektide suhtes on vajalik läbi viia analüüs, et taotleda kasutusloa välja andmist. Uute projektide puhul tuleb järgida Ehitusseaduses esitatud nõudeid.

3. Investeeringuvajadused

Sadama pidajal on plaanis järgmised investeeringud:

- suurim investeering 250 000 eurot on ette nähtud olmehoone ehituseks,
- muudele renoveeritavatele objektidele on ette nähtud 40 000 eurot,
- kahel kail asuvatele navigatsioonimärkidele 10 000 eurot,

²⁷ MTÜ Kõrgessaare sadam on varem olnud Kõrgessaare sadama pidaja. MTÜ Kõrgessaare sadam juhataja ja Kõrgessaare sadama omaniku OÜ Best Holdingu omanik on üks ja sama isik.

- püüniste hoidlale 30 000 eurot,
- 50 000 eurot kanali korrastamiseks.

Probleemiks on ka liiga kõrged kaid, mistõttu on väikestelt rannapaatidelt raske saaki kaldale tõsta. Selleks oleks vaja tõstetehnikat.

Investeeringuid on plaanis finantseerida omavahenditest ja toetustest.

Meie hinnangul on sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud alljärgnevad.

Tabel 11 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud ²⁸
Kõrgessaare sadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	102 000
Keskkonnakaitse nõuded	14 500

4. Arenguplaanid

Ankeedi vastustest on näha, et sadam soovib tulevikus arendada järgmisi teenuseid: aluste sildumise võimaldamine, aluste lastimine ja lossimine, veeliikluse korraldamine sissesõiduteel ja akvatooriumil, kalandustoodete lossimine, ladustamine ja nende külmutamine, veega varustamine, aluste ühendamine side-, energia- ja muude kaldasüsteemidega, aluste veest tõstmine ja veeskamine, esmaabivahendid ja tuleohutuse ning päästevahendid. Soovitatakse veel luua pesemisvõimalused, korralik sidesüsteem koos WiFi-ga, slipi kasutamise teenused ja navigatsiooni ning veesügavuse tagamine.

Koostööpartnerite osas ei ole infot antud.

Sadama arenguplaane toetavad alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Aktiivse puhkuse võimalustest pakutakse Kärklas võimalust läbida muuhulgas näiteks Sooääre metsarada, Tõrvanina matkarada ning Vissulaiu fotomatk. Vaatamisväärsustest on ilmselt tuntumad ligikaudu 450 miljonit aastat tagasi tekkinud Kärkla meteoriidikraater, üks paremini säilinud Mihkli Talumuuseum, kuulus Kärkla linnapark, kus korraldati Hiiumaa esimene üldlaulupidu, suured hiidrahnud jpm. Majutusvõimalusi on palju ning need varieeruvad puhkemajadest ja hostelitest kuni hotellide ja villani. Maakonna arengukava kohaselt jätkuvad pingutused Onu Ööbiku pargi, Kärkla meteoriidikraatri keskuse ja Kõrgessaare Läänemere Teadmuskeskuse rajamiseks.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Vastavalt maakonna arengukavale kuulub sadam Hiiumaa väikesadamate võrgustikku.

Vastavalt Kõrgessaare valla arengukavale²⁹ asub vallas kolm suuremat sadamat: Lehtma, Kõrgessaare ja Kalana. Lehtma sadam on praegu aktiivselt kasutusel peamiselt tööstussadamana, Kõrgessaare sadamas toimub aktiivne arendustegevus kala- ja turismisadamaks saamiseks, Kalana sadam on peamiselt puhke- ja turismimajandusele suunatud sadam. Vastavalt arengukavale on seatud eesmärgiks, et Kõrgessaare vald on tuntud kui avatud ja hästi meritsi ligipääsetav piirkond nii puhkajatele kui ettevõtlusega tegelejatele.

Vastavalt tegevuskavale jääb Kõrgessaare sadam avatuks kalapüügilaevadele, jahtidele ja mootorpaatidele. Ehitatakse välja aluste teenindamiseks vajalik infrastruktuur. Kõrgessaare sadam on

²⁸ Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

²⁹ Kõrgessaare valla arengukava 2012-2020 (2012)

perspektiivne külastussadam võimalusega pakkuda ujuvvhendide talvehoidu. Siinjuures arendatakse välja Kõrgessaare sadama tööstusala. Koostöös omanikega koostatakse Kõrgessaare sadama kohta detailplaneering. Läbi sadama arendustegevuse jaoks loodud MTÜ Kõrgessaare sadam osaletakse sadama väljaarendamisel.

Vastavalt tegevuskavale on jetide, skuutritega ja teiste veespordivahendite merele mineku kohad järgmised:

- Ristnas (Põhja-Ristna Surfiparadiis);
- Kalana sadamas;
- Lehtma sadamas;
- Kõrgessaare sadamas.

Kalandusalane tegevuskava on plaanitud ellu viia koostöös ettevõtjatega ja teiste asjakohaste organisatsioonidega. Plaanis on koostada Kõrgessaare sadama detailplaneering ning viia ellu Kõrgessaare sadama detailplaneering tagamaks rannakalanduse jätkusuutlikkus ja turismialane ettevõtlus.

Vastavalt tegevuskavale jätkatakse vallas asuvate sadamate (sh Kõrgessaare sadam) väljaarendamist ja toetatakse Kõrgessaare sadama endiste vaatetornide rekonstrueerimist ja taaskasutuselevõttu.

Looduslikud tingimused

Sadama sisekaid on tuulte eest hästi kaitstud, kuid väliskaid on avatud põhjatuultele. Sadam vajab süvendamist, sest kohati on väikeste paatidega raske liikuda.

Kuna sadam asub Natura 2000 alal, siis eeldab igasugune sadama arendus keskkonnamõjude ja Natura ala hindamist, mis sõltub suurel määral Natura ala valitseja otsusest. Sellest tulenevalt on sadama arendusplaane tehes mõistlik arvestada täiendava aja ja rahalise kuluga. Meie hinnangul on sadama edasine arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt mõistlik ja võimalik.

Hinnang

Meie hinnangul on sadama pidaja edasised plaanid kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega. Kalanduspiirkonna tegevusgrupi hinnangul külastavad sadamat suured püüdjad, kes varustavad Kärddlat ja kogu Hiiumaad kalaga. Mitmel püüdjal on oma jaemüügipunktid. Külkhoone juurde on võimalik kala töötlemise jaoks ruume juurde ehitada.

Sadam asub kalapüügi seisukohalt väga heas asukohas: suuremad kalakogused lossitakse just Kõrgessaare sadamas või sellest läände jäävatest lautrikohtadest. Vastavalt kalanduspiirkonna strateegiale on sadam arendatav ka turismisadamana. Multifunktsionaalsuse perspektiive on palju, sest asula asub lähedal, pood ja söögikohad, ilus loodusmaastik ning atraktiivne piirkond.

Ülaltoodud laiahaardeline teenuste arendamise programm koos renoveerimist vajavate rajatiste nimekirjaga tundub olevat läbimõeldud ja seepärast praegu korralikult töötava sadama arendamine on kindlasti õigeaegne. Seetõttu sobib pakutud arengukava ka kalanduspiirkonna strateegilise kavaga hästi kokku.

Kõrgessaare sadama edasi arendamine on realselt teostatav, kui osutatavate teenuste eest hakatakse küsima ka sadamatasusid ning leitakse sadama arendamiseks piisavalt finantsvahendeid. Selleks tuleb sadam viia vastavusse Sadamaseaduses kehtestatud nõuetega.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid on Kõrgessaare sadam seni saanud ulatuslikult nii põhiseadmete ostuks kui ka investeringuteks infrastruktuuri. Ilma täiendavate toetusteta ei ole sadam võimeline investeerima.

Orjaku

1. Hetkeolukord

Sadam asub Orjaku külas, Käina vallas. Munitsipaalomandis olev sadam kuulub Käina Vallavalitsusele, mis on samaaegselt ka sadamapidajaks. Sadam on registreeritud rannapüügi sadamana. Sadamaala suurus on 40 600 m², akvatooriumi suurus on 13 750 m² ja vee sügavus 3 m. Sadamas on kokku 32 poi või poordiga sildumise kohta. Külalisalustele on 12 kohta. Sadamas napib sildumiskohti. Sadamas on võimalik sildumine alustel pikkusega kuni 32 m, laiusega kuni 12 m ja süvisega kuni 3 m. Sadamaregistri andmetel on sadamat külastava veesõiduki maksimaalne süvis 2,7 m. Kutselise kalapüügi tegelejate arv on siin 12, hinnanguline püügiloale kantud kalurite arv on 36, harrastuskalureid on neli.

Sadamateenused

Sadamas on võimalik silduda, osutatakse valveteenust, kalandustoodete esmakokkuost ja ladustamine, joogiveega varustamine, paatide hoiustamine suvel ja talvel, seadmete hoiustamine, paatide veest väljatõstmine ja veeskamine, aluste ühendamine kaldal asuvate side- ja energia süsteemidega (ka WiFi), tualettide ja pesemisvõimalused, kaitse tuule ja lainetuse eest, septiktanki tühjendamine, pääste ja tuletõrjevahendite kasutamine, ohutustulp. Vahetus läheduses asub ujumispai, jalgrattalaenus, puhkeala, parkimisplats. Sadamas on kraana olemasolu või selle tellimise võimalus, söögikoht, laste mänguväljak.

Sadamatasud

Erinevate teenuse eest on Orjaku sadamas sadamatasud kehtestatud järgmiselt: sildumistasu eraldi kuni 10 m ja 11-20 m alustele, kala säilitamise, vee kasutamise, elektri ja jää kasutamise, pils- ja reovee vastuvõtu, paadihoiutasu eraldi hooajaliselt ja aastaringiselt (kõikide tasude liigid on kaluritele väiksemad). Elektri, reovee jms eest on tasud vastavalt tariifile.

Vastavalt sadama kodulehel (www.orjakusadam.eu) esitatud infole on sadama hinnakiri alljärgnev.

Tabel 12 Orjaku sadama avalik hinnakiri 2014. aastal.

Sadama kaikohta tasu külalisalustele	
Alused seisuaajaga 1-8 tundi	4 eurot
Alused seisuaajaga üle 8 tunni	10 eurot/24h
Kaikohta tasu alalistele alustele	
Kogu navigatsiooniperiood (1.mai - 30.november)	
Alused pikkusega kuni 5 m	64 eurot
Alused pikkusega 5,1 – 15 m	200 eurot
Alused pikkusega 15,1 – 25 m	150 eurot
Kuni üks kuu navigatsiooniperioodil	
Alused pikkusega kuni 5 m	32 eurot
Alused pikkusega 5,1 – 15 m	100 eurot
Alused pikkusega 15,1 – 25 m	150 eurot
Aluste hoiustamine sadama territooriumil	
Perioodil 1.detsember - 30.aprill	
Alalised alused	0,35 eur/m ² kuus
Külalisalused	1,30 eur/m ² kuus
Kalapaatide hoiustamine	tasuta
Perioodil 15.mai – 30.november kõik alused	1,30 eur/m ² kuus
Muud teenused sadamas ja sadama territooriumil	
Telkimiskoht (telk kuni 4 inimest)	3,5 eurot/telk
Matkaauto koht parklas	10 eurot/ ööpäev
Muud tasud:	
Elektrienergia	Vastavalt Eesti Energia tariifile
Rahvastikuregistri järgsel Käina valla elanikul	Kaitasu soodustus 50%
Rahvastikuregistri järgsel Käina vallas elaval	50 eurot

pensionäril on kalapaadi kaitasu	
Rahvastikuregistri järgsel Käina vallas elaval pensionäril alalise alusena kalapaadi hoiustamine	Tasuta
MTÜ Hiiu Purjelaeva seltsi aluste kaitasu	35 eurot

Sadamasse ligipääs

Sadamasse toob asfaltbetoonkattega maantee. Esitatud andmete põhjal tuleb sadamasse siseneda piki 3 000 m pikkust kanalit, mille laiuseks on 60 m. kanalis oleva vee sügavus on 3 m. Kordussüvendused on vajalikud 10 aastase intervalliga.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Sadamas on viimati 2000. aastal renoveeritud heas seisukorras kividest ja puidust sadamahoone, milles paiknevad kontor, söögikoht ja majutus, olmeruumid, ladu. Sadamas on kaks betoonist kaid, millest üks on renoveeritud alles 2011. aastal, teine, rahuldavas seisukorras, vajab renoveerimist. Siin on ka kaks puidust kuuri, millest ühte, väga heas seisukorras olevat, kasutatakse prügimajana, teist, rahuldavas seisukorras kuuri, aga inventari hoidmiseks. Laona kasutatav hoone on väga heas seisukorras. Kala vastuvõtu hoones asuvad jahutus- ja jäämasin. Väga heas korras on ka kalurite olmehoone. Enamik sadama rajatistest on renoveeritud käesoleval sajandil ja seepärast loetletud hoonete renoveerimist ei kavandata. Sadamas on ka väga heas korras laoplatz, parkla, tehnovõrkudest elektri-, veevarustuse-, kanalisatsiooni- ja sidesüsteemid.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Sadama pidaja vastustest selgub, et viimase kolme aasta jooksul on renoveeritud üks kai.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) avaldatud andmebaasi järgi on Orjaku sadama omanikule Käina Vallavalitsusele määratud järgmised toetused:

- 2010. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondist meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” viiendas taotlusvoorus Orjaku kalasadama ehitamiseks ja projektide koostamiseks summas 186 653 €.
- 2011. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondist meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” esimeses taotlusvoorus teekatte paigaldamiseks, tehnosüsteemi uuendamiseks, tööprojekti koostamiseks ja muudeks asjadeks summas 109 295 €.
- 2012. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondist meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” esimeses taotlusvoorus mitmete ehitus- ja arendustööde tegemiseks summas 147 569 €.

PRIA andmebaasi alusel on perioodil 2007-2013 Orjaku sadama toetused kokku 443 517 €.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam pakub tasulisi sadamateenuseid, siis vastavalt Sadamaseadusele peavad olema täidetud veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõuded. Vastavalt esitatud vastustele on Orjaku sadamas täidetud paljud vastavusnõuded, va järgmised:

- sadam ei korralda laevadelt vastu võetud laevaheitmete ja lastijäätmete arvestust.

Kõikidel sadama rajatistel on arvestatud Ehitusseaduse nõudmisi, mille tunnistuseks on see, et kõikidel sadamarajatistel on kasutusluba. Olemasolevate rajatiste puhul on nõuded täidetud. Renoveerimist vajavatel ja uute rajatiste projekteerimisel peab jälgima Ehitusseaduse nõudmisi, et taotleda kasutusloa väljaandmist.

3. Investeeringuvajadused

Sadama planeeritud investeeringud on järgmised:

- 300 000 eurot on ette nähtud harrastuskalurite sadama ehituse finantseerimiseks,

- kai ehituseks on arvestatud 32 000 euroga.

Meie hinnangul on sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud alljärgnevad.

Tabel 13 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud ³⁰ Orjaku sadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	9 000
Keskkonnakaitse nõuded	6 000

4. Arenguplaanid

Sadam ei ole esitanud, milliseid täiendavaid teenuseid lisaks olemasolevatele soovib ta tulevikus pakkuda. Samuti ei ole antud infot sadama koostööpartnerite osas.

Sadama arenguplaane toetaksid alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Tuntumateks vaatamisväärsusteks on 15.-16. saj. piirimail ehitatud Käina kiriku varemed, 1993. aastal looduskaitse alla võetud Käina laht, ajalooline 1801. aastast pärinev Kassari kabel ning erinevate looduslike vaatamisväärsustega Eesti suuruselt viies saar – Kassari. Vallas asub ka Hiiumaa Muuseumi Kassari ekspositsioonimaja ning tuntud helilooja Rudolf Tobiase majamuuseum. Majutusvõimalusi on vallas rohkelt ning inimesed võivad muuhulgas valida hotellide, külalistemajade, puhkemajade jt majutusasutuste vahel. Oluliste turismiobjektide hulka peetakse muude hulgas ka Orjaku sadamat. Nii kuulub turismi infrastruktuuri väljaarendamise alla ka Orjaku sadama arendamine.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Vastavalt maakonna arengukavale kuulub Orjaku sadam Hiiumaa väikesadamate võrgustikku.

Vastavalt Käina valla arengukavale³¹ tuleb arengueesmärkide elluviimisel keskenduda muude hulgas ka Orjaku sadama väljaehitamisele külalissadamaks ja kalurite sadamaks. Arengukava toob välja ka, et valla konkurentsivõime tõstmiseks on vajadus investeerida olulistesse turismi arengut soodustavatesse objektidesse, millede hulka kuulub ka Orjaku sadama piirkonna ja infrastruktuuri arendamine. Valla arengukava tegevuskava aastateks 2012-2016 näeb ette Orjaku sadama väljaarendamise.

Vastavalt kalanduspiirkonna strateegiale on sadam sobilik purjeturistidele. Turistidele atraktiivsed edukad rannakülad Hiiumaal on Orjaku, Sõru ja Kalana. Turistide toomine rannakülla eeldab neile vajalike teenuste loomist – võimalust midagi kaasa osta, ise osaleda tegevustes, majutada, süüa jne. Mida pikemalt Hiiumaal puhatakse, seda suurema tulumääraga on turism. Orjaku ümbrus on Hiiumaa kõige tihedamini puhkemajastatud piirkond. Kalasadam ja turismisadam koos toimivad väga hästi, multifunktsionaalsus on tagatud. Väga atraktiivne sadam nii turismi kui kalanduse vaatevinklist.

Looduslikud tingimused

Sadam on kaitstud põhja- ja idakaare tuulte eest ja kasutatav jäävabal ajal. Kuna sadam asub Natura 2000 alal, siis eeldab igasugune sadama arendus keskkonnamõjude ja Natura ala hindamist, mis sõltub suurel määral Natura ala valitseja otsusest. Sellest tulenevalt on sadama arendusplaan tehes mõistlik arvestada täiendava aja ja rahalise kuluga. Meie hinnangul on sadama edasine arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt mõistlik ja võimalik.

Hinnang

Meie hinnangul on sadama pidaja edasised plaanid kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega.

³⁰ Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

³¹ Käina valla arengukava 2012-2016 (2011)

Sadama arenguplaanis on kavandatud harrastuskalurite sadamaosa välja arendamise lõpule viimine. Ankeedis esitatud renoveerimist vajavate rajatiste nimekiri on läbimõeldud ja seepärast eeskujulikult korras oleva sadama arendamine on kindlasti vajalik ja tehniliselt teostatav ning looduslikud tingimused jäävad seejuures muutumatuks. Seepärast sobib sadama arengukava hästi kalanduspiirkonna strateegilise arengukavaga.

Orjaku sadama edasi arendamine on reaalselt teostatav kui leitakse sadama arendamiseks piisavalt finantsvahendeid. Selleks tuleb sadam viia vastavusse Sadamaseaduses kehtestatud nõuetega. Sadamas napib sildumiskohti, mistõttu ei ole väikestel paatidel palju ruumi ka jahisadama osas. Sadama pidajal on plaanis on sadamat laiendada. Üldiselt on sadam valmis ja harrastuskaluritele on seal väga head tingimused.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid on Orjaku sadam seni saanud ulatuslikult peamiselt investeeringuteks infrastruktuuri.

Roograhu

1. Hetkeolukord

Eraomandis sadam kuulub äriühingule OÜ Roograhu, mis on ka sadama pidaja. Sadam on registreeritud rannapüügi ja väikelaevade sadamana. Sadamaregistri andmetel on sadamat külastava aluse maksimaalseks pikkuseks 10 m, laiuseks 15 m ja süviseks 1,2 m. Sadamaala suuruse kohta andmeid esitatud ei ole. Sadamaregistri andmete alusel on sadamat külastava aluse maksimaalne pikkus 10 m, laius 3 m ja süvis 1,2 m. Vastustes puuduvad andmed kaikohtade arvu kohta. Kutselise kalapüügi tegelejate arv on siin kaks, püügiloale on kantud neli ja sadamas kalastavate kalurite hinnanguline üldarv on 12.

Sadamateenused

Sadamas osutatavate teenuste hulka kuuluvad alustel saabuvate reisijate peale- ja mahatulek, veeliikluse korraldamine sadamas, aluste hoiustamine suvel ja talvel, sildunud aluste ühendamine energia- ja sidesüsteemidega ja ka WiFi-ga, pesemisvõimalus duši või sauna näol, toitlustamine, joogivesi kail, kaitse tuule ja lainete eest, kaide valgustus, paatide laenutamine, päästevahendid kail ja ujumispaik vahetus läheduses, jalgrattalaenutus, puhkeala, parkimisplats, kraana olemasolu või selle tellimise võimalus, söögikoht, laste mänguväljak.

Sadamatasud

Sadamatasudest on märgitud sildumistasu kuni 10 m pikkuste aluste eest, tasu aluste hoiustamise eest ja pilsivee vastuvõtu eest. Kõikides kategooriates on kaluritele ette nähtud soodustused.

Sadamasse ligipääs

Ankeet vastavaid andmeid ei paku. Maa-ameti kaardi põhjal saadud andmetest selgub et sadamasse jõudmiseks tuleb läbida 30 m pikkune kanal, mille laiuseks on 15 m. Sadamaregistri andmetel on kanali väikseimaks laiuseks 15 m ja väikseimaks sügavuseks 1,8 m. Kordussüvenduste vajaduse kohta andmeid ankeedis ei leidu.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Sadamas olevate hoonete ja seadmete kohta andmed puuduvad.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Info viimase kolme aasta jooksul teostatud investeeringute osas puudub.

EAS-i kodulehel (www.eas.ee) avaldatud andmebaasi järgi on Roograhu sadama omanik OÜ Roograhu Sadam saanud järgmiseid toetuseid:

- 2010. aastal EAS-st Väikesadamate toetuse raames projektile Roograhu väikesadam summas 191 734,95 €.

Lisaks on PRIA kodulehel (www.pria.ee) avaldatud andmebaasi kohaselt Paadiühistule Roograhu³², määratud järgmised toetused:

- 2013. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” neljandas taotlusvoorus Roograhu sadama kai laienduse, slipi ja ujuvkai ehitamiseks summas 58 548 €.

Meie hinnangul on PRIA ja EAS-i andmebaaside alusel perioodil 2007-2013 Roograhu sadama toetused kokku 250 282,95 €.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam pakub tasuta sadamateenuseid, siis vastavalt Sadamaseadusele peavad olema täidetud veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõuded. Vastavalt esitatud vastustele:

- ei ole sadamal laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise ja käitlemise kava,
- sadam ei korralda laevadelt vastu võetud laevaheitmete ja lastijäätmete arvestust,
- sadam ei korralda reostuse avastamist ja likvideerimist akvatooriumil.

3. Investeeringuvajadused

Sadama pidaja ei ole küsimustikul vastates planeeritud investeeringute kohta infot esitanud.

Sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks on vajalikud investeeringud alljärgnevad.

Tabel 14 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud ³³
Roograhu sadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	32
Keskkonnakaitse nõuded	1 500

4. Arenguplaanid

Arenguvajaduste või plaanide kohta ei anna ankeet vastuseid. Samuti ei ole antud vastuseid sadama koostööpartnerite kohta.

Sadama arenguplaane toetaksid alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Pühalepa vallas on palju erinevaid vaatamisväärsusi nagu ajalooline Heltermaa – Hiiumaa merevärav, 13. sajandil gooti stiilis ehitatud Pühalepa Püha Laurentiuse kirik, looduskaitse alla kuuluv Vanapagana kivi, ajalooline Suuremõisa loss, Soera Talumuuseum, Helmerseni rändrahnude kogumik jpm. Majutust pakuvad erinevad väiksemad asutused nagu näiteks Pähkli Ürgtareke, Männiliiva talu, Hiiumaa ametikool jt.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Vastavalt maakonna arengukavale kuulub sadam Hiiumaa väikesadamate võrgustikku.

Vastavalt Pühalepa valla arenguplaanidele on arendustegevuse edendamiseks oluline Vallavalitsuse koostöö erinevate tasandite ja valdkondade esindajatega koordineerimaks erinevate huviväärtuste,

³² MTÜ Paadiühistu Roograhu põhikirja kohaselt on ühingu tegevuse eesmärgiks kohalikele rannakaluritele ja teistele väikelaevaomanikele paremate tingimuste loomine, kutselise ja harrastusliku kalapiügi edendamine Roograhu sadama arendamisele kaasaaitamisega.

³³ Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

loodusradade, rahvusvahelise turismi - ja puhkemajanduse, infrastruktuuri, ettevõtluse, väikesadamate, maaelu arendamise jm projekte.³⁴

Traditsioonilise saarelise eluviisi kõrval arendatakse alternatiivseid turismi- ja puhkemajanduse valdkondi. Vaba aja aktiivse veetmise võimaluste laiendamiseks tehakse investeeringuid (väikesadamad, lautrikohad, matkarajad, loodusrajad, tervisespordirajad, puhkekohad, seltsimajad, telkimisplatsid, parklad, rannad, juurdepääsuteed, viidamajandus jne.) turismi- ja puhkemajanduse valdkonna arengu soodustamiseks. Prioriteetsed on ajaloolise ja kultuurilise väärtusega objektid. Puhkemajanduse tähtsus on seni olnud valla majanduselus tagasihoidlik. Puhkevõimaluste pakkumine, eelkõige mereturismi ja laidude puhkemajanduse laiendamine, aga ka „taaselustatud“ suurte kultuurisündmuste korraldamine näitab valla elujõudu. Arengut on pidurdanud investeeringute vähesus, turismiteenuste piiratud väljaarendamine, vahendite puudus väikesadamate väljaehitamiseks, turismi- ja puhkemajanduse hooajalisus, lühike suvi ja sõltuvus praamiliiklusest.

Vastavalt valla turismi ja puhkemajanduse arenguprojektidele on arengukava kohaselt algatatud detailplaneeringuid avalike kohtade (ujumisrannad, kooskäimiskohad, laagriplatsid, väikesadamad jne.) arendamiseks ja väljaehitamiseks.

Pühalepa valla territooriumil asuvad sadamad on Heltermaa, Suursadam, Salinõmme, Hiieasaare, Roograhu ja Sarve sadamad. Suuremad lautrikohad on Värssu, Vahtrepa ja Heltermaa. Pühalepa vald toetab läbi koostöö valla erinevate huvigruppide ettevõtmisi merelise kultuuri arendamisel. Erinevate väikelaevade sadamate planeerimisel ja väljaehitamisel nii külastus- kui väikelaevade ja kalasadamateks.

Vastavalt kalanduspiirkonna strateegiale oli ajalooliselt Roograhu Sadam lautrikohana kohalike rannakalurite kasutuses. Rannakalurite traditsioonide jätkamiseks ajalooliselt kujunenud lautrikohas loodi Roograhu Paadiühistu, kuhu kuuluvad piirkonna kutselised rannakalurid. Vastavalt kalanduspiirkonna strateegiale on Roograhu sadam kasutatav turismiteenuse osutamiseks.

Looduslikud tingimused

Sadam on avatud põhjakaarte tuultele ja lainetele. Roograhu sadam asub Natura 2000 alale lähemal kui 5 km. Enamus Natura 2000 ala läheduses asuvatest sadamatest asuvad tegelikult Natura alal, ainult sadama kinnistu ja akvatoorium ei ole ala sisse arvestatud. Seetõttu eeldab igasugune sadama arendus keskkonnamõjude ja Natura ala hindamist, mis sõltub suurel määral Natura ala valitseja otsusest. Sellest tulenevalt on sadama arendusplaane tehes mõistlik arvestada täiendava aja ja rahalise kuluga. Meie hinnangul on sadama edasine arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt mõistlik ja võimalik.

Hinnang

Kuna meile ei ole teada Roograhu sadama arenguplaanid, siis ei saa me ka anda hinnangut, kas sadama pidaja edasised plaanid on kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega. Küll aga on Roograhu sadama arendamine piirkonna arengudokumentides kajastatud.

Sadama olemasolu iseenesest koos suure hulga sadamateenuste saamise võimalusega sobib kalanduspiirkonna strateegiaga. Turismipotentsiaali piirkonnas on, rajatud on hotell ja toitlustuskoht. Igati multifunktsionaalne tore väike sadam, kus asub üks Hiiumaa parimatest söögikohtadest. Söögikohas pakutakse kohalike kalurite kala .Ainulaadne seetõttu, et asub lennujaamale kõige lähemal, ca 600m. Kärklased väljuvad lennukid kaks korda päevas, mis on väga heaks turundusargumentiks.

Roograhu sadama edasi arendamine oleks reaalselt teostatav, kui leitakse sadama arendamiseks piisavalt finantsvahendeid. Selleks tuleb sadam viia vastavusse Sadamaseaduses kehtestatud nõuetega. Roograhu sadam on loodud mereturismi edendamiseks. Probleemiks on väga tolmas kate sadamas ning sadamakrunt on väga väike.

Euroopa Kalandusfondi ja EAS-i toetuseid on Roograhu sadam seni saanud peamiselt investeeringuteks infrastruktuuri.

³⁴ Pühalepa valla arengukava aastateks 2011-2020 (2011)

Küsimustikule mitte vastanud Hiiumaa kalanduspiirkonna sadamad

Sadam	Valimisse arvamise põhjus	Tegevusgrupi ja Maavalitsuse kommentaarid
Kärdla	Hiiumaa kalanduspiirkonna arengustrateegias 2009-2015. Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam.	Maakonna arengustrateegia järgi arendatakse välja Hiiumaa turunduskeskus. Prioriteediks olla turismisadam. Kuulub Hiiumaa väikesadamate võrgustikku.
MTÜ Hiiumaa vetelpääste Kärdla sadam	Hiiumaa kalanduspiirkonna arengustrateegias 2009-2015. Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam.	Prioriteediks on olla turismisadam.
Ristna lõunasadam (Kalana sadama akvatooriumis)	Hiiumaa kalanduspiirkonna arengustrateegias 2009-2015. Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam.	Kuulub Hiiumaa väikesadamate võrgustikku. Omanik ei ole huvitatud sadama arendamisest.
Salinõmme	Hiiumaa kalanduspiirkonna arengustrateegias 2009-2015. Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam. Saanud toetust.	Kajastatud kalanduspiirkonna strateegias. Asub atraktiivses kohas, mis võiks huvi pakkuda turistidele. Hästi kaitstud tuulte ja lainetuse eest.
Suursadam	Hiiumaa kalanduspiirkonna arengustrateegias 2009-2015. Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam.	Kajastatud Hiiumaa arengustrateegias 2020+, kuulub Hiiumaa väikesadamate võrgustikku. Multifunktsionaalne. Rannapiiügil ei ole väga atraktiivne, sest kala piirkonnas puudub.
Sõru	Hiiumaa kalanduspiirkonna arengustrateegias 2009-2015. Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam. Saanud toetust.	Kajastatud kalanduspiirkonna strateegias. Kuulub Hiiumaa väikesadamate võrgustikku. Plaanitakse laiendada, suur potentsiaal turismisadamana. Tugevate läänetuultega on väliskanal is tugev hoovus.
Tärkma	Hiiumaa kalanduspiirkonna arengustrateegias 2009-2015. Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam. Saanud toetust.	Kalanduspiirkonna strateegias kajastatud. Arendustööd käivad. Sadam on igast suunast hästi kaitstud.
Hirmuste	2012. a lossimiskoguste järgi lisatud.	Lautrikoht, sadamaks arendada ei ole mõtet.
Kassari	2012. a lossimiskoguste järgi lisatud.	Maakonna arengukavas ja kalanduspiirkonna strateegias ei ole kajastatud.
Kootsaare	2012. a lossimiskoguste järgi lisatud.	Maakonna arengukavas ja kalanduspiirkonna strateegias ei ole kajastatud. Lautrikoht, sadamaks arendada ei ole mõtet.
Pallinina	2012. a lossimiskoguste järgi lisatud.	Maakonna arengukavas ja kalanduspiirkonna strateegias ei ole kajastatud.
Puulaiu	2012. a lossimiskoguste järgi lisatud.	Maakonna arengukavas ja kalanduspiirkonna strateegias ei ole kajastatud. Väike paadisadam. Osa maast on eramaa, osa riigimaa.

Kokkuvõte Hiiumaa kalanduspiirkonna sadamatest

Hiiumaa kalanduspiirkonnas vastas küsimustikule viis sadamat, mis asuvad ühtlaselt piki Hiiumaa rannikut. Sadamad on kaitstud lainetuse mõju eest kas looduslike kaitsetega või lainemurdjatega. Kalastamine on saartel üks traditsioonilisemaid majandusharusid ja seetõttu on sadamate käigus hoidmine ja arendamine vajalik. Põhiliste takistustena arengule nähakse finantsvõimekuse puudumist.

Kuna praktiliselt kõik sadamad asuvad kas Natura alal või selle vahetus läheduses on igaasuguse edasise arenduse läbiviimiseks vajalik keskkonnamõjude hindamine (KMH). Lähtudes mõistlikkuse põhimõttest on sadama arenduste kavandamisel otstarbekas kõikide mõjude kooshindamine. See jätab sadama arendajale võimaluse kavandatud tegevusi ellu viia vastavalt võimalustele. Lisaks on KMH ühekordne läbiviimine majanduslikult soodsam. Sadamad, mille kavandatud tegevuste hulka kuulub kalatoodete jahutamine või jää tootmine, peavad vastavalt Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrusele 1272/2008/EÜ arvestama, et antud tegevus on kõrgendatud keskkonnariskiga. Paljude sadamate puhul on problemaatiline kordussüvenduste tihedus. Selline tegevus oma olemuselt ei ole jätkusuutlik. Süvendamine on sadamaehituse üks kõige finantsmahukam osa ja sellest pea poole moodustab süvendustehnika transport. Seega moodus, kuidas sadamakulusid kokku hoida, on süvendamiste intervalli vähendada. Seda saab teha kaasates erialateadlaste kogemusi.

Kui eelmisel rahastusperioodil taotlesid sadamad peamiselt toetuseid infrastruktuuri investeeringuteks, siis edaspidi on Hiiumaa sadamatel huvi rohkem teenuste arendamise ja kala töötlemise vastu, et sissetulekud ja sadama kasutusvõimalused oleksid mitmekesisemad, välja arvatud nendes sadamates, kus ei jõutud vajalike planeeringutega piisavalt kaugele, et toetust taotleda. Järgmisel perioodil on kindlasti oluline ka sadamas pakutavate teenuste mitmekesistamine, mis looksid saarele täiendavaid töökohti. Piirkonnas on paranenud ka kalavarud, seega on perspektiiv kala töötlemisel olemas. Hetkel viiakse palju kala töötlemiseks Pärnu kalatööstusesse, kuid otstarbekas oleks seda teha Hiiumaal. Jahutuskambreid võiks Hiiumaal rohkem olla.

Neli viiest küsimustikule vastanud Hiiumaa sadamast on perioodil 2007-2013 saanud toetust ka Euroopa Kalandusfondist, neist kõige rohkem Kõrgessaare ja Orjaku sadamad, 509 214 € ja 443 517 € vastavalt. Meie andmetel ei ole Haldi sadam toetuseid saanud. Samuti on 2008. aastal MTÜ Hiiukala saanud toetust PRIA-st Euroopa Kalandusfondist meetme 4.1. "Kalanduspiirkondade säästev areng" raames summas 176 816 eurot.

Küsimustikule vastanud sadamatest on Haldi, Hiessaare, Kõrgessaare, Orjaku ja Roograhu sadam ja nendes planeeritavad arendused piirkonna sadamate võrgustiku seisukohalt olulised. Toimivast ja selgete arengusuundadega sadamate võrgustikust saavad lisaks kalandusele kasu ka teised valdkonnad ning kogu kohalik kogukond, tõstes seeläbi terve piirkonna väärtust.

Läänemaa kalanduspiirkond

Läänemaa arengukavad³⁵

Maakonna riiklikud sadamad on Virtsu, Rohuküla ja Sviby, mille kaudu toimub regulaarne parvlaevavahetus Muhu, Hiiumaa ja Vormsi saartega. Virtsu ja Rohuküla kaudu toimub ka kaubavedu. Neid sadamaid haldab AS Saarte Liinid.

Ajavahemikul 2008–2013 on tehtud ja planeeritud Virtsu ja Kuivastu sadamate investeeringuid 14,8 miljoni euro ulatuses. Rohuküla ja Heltermaa sadamate ehituseks, rekonstrueerimiseks ja süvendamiseks on planeeritud 2008–2013 aastatel 8,18 miljonit eurot.

Olukorras, kus riiklikesse sadamate laiendamisse ja läbilaskevõime suurendamisse on plaanitud olulises mahus investeeringuid, on järjest problemaatilisemaks muutumas ligipääs sadamatele. Probleemiks on Haapsalu linna läbiv transiidikoridor, eelkõige Jaama tänav, mis on muutumas transiidi “pudelikaelaks”. Transiidikoridori rekonstrueerimine täies mahus vajab Maanteeameti 2010. aasta hinnangu kohaselt 2,94 miljonit eurot.

Lisaks võib nimetada väiksemaid erasadamaid Haapsalus (Veskiviigi, Westmeri, Grand Holm Marina), Dirhamis ja Nõval, mis omavad kohalikku tähtsust just jahi- ja kalasadamatena. Viimastel aastatel on omanikud olulises mahus investeerinud väikesadamate taristusse, muuhulgas on saadud toetust EL-i struktuurfondidest.

Sviby sadam Vormsil suudab praegu rahuldada seal kasutatavate parvlaevade vajadusi, küll aga soovib haldaja parendada inimeste reisisitingimusi.

Läänemaa turismi arengukava³⁶ toob välja järgmist:

- Töötatakse välja Läänemaad Hiiumaaga ja Vormsiga ning Väinameriga siduvad purjejahi- ja kaatrimarsruudid ja -pakettid koostöös Tallinnas ja Haapsalus paiknevate mereturismiteenuste pakkujatega.
- Otsitakse võimalusi Haapsalut Hiiumaa ja Vormsiga ning Väinameriga siduvate purjejahi- ja kaatrimarsruutide ja -pakettide tekkeks koostöös Tallinnas ja Haapsalus paiknevate mereturismiteenuste pakkujatega.

Koostamisel on uus maakonna arengukava, mille kohaselt toetatakse vaid maakondlikul tasandil suure potentsiaaliga või olulise mõjuga kalasadamatesse investeerimist. Eraldi pööratakse tähelepanu nii jahtsadamatele, kalasadamatele kui ka merepääste funktsioonile. Läänemaal maakonna arengukava tasandil väga detailset ülevaadet kalasadamad ei saa, sest kalasadamate arendamist kajastab kalanduspiirkonna strateegia. Maavalitsusel on tihe koostöö kalandustegevusgrupiga ja strateegiadokumente ei dubleerita.

Läänemaa kalanduspiirkonna strateegia

Läänemaa kalanduspiirkonna strateegia³⁷ lühikokkuvõtte märgib alusdokumentideks „Eesti kalanduse strateegia 2007–2013“ ja „Euroopa kalandusfondi 2007–2013 rakenduskava“ meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ raames toetuse andmise ja kasutamise korra.

Läänemaa kalanduspiirkonna arengustrateegia eesmärkideks on:

1. luua Läänemaa piirkonda multifunktsionaalsete sadamate võrk, mis vastaks mereohutuse ja sanitaarnõuetele ning kataks piirkonna kalurite vajadused;

³⁵ Lääne Maakonna Arengustrateegia (2011–2015) – (<http://laane.maavalitsus.ee/strateegia>)

³⁶ Läänemaa Turismi Arengukava (2006–2015) – (<http://laane.maavalitsus.ee/strateegia>)

³⁷ Läänemaa kalanduspiirkonna strateegia 2009–2015 (2009)

2. kujundada Läänemaa rannakalurite suutlikkus aastaringelt pakkuda tarbijatele kvaliteetseid lisandväärtusega kalatooteid;
3. aidata kaasa Läänemaa rannakalanduse traditsioonide säilitamisele ja integreerida kalandus piirkonna majandusega.

Arengustrateegia lähtub järeldusest, et sajandeid Läänemaa rannikualadel olulisel kohal olnud rannakalandus on hääbumas. Selle on tinginud mitmete tegurite koostoime, nagu näiteks kalasaakide vähenemine, kala eest saadav madal hind jne. See on tekitanud olukorra kus kalandusettevõtjate investeeringuvõime on väga väike või puudub hoopis, ei suudeta remontida sadamaid ja lossimiskohti, soetada uusi paate ja püüniseid. Rannakalanduse madal tulusus on paljusid kalureid sundinud otsima muid elatusvõimalusi ning kalapüük on muutunud nende jaoks kõrvaltegevuseks.

Aastaks 2020 on võetud sihiks visioon, mille märksõnadeks on kalurite suurenenud sissetulekud, väljaarendatud piirkonna väikesadamate ja lossimiskohtade võrgustik, kalurite poolt osutatavate teenuste laienemine ja mitmekesisus, traditsioonilise rannapüügi ja rannakülade eluolu säilimine piirkonnas. Olulisel kohal on kalurite omavahelise koostöö arendamine.

Visiooni ja eesmärkide saavutamiseks otsustas Läänemaa Rannakalanduse Selts rakendada eelmisel perioodil kõiki meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ tegevussuundi (telgi) järgmise rahalise jaotuse alusel:

1. kalasadamate ja lossimiskohtade uuendamine – 50 %;
2. kalandustoodete töötlemine ja otseturustamine – 20 %;
3. kalandusega seotud turismi arendamine ja rannakülade taaselustamine – 15 %;
4. tegevuste mitmekesistamine – 12 %;
5. koolitustegevus – 3 % rahalistest vahenditest.

Vastavalt Läänemaa rannakalanduse strateegia visioon 2020-le:

- Läänemaa kalanduspiirkonna rannakülades on säilinud traditsioonilised tegevused ja eluviis. Rannakaluritel on järelkasv. Toimib kalandusega seotud ettevõtlus, sealhulgas turism.
- On kujundatud piisav väikesadamate ja lautrikohtade võrk koos vajaliku infrastruktuuriga. Saab hästi merele ja merelt maale. Piirkondliku tähtsusega väikesadamatel on mitmekülgne otstarve.
- Rannakaluritel on mereohutusnõuetele vastavad paadid kalapüügiks ja ka turistidele teenuste osutamiseks ning kaasaegsed navigatsioonivahendid ja oskused nendega töötamiseks. Piirkonnas püütud kala väärindatakse kohapeal ja kalurite sissetulekud ei vähene. Toimib piirkondlik turundussüsteem.
- Rannakalurid, kohalikud omavalitsused, ettevõtjad, külakogukonnad teevad mitmekülgset koostööd piirkonna väärtuste ja võimaluste paremaks kasutamiseks.
- Koostöös mõjutatakse seadusandluse ja piirangute mõistlikku kujundamist, et kalavarud oleks kaitstud ja kalurite püügivõimalused mõistlikult tagatud.
- Ühiselt aidatakse korraldada ja jälgida seadustest kinnipidamist piirkonnas.
- Teadlaste, loodus- ja keskkonnakaitsjate, rannakalurite, kohalike omavalitsuste ja piirkonna kogukondade ühiste pingutustega aidatakse kaasa kalavarude säilimisele ja paranemisele.

Läänemaa rannakalanduse strateegia eesmärgid on järgmised:

- **Läänemaa rannakalanduse piirkonda kattev multifunktsionaalsete sadamate võrk.** Läänemaa kalanduspiirkonnas on korrastatud ja toimiv kalasadamate võrgustik. Aastaks 2015 on korrastatud seitse põhisadamat. Sadamates on korrastatud infrastruktuur ja tagatud põhilised teenused: juurdepääsuteed, elektrivarustus ja valgustus, veevarustus ja kanalisatsioon, võimalused kala lossimiseks, meremärgistus ja tähistatud faarvaater, olmeruumid, pesuruumid, riietusruumid, tualetid, hoiuplatsid, sadama valve. Korraldatud on sadamate haldamine. Sadamad arendavad koostööd tagamaal asuvate ettevõtjate ja teenuse pakkujatega. Sadamad on kujundatud rannaelanike kohtumispaiaks.
- **Läänemaa rannakalanduse piirkonna kalurid pakuvad tarbijale aastaringelt kõrge lisandväärtusega kvaliteetseid kalasaadusi.** Püütud kala esmatöötlemine ja jahutamine

toimub võimalikult kiiresti. Kala paremaks müümiseks kasutatakse otseturundust, tootearendust ja kalatooteid. Kalasaadustest vähemalt 40% töödeldakse ja turustatakse kalurite majandusühistute kaudu.

- **Läänemaa rannakalanduse traditsioonid on säilinud ning integreeritud piirkonna majandusega** Läänemaa kalanduspiirkonna rannakülades on säilinud traditsioonilised tegevused ja eluviis. Rannakaluritel on järelkasv. Toimib kalandusega seotud ettevõtlus, sealhulgas turism. Rannakalurid, kohalikud omavalitsused, ettevõtjad, külakogukonnad teevad mitmekülgset koostööd piirkonna väärtuste ja võimaluste paremaks kasutamiseks.

Küsimustikule vastanud Läänemaa kalanduspiirkonna sadamad

Hara

1. Hetkeolukord

Hara sadam asub Hara külas, Noarootsi vallas. Hara sadam kuulub Noarootsi Vallavalitsusele, mis on ka selle pidajaks. Sadam on seni registreerimata, kuid sadama pidajal on kavatsus see registreerida rannapüügi sadamana. Sadamaala suuruseks on 4 800 m². Kalanduspiirkonna arengustrateegia kohaselt on sadama akvatoorium 8 000 m² ja kaiäärne vee sügavus 1,2 m. Puuduvad andmed sildumiskohtade ja sildumisele pääsevate aluste suuruse kohta. Kutselise kalapüügiga tegelejate arv on siin 15, harrastuskalureid on hinnanguliselt 40.

Sadamateenused

Sadamas teenuseid ei osutata.

Sadamatasud

Sadamatasusid ei koguta.

Sadamasse ligipääs

Sadamasse ligipääs veeteed pidi vajab kordussüvendust iga 5-10 aasta tagant, maismaal toimub ühendus kruusakattega tee kaudu.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Sadamas on üks puidust kuur varustuse hoidmiseks, mis on ehitatud 1963-1974 aastal ja on praegu kasutuskõlbmatu. Plaanis on ehitada uus kuur. Samal perioodil on ehitatud ka praegu kasutuskõlbmatu puidust kai, mida soovitakse renoveerida. Sadama akvatooriumi kaitseb enne 1963. aastat ehitatud kasutuskõlbmatu lainemurdja, mida sadama edasiseks ekspluateerimiseks oleks kindlasti vajalik renoveerida. Mingeid tehnovõrkusid ja peamiseid põhiseadmeid sadamas ei ole.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Investeeringuid kolme viimase aasta jooksul ei ole teostatud.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) ja EAS-i kodulehel (www.eas.ee) avaldatud andmebaaside järgi ei ole Hara sadam perioodil 2007-2013 toetuseid saanud.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam ei paku tasulisi sadamateenuseid ega ole ka registreeritud Sadamaregistris, siis vastavalt Sadamaseadusele ei pea olema täidetud veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõuded. Ehitusseadust olemasolevate rajatiste puhul ei ole rakendatud. Kui planeeritakse uusi rajatise, siis peavad rajatiste tööprojektid olema vastavuses Ehitusseaduse nõuetega.

Pöörame tähelepanu asjaolule, et maismaal on sadamasse pääsemiseks ligipääs kruusakattega teed pidi. Kalandustoodete mahalaadimis- ja lossimisala peab olema kaetud pinnakattematerjaliga, mis välistab kalandustoodete saastumise pinnasest tuleneda võiva saastega. Sadamakai puudumise korral võib

mahalaadimistoiminguid teostada ka puidust paadisilla ääres tingimustel, et kalandustooted ei saa saastatud lendleva liiva ja muu lenduva tolmuga.

3. Investeeringuvajadused

Sadama pidaja näeb ette ajavahemikus 2014-2020 järgmiseid töid sadama nõuetele vastavusse viimiseks:

- kai rekonstrueerimiseks 160 000 eurot,
- lainemurdja rekonstrueerimiseks 50 000 eurot.

Kai rajamine on kooskõlas valla detailplaneeringuga ja projektiga alustamiseks on teostatud osa vajalikest uuringutest. Veel on vajalik parkla ning tee rekonstrueerimine, kuid nende tööde maksumust ei osata hinnata. Kasutuskõlbmatu varustuse hoidmise kuur on plaanis lammutada ja rajada uus.

Meie hinnangul on sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud alljärgnevad.

Tabel 15 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud ³⁸ Hara sadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	103 400
Keskkonnakaitse nõuded	21 000

4. Arenguplaanid

Sadamal puudub arenguplaan, kuid lisaks olemasolevatele teenustele on sadamas plaanis järgmine: veesõiduki sildumise võimaldamine; veesõiduki lastimine ja lossimine; kalandustoodete lossimine ja otseturustamine; veega varustamine; veesõiduki ühendamine side-, energia- ja muude kaldasüsteemidega; seadmete hoiustamine; paatide vettetõstmine/väljatõstmine; seadmete remont- ja hooldustööd; esmaabivahendid; ohutustulp, päästevahendid; elekter sadamas ja kail; Wifi, kontaktnumber, infotahvel; sadamaala ja kaide valgustus; külaliskai jahtidele/väikelaevadele; väikepaatide slipiteenus; paadi hoiustamine suvel; arendada külaelu keskuseks.

Koostööpartneritena on välja toodud kohalik omavalitsus, Hara külaselts, kohalikud ettevõtja ja kalurid. Sadama arenguplaane toetavad alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Noarootsi vald on tuntud oma looduslike vaatamisväärsuste poolest. Näiteks asuvad vallas riikliku kaitse all Eestis ainulaadsed maakividest tervikkoonustornid ehk päevamärgid, Uuejõe org ja liivaluited ja Gneissbretsa rändrahnud. Teistest objektidest on tuntumad erinevad mõisad nagu näiteks Pürksi mõisa peahoone ja park, Riguldi mõis ja Saare mõis. Samuti on tuntud Lyckholmi muuseum ning hilisgooti stiilis Noarootsi kirik. Majutus on võimalik erinevates puhkekülades, puhkemajades, aga ka Teeristi villas ning eelpoolmainitud Saare mõisas.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam. Hara sadam on kajastatud ka Väinamere regiooni jätkusuutliku kalanduse arengukavas, mille järgi on Hara puhul oluline nii kalandustoodete töötlemine ja otseturustamine kui ka kala- ja mereturism ning rannakülade taaselustamine.

Noarootsi valla³⁹ strateegiliste arengu põhieesmärkide all on välja toodud, et kaasaegsed väikesadamad on tuntud nii turistide sihtkohana kui võimaliku ühendusteena teistesse omavalitsustesse ja

³⁸ Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

³⁹ Noarootsi valla arengukava aastateks 2013-2020, (2012)

maakonnakeskusesse. Noarootsi vallas asuvad lisaks Hara sadamale ka Dirhami, Österby ja Osmussaare sadamad. Sadamate arendamiseks on koostatud detailplaneeringud.

Looduslikud tingimused

Sadamasse sissesõit on väga madal. Looduslike tingimuste poolest võiks see koht vaid tõsise ja sihikindla töö korral areneda väikelaevadele koduks, mis oleks kooskõlas kalanduspiirkonna strateegiaga. Sissesõidukanal vajab olulisi süvendustöid.

Hara sadam asub Natura 2000 alale lähemal kui 5 km. Enamus Natura 2000 ala läheduses asuvatest sadamatest asuvad tegelikult Natura alal, ainult sadama kinnistu ja akvatoorium ei ole ala sisse arvestatud. Seetõttu eeldab igasugune sadama arendus keskkonnamõjude ja Natura ala hindamist, mis sõltub suurel määral Natura ala valitseja otsusest. Sellest tulenevalt on sadama arendusplaanid tehes mõistlik arvestada täiendava aja ja rahalise kuluga.

Meie hinnangul on sadama edasine arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt võimalik.

Hinnang

Meie hinnangul on sadama pidaja edasised plaanid kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega.

Kalanduspiirkonna tegevusgrupi hinnangul on Hara Noarootsi vallale väga oluline sadam, mida kasutavad väga paljud kalurid. Hara sadam leiab kindlasti kajastamist ka kalanduspiirkonna uues strateegias. Kuna sadama arendamine kajastub nii valla kui ka kalanduspiirkonna strateegias, mille järgi kujuneb Hara sadam Noarootsi valla peamiseks kalasadamaks, siis on sadama arenguplaanid kooskõlas piirkonna teiste arengudokumentidega.

Hara sadam on külaelanikele sobiv kokkusaamise ja ürituste korraldamise koht. Kohalik külaselts on sellest väga huvitatud ja aktiivne partner sadama planeerimisel ja arendamisel. Turismi valdkonnaga seonduvaks peamiseks probleemkohaks on sadamate potentsiaali vähene ärakasutamine. Selleks loodetakse tulevikus korrastada sadamad ja nende võimalusi täies mahus kasutusele võtta.

Hara sadama edasi arendamine oleks reaalselt teostatav, kui osutatavate teenuste eest hakatakse küsima ka sadamatasusid ning leitakse sadama arendamiseks piisavalt finantsvahendeid. Selleks tuleb sadam viia vastavusse Sadamaseaduses kehtestatud nõuetega. Sadama peamiseks probleemiks on lagunened sadamarajatised ja madal sadamasse sissesõit. Sadama arengueesmärgidena on välja toodud järgmine:

- veelemineku võimalus on igas mere- või järveäärses külas. Selleks rajatakse lautrikohad.
- Hara väikesadam on väljaehitatud ja vastavuses kehtivate nõuetega ning selleks koostatakse detailplaneering.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid ei ole Hara sadam seni saanud, kuid uuel rahastusperioodil on ka Vallavalitsus lubanud arendamist finantseerida.

Norrby

1. Hetkeolukord

Norrby lautrikoht asub Vormsi vallas. Norrby sadam kuulub Vormsi Vallavalitsusele, mis on ka selle pidajaks. Sadam on seni registreerimata, kuid sadama pidajal on kavatsus see registreerida rannapüügi sadamana. Sadamaala suuruseks on 12 481 m². Kalanduse tegevusgrupi strateegia kohaselt on kaiäärne vee sügavus vaid 0,5 m. Puuduvad andmed sildumiskohtade arvu ja sildumisele pääsevate aluste suuruse kohta. Kutselise kalapüügiga tegelejate arv on siin üks, püügiloale on kantud üks kalur ja harrastuskalureid on hinnanguliselt 15.

Sadamateenused

Sadamas teenuseid ei osutata.

Sadamatasud

Sadamatasusid ei koguta.

Sadamasse ligipääs

Sadamasse ligipääs veeteed pidi vajab kordussüvendust iga 10 aasta tagant. Maismaal toimub ühendus kruusakattega tee kaudu.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Sadamas puuduvad hooned, rajatised, põhiseadmed ja tehnovõrgud.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Investeeringuid kolme viimase aasta jooksul ei ole teostatud.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) ja EAS-i kodulehel (www.eas.ee) avaldatud andmebaaside järgi ei ole Norrby sadam perioodil 2007-2013 toetuseid saanud.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam ei paku tasulisi sadamateenuseid, siis vastavalt Sadamaseadusele ei pea olema täidetud veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõuded.

Sadamasse rajatise planeerides, peavad arenguplaani üksikute rajatiste tööprojektid olema vastavuses Ehitusseaduse nõuetega.

Pöörame tähelepanu asjaolule, et maismaal on sadamasse pääsemiseks ligipääs kruusakattega teed pidi. Kalandustoodete mahalaadimis- ja lossimisala peab olema kaetud pinnakattematerjaliga, mis välistab kalandustoodete saastumise pinnasest tuleneda võiva saastega. Sadamakai puudumise korral võib mahalaadimistoiminguid teostada ka puidust paadisilla ääres tingimustel, et kalandustooted ei saa saastatud lendleva liiva ja muu lenduva tolmu.

3. Investeeringuvajadused

Ajavahemikus 2014-2020 planeeritakse sadama nõuetele vastavusse viimiseks järgmiseid investeeringuid 60 000 euro ulatuses:

- kai taastamine,
- slipi ehitus,
- parkimisplatsi rajamine,
- veevarustuse- ja elektrisüsteemide ehitamine,
- tualettruumide ehitamine.

Investeeringute eesmärgiks on tekitada võimalus kasutada planeeritavat sadamakohta kaasaja nõuetele vastavalt ja luua uusi töökohti. Investeeringuid on plaanis finantseerida üksnes toetustest.

Meie hinnangul on sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks praeguses seisus perspektiivitu, sest see nõuaks tühjale kohale liiga suuri investeeringuid. Sadamas puuduvad hetkel sadama eksisteerimiseks vajalikud rajatised.

4. Arenguplaanid

Sadamal puudub arengukava, kuid lisaks olemasolevatele teenustele on sadamal tulevikus plaanis pakkuda järgmist: veesõiduki sildumise võimaldamine; ohutustulp ja päästevahendid; elekter sadamas; joogivesi sadamas ja kail; tualetid, Wifi, infotahvel, slipp ja väikepaadi slipiteenus; paadi hoiustamine talvel, paadi lisavarustuse hoiustamine privaatsetl; arendada külaelu keskuseks; ujumispaik, parkimisplats.

Koostööpartnerina nähakse kohalikku omavalitsust.

Sadama arenguplaane toetavad alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Vormsi vallas on võimalik veeta aktiivselt puhkust matkates näiteks maastikukaitsealal asuval Allika matkarajal, Hosby matkarajal ning Sviby-Rumpo matkarajal. Loodusobjektidest on kõige tuntum üle 400 miljoni aasta vanune Huitbergi paekülm. Muudest objektidest on tuntud Eesti üks omapärasemaid ja ainulaadsemaid kalmistuid Vormsi ning üks väheseid II maailmasõja ajast säilinud Vormsi talumuuseum. Majutus on võimalik viies erinevas majutusasutuses.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam. Maakonna arengukavas ja kalanduspiirkonna strateegias Norrby sadamat prioriteetseks ei peeta. Samuti ei kajastata Norrbyt ka uues koostamisel olevas kalanduspiirkonna strateegias.

Vormsi valla arengukava⁴⁰ märgib, et Vormsi rannalale on iseloomulikud vanad sadama- ja lautrikohad. Olulisemad endised sadamakohad on Rumpo, Förby, Saxby, Hosby. Endistest randumis- ja lautrikohtadest on säilinud Rumpo, Rälby, Diby, Saxby, Förby, Kersleti, Borrby, Diby, Hosby, Norrby, Möisanina. Üldplaneeringuga on ette nähtud sadamakohtade ja avalike lautrikohtade maade taotlemine munitsipaalomandisse. Valla arengukavas on rohkem mainitud Sviby sadamat, mis on ka peamiseks mereväravaks.

Üldplaneeringus on välja toodud sadamate infrastruktuuri parendamine ja väikesadamate/lautrite renoveerimine, et arendada kvaliteetset infrastruktuuri, kuid viia see kooskõlla säästva looduskasutusega. Norrby sadama arendamine on kooskõlas valla üldplaneeringuga, olemas on ka sadama-ala detailplaneering.

Looduslikud tingimused

Looduslike tingimuste poolest on sadama asukoht Vormsi idarannikul lainetuse seisukohalt hea ja sadama arendamisele ning pidaja poolt pakutud teenustepaketi väljaarendamisel võiks sadam arendada kohalikku elu ja piirkonna terviklikkust. Ehkki tähelepanu peab pöörama sadama väga väikesele sügavusele, mis seab sadama edasise arendamise mõttekuse küsimärgi alla. Looduslikult on Norrby lautrikoht, mida on raske märgata. Meie hinnangul ei ole sadama edasine arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt mõistlik.

Hinnang

Meie hinnangul on sadama pidaja edasised plaanid kooskõlas küll valla üldplaneeringuga, kuid ei ole kajastatud ei maakonna arengukavas ega ka kalanduspiirkonna strateegias.

Sadamasse planeeritud investeeringute eesmärgiks on tekitada võimalus kasutada planeeritavat sadamakohta kaasaja nõuetele vastavalt ja luua uusi töökohti. Täiendavad teenused aitavad kaasa kohalikule arengule ning piirkonna terviklikkusele. Peamise takistusena sadama arendamisel nähakse finantsvahendite puudust.

Norrby sadama edasi arendamine ei ole meie hinnangul realselt teostatav. Norrby sadama praegune vähenenud kasutusaktiivsus on tingitud kalurite väikesest arvust saarel. Sadama arendamine nõuaks tühjale kohale liiga suuri investeeringuid, sest hetkel puuduvad sadamas sadama eksisteerimiseks vajalikud rajatised. Me ei pea Norrby sadama välja arendamist otstarbekaks. Läheduses asub rekonstrueeritud Sviby sadam, mis katab piirkonna sadamateenuste nõudluse.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid ei ole Norrby sadam seni saanud.

⁴⁰ Vormsi valla arengukava 2011-2025, (2011)

Nõva (Rannaküla sadam)

1. Hetkeolukord

Nõva sadam asub Rannaküla külas, Nõva vallas. Eraomandis sadama omanik on eraõiguslik äriühing OÜ Kekkila ja alates 2014. aasta septembrikuust on sadama pidajaks kohalik omavalitsus. Omaniku ja pidaja omavahelised suhted reguleeritakse samal ajal sadama üleminekuga hoonestusõiguse lepinguga. Sadam on registreerimisel rannapüügi- ja traalpüügi sadamana. Sadamaala suurus on 6 512 m² ja akvatoorium 14 600 m², vee sügavus kai ääres on 2 m. Sadama registreeritud sügavuseks on märgitud 5 m. Sadamas on kokku 30 poordiga sildumise kohta, millest 15 on külalisalustele. Sadamas on võimalik sildumine alustel pikkusega kuni 24 m, laiusega kuni 8 m ja süvisega kuni 2 m. Kutselise kalapüügiga tegelejate arv on sadamas kolm, registreeritud püügilubadega viis ja harrastuspüüdjaid on 12.

Sadamateenused

Sadamateenuste hulka kuuluvad: sadamas sildumise võimaldamine, aluste hoiustamine suvel ja talvel, paadirent, slipi kasutamise teenus, kaitse lainetuse ja tuulte eest ning infotahvel.

Sadamatasud

Sadamatasusid ei koguta.

Sadamasse ligipääs

Sadamasse viib asfaltbetoonkattega maantee, merelt sisenemise kohta andmed puuduvad. Sissesõit vajab kordussüvendamist 10 aastase intervalliga.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Nõva sadamas on betoonist kuur ehitatud 1984-1993 aastatel ja praegu kasutuskõlbmatu ning vajaks renoveerimiseks investeeringut. Samal perioodil on ehitatud ka betoonist garaaž (kasutuskõlbmatu), puuduvad tehnovõrgud, renoveerimist vajab ka kai. Praeguseks kajastuvad need objektid valla detailplaneeringus, on tehtud ettevalmistusi projekteerimiseks mitmesuguste uuringute näol, mis võiksid kaasa aidata Ehitusseaduses ettenähtud nõuete täitmisele. Rajatised ja peamised põhiseadmed sadamas puuduvad.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Pooleli on investeeringud kaisse, 35 000 eurot, sadamahoonesse, 5 000 000 eurot ja muusse taristusse, 600 000 eurot. Koostamisel on ka sadamaala detailplaneering ja sadamahoone ning piirkonna ehitusprojekt. Investeeringud teostati omavahenditest ja toetustest Keskkonnainvesteeringute Keskuselt ja Euroopa Kalandusfondist.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) ja EAS-i kodulehel (www.eas.ee) avaldatud andmebaaside järgi ei ole Nõva (Rannaküla) sadam perioodil 2007-2013 toetuseid saanud.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam ei paku tasulisi sadamateenuseid, siis vastavalt Sadamaseadusele ei pea olema täidetud veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõuded.

Olemasolevate lagunenenud rajatiste ehitamisel ei ole tööde aluseks kindlasti olnud Ehitusseaduses kajastatud nõuded. Sadama arenguks vajalike edasiste ehitustööde aluseks peavad olema kaasaegsed projektid ning ehitusload.

3. Investeeringuvajadused

Sadamas on plaanitud järgmised investeeringud:

- kuuri renoveerimine 1 200 000 eurot,
- garaaži renoveerimine 1 200 000 eurot,
- kai renoveerimine 600 000 eurot,

- kaptenimaja ehitamine 500 000 eurot
- taristu väljaehitamine 600 000 eurot.

Täiendavad investeeringud annavad võimaluse Nõva valla piirkonnas taaselustada kalandustegevust ja luua mõned töökohad ning turismiobjektid, ning arendada mereturismi. Luuakse võimalused kaluritele tänapäevase teenuse osutamiseks ja kaluriküla kultuuri taaselustamiseks piirkonnas. Investeeringud võimaldavad kalatoodangu töötlemise ja müügi. Investeeringuid on plaanis finantseerida nii omavahenditest kui ka toetustest.

Meie hinnangul on sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud alljärgnevad.

Tabel 16 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud ⁴¹ Nõva sadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	350 600
Keskkonnakaitse nõuded	22 000

4. Arenguplaanid

Lisaks olemasolevatele teenustele on sadamal plaanis pakkuda järgmist: veesõiduki sildumise võimaldamine; kalandustoodete lossimine, ladustamine, külmutusvõimalused, esmakokkuost, töötlemine; otseturustamine, maaletoodud kala kaalumise; kütuse ja määrdeainetega varustamine; veega varustamine; veesõiduki ühendamine side-, energia- ja muude kaldasüsteemidega; paatide vettetõstmine/väljatõstmine; laevaheitmete vastuvõtt; seadmete remondi- ja hooldustööd; esmaabivahendid; ohutustulp ja päästevahendid; tehniline abi; elekter; joogivesi sadamas; tualetid ja pesemisvõimalus; Wifi; gaasiballoonide vahetus; slipp ja väikepaatide slipiteenus; sadama navigatsioonimärgistuse tagamine; akvatooriumi ja sissesõidutee sügavusandmete tagamine, kaitse tuulte ja lainetuse eest; kontaktnumber, infotahvel; sadamaala ja kaide valgustus; külaliskai jahtidele/väikelaevadele; täisteenuse pakkumine kutselistele kaluritele (kaptenimajas võrkude puhastamine ja kuivatamine, parandamine, kunstjää tegemine, individuaalse kalavarustuse hoidmine omas boksis, paatide ülevaatus ja kaptenipaberite koolitus); täisteenuse pakkumine harrastuskaluritele (inventari rent ja esmakoolituse pakkumine, kalagiidiga merel kalapüügi korraldamine); seiklusturism, giidi- ja reisijateenus; aastaringne paadi hoiustamine; paadi lukustamise teenus; paadi lisavarustuse hoiustamine privaatselt; toitlustuskoht ja grillimiskohad; paadi ja paadi lisavarustuse rent; päästevahendite laenus; arendada külaelu keskuseks (vana kaluriküla traditsioonide taastamine koos vastavate kultuuriliste traditsioonidega, kalade suitsetamine, võrkude parandamise õpitoad, kultuuriprogramm (kalurilaulud ja kombed)); koolitusteenus. Plaanis on pakkuda ka atraktsioone merel, allveeturismi, ajaloolise kaluriküla teenuseid (kala suitsetamine, vinnutamine, kuivatamine jne).

Käesoleval ajal käivad kohalikud kalurid merel oma paatidega kasutades kasutuskõlbmatuid rajatisi. Sadama jaoks on algatatud uus detailplaneering, mille kohaselt sadama omanik on nõus selle andma Vallavalitsusele pikaajalise hoonestusõiguse alusel, mis kindlustaks sadama kai ja kaptenimaja ehituse renoveerimise ning sadama taristu väljaehitamise.

Koostööpartneritena nähakse kohalikku omavalitsust, maavalitsust, ja sadamas tegutsevaid organisatsioone. Läbirääkimised käivad erasektori esindajaga, kes on huvitatud sadamasse investimisest. Loomisel on organisatsioon, mis hakkaks sadamat opereerima pärast selle valmimist. Organisatsiooni kuuluksid kohalikud elukutselised kalurid ja ettevõtjad ning omavalitsus.

Sadama arenguplaane toetavad alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

⁴¹ Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Nõva Püha Olevi kirik on vanim ja väikseim säilinud kirik Eestis, mis ehitati 17. sajandil. Vallas on ka matka- ning õpperajad, seikluspark ning eraldi tasub äramärkimist Osmussaar, mida iseloomustavad Bretsharahnud, Skarvani kivi, loopealsed, soistunud jäänukjärved, vana kabeliaed, Bieni küla, islandi lambad ja eesti hobused, majakas, militarismi jäänukhüüd jpm. Teistest vaatamisväärsusest on olulisemad ilmselt Põlluotsa Talumuuseum ning Rooslepa kabel ja kalmistu. Majutusvõimalusi pakuvad Laimi puhkemaja, Samblamaa puhkemajad, Madise puhkemaja, Roosi turismitalu ning Vesikijõe puhkemaja. Looduslikult on Nõva üks paremaid ja ilusamaid puhkepiirkondasid Eestis loodus- ja jahiturismis.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam. Läänemaa arengukava kohaselt asub Nõval väikesadam, millel on kohalik tähtsus kalasadamana.

Nõva valla arengukavas⁴² on mainitud, et Nõva sadam seisab kasutamata ja tolleaegsed omanikud OÜ Nõva Sadam ei ilmutanud mingit soovi sadamat korda teha. Samas siiski loodetakse majandusliku elu elavnemisele sadamas ning sellega kaasnevalt ka piirkonnas.

Arengukava kohaselt on seoses kalavarude pideva vähenemisega kalastamine Läänemeres välja surnud. Arengupotentsiaali tööstuslikuks tootmiseks ei ole, ka turismile suunatud kalastus (järvedel) võib vajada täiendavaid ressursse kalavarude saneerimiseks. Planeeritud tegevustena on välja toodud Nõva jõe suudmesse kaluritele paadisadama väljaehitamine. Valla arengukavas on potentsiaalsete arengusuundade all välja toodud Nõva sadamast külastussadama arendamine. Külastussadama staatus on võetud eesmärgiks ka 2017. aastaks.

Looduslikud tingimused

Sadam on kaitstud loodetuulte eest, aga suhteliselt lahti kirde- ja põhjatuultele. Meie hinnangul ei kavandata ka sadama planeeringu järgi probleemile lahendust. Nõval võivad kirde- ja põhjatuuled põhjustada planeeringus esitatud lahenduse kohase välja ehitamise korral tõsiseid avarisiid sildunud alustele. Meie hinnangul ei võta sadama rekonstrueerimise plaan looduslikke tingimusi arvesse.

Kuna sadam asub Natura 2000 alal, siis eeldab igasugune sadama arendus keskkonnamõjude ja Natura ala hindamist, mis sõltub suurel määral Natura ala valitseja otsusest. Sellest tulenevalt on sadama arendusplaane tehes mõistlik arvestada täiendava aja ja rahalise kuluga.

Meie hinnangul on sadama edasine arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt mõistlik ja võimalik, kuid mitte olemasoleva planeeringu järgi.

Hinnang

Meie hinnangul on uue sadama pidaja edasised plaanid kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega.

Tulevikus on sadam koos teiste sadama tegevust toetavate ettevõtjatega piirkonna suurim kohalik tööandja, mille põhiliseks arengusuunaks on väikesadama teenused (kalurid, turistid) ja tänaseks loodud maismaa turismivõrgustik. Kuna valla geograafiline kuju on piklik, siis sadam oleks just see, mis looks piirkonnale ühise identiteedi. Sadamal on täita ka kindlasti ajalooliste traditsioonide roll piirkonnas.

Vallavalitsuse esindaja hinnangul on sadam väga amortiseerunud ja sisuliselt ei eksisteeri ja sadamat ka eriti ei kasutata. Nõva vald oleks väga huvitatud uuel perioodil Nõva sadama renoveerimisest. Nõva valla arengukavas on Nõva sadama piirkonna arenguvõimalused kogu valla arengu võtmeküsimuseks.

Nõva sadama arendamine tooks endaga kaasa paadiga elanike ja suvitajate huvi tõusu Nõva vastu, külastussadama väljaarendamine tõstaks valla külaliste hulka, tekiks suurem kandepind teenindusele ja avaneks võimalus hooajaliste töökohtade loomisele.

⁴² Nõva valla arengukava 2007-2017, (2013)

Nõva sadama edasi arendamine oleks reaalselt teostatav, kui osutatavate teenuste eest hakatakse küsima ka sadamatasusid ning leitakse sadama arendamiseks piisavalt finantsvahendeid. Selleks tuleb sadam viia vastavusse Sadamaseaduses kehtestatud nõuetega. Välja toodud plaanide teostamine vajaks kindlasti detailsemat plaanipärasest lahendamist. Tundub et praegune renoveerimiskava lähtub ainuüksi kohapealsest hetkeolukorrast. Seetõttu hilisemad arengud võivad sõltuda ka looduslikest tingimustest. Kalanduse tegevusgrupi strateegias on Nõva sadam prioriteetsete sadamate seas. Peamise takistusena sadama arendamisel nähakse finantsvahendite puudust.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid ei ole meie andmetel Nõva sadam seni saanud. Nõva sadama jaoks on oluline ulatuslik toetus infrastruktuuri väljaehitamiseks.

Osmussaare

1. Hetkeolukord

Osmussaare sadam asub Osmussaarel Noarootsi vallas. Sadama omanik on Noarootsi Vallavalitsus, kes on samaaegselt ka sadama pidaja. Sadam ei ole registreeritud, kuid edaspidi on kavatsus see registreerida saart teenindava sadamana. Sadamaala suuruse kohta ja ka sadamasse pääsevate aluste kohta andmed puuduvad. Sadamas oleva pontooni ääres on võimalik poordiga silduda. Sildumiskohtade arvu kohta puuduvad andmed. Kalanduspiirkonna strateegia kohaselt on kaiäärne sügavus sadamas 1,2 - 1,6 m.

Sadamateenused

Sadamateenustena pakutakse sadamas sildumise võimaldamist.

Sadamatasud

Sadamatasusid ei koguta.

Sadamasse ligipääs

Sadamasse viib loodusliku kattega tee, merelt sisenemise kohta andmed puuduvad. Küsimustikule esitatud vastuste põhjal selgub, et sadamasse sissesõit ei vaja kordussüvendamist.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Osmussaare sadamas on 2009. aastal ehitatud puidust sadamahoone, mille ülesandeks on sadama teenindamine ja võimalus pakkuda varjupaika ja ööbimist tormi korral. Lisaks on siin rajatistest kaina kasutatav ujupontoon, mis on paigaldatud 2007. aastal, kuid praeguses seisus vajaks renoveerimist. Mõlemad sadamarajatised on üldiselt rahuldavas seisukorras ja omavad kasutusluba.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Viimase kolme aasta jooksul ei investeeringuid teostatud.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) ja EAS-i kodulehel (www.eas.ee) avaldatud andmebaaside järgi ei ole Osmussaare sadam perioodil 2007-2013 toetuseid saanud.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam ei paku tasulisi sadamateenuseid, siis vastavalt Sadamaseadusele ei pea olema täidetud veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõuded.

Sadama arenguks vajalike edasiste ehitustööde aluseks peavad olema kaasaegsed projektid ning load.

Pöörame tähelepanu asjaolule, et maismaal on sadamasse pääsemiseks ligipääs kruusakattega teed pidi. Kalandustoodete mahalaadimis- ja lossimisala peab olema kaetud pinnakattematerjaliga, mis välistab kalandustoodete saastumise pinnasest tuleneda võiva saastega. Sadamakai puudumise korral võib mahalaadimistoiminguid teostada ka puidust paadisilla ääres tingimustel, et kalandustooted ei saa saastatud lendleva liiva ja muu lenduva tolmuga.

3. Investeeringuvajadused

Kai renoveerimiseks ajavahemikus 2014-2020 on kavandatud 50 000 eurot. Ette nähtud on ka sissesõidutee süvendus, sest praegu pääseb kai lähedale vaid mõnekümne sentimeetrise süvisega alusega. Viimase töö teostamiseks investeeringuvajaduse kohta andmed puuduvad. Sadamal puudub arengukava, kuid kavandatavad tööd kajastuvad detailplaneeringus. Kavas olevate tööde teostamiseks on koostatud süvendus- ja ehitusprojektid. Investeeringuid on plaanis finantseerida omavahenditest ja toetustest.

Meie hinnangul on sadam Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks perspektiivitu, sest puudub sadama arendamiseks vajalik infrastruktuur ja vee sügavus on võimalikul sissesõiduteel väike.

4. Arenguplaanid

Lisaks olemasolevatele teenustele soovib sadam tulevikus pakkuda järgmist: päästevahendid; joogivesi sadamas; tualetid; külaliskai jahtidele/väikelaevadele; grillimiskohad.

Koostööpartneritena on välja toodud kohalikud püsielanikud ja Osmussaare fond.

Sadama arenguplaane toetavad alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Noarootsi vald on tuntud oma looduslike vaatamisväärsuste poolest. Näiteks asuvad vallas riikliku kaitse all Eestis ainulaadsed maakividest tervikkoonustornid ehk päevamärgid, Uuejõe org ja liivaluited ja Gneissbretsa rändrahnud. Teistest objektidest on tuntumad erinevad mõisad nagu näiteks Pürksi mõisa peahoone ja park, Rīguld mõis ja Saare mõis. Samuti on tuntud Lyckholmi muuseum ning hilisgooti stiilis Noarootsi kirik. Majutus on võimalik erinevates puhkeküladest, puhkemajades, aga ka Teeristi villas ning eelpoolmainitud Saare mõisas. Sadamasse on ehitatud Osmussaare infopunkt, kus vajadusel on võimalik ka ööbida, saarel on olemas saarevaht, kes teostab ka järelevalvet sadamas asuvate aluste üle.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam. Maakonna arengukavas Osmussaare sadamat ei mainita.

Noarootsi valla⁴³ strateegilise arengu põhieesmärkide all on välja toodud sadamate valdkonda puudutav järgmiselt: kaasaegsed väikesadamad on tuntud nii turistide sihtkohana kui võimaliku ühendusteena teistesse omavalitsustesse ja maakonnakeskusesse. Sadamate arendamiseks on koostatud detailplaneeringud. Osmussaare sadamaga seotud peamine probleem on puuduv statsionaarne sadamakai.

Sadama arengueesmärkidena on välja toodud, et veele mineku võimalus peab olema igas mere- või järveäärses külas ning et Osmussaare väikesadam on väljaehitatud ja vastavuses kehtivate nõuetega. Turismi valdkonnaga seonduvaks peamiseks probleemkohaks on asjaolu, et sadamate potentsiaal ei ole täies ulatuses ära kasutatud.

Kehtiva kalanduse piirkonna strateegia järgi on Osmussaare sadama osatähtsus kalasadamana väga väike, kuid saar on väga populaarne turismi sihtkoht ning pakub kohalikele kaluritele lisateenimise võimalusi. Kalandustegevusgrupi uues strateegias Osmussaare sadam kajastamist ei leia. Sadamat kasutavad vaid piirkonna kalurid tormivarju korral. Mahukat kala lossimist saarel ette ei ole näha, pigem oleks sadamat mõistlik arendada turismi eesmärgil.

Looduslikud tingimused

Sadama asukoht on looduslikult väga hea, tehniliselt seisab aga arenemine süvendustööde taga. Kuna sadam asub Natura 2000 alal, siis eeldab igasugune sadama arendus keskkonnamõjude ja Natura ala hindamist, mis sõltub suurel määral Natura ala valitseja otsusest. Sellest tulenevalt on sadama arendusplaan tehes mõistlik arvestada täiendava aja ja rahalise kuluga.

⁴³ Noarootsi valla arengukava aastateks 2013-2020, (2012)

Meie hinnangul on sadama edasine arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt võimalik.

Hinnang

Meie hinnangul on sadama pidaja edasised plaanid kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega, ehkki kehtiva kalanduspiirkonna strateegia järgi on Osmussaare sadama osatähtsus kalasadamana väga väike.

Investeeringud sadamasse elavdaksid turismialast ettevõtlust piirkonnas. Turismiettevõtlus aitaks kaasa saare arengule ja püsielanikkonna lisandumisele. Peamine takistus sadama arendamisel on finantsvahendite puudus.

Osmussaare sadama edasi arendamine ei ole meie hinnangul reaalselt teostatav. Meie hinnangul on sadam Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks perspektiivitu, sest puudub sadama arendamiseks vajalik infrastruktuur ja vee sügavus on võimalikul sissesõiduteel väike.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid ei ole Osmussaare sadam seni saanud.

Puise

1. Hetkeolukord

Puise sadam asub Puise külas, Ridala vallas. Puise sadama omanik on Ridala Vallavalitsus: Sadama pidajaks on MTÜ Puise külaselts ning omaniku ja pidaja vahelised suhted on 10 aastaks reguleeritud kasutusõigusega. Sadamaregistri andmetel on aga sadama pidajaks Ridala Vallavalitsus. Sadam on registreeritud rannapüügi sadamana. Sadamaala suurus on 5 086 m² ja vee sügavus kai ääres on 2 m. Sadamas on kokku 10 ankru- ja ujukai äärset sildumiskohta, millest kolm on külalisalustele. Sadamas on võimalik sildumine alustel pikkusega kuni 12 m ja süvisega kuni 1 m. Sadamaregistri andmetel on sadamat külastava aluse maksimaalseks süviseks 1,2 m. Kutselise kalapüügi tegelevate kalurite arv on sadamas üheksa.

Sadamateenused

Sadamateenuste hulka kuuluvad järgmised teenused: sadamas sildumise võimaldamine, aluste lossimine ja lastimine, veega varustamine, aluste veest tõstmine ja veeskamine, elektrivarustus kail, ohutustulp ja sadamaala ning kai valgustamine, slipp.

Sadamatasud

Sadamatasusid ei koguta.

Sadamasse ligipääs

Sadamasse viib mustkattega tee, merelt sisenemise kohta andmed puuduvad. Sissesõit vajab kordussüvendamist 4-5 aastase intervalliga. Sadamaregistri andmetel on sadama sissesõidutee väikseim sügavus 2 m.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Puise sadamas hooned puuduvad. Sadamas on väga heas seisukorras betoonist kai nr 1, mis on ehitatud 2012 aastal ja omab kasutusluba. Samal aastal on ehitatud ka väga heas seisukorras ja kasutusloaga betoonist kai nr 2. Puidust pontoonina töötavad kaks 2013. aastal ehitatud ujuvrampi ja on väga heas seisukorras ning omavad kasutusluba. Sadama süsteemsest arendamisest annab tunnistust see, et juba 2012. aastal rajati järgnevate sadama arengute kaitsmiseks lainetuse mõju eest kaks graniitkividest lainemurdjat, mis on tänaseni väga heas seisukorras. 2013. aastal on rajatud parkla, asfaltbetoonkattega tee, tehnovõrkudest elektri- ja veevarustuse süsteemid. Kõik on kasutuslubadega ja väga heas seisukorras rajatised. Põhiseadmetest on sadamas lossimistõstuk ja aspel-rull, mis on soetatud 2013. aastal.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Kõik investeeringud Puise sadamasse, summas 435 580 eurot, on teostatud alates 2012. aastast. Investeeringud kaide, ujuvrampide, lainemurdjate, tee ja parkla ehitusse. Lisaks soetati aspel-rull ja lossimistõstuk ning teostati basseini süvendustööd. Investeeringuid finantseeriti omavahenditest ja toetustest.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) avaldatud andmebaasi järgi on Puise sadama omanikule Ridala vallavalitsusele määratud järgmised toetused:

- 2011. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” esimeses taotlusvoorus maa ostmiseks, erinevate dokumentide koostamiseks ning kalasadama rekonstrueerimiseks summas 189 264 €.
- 2012. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” esimeses taotlusvoorus Puise kalasadama rekonstrueerimise II etapiks summas 123 924 €.
- 2013. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” esimeses taotlusvoorus Puise kalasadama rekonstrueerimise III etapiks ja puurkaevu projekteerimiseks summas 128 459 €.

PRIA andmebaasi alusel on perioodil 2007–2013 Puise sadama toetused kokku 441 647 €.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam ei paku tasulisi sadamateenuseid, siis vastavalt Sadamaseadusele ei pea olema täidetud veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõuded.

Sadama arenguplaani ja sadama detailplaneeringu koostamisel ning edasiste tööde planeerimisel peab arvestama Ehitusseaduse nõuetega.

3. Investeeringuvajadused

Sadamasse on kavandatud järgmised investeeringud:

- paadikuuri ehitus, mis sisaldaks kala külmutusruume ja sadamakapteni ruume.

Kalanduse tegevusgrupi hinnangul ei ole vajalikud investeeringud väga suured ning Vallavalitsus on valmis investeeringuid finantseerima. Sadamal puudub arengukava, kuid plaanis olevad ehitusprojektid kajastuvad valla detailplaneeringus.

Meie hinnangul on sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud alljärgnevad.

Tabel 17 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud ⁴⁴ Puise sadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	48 800
Keskkonnakaitse nõuded	9 000

4. Arenguplaanid

Lisaks olemasolevatele teenustele täiendavaid teenuseid sadam pakkuda ei plaani. Sadama koostööpartnerite osas infot ei ole antud.

Sadama arenguplaane toetavad alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Vallas asub 1539. aastal esmamainitud Uuemõisa mõis, Läänemaa kunstiväärtuslikem ning Eesti üks vanema skulptuurifiguuriga kirik Ridala, Mäemõisa Püha Nikolause kirik ja Eesti üks mõjuvamaid neobarokseid hooneid Ungu loss (varemed). Samuti on vallas erinevaid aktiivse puhkamise võimalusi, mida pakuvad matkarajad, golfirada, lasketiir, Ridala tall jms. Majutusasutustest asuvad vallas erinevad külalistemajad, puhkemajad ning turismitalud. Lähedal on väga liigirikka linnustikuga Matsalu looduskaitseala.

⁴⁴ Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam, kuid maakonna arengukavas Puise sadamat eraldi ei mainita.

Ridala valla arengukava⁴⁵ järgi on valla missiooniks ja visiooniks korrastatud väikesadamad. Valla üldiste probleemkohtadena tuuakse välja sadamatest merelepääsude ja paadisildade süvendusvajadus ja puhastamine ning sadamate ja paadisildade renoveerimine. Eesmärgiks on paadisildade nõuetele vastavateks väikesadamateks rekonstrueerimine.

Kalanduspiirkonna strateegias on eesmärgiks avalike sadamate ja lossimiskohtade rekonstrueerimine ning merelepääsude süvendamine või puhastamine. Valla üldise probleemina on välja toodud jahisadama ja muude avalike paadisildade puudus. Valla peamiseks ja olulisimaks sadamaks on Rohuküla sadam, mille kaudu toimub ühendus mandri ja Hiiumaa ning mandri ja Vormsi vahel.

Uues koostamisel olevas kalanduspiirkonna strateegias on Puise sadam prioriteetsete sadamate seas. Kuna infrastruktuur on Puires põhimõtteliselt välja ehitatud, siis edaspidi keskendutakse pigem teenuste arendamisele. Oluline on, et piirkonna prioriteetsemates sadamates oleks multifunktsionaalsus tagatud.

Looduslikud tingimused

Sadam on alustele suhteliselt ohutu, välja arvatud idatuulte puhul. Kuna sadam asub Natura 2000 alal, siis eeldab igasugune sadama arendus keskkonnamõjude ja Natura ala hindamist, mis sõltub suurel määral Natura ala valitseja otsusest. Sellest tulenevalt on sadama arendusplaan tehes mõistlik arvestada täiendava aja ja rahalise kuluga. Meie hinnangul on sadama edasiarendamine looduslikest tingimustest lähtuvalt mõistlik ja võimalik.

Hinnang

Meie hinnangul on sadama pidaja edasised plaanid kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega.

Maavalitsuse hinnangul külastavad Puise sadamat väga palju kalureid ja kindlasti on antud juhul nõudlus suurem kui Puires võimalik pakkuda on. Samas on sadama infrastruktuuri edasine arendamine territoriaalselt piiratud. Sadama pidaja loodab edaspidi turismi ettevõtluse arengule piirkonnas.

Puise sadama edasiarendamine oleks reaalselt teostatav, kui osutatavate teenuste eest hakatakse küsima ka sadamatasusid ning leitakse sadama arendamiseks piisavalt finantsvahendeid. Selleks tuleb sadam viia vastavusse Sadamaseaduses kehtestatud nõuetega. Peamise takistusena sadama arendamisel nähakse finantsvahendite puudust.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid on Puise sadam seni saanud ulatuslikult peamiselt investeeringuteks infrastruktuuri. Kuna infrastruktuur on Puires põhimõtteliselt välja ehitatud, siis edaspidi keskendutakse sadamas pigem teenuste arendamisele.

Rooglaiu

1. Hetkeolukord

Rooglaiu sadam asub Rannaküla külas, Hanila vallas. Sadama omanikuks on Hanila Vallavalitsus, mis on ühtlasi ka sadama pidajaks. Sadam ei ole Sadamaregistris registreeritud, kuid tulevikus on plaan seda teha rannapüügisadamana. Sadamaala suurus on 16 000 m² ja vee sügavus kai ääres on 1 m. Sadamas on kokku kaheksa poordiga sildumise kohta, millest kaks on külalisalustele. Kutselise kalapüügi tegelejate arv on sadamas kuus, registreeritud püügilubadega kalureid on kuus ja harrastuspüüdjaid viis.

⁴⁵ Ridala valla arengukava 2013-2022, (2012)

Sadamateenused

Sadamateenuste hulka kuuluvad järgmised teenused: sadamas sildumise võimaldamine, kalandustoodete lossimine, paatide hoiustamine suvel, slipp, kaitse lainetuse ja tuulte eest.

Sadamatasud

Sadamatasusid ei koguta.

Sadamasse ligipääs

Sadamasse viib kruusakattega tee, sadama sissesõitu veetee pikkus on 100 m, laius 10 m ja sügavus 1 m. Sissesõit vajab kordussüvendamist 10 aastase intervalliga.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Sadamas puuduvad hooned. Olemas on kaks kasutuskõlbmatut betoonkaid, mis on täiesti amortiseerunud ja sildumine toimub igaühe enda riisikol. Sadamas on pinnaskattega rahuldavas seisukorras parkimisplats ja täielikult amortiseerunud elektrisüsteem. Põhiseadmed sadamas puuduvad.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Viimase kolme aasta jooksul rajati loodebasseini kaitsemuulid ja läänebasseini põhjakai ning lõunakai. Investeeringute kogumaksumus oli 490 000 eurot ja investeeringuid finantseeriti laenuga ja toetustest.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) ja EAS-i kodulehel (www.eas.ee) avaldatud andmebaaside järgi ei ole Rooglaiu sadam perioodil 2007-2013 toetuseid saanud.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam ei paku tasulisi sadamateenuseid, siis vastavalt Sadamaseadusele ei pea olema täidetud veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõuded.

Sadama arenguks vajalike edasiste ehitustööde aluseks peavad olema kaasaegsed projektid ning load.

Pöörame tähelepanu asjaolule, et maismaal on sadamasse pääsemiseks ligipääs kruusakattega teed pidi. Kalandustoodete mahalaadimis- ja lossimisala peab olema kaetud pinnakattematerjaliga, mis välistab kalandustoodete saastumise pinnasest tuleneda võiva saastega. Sadamakai puudumise korral võib mahalaadimistoiminguid teostada ka puidust paadisilla ääres tingimustel, et kalandustooted ei saa saastatud lendleva liiva ja muu lenduva tolmuuga.

3. Investeeringuvajadused

Sadamal on plaanis teostada järgmised investeeringud:

- asendada olemasolevad kasutuskõlbmatud kaid (110 000 eurot),
- renoveerida parkimisplats (20 000 eurot),
- ehitada uus elektrisüsteem (10 000 eurot),
- rajada slipp laevade veeskamiseks ning kommunikatsioonisüsteemid ja abihoone (50 000 eurot),
- puhastada akvatoorium setetest.

Investeeringuid on plaanis finantseerida omavahenditest ja toetustest. Täiendavate investeeringutega loodetakse sadamateenuste pakkumisega korrastada ja seada kasutusvalmis kogu sadam.

Meie hinnangul on sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud alljärgnevad. Sadamas on kaks eelmise sajandi keskel ehitatud kasutuskõlbmatut kaid, mis tuleb täielikult asendada.

Tabel 18 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud ⁴⁶
Rooglaiu sadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	600 000
Keskkonnakaitse nõuded	40 000

4. Arenguplaanid

Lisaks olemasolevatele teenustele on sadamal plaanis pakkuda järgmist:

- Veesõiduki sildumise võimaldamine, lastimine ja lossimine;
- Veeliikluse korraldamine akvatooriumil ja sissesõiduteel;
- Veesõiduki sadamasse sisenemise, sadamas seismise ja sadamast lahkumise korraldus;
- Kalandustoodete lossimine, esmakokkuost;
- Maaletoodud kala kaalumise;
- Kütuse ja määrdeainetega varustamine;
- Veega varustamine;
- Veesõiduki ühendamine side-, energia- ja muude kaldasüsteemidega;
- Seadmete hoiustamine;
- Paatide vettetõstmine/väljatõstmine;
- Laevaheitmete ja mereprügi vastuvõtt;
- Septiktanki tühjendamise võimalus;
- Seadmete remondi- ja hooldustööd;
- Ohutustulp ja tehniline abi;
- Elekter kail ja sadamas;
- Joogivesi sadamas;
- Tualetid;
- Slipp ja väikepaatide slipiteenus;
- Sadama navigatsioonimärgistuse tagamine;
- Akvatooriumi ja sissesõidutee sügavusandmete tagamine;
- Kaitse tuulte ja lainetuse eest;
- Infotahvel;
- Sadamaala ja kaide valgustus;
- Külaliskai jahtidele/väikelaevadele;
- Giidi- ja reisijateenus;
- Privaatselt paadi hoiustamine talvel;
- Paadi rent;
- Paadi ja lisavarustuse remont ja hooldus;
- Huviringid.

Sadama koostööpartnerina on välja toodud kohalik omavalitsus ja sadamas tegutsevad ettevõtted.

Sadama arenguplaane toetavad alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Hanila vald on tuntud oma looduslike vaatamisväärsuste poolest. Tuntumateks loodusobjektideks on näiteks mandrijää ja Läänemere kujundatud pinnavorm Salevere Salumägi ning Laelatu puisniit, mis on üks suurimaid ning 1 m² kohta liigirikkamaid säilinud puisniite Põhja-Euroopas. Tuntud vaatamisväärsusteks on ka näiteks endine Liivimaa ordu kindluskirik Karuse, üks paremini säilinud mõisaansambleid Vatla, üle 2 500 aasta vanad Kõmsi tarandkalmed, Virtsu tuletorn jt. Samuti on Hanila vallas aktiivne puhkuse veetmise võimalusi nagu näiteks Ranna rantšo ning erinevad matkarajad. Majutusvõimalusteks Hanila vallas on erinevad puhkemajad, puhkekülad, külalistemajad ning turismitalu.

⁴⁶ Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Maakonna arengukavas Rooglaiu sadamat ei mainita. Hanila valla arengukava järgi on vallaülese potentsiaalse arengusuunana esitatud püügitraditsioonide jätkamise tagamine kalavarude taastumiseni ning paadisadamate arendamine.⁴⁷ Valla kõige suurem sadam teenindab Virtsus transiitliiklust Saaremaaga ja kaubavedu. Väikesed paadisadamad on Virtsus ja Rannakülas. Antud paadisadamad vajavad süvendamist ja remonti. Lautrikohti on vähegi sobivates kohtades olnud kogu valla rannajoone ulatuses. Praegusel hetkel on neist kasutuses umbes tosinajagu. Arengukava kohaselt peavad rannaäärsete kinnistute omanikud saama vajadusel oma paate seal hoida. Merepiiri mitteomavate kinnistute omanikele ja valla külalistele peab olema võimalus merele minna selleks rajatud paadisadamatest või lautrikohtadest. Valla põhjapiirkonnas tagaks minimaalse merelepääsu võimaluse Rooglaiu sadama korrastamine. Lisavõimalusena võib kõne alla tulla eraomandis olevate lautrite ja sadamakohtade avamine avalikuks kasutuseks. Paadisadamateks sobivatest kohtadest on ainult Rooglaiu sadam valla omanduses.

Vallaülene eesmärk on väikeste avalike paadisadamate ja lautrikohtade rajamine valla rannikule, mis looks võimalusi merele minekuks kohalikele elanikele ja kinnisvara omanikele ning suurendaks turismiettevõtjate võimalusi. Strateegilise tegevusena on märgitud Rooglaiu paadisadama süvendamine ja remont. Kalanduse tegevusgrupi hinnangul soovib vald sadamat väga rekonstrueerida, kuid mõned kohalikud kalurid, kes seda sadamat kasutavad, ei pea seda mõistlikuks. Piirkonnas asuvad juba rekonstrueeritud sadamad, Keemu ja Virtsu, mida saavad olemasolevad Rooglaiu sadama kalurid samuti kasutada.

Looduslikud tingimused

Sadama asukoht on väga hea. Lainetust sadamasse tulla praktiliselt ei saa. Sadamas on lainete liikumisele takistuseks looduslikud piirded. Tundub, et 1 m sadama sügavus on piisav, et sadamas süvendamist ei vaja. Loodus hoiab settimise ja uhtumise tasakaaluga sadama avatuna.

Kuna sadam asub Natura 2000 alal, siis eeldab igasugune sadama arendus keskkonnamõjude ja Natura ala hindamist, mis sõltub suurel määral Natura ala valitseja otsusest. Sellest tulenevalt on sadama arendusplaan tehes mõistlik arvestada täiendava aja ja rahalise kuluga.

Meie hinnangul on sadama edasine arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt mõistlik ja võimalik.

Hinnang

Meie hinnangul on sadama pidaja edasised plaanid kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega.

Sadama eesmärgiks on pakkuda võimalikult laia teenustepaketti, et areneda piirkonna keskseks sadamaks. Piirkonnale on vajalik terviklik sadamateenus, mis oleks kergesti ligipääsetav ja laia kasutajaskonnaga. Täiendavate investeeringutega loodetakse sadamateenuste pakkumisega korrastada ja seada kasutusvalmis kogu sadam. Peamise takistuse sadama arendamisel nähakse finantsvahendite puudust.

Rooglaiu sadama edasi arendamine ei ole meie hinnangul realselt teostatav. Kalurite vähesuse tõttu ja ulatusliku infrastruktuuri investeeringute tõttu ei pea me Rooglaiu sadama ulatuslikku laiendamist otstarbekaks. Piirkonnas asuvad juba rekonstrueeritud sadamad, Keemu ja Virtsu, mida saavad olemasolevad Rooglaiu sadama kalurid samuti kasutada.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid ei ole Rooglaiu sadam seni saanud.

⁴⁷ Hanila valla arengukava 2008-2020, (2008)

Rumpo

1. Hetkeolukord

Rumpo sadam asub Vormis vallas. Rumpo sadam kuulub kohalikule omavalitsusele, mis on ka selle pidajaks. Sadam on seni registreerimata, kuid sadama pidajal on kavatsus see registreerida rannapüügisadamana. Sadamaala suuruseks on 78 700 m² ja vee sügavus on Kalanduspiirkonna strateegia alusel vaid 0,4 m². Puuduvad andmed sildumiskohtade ja sildumisele pääsevate aluste suuruse kohta. Kutselise kalapüügi tegelejate arv on sadamas üks, püügiloale on kantud üks kalur ja harrastuskalureid on hinnanguliselt 15.

Sadamateenused

Sadamas teenuseid ei osutata.

Sadamatasud

Sadamatasusid ei koguta.

Sadamasse ligipääs

Sadamasse ligipääs veeteed pidi vajab kordussüvendust iga 10 aasta tagant, maismaal toimub ühendus kruusakattega tee kaudu.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Sadamas puuduvad hooned, rajatised, põhiseadmed ja tehnovõrgud.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Investeeringuid kolme viimase aasta jooksul ei ole teostatud.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) ja EAS-i kodulehel (www.eas.ee) avaldatud andmebaaside järgi ei ole Rumpo sadam perioodil 2007-2013 toetuseid saanud.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam ei paku tasulisi sadamateenuseid, siis vastavalt Sadamaseadusele ei pea olema täidetud veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõuded.

Arenguplaani üksikute rajatiste tööprojektid peavad olema vastavuses Ehitusseaduse nõuetega.

Pöörame tähelepanu asjaolule, et maismaal on sadamasse pääsemiseks ligipääs kruusakattega teed pidi. Kalandustoodete mahalaadimis- ja lossimisala peab olema kaetud pinnakattematerjaliga, mis välistab kalandustoodete saastumise pinnasest tuleneda võiva saastega. Sadamakai puudumise korral võib mahalaadimistoiminguid teostada ka puidust paadisilla ääres tingimustel, et kalandustooted ei saa saastatud lendleva liiva ja muu lenduva tolmu.

3. Investeeringuvajadused

Sadama pidaja näeb ajavahemikus 2014-2020 sadama nõuetele vastavusse viimiseks ette järgmisi töid:

- kai taastamine, slipi ehitus, parkimisplats, veevarustuse- ja elektrisüsteemide, tualettruumide ehitamine 60 000 eurot

Investeeringute eesmärk on luua sobivad töötingimused ja võimalused kutseliste ja harrastuskalurite ujuvvahendite sildumiseks. Investeeringuid plaanitakse finantseerida üksnes toetustest. Täiendavad investeeringud tekitavad võimaluse kasutada planeeritavat sadamakohta kaasajanõuetele vastavalt, lisaks luuakse juurde ka töökohti.

Meie hinnangul on sadam Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks praeguses seisus perspektiivitu.

4. Arenguplaanid

Tulevikus soovib sadam pakkuda järgmiseid teenuseid:

- Veesõiduki sildumise võimaldamine;
- Ohutustulp ja päästevahendid;
- Elekter ja joogivesi sadamas;
- Tualetid;
- Wifi ja infotahvel;
- Slipp ja väikelaeva slipiteenus;
- Privaatselt paadi hoiustamine talvel;
- Arendada külaelu keskuseks;
- Ujumispaik ja parkimisplats.

Koostööpartnerina nähakse kohalikku omavalitsust.

Sadama arenguplaane toetavad alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Vormsi vallas on võimalik veeta aktiivselt puhkust matkates näiteks maastikukaitsealas asuvas Allika matkarajal, Hosby matkarajal ning Sviby-Rumpo matkarajal. Loodusobjektidest on kõige tuntum üle 400 miljoni aasta vanune Huitbergi paekühm. Muudest objektidest on tuntud Eesti üks omapärasemaid ja ainulaadsemaid kalmistuid Vormsi ning üks väheseid II maailmasõja ajast säilinud Vormsi talumuuseum. Majutus on võimalik viies erinevas majutusasutuses.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam. Maakonna arengukavas Rumpo sadamat ei mainita.

Vormsi valla arengukava⁴⁸ märgib, et Vormsi rannaalale on iseloomulikud vanad sadama- ja lautrikohad. Olulisemad endised sadamakohad on Rumpo, Förby, Saxby, Hosby. Endistest randumis- ja lautrikohtadest on säilinud Rumpo, Rälby, Diby, Saxby, Förby, Kersleti, Borrby, Diby, Hosby, Norrby ja Möisanina. Üldplaneeringuga on ette nähtud sadamakohtade ja avalike lautrikohtade maade taotlemine munitsipaalomandisse. Valla arengukavas on rohkem mainitud Sviby sadamat, mis on ka peamiseks mereväravaks.

Üldplaneeringus on välja toodud sadamate infrastruktuuri parendamine ja väikesadamate/lautrite renoveerimine, et arendada kvaliteetset infrastruktuuri, kuid viia see kooskõlla säästva looduskasutusega.

Looduslikud tingimused

Looduslike tingimuste poolest on Vormsi lõunarannik lainetuse ning tormivarju pakkumise seisukohalt hea. Sadamakoht on kinnine akvatoorium, mida läänest, idast ja põhjast piirab Vormsi saar. Lõunast piirab sadamat väikeste saarte kogum, mis pidurdavad laineid. Ainus suund, mis on merele avatud, on edel, aga ka seal on 14 km kaugusel Hiiumaa ning sealt saabuvate lainete eest on kaitseks sadama akvatooriumi küljed. Sadama arendamisel on probleemiks väga väike sügavus, mistõttu vajaks laevakanal mitmesaja meetri pikkuselt süvendamist.

⁴⁸ Vormsi valla arengukava 2011-2025, (2011)

Kuna sadam asub Natura 2000 alal, siis eeldab igasugune sadama arendus keskkonnamõjude ja Natura ala hindamist, mis sõltub suurel määral Natura ala valitseja otsusest. Sellest tulenevalt on sadama arendusplaan tehes mõistlik arvestada täiendava aja ja rahalise kuluga.

Meie hinnangul ei ole sadama arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt mõistlik ja vajalik, sest probleemiks on sadama väga väike sügavus, mis eeldab sadamasse sissesõidu ulatuslikku süvendamist.

Hinnang

Meie hinnangul on sadama pidaja edasised plaanid kooskõlas küll valla üldplaneeringuga, kuid ei ole kajastatud ei maakonna arengukavas ega ka kalanduspiirkonna strateegias.

Täiendavad investeeringud sadamasse tekitavad võimaluse kasutada planeeritavat sadamakohta kaasajanõuetele vastavalt ja lisaks luuakse juurde ka töökohti. Sadama arendamisel ning sadama pidaja poolt pakutud teenustepaketi välja ehitamisel võiks Rumpo sadamakoht edendada kohalikku elu aktiveerimist ja piirkonna terviklikkust. Rumpo sadam on ainuke sobiv koht, kus on võimalik korraldada ühisüritusi. Sadama arendamine aitab kaasa kohalikule arengule ning piirkonna terviklikkusele. Peamise takistusena nähakse finantsvahendite puudust.

Rumpo sadama edasi arendamine ei ole meie hinnangul reaalset teostatav. Rumpo sadama praegune vähenenud kasutusaktiivsus on tingitud kalurite väikesest arvust saarel. Kuna regulaarselt sadamas aluseid ei hoita ja sadamat kasutavad vaid paar kalurit, siis ei näe me kalasadama olulisel edasiarendamisel mõtet, sest Rumpo sadam ei ole kalanduse seisukohalt oluline, pigem käsitletakse seda turistide teenindamiseks mõeldud sadamana. Sadama arendamine nõuaks tühjale kohale liiga suuri investeeringuid, sest hetkel puuduvad sadamas sadama eksisteerimiseks vajalikud rajatised. Me ei pea Rumpo sadama välja arendamist otstarbekaks. Läheduses asub rekonstrueeritud Sviby sadam, mis katab piirkonna sadamateenuste nõudluse.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid ei ole Rumpo sadam seni saanud.

Rälby

1. Hetkeolukord

Rälby sadam asub Vormsi vallas. Rälby sadam kuulub Vormsi Vallavalitsusele, mis on ka selle pidajaks. Sadam on seni registreerimata, kuid sadama pidajal on kavatsus see registreerida rannapüügisadamana. Sadamaala suuruseks on 49 000 m² ja vastavalt kalanduspiirkonna strateegiale on vee sügavus 2 m. Puuduvad andmed sildumiskohtade ja sildumisele pääsevate aluste suuruse kohta. Kutselise kalapüügi tegelejate arv on sadamas üks, püügi loale on kantud üks kalur ja harrastuskalureid on hinnanguliselt 15.

Sadamateenused

Sadamas teenuseid ei osutata.

Sadamatasud

Sadamatasusid ei koguta.

Sadamasse ligipääs

Sadamasse ligipääs veeteed pidi vajab kordussüvendust iga 10 aasta tagant, maismaal toimub ühendus kruusakattega teed kaudu.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Sadamas puuduvad hooned, rajatised, põhiseadmed ja tehnovõrgud.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Investeeringuid kolme viimase aasta jooksul ei ole teostatud.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) avaldatud andmebaasi järgi on MTÜ-le Rälby sadam mille juriidilise seose kohta Rälby sadamaga meil informatsioon puudub, määratud järgmised toetused:

- 2010. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” kolmandas taotlusvoorus sadamamuulile laudtee ja paadisilla ehitamiseks summas 8 052 €.

Meie hinnangul on PRIA andmebaasi alusel perioodil 2007-2013 Rälby sadama toetused kokku 8 052 €.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam ei paku tasulisi sadamateenuseid, siis vastavalt Sadamaseadusele ei pea olema täidetud veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõuded.

Arenguplaani üksikute rajatiste tööprojektid peavad olema vastavuses Ehitusseaduse nõuetega.

Pöörame tähelepanu asjaolule, et maismaal on sadamasse pääsemiseks ligipääs kruusakattega teed pidi. Kalandustoodete mahalaadimis- ja lossimisala peab olema kaetud pinnakattematerjaliga, mis välistab kalandustoodete saastumise pinnasest tuleneda võiva saastega. Sadamakai puudumise korral võib mahalaadimistoiminguid teostada ka puidust paadisilla ääres tingimustel, et kalandustooted ei saa saastatud lendleva liiva ja muu lenduva tolmuuga.

3. Investeeringuvajadused

Sadama pidaja näeb ajavahemikus 2014-2020 sadama nõuetele vastavusse viimiseks ette järgmisi töid:

- kai taastamine, slipi ehitus, parkimisplats, veevarustuse- ja elektrisüsteemide, tualettruumide ehitamine 60 000 eurot

Investeeringute eesmärk on luua sobivad töötingimused ja võimalused kutseliste ja harrastuskalurite ujuvvahendite sildumiseks. Investeeringuid plaanitakse finantseerida üksnes toetustest. Täiendavad investeeringud tekitavad võimaluse kasutada planeeritavat sadamakohta kaasajanõuetele vastavalt, lisaks luuakse juurde ka töökohti.

Meie hinnangul on sadam Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks praeguses seisus perspektiivitu.

4. Arenguplaanid

Tulevikus soovib sadam pakkuda järgmisi teenuseid:

- Veesõiduki sildumise võimaldamine;
- Ohutustulp ja päästevahendid;
- Elekter ja joogivesi sadamas;
- Tualetid;
- Wifi ja infotahvel
- Slipp ja väikelaeva slipiteenus;
- Privaatne paadi hoiustamine talvel;
- Arendada külaelu keskuseks;
- Ujumispaik ja parkimisplats.

Koostööpartnerina nähakse kohalikku omavalitsust.

Sadama arenguplaane toetavad alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Vormsi vallas on võimalik veeta aktiivselt puhkust matkates näiteks maastikukaitsealas asuvas Allika matkarajal, Hosby matkarajal ning Sviby-Rumpo matkarajal. Loodusobjektidest on kõige tuntum üle 400 miljoni aasta vanune Huitbergi paekühm. Muudest objektidest on tuntud Eesti üks omapärasemaid ja ainulaadsemaid kalmistuid Vormsi ning üks väheseid II maailmasõja ajast säilinud Vormsi talumuuseum. Majutus on võimalik viies erinevas majutusasutuses.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam. Maakonna arengukavas Rälby sadamat ei mainita.

Vormsi valla arengukava⁴⁹ märgib, et Vormsi rannalale on iseloomulikud vanad sadama- ja lautrikohad. Olulisemad endised sadamakohad on Rumpo, Förby, Saxby, Hosby. Endised randumis- ja lautrikohtadest on säilinud Rumpo, Rälby, Diby, Saxby, Förby, Kersleti, Borrby, Diby, Hosby, Norrby ja Mõisanina. Üldplaneeringuga on ette nähtud sadamakohtade ja avalike lautrikohtade maade taotlemine munitsipaalomandisse. Valla arengukavas on rohkem mainitud Sviby sadamat, mis on ka peamiseks mereväravaks.

Üldplaneeringus on välja toodud sadamate infrastruktuuri parendamine ja väikesadamate/lautrite renoveerimine, et arendada kvaliteetset infrastruktuuri, kuid viia see kooskõlla säästva looduskasutusega.

Looduslikud tingimused

Looduslike tingimuste poolest on Vormsi põhjarannik lainetuse ning tormivarju pakkumise seisukohalt hea ja sadama arendamisel ning sadama pidaja poolt pakutud teenustepaketi välja ehitamisel võiks see koht edendada kohalikku elu aktiveerimist ja piirkonna terviklikkust. Võrreldes teiste Vormsi saarte kalasadamatega, on Rälby neist looduslikult kõige sügavam.

Kuna sadam asub Natura 2000 alal, siis eeldab igasugune sadama arendus keskkonnamõjude ja Natura ala hindamist, mis sõltub suurel määral Natura ala valitseja otsusest. Sellest tulenevalt on sadama arendusplaan tehes mõistlik arvestada täiendava aja ja rahalise kuluga. Meie hinnangul on sadama edasine arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt mõistlik ja võimalik.

Hinnang

Meie hinnangul on sadama pidaja edasised plaanid kooskõlas küll valla üldplaneeringuga, kuid ei ole kajastatud ei maakonna arengukavas ega ka kalanduspiirkonna strateegias.

Rälby sadama arendamiseks on moodustatud MTÜ Rälby Sadam, samuti on sadama arendamisel valmis koostööd tegema Rälby külaselts. Sadama arendamine aitab kaasa kohalikule arengule ning piirkonna terviklikkusele. Kutselised kalurid sadamat ei kasuta. Peamise takistusena nähakse finantsvahendite puudust.

Rälby sadama edasi arendamine ei ole meie hinnangul reaalselt teostatav. Rälby sadama praegune vähene kasutusaktiivsus on tingitud kalurite väikesest arvust saarel. Kuna regulaarselt sadamas aluseid ei hoita ja sadamat kasutavad vaid paar kalurit, siis ei näe me kalasadama olulisel edasiarendamisel mõtet. Sadama arendamine nõuaks tühjale kohale liiga suuri investeeringuid, sest hetkel puuduvad sadamas sadama eksisteerimiseks vajalikud rajatised. Me ei pea Rälby sadama välja arendamist otstarbekaks. Läheduses asub rekonstrueeritud Sviby sadam, mis katab piirkonna sadamateenuste nõudluse.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid on Rälby sadam seni saanud vaid investeeringuteks infrastruktuuri.

Topu

1. Hetkeolukord

Topu sadam asub Kiviküla külas, Ridala vallas. Sadam kuulub MTÜ-le Rannakalurite Selts, mis on ühtlasi ka sadama pidajaks. Sadam on ametlikult registreeritud. Sadamas on kokku 20 poordiga sildumise kohta, kuid kohtade arv ei ole piisav. Sadama territooriumi pindala on 18 000 m², akvatooriumi pindala on 10 000 m² ja sügavus 2 m. Sadamas on võimalik poordiga sildumine alustel, mille maksimaalne pikkus ei ületa 13 m, laius 4 m ja süvis 1 m. Sadamaregistri andmetel on sadamat külastava aluse maksimaalseks pikkuseks 12 m, laiuseks 3,5 m ja süviseks 1,2 m. Vastavalt küsimustikus esitatud vastustele on kutselist

⁴⁹ Vormsi valla arengukava 2011-2025, (2011)

kalapüügi luba omavaid ettevõtteid sadamas kaheksa, hinnanguline kalalaeva püügiluba omavate ettevõtete arv on viis, hinnanguline püügiloale kantud kalurite arv on 16 ja harrastuskalurite arv 24.

Sadamateenused

Sadam osutab sildumisteenust. Sadamas on võimalik veesõidukeid lastida ja lossida. Kalatoodetele on loodud eraldi lossimisvõimalus. Sadamas on võimalik suvel paate hoiustada. Kaidel on võimalik saada elektrit. Sadamas on slipi kasutamise võimalus.

Sadamatasud

Sadamatasusid ei koguta.

Sadamasse ligipääs

Maismaal on sadamasse ligipääsuks mustakattega tee. Sadamasse viiva veetee pikkus on 500 m, laius 15 m ja sügavus 2 m. Laevatee süvendusvajadus on iga 5-10 aasta tagant.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Sadamas asub sadamahoone, kala vastuvõtuhoone ja remonditööriistade kuur. Kõikidel hoonetel on kasutusluba. Rajatistest on sadamas 1 kai, muul, laoplat, tee ning parkla. Sadamas on olemas elektritrassid. Rekonstrueeritud rajatised on heas või väga heas korras ja kõigil on kasutusload. Põhiseadmed sadamas puuduvad.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

2013. aastal valmis sadamakai, lainemurdja ja laoplat. Investeeringud ulatusid 150 000 euroni. Investeeringuid finantseeriti toetustest.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) avaldatud andmebaasi järgi on Topu sadama omanikule Rannakalurite seltsile Topu määratud järgmised toetused:

- 2012. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” esimeses taotlusvoorus Topu sadama ehitustööde teostamiseks ja sadama topograafilise alusplaani koostamiseks summas 117 851 €.

PRIA andmebaasi alusel on perioodil 2007-2013 Topu sadama toetused kokku 117 851 €.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam ei paku tasulisi sadamateenuseid, siis vastavalt Sadamaseadusele ei pea olema täidetud veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõuded.

3. Investeeringuvajadused

Sadamas on lähiaastatel vajadus järgmiste investeeringute järele:

- renoveerida sadamahoone (200 000 eurot),
- renoveerida kuur (100 000 eurot),
- renoveerida kala sorteerimise kuur (50 000 eurot)
- ehitada välja elektrisüsteem (10 000 eurot).
- Rajada vee- ja kanalisatsioonisüsteemid (50 000 eurot).

Olemasoleval kuuril ei käi ukсед korralikult kinni, katus laseb läbi ja lumi tuiskab sisse. Vajadus mageda vee- ja kanalisatsioonisüsteemi järele on väga suur. Eesmärgiks on ehitada välja kommunikatsioonid ja sadamahoone. Vajadus on sadama olmehoone, kala töötlemishoone ja remondi- ning paadikuuride järele. Investeeringuid on plaanis finantseerida toetustest.

Meie hinnangul on sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud alljärgnevad.

Tabel 19 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud ⁵⁰ Topu sadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	71 900
Keskkonnakaitse nõuded	18 000

4. Arenguplaanid

Lisaks olemasolevatele teenustele on sadamal plaanis pakkuda järgmist:

- Reisijate laevale mineku ja laevalt tuleku korraldamine;
- Kalandustoodete ladustamine, külmutusvõimalus, esmakokkuost, töötlemine, otseturustamine;
- Kütuse ja määrdeainetega varustamine;
- Veega varustamine;
- Veesõiduki ühendamine side-, energia- ja muude kaldasüsteemidega;
- Seadmete hoiustamine;
- Laevaheitmete vastuvõtt;
- Esmaabivahendid, ohutustulp ja päästevahendid;
- Elekter kail;
- Joogivesi kail ja sadamas;
- Tualetid, pesemisvõimalus;
- Kontaktnumber ja infotahvel;
- Sadamaala ja kaide valgustus;
- Täisteenuse pakkumine harrastuskaluritele – pakett päev merel.
- Väikepaadi slipiteenus;
- Seiklusturism;
- Aastaringne paadi hoiustamine;
- Paadi lukustamine;
- Paadi ja lisavarustuse hoiustamine;
- Grillimiskohad;
- Paadi ja paadi lisavarustuse rent;
- Kalagiid;
- Koolitusteenus.

Koostööpartneritena mainitakse sadamas tegutsevaid organisatsioone ehk FIE-dest kalureid.

Sadama arenguplaane toetavad alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Vallas asub 1539. aastal esmamainitud Uuemõisa mõis, Läänemaa kunstiväärtuslikem ning Eesti üks vanemaid skulptuurifiguuriga kirik Ridala, Mäemõisa Püha Nikolause kirik ja Eesti üks mõjuvamaid neobarokseid hooneid Ungu loss (varemed). Samuti on vallas erinevaid aktiivse puhkamise võimalusi, mida pakuvad matkarajad, golfirada, lasketiir, Ridala tall jms. Majutusasutustest asub vallas erinevad külalistemajad, puhkemajad ning turismitalud.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam. Maakonna arenguplaanis Topu sadamat eraldi ei mainita.

⁵⁰ Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

Ridala valla arengukava⁵¹ järgi on valla missiooniks ja visiooniks korrastatud väikesadamad. Topu sadam on kutseliste kalurite poolt enim kasutatav kalasadam vallas. Valla üldiste probleemkohtadena tuuakse välja, et merelepääsud sadamatest ja paadisildadelt vajavad süvendamist ja puhastamist ning sadamad ning paadisillad renoveerimist. Eesmärgiks on võetud avalike sadamate ja paadisildade rekonstrueerimine nõuetele vastavateks väikesadamateks, siinjuures ka merelepääsude puhastamine või süvendamine. Valla üldise probleemina on välja toodud, et puudub jahisadam ning muud avalikud paadisillad. Valla peamiseks ja olulisimaks sadamaks on Rohuküla sadam, mille kaudu käib ühendus mandri ja Hiiumaa ning mandri ja Vormsi vahel.

Kalanduspiirkonna tegevusgrupi hinnangul on Topu sadam väga oluline olles Läänemaal suurim rannapüügisadamad. Sadama arendamise asukoht on hea ning arendamine on soovitatav.

Looduslikud tingimused

Topu lahe piirkond oma madala vee, liigendatud ranniku ja omapärase loodusega pakub ideaalset võimalust merematkadeks (süstad ja kanuud). Kalasadama arendamiseks on sügavus liiga väike. Laevadele on sadam ohutu. Sadama aktiivsemaks kasutuselevõtuks tuleb süvendada sadamasse sissesõidu kanalit, et ka madalama veetaseme korral saaksid suuremad paadid ohutult siseneda.

Topu sadam asub Natura 2000 alale lähemal kui 5 km. Enamus Natura 2000 ala läheduses asuvatest sadamatest asuvad tegelikult Natura alal, ainult sadama kinnistu ja akvatoorium ei ole ala sisse arvestatud. Seetõttu eeldab igasugune sadama arendus keskkonnamõjude ja Natura ala hindamist, mis sõltub suurel määral Natura ala valitseja otsusest. Sellest tulenevalt on sadama arendusplaan tehes mõistlik arvestada täiendava aja ja rahalise kuluga. Meie hinnangul on sadama edasine arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt mõistlik ja võimalik.

Hinnang

Meie hinnangul on sadama pidaja edasised plaanid kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega.

Sadam on piirkonnas üks suuremaid, mida kalurid kasutavad. Sadama asukoht on logistiliselt väga hea ja seal vahetusläheduses on palju turiste. Kalanduspiirkonna strateegias on Topu sadam prioriteetsete sadamate seas, kus tegutseb juba praegu palju kalureid. Strateegia kohaselt on oluline sadam välja arendada. Kuna sadamat kasutab ca veerand Läänemaa kutselistest kaluritest ja sadama arenguplaanid vastavad piirkonna arengustrateegiatele, siis on otstarbekas sadamat edasi arendada. Sadama arendamisel nähakse takistusena võimalike toetuste omaosaluse kõrget määra.

Topu sadama edasi arendamine oleks reaalselt teostatav, kui osutatavate teenuste eest hakatakse küsima ka sadamatasusid ning leitakse sadama arendamiseks piisavalt finantsvahendeid. Selleks tuleb sadam viia vastavusse Sadamaseaduses kehtestatud nõuetega.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid on Topu sadam seni saanud investeeringuteks infrastruktuuri, mistõttu keskendutakse edaspidi rohkem teenuste arendamisele.

Virtsu (Vanalinna sadam)

1. Hetkeolukord

Virtsu vanalinna sadam asub Hanila vallas. Sadam kuulub OÜ-le Viireste ja TÜ-le Virtsu, mis on ühtlasi ka sadama pidajaks. Sadam on ametlikult registreeritud. Sadamas on kokku viis sildumise kohta, kuid kohtade arv ei ole piisav. Sadama territooriumi pindala on 114 029 m² ja sügavus 1 m. Sadamas on võimalik poordiga sildumine alustel mille maksimaalne pikkuse ei ületa 12 m ja süvis kuni 1 m. Sadamaregistri andmetel on sadamat külastava aluse maksimaalseks laiuseks 4 m ja süviseks 0,8 m. Kutselise kalapüügi tegelejate arv on siin 18, harrastuspüüdjad on 10 ning püügiluba omavate ettevõtete arv on 17.

⁵¹ Ridala valla arengukava 2013-2022, (2012)

Sadamateenused

Sadam osutab sildumisteenust. Sadamas on võimalik veesõidukeid lastida ja lossida. Kalatoodetele on loodud eraldi lossimisvõimalus. Sadamas on võimalik aastaringselt paate hoiustada. Kaidel on võimalik saada joogivett ja kasutada elektrit ning anda ära laevaheitmeid. Sadam ja kaid on valgustatud ning sadamas on slipi kasutamise võimalus.

Sadamatasud

Sadamatasusid ei koguta.

Sadamasse ligipääs

Sadamasse ligipääsuks maismaal on kruusaga kaetud tee. Sadamasse viiva veetee sügavus on 1 m ja seda on vaja süvendada 10 aasta tagant.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Sadamas hooned puuduvad. Rajatistest on sadamas 2 kaid, 2 muuli, laoplatz ja tee. Sadamas on vee- ja elektritrassid. Rekonstrueeritud rajatistel on kasutusload. Sadamas on olemas rahuldavas korras kalapump.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Viimase 3 aasta jooksul on sadamas rekonstrueeritud elektri- ja veevõrk, lainemurdjad ja kaid.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) avaldatud andmebaasi järgi on Virtsu vanalinna sadama üks omanikest OÜ Viireste saanud järgmiseid toetuseid:

- 2009. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 1.4 “Väikesemahuline rannapüük” raames summas 60 000 krooni (ca 3 835 €).

Lisaks on PRIA andmebaasi järgi Virtsu vanalinna sadama ühele omanikule OÜ-le Viireste määratud järgmised toetused:

- 2013. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 1.4 “Väikesemahuline rannapüük” raames kalalaevale seadmete ostmiseks summas 413 €.

Lisaks on PRIA andmebaasi järgi Virtsu vanalinna sadama ühele omanikule Hanila Vallavalitsusele määratud järgmised toetused:

- 2011. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” raames Virtsu sadama projekteerimiseks ja Virtsu kalasadama rekonstrueerimiseks summas 191 311 €.
- 2012. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” esimeses taotlusvoorus Virtsu kalasadama rekonstrueerimise II etapiks summas 123 920 €.
- 2013. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” esimeses taotlusvoorus Virtsu kalasadama rekonstrueerimise III etapiks summas 119 603 €.

PRIA andmebaasi alusel on perioodil 2007-2013 Puise sadama toetused kokku 439 082 €.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam ei paku tasulisi sadamateenuseid, siis vastavalt Sadamaseadusele ei pea olema täidetud veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõuded. Küll aga võtab sadam vastu jäätmeid ja korraldab reostuse avastamist ja likvideerimist akvatooriumil.

Rekonstrueeritud rajatistel on kasutusluba. Rekonstrueerimata rajatised on kajastatud planeeringutel või projektidel, neile on võimalik hankida luba pärast rekonstrueerimist. Sadama omanik on astunud vajalikud sammud (planeeringud ja projektid), et viia kõik rajatised sadamas vastavusse Ehitusseaduse nõuetega.

Pöörame tähelepanu asjaolule, et maismaal on sadamasse pääsemiseks ligipääs kruusakattega teed pidi. Kalandustoodete mahalaadimis- ja lossimisala peab olema kaetud pinnakattematerjaliga, mis välistab kalandustoodete saastumise pinnasest tuleneda võiva saastega. Sadamakai puudumise korral võib mahalaadimistoiminguid teostada ka puidust paadisilla ääres tingimustel, et kalandustooted ei saa saastatud lendleva liiva ja muu lenduva tolmuaga.

3. Investeeringuvajadused

Sadamas on vajadus lähiaastatel alljärgnevate investeeringute järele:

- süvendada laevateed (100 000 eurot)
- rajada läänebasseini kaitsemuul, süvendada kirdebasseini põhi ning rajada sinna kaid (200 000 eurot),
- lõpetada elektri- ja veevõrgu ehitus (30 000 eurot),
- renoveerida olemasolev kai (60 000 eurot),
- renoveerida laoplat (80 000 eurot),
- renoveerida parkimisplats (80 000 eurot),
- asendada tee (100 000 eurot).
- asendada kalapump.

Täiendavad investeeringud võimaldavad sadamale korraliku juurdepääsu ning pakkuda laevadele piisavalt kaikohti, et oleks hästi toimiv ja suuremat piirkonda toetav sadam. Investeeringuid on plaanis finantseerida omavahenditest ja toetustest.

Meie hinnangul on sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud alljärgnevad.

Tabel 20 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud ⁵² Virtsu Vanalinna sadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	18 000
Keskkonnakaitse nõuded	13 000

4. Arenguplaanid

Paraku ei ole esitatud infot sadama tulevikuplaanide osas. Samuti ei ole esitatud infot võimalike koostööpartnerite ja takistuste osas.

Sadama arenguplaane toetavad alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Hanila vald on tuntud oma looduslike vaatamisväärsuste poolest. Tuntumateks loodusobjektideks on näiteks mandrijää ja Läänemere kujundatud pinnavorm Salevere Salumägi ning Laelatu puisniit, mis on üks suurimaid ning 1 m² kohta liigirikkamaid säilinud puisniite Põhja-Euroopas. Tuntud vaatamisväärsusteks on ka näiteks endine Liivimaa ordu kindluskirik Karuse, üks paremini säilinud mõisaansambleid Vatra, üle 2 500 aasta vanad Kõmsi tarandkalmed, Virtsu tuletorn jt. Samuti on Hanila vallas aktiivse puhkuse veetmise võimalusi nagu näiteks Ranna rantšo ning erinevad matkarajad. Majutusvõimalusteks Hanila vallas on erinevad puhkemajad, puhkekülad, külalistemajad ning turismitalu.

⁵² Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegia

Piirkonna arengudokumendid

Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam. Maakonna arengukavas ei ole Virtsu vanalinna sadamat eraldi mainitud. Väinamere regiooni jätkusuutliku kalanduse arengukavas on Virtsu vanalinna sadam kajastatud.

Vallaülese potentsiaalse arengusuunana on esitatud püügitraditsioonide jätkamise tagamine kalavarude taastumiseni ning paadisadamate arendamine.⁵³ Paadisadamad vajavad süvendamist ja remonti.

Lautrikohti on vähegi sobivates kohtades olnud kogu valla rannajoone ulatuses. Hanila valla arengukava kohaselt peavad merepiiri omavad rannäärsete kinnistute omanikud saama vajadusel oma paate seal hoida. Merepiiri mitteomavate kinnistute omanikele ja valla külalistele peab olema võimalus merele minna selleks rajatud paadisadamatest või lautrikohtadest.

Vastavalt valla arengukavale on tegevuskavaks valla poolt merelepääsu tagamine nii kalapüügiks kui ka meelelahutuseks ning selleks paadisadama taastamine Virtsus Vanalinna piirkonnas ja lautrikoha korrastamine Vanaluubis. Valla põhjapiirkonnas tagaks minimaalsed merelepääsu võimalused Rooglaiu sadama korrastamine ja lõunapool Pivarootsi külla lautrikoha taastamine. Lisavõimalusena võib kõne alla tulla eraomandis olevate lautrite ja sadamakohtade avamine avalikuks kasutuseks.

Looduslikud tingimused

Sadama geograafiline asukoht on soodne, lähedalt mööduvad väikelaevateed. Sadam on laevadele ohutu. Sadam süvendamist hetkel ei vaja. Juurdepääsu tee on väga heas korras.

Virtsu vanalinna sadam asub Natura 2000 alale lähemal kui 5 km. Enamus Natura 2000 ala läheduses asuvatest sadamatest asuvad tegelikult Natura alal, ainult sadama kinnistu ja akvatoorium ei ole ala sisse arvestatud. Seetõttu eeldab igasugune sadama arendus keskkonnamõjude ja Natura ala hindamist, mis sõltub suurel määral Natura ala valitseja otsusest. Sellest tulenevalt on sadama arendusplaan tehes mõistlik arvestada täiendava aja ja rahalise kuluga.

Meie hinnangul on sadama edasine arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt mõistlik ja võimalik.

Hinnang

Meie hinnangul on sadama pidaja edasised investeerimisplaanid kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega.

Kuigi Virtsu sadam ja Virtsu Vanalinna sadam on lähestikku, ei ole ilmselt ohtu, et üks teise arengut pärsiks. Sadamate lubatavad süvised on piisavalt erinevad, et võimaldada mõlemal efektiivset tegutsemist.

Kalanduspiirkonna strateegia järgi on Virtsu vanalinna sadam perspektiivikas kalasadam, mille läheduses asuvad head kalaveed ning piirkonna kalurikond on küllaltki arvukas. Sadam pakub jäid võimalusi mereturismi arendamiseks. Tegevusgrupi hinnangul kasutavat sadamat vaid üksikud kalurid, mistõttu ei ole tegevusgrupi hinnangul sadama edasi arendamine otstarbekas. Valdav enamus kaluritest kasutab Virtsu sadamat.

Virtsu vanalinna sadama edasi arendamine oleks reaalselt teostatav, kui osutatavate teenuste eest hakatakse küsima ka sadamatasusid ning leitakse sadama arendamiseks piisavalt finantsvahendeid. Selleks tuleb sadam viia vastavusse Sadamaseaduses kehtestatud nõuetega.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid on Virtsu Vanalinna sadam seni saanud ulatuslikult peamiselt investeeringuteks infrastruktuuri, kuid veidi ka põhiseadmete ostuks.

⁵³ Hanila valla arengukava 2008-2020, (2008)

Virtsu sadam

1. Hetkeolukord

Virtsu sadam asub Virtsus, Hanila vallas. Sadam kuulub AS-le Saarte Liinid, mis on ühtlasi ka sadama pidajaks. Sadam on ametlikult registreeritud parvlaeva ja kaubasadamana. Sadamas on kokku viis sildumise kohta, kuid kohtade arv ei ole piisav. Sadama territooriumi pindala on 81 300 m², akvatooriumi pindala on 175 000 m² ja sügavus 7 m. Sadamas on võimalik sildumine alustel mille maksimaalne pikkus ei ületa 120 m, laius 20 m ja süvis 7 m. Kutselise kalapüügi tegelejate arv on siin 72, harrastuspüüdjaid on kuus ning püügiluba omavate ettevõtete arv on seitse.

Sadamateenused

Sadam osutab sildumisteenust. Sadamas on võimalik veesõidukeid lastida ja lossida. Kalatoodetele on loodud eraldi lossimisvõimalus. Sadam on valve all. Kaidel on võimalik saada joogivett ja elektrit ning anda ära laevaheitmeid. Sadam ja kaid on valgustatud, ning sadamas on slipi kasutamise võimalus. Sadama läheduses on tualetid ning pesemisvõimalus.

Sadamatasud

Sadamas pakutavad teenused on tasulised. Eraldi on tasud lossimise ja sildumise eest, lossimiskoha eest, vee ja elektri kasutamise eest ja heitmete ära andmisel. Kaluritele eraldi soodustusi ei tehta. Kalalaevale on kehtestatud hinnakiri, kui lossimine kestab üle 2 tunni rakendatakse seisutasu, muud kulud on vastavalt tegelikule tarbimisele.

Vastavalt sadama kodulehele (www.saarteliinid.ee) on sadamatasud alljärgnevad.

Tabel 21 Sadamateenuste avalik hinnakiri Virtsu sadamas

Sadamatasud kaubalaevadele, kalalaevadele, reisi- ja kruisilaevadele ning muudele laevadele:	
Sildumistasu / GT	1,2 €
Täiendav kaitasu meeter / tund	0,2 €
Kalalaevadele sildumistasu Virtsu sadamas, 1 sisenemine	35 €
Täiendav kaitasu kalalaevadele sildumistasu Virtsu sadamas meeter / tund	0,2 €
Sildumistasu kommertsreise tegevatele väikelaevadele / reis	20 €
Reisijatasu	1 €
Tasu vaba kaikhoha kasutamise eest kokkuleppel sadamaga ainult seismise eesmärgil meeter / tund	0,1 €
Jäätmetasu	65 €
Kai kasutamine kauba laadimiseks/lossimiseks :	
Puistekaup	1,3 €/tonn
Puit	1,3 €/tm
Vedelkaup	1,3 €/tonn
Furtsellaaria	2,0 €/tonn
Kauba laadimne/lossimine sadama vahenditega:	
Puit	2,5 € / tm
Turvas	0,9 € / m ³
Muu	2,5 € / tonn

Tabel 22 Sadamatasud jahtidele, kaatritele ja väikealustele Virtsu sadamas

Sadamatasud jahtidele, kaatritele ja väikealustele:		
Alused seisuaajaga kuni 1 tund	Tasuta	
Alused seisuaajaga 1 - 8 tundi (ilma ööbimiseta)	10 €	
Alused pikkusega kuni 6,0 m	10 €/ 24 h	
Alused pikkusega 6,0 kuni 13,0 m	20 €/ 24 h	
Alused pikkusega üle 13,0 m kuni 20,0 m	30 €/24 h	
Alused pikkusega üle 20,0 m	3,50 € /m /24 h	
Kaitasu alaliselt baseeruvatele jahtidele, kaatritele ja väikealustele:		
	Kodusadamas	Kõigis Saarte Liinid jahisadamates
Alused kuni 6 m	35 € / kuu; 130 €/ hooaeg	230 €/ hooaeg
Alused 6,1 - 13 m	50 €/ kuu; 190 € /hooaeg	320 €/ hooaeg
Alused 13,1 – 20 m	160 € / kuu; 450 €/ hooaeg	650 €/ hooaeg
Alused 20,1 m ja enam	260 € / kuu ; 960 € /hooaeg	1300 € / hooaeg

Tabel 23 Ujuvvahendite hoiustamise tasu Virtsu sadamas

Ujuvvahendite hoiustamine:	
Baseeruvad alused territooriumil	1,00 €/ m² kuu
Baseeruvad alused siseruumis	4,00 €/ m² kuu
Külalisalused territooriumil	2,00 €/ m² kuu
Külalisalused siseruumis	8,00 €/ m² kuu
Ujuvvahendi alusraam / treiler territooriumil	10,00 €/ kuu

Tabel 24 Muud tasud Virtsu sadamas

Muud tasud:	
Elektrienergia lisanduv tasu parvlaevu teenindavates sadamates, kWh	0,015 €
Lisanduv tasu parvlaevu mitteteenindavates sadamates, kWh	0,030 €
Slipi kasutamine – aluse veeskamine	1,00 €
Slipi kasutamine – aluse väljavõtmine	1,00 €
Vee müük laevadele	4,00 € /tonn
Pilsivee vastuvõtt laevadelt	70 €/ tonn
Läbitöötanud masinaõli vastuvõtt	1,00 €/ liiter
Olmeprügi vastuvõtt	15 €/ m³
Fekaalide vastuvõtt laevadelt	20 €
Duši kasutamine	2,00 €/ inimene
Pesumasina või kuivati kasutus	5,00 €/ inimene
Käteräti laenutus	2,00 €/tk
Paadi laenutus	5,00 €/tund
Telkimiskoht	2,00 €/ 24 h
Majutuskohd sadamahoones	16,00 €/ inimene / 24 h
Sauna kasutamine	20,00 €/ tund
Reklaampinna rent	6,00 € / m² / kuu

Sadamasse ligipääs

Sadamasse ligipääsuks maismaal on asfaltbetooniga kaetud maantee. Sadama akvatooriumit on vaja süvendada 5-10 aasta tagant. Sadamaregistri andmetel on sissesõidutee väikseimaks laiuseks 190 m.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Sadamas on sadamahoone, garaaž ning remonditöökoda. Rajatistest on sadamas kaid, kaldaramp, vee- ja elektritrassid, navigatsioonimärgistus ning parkla ja teed. Sadamarajatised on rekonstrueeritud. Kõikidel hoonetel ja rajatistel on kasutusluba.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Viimase kolm aasta jooksul on hangitud sadamasse lossimistõstuk. Renoveeriti navigatsioonimärgistust. Lisaks renoveeriti küttesüsteem, mis finantseeriti omavahenditest, laenust ja toetustest.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) ja EAS-i kodulehel (www.eas.ee) avaldatud andmebaaside järgi ei ole Virtsu sadam perioodil 2007-2013 toetuseid saanud.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam pakub tasulisi sadamateenuseid, siis peab ta täitma Sadamaseaduses kehtestatud nõudeid. Vastavalt edastatud vastustele on sadamas kõik veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõuded täidetud.

Kui planeeritud investeeringud viiakse läbi nii, et neile koostatakse vajalikud projektid ja hangitakse load siis on tegevused kooskõlas Ehitusseaduses toodud nõuetega.

3. Investeeringuvajadused

Sadamas on vajadus lähiaastatel järgmiste investeeringute järele:

- süvendada laevakanal (500 000 eurot),
- renoveerida laoplatz (150 000 eurot),
- renoveerida parkimisplats (100 000 eurot),
- rajada uus kai nr 9 ja süvendada selle esine ala (1,2 mln eurot),
- ühendada kai maismaa osa muude laoplatsidega (1,2 mln eurot).

Täiendavad investeeringud tagavad sadama parema ohutuse ning muudavad sadama sõltumatumaks. Kavandatav investeeringud on otseselt mõeldud kalalaevadele ette nähtud kai rajamiseks.

Meie hinnangul ei ole sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks täiendavad investeeringud vajalikud, sest vastavalt edastatud vastustele on sadamas kõik veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõuded täidetud.

4. Arenguplaanid

AS-i Saarte Liinid arengukava on alles koostamisel. Lisaks olemasolevatele teenustele soovib sadam pakkuda järgmist: kalandustoodete lossimine ja laevade LNG-ga varustamine. Kala ja muude kaupade lossimiseks ja laevade teenindamiseks on vajalik kai nr 9 rajamine.

Sadama arenguplaane toetavad alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Hanila vald on tuntud oma looduslike vaatamisväärsuste poolest. Tuntumateks loodusobjektideks on näiteks mandrijää ja Läänemere kujundatud pinnavorm Salevere Salumägi ning Laelatu puisniit, mis on üks suurimaid ning 1 m² kohta liigirikkamaid säilinud puisniite Põhja-Euroopas. Tuntud vaatamisväärsusteks on ka näiteks endine Liivimaa ordu kindluskirik Karuse, üks paremini säilinud mõisaansambleid Vatla, üle 2 500 aasta vanad Kõmsi tarandkalmed, Virtsu tuletorn jt. Samuti on Hanila vallas aktiivse puhkuse veetmise võimalusi nagu näiteks Ranna rantšo ning erinevad matkarajad. Majutusvõimalusteks Hanila vallas on erinevad puhkemajad, puhkekülad, külalistemajad ning turismitalu.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Maakonna arengukavas on esitletud Virtsu sadamat riikliku sadamana, mille kaudu toimub regulaarne parvlaevavahetus Muhu, Hiiumaa ja Vormsi saartega. Virtsu ja Rohuküla kaudu toimub ka kaubavedu. Ajavahemikul 2008 – 2013 on tehtud ja planeeritud Virtsu ja Kuivastu sadamate investeeringuid 14,8 miljoni euro ulatuses.

Valla arengukavas⁵⁴ on positiivse märkusena välja toodud Virtsu praamisadama arendamine ja kaubasadama osa lisandumine.

Hanila valla arengukavas on võimalusena esitatud sadama ja transiidi arendamine. Probleemidena tuuakse välja valla asukoht logistilise ääremaana. Ettevõtete tooraine ja valmistoodangu vedu on vahemaade tõttu kulukas. Kaubasadama rajamine Virtsu ei lahenda enamike ettevõtete probleeme, sest antud sadam rajatakse ainult puisteainete käitlemiseks, nagu dolomiidikillustik. Aastas läbib Virtsu praamisadamat üle miljoni reisija ja see arv kasvab kiiresti. Töötajate juurdemeelitamiseks puudub vaba elamufond. Piirkonnas on ettevõtlike inimeste defitsiit.

Vallaülese potentsiaalse arengusuunana on esitatud püügitraditsioonide jätkamise tagamine kalavarude taastumiseni ning paadisadamate arendamine. Väikesed paadisadamad on Virtsus ja Rannakülas. Antud paadisadamad vajavad süvendamist ja remonti. Lautrikohti on vähegi sobivates kohtades olnud kogu valla rannajoone ulatuses.

Vastavalt valla arengukavale on tegevuskavaks valla poolt merelepääsu tagamine nii kalapüügiks kui ka meelelahutuseks. Kuigi Virtsu sadam ja Virtsu Vanalinna sadam on lähestikku ei ole ilmselt ohtu, et üks teise arengut pärstiks. Sadamate lubatavad süvised on piisavalt erinevad, et võimaldada mõlemal efektiivset tegutsemist.

Arengukava tegevuskavaks on Virtsu praamisadama edasiarendamine lähtudes suurenevast liiklusvoost, parkimisvajadusest ja uutest praamidest. Kaubakai rajamine kaubaveo eraldamiseks reisijateveost. Jahtide peatumiseks eraldi kai rajamine, kuna Virtsu jääb põhja- ja lõunapoolsetest vastavatest sadamatest sobiva vahemaa taha. Valla poolt merelepääsu tagamine nii kalapüügiks kui ka meelelahutuseks. Selleks plaanitakse taastada paadisadam Virtsus Vanalinna piirkonnas ja korrastada lautrikoht Vanaluubis. Valla põhjapiirkonnas tagaks minimaalsed merelepääsu võimalused Rooglaiu sadama korrastamine ja lõuna pool Pivarootsi külla lautrikoha taastamine. Lisavõimalusena võib kõne alla tulla eraomandis olevate lautrite ja sadamakohtade avamine avalikuks kasutuseks.

Looduslikud tingimused

Sadama geograafiline asukoht on soodne, lähedalt mööduvad väikelaevateed. Sadam on laevadele ohutu. Sadam süvendamist hetkel ei vaja. Juurdepääsu tee on väga heas korras.

Virtsu sadam asub Natura 2000 alale lähemal kui 5 km. Enamus Natura 2000 ala läheduses asuvatest sadamatest asuvad tegelikult Natura alal, ainult sadama kinnistu ja akvatoorium ei ole ala sisse arvestatud. Seetõttu eeldab igasugune sadama arendus keskkonnamõjude ja Natura ala hindamist, mis sõltub suurel määral Natura ala valitseja otsusest. Sellest tulenevalt on sadama arendusplaan tehes mõistlik arvestada täiendava aja ja rahalise kuluga.

Meie hinnangul on sadama edasine arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt mõistlik ja võimalik.

Hinnang

Ehkki sadama arengukava on alles koostamisel, on meie hinnangul sadama pidaja edasised investeerimisplaanid kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega.

Kalanduspiirkonna strateegias on Virtsu sadam nimetatud prioriteetseks sadamaks, mida kasutab juba praegu suurel hulgal kalureid. Virtsu sadam on suur sadam ja seetõttu on tal eeldused suuremate

⁵⁴ Hanila valla arengukava 2008-2020, (2008)

kalalaevade teenindamiseks. Peamise takistusena sadama arendamisel nähakse finantsvahendite puudust.

Virtsu sadama edasi arendamine on reaalselt teostatav kui leitakse sadama arendamiseks piisavalt finantsvahendeid.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid ei ole Virtsu sadam seni saanud.

Österby

1. Hetkeolukord

Österby sadam asub Österby külas Noarootsi vallas. Sadam kuulub Noarootsi Vallavalitsusele, mis on ühtlasi ka sadama pidajaks. Sadam on ametlikult registreeritud. Sadamas on kokku 37 sildumise kohta, millest 20 on külalisalustele. Sadama territooriumi pindala on 15 400 m² ja sügavus 2 m. Sadamas on võimalik sildumine alustel mille maksimaalne pikkus ei ületa 12 m, laius 4 m ja süvis 1 m. Kutselise kalapüügi tegelejate arv on siin 10, harrastuspüüdjaid on 30.

Sadamateenused

Sadam osutab sildumisteenust. Kaidel on võimalik saada joogivett ja kasutada elektrit. Sadam ja kaid on valgustatud ning sadamas on slipi kasutamise võimalus. Sadama läheduses on ujumispark, suvel söögikoht, puhkeala, parkimisplats.

Sadamatasud

Sadamatasusid ei koguta.

Sadamasse ligipääs

Sadamasse ligipääsuks maismaal on asfaltbetooniga kaetud maantee, veetee kohta infot ei ole antud, kuid kanalit on sissepääsuks vajalik süvendada 5-10 aasta tagant.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Sadamas hooned puuduvad. Rajatistes on sadamas 2 kaid, kaitsemuulid, vee- ja elektritrassid, navigatsioonimärgistus ning parkla. Sadamarajatised on rekonstrueeritud pärast 2010. aastat ja on heas korras. Kõikidel rajatistel on kasutusluba.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Viimase kolme aasta jooksul on rekonstrueeritud kai, kaldaramp, sadama muulid, parkla, tehnovõrgud ja navigatsioonimärgid. Kokku on investeeritud 214 300 eurot. Investeeringuid finantseeriti omavahenditest ja toetustest.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) avaldatud andmebaasi järgi on Österby sadama omanikule Noarootsi Vallavalitsusele määratud järgmised toetused:

- 2010.aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” kolmandas taotlusvoorus Österby sadama rekonstrueerimiseks summas 190 372 €.

PRIA andmebaasi alusel on perioodil 2007-2013 Österby sadama toetused kokku 190 372 €.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam ei paku tasulisi sadamateenuseid, siis vastavalt Sadamaseadusele ei pea olema täidetud veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõuded.

Kui planeeritud investeeringud viiakse läbi nii, et neile koostatakse vajalikud projektid ja hangitakse load, siis on tegevused kooskõlas Ehitusseaduses esitatud nõuetega.

3. Investeeringuvajadused

Ankeedi vastustest on selgunud Österby sadama järgmised investeeringuvajadused:

- muuli renoveerimine (500 000 eurot),
- parkla renoveerimine (40 000 eurot),
- elektrisüsteemide renoveerimine (5 000 eurot),
- muude tehnovõrkude renoveerimine (1 000 eurot),
- laevatee süvendamine (100 000 eurot),
- sadamahoone (kuuri) rajamine 100 000 eurot,
- sadamaala korrastamine parkimisplatsi renoveerimise näol (40 000 eurot).

Laevatee süvendamine tagaks aluste juurdepääsu sadamasse ja sadama kasutus paraneb oluliselt. Põhiliseks piiranguks on hetkel madal laevatee. Võrgukuuri rajamine on vajalik varustuse hoidmiseks, valve korraldamiseks, teenuste osutamiseks ja püügivarustuse hoidmiseks võimaldades sadama normaalset funktsioneerimist, mis elavdaks ka sadama kasutust. Investeeringuid on plaanis finantseerida omavahenditest ja toetustest.

Meie hinnangul on sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud alljärgnevad.

Tabel 25 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud ⁵⁵ Österby sadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	10 000
Keskkonnakaitse nõuded	8 000

4. Arenguplaanid

Lisaks olemasolevatele teenustele on sadamal plaanis pakkuda järgmist:

- Reisijate laevale mineku ja laevalt tuleku korraldamine;
- Veesõiduki sadamasse sisenemise, sadamas seismise ja sadamast lahkumise korraldus;
- Kalandustoodete otseturustamine;
- Septiktanki tühjendamise võimaldamine;
- Seadmete remondi- ja hooldustööd;
- Esmaabivahendid ja päästevahendid;
- Joogivesi sadamas;
- Tualetid, pesemisvõimalus;
- Wifi;
- Sadama navigatsioonimärgistuse tagamine;
- Akvatooriumi sissesõidutee sügavusandmete tagamine;
- Jahtklubi;
- Talvel paadi hoiustamine;
- Paadi ja lisavarustuse hoiustamine;
- Grillimiskohad ja toitlustuskoht;
- Paadi ja paadi lisavarustuse rent;
- Paadi ja lisavarustuse remont ja hooldus;
- Päästevahendite laenutus;
- Arendada külaelu keskuseks - võimalus küla- ja vallaürituste korraldamiseks;
- Giidi- ja reisijateenus;
- Majutusteenus;
- Koolitusteenus, huviringid, huvikoolid, ujumispaiik, puhkeala, laste mänguväljak, jalgratta laenutus.

Vajalik on sadamahoone ehitus ja sadamaala korrastamine. Peamiste koostööpartneritena nähakse kohalikku omavalitsust, toitlustusettevõtteid, kohalikke MTÜ-sid ja lohesurfareid.

Sadama arenguplaane toetavad alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

⁵⁵ Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Noarootsi vald on tuntud oma looduslike vaatamisväärsuste poolest. Näiteks asuvad vallas riikliku kaitse all Eestis ainulaadsed maakividest tervikkoonustornid ehk päevamärgid, Uuejõe org ja liivaluited ja Gneissbretsa rändrahnud. Teistest objektidest on tuntumad erinevad mõisad nagu näiteks Pürksi mõisa peahoone ja park, Riguldi mõis ja Saare mõis. Samuti on tuntud Lyckholmi muuseum ning hilisgooti stiilis Noarootsi kirik. Majutus on võimalik erinevates puhkekülades, puhkemajades, aga ka Teeristi villas ning Saare mõisas.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam. Maakonna arengukavas eraldi Österby sadamat ei mainita.

Noarootsi valla⁵⁶ strateegiliste arengu põhieesmärkide all on välja toodud sadamate valdkonda puudutav järgmiselt: Kaasaegsed väikesadamad on tuntud nii turistide sihtkohana kui võimaliku ühendusteena teistesse omavalitsustesse ja maakonnakeskusesse. Lisaks Hara sadamale asuvad Noarootsi vallas ka Dirhami, Österby ja Osmussaare sadamad. Sadamate arendamiseks on koostatud detailplaneeringud.

Sadama peamiseks probleemiks on Österby sadamasse liiga madal sissesõit ja puuduv ujuvkai. Sadama arengueesmärgid on järgmised:

- veelemineku võimalus on igas mere- või järveäärses külas. Selleks ehitatakse Österby sadam välja vastavalt kehtivatele nõuetele.
- Österby sadamamuul on loetud valla arengukavas enimkülastatud valla turismiobjektide hulka, mistõttu on vaja muul korrastada.

Turismi valdkonnaga seonduvaks peamiseks probleemkohaks on sadamate potentsiaali vähene ärakasutamine. Selleks loodetakse korrastada sadamad ja nende võimalusi täies mahus kasutusele võtta. Turismiga seonduv tegevusala hõlmab Österby sadama puhkeala väljaehitamist ja sadamate korrastamist ning võimaluste tutvustamist.

Kalanduse arengustrateegia kohaselt ei ole Österby sadam kalasadamana väga perspektiivikas, pigem on võimalik pakkuda turismiteenuseid. Sadama muudab oluliseks Haapsalu lähedus. Noarootsi vald näeb sadama ümbrust aktiivse puhkuse ja turismialana. Sadamat kasutavad valdavalt harrastuskalurid, kutseliste kalurite osakaal on võrdlemisi väike, mistõttu uues kalanduspiirkonna arengustrateegias sadam tõenäoliselt kajastamist ei leia.

Looduslikud tingimused

Laevadele suhteliselt ohutu. Põhiliseks piiranguks on hetkel madal laevatee sadamasse sissesõidul. Österby sadam asub Natura 2000 alale lähemal kui 5 km. Enamus Natura 2000 ala läheduses asuvatest sadamatest asuvad tegelikult Natura alal, ainult sadama kinnistu ja akvatoorium ei ole ala sisse arvestatud. Seetõttu eeldab igasugune sadama arendus keskkonnamõjude ja Natura ala hindamist, mis sõltub suurel määral Natura ala valitseja otsusest. Sellest tulenevalt on sadama arendusplaan tehes mõistlik arvestada täiendava aja ja rahalise kuluga. Meie hinnangul on sadama edasine arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt mõistlik ja võimalik.

Hinnang

Meie hinnangul on sadama pidaja edasised plaanid kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega.

Sadama potentsiaal on suur: võimalus arendada Haapsalu ja Noarootsi vaheline turismimarsruut (2014. aastal oli plaanis käivitada aurulaevaühendus), jalgrattaturism, teenused kohapeal jne. Praegu on suureks takistuseks madal laevatee ja sadamahoone puudumine. Österby sadama väljaarendamisel on suur potentsiaal ettevõtluse arenguks kohapeal, piirkonna atraktiivsuse tõstmiseks, turismiettevõtluse elavdamiseks maakonnas tervikuna. Peamise takistusena nähakse finantsvahendite puudust.

⁵⁶ Noarootsi valla arengukava aastateks 2013-2020, (2012)

Österby sadama edasi arendamine oleks reaalselt teostatav, kui osutatavate teenuste eest hakatakse küsima ka sadamatasusid ning leitakse sadama arendamiseks piisavalt finantsvahendeid. Selleks tuleb sadam viia vastavusse Sadamaseaduses kehtestatud nõuetega.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid on Österby sadam seni saanud investeeringuteks infrastruktuuri.

Küsimustikule mitte vastanud Läänemaa kalanduspiirkonna sadamad

Sadam	Valimisse arvamise põhjus	Tegevusgrupi ja Maavalitsuse kommentaarid
Dirhami	Läänemaa kalanduspiirkonna arengustrateegias 2009-2015. Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam. Saanud toetust.	Kalanduspiirkonna strateegias prioriteetne sadam. Täiendavaid infrastruktuuri investeeringuid ei vaja, pigem keskendub teenuste arendamisele.
Keemu	Läänemaa kalanduspiirkonna arengustrateegias 2009-2015. Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam.	Piirkonna jaoks oluline. Sadam on lainetele suletud ja laevadele ohutu. Rekonstrueeritud ja olulisi infrastruktuuri investeeringuid ei vaja.
Kiideva	Läänemaa kalanduspiirkonna arengustrateegias 2009-2015. Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam.	Täiendab piirkonna kalasadamate võrgustiku prioriteetseid sadamaid, kuid toimib edasi ka ilma igasuguste täiendavate investeeringuteta.
Pusku	Läänemaa kalanduspiirkonna arengustrateegias 2009-2015. Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam.	Tegevusgrupi prioriteetsete sadamate seas ei ole. Looduslikult ei ole kõige sobivama koha peal, lähedal asub korralik Topu sadam.
Haapsalu kalasadam	2012. a lossimiskoguste järgi lisatud.	Sadamas lootsitakse päris palju, kuid tegevusgrupil puudub info sadama omaniku ja sadama arenguplaanide osas.
Saastna	2012. a lossimiskoguste järgi lisatud.	Täiendab piirkonna kalasadamate võrgustiku prioriteetseid sadamaid, kuid toimib edasi ka ilma igasuguste täiendavate investeeringuteta.
Saunja	2012. a lossimiskoguste järgi lisatud.	Tegevusgrupi strateegias ei kajastu. Täiendavaid investeeringuid tõenäoliselt ei tule.
Spithami	2012. a lossimiskoguste järgi lisatud.	Tegevusgrupi strateegias ei kajastu. Infrastruktuur puudub, probleemiks voolavad liivad.
Suitsu	2012. a lossimiskoguste järgi lisatud.	Tegevusgrupi strateegias ei kajastu, Lihula valla jaoks oluline sadam.

Kokkuvõte Läänemaa kalanduspiirkonna sadamatest

Läänemaa kalanduspiirkonnas on küsimustikule vastanud 12 sadamat, mis asuvad osaliselt ühtlaselt piki Läänemaa rannikut. Neist 4 asuvad saartel, 1 Osmussaarel ja 3 Vormsi saarel. Osmussaarel asuval

sadamal ei ole perspektiivi erilise kalasadamana, kuna saarel puudub praktiliselt inimasustus. Vormsis on pakutud välja 3 sadamakohta, mida on ilmselt saare kohta liiga palju. Vormsi saarel oleks perspektiivikas kalasadama arendamine Sviby sadamas, mida opereerib AS Saarte Liinid. Võimalikku sadama arendamist pärsivad ilmselt kasutada oleva maa omandisuhted. Aga kui need lahendada, oleks Sviby sadam tõenäoliselt kõige sobivam sadamakoht saarel.

Virtsus asuvad sadamad suhteliselt lähestikku. Samas on sadamate süvised niivõrd erinevad, et nende vahel ilmselt konkurentsi ei teki. Virtsu AS Saarte Liinidele kuuluval sadamal oleks potentsiaali ka traalpüügisadamana. Põhiliste takistustena arengule nähakse finantsvõimekuse puudumist.

Läänemaa on ulatuslikult kaetud Natura 2000 aladega (32% kogu Läänemaast ja praktiliselt kogu rannikuala on looduskaitse alune ala), mis seab sadamate arendamisele täiendavaid piiranguid. Igasuguse edasise arenduse läbiviimiseks on vajalik keskkonnamõjude hindamine (KMH). Lähtudes mõistlikkuse põhimõttest on sadama arenduste kavandamisel otstarbekas kõikide mõjude koos hindamine. See jätab sadama arendajale võimaluse kavandatud tegevusi ellu viia vastavalt võimalustele. Lisaks on KMH ühekordne läbiviimine majanduslikult soodsam.

Sadamad, mille kavandatud tegevuste hulka kuulub kalatoodete jahutamine või jää tootmine, peavad vastavalt Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrusele 1272/2008/EÜ arvestama, et antud tegevus on kõrgendatud keskkonnariskiga. Paljude sadamate puhul on problemaatiline kordussüvenduste tihedus. Selline tegevus oma olemuselt ei ole jätkusuutlik. Süvendamine on sadamaehituse üks kõige finantsmahukam osa ja sellest peaaegu poole moodustab süvendustehnika transport. Seega moodus, kuidas sadamakulusid kokku hoida, on süvendamiste intervalli vähendada. Seda saab teha kaasates erialateadlaste kogemusi.

Kalanduspiirkonna uues, koostamisel olevas strateegias tehakse olulisi muudatusi võrreldes varasema strateegiaga. Tänapäevaks on olemas andmed sadamate lossimiskoguste, arvestusliku tulu, sadamate kasutusaktiivsuse, sadamas registreeritud kalalaevade ja kalurite arvu jms kohta, mida kasutatakse prioriteetsete sadamate määratlemisel. Eelkõige investeeritakse sinna, kus on juba praegu kalureid. Välja toodud näitajate alusel on nendeks prioriteetseteks sadamateks, kus on juba praegu piisavalt kalureid, Dirhami, Puise, Topu, Virtsu, Hara ja Nõva. Nimetatud sadamad kataksid ka piirkonna sadamateenuste nõudluse. Kuna sadama infrastruktuuri välja ehitamine on väga kulukas, siis ei ole uue sadamkoha välja arendamine igale pool mõistlik, kuid see tekitab piirkonnas palju teravaid vaidlusi. Keemu, Kiideva, ja Saastna sadamad täiendavad piirkonna kalasadamate võrgustiku prioriteetseid sadamaid, kuid toimivad edasi ka ilma igasuguste täiendavate investeeringuteta.

Ehkki uuel rahastuperioodil on toetusvajadus infrastruktuuri väljaehitamiseks oluliselt vähenenud, siis on piirkonnas kaks sadamat, Hara ja Nõva, mida tuleb ulatuslikult finantseerida ja mis ei saanud eelmisel perioodil toetust. Vahendeid on vaja eelkõige kaide, hoonete ja lainemurdjate rajamiseks. Teistes sadamates keskendutakse pigem teenuste arendamisele. Näiteks on Puise ja Topu sadamas infrastruktuur valdavalt välja ehitatud. Maavalitsuse hinnangul on oluline, et piirkonna prioriteetsemates sadamates oleks multifunktsionaalsus tagatud.

Nii Maavalitsuse kui ka kalanduse tegevusgrupi hinnangul on kalasadamate potentsiaal ja eelised täielikult veel ära kasutamata. Kohaliku omavalitsuse ja maakonna tasandil on käimas hoogne koostöö sadamapotentsiaali paremaks ära kasutamiseks. Nt korraldati suvel ümber kohalik bussiliiklust, et ühildada sõidugraafikud sadamates toimuvaga ja ühendada sadam rohkem maakonna keskusega.

Enamus küsimustikule vastanud Läänemaa sadamatest ei ole perioodil 2007-2013 toetuseid saanud. Kõige rohkem on Euroopa Kalandusfondist toetust saanud Virtsu Vanalinna sadam, ca 439 082 €. Samuti on 2008. aastal Läänemaa Rannakalanduse Selts saanud toetust Euroopa Kalandusfondist meetme 4.1. "Kalanduspiirkondade säästev areng" raames summas 189 740 eurot.

Küsimustikule vastanud sadamatest on Hara, Nõva (Rannaküla sadam), Puise, Topu ja Virtsu sadam ja nendes planeeritavad arendused piirkonna sadamate võrgustiku seisukohalt olulised.

Peipsi kalanduspiirkond

Maakondlikud arengukavad

Peipsi kalanduspiirkond jääb 4 maakonna territooriumile: Ida- Virumaa, Jõgeva, Põlva ja Tartu maakonda, mistõttu anname alljärgnevalt ülevaate nende maakondade arengukavadest.

Ida-Virumaa arengukava⁵⁷

Ida-Viru maakonna arengukava kohaselt on maakonna tehnilise taristu kavandamisel tulevikus oluline arvestada maakonna merealadega ning Peipsi järve aladega. Otstarbekas on ka need alad tehnilise infrastruktuuri seisukohalt planeerida, kuid see eeldab ennekõike lähteuuringute läbiviimist. Mere- ja Peipsi järve alade planeerimine on oluline määratlemaks, milliseid tehnilisi rajatise ja kuhu on otstarbekas neil aladel paigutada.

Sadamate arengus on maakonna seisukohalt suurima mõjuga Sillamäe sadama perspektiivid. Sillamäe sadam on aktiivne kaubasadam, mis on tulevikus huvitatud ka reisijate teenindamisest. Väikesadamate puhul on oluline välja arendada piirkonna väikesadamate võrgustik kuni Narvani. Perspektiivis on oluline välja arendada ka Peipsi põhjaranniku väikesadamate võrgustik. Maakonna avatus merele on vähene ning vajab kvalitatiivset arenguhüpet läbi väikesadamate arendamise. Maakonna majanduse arengu üheks eesmärgiks on maakonna merele ja Peipsile avamine. Selleks plaanitakse välja arendada minimaalse teenustepaketiga väikesadamad.

Ida-Viru Maavalitsusega läbi viidud intervjuu käigus selgus, et väikesadamad on suunatud lisaks kohalikele väikeettevõtjatele (kalurid) ja ujuvvhendite omanikele ka turistide teenindamisele. Samuti tõi Maavalitsus välja, et lokaalset väikesadamat omavate kohalike omavalitsuste arengukavades väljendatakse selget huvi ja vajadust sadama ala arendada, kuid KOV-de eelarve nõrkus ei võimalda seda teemat jõuliselt arendada, sh ka eurotoetuste abil.

2014. aasta lõpus valmivas uuendatud arengukava versioonis toetatakse rõhutatult väikesadamate võrgu arengut Ida-Virumaal, kuid on sealjuures kooskõlas üleriigilise planeeringu Eesti 2030+ seisukohaga, et esmajärjekorras tuleb kogu Eesti rannikul välja arendada riigi seisukohalt optimaalne väikesadamate (sh jahisadamad) kett, mis seob saared mandriga ning võimaldab turismialaseid otsesidemeid välisriikidega.

MKM-i transpordi arengu osakonna ja MKM-i merendusosakonna koostöös valmis 2014. aastal uuring „Väikesadamate Võrgustiku Kontseptsioon 2014-2020“, milles esimese prioriteedina peetakse vajalikuks katta tühjad lõigud Eesti rannikul, et saaks ühendatud ka tavalisele merematkajale jõukohaste päevateekondadega (kuni 30 meremiili), elementaarsete sadamateenustega varustatud turismisadamate võrk. Ida-Virumaal on rõhutatud Toila kalasadamade väljaehitamist külalissadamaks. Kokku on Ida-Virumaal kaardistatud üheksa perspektiivse arengupotentsiaaliga väikesadamat: Purtse, Toila, Narva-Jõesuu, Narva Linnasadam, Kulgu, Alajõe, Vasknarva, Lohusuu ja Rannapungerja. Ida-Viru maakonnaplaneeringus on ka need sadamad nimetatud eelisarenguga Toila ja Narva sadamatele.

Turismi arengutrendid viimastel aastatel on olnud positiivsed, selleks on andnud alust maakonna atraktiivsus läbi kultuurilise ja antropogeense mitmekesisuse. Oluliseks Ida-Virumaa turismi eristavaks aspektiks on laialdase tööstuspärandi olemasolu ning turistidele eksponeerimine. Ida-Virumaal on puudu nii hotellimajutustest kui ka soodsamast hostel tüüpi majutusest ning majutusvõimalustest turismitaludes. Füüsilise turismikeskkonna kvaliteet tahab kindlasti uuendamist. Oluline on tagada Ida-Virumaa „väravate“ olemasolu ja kvaliteet nii füüsilises keskkonnas (bussi- ja rongijaamad, sadamad), kui ka virtuaalses keskkonnas (internet, video, telefonirakendused).

⁵⁷ Ida-Viru maakonna arengukava 2014 - 2020

Maakonnas on kolm turismitõmbekeskust: Narva-Narva-Jõesuu, Peipsiääre koos Avinurmega ning Toila-Jõhvi-Kohtla. Turismitõmbekeskused omavad potentsiaali turistide kohaletoomiseks ning teevad koostööd maakonnas olemasolevate väljasõidukeskustega.

Maakonna arengukava kohaselt mängivad olulist rolli maakonna tasakaalustatud arengus ning maaelu säilimises maakonnas tegutsevad ja partnerlusel põhinevad LEADER tegevusgrupid ning kalandusvaldkonna tegevusgrupid: Kirderanniku Koostöökogu, Peipsi-Alutaguse Koostöökoda, Virumaa Koostöökogu, Virumaa Rannakalurite Ühing ja Peipsi Kalanduspiirkonna Arendajate Kogu.

Jõgevamaa arengukava⁵⁸

Jõgevamaa arengustrateegias on Jõgevamaa iseloomustamiseks välja toodud, et idasuunas piirab maakonda Euroopa suuruselt viies järv – Peipsi järv, mis ühtlasi on piiriveekogu Eesti ja Euroopa Liidu ning Venemaa vahel. Järv on aastasadu pakkunud võimalusi kalapüügi ja –töötlemisega tegelemiseks, kaasajal ka turismi ja puhkemajanduse arenguks.

Jõgevamaa arengustrateegias on välja toodud, et Peipsi rannik on osa Eesti suurimast siseveeteede võrgustikust, mille potentsiaal on olulisel määral kasutamata. Kalanduse arendamisel loodetakse lähiaastate arendustegevustele leida tuge EL fondide vahenditest. Pikaajalisema arengu suunamiseks oleks vajalik Peipsi järve riiklik tähtsustamine ja vastava strateegia koostamine ja rahastamine.

Mustvees ja Omedus on kala- ja väikesadamad, mille tähtsus maakonnale sõltub kalanduse ja turismimajanduse arengust kogu Emajõe-Peipsi-Pihkva vesikonnas. Jõgevamaa arengukava kohaselt on alustatud Mustveesse ehitatava Kesk-Peipsi sadama esimese etapi töödega – teostatud on projekteerimistööd koos vajalike uuringutega ning läbi on viidud tasuvus- ja teostatavusanalüüs.

Maakondliku tähtsusega tegevusena on arengukavas välja toodud Kesk-Peipsi Mustvee sadama väljaehitamine, Omedu kalasadama väljaarendamine (sh ehitusprojektide koostamine ja etapiviisiline väljaehitamine), Peipsi ääres kalapüügi ja –töötlemise arendamine ning puhkemajanduse infrastruktuuri rajamine Mustvees. Ühe strateegiana on arengukavas ka Peipsi piirkonna traditsioonilise majanduse uuendamine, Peipsi järve looduslike võimaluste ärakasutamiseks kalanduse, kalatööstuse ning puhkemajanduse ettevõtluse arendamine.

Põlvamaa arengukava⁵⁹

Põlvamaa arengukava olulisel määral sadamate ja kalanduse arendamisele tähelepanu ei pööra. Arengukavas on välja toodud vaid alaeesmärk arendada Peipsi ja Lämmijärve äärsel aladel väikesadamaid puhkemajanduslikel kui ka muu ettevõtluse eesmärkidel. Põlva maavalitsuse esindaja selgitusel tuleneb sadamate vähene kajastatus arengukavas sellest, et kutseline kalandus ja väljapüük on koondunud Peipsi põhjaossa.

Tartumaa arengukavad⁶⁰

Tartumaa arengukava kohaselt on maakonnas neli töötavat sadamat: Kallaste, Kolkja, Piirissaare ja Tartu. Vallasadamatena on registreeritud Laaksaare ja Piirissaare. Mehikoormas on üks kaluripaate peatusbaas. Emajõe suue Praaga lähistel ja nn Eesti väravad (Piirissaare ja Uhtnina vaheline veeala Peipsi järves) peaksid olema kasutada kõigile Peipsil seilavatele alustele. Lisaks on välja toodud, et Võrtsjärve, Emajõe ja Peipsi sadamate ketid pakuvad võimalusi mitmekesise veespordi harrastamiseks.

⁵⁸ Jõgevamaa arengustrateegia 2020+

⁵⁹ Põlva maakonna arengukava 2011-2017

⁶⁰ Tartu maakonna arengustrateegia 2014–2020

Tartumaa on siseveekogude poolest rikas ja asub suure kalamajanduslikult tähtsa veekogu – Peipsi-Pihkva järve ja Võrtsjärve vahel. Eesti siseveekogude 40 kalaliigist on Tartumaa veekogudest püütud 35. Uute efektiivsemate kalapüüniste kasutuselevõtt ja intensiivsem püük on põhjustanud kalavarude järsu vähenemise ning väljapüügi kahanemise. Kala ümbertöötlusettevõtted on Tartus, Kallastel ja Kolkjas, kuid maakonna kalaressurss ei võimalda kalatööstust oluliselt arendada.

Tartumaa arengustrateegia kohaselt on üheks tegevuseks, millega soovitakse maakonnas soovitud arengutasemele jõuda, piirkonna väikesadamate võrgustiku väljaehitamine – Mehikoorma, Reku, Luunja, Haaslava; maaettevõtluse tugivõrgustiku arendamine ja Euroopa Kalandusfondi toetuste kaasamisega, Kallaste kalavarude taastamise inkubaatori rajamine ning turismi toetamine.

Kehtiv Tartu maakonnaplaneering annab ülevaate Tartumaa põhilistest teedest, raudteedest, tehnovõrkudest, sadamatest, lennuväljadest ja teiste tehnorajatiste paigutusest ning paneb paika nende arengukontseptsiooni.

Maakonnaplaneeringuga planeeritakse Tartumaal:

- Rahvusvahelise sadamana (tolli- ja passikontrolliga) kasutada Tartu linnasadamat, mis teenindaks eelkõige Tartu-Pihkva liini.
- Kujundada normdokumentidele vastavateks sadamateks Peipsi ääres paiknevad Kallaste ja Kolkja reisisadamad, Mehikoorma ja Piirissaare sadamad ning Tartu linnasadam.
- Muud praegused ujuvvahendite hoidmiskohad (nn paadisadamad) kujundatakse nõuetekohasteks lautriteks.
- Seoses projekti „Emajõe Jõeriik“ käivitumisega korrastatakse olemasolevad randumiskohad ning rajatakse atraktiivsematesse kohtadesse uued.

Peipsi kalanduspiirkonna strateegia⁶¹

Hetkel kehtiva Peipsi kalanduspiirkonna visioon aastaks 2015 on järgmine:

- Ühtne Peipsi – Peipsi on omapäraste ja huvitavate kultuuridega säästvalt arenev kalanduspiirkond, kus on kohalikul elanikul hea elada ja töötada.
- Peipsi kalanduspiirkonnas on säästva kalanduse põhimõtete rakendamiseks välja arendatud nõuetekohased kalasadamad koos juurdekuuluva infrastruktuuriga.
- Peipsi kalanduspiirkonna ettevõtjad väärindavad kala võimalikult suures koguses ja teevad turustamiseks ühist müügitööd.
- Piirkonnas tegelevad heal tasemel teenindusega kalandusturismi ettevõtjad, kes pakuvad uusi tootepakette. Piirkonna turismi arenguks tehakse ühisprojekte, mis hõlmavad kogu Peipsit. Piirkonnal on tugev identiteet tuntud brändide – järv, kala, sibul, kaunid maastikud jm – näol, mida kasutatakse aktiivselt ja millest osatakse ka kasu saada.
- Peipsi Kalanduspiirkonna Arendajate Kogu on jätkusuutlik arendusorganisatsioon ja usaldusväärne koostööpartner.

Uus Peipsi piirkonna arengustrateegia valmib 2014. aasta lõpuks. Peipsi Kalanduspiirkonna Arendajate kogu sõnul on lõppenud toetusperiood mõjunud sadamate arengule positiivselt. Peipsi kalavaru ja püügivõimalused on stabiilsed⁶² ning mõne üksiku erandiga moodustavad sadamad loogilise ja mõistliku piirkonna sadamate võrgustiku.⁶³

Uues kalanduspiirkonna strateegias on prioriteediks uute töökohtade loomine läbi tegevuse mitmekesistamise. Strateegia kohaselt suureneb tegevusgrupile antav tegevustoetus 10%-lt 20%-le ning prioriteetsena toetatakse järgmiseid tegevusi:

⁶¹ Peipsi kalanduspiirkonna strateegia 2009-2015

⁶² Kehvas seisus on vaid: Peipsi siig (varud on väikesed); Peipsi tint (varu ei ole taastunud); Rääbis (varud on taastumas).

⁶³ Alajõe, Lohusuu ja Omedus OÜ-le Omedu Rand kuuluvad sadamad on probleemsed, kuna vaatamata kohustusele muuta sadam üldkasutatavaks ei lase need sadamaid renoveerinud MTÜ teisi ettevõtteid sadamale ligi.

- kudealade korrastamine;
- kalade asustamine;
- muulide rajamine;
- tankimiskohtade rajamine (liigutatav / statsionaarne);
- navigatsioonimärgistuse paigaldamine.

Küsimustikule vastanud Peipsi kalanduspiirkonna sadamad

Kolkja

1. Hetkeolukord

Kolkja sadam asub Peipsiääre vallas Tartumaal. Sadam kuulub äriühingule AS Peipsi Kalamees, mis on ühtlasi ka sadama pidajaks. Eraomandis olev sadam on registreerimisel sisevete sadamana. Sadamas on kokku seitse sildumise kohta, millest kolm on külalisalustele. Sadamas on võimalik sildumine alustel mille maksimaalne pikkuse ei ületa 20 m, laius 6 m ja süvis 1 m. Kutselise kalapüügi tegelejate arv on sadamas kaheksa, harrastuspüüdjaid on neli.

Sadamateenused

Sadamas teenuseid ei osutata.

Sadamatasud

Sadamatasusid ei koguta.

Sadamasse ligipääs

Sadamasse ligipääsuks maismaal on asfaltbetooniga kaetud maantee, veetee sadamasse on 600 m pikk, 8 m lai ja 2 m sügav. Kanalit on vajalik sissepääsuks süvendada igal aastal.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Kolkja sadamas on kalanduse arengu seisukohalt korralik infrastruktuur, mis vajab osaliselt renoveerimist või uuendamist. Sadamas on 2013. aastal renoveeritud heas korras kai, sissesõidu kanal koos renoveerimist vajava navigatsioonimärgistusega, tehnovõrgud veevarustuse-, kanalisatsiooni- ja elektrisüsteemidega ning jahutuskamber-külmladu koos jäämasinaga. Hoonetest on sadamas veel kaks enne 1963. a rajatud renoveerimist vajavat kuuri. Nendest üks on puidust ja rahuldavas seisukorras, teine, mis on ehitatud gaasbetoonist, on heas korras. Lisaks on sadamas kala vastuvõtu hoone (remonditud 1999. a) ja püüniste hoidla. Sadama pidaja hindab nende mõlema seisukorra rahuldavaks. Lisaks on ka 2011. aastal ehitatud heas korras kala suitsetamise hoone. Sadamas on ka rahuldavas seisukorras parkimisplats ja asfaltbetoonkattega teelõik. Seadmetest on sadamas kasutusel 2014. aastal paigaldatud lossimistõstuk, jahutuskamber ning 2012. aastal soetatud jäämasin.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Viimase kolme aasta jooksul teostati renoveerimis- ja ehitustöid üksnes omavahenditest. Ehitati kala suitsukuur (4 000 eurot) ja süvendati sadama faarvaatrit (2 000 eurot). Pooleli on sadamakai remont (12 000 eurot). Sadama arenguga tegeletakse vastavalt arendusplaanile.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) avaldatud andmebaasi järgi on Kolkja sadama omanik AS Peipsi Kalamees saanud järgmiseid toetuseid:

- 2008. aastal PRIA-st Kalandustoodete tootja või töötleja koolitustoetuse meetme raames summas 9 567 krooni (ca 611 €).
- 2009. aastal PRIA-st Kalandustoodete tootja või töötleja koolitustoetuse meetme raames summas 3 840 krooni (ca 245 €).
- 2013. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” esimeses taotlusvoorus erinevate masinate soetamiseks summas 4 910 €.

Lisaks on PRIA andmetel Kolkja sadama omanikule AS-le Peipsi Kalamees määratud järgmised toetused:

- 2010. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 2.3 “Investeeringud töötlemisse ja turustamisse” raames jäämasina ostmiseks summas 2 767 €.
- 2011. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 2.2 “Sisevete kalanduse toetus” raames 2 toetust kalapaatide moderniseerimiseks summas 4 722 €.
- 2012. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” neljandas taotlusvoorus tõstuki soetamiseks summas 6 767 €.
- 2013. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” neljandas taotlusvoorus diiseltõstuki soetamiseks summas 6 995 €.
- 2013. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 2.2 “Sisevete kalanduse toetus” teises taotlusvoorus erinevate parandus- ja arendustööde tegemiseks summas 6 575 €.

PRIA andmebaasi alusel on perioodil 2007-2013 Kolkja sadama toetused kokku 33 592 €.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam ei osuta tasulisi sadamateenuseid, siis sadam ei pea Sadamaseaduses kehtestatud veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõuetele vastama.

Olemasolevatest rajatistest on kasutusload üldotstarbelisel kuuril, kala vastuvõtu hoonel, kail ja teel. Sadamas olevate rajatiste kohta, millel puudub kasutusluba, oleks vajalik teostada revisjon ja määrata nende vastavus Ehitusseaduse nõuetele ning taotleda kasutuslubade saamist. Renoveerimisele kuuluvate rajatiste ehitusprojektide puhul on vajalik kontrollida nende vastavust Ehitusseaduse nõuetele ja taotleda kasutuslubade saamist.

3. Investeeringuvajadused

Ankeedi vastustest selgusid Kolkja sadama järgmised investeeringuvajadused:

- Renoveerida:
 - üldkasutatav kuur maksumusega 5 000 eurot;
 - kala vastuvõtu hoone maksumusega 75 000 eurot;
 - navigatsioonimärgistus maksumusega 2 000 eurot;
- asendada jahutus-külmkamber maksumusega hinnanguliselt 77 000 eurot.

Lisaks on plaanis investeerida:

- uude šokk-külmetamise kala vastuvõtu hoonesse maksumusega 75 000 eurot;
- kuuri seina ja katuse vahetamisesse ja vundamendi parandusse 5 000 eurot;
- navigatsioonimärgistusse 2 000 eurot.

Investeeringud on vajalikud selleks, et olemasolevaid hooneid edasi kasutada, parandada sadamasse sissepääsu ning tõsta kala kvaliteeti. Peipsi Kalanduspiirkonna Arendajate Kogu hinnangul on Kolkja sadama investeeringuplaanid asjakohased. Investeeringuid plaanitakse finantseerida üksnes Euroopa Kalandusfondi toetusega.

Meie hinnangul on sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud alljärgnevad.

Tabel 26 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud ⁶⁴ Kolkja sadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	80 000
Keskkonnakaitse nõuded	21 000

4. Arenguplaanid

Sadamal on koostatud arengukava, mis on kooskõlas valla üldplaneeringuga. Arengukava võtab arvesse tulevikus mitmesuguste teenuseliikide pakkumist sadama külastajatele nagu slipiteenus, valveteenus, aluste sildumine, aluste sadamasse sisenemise, sadamas seismise ja sadamast lahkumise korraldus, elekter ja joogivesi kail, kalandustoodete otseturustamine, infotahvel vajalike andmetega, sadamaala ja kaide valgustamine, külaliskai ehitamine alustele, seiklusturism, aluste hoiustamine suvel, kalagiid, grillimiskohad ja paadirent.

Sadama edasise arendamise potentsiaali nähakse turismiettevõtluses. Peipsi Kalanduspiirkonna Arendajate Kogu sõnul on sadamal plaanis pakkuda suveperioodil turistidele majutusteenust ning rajada selle jaoks eraldi majakesed.

Koostööpartnerite kohta info puudub

Sadama arenguplaane toetavad alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Tuntumad vaatamisväärsused vallas on EVKL vanausuliste palvemaja, Kolkja vanausuliste muuseum, Varnja kalameeste muuseum, Peipsimaa külastuskeskus jm vanausulistega seotud atraktsioonid, kirikud ja rahvamaja. Vallas korraldatakse ka erinevaid populaarseid üritusi, millest tuntumad on ilmselt Varnja sibula- ja jõhvikalaat. Ainus teadaolev majutusasutus on Kolkja puhkeküla.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam. Maakonnaplaneeringu järgi on plaanis kujundada normdokumentidele vastavateks sadamateks Peipsi ääres paiknevad Kallaste ja Kolkja reisisadamad. Maavalitsuse sõnul kajastub sadam Peipsiääre piirkonna üldplaneeringus, detailplaneering on kehtestatud ning arenguplaanid on kooskõlas maakonna üldise arengustrateegiaga. Peipsiääre valla arengukavas⁶⁵ on investeeringute vajaduste all kaardistatud paatide ja kalatarvete muretsemine ja nende välja panemine. Eraettevõtluses on vallas suurimad tööandjad seotud kalapüügi ja töötlemisega. Selline tegevus on seotud aga kalavarude ja püügikvootidega, mis pärsib ettevõtluse arengut. Perspektiivseks tegevusalaks peetakse turismi ja Peipsi pilliroo varude kasutuselevõttu.

Valla üldplaneeringu kohaselt tuleks bioloogilise mitmekesisuse säilitamiseks jälgida, et ehitustegevus ei hävitaks olemasolevat väärtuslikku roostikku ega häiriks Peipsi järve elustikku. Eelistatult tuleks kasutada üldkasutatavaid paadisadamaid ja randumiskohti. Paadisadamatel on soovitatav kasutada rohkem üldkasutatavaid lautreid ning võimalusel kasutada kanalite rajamise asemel paadisildu, säilitamaks järve kaldajoont. Vald planeerib rajada ka Kasepääle avaliku kasutusfunktsiooniga sadamat. Lisaks sellele on veel planeeritud lautrikoht ka Kolkja muuseumi kinnistule.

Looduslikud tingimused

Sadam asub loodulikult piirkonna sobivaimas kohas, kuid vajab pidevalt sissesõidu puhastamist uhtliivast.

⁶⁴ Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

⁶⁵ Peipsiääre valla arengukava 2013-2018

Kolkja sadam asub Natura 2000 alale lähemal kui 5 km. Enamus Natura 2000 ala läheduses asuvatest sadamatest asuvad tegelikult Natura alal, ainult sadama kinnistu ja akvatoorium ei ole ala sisse arvestatud. Seetõttu eeldab igasugune sadama arendus keskkonnamõjude ja Natura ala hindamist, mis sõltub suurel määral Natura ala valitseja otsusest. Sellest tulenevalt on sadama arendusplaan tehes mõistlik arvestada täiendava aja ja rahalise kuluga. Arenduste tegemiseks on sadamal olemas keskkonnamõjude hinnang. Meie hinnangul on sadama edasine arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt võimalik.

Hinnang

Meie hinnangul on sadama pidaja edasised plaanid kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega.

Lisaks sadama investeeringuplaanidele võiks sadama meie hinnangul investeerida ka lahendustesse, mis pikendaksid sissesõidukanali kordussüvenduste vaheaega. Arvestades seda, et Peipsiääre vallas on mitmeid atraktiivseid turismiobjekte, on multifunktsionaalsusesse investeerimine asjakohane.

Peipsi Kalanduspiirkonna Arendajate Kogu ning Maavalitsuse hinnangul on tegemist kohalikule arengule olulise sadamaga. Sadamat haldab Tartu maakonna suuruselt teine kalapüügiettevõtte, millest enamik töötajaid on ühe pere liikmed. Sadama arengukava toetab kalasaaduste kvaliteedi paranemist ja sisevete turismi laiahaardelist arengut ja on seega vastavuses kalanduspiirkonna arengustrateegiaga. Sadam on Peipsi järve tingimustes igati perspektiivne. Mingisuguseid takistusi sadama arendamisel ei nähta.

Kolkja sadama edasi arendamine oleks reaalselt teostatav, kui osutatavate teenuste eest hakatakse küsima ka sadamatasusid ning leitakse sadama arendamiseks piisavalt finantsvahendeid. Selleks tuleb sadam viia vastavusse Sadamaseaduses kehtestatud nõuetega.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid on Kolkja sadam seni saanud peamiselt põhiseadmete ostuks.

Mehikoorma

1. Hetkeolukord

Mehikoorma sadam asub Meeksi vallas Tartumaal. Mehikoorma sadam on eraomandis ja see kuulub äriühingule OÜ Latikas, mis on samaaegselt ka selle pidajaks. Küsimustikust selgub, et sadam on registreeritud rannapüügi- ja sisevete sadamana, kuid Sadamaregistris Mehikoorma sadamat kajastatud ei ole. Sadamaala suurus on 10 000 m², akvatoorium 3 000 m², registreeritud sügavus on 2 m. Sadamas on kokku 10 poordiga sildumise kohta, millest kolm on külalisalustele. Kutselise kalapüügiga tegelevate ettevõtete arv on sadamas kolm, registreeritud püügilubadega on 50 kalurit ja harrastuspüüdjaid on 100.

Sadamateenused

Sadamateenuste hulka kuuluvad sadamaala ja kaide valgustamine, aluste sildumise võimaldamine, aluste lossimine ja lastimine, kalandustoodete esmakokkuost, valveteenistuse teenus, veega- ja joogiveega varustamine, aluste hoiustamine suve- ja talveperioodidel.

Sadamatasud

Sadamatasusid ei koguta.

Sadamasse ligipääs

Maismaad pidi on võimalik sadamasse pääseda asfaltbetoonkattega teed mööda, veeteed kasutades toimub sissesõit 100 m pikkuse, 25 m laiuse ning 2 m sügavuse kanali kaudu. Kanal nõuab kordussüvendamist 10 aastase perioodiga.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Sadamas olemasolevatest rajatistest on esile toodud 2005. aastal renoveeritud rahuldavas seisukorras puitkai, sadamasse viiv tee, püügivahendite hoidmiseks määratud betoonist ja puidust kuur ja puitkonstruktsioonist kuur ning veel üks püügivarustuse hoidmiseks ette nähtud kuur. Need kõik on suhteliselt ammu ehitatud (perioodil 1963-1974) ja renoveeritud erinevatel aastatel pärast 2001. aastat. Tehniliselt on need rahuldavas seisukorras, kuid vajavad lisainvesteeringuid. Kuivkäimla on renoveeritud

2000. aastal ja see on plaanis asendada. Sadamas on 2004. aastal renoveeritud elektrisüsteem, kuigi rahuldavas seisukorras, soovitakse see renoveerida.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Viimase kolme aasta jooksul teostati sadama süvendamine maksumusega 4 000 eurot, mis finantseeriti omavahenditest.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) avaldatud andmebaasi järgi on Mehikoorma sadama omanik OÜ Latikas saanud järgmiseid toetuseid:

- 2008. aastal PRIA-st Kalandustoodete tootja või töötleja koolitustoetuse meetme raames summas 9 567 krooni (ca 611 €).

Lisaks on PRIA andmebaasi järgi Mehikoorma sadama omanikule OÜ-le Latikas määratud järgmised toetused:

- 2011. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 2.2 “Sisevete kalanduse toetus” raames mitmeteks ehitustöödeks ja seadmete ostmiseks summas 28 128 €.
- 2013. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 2.2 “Sisevete kalanduse toetus” teises taotlusvoorus erinevate seadmete ostmiseks summas 13 278 € ja kalalaevale seadmete ostmiseks summas 13 278 €.

PRIA andmebaasi alusel on perioodil 2007-2013 Mehikoorma sadama toetused kokku 55 295 €.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam ei paku tasulisi sadamateenuseid, siis ei pea sadam Sadamaseaduses kehtestatud veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõudeid täitma.

Kõikidel sadama rajatistel on olemas kehtivad kasutusload ja on kindlasti vajalik, et arengukavas olevate renoveerimistööde ja nende projekteerimise käigus peetakse silmas Ehituseseaduse nõudeid, selle arvestusega, et sadamal oleks ka edaspidi kehtivad kasutusload.

3. Investeeringuvajadused

Sadama olemasolevad hooned, rajatised ja tehnosüsteemid on rahuldavas seisukorras, kuid vajavad järgmiselt

- renoveerimist:
 - püügivahendite kuur maksumusega 15 000 eurot;
 - püügivarustuse kuur maksumusega 15 000 eurot;
 - püügivarustuse hoidla maksumusega 10 000 eurot;
 - tee maksumusega 5000 eurot;
- asendamist:
 - kuivkäimla maksumusega 5000 eurot;
 - kai maksumusega 20 000 eurot.

Lisaks on plaanis veesüsteemi väljaehitamine maksumusega 20 000 eurot. Ka sildumiskohti ei ole piisavalt.

Tegevusgrupi hinnangul tuleks lisaks investeerida kalade lossimiskohtadesse. Kala ladustamise kohtade rajamine ei ole vajalik, kuna kala viiakse kohe peale lossimist lähedalasuvasse tööstusesse. Sadamaplatsi esine tuleks asfalteerida. Kõik sadama enda kirjeldatud investeeringuplaanid on tegevusgrupi sõnul asjakohased.

Investeeringuid plaanitakse finantseerida nii omavahenditest kui ka Euroopa Kalandusfondi toetustest.

Meie hinnangul on sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud alljärgnevad.

Tabel 27 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud ⁶⁶ Mehikoorma sadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	105 000
Keskkonnakaitse nõuded	40 000

4. Arenguplaanid

Mehikoorma sadama areng on suunatud olemasolevate rajatiste moderniseerimise ja renoveerimise suunas vastavalt sadama arengukavale, mis tagavad kai kasutuse paranemise ning kaluritele tekivad paremad tingimused laevade hoidmiseks ja lossimiseks. Paranevad tingimused ka kalandussaaduste töötlemiseks.

Edaspidi plaanib sadam pakkuda järgmiseid teenuseid: veesõiduki sildumise võimaldamine, kalandustoodete lossimine, veega varustamine, veesõiduki ühendamine side-, energia- ja muude kaldasüsteemidega, ohutustulp, elekter kail, joogivesi sadamas, sadama ja kaide valgustus, paadi lukustamise teenus, grillimiskohad, paadirent, ujumispaik, parkla, puhkeala jms.

Koostööpartnerina sadama arendamisel on välja toodud KOV.

Sadama arenguplaane toetavad alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Kuigi sadam on ühe võimaliku arengusuunana toonud välja ka turisminduse, võib see osutuda problemaatiliseks, kuna lähedal ei asu olulisi vaatamisväärsusi. Koostöös kohaliku omavalitsuse ja turismiettevõtjatega korraldatakse traditsioonilist Mehikoorma kalalaata. Aktiivse puhkuse soovijatel on võimalik külastada Järvelja matkarada, loodusfotoretki ning Järvelja looduskaitseala. Atraktsioonidest on tuntumad Järvelja taimeaed. Majutuasutustest pakuvad teenuseid kolm erinevat puhkemaja.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strategiast

Piirkonna arengudokumendid

Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam. Tartumaa arengustrateegia kohaselt on üheks tegevuseks, millega soovitakse maakonnas soovitud arengutasemele jõuda, piirkonna väikesadamate võrgustiku väljahitamine – Mehikoorma, Reku, Luunja, Haaslava.

Maavalitsuse hinnangul on sadam oluline, sest lähedalasuva Meerapalu sadama arendamine ei ole prioriteet. Sadam on oluline nii kalanduse, turisminduse kui ka piirivalve seisukohast. Sadama omanik on üks suuremaid tööandjaid vallas.

Meeksi valla arengukavas⁶⁷ on välja toodud, et Peipsiäärse asukoha tõttu on vallal olulisteks infrastruktuuri objektideks sadamad ja laurikohad. Laaksaare sadam võimaldab praamiühendust Piirissaarega, Mehikoorma sadamat kasutavad piirivalve ja kalurid. Mehikoorma sadama potentsiaalina nähakse turismi arendamist. Turisminduse edendamisele aitaks kaasa kohaliku pärandkultuuri populariseerimine ning reklaamimine (sh kalandusmuuseumi rajamine). Vald soodustab kohalikel ressurssidel baseeruva ettevõtlusega tegelemist, nt muuseumide rajamine valla toetusel, kogukonna turismimaja arendamine koos toitlustuskoha ja välituruga (Kalakultuurikeskus) ja kala vastuvõtupunkti ümberehitamine. Samuti nähakse Venemaa lähedust, mis tulevikus võiks tänud Laaksaare ja Mehikoorma sadamale oluliselt muuta Meeksi valla strateegilist tähtsust nii Eesti kui ka Euroopa Liidu kontekstis.

⁶⁶ Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

⁶⁷ Meeksi valla arengukava aastateks 2013-2022 (2013)

Valla avalike teenuste kättesaadavuse parandamiseks on välja toodud Mehikoorma sadama arendamine ja välja ehitamine vastavalt projektile.

Looduslikud tingimused

Sadamakoht on olnud kasutuses väga pikka aega. Piirkonna sobilikum koht sadamaks. Väga madala vee puhul või teatud perioodi tagant vajab sadamasse sissesõit uhtliivast puhastamist. Meie hinnangul on sadama edasine arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt mõistlik ja võimalik.

Hinnang

Meie hinnangul on sadama pidaja edasised plaanid kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega.

Sadama arenguplaanid on kooskõlas kalanduspiirkonna strateegiaga. Arengukava on kooskõlas valla detailplaneeringuga ja selle rakendamine ei too kaasa tehnilisi või looduslikke komplikatsioone, sest tegemist on olemasoleva sadama arendamisega. Sadama arendamine kooskõlas Tartumaa üldiste arenguplaanidega. Maavalitsuse hinnangul on sadam oluline nii kalanduse, turisminduse kui ka piirivalve seisukohast. Sadama omanik on üks suuremaid tööandjaid vallas. Sadama edasine arendamine aitab kaasa kohalikule arengule ja aitab säilitada kohapealset kalurikultuuri. Peamise takistusena sadama arendamisel nähakse finantsvahendite puudust.

Mehikoorma sadama edasi arendamine oleks reaalset teostatav, kui osutatavate teenuste eest hakatakse küsima ka sadamatasusid ning leitakse sadama arendamiseks piisavalt finantsvahendeid. Selleks tuleb sadam viia vastavusse Sadamaseaduses kehtestatud nõuetega.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid on Mehikoorma sadam seni saanud peamiselt põhiseadmete ostuks.

Omedu kalasadam

1. Hetkeolukord

Tegevusgrupi andmetel on Omedus kaks sadamat. Omedu rannasadam (eraettevõtte omanduses⁶⁸) ning Omedu kalasadam (mis on KOV-i arendamisel). Küsimustikule vastas Vallavalitsuse esindaja. Omedu sadam oli planeeritud välja arendada kaheksa lossimiskoha koostöös, kuid riik ei andnud maid vallale üle, mistõttu arendus seiskus.

Omedu kalasadam asub Omedu külas, Kasepää vallas, Jõgevamaal. Sadam kuulub Kasepää Vallavalitsusele. Sadama pidajaks on samuti Kasepää Vallavalitsus. Sadam on registreerimata, kuid see kavatakse registreerida rannapüügi sadamana. Sadamaala suurus on 4 300 m², akvatoorium on pindalaga 1 000 m² ja registreeritud sügavus 4 m. Sadamas on kokku 12 poordiga sildumise kohta. Külalisaluste jaoks on sadamas 40 kohta ja sildumiskohtade arv on küllaldane. Sadamas on võimalik sildumine alustel maksimaalse pikkusega kuni 10 m, laiusega kuni 2 m ja süvisega kuni 2 m. Kalalaeva püügiluba omavate ettevõtete arv on sadamas neli, püügiloale kantud kalurite arv on 16 ja hinnanguliselt kasutab sadamat kuni 400 harrastuskalurit.

Sadamateenused

Sadamas ei osutata teenuseid.

Sadamatasud

Sadamatasusid ei koguta.

Sadamasse ligipääs

Sadamasse pääseb maismaalt loodusliku kattega teed mööda. Peipsi järvelt sisse sõites tuleb sadamasse jõudmiseks kasutada 300 m pikkust kanalit, mille laiuseks on 35 m. Kanalis oleva vee sügavus on 4 m. Kordussüvendused on vajalikud rohkem kui 10 aastase intervalliga.

⁶⁸ OÜ Omedu Rand

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Vastavalt ankeedile ei ole sadamas mingisuguseid hooned, rajatisi ega seadmeid. Maa-ameti kaardil on aga mingisuguseid rajatisi näha.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Viimase kolme aasta jooksul ei ole sadamasse investeeritud.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) avaldatud andmebaasi järgi on Omedu kalasadama omanikule Kasepää Vallavalitsusele määratud järgmised toetused:

- 2010. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” raames ruumide renoveerimiseks summas 103 035 krooni (ca 6 585 €).
- 2011. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” teises taotlusvoorus õhksoojuspumba soetamiseks summas 958 €.

PRIA andmebaasi alusel on perioodil 2007-2013 Omedu kalasadama toetused kokku 7 543 €.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam ei paku tasulisi sadamateenuseid, siis ei pea Sadamaseaduses kehtestatud veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõudeid täitma.

Pöörame tähelepanu asjaolule, et maismaal on sadamasse pääsemiseks ligipääs loodusliku kattega teed mööda. Kalandustoodete mahalaadimis- ja lossimisala peab olema kaetud pinnakattematerjaliga, mis välistab kalandustoodete saastumise pinnasest tuleneda võiva saastega. Sadamakai puudumise korral võib mahalaadimistoiminguid teostada ka puidust paadisilla ääres tingimustel, et kalandustooted ei saa saastatud lendleva liiva ja muu lenduva tolmuaga.

3. Investeeringuvajadused

Sadamal puuduvad investeeringuplaanid.

Meie hinnangul on sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud alljärgnevad.

Tabel 28 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud ⁶⁹ Omedu kalasadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	179 000
Keskkonnakaitse nõuded	40 000

4. Arenguplaanid

Arenguplaanid näevad ette järgmiste teenuste pakkumist: veesõiduki sildumise võimaldamine, veesõiduki lastimine ja lossimine, kalandustoodete lossimine, ladustamine, külmutusvõimalused, töötlemine ja esmakokkuost, maaletoodud kala kaalumise, kütusega varustamine, veega varustamine, seadmete hoiustamine, paatide vettetõstmine/väljatõstmine, seadmete remondi- ja hooldustööd, esmaabivahendid, elekter ja joogivesi kail, tualetid, pesemisvõimalus, slipp, kontaktnumber, sadamaala ja kaide valgustus, külaliskai jahtidele, täisteenuse pakkumine harrastuskaluritele ja kutselistele kaluritele, väikepaatide slipiteenus, paadi hoiustamine talvel ja suvel, paadi lukustamise teenus, paadi lisavarustuse hoiustamine privaatse, paadi ja selle lisavarustuse rent, remont ja hooldus, koolitusteenus. Kutselistele kaluritele pakutakse paadihooldu, kala külmutamist ja varustuse hooldu.

Sadama arenguplaane toetavad alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

⁶⁹ Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Tuntumad atraktsioonid on seotud eelkõige vanausulistega. Näiteks on olemas Kolkja vanausuliste muuseum, EVKL Kasepää jt vanausuliste palvemajad ning näitus „Samovarid ja vanausulised“. Ainus erinev atraktsioon on püsinäitus Peipsi järve eluolust nimega „Peipsi järve elu tuba“. Ainus teadaolev majutusasutus on Hostel Jussin Maja. Suvine vabaõhuürituste koht – Kasepää laululava, kus korraldatakse kõik suvised üritused: Jaanipäev, Ivani päev, vallapäev, Kalevipoja kala- ja veefestival, kontserdid, näitemängud ja diskod.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam. Omedus on kala- ja väikesadamad, mille tähtsus maakonnale sõltub kalanduse ja turismimajanduse arengust kogu Emajõe-Peipsi-Pihkva vesikonnas. Maakondliku tähtsusega tegevusena on arengukavas välja toodud Omedu kalasadama väljaarendamine (sh ehitusprojektide koostamine ja etapiviisiline väljaehitamine).

Maavalitsuse andmetel kajastub sadam ka praegu Kasepää valla arengukavas, kuid maad kuuluvad riigile, mistõttu arendusplaanid seisvad. Vald soovib sadamasse tulevikus investeerida hinnanguliselt 11 miljonit eurot. Maavalitsuselt saadud info kohaselt kajastub sadam üld- ja detailplaneeringutes.

Kasepää valla arengukava⁷⁰ kohaselt on Omedu jõel asuvad kaks kaid kalalaevadele, mõned paadisillad ning Peipsi rannavööndis mõned paadikanalid olulised. Kesk-Peipsi sadamate Omedu kauba-, kala- ja jahisadam on valla arengu seisukohast sama oluline kui Via Hanseatica. Arengueesmärgina on esitatud Omedu sadama väljaarendamine. Selleks püütakse välja selgitada võimalikud investorid, aidata kaasa jätkuprojektide koostamisele, määratlada sadama halduskorraldus. Omedu sadama arendamisel nähakse ettevõtluse edendamist. Turismi seisukohalt soovitakse soodustada Omedu sadamas järveturismi pakkumist (paadikruisid, paadi- ja kanuumatkad, kalastusturism).

Looduslikud tingimused

Omedu sadam on jõesadam ja seal tuule probleeme ei ole. Maa-ameti kaardirakenduse järgi peaks jõgi hoidma laevatee looduslikult lahti.

Omedu kalasadam asub Natura 2000 alale lähemal kui 5 km. Enamus Natura 2000 ala läheduses asuvatest sadamatest asuvad tegelikult Natura alal, ainult sadama kinnistu ja akvatoorium ei ole ala sisse arvestatud. Seetõttu eeldab igasugune sadama arendus keskkonnamõjude ja Natura ala hindamist, mis sõltub suurel määral Natura ala valitseja otsusest. Sellest tulenevalt on sadama arendusplaan tehes mõistlik arvestada täiendava aja ja rahalise kuluga. Meie hinnangul on sadama edasine arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt mõistlik ja võimalik.

Hinnang

Meie hinnangul on sadama pidaja edasised plaanid kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega.

Kuigi küsimustikule vastanud Vallavalitsuse esindaja ei näe takistusi sadama arendamisel, ei saa sadama arendusplaan pidada piirkonna kalasadamate võrgustiku seisukohalt põhjendatuteks – nüüdseks on algsed projektipartnerid edasi liikunud. Tegevusgrupi hinnangul tasuks investeerida vaid sadama turistidele mõeldud osa arendamisse nt paatide hoiustamiskohtadesse. Viimast toetab sadama turismiarenduslikult hea asukoht - lähedal on vanausuliste külad, Peipsi järve muuseum ja vanausuliste muuseum.

Omedu kalasadama edasi arendamine oleks reaalselt teostatav, kui osutatavate teenuste eest hakatakse küsima ka sadamatasusid ning leitakse sadama arendamiseks piisavalt finantsvahendeid. Selleks tuleb sadam viia vastavusse Sadamaseaduses kehtestatud nõuetega.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid on Omedu kalasadam seni saanud peamiselt põhiseadmete ostuks.

⁷⁰ Kasepää valla arengukava. Strateegia 2018 (2008)

Raja

1. Hetkeolukord

Raja sadam asub Raja külas, Kasepää vallas, Jõgevamaal. Eraomandis sadam kuulub äriühingule OÜ Katroni, mis on samaaegselt ka sadama pidajaks. Sadam on registreeritud rannapüügi- ja sisevete sadamana. Sadamaala suurus on 3 500 m² ja akvatooriumi suurus 2 400 m². Sadamas on kokku kaks ankruga sildumise kohta. Külalisaluste jaoks on sildumiskohti neli. Sadamas on võimalik sildumine alustel maksimaalse pikkusega kuni 12 m, laiusega kuni 3 m ja süvisega kuni 1 m. Sadamaregistri andmetel on sadamat külastava aluse maksimaalseks pikkuseks 11,7 m ja laiuseks 3,1 m. Kutselist kalapüügiluba omavate ettevõtete arv on kaks, kalapüügi loaga kalurite arv on neli ja harrastuskalureid on 10.

Sadamateenused

Sadamas osutatavad teenused on: kalandustoodete lossimine, nende esmakokkuost, töötlemine, külmutamine ja ladustamine. Veega varustamine, aluste hoiustamine suvel ja talvel, aluste veest tõstmine ja veeskamine, vastavalt olemasolevale reostustõrje plaanile toimub reostustõrje sadama akvatooriumil.

Sadamatasud

Sadamatasusid ei koguta.

Sadamasse ligipääs

Sadamasse pääseb kruusakattega maanteed kaudu. Peipsi järvelt sadamasse jõudmiseks tuleb Maa-ameti kaardilt saadud andmete põhjal sisse sõitmiseks kasutada 100 m pikkust ja 25 m laiust kanalit, mis on kaitstud külgedelt lainemurdjatega. Vee sügavuse kohta kanalis andmed puuduvad. Laevatee korduvsüvenduse vajadus on iga aasta järel.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Sadamas on heas korras segakonstruktsioonis kala vastuvõtuhoone, mis on renoveeritud 2005. aastal ja mida kavatakse uuesti renoveerida. Hoonel on kasutusluba. Lisaks on sadamas töötlemise hooned, püügivarustuse hoidla, kai, kaks lainemurdjat, laoplatz ja tee. Tehnosüsteemidest on ankeedis märgitud kanalisatsioonisüsteem. Seadmetest on olemas lossimistõstuk, kaks jäämasinat, kaks jahutuskambrit-külmladu.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Ankeedis ei anta informatsiooni viimase kolme aasta jooksul teostatud investeeringute kohta.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) avaldatud andmebaasi järgi on Raja sadama omanik OÜ Katroni saanud järgmiseid toetuseid:

- 2008. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 2.3 “Investeeringud töötlemisse ja turustamisse” raames summas 61 242 krooni (ca 3 914 €).

Lisaks on PRIA andmebaasi järgi Raja sadama omanikule OÜ-le Katroni määratud järgmised toetused:

- 2010. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 2.2 “Sisevete kalanduse toetus” raames selektiivse püügivahendi ostmiseks ja kapitalirendiks 2 korda 33 600 krooni ehk kogusummas 67 200 krooni (ca 4 295 €).
- 2010. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 2.3 “Investeeringud töötlemisse ja turustamisse” raames külmutusseadmete, jäägraanulmasina ja vaakumpakendaja ostmiseks summas 8 544 €.
- 2011. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 2.2 “Sisevete kalanduse toetus” raames 4 toetust 5 meetri kõrguse selektiivse avaveemõrra ostmiseks – ühe toetuse suurus oli 3 144 € ehk toetuse kogusumma oli 12 578 €.
- 2011. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 2.2 “Sisevete kalanduse toetus” raames erinevate seadmete ostmiseks summas 3 964 €.

- 2011. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” esimeses taotlusvoorus külmikauto ostmiseks summas 16 411 €.
- 2012. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 2.2 “Sisevete kalanduse toetus” raames kalapaadi moderniseerimiseks summas 3 964 €.
- 2012. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” esimeses taotlusvoorus kiirjahutus- ja külmutuskambri soetamiseks summas 8 400 €.
- 2012. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” neljandas taotlusvoorus kala soomuste puhastusmasina soetamiseks summas 2 268 € ja sügavkülmkambri seadmete ostmiseks summas 7 831 €.
- 2013. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 2.2 “Sisevete kalanduse toetus” esimeses taotlusvoorus kalalaevade parandus- ja arendustööde tegemiseks 2 toetust kokku 53 988 €.
- 2013. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” teises taotlusvoorus puurkaevu rajamiseks ja veetõsteseadmete soetamiseks summas 3 930 €.
- 2013. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” neljandas taotlusvoorus kuumaveepesuri ostmiseks summas 1 907 € ja jääpurumasina ostmiseks summas 5 202 €.

PRIA andmebaasi alusel on perioodil 2007-2013 Raja sadama toetused kokku 137 196 €.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam ei paku tasulisi sadamateenuseid, siis ei pea Sadamaseaduses kehtestatud veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõudeid täitma.

Kasutusluba ja seega ka Ehitusseaduse nõuete täitmine on olemas ainult kala vastuvõtuhoone kohta. Muude sadamale kuuluvate rajatiste tehnilise seisundi kohta andmed puuduvad. On vajalik teha analüüs olemasolevate renoveerimist mitte vajavate rajatiste tehnilise seisukorra suhtes Ehitusseaduses ette nähtud nõuete valguses, et taotleda nendele kasutusloa väljaandmist.

Pöörame tähelepanu asjaolule, et maismaal on sadamasse pääsemiseks ligipääs kruusakattega teed pidi. Kalandustoodete mahalaadimis- ja lossimisala peab olema kaetud pinnakattematerjaliga, mis välistab kalandustoodete saastumise pinnasest tuleneda võiva saastega. Sadamakai puudumise korral võib mahalaadimistoiminguid teostada ka puidust paadisilla ääres tingimustel, et kalandustooted ei saa saastatud lendleva liiva ja muu lenduva tolmuga.

3. Investeeringuvajadused

Ainus ankeedi vastustes esitatud investeeringu soov, 20 000 eurot, on ette nähtud kala vastuvõtu hoone renoveerimise finantseerimiseks.

Tegevusgrupi andmetel on tegemist väikese, sisuliselt sadama omaniku koduhoovis asuva lossimiskohaga. Investeerida oleks vaja lossimiskoha uuendamisse, muuli rajamisse ning akvatooriumi süvendamisse. Rajada oleks tarvis uus, suurem külmladu. Tegevusgrupi info kohaselt on käimasoleval programmperioodil planeeritud investeeringuid teha 120 000 euro eest.

Meie hinnangul on sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud alljärgnevad.

Tabel 29 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud ⁷¹ Raja sadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	157 200
Keskkonnakaitse nõuded	20 000

⁷¹ Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

4. Arenguplaanid

Arenguplaan puudub. Sadam ei ole andnud infot uute võimalike teenuste kohta. Koostööpartnereid ja võimalikke takistusi sadama arendamisel ei ole välja toodud.

Sadama arenguplaane toetaksid alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Tuntumad atraksioonid on seotud eelkõige vanausulistega. Näiteks on olemas Kolkja vanausuliste muuseum, EVKL Kasepää jt vanausuliste palvemajad ning näitus „Samovarid ja vanausulised“. Ainus erinev atraksioon on püsinäitus Peipsi järve eluolust nimega „Peipsi järve elu tuba“. Ainus teadaolev majutusasutus on Hostel Jussin Maja.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam. Maakonna arengukavas ei ole Raja sadamat eraldi mainitud ja Maavalitsusel info sadama kohta puudub. Sadam kajastub piirkonna üld- ja detailplaneeringutes.

Kasepää valla arengukava⁷² kohaselt on Omedu jõel asuvad kaks kaid kalalaevadele, mõned paadisillad ning Peipsi rannavööndis mõned paadikanalid olulised, kuid Raja sadama arendamist ei mainita.

Looduslikud tingimused

Peipsi järve lainetus ise ohtu eriti ei kujuta, kuid idakaarte tuuled tekitavad ilmselt Raja sadamas setteprobleemi. Peipsi põhjaranniku peened liivad on kerged liikuma ja Raja sadama kaks kõrvuti asetsevat muuli on kohad, kuhu vahele on liival kerge settida.

Raja sadam asub Natura 2000 alale lähemal kui 5 km. Enamus Natura 2000 ala läheduses asuvatest sadamatest asuvad tegelikult Natura alal, ainult sadama kinnistu ja akvatoorium ei ole ala sisse arvestatud. Seetõttu eeldab igasugune sadama arendus keskkonnamõjude ja Natura ala hindamist, mis sõltub suurel määral Natura ala valitseja otsusest. Sellest tulenevalt on sadama arendusplaan tehes mõistlik arvestada täiendava aja ja rahalise kuluga. Meie hinnangul on sadama edasine arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt võimalik.

Hinnang

Kuna meile ei ole teada täpsemad sadama arenguplaanid, siis ei saa me ka anda hinnangu, kas sadama pidaja edasised plaanid on kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega. Raja sadama arendamine ei kajastu Maakonna arengukavas ega ka valla arengukavas.

Tegevusgrupi andmed investeeringuvajadustest ning sadama enda kirjeldatud plaanid lahknevad. Sadam ei ole kirjeldanud oma arenguplaane, mistõttu ei saa hinnata nende kooskõla teiste arendustega. Tegevusgrupi hinnangul ei ole sadamal multifunktsionaalseks arendamise plaane. Tegevusgrupi andmetel on tegemist väikese, sisuliselt sadama omaniku koduhoovis asuva lossimiskohaga.

Raja sadama edasi arendamine on meie hinnangul realselt teostatav, kui osutatavate teenuste eest hakatakse küsima ka sadamatasusid ning leitakse sadama arendamiseks piisavalt finantsvahendeid. Selleks tuleb sadam viia vastavusse Sadamaseaduses kehtestatud nõuetega.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid on Raja sadam seni saanud peamiselt põhiseadmete ostuks.

⁷² Kasepää valla arengukava. Strateegia 2018 (2008)

Rannapungerja

1. Hetkeolukord

Rannapungerja sadam asub Rannapungerja külas, Tudulinna vallas Jõgevamaal. Eraomandis sadam kuulub MTÜ-le Rannapungerja sadam, mis on samaaegselt ka sadama pidajaks. Küsimustiku vastustest selgub, et sadam on registreeritud rannapüügi sadamana. Sadamaregistris aga Rannapungerja sadamat ei kajastu. Sadamaala suuruseks on kokku 7 000 m² ja vee sügavus 2 m. Sadamas on kokku seitse poordiga sildumise kohta, külalisalustele kolm kohta, kuid sildumiskohti on sadamas liiga vähe. Sadamas on võimalik sildumine alustel maksimaalse pikkusega kuni 12 m, laiusena kuni 3 m ja süvisena kuni 1 m. Kutselise kalapüügi tegelevate ettevõtete arv on sadamas kaks, püügiloale kantud kalurite arv on viis ja harrastuskalureid on 10.

Sadamateenused

Sadamas osutatavate teenuste hulka kuuluvad aluste sildumise võimaldamine, lastimise ja lossimise võimaluse pakkumine, slipi kasutamine, kaitse lainetuse ja tuule eest, kalandustoodete lossimine.

Sadamatasud

Sadamatasusid ei koguta.

Sadamasse ligipääs

Sadamasse viib kruusakattega maantee. Veetee sadamasse jõudmiseks kulgeb piki 700 m pikkust kanalit, mille laiuseks on 10 m. Kanalis oleva vee sügavus on 1 m. Kordussüvendused on vajalikud igal aastal.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Sadamas puudub hoonestus. Sadama betoonist ja kividest kai, mis on viimati renoveeritud 2014. aastal, on rahuldavas seisukorras. Kasutusluba puudub, küll aga on teostatud ehitusgeoloogilised uuringud ja renoveerimiseks on olemas ehitusluba. Sadama pidaja sooviks on kai renoveerida ja leida investeeringuks finantsvahendeid, ehituse teostamiseks on olemas kooskõlastused nelja instantsiga. 2014. aastal ehitatud kruusakattega laoplati on rahuldavas olukorras ja ka sellele soovib pidaja selleks olemasoleva projekti alusel investeeringuid, laoplati kate uuendada. Parkla on loodusliku kattega ja vajab renoveerimist. Sadamasse viiva rahuldavas seisukorras tee soovitakse teha täiendavaid investeeringuid. Sadamas puuduvad tehnosüsteemid ja ühenduse pidamine on võimalik üksnes mobiiltelefonide abil.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Viimase kolme aasta jooksul investeeriti kai renoveerimisse, laoplati, tee ja parkimisplatsi ehitusse.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) avaldatud andmebaasi järgi on Rannapungerja sadama omanikule MTÜ-le Rannapungerja sadam määratud järgmised toetused:

- 2012. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” esimeses taotlusvoorus kalastusparve-ujusaua ehitamiseks summas 19 871 €.

Meie hinnangul on PRIA andmebaasi alusel perioodil 2007-2013 Rannapungerja sadama toetused kokku 19 871 €.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam ei paku tasulisi sadamateenuseid, siis ei pea Sadamaseaduses kehtestatud veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõudeid täitma.

Ankeedi vastustest saab teha järelduse, et Rannapungerja sadama arendamine toimub vastavuses Ehitusseaduse nõuetega, millest annab tunnistust projektide kooskõlastuste ja ehitusloa olemasolu. Ehitusseaduse nõuete täitmiseks on sadama pidaja teostanud projekteerimistöid ja uuringuid. Lisaks on hangitud vajalikke kooskõlastusi. Kui finantseerimine võimaldab nende kavade olevate rajatiste valmis ehitamist, siis ilmselt ei peaks olema takistusi kõigile taotleja kasutusloa välja andmist.

Pöörame tähelepanu asjaolule, et maismaal on sadamasse pääsemiseks ligipääs kruusakattega teed pidi. Kalandustoodete mahalaadimis- ja lossimisala peab olema kaetud pinnakattematerjaliga, mis välistab

kalandustoodete saastumise pinnasest tuleneda võiva saastega. Sadamakai puudumise korral võib mahalaadimistoiminguid teostada ka puidust paadisilla ääres tingimustel, et kalandustooted ei saa saastatud lendleva liiva ja muu lenduva tolmuaga.

3. Investeeringuvajadused

Investeerima on sadamal plaanis järgmiselt:

- kai renoveerimisse/asendamisse maksumusega 900 000 eurot;
- laoplatši asendamisse maksumusega 100 000 eurot;
- parkimisplatsi asendamisse maksumusega 50 000 eurot;
- tee renoveerimisse maksumusega 50 000 eurot.

Sadama andmetel on kaisse juba investeeritud 178 000 eurot. Investeeringuid on plaanis finantseerida toetustest.

Tegevusgrupi andmetel on sadam renoveerimisel: kai osa on valmis, platsi osa on asfalteerimata, kuid slipp on juba paigas. Tegevusgrupi kirjeldatud investeeringuvajadused (vajalik rajada hoone varustuse hoidmiseks, vee- ja kanalisatsioonisüsteem, valgustus; puudu on ka tee, parkla ja laoplatš) erinevad sadama enda kirjeldatutest.

Meie hinnangul on sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud alljärgnevad.

Tabel 30 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud ⁷³ Rannapungerja sadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	145 000
Keskkonnakaitse nõuded	25 000

4. Arenguplaanid

Lisaks olemasolevatele teenustele on sadamal plaanis pakkuda järgmist: veesõiduki sildumise võimaldamine, lastimine ja lossimine; reisijate laevale mineku ja laevalt tuleku korraldamine; kalandustoodete lossimine, ladustamine, külmutusvõimalused, esmakokkuost, töötlemine, otseturustamine; maaletoodud kala kaalumise; kütusega varustamine; veega varustamine, veesõiduki ühendamise side-, energia- ja muude kaldasüsteemidega, seadmete hoiustamine, paatide vettetõstmine/väljatõstmine, mereprügi vastuvõtt, septiktanki tühjendamise võimalus, esmaabivahendid ja meditsiiniabi korraldamine, ohutustulp ja päästevahendid, elekter ja joogivesi kail, tualetid ja pesemisvõimalus, Wifi; sadama navigatsioonimärgistuse tagamine, kontaktnumber, infotahvel, sadamaala ja kaide valgustus, külaliskai, jahtklubi, täisteenuse pakkumine kutselistele kaluritele (kala vastuvõtt, jahutus ja hoiustamine), täisteenuse pakkumine harrastuskaluritele (püügivahendite laenutus, järvele transport suvel ja talve); seiklusturism, aastaringne paadi ja lisavarustuse hoiustamine; grillimiskohad, paadirent.

Koostööpartnerina on välja toodud kohalik omavalitsus.

Sadama arenguplaane toetavad alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Valla peamine turismimagnet on Peipsi põhjarannik ning Peipsi põhjaranniku puhkeala. Peipsiäärse puhkealade üheks arengut soodustavaks faktoriks on kahe tippkoormuse – suvise (loodusturism, rannapuhkus, vee- ja kalasport) ja talvise (kala- ja jahi-, vee- ning suusasportlased) olemasolu. Teistest turismiattraksioonidest on tuntumad Rannapungerja tuletorn, mis on hetkel Ida-Virumaa ainus töötav tuletorn ning Tudulinna rahu koguduse kirik. Majutusasutuste valik on tagasihoidlik ning neljast majutusasutusest teenindab näiteks üks vaid ettetellimisel.

⁷³ Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam. Sadam on käsitletud ka maakonna arengustrateegias. Sadama arengul on kõige suuremaks takistuseks püsiva süvisega faarvaatri (jõemuuli) puudumine ning kohaliku omavalitsuse eelarve nõrkus. Seal piirkonnas on juba olemas toimivad sadamaalad (Alajõe, Vasknarva ja Lohusuu), mis pakuvad suurt konkurentsi uutele soovijatele.

Maavalitsuse sõnul asub Rannapungerjal ulatuslik turismipiirkond - seal on suvilapiirkond ning mitukümmend kilomeetrit liivaranda ja tuletorn. Sadam on väga populaarne harrastuskalurite seas. Tegevusgrupi andmetel kajastub sadam ka üld- ja detailplaneeringutes.

Tudulinna valla arengukava⁷⁴ kohaselt on Rannapungerja juba aastaid üks suuremaid ujuv vahendite hoidmiskohti. Tegevuskavas on ka Rannapungerja jõesuudmest setteliivast puhastamise uuringud.

Looduslikud tingimused

Rannapungerjale sadama rajamine eeldab vastavaid uuringuid, keskkonnamõjude hindamist (liikuvad liivad, vee kvaliteedi tagamine). Sadama sügavus on ankeedi järgi suurem kui laevateel, mistõttu võiks kaaluda laevatee süvendamist ka kahe meetri sügavuse peale. Sadama asukoha looduslikud tingimused on sadama arendamisel välja toodud takistusena.

Rannapungerja sadam asub Natura 2000 alale lähemal kui 5 km. Enamus Natura 2000 ala läheduses asuvatest sadamatest asuvad tegelikult Natura alal, ainult sadama kinnistu ja akvatoorium ei ole ala sisse arvestatud. Seetõttu eeldab igasugune sadama arendus keskkonnamõjude ja Natura ala hindamist, mis sõltub suurel määral Natura ala valitseja otsusest. Sellest tulenevalt on sadama arendusplaan tehes mõistlik arvestada täiendava aja ja rahalise kuluga. Meie hinnangul ei ole sadama edasine arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt mõistlik.

Hinnang

Meie hinnangul on sadama pidaja edasised plaanid kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega.

Tegevusgrupi sõnul on sadam kohalikule arengule väga oluline, kuna vastupidiselt paarile teisele lähedalasuvale sadamale, saavad seda kasutada kõik ettevõtted. Sadama toetuseks on vallal plaanis rajada muul. Sadama arenguplaanid on kooskõlas tegevuspiirkonna strateegiaga.

Ankeedis esitatud renoveerimist vajavate rajatiste nimekiri tundub olevat läbimõeldud ja seepärast sadama arendamine on pigem mõistlik. Ilmselt oleks aga kasulik mõelda edaspidi sadamahoone rajamisele, selleks et paremini täita kalanduspiirkonna strateegia eesmäärke. Sadamahoone olemasolu tooks kaasa kahekordse edu: annaks tõuke atraktiivse rannapiirkonna arengule ja teiseks aitaks kaasa kohalike kalurite töötingimuste parandamisele. Kaunis Peipsi järv on suure turismipotentsiaaliga ja küllaltki kalarikas. Peamise takistusena nähakse finantsvahendite puudust.

Rannapungerja sadama edasi arendamine oleks reaalselt teostatav, kui osutatavate teenuste eest hakatakse küsima ka sadamatasusid ning leitakse sadama arendamiseks piisavalt finantsvahendeid. Selleks tuleb sadam viia vastavusse Sadamaseaduses kehtestatud nõuetega.

Rannapungerja sadam on varem saanud ka toetust Euroopa Kalandusfondist.

⁷⁴ Tudulinna valla arengukava 2004-2020

Räpina

1. Hetkeolukord

Räpina sadam asub Raigla külas, Räpina vallas, Põlvamaal. Räpina sadam kuulub Räpina Vallavalitsusele, sadama pidajaks on SA Räpina Sadamad ja Puhkealad. Sadamaregistri andmetel on sadama pidajaks aga Räpina Vallavalitsus. Vallavalitsuse ja pidaja vahelised suhted on reguleeritud tähtajatu rendilepinguga. Sadam on registreeritud sisevete sadamana, kus ei osutata tasulisi sadamateenuseid. Sadamaala suurus on 39 638 m², akvatoorium 4 500 m², sadamas on kokku 50 poordiga sildumise kohta ja külalislalustele 10 kohta. Sadamas on võimalik sildumine alustel, mille maksimaalne pikkus on kuni 24 m, laius kuni 7,5 m ja süvis kuni 1 m. Sadamaregistri andmetel on sadamat külastava aluse maksimaalseks pikkuseks aga 13,5 m ja laiuseks 5 m. Kutselise kalapüügi tegelevate ettevõtete arv on sadamas üks, püügiloale kantud kalurite arv on 10 ja harrastuskalureid on hinnanguliselt 200.

Sadamateenused

Sadamas osutatakse järgnevaid teenuseid: aluste sildumise võimaldamine, reisijate alusele peale- ja mahatulek, kalandustoodete lossimine, veega varustamine, aluste hoiustamine suveperioodil, alustelt heitmete vastuvõtt, tualettide kasutamine, septiktanki tühjendamine, kaide valgustus, esmaabivahendid, ujumispaik vahetus läheduses, jalgrattalaenu, puhkeala, parkimisplats, kraana olemasolu või selle tellimise võimalus, söögikoht, laste mänguväljak, vaatetorn.

Sadamatasud

Sadamatasusid ei koguta.

Sadamasse ligipääs

Sadamasse viib mustkatttega maantee. Veetee kohta ei ole ankeedi vastustes teada muud, kui et selle kordussüvendused on vajalikud 5-10 aastase intervalliga. Sadamaregistri andmetel on sissesõidutee väikseim laius 13 m ja sügavus 1,2 m.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Sadamas on 2013. aastal ehitatud väga heas seisukorras puidust sadamahoone, milles asuvad sadamapaviljon ja kohvik. Sadamahoone on kasutusluba. 2010. aastal on ehitatud heas korras kuivkäimla, kaks kasutuslubadega betoonist kaid, mis on ehitatud 2012. ja 2013. aastal ning on rahuldavas seisukorras. Kaks 2013. aastal ehitatud pontoon-ujuvrampi on väga heas olukorras kasutusloaga rajatised. Samal ajal valmisid ka kaks betoonist ja kivist ehitatud lainemurdjat-muuli (mõlemad kasutuslubadega). Kaks rahuldavas olukorras parklat on mõlemad ehitatud 2013. aastal ja olemasolev kruusakatte jaoks on planeeritud investeering. Parkla renoveerimiseks on olemas ehitusluba. 2011. ja 2012. aastal valminud teelõikude kruusakate on plaanis asendada. Tehnosüsteemidest on Räpina sadamas 2013 aastal ehitatud väga heas seisukorras vee-, elektri-, kütte- ja kanalisatsioonisüsteemid.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Viimase kolme aasta jooksul ehitati sadamahoone, parklad, kaid, lainemurdjad, teed ja tehissaar. Lisaks soetati pontoon-ujuvramp. Investeeringud finantseeriti omavahenditest ja toetustest.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) avaldatud andmebaasi järgi on Räpina sadama omanikule Räpina Vallavalitsusele määratud järgmised toetused:

- 2010. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi 4.1 meetme “Kalanduspiirkondade säästev areng” neljandas taotlusvoorus Räpina kalasadama laiendamiseks ja arendamiseks summas 191 734,95 €.
- 2011. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” neljandas taotlusvoorus sadama kai ja muulide pinnakatete ehitamiseks summas 191 735 €.

Meie hinnangul on PRIA andmebaasi alusel perioodil 2007-2013 Räpina sadama toetused kokku 383 470 €.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam ei paku tasulisi sadamateenuseid, siis ei pea sadam Sadamaseaduses kehtestatud veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõudeid täitma.

Räpina sadam on perioodil 2011-2014 väga jõudsalt arenenud ja kõik teostatud ehitustööd vastavad Ehitusseaduse nõuetele. Samas paistab, et sadama tulevased lisa arendustööd, mis on ette nähtud selle sadama arendamiseks, on kaetud juba enne tööde algust Ehitusseaduse nõuete täitmiseks vajalike uuringutega. Kõik vajalikud kooskõlastused seoses arendustegevusega Natura alal on olemas.

3. Investeeringuvajadused

Sadamasse on planeeritud järgmised investeeringud:

- kaks rahuldava seisukorraga kruusakattega parkimisplatsi 45 000 eurot,
- uue tee ehitus 50 000 eurot.
- Navigatsioonimärgistus 10 000 eurot,
- parkla katetesse 25 000 eurot,
- väliskalurite majutushoone ehitus 120 000 eurot.

Täiendavad investeeringud tagavad veesõidu ohutuse, võimaldavad sadama aktiivsema kasutuse ja külastatavuse suurenemise. Loodetavasti suureneb harrastuskalurite hulk ja areneb piirkonna ettevõtluskeskkond. Investeeringuid on plaanis finantseerida omavahenditest ja toetustest.

Meie hinnangul on sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud alljärgnevad.

Tabel 31 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud ⁷⁵ Räpina sadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	155 000
Keskkonnakaitse nõuded	8 000

4. Arenguplaanid

Lisaks olemasolevatele teenustele plaanitakse tulevikus pakkuda järgmist: kütuse ja määrdeainetega varustamine, ohutustulp, päästevahendid, pesemisvõimalus, sadama navigatsioonimärgistuse tagamine, akvatooriumi ja sissesõidutee sügavusandmete tagamine, infotahvel, seiklusturism, majutusteenus, huviringid, ujumispaik, puhkeala.

Räpina vallavalitsuse andmetel on juurde planeeritud rajada majutuskohad, grillimaja, kümbluskoda (kajastuvad ka detailplaneeringus). Vallavalitsuse ja tegevusgrupi hinnangul on Räpina sadama kirjeldatud investeeringuplaanid asjakohased. Tegevusgrupi hinnangul tuleks investeerida ka tankla rajamisse. Majutuse väljaehitamine pakub võimaluse kogu piirkonnal pakkuda terviklikumat teenust. Talveperioodil väliskalurid ning suvel sise- ja välisturistid. Mida kauemaks külaline piirkonda jääb, seda enam suudavad kohalikud ettevõtjad pakkuda. Seni Peipsi lõunaosas puudub Paaditankla muudab efektiivsemaks kalurite töö ning suurendab harrastuskalurite ja veel puhkajate hulka sadamas.

Sadam on ainukene kaasaegne sadam Lõuna-Peipsil. Koos sadama arendamisega luuakse juurde võimalusi kogu piirkonna sisevete liikluse, kalanduse, turismi- ja rekreatsiooniettevõtluse arenemiseks. Sadama piirkond on muutumas suure tähtsusega vaba aja veetmise kohaks (sadamateenused, kohvik, supelrand, vaatetorn). Edasised mahult väiksemad investeeringud on vajalikud juba tehtud investeeringute ja arenduste täielikumaks realiseerimiseks.

⁷⁵ Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

Koostööpartnerina on välja toodud kohalik omavalitsus.

Sadama arenguplaane toetavad alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

Aktiivse puhkuse soovijatel on võimalik osaleda räätsa- või jalgsimatkal Meelva rabas, sõita mootorpaadiga Peipsi järvel, osaleda tõukekelgumatkal asustamata saarele, teha veesporti Lämmijärvel või vaadelda samal järvel rahvusvahelise tähtsusega linnualal linde. Tuntumatest atraktsioonidest vallas on näiteks Rāpina Koduloo- ja Aiandusmuuseum, Rāpina poldri linnuvaatlustorn, Rāpina paberivabrik, Sillapää loss jpm. Teadaolevaid majutusasutusi on kokku kuus, mille suurus ja hinnad varieeruvad alates Kopra puhkemajast ning lõpetades Hotelliga Rāpina.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam. Põlvamaa arengukavas Rāpina sadama arendamine eraldi ei kajastu. Rāpina Vallavalitsuse andmetel kajastub sadam piirkonna üldplaneeringus ning selle arendamine on kooskõlas valla ning tegevuspiirkonna arenguplaanidega.

Tegevuspiirkonna strateegia kohaselt on kalanduse arendamiseks vaja parandada paatide veeskamisvõimalusi, välja ehitada kalasadama väikerajatised ja ehitada kaitsemuulid (lainemurdjad). Lisaks nähakse ette Rāpina sadama territooriumile kämpingute ja puhkeplatside välja ehitamist ning sadamahoone (jahtklubi hoone) ehitamist. Sadama kõrvale on plaanis rajada puhkeküla tüüpi üksus koos majutuse ja supelrannaga. Samuti soovitakse arendada purjetamist. Rāpina sadam on väga perspektiivne piirkonnale.

Looduslikud tingimused

Logistiliselt ja looduslikult on sadamakoht piirkonna parim. Sadamast välja sõites läheb järv järsku väga sügavaks, ala piiramiseks on rajatud ka muulid.

Kuna sadam asub Natura 2000 alal, siis eeldab igasugune sadama arendus keskkonnamõjude ja Natura ala hindamist, mis sõltub suurel määral Natura ala valitseja otsusest. Sellest tulenevalt on sadama arendusplaan tehes mõistlik arvestada täiendava aja ja rahalise kuluga.

Meie hinnangul on sadama edasine arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt mõistlik ja võimalik.

Hinnang

Meie hinnangul on sadama pidaja edasised plaanid kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega.

Ankeedis esitatud renoveerimist vajavate rajatiste nimekiri sadamas tundub olevat läbimõeldud ja seepärast niivõrd korras oleva sadama arendamine on kindlasti mõistlik. Väärrib märkimist, et kogu sadama areng sobib suurepäraselt kalanduspiirkonna strateegiaga.

Rāpina Vallavalitsuse hinnangul on tegemist unikaalse sadamaga, mille sarnast Peipsil rohkem ei ole. Sadam jaguneb kolmeks tsooniks: avalik plaaž, purjetamise ja sadama ala. Sadam on oluline kohalikule arengule, kuna on multifunktsionaalne ning populaarne nii harrastuskalurite kui ka veespordi harrastajate hulgas. Sadamat kasutab ka Põlva maakonna suurim kalapüügiettevõtte.

Täiendavad investeeringud tagavad veesõidu ohutuse, võimaldavad sadama aktiivsema kasutuse ja külastatavuse suurenemise. Loodetavasti suureneb harrastuskalurite hulk ja areneb piirkonna ettevõtluskeskkond. Peamise takistusena sadama arendamisel nähakse finantsvahendite puudust.

Rāpina sadama edasi arendamine oleks reaalselt teostatav, kui osutatavate teenuste eest hakatakse küsima ka sadamatasusid ning leitakse sadama arendamiseks piisavalt finantsvahendeid. Selleks tuleb sadam viia vastavusse sadamaseaduses kehtestatud nõuetega.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid on Räpina sadam seni saanud peamiselt investeringuteks infrastruktuuri.

Küsimustikule mitte vastanud Peipsi kalanduspiirkonna sadamad

Sadam	Valimisse arvamise põhjus	Tegevusgrupi ja Maavalitsuste kommentaarid
Alajõe	Peipsi kalanduspiirkonna arengustrateegias 2009-2013. Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam. Saanud toetust.	Kuigi sadam on kohustatud olema avatud ka teistele kalapüügi ettevõtetele, ei ole see nii, sest sadama kasutamist takistatakse füüsiliselt.
Järveääre	Peipsi kalanduspiirkonna arengustrateegias 2009-2013	Sadamas asuvad väikesed ujukaid, toimub kala lossimine. Vajalik on investeerida silla ehitusse. Investeeringu maht on ca 10 000 eurot.
Kaldasilla	Peipsi kalanduspiirkonna arengustrateegias 2009-2013	Sadamas asuvad puitkai ja slipp. Rohkem ei planeeri omanik sinna investeerida. Investeerida oleks vaja sissesõidutee asfalteerimisse, sadamaala valgustusse ja tanklasse.
Kallaste Kalur	Peipsi kalanduspiirkonna arengustrateegias 2009-2013. Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam.	Vt Kallaste Rand
Kallaste Rand	Peipsi kalanduspiirkonna arengustrateegias 2009-2013. Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam.	Asub vaid 300 m Kallaste Kalurist eemal, mistõttu ei saa seda nimetada sadamaks. Sinna ei ole mõistlik ka sadamat rajada. Kuna sadamatel on erinevad omanikud, on neil ka erinevad arenguplaanid. Kallaste rannal puudub ajalooline püügiõigus.
Kalma	Peipsi kalanduspiirkonna arengustrateegias 2009-2013. Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam.	Hetkel sadamas vaid puitkai. Omanikel on plaanis sadamat edasi arendada.
Kuremaa	Peipsi kalanduspiirkonna arengustrateegias 2009-2013. Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam.	Sadam on valmis ehitatud ega vaja enam märkimisväärseid lisainvesteeringuid. Tegemist on pigem paatide randumiskohaga.
Lohusuu	Peipsi kalanduspiirkonna arengustrateegias 2009-2013. Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam. Saanud toetust.	Kuigi sadam on kohustatud olema avatud ka teistele kalapüügiettevõtetele, ei ole see nii, sest sadama kasutamist takistatakse füüsiliselt.
Omedu paadisadam	Peipsi kalanduspiirkonna arengustrateegias 2009-2013. Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam. Saanud toetust.	Kuigi sadam on kohustatud olema avatud ka teistele kalapüügi ettevõtetele, ei ole see nii, sest sadama kasutamist takistatakse füüsiliselt.

Sassukvere	Peipsi kalanduspiirkonna arengustrateegias 2009-2013. Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam. Saanud toetust.	Sadam on valmis. Investeerida on veel vaja sissesõidu tee rajamisse. Looduslikult ja strateegiliselt heas kohas, väljasõit läheb järsku sügavaks ning ei kanalisse ei kuhju uhtliivad.
Varnja	Peipsi kalanduspiirkonna arengustrateegias 2009-2013. Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam. Saanud toetust.	Sadam on valmis. Investeerida on plaanis turismi osa arendamisse. Pikaajalise traditsiooniga ja looduslikult piirkonnale sobivaimas kohas. Madala veetaseme puhul on probleemid sadama sissesõidul uhtliivaga.
Vasknarva	Peipsi kalanduspiirkonna arengustrateegias 2009-2013. Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam.	Ida-Virumaa arengukavas kaardistatud kui perspektiivse arengupotentsiaaliga väikesadam.
Meerapalu	2012.a lossimiskoguste järgi lisatud.	Väga väike sadam. Hetkel investeringuplaane ei ole.
Piirissaare	2012.a lossimiskoguste järgi lisatud.	Sadamas asub väike puukai. Seda kasutab vaid ca 55 inimest. Kala vastuvõtmist seal sisuliselt ei toimu. Kalalaadimine toimub Mehikoormas. Sadam on suunatud pigem turistidele.

Kokkuvõte Peipsi kalanduspiirkonna sadamatest

Peipsi kalanduspiirkonnas vastas küsimustikule kuus sadamat. Sadamad on lainetuse eest hästi kaitstud. Täiesti valmis on ehitatud Räpina sadam. Arenguplaanid puuduvad Raja sadamal. Multifunktsionaalsust soovivad arendada Kolkja, Mehikoorma (koostöös KOV-iga), Omedu kalasadam ja Rannapungerja sadamad.

Sadamad moodustavad loogilise võrgustiku Peipsi kaldal ning mängivad olulist rolli kohalikus arengus nii kalasadamate kui ka turismindust toetava infrastruktuurina.

Peamiste investeringuvajadustena on mainitud turisminduse arendamiseks vajalikud (nt majutuskohad) investeringud, ligipääsuteede parendamine, lossimiskohtade renoveerimine, navigatsioonimärgituse rajamine, hoonete renoveerimine ja seadmete uuendamine.

Intervjuus Jõgeva Maavalitsuse esindajaga selgus, et Peipsi ääres tervikuna on puudu tankimiskohtadest ning palju probleeme tekitab ebaseaduslik kalapüük. Lisaks oleks vajalik paljudesse väiksematesse kohtadesse rajada kvaliteetsed slipid.

Kõik küsimustikule vastanud Peipsi kalanduspiirkonna sadamad on perioodil 2007-2013 saanud toetust ka Euroopa Kalandusfondist, neist kõige rohkem Räpina sadam, ca 383 470 €. Samuti on 2008. aastal MTÜ Peipsi Kalanduspiirkonna Arendajate Kogu saanud toetust Euroopa Kalandusfondist meetme 4.1. „Kalanduspiirkondade säästev areng“ raames summas 243 366 eurot.

Küsimustikule vastanud sadamatest on Kolkja, Mehikoorma, Omedu kalasadam, Rannapungerja ja Räpina sadam ja nendes planeeritavad arendused piirkonna sadamate võrgustiku seisukohalt olulised.

Pärnumaa kalanduspiirkond

Pärnumaa arengukavad

Vastavalt Pärnumaa 2030+ arengustrateegia⁷⁶ täitmisele on väikesadamate kett väljaehitamisel piki Pärnu lahe rannikut. Positiivse tõuke saarte arengule on andnud Kihnu, Manija ja Munalaiu reisiparvlaevasadamate väljaehitamine.

Sadamaid puudutava positiivse arengustsenaariumina on välja toodud, et kõik maakonna sadamad ja sildumiskohad on korrastatud. Võimalik on vastu võtta nii parvlaevu, jahte kui väikelaevu. Lisaks Pärnu, Munalaiu ja saarte sadamatele on aktiivses kasutuses ka Tõstamaa, Häädemeeste, Liu, Tahkuranna, kuid ka mitmed väike- ning paadisadamad Pärnu jõel. Tehnilise infrastruktuuri eesmärgi all on esitatud, et igasse mereäärsesse valda on ehitatud vähemalt üks kaasaegne väikesadam. Pärnu Maavalitsuse sõnul toimub kohaliku kalanduse tegevusgrupiga väga tihe koostöö ning kalanduspiirkonna strateegia on kooskõlas maakonna arengudokumentidega.

Koostamisel on uus maakonna arengukava. Maakonna arengustrateegia tegevuskava on jaotatud erinevatesse valdkondades ja kindlasti on turismi valdkond üksikasjalikumalt kirjeldatud. Samuti on valmimas piiriülene Pärnu mereala planeering.

Pärnumaa kalanduspiirkonna strateegia

Vastavalt Liivi Lahe kalanduspiirkonna arengustrateegiale⁷⁷ on Liivi laht, mille hulka kuulub ka Pärnu laht, suurima püügimahuga rannakalanduse piirkonnad Eestis. Pärnumaa väikesadamate peamiseks probleemiks on nende halb tehniline infrastruktuuriline seisukord, mille tulemusena kalandussektori tegevus on hääbumas ning tugevalt kallutatud turismi suunas. Sadamaala on paljudes sadamates jaotunud mitme omaniku vahel, mis raskendab investeringute tegemist sadama infrastruktuuri.

Kalanduspiirkonna strateegia on koostatud arvestades riiklikke, maakondlikke ja piirkondlikke arengudokumente. Tegevuspiirkonna omavalitsuste arengudokumentides on kajastatud kalandusega seonduvat küllaltki hästi. Osaliselt on arengudokumendid vananenud ning vajavad uuendamist. Vähe on kajastatud omavalitsuste arengukavades kala- või rannikuturismi, mis on üks kasutamata võimalustest Pärnumaa tegevuspiirkonnas.

Pärnumaa kalanduspiirkonna sadamad on jaotatud esmase tähtsusega ehk prioriteetseteks (tulevikus kalalogistika keskused), milledest on moodustatud järgnev kalalogistikakeskuste pingerida: Võiste, Vana-Sauga, Liu, Lindi, Lao, Kihnu Suaru sadam ja Jaagupi. Piirkonna prioriteetseimate sadamate väljavalimisel lähtuti püügipiirkonna asukohast, infrastruktuuri olemasolust, kommunikatsioonide olemasolust, tööjõu olemasolust piirkonnas, ühistu olemasolust ja omafinantseeringu tagamise võimalusest.

Teise gruppi kuuluvad sadamad ja randumiskohad, kus arendatakse välja kaasaegsed kala vastuvõtu võimalused koos esmakäitlemisega järgmistes kohtades: Sigatsuaru, Manija sadam, Tõlli sadam, Värati sadam, Ermistu sadam, Peerni sadam, Juheta, Raeküla sadam, Suurna sadam, Rannametsa sadam, Võidu sadam ja Treimani sadam. Kolmandasse gruppi kuuluvad sadamad ja lossimiskohad (võivad olla ka I ja II grupis), mis arendatakse välja multifunktsionaalsetena ja kus on ka kõik kohad harrastusalustele.

Esmakäitlemiskeskustena nähakse Võiste, Liu, Vana-Sauga sadamaid. Nendesse sadamatesse on vajalik soetada kala otseturustamiseks vajalikud seadmed ja ehitada sobilik keskkond.

⁷⁶ Arengustrateegia Pärnumaa 2030+ (2010) – (<http://pol.parnumaa.ee/files/170.pdf>)

⁷⁷ MTÜ Liivi Lahe Kalanduskogu tegevuspiirkonna arengustrateegia aastani 2016 (2009)

Pärnumaa tegevuspiirkonna kalatöötlemise ja turustamise ettevõtete põhitegevusalad on nii nagu kogu Eesti kalatöötlemises kala külmutamine, fileerimine, preserve ning valmistoidu tootmine. 2009. aasta seisuga oli tegevuspiirkonnas registreeritud 17 kalakäitlemise ettevõtet.

Koostamisel on uus tegevuspiirkonna strateegia, milles saavad olema kajastatud põhimõtteliselt samad suunad, mis hetkel kehtivas arengustrateegias ehk jätkatakse olemasolevas strateegias kajastatud prioriteetidega. Euroopa Liidu finantsvahendite kaasamine loob võimaluse jätkuvalt parandada infrastruktuuri, luua piirkonnas toimivate kalasadamate võrgustikku ning tagada haritud kalurkonna ja oskustööjõu olemasolu. Tegevuste mitmekesistamise teel taastatakse pikaajalised traditsioonid ja töötatakse välja erinevad kalandustooted kalandussektoris. Kala logistikakeskuste väljaarendamine võimaldab välja töötada kala turulogistika ja tekitada tömbekeskused. Tegevuspiirkonnas on otstarbekas välja arendada vähemalt seitse kalalogistika (lossimiskoha) keskust, kus on olemas kõik võimalused tagamaks kala kvaliteeti.

- Kalanduskogu tegevuspiirkonna arengustrateegiale vastavalt on aastani 2013 visioon järgmine: Pärnumaa rannaelu on aastaks 2013 muudetud atraktiivseks ja jätkusuutlikuks, piirkonna ettevõtted pakuvad erinevaid teenuseid nii kohalikule elanikule kui turistile.
- Kalanduskogu tegevuspiirkonna missioon: Pärnumaa prioriteetsed kalasadamad on kõikidele EL nõuetele vastavad ja kalandus on endiselt jätkusuutlik. Rannakalanduses on tipp tehnoloogia kaasamisega käsitsitöö muutunud minimaalseks tagades kvaliteetse lõpp-produkti.
- Kalanduskogu tegevuspiirkonna arengustrateegiale vastavalt on peamisteks tegevussuundadeks kalasadamate ja lossimiskohtade uuendamine ja renoveerimine, kala- või vesiviljelustoodete töötlemine ja otseturustamine, kalandusega seotud turismi arendamine ja rannakülade taaselustamine, tegevuste mitmekesistamine, koolitustegevused.

Uue strateegia koostamisel võetakse aluseks maakonna ja valdade planeeringud ning koostatav Pärnu mereala planeering.

Küsimustikule vastanud Pärnumaa kalanduspiirkonna sadamad

Jaagupi

1. Hetkeolukord

Jaagupi sadam asub Penu külas, Häädemeeste vallas. Sadam kuulub Häädemeeste Vallavalitsusele, mis on samaaegselt ka sadamapidajaks. Sadam on registreeritud rannapüügi sadamana. Sadamaala suuruseks on 56 700 m², akvatooriumil 26 000 m² ja sügavuseks on 2 m. Sadamas olevate sildumiskohtade arvu ning muude sildumise tingimuste kohta ankeet vastuseid ei anna. Sadamaregistri andmetel on sadamat külastava aluse maksimaalseks pikkuseks 12 m, laiuseks 4 m ja süviseks 1 m. Sadamas on võimalik sildumine alustel maksimaalse pikkusega kuni 10 m, laiusega kuni 4 m ja süvisega kuni 2 m. Kutselise kalapüügiga tegelejate arv on sadamas 10, püügiloale on kantud 25 kalurit ja harrastuskalurite arv on hinnanguliselt 50 kalurit.

Sadamateenused

Sadamas ei osutata teenuseid.

Sadamatasud

Sadamatasusid ei koguta.

Sadamasse ligipääs

Sadamasse viib mustkattega maantee. Meritsi sissesõiduks tuleb kasutada kanalit, mis külgedelt on kaitstud graniitkividest muulidega. Nendest ühe pikkuseks on 400 m ja teisel 250 m. Kordussüvendused on vajalikud igal aastal.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Sadamas on olemas kaks kaid, kaks lainemurdjat-muuli ja sissesõiduks kasutatav maanteelõik. Sadamas puuduvad vajalikud rajatised ja põhiseadmed. Kai nr 1 on betoonist ja ehitatud perioodil 1984-1993. Kai olukord on rahuldav, kuid sadama pidaja soovib seda renoveerida ja leida investeeringuid. Samal aastal ehitatud betoonkai nr 2 on renoveeritud 2013. aasta järel heas seisukorras ning omab kasutusluba. Graniitkividest lainemurdjate ehitusaastad on 1984-1993 ja nendest üks on rahuldavas seisukorras ning investeeringuid ei vaja, seevastu teine on küll rahuldavas konditsioonis, kuid vajab renoveerimist. Väga heas seisukorras tee on renoveeritud 2013. aastal ja kaetud asfaltbetoonkattega.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Viimase kolme aasta jooksul on investeeritud kai ja tee remonti.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) ja EAS-i kodulehel (www.eas.ee) avaldatud andmebaaside järgi ei ole Jaagupi sadam perioodil 2007-2013 toetuseid saanud.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam ei paku tasulisi sadamateenuseid, siis vastavalt Sadamaseadusele ei pea olema täidetud veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõuded.

Kuna sadama rajatised (v.a renoveeritud kai ja tee) on ehitatud enne hetkel kehtivat Ehitusseadust, siis seetõttu puudub ka rajatistel kasutusluba. On vajalik teha analüüs olemasolevate renoveerimist mitte vajavate objektide suhtes, et taotleda kasutusloa välja andmist.

3. Investeeringuvajadused

Sadama investeeringuvajadused on järgmised:

- kai nr 1 renoveerimine 100 000 eurot,
- sadama töötamiseks vajalike põhiseadmete soetamine 500 000 eurot,
- lainemurdja nr 2 renoveerimine 200 000 eurot.

Lisaks sellele on investeerimiskavas perioodil 2014-2020 ette nähtud 700 000 eurot. Arvestades selle sadama praegust seisukorda võib sadama „ellu jäämiseks“ lugeda kulutusi realistlikeks.

Meie hinnangul on sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud alljärgnevad.

Tabel 32 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud ⁷⁸ Jaagupi sadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	178 500
Keskkonnakaitse nõuded	16 500

4. Arenguplaanid

Andmeid tulevikus lisatavate teenuste kohta ei ole esitatud. Kohalikke koostööpartnereid ja sadama arendamisel esinevaid takistusi ei ole välja toodud.

Sadama arenguplaane toetavad alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Häädemeeste vallas asuv puhkepiirkond Kablist Treimanini on üks tuntumaid ja populaarsemaid suvitus- ja rannapuhkusepaiku Pärnumaal, kus on palju erinevaid piknikupaiku, laste mänguväljakuid ning

⁷⁸ Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

suvekohvikuid. Häädemeeste vallas asuvad ka rahvusvahelist tähelepanu ja kaitset pälvinud Luitemaa ja Nigula looduskaitsealad, erinevad matka- ja õpperajad ning Häädemeeste muuseum. Häädemeeste vallas on ca kaheksa majutusettevõtet. Majutusvõimaluste olemasolu tegevuspiirkonnas annab turistidele võimaluse piirkonda pikemaks ajaks peatuma jääda.

Puhkemajanduse arenguks on koostatud Rannametsa-Soometsa LKA turismikorralduskava ja RMK Pärnu-Ikla puhkeala kasutus-korralduskava. Häädemeeste piirkonnas on pikaajalised traditsioonid laevaehituses.

Turismivaldkondadest on rannaalal perspektiivsed:

- Tegevustele orienteeritud turism – puhas loodus meelitab turiste harrastama oma meelistegevust. Siia alla kuuluvad jahi-, kalastus-, jalgratta-, ratsutamise jt turism;
- Mereturism – siia alla kuuluvad nii laeva-, paadi-, kui jahiturism. Trendiks on ka matkamine meresüstaga.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam ning saanud ka toetust. Kehtiva Pärnu arengustrateegia järgi on eesmärgiks, et igasse mereäärsesse valda on ehitatud vähemalt üks kaasaegne väikesadam. Kalanduspiirkonna strateegias on Jaagupi kaardistatud prioriteetseimate sadamate gruppi, mida soovitakse välja arendada kalalogistika keskuseks, kus arendatakse välja esmatöötlemiseks ja esmaturustamiseks vajalikud tingimused, mis tagavad kalurkonnale võimaluse alustada ise otseturustustegevusega ja kala töötlemisega. Arendusdokumentide auditi ⁷⁹järgi peaks Jaagupist kujunema munitsipaalomandis olev kala-, jahi- ja piirivalve sadam. Jaagupi sadam on lülitatud ka Põhja-Liivi sadamate arenguprogrammi. Sadam on piirkonna tervikliku arengu seisukohalt väga oluline arvestades rannakülade elulaadi ja traditsioone.

Häädemeeste valla arengukavas aastateks 2014-2020⁸⁰ on välja toodud, et Jaagupi ja Treimani sadamate väljaarendamist, eelkõige mereturismi (jahtlaevasid) silmas pidades, on käsitletud Põhja-Liivimaa ühises jahisadamate strateegias (INTERREG, 2006.a.). Samas on perspektiivne Häädemeeste valla väikesadamate polüfunktsionaalne kasutamine nii kalanduse kui ka mereturismi otstarbel. Valla arengukavas tuuakse välja, et turismi arendamiseks tulevikus on vajalik väikesadamate arendamine sh Jaagupi sadama väljaarendamine jahi- ja kalasadamana. Rannaalade sadamate arendamise aluseks on ka Ainaži, Salacgriva ja Jaagupi jahisadamate arengustrateegia.

Looduslikud tingimused

Sadam on avatud läänetuultele ja tormilained sadamas on pigem ohtlikud. Ehkki piirkonnas on süvendustehnika olemas, on sadama jaoks tõenäoliselt koormav iga-aastane laevatee süvendamine. Tõenäoliselt oleks mõistlik enne suuremat investeerimist süvendustöösse investeerida settetranspordi alasesse uurimistöösse. Ilmselt oleks võimalik süvendusväli pikendada 3-4 aasta peale.

Jaagupi sadam asub Natura 2000 alale lähemal kui 5 km. Enamus Natura 2000 ala läheduses asuvatest sadamatest asuvad tegelikult Natura alal, ainult sadama kinnistu ja akvatoorium ei ole ala sisse arvestatud. Seetõttu eeldab igasugune sadama arendus keskkonnamõjude ja Natura ala hindamist, mis sõltub suurel määral Natura ala valitseja otsusest. Sellest tulenevalt on sadama arendusplaane tehes mõistlik arvestada täiendava aja ja rahalise kuluga.

Meie hinnangul on sadama edasine arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt võimalik.

Hinnang

Meie hinnangul on sadama pidaja edasised plaanid kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega.

⁷⁹ Pärnumaa kalanduspiirkonna arendusdokumentide audit (2008)

⁸⁰ Häädemeeste valla arengukava aastateks 2014-2020 (2014)

Sadama arendamise olulisemate argumentidena on turismiettevõtluse ja vaatamisväärsuste olemasolu. Jaagupi sadama lähiala on olulise puhkemajandusliku potentsiaaliga, mis võimaldab integreerida erinevaid tegevusi ja funktsioone. Jaagupi on multifunktsionaalne sadam. Prioriteetsete investeeringuobjektide all on välja toodud Jaagupi sadama edasine arendamine – kaid lõbusõidu-, pääste- ja järelvalvelaevade (päästeameti, veepolitsei ja keskkonnainspektsiooni alustele). Selleks, et sadamas saaks tulevikus ka turismialuseid vastu võtta, on vajalik muulid pikemaks ehitada. Seega on Jaagupi sadama edasine arendamine kooskõlas piirkonna arengudokumentidega.

Sadama tegutsemine on paljudele selles piirkonnas elavatele kaluritele äärmiselt elutähtis ja sadama pidajal on konkreetne suund sadama säilitamisele. Esitatud renoveerimist vajavate rajatiste nimekiri tundub selge ja sadama arendamine on kindlasti mõistlik. Lisaks asub sadam suvituse ja turismiga seotud alal, kus värske kalandustoodete olemasolu on teretulnud. Sadama arenguplaan vastab kalanduspiirkonna strateegiale.

Jaagupi sadama edasi arendamine oleks reaalselt teostatav, kui osutatavate teenuste eest hakatakse küsima ka sadamatasusid ning leitakse sadama arendamiseks piisavalt finantsvahendeid. Selleks tuleb sadam viia vastavusse Sadamaseaduses kehtestatud nõuetega.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid ei ole PRIA kodulehe andmetel Jaagupi sadam seni saanud.

Juheta

1. Hetkeolukord

Juheta sadam asub Saulepa külas, Audru vallas. Sadam kuulub Audru Vallavalitsusele, sadama pidajaks on aga MTÜ Saulepa Sadam. Omaniku ja pidaja vahelised suhted on reguleeritud hoonestusõiguse lepinguga. Sadamaregistri andmetel on sadama pidajaks aga Audru Vallavalitsus. Sadam on registreeritud rannapüügi sadamana. Sadamaala suuruseks on 10 955 m², akvatooriumil 26 000 m² ja sügavuseks 2 m. Sadamas olevate poordiga sildumiskohtade arv on 10, külalisalustele on olemas kolm kohta, kuid sildumiskohti oleks enam vaja. Sadamasse pääsevad alused maksimaalse pikkusega kuni 10 m, laiusega 2 m ja süvisega kuni 5 m. Sadamaregistri andmetel on sadamat külastava aluse maksimaalseks pikkuseks 12 m, laiuseks 4 m ja süviseks 1 m. Kutselise kalapüügiga tegelejate arv on sadamas 11, harrastuskalurite arv on hinnanguliselt 11.

Sadamateenused

Sadamas osutatavad teenused on: aluste sildumise võimaldamine, kalandustoodete lossimine, aluste vette tõstmine ja veeskamine.

Sadamatasud

Sadamatasud on sildumise-kaitasu alustele pikkusega kuni 10 m ning aluste hooajalise hoidmise eest.

Sadamasse ligipääs

Sadamasse toob kruusakattega tee. Meritsi sissesõidu kohta andmed puuduvad, on ainult teada, et sissesõidu kindlustamiseks vajalikud kordussüvendused on iga 2-3 aasta järel.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Sadamas on olemas kaks kuuri ja kai. Mõlemad kuurid on ehitatud puidust 2012. aastal ja on väga heas olukorras ja nendes hoitakse kalastusvahendeid. Ka kai on ehitatud samal aastal puidust ja on heas olukorras, kuid vajab renoveerimist. Kõigil kolmel rajatisel on kasutusload. Tehnovõrkudest on olemas 2013. aastal ehitatud väga heas korras kasutusloaga elektrisüsteem. Põhiseadmed puuduvad täielikult.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Viimase kolme aasta jooksul on ehitatud kaks kuuri ja kai.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) avaldatud andmebaasi järgi on Juheta sadama pidajale MTÜ-le Saulepa Sadam määratud järgmised toetused:

- 2010. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” neljandas taotlusvoorus paadikuuride ehitamiseks, erinevate rajatiste ehitamiseks ja taotlusdokumentide koostamiseks summas 90 491,79 €.
- 2012. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” esimeses taotlusvoorus väikesadama elektrivõrguga liitumiseks summas 2 746 €.

Meie hinnangul on PRIA andmebaasi alusel perioodil 2007-2013 Juheta sadama toetused kokku 93 238 €.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam pakub tasuta sadamateenuseid, siis vastavalt Sadamaseadusele peab sadam täitma veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõudeid. Vastavalt sadama esindaja vastustele ei täida sadam ühtegi veeliikluse ohutuse nõuet ega ka keskkonnakaitse nõuet. Ehkki sadamat külastades on reaalselt prügi ära andmise ja sorteerimise võimalus.

Kõik praegu sadamas olevad rajatised vastavad Ehitusseaduse nõuetele.

Pöörame tähelepanu asjaolule, et maismaal on sadamasse pääsemiseks ligipääs kruusakattega teed pidi. Kalandustoodete mahalaadimis- ja lossimisala peab olema kaetud pinnakattematerjaliga, mis välistab kalandustoodete saastumise pinnasest tuleneda võiva saastega. Sadamakai puudumise korral võib mahalaadimistoiminguid teostada ka puidust paadisilla ääres tingimustel, et kalandustooted ei saa saastatud lendleva liiva ja muu lenduva tolmuuga.

3. Investeeringuvajadused

Sadamas on plaanitud järgmised investeeringud:

- kai renoveerimine 50 000 eurot. L
- keskkonna- ja tervisekaitse nõuete täitmiseks vajalikud investeeringud ning aluste sissesõidu kanali süvendamiseks 80 000 eurot.

Täiendavad investeeringud tagavad suurema süvisega paatide juurdepääsu kaile. Investeeringud loodetakse katta omavahendite ja kalandusfondi toetuste kaasabil. Paraku ei kajasta investeerimisplaanid sadama Sadamaseaduses sätestatud veeliiklusohutuse nõuetele vastavusse viimist.

Meie hinnangul on sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud alljärgnevad.

Tabel 33 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud ⁸¹ Juheta sadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	86 500
Keskkonnakaitse nõuded	20 000

4. Arenguplaanid

Tulevikus soovib sadam lisaks olemasolevatele teenustele pakkuda järgmist:

- Veesõiduki sildumise võimaldamine;
- Kalandustoodete ladustamine, külmutusvõimalused ja otseturustamine;
- Maaletoodud kala kaalumine;
- Veega varustamine;
- Seadmete hoiustamine;
- Paatide vettetõstmine/väljatõstmine;

⁸¹ Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

- Laevaheitmete ja mereprügi vastuvõtt;
- Pääste- ja tuletõrjevahendid;
- Tehniline abi/merepääste;
- Elekter kail;
- Joogivesi sadamas;
- Tualetid;
- Paadi hoiustamine talvel;
- Paadi lukustamise teenus;
- Grillimiskohad.

Kohalike koostööpartneritena on välja toodud kohalik omavalitsus

Sadama arenguplaane toetavad alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Audru valla tuntumateks vaatamisväärsusteks on ilmselt üks paremini säilinud mõisakomplekse Audru mõis, häärber ja Audru park ripsildadega. Samuti asub vallas ka Kuld Lõvi trahter, mis on kujukas näide 19. sajandi esimese poole kõrtsiarhitektuurist. Audru vallas korraldatakse ka mitmeid erinevaid üritusi, millest tuntuim on ilmselt Eesti Linetantsu Festival ning Lavassaares asuv muuseumraudtee on oma auruvedurite vagunite väljapanekuga suurim Balti riikides ja üks suurimaid Euroopas

Loodusobjektidest on Audru vallas tähtsamateks vaatamisväärsusteks looduskaunid puhkealad, Rahvusvahelise tähtsusega linnuala on Nätsi-Võlla raba, Lindi looduskaitseala ning kogu Valgeranna ümbrus koos seikluspargi ning Valgeranna golfiväljakuga. Audru vallas asub ka palju erinevaid puhkemajasid, hosteleid, külalistemajasid jt majutusasutusi.

Audru vallas on ca 10 majutusettevõtet. Majutusvõimaluste olemasolu tegevuspiirkonnas annab turistidele võimaluse piirkonda pikemaks ajaks peatuma jääda.

Rand ja meri pakuvad mitmeid võimalusi nii puhkuse veetmiseks kui ka ettevõtluse arendamiseks. Linnud kasutavad kevad- ja sügisrändel puhkepaigana omal ajal rajatud poldrit ning Audru roostikku.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam ja saanud ka toetust. Kehtiva Pärnu arengustrateegia järgi on eesmärgiks, et igasse mereäärsele valda on ehitatud vähemalt üks kaasaegne väikesadam. Kalanduspiirkonna strateegias on Juheta kaardistatud teise sadamate gruppi, kus soovitakse välja arendada kaasaegsed kala vastuvõtu võimalused koos esmakäitlemisega. Arendusdokumentide järgi peaks Juhetas arendama lossimis- ja randumiskohti ning parendama kala vastuvõtutingimusi. Sadam on piirkonna tervikliku arengu seisukohalt väga oluline arvestades rannakülade elulaadi ja traditsioone.

Audru valla arengukava aastateks 2012-2025 toob välja⁸², et vald toetab väikesadamate ja muude vaba aja veetmise võimaluste väljaarendamist, mis loob eelduse ja toetab tihedamalt elanike lõimumist. Seega on Juheta sadama edasine arendamine kooskõlas piirkonna arengudokumentidega.

Looduslikud tingimused

Looduslikud olud sadama arenguks on kõik, v.a liivade liikumine kanalis, normaalsed. Samuti ei tee raskusi võimalike tehniliste probleemide lahendamine.

Kuna sadam asub Natura 2000 alal, siis eeldab igasugune sadama arendus keskkonnamõjude ja Natura ala hindamist, mis sõltub suurel määral Natura ala valitseja otsusest. Sellest tulenevalt on sadama arendusplaan tehes mõistlik arvestada täiendava aja ja rahalise kuluga.

⁸² Audru valla arengukava aastateks 2012-2025 (2012).

Meie hinnangul on sadama edasine arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt mõistlik ja võimalik.

Hinnang

Meie hinnangul on sadama pidaja edasised plaanid kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega.

Oma arenduskava sadamal puudub, kuid kavandatavad tööd kajastuvad valla, maakonna ja kalanduspiirkonna strateegias. Sadama poolt kavandatu vastab kalanduspiirkonna strateegiale. Sadama arendamine tagab vallaelanikele juurdepääsu merele. Sadama arendamisel nähakse peamise takistusena finantsvahendite puudust.

Juheta sadama edasi arendamine oleks reaalselt teostatav, kui leitakse sadama arendamiseks piisavalt finantsvahendeid ja sadam viiakse vastavusse Sadamaseaduses kehtestatud nõuetega.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid on Juheta sadam seni saanud peamiselt investeringuteks infrastruktuuri.

Kihnu (Suaru)

1. Hetkeolukord

Kihnu (Suaru) sadam asub saare idarannikul Suaru ninal Lemsi külas, Kihnu vallas. Lisaks Kihnu (Suaru) sadamale on Kihnus veel lautrid ehk looduslikud randumiskohad paatidele. Neist olulisemad on Sigatsuaru (kavas arendada välja väikesadamaks), Suarõninä, Silmininä, Laobaninä, Külaaluse ja Pitkänä.

Kihnu sadamal on Pärnu Maavalitsusest saadud info kohaselt kolm peremeest: Saarte Liinid AS, sadama keskel asub Kihnu Vallavalitsusele kuuluv kai, sadama tagumine osa kuulub kaluritele. Saarte Liinid AS oma kaidel kalasadama tegevuse arendamist ei plaani. Küsimustikule vastas Kihnu Vallavalitsuse esindaja, kes vastas Kihnu sadama Vallavalitsusele kuuluva kai osas, kus ta on ka sadama pidajaks. Seni registreerimata munitsipaalomandis sadamat hakatakse registreerima rannapüügi sadamana. Sadamaala suuruseks on 3 950 m², ja sügavuseks 4 m. Sadamas on viis poordiga sildumiskohta ja sadamas on võimalik sildumine alustel maksimaalse pikkusega kuni 24 m, laiusega 4 m ja süvisega kuni 3 m. Kihnu sadamast toimub parvlaevaühendus Munalaiu ja Pärnu sadamaga. Kutselise kalapüügi tegelejate arv on sadamas 30, püügiloale on kantud 20 kalurit ja harrastuskalurite arv on hinnanguliselt 10 kalurit. Ühele ettevõttele on välja antud kalalaeva püügiluba.

Sadamateenused

Sadamas osutatavad teenused on järgmised: aluste sildumise võimaldamine, aluste lastimine ja lossimine, kalandustoodete lossimine, veega varustamine, aluste hoidmine suvel ja talvel, seadmete hoiustamine, kütuse ja määrdeainetega varustamine, aluste ühendamise kaldal asuvate energia ja sidesüsteemidega, elekter sadamas ja kail, varustamine joogiveega, tualeti kasutamine, pesemisvõimalused ning slipi kasutamine. Lisaks veel sadamaala ja kaide valgustus, infotahvel vajalike teadetega ja ohutustulp. Sadamas on tagatud ka navigatsioonimärgistus ja akvatooriumi ja sissesõidutee sügavusandmed.

Sadamatasud

Sadamatasusid ei koguta.

Sadamasse ligipääs

Sadamasse viib mustkattega tee. Vett mööda sissesõidu kohta on teada vaid kordussüvenduste vajadus 5 - 10 aastase intervalliga.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Sadamas on olemas 1995. aastal ehitatud rahuldavas olukorras sadamahoone, milles asuvad olmeruumid ja dušš. Sadamahoone on ehitatud puidust ja sellel on olemas kasutusluba. Kala vastuvõtu hoones paikneb külmhoone, mille ehitusaasta ei ole teada, kuid on ikkagi sellest hoolimata heas korras, ka sellel rajatisel on kasutusluba. Üks kahest kaist sai põhjaliku renoveerimise 2013. aastal, on ehitatud kividest ja

betoonist, rahuldavas olukorras ja vajab täiendavat renoveerimist. Betoonist ehitatud kai nr 2 on renoveeritud samuti 2013. aastal. Selle seisukord on rahuldav ja vajab samuti renoveerimist. Vastavate projektide ettevalmistamiseks on tehtud ehitusgeoloogilised- ja hüdrograafilised uuringud, süvendus ja kaadamistööde projekt, on olemas projekti ekspertiis ja kooskõlastused. Kasutusloaga tee on rahuldavas seisukorras, kuid vajab renoveerimist. Muu ehitis, mis on arvatavasti puitkonstruktsioonist kasutuskõlbmatu kai, vajab investeerimist. Tehnosüsteemidest on elektri-, side-, veevarustuse ja kanalisatsioonisüsteemidest osa vastset renoveeritud, osa varem ehitatud, kuid vajavad kõik renoveerimist. Põhiseadmed sadamas puuduvad.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Viimase kolme aasta jooksul on investeeritud kahe kai ehitusse ja vee- ja kanalisatsioonisüsteemi ehitusse. Investeeringud finantseeriti omavahenditest ja toetustest Euroopa Kalandusfondist ja EAS-st.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) avaldatud andmebaasi järgi on Kihnu (Suaru) sadama omanikule Kihnu Vallavalitsusele määratud järgmised toetused:

- 2013. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” esimeses taotlusvoorus lossimiskai renoveerimiseks summas 223 691 €.

Lisaks on EAS-i andmebaasi järgi Kihnu Vallavalitsus saanud järgmiseid toetuseid:

- 2007. aastal EAS-st Kihnu regionaalarengu programmi raames rahvusvahelise väikelaeva kursuse korraldamiseks summas 977,85 €.
- 2010. aastal EAS-st Kihnu regionaalarengu programmi raames Kihnu sadama puurkaevu soetamiseks summas 10 864,98 €.
- 2012. aastal EAS-st Väikesaarte programmi raames Kihnu Suaru sadama rekonstrueerimisprojekti koostamiseks summas 34 000 €.
- 2014. aastal EAS-st Väikesaarte programmi raames Kihnu Suaru tankla rajamiseks summas 129 106,06 €.

Meie hinnangul on PRIA ja EAS-i andmebaaside alusel perioodil 2007-2013 Kihnu (Suaru) sadama toetused kokku 398 640 €.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam ei paku tasulisi sadamateenuseid, siis vastavalt Sadamaseadusele ei pea olema täidetud veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõuded. Navigatsioonimärgistus ja akvatooriumi ning sisesõidutee sügavusandmed on tagatud. Olemas on ka reostustõrjeplaan ning sadam on varustatud reostuse lokaliseerimiseks ja likvideerimiseks vajalike tehniliste vahenditega.

Kasutusloaga rajatistel on Ehitusseaduse nõuded täidetud. Renoveeritavate objektide projekteerimiseks tehtud eeltööd näitavad, et kui nende ehitamisel on projektidest kinni peetud, on ka Ehitusseaduse nõuded täidetud. Olemasolevate renoveerimist mitte vajavate objektide kohta on vaja teha analüüs, et selgitada puudused, mis takistavad kasutusloa välja andmist.

3. Investeeringuvajadused

Sadama renoveerimiseks vajalikud investeeringud on planeeritud järgmistena:

- tee ehituseks 150 000 eurot,
- „muu ehitus“ 380 000 eurot,
- tehnosüsteemid 90 000 eurot,
- kaidele nr 1 ja nr 2 vastavalt 200 000 eurot ja 150 000 eurot.

- kaide ja juurdepääsutee ning tehnosüsteemide renoveerimine 1,02 mln eurot.

Planeeritud investeeringuid soovitakse finantseerida nii omavahenditest kui ka toetustes Euroopa Kalandusfondist ja EAS-st.

Meie hinnangul on sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud alljärgnevad.

Tabel 34 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud ⁸³ Kihnu (Suaru) sadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	120 000
Keskkonnakaitse nõuded	18 000

4. Arenguplaanid

Tulevikus soovib sadam lisaks olemasolevatele teenustele pakkuda järgmist:

- Veesõiduki sildumise võimaldamine;
- Veesõiduki lastimine ja lossimine;
- Veesõiduki sadamasse sisenemise, sadamas seismise ja sadamast lahkumise korraldus.
- Kalandustoodete lossimine, ladustamine, esmakokkuost, töötlemine ja otseturustamine;
- Maaletoodud kala kaalumise;
- Kütuse ja määrdeainetega varustamine;
- Veega varustamine;
- Veesõiduki ühendamine side-, energia- ja muude kaldasüsteemidega;
- Seadmete hoiustamine;
- Paatide vettetõstmine/väljatõstmine;
- Laevaheitmete, lastijäätmete ja mereprügi vastuvõtt;
- Septiktanki tühjendamise võimalus;
- Seadmete remondi- ja hooldustööd;
- Pääste- ja tuletõrjevahendid, esmaabivahendid;
- Tehniline abi/merepääste, ohutustulp;
- Elekter ja joogivesi sadamas ja kail; sadamaala ja kaide valgustus;
- Joogivesi sadamas;
- Tualetid ja pesemisvõimalus;
- Wifi;
- Infotahvel;
- Külaliskai jahtidele/väikelaeavadele;
- Väikepaatide slipiteenus;
- Paadi hoiustamine talvel ja suvel;
- Paadi lisavarustuse hoiustamine;
- Toitlustuskoht;
- Paadi- ja paadi lisavarustuse rent ning remont ja hooldus;
- Kalagiid;
- Päästevahendite laenutus ja müük.

Sadamas asub külkhoone, kus on kala vastuvõtu ja hoiustamistingimused. Kihnu kaluritel on kala viimine paatidega mandrile ressursi- ja ajamahukas. Kohapealne kvaliteetne lossimisvõimekus aitab säilitada kohalikku elustiili ning tööhõivet. Paatide korralikud hoiustamistingimused aitavad kokku hoida varustuse remondilt. Toimiv, reisisadama kõrval asuv kalasadam on pilkupüüdev ka turistile, olles samas ka kalanduse visiitkaardiks üldisemalt.

Kohalike koostööpartneritena on välja toodud kohalik omavalitsus, Maavalitsus ja sadamas töötavad ettevõtted ja organisatsioonid.

⁸³ Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

Sadama arenguplaane toetavad alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

UNESCO on kandnud Kihnu pulmatseremoonia ja kultuuriruumi maailma vaimse ja suulise pärandi nimekirja. Sellega seoses on üks suuremaid vaatamisväärsusi Kihnu muuseum, kus võib leida kõike igapäevaelu puudutavad – tööriistu, rõivaid, käsitööd, mööblit ning samuti Kihnu tuntumaid elanikke tutvustava väljapanekuid ning Kihnu naivistide kunstiloomingut. Tuntumateks vaatamisväärsusteks on veel ka 1784. aastal ehitatud Kihnu kirik, mis on üks vähestest õigeusu kirikutest, mis on kohandatud selleks luterlikust sakraalhoonest, Kihnu kalmistu, kuhu on maetud kuulus Kihnu Jõnn, Kihnu tuletorn jms. Kihnu vallas asub ka erinevaid turismitalusid, kodumajutusasutusi, puhkemajasid jt majutusasutusi.

Turism on kujunenud Kihnu elanike peamiseks sissetulekuallikaks. Saarele korraldatakse grupiturismi väljasõite, mille raames tutvustatakse saare vaatamisväärsusi. Saare elanikud pakuvad giiditeenust ja mitmesuguste suveniiride, eriti käsitööesemete müüki. Suvel on turistidel võimalik ööbida turismitaludes ja kämpingutes. Suurenenud on välisturistide, s.h. jahtidega saabujate ja loodusturistide hulk. Kihnu on rikas kultuuritraditsioonide poolest. Kihnu saarel on hinnas käsitöö, kus rahvariie traditsioon on kandunud tänapäeva. Kihnu vallas on ca 12 majutusettevõtet, millele lisanduvad telkimise võimalused. Majutusvõimaluste olemasolu tegevuspiirkonnas annab turistidele võimaluse piirkonda pikemaks ajaks peatuma jääda.

Tõstamaa ranniku ja Kihnu saare vahele jääb Liivi lahe osa Kihnu väin, mis on rahvusvahelise tähtsusega lindude koondumispaik, rändepeatuse- ja puhkekoht. Rannikumeri on Euroopas ohustatud lindude pesitsusalaks.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam ja saanud ka toetust. Kehtiva Pärnu arengustrateegia järgi on eesmärgiks, et igasse mereäärsele valda on ehitatud vähemalt üks kaasaegne väikesadam. Kalanduspiirkonna strateegias on Kihnu (Suaru) kaardistatud prioriteetseimate sadamate gruppi, mida soovitakse välja arendada kalalogistika keskuseks, kus arendatakse välja esmatöötlemiseks ja esmaturustamiseks vajalikud tingimused, mis tagavad kalurkonnale võimaluse alustada ise otseturundustegevusega ja kala töötlemisega.

Kihnu sadam omab tähtsust saare mereväravana, olles reisiparvlaevaliini-, reisilaevaliini-, jahtlaevade, kalalaevade, piirivalvealuste jm sadam. Sadam on piirkonna tervikliku arengu seisukohalt väga oluline arvestades rannakülade elulaadi ja traditsioone. Kihnu valla kalurid kasutavad peamiselt kahte sadamat: Kihnu sadamat ja Sigatsuaru paadisadamat

Vastavalt Kihnu valla arengukavale 2012-2020⁸⁴ (2014) on 2007-2013 aastate jooksul teostatud Suaru sadamas järgmised tööd:

- Kehtestatud on sadama detailplaneering (2010);
- Projekteeritud ja rekonstrueeritud on Suaru sadama lossimiskai ning tankimiskai (2013 - 2014);
- Projekteeriti Suaru sadama tehnosüsteemid (2013);

Tulevikusuundumustest on olulisel kohal kalapüügitraditsioonide jätkumine ja tugevnemine. Kavas on taas tegelema hakata ka hülgepüügiiga. Selleks, et traditsiooniline kalapüük Kihnu saarel saaks jätkuda, on kavas toetada Kihnu saare elanikele seatud püügipiirangute vähendamist ning investeerida kalasadama ja lautrikohtade seisukorra parandamisse. Samuti on kavas suurendada kalurite omavahelist koostööd.

Valla arengukava kohaselt puudub Suaru sadamas sadamahoone ja tänapäevane sadama taristu. Sellest tulenevalt ei saa sadama kasutajate reisieelset ja –järgset teenindamist korraldada piisavalt hästi. Riigile kuulavas sadamaosas on vajalik rekonstrueerida muul ning ehitada sadama akvatooriumi kaitseks

⁸⁴ Kihnu valla arengukava 2012-2020 (2014)

lainemurdja. Vallale kuuluvas sadamaosas on vaja jätkata ehitusprojekti järgsete tööde elluviimist. Vallasadama see osa, mis on hõlmatud Vanakirikumäe detailplaneeringuga, tuleb lõpuni planeerida ning näha ette sildumiskohtade suurendamise võimalus. Sadamaala kavandamine ning väljaehitamine parandab oluliselt sadama väljanägemist ning pakutava sadamateenuse kvaliteeti. See tooks Kihnu tõenäoliselt tänasest rohkem turiste, sh väikelaevadel.

2013. aasta sügisest alustati Suaru sadama tankla- ja lossimiskai rekonstrueerimisega ning Jõujaam-Sadama tee all olevate kanalisatsiooni- ja veetrasside väljaehitamisega. Koostatud on ka tankla ning sadamahoone ehitusprojektid. Kalurite töötingimuste parandamiseks tuleb investeerida kalasadamasse (eelkõige lossimiskai mõistes) ja lautrikohtade korrastamisse (eelkõige Sigatsuaru väikesadama väljaehitamine). Suaru sadamaala väljaarendamine aitaks tõenäoliselt oluliselt elavdada kohalikku ettevõtlust.

Arengukavas välja toodud probleemid seoses Suaru sadamaga:

- Kalasadama ja lautrikohtade kehv seisukord;
- Suaru sadama-ala ei ole lõplikult välja arendatud – puudub korralik väikelaevade kai, akvatoorium on lainetusele avatud, puuduvad korralikud kala lossimistingimused, puuduvad kalurite paatide hoiustamis- ning hooldustingimused;
- Sadamahoone puudumine, puudulik sadama taristu;
- Sadamat ja saare keskust ühendav tee vajab ehitusprojekti kohaste tehnosüsteemide väljaehitamist ning teemaa tõstmist ja pindamist, et tagada normaalne ühendus sadama ja keskuse vahel.

Mitmekülgsel ettevõtluse eesmärgi saavutamiseks on ühe tegevusena märgitud Suaru sadama-ala arendamine vastavalt planeeringutele ja ehitusobjektidele. Eesmärkide hulka kuuluvad ka kaasaegse taristuga kalasadamate ja lautrikohtade korrastamine ning väljaehitamine. Turismiga seondult on tegevustena kirja pandud Suaru sadamas kai rekonstrueerimine ning sadama-alale kavandatud taristu väljaehitamine.

Täiendavalt on eraldi eesmärgina seatud kaasaegse sadama ja toetava taristu olemasoluks järgnevad tegevused:

- Nõuetele vastava bensiinijaama rajamine;
- Suaru sadama renoveerimine ja valla lautrikohtade korrastamine;
- Suaru sadamasse reisiterminali ehitamine;
- Suaru sadama lossimiskai kasutamiseks täiendava tehnika väljaehitamine/paigaldamine;
- Suaru sadama muuli rekonstrueerimine ja pikendamine, lainemurdja rajamine;
- Vajadusel Suaru sadama operaatori leidmine;
- Sadama-ala tasakaalustatud väljaarendamine, mis arvestab nii tööstuse kui puhkemajanduse huve;
- Kihnu Jõujaama-Sadama tee tehnotrasside rekonstrueerimine ja teekatendite väljaehitamine vastavalt ehitusprojektile;
- Sadamat ja saare keskust ühendava tee tehnosüsteemide väljaehitamine ning teemaa tõstmine ja pindamine.

Traditsiooniliselt on Kihnu saare põhiline sissetulekuallikas kalapüük. Jätkub kasvavalt huvi Kihnu saare omapärase looduse ja rahvuskultuuri vastu. Kalapüügiga tegelemine on paljudele sellel saarel elavatele kaluritele ajalooliselt välja kujunenud ainuvõimalik tegevus.

Looduslikud tingimused

Sadam on hästi kaitstud Kihnu sadama rajatiste poolt kõikidest ilmakaartest puhuva tuule poolt genereeritud lainetuse eest ning on kasutatav kogu jäävaba perioodi jooksul. Tormilained sadamat ei ohusta. Looduslikud tingimused selles juba olemasolevas sadamas on sadama arendamiseks soodsad.

Kuna sadam asub Natura 2000 alal, siis eeldab igasugune sadama arendus keskkonnamõjude ja Natura ala hindamist, mis sõltub suurel määral Natura ala valitseja otsusest. Sellest tulenevalt on sadama arendusplaane tehes mõistlik arvestada täiendava aja ja rahalise kuluga. Seega on Kihnu (Suaru) sadama edasine arendamine kooskõlas piirkonna arengudokumentidega.

Meie hinnangul on sadama edasine arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt mõistlik ja võimalik.

Hinnang

Meie hinnangul on sadama pidaja edasised plaanid kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega.

Meie hinnangul on sadama pidajal konkreetne suund sadama arendamiseks, mida näitab sihikindel suund sadama jätkuprojekteerimisel. Esitatud renoveerimist vajavate rajatiste nimekiri näitab, et arendamine toimub asjatundlikult. Kavandatav lisateenuste pakett soosib arendajaeesmärki arendada välja kvaliteetne ja nõuetekohane sadamateenus. Vastav detailplaneering on olemas. Arenguks ette nähtud tööd vastavad kindlasti kalanduspiirkonna strateegilisele plaanile. Planeeritud investeeringud aitavad arendada kvaliteetset ja nõuetekohast sadamateenust. Sadama arendamisel nähakse peamise takistusena finantsvahendite puudust.

Kihnu (Suaru) sadama edasi arendamine oleks reaalselt teostatav, kui osutatavate teenuste eest hakatakse küsima ka sadamatasusid ning leitakse sadama arendamiseks piisavalt finantsvahendeid. Selleks tuleb sadam viia vastavusse Sadamaseaduses kehtestatud nõuetega.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid on Kihnu (Suaru) sadam seni saanud ulatuslikult peamiselt investeeringuteks infrastruktuuri.

Lao

1. Hetkeolukord

Lao sadam asub Lao külas, Tõstamaa vallas. Eraomandis sadama omanikuks on AS Pärnu Laht, sadama pidajaks on MTÜ Peerni Sadamaarendus. Sadamaregistri andmetel on sadama pidajaks aga AS Pärnu Laht. Sadam on kantud Sadamaregistrisse. Sadamaregistri andmetel on sadamat külastava aluse maksimaalseks pikkuseks 20 m, laiuseks 4 m ja süviseks 1 m. Sadamaala suurus on 2 300 m² ja akvatoorium 500 m². Kai ääres on vee sügavuseks 1 m. Kai äärde mahub silduma poordiga viis alust. Seda peetakse piisavaks. Kutselise kalapüügi tegelejate arv on sadamas 15, lisaks kasutab sadamat hinnanguliselt 50 harrastuskalurit.

Sadamateenused

Sadamas osutatavate teenuste hulka kuuluvad: kalandustoodete lossimine ja esmakokkuost, veega varustamine. Sadamas on elekter, slipp, septiktanki tühjendamise võimalus ja vajalik päästevarusus.

Sadamatasud

Sadamatasusid Lao sadamas ei koguta.

Sadamasse ligipääs

Sadamasse viib asfaltbetoonkattega tee. Merelt sissesõidu võimaluste kohta on teada vaid, et kordussüvendust on vaja teostada iga 10 aasta tagant.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Sadamas on 2010. aastal renoveeritud kasutusloaga kala vastuvõtuhoone. Sadamakai on puitkonstruktsioonist ja renoveeritud 2010. aastal. Kai kasutusloa kohta ei osata infot anda. Sadamasse toob 2005. aastal süvendatud ja hetkel heas korras olev laevatee. Teed ja platsid sadama territooriumil on heas korras, kuid kasutusloa olemasolu kohta info puudub. Elektri, vee ja kanalisatsioonitrassid on rekonstrueeritud 2000. aastatel ja on heas korras. Kasutusloa olemasolu kohta info puudub, kuid renoveerimisaasta alusel võib eeldada et need peaksid olemas olema. Sadamas on kaks kala pumpa, üks 1994. Aastast ja teine 2010. aastast ning 2010. aastal soetatud külmkamber. Kõik seadmed on heas korras.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Vastavalt ankeedile on ei ole sellel perioodil sadamasse investeeringuid tehtud.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) avaldatud andmebaasi järgi on Lao sadama pidajale MTÜ-le Peerni sadamaarendus määratud järgmised toetused:

- 2010. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” neljandas taotlusvoorus erinevate remontimistööde tegemiseks ning tõstuki ostmiseks (ja muud) summas 63 445,2 €.
- 2011. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” esimeses taotlusvoorus kaluritele ja kohalikele ettevõtjatele ning sisetarbijatele suunatud õppepäeva korraldamiseks Lao sadamas summas 6 248 €.
- 2011. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” teises taotlusvoorus erinevateks ostudeks ning paigaldus- ja renoveerimistööde tegemiseks summas 67 574 €.
- 2012. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” esimeses taotlusvoorus õppepäeva korraldamiseks summas 7 526 €.
- 2013. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” esimeses taotlusvoorus õppepäeva korraldamiseks summas 7 029 €.

PRIA andmebaasi alusel perioodil 2007-2013 Lao sadama toetused kokku 151 822 €.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam ei paku tasulisi sadamateenuseid, siis vastavalt Sadamaseadusele ei pea olema täidetud veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõuded.

Sadamas on enamustel rajatistel kasutusloa, kuid kail endal ilmselt seda ei ole. Tulevaste rekonstrueerimiste käigus on mõistlik load hankida. Arvestades arendaja poolseid kavatsusi, on veel puuduvate kasutuslubade saamiseni palju tööd ees. Rajatised, mille kohta oli öeldud, et kasutusloa kohta infot ei ole, tuleks viia tulevaste rekonstrueerimiste käigus vastavusse Ehitusseadusega.

3. Investeeringuvajadused

Vastavalt ankeedile ei ole sadamasse perioodil 2014-2020 investeeringuid planeeritud, küll aga võib sadama tegevusgrupi hinnangul vajada investeeringuid süvendustööd. Kuna Lao sadama lähedal asub Munalaiu sadam, siis ei ole otstarbeks Lao sadamasse väga palju täiendavaid investeeringuid teha, sest eelmisel perioodil teostati juba olulisimad.

Meie hinnangul on sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud alljärgnevad.

Tabel 35 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud ⁸⁵ Lao sadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	16 000
Keskkonnakaitse nõuded	18 000

4. Arenguplaanid

Tulevikus ei soovi sadam lisaks olemasolevatele teenustele midagi uut pakkuda.

Mingeid takistusi sadama arendamisel ei märgita. Sadama koostööpartnerina on välja toodud sadamas tegutsev ettevõtte.

Sadama arenguplaane toetavad alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

⁸⁵ Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Looduskaitse alustest vaatamisväärsustest on kindlasti huvitavamad meremärgid Kastna tammed, Vanapaganaga seotud Manija Kokkakivi, mõisate pargid, salapärane ning kauge Sorgu. Tõstamaa valla ainus asustatud saar Manilaid on kuulus ka oma kõre ehk juttuselg-kärnkonnaga.

Samuti on vallas hulgaliselt ajaloo-, arheoloogia- ja arhitektuuriobjekte: vallas on neli kirikut, Tõstamaa mõis kogu oma kompleksiga, Pootsi mõisa kompleks, Pootsi tuulik, mitmed kivikalmed, külakalmistud, ohvrikivid ning –puud. Majutusasutustest on Tõstamaa vallas esindatud turismitalu, puhkekülad, jahimaja, kalastustalu jt. Tõstamaa vallas on ca 12 majutusettevõtet. Majutusvõimaluste olemasolu tegevuspiirkonnas annab turistidele võimaluse piirkonda pikemaks ajaks peatuma jääda.

Üheks oluliseks vaatamisväärsuseks Pärnumaal on Torgu majakas. Lao piirkonnas toimub sügisel arvukas vee- ja maismaalindude läbiränne. Lao on eriti soodne paik röövlindude, tuviliste ja värvuliste sügisrände uurimiseks. Lao linnuvaatluspunktis on aastatel 1980-1999 rõngastatud üle 200 000 linnu.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam ja saanud ka toetust. Kehtiva Pärnu arengustrateegia järgi on eesmärgiks, et igasse mereäärsesse valda on ehitatud vähemalt üks kaasaegne väikesadam. Kalanduspiirkonna strateegias on Lao sadam kaardistatud prioriteetseimate sadamate gruppi, mida soovitakse välja arendada kalalogistika keskuseks, kus arendatakse välja esmatöötlemiseks ja esmaturustamiseks vajalikud tingimused, mis tagavad kalurkonnale võimaluse alustada ise otseturundustegevusega ja kala töötlemisega. Sadam on piirkonna tervikliku arengu seisukohalt väga oluline arvestades rannakülade elulaadi ja traditsioone.

Tõstamaa valla arengukava kuni aastani 2016⁸⁶ toob välja ühe võimalusena väikesadamade väljaehitamise. Tõstamaa vald näeb Lao sadamat olulise väikesadama või külalissadamana.

Looduslikud tingimused

Sadama asukoht on hea. Lainetust sadamasse praktiliselt tulla ei saa. Siin on lainete liikumisele takistuseks looduslikud piirded. Ainus lainete ja tuulte suund, mis võiks tekitada probleeme, on settetranspordi seisukohalt kirde suund. Seal on pikalt madalad alad ja laineid ja setteid sealt palju tulla ei saa. Seda kinnitab ka 10 aastane korduvsüvenduste intervall.

Kuna sadam asub Natura 2000 alal, siis eeldaks igasugune sadama arendus keskkonnamõjude ja Natura ala hindamist, mis sõltub suurel määral Natura ala valitseja otsusest. Sellest tulenevalt oleks sadama arendusplaane tehes mõistlik arvestada täiendava aja ja rahalise kuluga. Meie hinnangul on sadama edasine arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt mõistlik ja võimalik.

Hinnang

Edasised arenguplaanid sadamal puuduvad ja ankeedist ei kajastu sadama pidaja visioon sadama arenguks. Küll aga oleks sadama arendamine meie hinnangul kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega.

Samas moodustab sadam koos teiste kalanduspiirkonna sadamatega ühtse piirkonna kalasadamade võrgustiku ja on ilmselt ka külaelu keskuseks. Sellest tulenevalt ei vasta sadama arenguplaanide puudumine kuidagi piirkonna arengudokumentidele, mille kohaselt nähakse Lao sadamat piirkonna olulisimate kalalogistika keskuste seas. Sadama peamiseks arendamise argumendiks oleks kohalikule arengule kaasa aitamine. Tõstamaa vald näeb Lao sadamat olulise väikesadama või külalissadamana.

Lao sadama edasi arendamine oleks reaalselt teostatav, kui osutatavate teenuste eest hakatakse küsima ka sadamatasusid ning leitakse sadama arendamiseks piisavalt finantsvahendeid. Selleks tuleb sadam viia vastavusse Sadamaseaduses kehtestatud nõuetega.

⁸⁶ Tõstamaa valla arengukava aastani 2015 (2012)

Euroopa Kalandusfondi toetuseid on Lao sadam saanud.

Lindi

1. Hetkeolukord

Lindi sadam asub Lindi külas, Audru vallas. Eraomandis sadamal on kokku 37 omanikku, sadama pidajaks on äriühing TÜ Lindi Sadam. Sadama omanik ja pidaja kuuluvad ühiselt äriühingusse. Sadam on registreeritud rannapüügi sadamana. Sadamaala suuruseks on 15 000 m², akvatooriumil 5 000 m² ja sügavuseks 1 m. Sadamas olevaid poordiga sildumiskohtade arv on 30, millest viis on külalisalustele. Sildumiskohtade kinnitusviis on poordiga või ankruga. Sadamasse sissesõit on võimalik alustel maksimaalse pikkusega kuni 15 m, laiusega 24 m ja süvisega kuni 8 m. Sadamaregistri andmetel on sadamat külastava aluse maksimaalseks süviseks 0,8 m. Kutselise kalapüügiga tegelejate arv on sadamas 30, püügiloale on kantud 40 kalurit ja harrastuskalurite arv on hinnanguliselt 20.

Sadamateenused

Lindi sadamas on aluse sildumise võimaldamine, aluse lossimine ja lastimine, reisijate alusele mineku ja tuleku korraldamine, aluste hoiustamine suvel ja talvel, aluste veest tõstmine ja veeskamine, heitmete vastuvõtt, veega varustamine ja tualeti kasutamine, tuletõrjevahendite kasutamine, nõuetele vastav ohutustulp ning sadamaala valgustus.

Sadamatasud

Sadamatasusid ei koguta.

Sadamasse ligipääs

Sadamasse toob asfaltbetoonkattega maantee. Meritsi sissesõit on piki 200 m pikkust kanalit, mille laiuseks on 5 m ja vee sügavuseks 1 m. Kordussüvendusi on vaja teostada igal aastal.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Sadamas on 2014. aastal ehitatud puitkonstruktsiooniga paadi- ja püügivarustuse hoidmiseks ette nähtud kuur, millel on ka kasutusluba. 1964-1973 ehitatud kala vastuvõtu hoone, kus toimub kala vastuvõtt ja laadimine autodele, on renoveeritud 2014. aastal ja on rahuldavas olukorras, kuid vajab lisainvesteeringuid. Kalurite olmehoone, mille ehitusaastaks on 1963- 1974, on kasutuskõlbmatu ja vajab renoveerimist. Teises, kivikonstruktsiooniga olmehoones (ehitatud 2014. aastal, kasutusloaga) on kontor, mille seisukord on väga hea ja renoveerimist ei vaja. Kasutusloaga on ka 2014.aastal puidust ehitatud hoone kalade pumpamiseks. Sadamas on kaks kaid, millest üks, hiljuti ehitatu, sai 2011. aastal teostatud renoveerimise järel väga heasse korda ja on kasutusloaga. Teine, varem kui 1963. aastal ehitatud, samuti betoonist kai, on aga kasutuskõlbmatu ja selle renoveerimiseks on planeeritud investeering. Üks sadama graniitkividest lainemurdjatest, mis on renoveeritud 2005. aastal, on rahuldavas seisukorras, kuid vajab renoveerimiseks investeeringut. Teine lainemurdja ehitati enne 1963. aastat ja on siiski veel rahuldavas olukorras ning ootab samuti investeeringut. Sissesõidu kanal on korrastatud 2012. aastal ja võimaldab sissesõitu. Väga heas korras on 2013. aastal renoveeritud asfaltbetoonkattega parklad ja sadamasse sissesõidutee. Tehnovõrkudest elektrisüsteem (renoveeritud 2013) ja veevarustus (2013) on väga heas korras ning omavad kasutusluba. Põhiseadmete hulka kuuluvast kahest pumbast on üks heas seisukorras teine aga rahuldavas. Küllalt vanad lossimistõstukid on samuti rahuldavas seisukorras. 2011. soetatud konsoolkraana on väga heas seisukorras.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Viimase kolme aasta jooksul on teostatud investeeringud on ehitused paadi- ja püügivarustuse hoidmiseks ette nähtud kuuri, kala vastuvõtu hoonesse, sadama olmehoonesse, hoonesse kalade pumpamiseks ja kaisse. Samuti korrastati sissesõidukanal, renoveeriti parkla ja sadama sissesõidutee. Lisaks soetati ka konsoolkraana.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) avaldatud andmebaasi järgi on MTÜ Lindi sadamaarendusele, mille juriidilise seose kohta Lindi sadamaga meil informatsioon puudub, määratud järgmised toetused:

- 2011. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” esimeses taotlusvoorus põhiprojekti konstruktiivse osa koostamiseks ja Lindi sadama rekonstrueerimistööde tegemiseks summas 189 264 €.
- 2012. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” esimeses taotlusvoorus kalurite olmehoone rekonstrueerimiseks ja muudeks töödeks summas 173 488 €.
- 2013. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” esimeses taotlusvoorus tolmuva teekatte paigaldamiseks ja valve- ning valgustusseadmete soetamiseks summas 49 629 € ja pöörd- või liikuva konsoolkraana koolituse korraldamiseks summas 4 224 €.

Meie hinnangul on PRIA andmebaasi alusel perioodil 2007-2013 Lindi sadama toetused kokku 416 605 €.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam ei paku tasulisi sadamateenuseid, siis vastavalt Sadamaseadusele ei pea olema täidetud veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõuded. Sellegipoolest on sadamal alustelt heitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise ja käitlemise kava, sadam korraldab alustelt vastu võetud laevaheitmete ja lastijäätmete arvestust, võtab vastu jäätmeid ning on varustatud reostuse lokaliseerimiseks ja likvideerimiseks vajalike tehniliste vahenditega. Sadam ei võta vastu vaid reovett.

Sadamas on uutel vastselt käiku lastud rajatistel kasutusload, kuid arvestades arendaja poolseid kavatsusi, on veel puuduvate kasutuslubade saamiseni palju tööd ees. Selleks, et täita Ehitusseadusest tulenevaid nõudeid, tuleks olemasolevad, seni kasutusloata ja renoveeritavate rajatiste projektid üle vaadata, vajaduse korral korrastada ja alustada menetlust kasutusloa saamiseks.

3. Investeeringuvajadused

Sadama pidajad on esitanud järgmised investeeringuvajadused:

- Kala vastuvõtt 50 000 eurot,
- olmehoone 130 000 eurot,
- kai 60 000 eurot,
- kahele lainemurdjale kokku 80 000 eurot.

Perioodiks 2014- 2020 näevad sadama pidajad 270 000 euro suurust investeeringut. Selle eesmärgina nähakse puitkai nr 2 ehitust koos lipiga, mille ehitusega tekib juurde kai pinda. Sadama olmetingimuste parandamisega ja kanalisatsiooni välja ehitamiseks parandatakse oluliselt keskkonna puhtust ja sadam on esteetilisem. Et laevade sissesõidu kanal säiliks normaalse sügavusega, on plaanis investeerida laevade sissesõidu kanali kaitsmisesse täitumise eest, mis aga võib vajada täpsemaid uuringuid.

Investeeringuid on plaanis finantseerida nii omavahenditest kui ka toetustest Euroopa Kalandusfondist.

Meie hinnangul on sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud alljärgnevad.

Tabel 36 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud ⁸⁷ Lindi sadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	320 000
Keskkonnakaitse nõuded	22 000

⁸⁷ Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

4. Arenguplaanid

Tulevikus soovib sadam lisaks olemasolevatele teenustele pakkuda järgmist:

- Veesõiduki sildumise võimaldamine;
- Veesõiduki sadamasse sisenemise, sadamas seismise ja sadamast lahkumise korraldus;
- Kalandustoodete ladustamine, külmutusvõimalused, töötlemine ja otseturustamine;
- Tualetid ja pesemisvõimalus;
- Slipp;
- Akvatooriumi ja sissesõitutee sügavusandmete tagamine;
- Kaitse lainetuse ja tuulte eest.

Sadama arendamise olulisim argument on asjaolu, et kohalikud kalurid saavad oma igapäevast tööd teha, mis aitab hoida elus rannakalandust. Sadamat külastavad väikelaevad saavad silduda ja meeskond saab puhata ning oma toimetusi teha. Logistikakeskuse väljaehituse korral saaks kalale anda lisaväärtust.

Koostööpartneritena on välja toodud kohalik omavalitsus, ja sadamas tegutsev organisatsioon. Sadama arendamisel ei nähta takistusi.

Sadama arenguplaane toetavad alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Audru valla tuntumateks vaatamisväärsusteks on ilmselt üks paremini säilinud mõisakomplekse Audru mõis, häärber ja Audru park rippildadega. Samuti asub vallas ka Kuld Lõvi trahter, mis on kujukas näide 19. sajandi esimese poole kõrtsiarhitektuurist. Audrus on ka Eesti ainus kirikut ümbritsev arboreetum. Audru vallas korraldatakse ka mitmeid erinevaid üritusi, millest tuntuim on ilmselt Eesti Linetantsu Festival ning Lavassaares asuv muuseumraudtee on oma auruvedurite vagunite väljapanekuga suurim Balti riikides ja üks suurimaid Euroopas.

Loodusobjektidest on Audru vallas tähtsamateks vaatamisväärsusteks looduskaunid puhkealad, Rahvusvahelise tähtsusega linnuala on Nätsi-Võlla raba, Lindi looduskaitseala ning kogu suvitus- ja supluskoha Valgeranna ümbrus koos seikluspargi ning Valgeranna golfväljakuga ja laugja liivaranna ning kena männimetsaga. Audru vallas asub ka palju erinevaid puhkemajasid, hosteleid, külalistemajasid jt majutusasutusi. Audru vallas on ca 10 majutusettevõtet. Majutusvõimaluste olemasolu tegevuspiirkonnas annab turistidele võimaluse piirkonda pikemaks ajaks peatuma jääda. Lindil on aktiivne külaselts, mis rajas Lindi aasale kõlakoja ning tantsu- ja parkimisplatsi koos vajaliku taristuga.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam ja saanud ka toetust. Kehtiva Pärnu arengustrateegia järgi on eesmärgiks, et igasse mereäärsele valda on ehitatud vähemalt üks kaasaegne väikesadam. Kalanduspiirkonna strateegias on Lindi sadam kaardistatud prioriteetseimate sadamate gruppi, mida soovitakse välja arendada kalalogistika keskuseks, kus arendatakse välja esmatöötlemiseks ja esmaturustamiseks vajalikud tingimused, mis tagavad kalurkonnale võimaluse alustada ise otseturundustegevusega ja kala töötlemisega. Sadam on piirkonna tervikliku arengu seisukohalt väga oluline arvestades rannakülade elulaadi ja traditsioone.

Audru valla arengukava aastateks 2012-2025 toob välja⁸⁸, et vald toetab väikesadamate ja muude vaba aja veetmise võimaluste väljaarendamist, mis loob eelduse ja toetab tihedamalt elanike lõimumist. Lindi sadamat eraldi ei mainita.

Looduslikud tingimused

Sadam on avatud idatuultele, kuid tormilainetus sadamat väga ei ohusta. Sadama jaoks on tõenäoliselt koormav iga-aastane laevatee süvendamine. Tõenäoliselt oleks mõistlik enne suuremat investeerimist

⁸⁸ Audru valla arengukava aastateks 2012-2025 (2012).

süvendustöösse investeerida settetranspordi alasesse uurimistöösse. Ilmselt oleks võimalik süvendusperiood pikendada 3-4 aasta peale.

Lindi sadam asub Natura 2000 alale lähemal kui 5 km. Enamus Natura 2000 ala läheduses asuvatest sadamatest asuvad tegelikult Natura alal, ainult sadama kinnistu ja akvatoorium ei ole ala sisse arvestatud. Seetõttu eeldab igasugune sadama arendus keskkonnamõjude ja Natura ala hindamist, mis sõltub suurel määral Natura ala valitseja otsusest. Sellest tulenevalt on sadama arendusplaane tehes mõistlik arvestada täiendava aja ja rahalise kuluga. Meie hinnangul on sadama edasine arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt mõistlik ja võimalik.

Hinnang

Meie hinnangul on sadama pidaja edasised plaanid kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega.

Sadama arendamine aitab kaasa kohalikule arengule. Sadama tegutsemine on paljudele selles piirkonnas elavatele kaluritele tähtis. Turisminduse soovist lähtudes tuleb Lindi sadamat edasi moderniseerida, võimaldamaks seal jahiga liikuvate turistide vastuvõttu ning teenindust. Lindi sadamat oleks mõistlik arendada edasi multifunktsionaalseks. Kuigi sadama pidajal ei ole soovi teenuste oluliseks laiendamiseks, aitab sadama olemasolu kaasa külaelu arengule. See omakorda ühtib kalanduspiirkonna strateegilise plaaniga.

Sadama arendamise olulisim argument on asjaolu, et kohalikud kalurid saavad oma igapäevast tööd teha, mis aitab hoida elus rannakalandust. Sadamat külastavad väikelaevad saavad silduda ja meeskond saab puhata ning oma toimetusi teha. Logistikakeskuse väljaehituse korral saaks kalale anda lisaväärtust.

Lindi sadama edasi arendamine oleks reaalselt teostatav, kui osutatavate teenuste eest hakatakse küsima ka sadamatasusid ning leitakse sadama arendamiseks piisavalt finantsvahendeid. Selleks tuleb sadam viia vastavusse Sadamaseaduses kehtestatud nõuetega.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid on Lindi sadam seni saanud ulatuslikult peamiselt investeeringuteks infrastruktuuri.

Liu

1. Hetkeolukord

Liu sadam asub Liu külas, Audru vallas. Eraomandis sadama omanikuks on MTÜ Liu Sadamaarendus, mis on ühtlasi ka sadama pidajaks. Sadamaregistri andmetel on sadama pidajaks aga Tulundusühistu Liu Sadam. Küsimustiku vastustest selgub, et sadama pidaja on algatanud registreerimise rannapüügi sadamana, kuid sadamaregistri andmetel on Liu sadam juba registreeritud. Sadamaregistri andmete järgi on Liu sadamat külastava aluse maksimaalne pikkus 20 m ja laius 4 m. Sadamaala suuruse, sildumiskohtade olemasolu ja sildumist võimaldavate tingimuste kohta ei ole muud teavet kui see, et kai ääres on vee sügavuseks 1 m (Sadamaregistri andmetel on sügavus 0,8m). Kutselise kalapüügi tegelejate arv on sadamas 20.

Sadamateenused

Sadamas osutatavate teenuste hulka kuuluvad: kalandustoodete esmakokkuost, kalandustoodete ladustamine ja nende lossimine, kalandustoodete külmutusvõimalused ja töötlemine.

Sadamatasud

Liu sadamas kogutakse järgmiseid tasusid: lossimistasu ning kala säilitamise tasu.

Sadamasse ligipääs

Sadamasse toob kruusakattega tee. Merelt sissesõidu võimaluste kohta ei ole teada muud, kui et kordussüvendust on vaja teostada igal aastal.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Sadamas on 2005. aastal renoveeritud kasutusloaga puitkonstruktsiooniga kuur kalurite töövahendite hoidmiseks. Kuur on rahuldavas olukorras. Kala esmavastuvõtuks on Liiu sadamas kala vastuvõtuhoone, mis on ehitatud 2014. aastal betoonist ning on kasutusloaga, kuid vajab normaalseks tööks lisainvesteeringut. Samal aastal on valminud betoonist kala töötlemise hoone, mis samuti on kasutusloaga ja vajab laiendamiseks investeeringut. Mõlema rajatise seisukord on väga hea. Sadama betoonist kai on ehitatud aastate 1984-1993 vahel ja on rahuldavas olukorras, kuid ka selle ajakohastamiseks on sadama pidaja arvates vajalik investeering. Sadama graniitkividest lainemurdja on ehitatud perioodil 1984-1993 ja nõuaks renoveerimist. Tehnovõrkudest elektri- ja veevarustuse süsteemid on renoveeritud 2014. aastal, kuid vajaksid veel väiksemaid lisainvesteeringuid. Sadamas kasutatavatest põhiseadmetest on 1994. aastast ekspluateerimisel kalatõstuk ja 2003. aastast lossimistõstuk.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Viimase kolme aasta jooksul on sadamasse investeeritud peamiselt ehitusse: kala vastuvõtuhoone ja kala töötlemishoone. Renoveeriti ka elektri- ja veevarustussüsteem.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) avaldatud andmebaasi järgi on Liiu sadama omanikule MTÜ-le Liiu sadamarendus määratud järgmised toetused:

- 2010. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” neljandas taotlusvoorus õppereiside korraldamiseks summas 17 744 €.
- 2012. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” esimeses taotlusvoorus kahveltõstuki ja käsikahveltõstuki soetamiseks summas 22 559 €.
- 2013. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” esimeses taotlusvoorus kala erinevate seadmete ja süsteemide ostmiseks ja piirdeaia ning videovalve paigaldamiseks summas 145 777 €.

Meie hinnangul on PRIA andmebaasi alusel perioodil 2007-2013 Liiu sadama toetused kokku 186 080 €.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam pakub tasuta sadamateenuseid, siis vastavalt Sadamaseadusele peab sadam täitma veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõudeid. Vastavalt sadama esindaja vastustele on sadamal olemas vaid eeskiri ja reostustõrje plaan. Ülejäänud veeliikluse ohutuse nõuded ja keskkonnakaitse nõuded on täitmata.

Sadamas on uutel vastsetl käiku lastud rajatistel kasutusloa, kuid arvestades sadama arenguplaane on veel puuduvate kasutuslubade saamiseni palju tööd ees. Selleks, et täita Ehitusseadusest tulenevaid nõudeid, tuleks olemasoleva seni kasutusloata ja renoveeritavate rajatiste projektid üle vaadata, vajaduse korral korrastada ja alustada menetlust kasutusloa saamiseks.

Pöörame tähelepanu asjaolule, et maismaal on sadamasse pääsemiseks ligipääs kruusakattega teed pidi. Kalandustoodete mahalaadimis- ja lossimisala peab olema kaetud pinnakattematerjaliga, mis välistab kalandustoodete saastumise pinnasest tuleneda võiva saastega. Sadamakai puudumise korral võib mahalaadimistoiminguid teostada ka puidust paadisilla ääres tingimustel, et kalandustooted ei saa saastatud lendleva liiva ja muu lenduva tolmuga.

3. Investeeringuvajadused

Sadama pidajad on esitanud järgmised investeeringuvajadused:

- kala vastuvõtu hoone 100 000 eurot,
- kala töötlemise hoone 100 000 eurot,
- kai 1 000 000 eurot,
- lainemurdja 100 000 eurot,

- tehnovõrgud 60 000 eurot.

Aastateks 2014- 2020 näevad sadama pidajad 300 000 euro suurust investeeringut. Sellekohase eesmärgina nähakse ette olmehoone ehitust, kanalisatsiooni rajamist. Vaadates esitatud investeeringuvajadusi torkab silma, et ilmselt ei ole need kooskõlas tegelike ehitusmahtude ja nendele vastavate hindadega. Kai ehituseks ette nähtud investeering tundub liiga suur samal ajal, kui kala töötlemise hoone investeering tundub liiga väike.

Investeeringuid plaanitakse finantseerida üksnes toetustest Euroopa Kalandusfondist.

Meie hinnangul on sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud alljärgnevad.

Tabel 37 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud ⁸⁹ Liu sadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	130 000
Keskkonnakaitse nõuded	21 000

4. Arenguplaanid

Tulevikus soovib sadam lisaks olemasolevatele teenustele pakkuda järgmist:

- joogivesi kail ja sadamas,
- tualettide kasutamine ja pesemisvõimaluste loomine;
- gaasiballoonide vahetus;
- slipi kasutamine ja navigatsioonimärgistuse tagamine;
- täisteenuse pakkumine harrastuskaluritele (slipi ehitus, pesemis- ja puhkamisvõimalus).

Peamiseks argumendiks sadama väljaarendamisel on sadama olemasolu ja infrastruktuuri tagamine.

Koostööpartneritena on välja toodud kohalik omavalitsus ja sadamas tegutsev ettevõte.

Sadama arenguplaane toetavad alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Audru valla tuntumateks vaatamisväärsusteks on ilmselt üks paremini säilinud mõisakomplekse Audru mõis, häärber ja Audru park ripsildadega. Samuti asub vallas ka Kuld Lõvi trahter, mis on kujukas näide 19. sajandi esimese poole kõrtsiarhitektuurist. Audrus on ka Eesti ainus kirikut ümbritsev arboreetum. Audru vallas korraldatakse ka mitmeid erinevaid üritusi, millest tuntuim on ilmselt Eesti Linetantsu Festival ning Lavassaares asuv muuseumraudtee on oma auruvedurite vagunite väljapanekuga suurim Balti riikides ja üks suurimaid Euroopas.

Loodusobjektidest on Audru vallas tähtsamateks vaatamisväärsusteks looduskaunid puhkealad, Rahvusvahelise tähtsusega linnuala on Nätsi-Võlla raba, Lindi looduskaitseala ning kogu suvitus- ja supluskoha Valgeranna ümbrus koos seikluspargi ning Valgeranna golfiväljakuga ja laugja liivaranna ning kena männimetsaga. Audru vallas asub ka palju erinevaid puhkemajasid, hosteleid, külalistemajasid jt majutusasutusi. Audru vallas on ca 10 majutusettevõtet. Majutusvõimaluste olemasolu tegevuspiirkonnas annab turistidele võimaluse piirkonda pikemaks ajaks peatuma jääda. Lindil on aktiivne külaselts, mis rajas Lindi aasale kõlakoja ning tantsu- ja parkimisplatsi koos vajaliku taristuga. Liu külas on olemas laeva- ja paadiehituse traditsioon. Liu puhkemajanduse arengut soosivad ilus loodus ja pikk rannariba. Liu külas asuvad ka valla ujumiskohad.

⁸⁹ Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam. Saanud toetust. Kehtiva Pärnu arengustrateegia järgi on eesmärgiks, et igasse mereäärsele valda on ehitatud vähemalt üks kaasaegne väikesadam. Kalanduspiirkonna strateegias on Liu sadam kaardistatud prioriteetseimate sadamate gruppi, mida soovitakse välja arendada kalalogistika keskuseks, kus arendatakse välja esmatöötlemiseks ja esmaturustamiseks vajalikud tingimused, mis tagavad kalurkonnale võimaluse alustada ise otseturundustegevusega ja kala töötlemisega. Sadam on piirkonna tervikliku arengu seisukohalt väga oluline arvestades rannakülade elulaadi ja traditsioone.

Audru valla arengukava aastateks 2012-2025 toob välja⁹⁰, et vald toetab väikesadamate ja muude vaba aja veetmise võimaluste väljaarendamist, mis loob eelduse ja toetab tihedamalt elanike lõimumist. Liu sadamat eraldi ei mainita.

Looduslikud tingimused

Sadam on avatud edela- ja lõunatuultele. Tormilained sadamat väga ei ohusta. Tekib aga küsimus, kas suhteliselt suuremahuline infrastruktuuri arendamine ei oleks mõttekam siis, kui sadamasse sissesõit oleks kättesaadav ka suurema süvisega alustele. Lubatud süvise suurendamine ja iga-aastane laevatee süvendamine on tõenäoliselt sadama jaoks koormav. Tõenäoliselt oleks mõistlik enne suuremat investeerimist süvendustöösse investeerida settetranspordi alasesse uurimistöösse. Ilmselt oleks võimalik süvendusväli pikendada 3-4 aasta peale.

Kuna sadam asub Natura 2000 alal, siis eeldab igasugune sadama arendus keskkonnamõjude ja Natura ala hindamist, mis sõltub suurel määral Natura ala valitseja otsusest. Sellest tulenevalt on sadama arendusplaan tehes mõistlik arvestada täiendava aja ja rahalise kuluga. Meie hinnangul on sadama edasine arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt võimalik.

Hinnang

Meie hinnangul on sadama pidaja edasised plaanid kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega.

Liu sadamal on arenguplaan olemas, kuid see ei ole avalikult kättesaadav. Sadama tegutsemine on paljudele selles piirkonnas elavatele kaluritele tähtis ja aitab kaasa kevadise püügiperioodi ajal Pärnu lähel tekkivate probleemide lahendamisele ja sadama olemasolu aitab kaasa külaelu arengule. See omakorda ühtib kalanduspiirkonna strateegilise plaaniga. Turisminduse arendamise soovist lähtudes tuleb Liu sadam moderniseerida, võimaldamaks seal jahiga liikuvate turistide vastuvõttu ning teenindust. Liu sadam peaks jätkama multifunktsionaalsuse välja arendamist. Sadama arendamise takistusena nähakse finantsvahendite puudumist.

Liu sadama edasi arendamine oleks reaalselt teostatav, kui leitakse sadama arendamiseks piisavalt finantsvahendeid. Selleks tuleb sadam viia vastavusse Sadamaseaduses kehtestatud nõuetega.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid on Liu sadam seni saanud peamiselt põhiseadmete ostuks.

Munalaiu

1. Hetkeolukord

Munalaiu sadam asub Lao külas, Tõstamaa vallas. Era- ja riigiomandis sadam kuulub äriühingule AS Saarte Liinid, mis on samaaegselt ka sadamapidajaks. Sadam on registreeritud rannapüügi-, traalpüügi- ja praamisadamana. Sadamaala suuruseks on 12 200 m², akvatooriumil 10 0520 m² ja sügavuseks 4 m. Sadamas on neli sildumiskohta, külalisalustele on kaks kohta. Sadamas on võimalik sildumine alustel maksimaalse pikkusega kuni 44 m, laiusega 15 m ja süvisega kuni 4 m. Sadamaregistri andmetel on sadamat külastava aluse maksimaalseks pikkuseks aga 45 m ja laiuseks 10 m. Munalaiu

⁹⁰ Audru valla arengukava aastateks 2012-2025 (2012).

sadam on kujunenud põhiliseks ja peamiseks sadamaks ühenduse pidamisel Kihnu ja Manija saare ning mandri vahel. Kalalaeva püügiluba on ühel ettevõttel. Püügiloale on kantud 70 kalurit.

Sadamateenused

Sadamas pakutavad teenused on aluse sildumise võimaldamine, aluse lossimine ja lastimine, reisijate alusele mineku ja tuleku korraldamine, veega varustamine ja valveteenus, laeva heitmete vastuvõtt, kütusega varustamine, aluse ühendamine kaldal asuvate energia-, side- ja teiste süsteemidega, meditsiiniabi korraldamine, elekter ja joogivesi kail, tualeti kasutamine. Sadamas töötab WiFi, kaitseehitised pakuvad varju tuulte ja lainetuse eest, kaid ja kogu sadam on valgustatud ja saab kasutada esmaabivahendeid.

Sadamatasud

Sadamatasusid kogutakse sildumise eest, vee kasutamise eest, sadama elektri eest, pilsivee ja reovee vastuvõtu eest. Kala vastuvõtu ettevõtjaga lepatakse püügihooajaks kokku päevatasu (20 eurot päev), mis sisaldab vajaliku suurusega kaipinda ja sildumiskohti. Tarbitud elektri, vee jm lisateenuste eest tasutakse vastavalt hinnakirjale. Kalapaatide sildumisi siis eraldi ei maksustata. Kaluritele on teenused odavamad.

Vastavalt sadama kodulehele (www.saarteliinid.ee) on sadamatasud alljärgnevad.

Tabel 38 Sadamatasude avalik hinnakiri Munalaiu sadamas

Sadamatasud kaubalaevadele, kalalaevadele, reisi- ja kruisilaevadele ning muudele laevadele:	
Sildumistasu GT	1,2 €
Täiendav kaitasu meeter/tund	0,2 €
Sildumistasu kommertsreise tegevatele väikelaevadele, reis	20 €
Reisijatasu	1 €
Tasu vaba kaikohta kasutamise eest kokkuleppel sadamaga ainult seismise eesmärgil meeter/tund	0,1 €
Jäätmetasu	65 €
Kai kasutamine kauba laadimiseks/lossimiseks :	
Puistekaup	1,3 € / tonn
Puit	1,3 € / tm
Vedelkaup	1,3 € / tonn
Furtsellaaria	2,0 € / tonn
Kauba laadimine/lossimine sadama vahenditega:	
Puit	2,5 € / tm
Turvas	0,9 € / m ³
Muu	2,5 € / tonn

Tabel 39 Sadamatasud jahtidele, kaatritele ja väikealustele Munalaiu sadamas

Sadamatasud jahtidele, kaatritele ja väikealustele:		
Alused seisuaajaga kuni 1 tund	Tasuta	
Alused seisuaajaga 1-8 tundi (ilma ööbimiseta)	10 €	
Alused pikkusega kuni 6,0 m	10 €/ 24 h	
Alused pikkusega 6,0 kuni 13,0 m	20 €/ 24 h	
Alused pikkusega üle 13,0 m kuni 20,0 m	30 €/24 h	
Alused pikkusega üle 20,0 m	3,50 € / m / 24 h	
Kaitasu alaliselt baseeruvatele jahtidele, kaatritele ja väikealustele:		
	Kodusadamas	Kõigis Saarte Liinid jahisadamates
Alused kuni 6 m	35 € / kuu ; 130 €/ hooaeg	230 € / hooaeg
Alused 6,1 -13 m	50 €/ kuu ; 190 €/ hooaeg	320 € / hooaeg
Alused 13,1 – 20 m	160 €/kuu ; 450 €/ hooaeg	650 € / hooaeg
Alused 20,1 m ja enam	260 €/ kuu ; 960 €/ hooaeg	1300 € / hooaeg

Tabel 40 Ujuvvahendite hoiustamine Munalaiu sadamas

Ujuvvahendite hoiustamine:	
Baseeruvad alused territooriumil	1,00 € / m² kuu
Baseeruvad alused siseruumis	4,00 € / m² kuu
Külalisalused territooriumil	2,00 € / m² kuu
Külalisalused siseruumis	8,00 € / m² kuu
Ujuvvahendi alusraam/trailer territooriumil	10,00 € / kuu

Tabel 41 Muud tasud Munalaiu sadamas

Muud tasud:	
Elektrienergia lisanduv tasu parvlaevu teenindavates sadamates, kWh	0,015 €
Lisanduv tasu parvlaevu mitteteenindavates sadamates, kWh	0,030 €
Slipi kasutamine – aluse veeskamine	1,00 €
Slipi kasutamine – aluse väljavõtmine	1,00 €
Vee müük laevadele	3,00 €/tonn
Pilsivee vastuvõtt laevadelt	70 € / tonn
Läbitöötanud masinaõli vastuvõtt	1,00 € / liiter
Olmeprügi vastuvõtt	15 € / m³
Fekaalide vastuvõtt laevadelt	20 €
Duši kasutamine	2,00 € / inimene
Pesumasina või kuivati kasutus	5,00 € / inimene
Käteräti laenutus	2,00 € / tk
Paadi laenutus	5,00 € / tund
Telkimiskoht	2,00 € / 24 h
Majutuskohd sadamahoones	16,00 € / inimene / 24 h
Sauna kasutamine	20,00 € / tund
Reklaampinna rent	6,00 € / m² / kuu

Tabel 42 Sadamatasu kalalaevadele Munalaiu sadamas

Sadamatasu kalalaevadele Munalaiu sadamas			
Tunnid	€	Tunnid	€
1 - 10	35	371 - 380	269
11 - 20	42	381 - 390	275
21 - 30	48	391 - 400	282
31 - 40	54	401 - 410	288
41 - 50	61	411 - 420	295
51 - 60	67	421 - 430	301
61 - 70	73	431 - 440	307
71 - 80	79	441 - 450	314
81 - 90	86	451 - 460	320
91 - 100	92	461 - 470	326
101 - 110	98	471 - 480	332
111 - 120	105	481 - 490	339
121 - 130	111	491 - 500	345
131 - 140	118	501 - 510	352
141 - 150	124	511 - 520	358
151 - 160	130	521 - 530	364
161 - 170	136	531 - 540	371
171 - 180	143	541 - 550	377
181 - 190	149	551 - 560	383
191 - 200	155	561 - 570	390
201 - 210	162	571 - 580	396
211 - 220	168	581 - 590	403
221 - 230	174	591 - 600	409
231 - 240	181	601 - 610	415
241 - 250	187	611 - 620	422
251 - 260	194	621 - 630	428
261 - 270	199	631 - 640	435
271 - 280	206	641 - 650	441
281 - 290	212	651 - 660	447
291 - 300	219	661 - 670	454
301 - 310	225	671 - 680	460
311 - 320	231	681 - 690	467
321 - 330	238	691 - 700	473
331 - 340	244	701 - 710	479
341 - 350	251	711 - 720	486
351 - 360	257	721 - 730	492
361 - 370	263	731 - 744	499

Sadamasse ligipääs

Sadamasse viib mustkattega maantee. Meritsi sissesõiduks tuleb kasutada kanalit, mille pikkus on 400 m laius 40 m ja vee sügavus 4 m. Sadamaregistri andmetel on sissesõidutee väikseim laius 50 m. Kordussüvendused on vajalikud iga 5-10 aasta järel.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Munalaiu sadamas on kivist kasutusloaga sadamahoone, mis on viimati renoveeritud 2005. aastal. Hoone on rahuldavas olukorras ja siin on ooteruum, tualettruumid, dušš, kontor ja laoruumid. Sadamahoone renoveerimiseks on sadama pidaja näinud investeeringuvajaduse. Sadamas on olemas kaks kaid, üks neist betoon/terassulund konstruktsiooniga, mis on renoveeritud 2013. aastal ja on heas seisukorras, kasutusloaga ja teine betoonist/terassulundiga kai on samuti heas seisukorras ning kasutusloaga. Sadamas praamide teenindamiseks kasutatav terasramp on renoveeritud 2012. aastal ja omab kasutusloaga. Samal aastal toimunud üldise renoveerimise käigus on korrastatud ka sadama lainemurdja, parkla, elektri-ja veevarustuse süsteemid, sissesõidu kanal on renoveeritud 2014. aastal. Rahuldavalt töötava

kanalisatsioonisüsteemi ehitusaasta on 2005. Sadamahoone küttesüsteemi (ehitatud 2005) kavatakse renoveerida.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Viimase kolme aasta jooksul teostatud järgmised investeeringud: kai nr 2 ehitus, tee ehitus ning terasrambi remont. Korrastati lainemurdjat, parklat, elektri- ja veevarustussüsteemid ning sissesõidukanalit.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) ja EAS-i kodulehel (www.eas.ee) avaldatud andmebaaside järgi ei ole Munalaiu sadam perioodil 2007-2013 toetuseid saanud.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam pakub tasulisi sadamateenuseid, siis vastavalt Sadamaseadusele peab sadam täitma veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõudeid. Vastavalt sadama esindaja vastustele on sadamas täidetud kõik vastavusnõuded.

Kõikidel Munalaiu sadama rajatistel on kehtivad kasutusload, mis sisuliselt tähendab, et kõik Ehituseaduse nõuded on siin tagatud.

3. Investeeringuvajadused

Sadamas on plaanitud järgmised investeeringud:

- sadamahoone renoveerimine 100 000 eurot
- sadamahoone küttesüsteem 25 000 eurot.
- kaluritele määratud kai ehitamine 675 000 eurot. Selle projekti jaoks on ette teostatud enamus vajalikest uuringutest.

Investeeringud planeeritakse finantseerida omavahenditest ja toetustest Euroopa Kalandusfondist. Investeeringud loovad võimaluse osutada teenust vastavalt vajadusele.

Meie hinnangul on sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud alljärgnevad.

Tabel 43 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud ⁹¹ Munalaiu sadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	60 000
Keskkonnakaitse nõuded	9 000

4. Arenguplaanid

Lisaks olemasolevatele teenustele soovib sadama hakata pakkuma järgmist:

- Kalandustoodete lossimine;
- Tehniline abi/ merepääste;
- Slipp;
- Külaliskai jahtidele/väikelaevadele.

Edasised arendusplaanid uue 35 m pikkuse kai nr 4 ehitamise näol on eelkõige kalalaevade tarbeks. Ehitusprojekt on kail olemas, kuid kogu Munalaiu sadama rekonstrueerimise käigus ei õnnestunud seda rajada finantsvahendite puuduse tõttu. Sadama edasisel arendamisel on võimalus operatiivselt lossida Kihnu ümbert püütavat kala ilma, et selleks sõita näiteks laevaga Pärnusse. Hetkel puudub merepääste võimekuse tõstmiseks sadamas päästealusele kaikoht.

⁹¹ Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

Koostööpartnerid sadama arendamisel puuduvad.

Sadama arenguplaane toetavad alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Looduskaitse alustest vaatamisväärsustest on kindlasti huvitavamad meremärgid Kastna tammed, Vanapaganaga seotud Manija Kokkakivi, mõisate pargid, salapärane ning kaugel Sorgu. Tõstamaa valla ainus asustatud saar Manilaid on kuulus ka oma kõre ehk juttuselg-kärnkonnaga.

Samuti on vallas hulgaliselt ajaloo-, arheoloogia- ja arhitektuuriobjekte: vallas on neli kirikut, Tõstamaa mõis kogu oma kompleksiga, Pootsi mõisa kompleks, Pootsi tuulik, mitmed kivist kalmed, külakalmistud, ohvriivid ning –puud. Majutusasutustest on Tõstamaa vallas esindatud turismitalu, puhkekülad, jahimaja, kalastustalu jt. Tõstamaa vallas on ca 12 majutusettevõtet. Majutusvõimaluste olemasolu tegevuspiirkonnas annab turistidele võimaluse piirkonda pikemaks ajaks peatuma jääda.

Üheks oluliseks vaatamisväärsuseks Pärnumaal on Torgu majakas Tõstamaa vallas. Piirkonnas toimub sügisel arvukas vee- ja maismaalindude läbivõtte. Lao linnuvaatluspunktis on aastatel 1980-1999 rööpstatud üle 200 000 linnu.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Valimisse on Munalaiu sadam lisatud 2012. aasta lossimiskoguste järgi. Kehtiva Pärnu arengustrateegia järgi on eesmärgiks, et igasse mereäärsele valda on ehitatud vähemalt üks kaasaegne väikesadam. Kalanduspiirkonna strateegias ei ole Munalaiu sadamat mainitud, küll aga on tegevuspiirkonna strateegia auditis välja toodud võimalus Munalaiu sadama laiendamiseks. Sadam on piirkonna tervikliku arengu seisukohalt väga oluline arvestades rannaküladel elulaadi ja traditsioone.

Tõstamaa valla arengukava kuni aastani 2016⁹² toob välja ühe võimalusena väikesadamade väljaehitamise. Munalaiu sadama väljaehitamise ja tööle hakkamisega peetakse võimaluseks puidu eksporti.

Selle sadama olemasolu ja selle edasine areng on tähtis kogu mandri Eesti ja saartevahelise ühenduse pidamiseks. Arvestades seda, et meretranspordi osakaal selle ühenduse liigina hakkab veelgi enam kasvama, siis Munalaiu sadamal on siin keskne roll. Munalaiu sadama arenguplaani hinnates ei saa mööda minna ka järjest kasvava mereturismi seisukohalt. Oma soodsa asukoha tõttu võib see kujuneda tähtsaks baasiks kõikidele Pärnu lähel seilavatele alustele. Hinnangu andmiseks tuleb siia lisada sadama kava alustada kaluritele vajaliku kai ehitamist. Seega võib konstateerida, et Munalaiu sadama olemasolu vastab igati kalanduspiirkonna strateegiale. Munalaiu sadamat peaks edasi arendama multifunktsionaalsena.

Looduslikud tingimused

Sadam on hästi kaitstud muuliga läänest ja maaga ning saartega teistelt suundadelt. Kirdest on küll avatud, aga seal on pikalt madalad alad ja laineid sealt tulla ei saa.

Munalaiu sadam asub Natura 2000 alale lähemal kui 5 km. Enamus Natura 2000 ala läheduses asuvatest sadamatest asuvad tegelikult Natura alal, ainult sadama kinnistu ja akvatoorium ei ole ala sisse arvestatud. Seetõttu eeldab igasugune sadama arendus keskkonnamõjude ja Natura ala hindamist, mis sõltub suurel määral Natura ala valitseja otsusest. Sellest tulenevalt on sadama arendusplaan tehes mõistlik arvestada täiendava aja ja rahalise kuluga. Meie hinnangul on sadama edasine arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt mõistlik ja võimalik.

Hinnang

Meie hinnangul on sadama pidaja edasised plaanid kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega.

⁹² Tõstamaa valla arengukava aastani 2016 (2012)

Sadama edasisel arendamisel on võimalus operatiivselt lossida Kihnu ümbert püütavat kala ilma, et selleks sõita laevaga Pärnusse. Peamise takistusena sadama arendamisel nähakse finantsvahendite puudust.

Munalaiu sadama edasi arendamine oleks reaalselt teostatav, kui leitakse sadama arendamiseks piisavalt finantsvahendeid.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid ei ole Munalaiu sadam seni saanud.

Rannametsa

1. Hetkeolukord

Rannametsa sadam asub Rannametsa külas, Häädemeeste vallas. Eraomandis olev sadam kuulub äriühingule OÜ Merikuld, mis on samaaegselt ka sadama pidajaks. Sadam on seni registreerimata, kuid sadama pidaja kavatseb selle registreerida rannapüügi sadamana. Sadamaregistri andmetel on sadamat külastava aluse maksimaalseks pikkuseks 12 m, laiuseks 4 m ja süviseks 4 m. Sadamaala suuruse kohta andmed puuduvad, vastustest selgub ainult et vee sügavus sadamas on 1 m. Sadamas on poordiga sildumiskohtade arv kolm, millest külalislustele on kaks, kuid sildumiskohtade arv võiks olla suurem. Kutselise kalapüügi tegelejate arv on sadamas üks, püügiloale on kantud kolm kalurit ja harrastuskalurite arv on hinnanguliselt neli. Ühele ettevõttele on välja antud kalalaeva püügiluba.

Sadamateenused

Sadamas osutatavad teenused on kalandustoodete lossimine ja esmakokkuost, aluste hoiustamine suvel ja talvel, aluste veest tõstmine ja veeskamine, elekter ja vesi kail, tualeti kasutamine, kaitse lainete ja tuulte eest.

Sadamatasud

Sadamatasusid ei koguta.

Sadamasse ligipääs

Sadamasse viib kruusakattega maantee. Meritsi sissesõiduks tuleb kasutada kanalit, mille pikkuseks on 400 m, laiuseks 6 m ja vee sügavusega 1 m. Kordussüvendused on vajalikud igal aastal.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Sadamas on olemas 2006. aastal ehitatud kividest kuur, mida kasutatakse abimaterjalide hoidmiseks ja on rahuldavas olukorras, kuid nõuab renoveerimist. Enamik sadama rajatistest on korrastatud 2005. aastal, neist laohoone püüniste ja paatide hoiuks vajab renoveerimist. Ladu on rahuldavas olukorras, kuid ka see vajab renoveerimist. Puidust kalurite olmehoone on rahuldavas seisukorras, kuid vajaks renoveerimist. Sadama betoonist kai, mis renoveeriti 2005. aastal on kasutamiskõlbmatu ja varisemisohtlik. Sadamale kuuluvad ka kaks graniitkividest lainemurdjat, mis on renoveeritud ja rahuldavas seisukorras, kuid vajavad siiski mõlemad uut investeeringut. Sissesõidu kanal, tehnovõrkudest elektri- ja veevarustuse (renoveeritud 2011. aastal) süsteemid on samuti lisainvesteeringute ootel. Põhiseadmetest on sadamas ainult kaks pumpa ja lossimistõstuk. Ülaloodud rajatistest on kasutusloa kuuril, laol, olmehoonel, lainemurdjatel, sissesõidu kanalil ja tehnovõrkudel.

Tõenäoliselt on 2005. aastal renoveeritud kai, mis asub rannajoonest 400 m kaugusel (kus puudub lainete purustav toime), üheksa aastaga muutunud varisemisohtlikuks pärast 2005. aastal toimunud suurt tormi ja üleujutust, mille järel teostati kaile üksnes kiirremont.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Viimase kolme aasta jooksul on teostatud investeeringud veevarustuse süsteemi (puurkaevu rajamine). Investeeringut finantseeriti omavahenditest ja Euroopa Kalandusfondi toetusest.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) avaldatud andmebaasi järgi on MTÜ-le Rannametsa paadisadam, mille juriidilise seose kohta Rannametsa sadamaga meil informatsioon puudub, määratud järgmised toetused:

- 2010.aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” viiendas taotlusvoorus puurkaevu rajamiseks ja taotlusedokumentide ettevalmistamiseks summas 6 282 €.

Meie hinnangul on PRIA andmebaasi alusel perioodil 2007-2013 Rannametsa sadama toetused kokku 6 282 €.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam ei paku tasulisi sadamateenuseid, siis vastavalt Sadamaseadusele ei pea olema täidetud veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõuded.

Kasutuslubadega rajatistel (kasutusload kuuril, laol, olmehoonel, lainemurdjatel, sissesõidukanalil ja tehnovõrkudel) peavad Ehitusseaduse nõuded kasutusloa saamiseks olema täidetud. Kai renoveerimisel on alates projekti koostamisest vajalik Ehitusseaduse nõuete täitmine ja kontrolli olemasolu projekti rakendamise üle.

Pöörame tähelepanu asjaolule, et maismaal on sadamasse pääsemiseks ligipääs kruusakattega teed pidi. Kalandustoodete mahalaadimis- ja lossimisala peab olema kaetud pinnakattematerjaliga, mis välistab kalandustoodete saastumise pinnasest tuleneda võiva saastega. Sadamakai puudumise korral võib mahalaadimistoiminguid teostada ka puidust paadisilla ääres tingimustel, et kalandustooted ei saa saastatud lendleva liiva ja muu lenduva tolmuuga.

3. Investeeringuvajadused

Sadama investeeringuvajadused on järgmised:

- põhiseadmete soetamiseks 13 000 eurot,
- kuurile 20 000 eurot,
- laohoonete 20 000 eurot,
- olmehoonete 10 000 eurot,
- kasutuskõlbmatule kaile 150 000 eurot,
- kahele lainemurdjale 30 000 eurot,
- sissesõidu kanalile 20 000 eurot,
- tehnovõrkude renoveerimiseks elektrile 5 000 eurot ja veevarustuse süsteemile 2 000 eurot.

Investeeringuid on plaanis finantseerida nii omavahenditest kui ka toetustest Euroopa Kalandusfondist.

Meie hinnangul on sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud alljärgnevad.

Tabel 44 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud ⁹³ Rannametsa sadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	250 000
Keskkonnakaitse nõuded	35 000

4. Arenguplaanid

Lisaks olemasolevatele teenustele on sadamal plaanis:

⁹³ Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

- Kalandustoodete otseturustamine;
- Veega varustamine;
- Elekter ja joogivesi kail;
- Tualetid;
- Kaitse lainetuse ja tuulte eest.

Sadama arendamine aitab kaasa kohalikule arengule. Koostööpartnerina on välja toodud MTÜ Rannametsa paadisadam.

Sadama arenguplaane toetavad alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Häädemeeste vallas asuv puhkepiirkond Kablist Treimanini on üks tuntumaid ja populaarsemaid suvitus- ja rannapuhkusepaiku Pärnumaal, kus on palju erinevaid piknikupaiku, laste mänguväljakuid ning suvekohvikuid. Häädemeeste vallas asuvad ka rahvusvahelist tähelepanu ja kaitset pälvinud Luitemaa ja Nigula looduskaitsealad, erinevad matka- ja õpperajad (Rannametsa luited) ning Häädemeeste muuseum.

Häädemeeste vallas on ca kaheksa majutusettevõtet. Majutusvõimaluste olemasolu tegevuspiirkonnas annab turistidele võimaluse piirkonda pikemaks ajaks peatuma jääda. Puhkemajanduse arenguks on koostatud Rannametsa-Soometsa LKA turismikorralduskava ja RMK Pärnu-Ikla puhkeala kasutus- korralduskava. Häädemeeste piirkonnas on pikaajalised traditsioonid laevaehituses.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam. Saanud toetust. Kehtiva Pärnu arengustrateegia järgi on eesmärgiks, et igasse mereäärsele valda on ehitatud vähemalt üks kaasaegne väikesadam. Kalanduspiirkonna strateegias on Rannametsa sadamat mainitud kui teise gruppi kuuluvaks, kus arendatakse välja kaasaegsed kala vastuvõtuvõimalused koos esmakäitlemisega. Sadam on piirkonna tervikliku arengu seisukohalt väga oluline arvestades rannakülade elulaadi ja traditsioone.

Häädemeeste valla arengukavas aastateks 2014-2020⁹⁴ on välja toodud, et Jaagupi ja Treimani sadamate väljaarendamist eelkõige mereturismi (jahtlaevad) silmas pidades on käsitletud Põhja-Liivimaa ühises jahisadamate strateegias (INTERREG, 2006. a). Samas on perspektiivne Häädemeeste valla väikesadamate polifunktsionaalne kasutamine nii kalanduse kui ka mereturismi otstarbel. Valla arengukavas tuuakse välja, et turismi arendamiseks tulevikus on vajalik väikesadamate arendamine. Valla arengudokumentide alusel on eesmärgiks Rannametsa sadama lossimis- ja randumiskohtade arendamine ja kala vastuvõtutingimuste parendamine.

Looduslikud tingimused

Randumissild on avatud läänetuultele ja tormilained on sadamas seisvatele laevadele väheohtlikud. Sadama jaoks on tõenäoliselt koormav iga-aastane laevatee süvendamine. Tõenäoliselt oleks mõistlik enne suuremat investeerimist süvendustöösse investeerida settetranspordi alasesse uurimistöösse. Ilmselt oleks võimalik süvendusväli pikendada 3-4 aasta peale.

Sadama kasutamise seisukohalt on tegemist loodusliku piiranguga, mis seisneb selles, et sissesõidu kanalis on vee sügavus väike ja sissesõidu tee ise küllalt pikk. See aga on iseloomulik pea kõikidele Pärnu lahe sadamatele, mida iseloomustavad tehnilised probleemid, mis on seotud liivade liikumisega.

2005. aasta tormis sai Rannametsa küla kõige rohkem tormis kannatada, mille käigus sai kannatada ka sadama kai.

⁹⁴ Häädemeeste valla arengukava aastateks 2014-2020 (2014)

Kuna sadam asub Natura 2000 alal, siis eeldab igasugune sadama arendus keskkonnamõjude ja Natura ala hindamist, mis sõltub suurel määral Natura ala valitseja otsusest. Sellest tulenevalt on sadama arendusplaane tehes mõistlik arvestada täiendava aja ja rahalise kuluga. Meie hinnangul on sadama edasine arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt võimalik.

Hinnang

Meie hinnangul on sadama pidaja edasised plaanid kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega.

Sadamal puudub tegevusplan, kuid siiski soovib sadama pidaja laiendada pakutavate erinevate teenuste nomenklatuuri. See, et sadamal on enamik rajatise kehtiva kasutusloaga, näitab kindlat soovi sadama tegevust jätkata. Kokkuvõtteks võib öelda, et hoolimata tehtud märkustest, vastab sadama arendamine kalanduspiirkonna strateegiale. Sadama arendamine aitab kaasa kohalikule arengule. Investeeringud peaksid aitama kaasa äritegevuse edendamisele ja olmetingimuste parandamisele.

Rannametsa sadama edasi arendamine oleks reaalselt teostatav, kui osutatavate teenuste eest hakatakse küsima ka sadamatasusid ning leitakse sadama arendamiseks piisavalt finantsvahendeid. Selleks tuleb sadam viia vastavusse Sadamaseaduses kehtestatud nõuetega.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid on Rannametsa sadam varem saanud.

Sigatsuaru

1. Hetkeolukord

Sigatsuaru sadam asub Sääre külas, Kihnu vallas. Sadam kuulub Kihnu Vallavalitsusele, mis on samaaegselt ka sadama pidajaks. Sadam kavatakse registreerida rannapüügi ja väikeses mahus külastussadamana. Sadamaala suuruseks on 19 059 m² ja sügavuseks 1 m. Sadamas olevate sildumiskohtade arv on 50, kuid nõudlus on suurem. Sildumiseks tõmmatakse alused kaldale. Kutselise kalapüügi tegelejate arv on sadamas 55, püügiloale on kantud 60 kalurit ja harrastuskalurite arv on hinnanguliselt 20.

Sadamateenused

Sadamas on võimalik aluste sildumine, aluste lossimine ja lastimine, aluste hoiustamine suvel ja talvel, seadmete hoiustamine, paadirent, sadamaala valgustus, elekter ja slipiteenus.

Sadamatasud

Sadamatasusid ei koguta.

Sadamasse ligipääs

Sadamasse toob kruusakattega tee. Meritsi sissesõidu kohta andmed puuduvad. Kordussüvenduste kohta on teada, et see peaks toimuma iga 2-3 aasta tagant.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Sadamas puuduvad hooned, kuid on pinnasekattega kai, mis on ehitatud 1963. aastal, seni remontimata ja mida soovitakse asendada. Parkla on pinnasekattega ja seda plaanitakse renoveerida. Sadama elektrisüsteem on ehitatud 2006. aastal ja on heas korras, kuid vajab siiski täiendavaid investeeringuid.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Sellel perioodil ei ole teostatud investeeringuid.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) ja EAS-i kodulehel (www.eas.ee) avaldatud andmebaaside järgi ei ole Sigatsuaru sadam perioodil 2007-2013 toetuseid saanud.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam ei paku tasulisi sadamateenuseid, siis vastavalt Sadamaseadusele ei pea olema täidetud veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõuded.

Kuna sadama 1963. aastal püstitatud rajatistest ei ole enam praktiliselt midagi järele jäänud, siis kavandatud tööde alustamiseks on vajalik suunata edasised tegevused vastavalt Ehitusseaduse nõuetele.

Pöörame tähelepanu asjaolule, et maismaal on sadamasse pääsemiseks ligipääs kruusakattega teed pidi. Kalandustoodete mahalaadimis- ja lossimisala peab olema kaetud pinnakattematerjaliga, mis välistab kalandustoodete saastumise pinnasest tuleneda võiva saastega. Sadamakai puudumise korral võib mahalaadimistoiminguid teostada ka puidust paadisilla ääres tingimustel, et kalandustooted ei saa saastatud lendleva liiva ja muu lenduva tolmuuga.

3. Investeeringuvajadused

Sigatsuaru sadama pidaja hinnangul vajalikud järgmised investeeringud:

- kai investeeringuvajaduseks 100 000 eurot,
- parkla rajamiseks 30 000 eurot,
- elektrisüsteemi rajamiseks 10 000 eurot.

Hinnates seda investeerimisplaani peaks kindlasti arvestama ka täiendava investeeringuvajadusega uuringutesse ja projekteerimisse. Kailiini välja ehitamist on vaja, sest hetkel tõmmatakse paadid lihtsalt liivakaldale. Puitkai olemasolu võimaldab paate kinnitada kalda külge ja teostada lossimist mugavamalt. Investeeringud parandavad sadama kasutusvõimalusi kalurite seas ning võimaldab sadamat kasutada ka puhkajatel, ühtlasi korrastab sadama-ala kasutust. Ujuvkaide ehitamine parandab sadama kasutusmugavust ja korrastab paatide paigutust sadamas. Vajalik on korrastada maa-ala, ehitada võrgukuurid, paigaldada tolmuva kate. Investeering võimaldab teostada nõuetekohast kala lossimist ning tekitab kaluritele sadamasse lisavõimalused püügivahendite hoidmiseks ja korrastamiseks. Investeeringuid plaanitakse finantseerida toetustest.

Meie hinnangul on sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud alljärgnevad. Infrastruktuuri ja muude sadamaehitiste puudumise tõttu pole investeering perspektiivne.

Tabel 45 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud ⁹⁵ Sigatsuaru sadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	850 000
Keskkonnakaitse nõuded	35 000

4. Arenguplaanid

Lisaks olemasolevatele teenustele on sadamal plaanis tulevikus pakkuda järgmist:

- Veesõiduki sildumise võimaldamine;
- Veesõiduki lastimine ja lossimine;
- Kalandustoodete esmakokkuost ja otseturustamine;
- Külaliskai jahtidele/väikelaevadele.

Sadama arendamine aitab kaasa piirkonna arengule. Kihnus on ca 60 kutselist kalurit, kes kasutavad sadamat igapäevatöös. Sigatsuaru väikesadam asub ka puhkemajanduslikust seisukohast vaadatuna soodsas asukohas ning on perspektiivikas sadam puhkemajanduse ja muu turismiettevõtluse arendamiseks. Sadama arendamisel on koostööpartneritena välja toodud kohalik omavalitsus.

Sadama arenguplaane toetavad alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

⁹⁵ Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

UNESCO on kandnud Kihnu pulmatseremoonia ja kultuuriruumi maailma vaimse ja suulise pärandi nimekirja. Sellega seoses on üks suuremaid vaatamisväärsusi Kihnu muuseum, kus võib leida kõike igapäevaelu puudutavat – tööriistu, rõivaid, käsitööd, mööblit ning samuti Kihnu tuntumaid elanikke tutvustavaid väljapanekuid ning Kihnu naivistide kunstiloomingut. Tuntumateks vaatamisväärsusteks on veel ka 1784. aastal ehitatud Kihnu kirik, mis on üks vähestest õigeusu kirikutest, mis on kohandatud selleks luterlikust sakraalhoonest; Kihnu kalmistu, kuhu on maetud kuulus Kihnu Jõnn, Kihnu tuletorn jms. Kihnu vallas asuvad ka erinevad turismitalud, kodumajutusasutused, puhkemajad jt majutusasutused.

Turism on kujunenud Kihnu elanike peamiseks sissetulekuallikaks. Saarele korraldatakse grupiturismi väljasõite, mille raames tutvustatakse saare vaatamisväärsusi. Saare elanikud pakuvad giiditeenust ja mitmesuguste suveniiride, eriti käsitööesemete müüki. Suvel on turistidel võimalik ööbida turismitaludes ja kämpingutes. Suurenenud on välisturistide, s.h. jahtidega saabujate ja loodusturistide hulk. Kihnu on rikas kultuuritraditsioonide poolest. Kihnu saarel on hinnas käsitöö, kus rahvariie traditsioon on kandunud tänapäeva. Kihnu vallas on ca 12 majutusettevõtet, millele lisanduvad telkimise võimalused. Majutusvõimaluste olemasolu tegevuspiirkonnas annab turistidele võimaluse piirkonda pikemaks ajaks peatuma jääda.

Tõstamaa ranniku ja Kihnu saare vahele jääb Liivi lahe osa Kihnu väin, mis on rahvusvahelise tähtsusega lindude koondumispaik, rändepeatuse- ja puhkekoht. Rannikumeri on Euroopas ohustatud lindude pesitsusalaks.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Kehtiva Pärnu arengustrateegia järgi on eesmärgiks, et igasse mereäärsele valda on ehitatud vähemalt üks kaasaegne väikesadam. Kalanduspiirkonna strateegias on Sigatsuaru sadamat mainitud kui teise gruppi kuuluvaks, kus arendatakse välja kaasaegsed kala vastuvõtuvõimalused koos esmakäitlemisega. Sadam on piirkonna tervikliku arengu seisukohalt väga oluline arvestades rannakülade elulaadi ja traditsioone.

Kihnu valla arengukava 2014-2020 kohaselt on tulevikusuundumustest olulisel kohal kalapüügitraditsioonide jätkumine ja tugevnemine. Kavas on taas tegelema hakata ka hülgepüügi. Selleks, et traditsiooniline kalapüük Kihnu saarel saaks jätkuda, on kavas toetada Kihnu saare elanikele seatud püügipiirangute vähendamist ning investeerida kalasadama ja lautrikohtade seisukorra parandamisse. Samuti on kavas suurendada kalurite omavahelist koostööd.

Arengukava katab rohkem Kihnu (Suaru) sadama arenguplaane, kuid vähem Sigatsuaru sadama arenguplaane. Lisaks on veel lautrid ehk looduslikud randumiskohad paatidele. Neist olulisemad on Sigatsuaru, mida on kavas arendada välja väikesadamaks, Suarõninä, Silmininä, Laobaninä, Külaaluse ja Pitkänä.⁹⁶ Kalurite töötingimuste parandamiseks tuleb investeerida kalasadamasse (eelkõige lossimiskai mõistes) ja lautrikohtade korrastamisse (eelkõige Sigatsuaru väikesadama väljaehitamine). Suaru sadamaala väljaarendamine aitaks tõenäoliselt oluliselt elavdada kohalikku ettevõtlust.

Looduslikud tingimused

Sigatsuaru väikepaatide lauter asub Kihnu saare põhjaosas ja sildumisiinil puuduvad välja ehitatud kaid. Lauter koosneb kahest osast, mida eraldab kõrkjaid täis kasvanud ala. Tänu suhteliselt pikale sissesõidu tee teele võib lautrikohtas esineda lainetust ainult siis, kui tuul puhub otse sissesõidu suunas. Seetõttu kujutab vaadeldav lauter turvalist ankrupaika, mis on võrdlemisi hästi kaitstud tuulte ees.

Kuna sadam asub Natura 2000 alal, siis eeldab igasugune sadama arendus keskkonnamõjude ja Natura ala hindamist, mis sõltub suurel määral Natura ala valitseja otsusest. Sellest tulenevalt on sadama arendusplaan tehase mõistlik arvestada täiendava aja ja rahalise kuluga. Meie hinnangul on sadama edasine arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt mõistlik ja võimalik.

⁹⁶ Kihnu valla arengukava 2014-2020 (2014)

Hinnang

Meie hinnangul on sadama pidaja edasised plaanid kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega.

Kihnu vald on teinud ettepaneku arendada Sigatsuaru paadisadamat: korrastada juurdepääsutee, süvendada kanal 2 meetrini, rajada osaline puukai või ujuvkai, laiendada sadamat loodusliku lombi arvelt lõuna suunas. Sadama arenguplaanis ei ole käsitletud sadamale merelt juurdepääsu küsimusi. Arvestades sadama suurt populaarsust kalameeste hulgas, on kindel et sadamal on perspektiivi arendamiseks vastavalt kalanduspiirkonna nõuetele.

Investeeringud parandavad sadama kasutusvõimalusi kalurite seas ning võimaldab sadamat kasutada ka puhkajatel, ühtlasi korrastab sadama-ala kasutust. Ujuvkaide ehitamine parandab sadama kasutusmugavust ja korrastab paatide paigutust sadamas. Investeeringud võimaldavad teostada nõuetekohast kala lossimist ning tekitab kaluritele sadamasse lisavõimalused püügivahendite hoidmiseks ja korrastamiseks. Peamise takistusena nähakse finantsvahendite puudust.

Sigatsuaru sadama edasi arendamine oleks küll reaalselt teostatav, kui osutatavate teenuste eest hakatakse küsima ka sadamatasusid ning leitakse sadama arendamiseks piisavalt finantsvahendeid, kuid infrastruktuuri ja muude sadamaehitiste puudumise tõttu ei ole meie hinnangul investeering perspektiivne. Lisaks tuleb sadam viia vastavusse ka Sadamaseaduses kehtestatud nõuetega.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid ei ole Sigatsuaru sadam seni saanud.

Treimani

1. Hetkeolukord

Treimani sadam asub Treimani külas, Häädemeeste vallas. Eraomandis sadam kuulub kokku 26-le eraisikule ja asub reformimata riigimaal. Sadama omanik on samaaegselt ka sadama pidajaks. Sadamaregistri andmetel on sadama pidajaks aga Häädemeeste Vallavalitsus. Sadam on registreeritud rannapüügi sadamana. Sadamaregistri andmetel on sadamat külastava aluse maksimaalseks pikkuseks 12 m ja süviseks 1 m. Sadamaala suuruseks on 30 000 m², akvatooriumil 13 500 m² ja sügavuseks 2 m. Sadamas on 10 poiga sildumiskohta ja nende arv ei ole küllaldane. Kutselise kalapüügiga tegelejate arv on sadamas 10, püügiloale on kantud 20 kalurit ja harrastuskalurite arv on hinnanguliselt 20.

Sadamateenused

Sadamas ei osutata teenuseid.

Sadamatasud

Sadamatasusid ei koguta.

Sadamasse ligipääs

Sadamasse toob asfaltbetoonkattega maantee. Meritsi sissesõiduks tuleb kasutada kanalit, mis külgedelt on kaitstud graniitkividest muulidega. Nendest ühe pikkuseks on 450 m, laiuseks 15 m ja vee sügavus on 2 m. Kordussüvendused on vajalikud igal aastal.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Sadamas on olemas 2001. aastal ehitatud kividest püüniste kuur, mida oleks vaja renoveerida, ja teine samal aastal ehitatud kuur. Mõlemad kuurid on kasutusloaga rahuldavas seisukorras. Rahuldavas seisukorras on ka 1984-1993 ehitatud betoonist kai. Rahuldav on olukord ka teisel kividest ehitatud kail. Sadamas on veel betoonist ramp, kaks graniitkividest lainemurdjat, sissesõidu kanal, mis vajab merepoolses otsas iga-aastast süvendamist ja sinna kandunud rämpsude eemaldamist ja renoveerimiseks investeeringu eraldamist. Kõikide eelpool toodud rajatiste kohta puuduvad andmed nende ehitusaasta kohta ja sadama pidaja hindab nende tehnilist seisukorda rahuldavaks. Sadama elektrisüsteem on muutunud kasutuskõlbmatuks ja vajab renoveerimist.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Sellel perioodil investeeringud ei teostatud.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) ja EAS-i kodulehel (www.eas.ee) avaldatud andmebaaside järgi ei ole Treimani sadam perioodil 2007-2013 toetuseid saanud.

2. Vastavus nõuetele

Treimani sadam on registreeritud sadamate registris kuid ei osuta ühtegi tasulist teenust. Seetõttu ei pea täitma veeliiklusohutuse ja keskkonnakaitse nõudeid.

Olemasolevad kuurid on kasutusloaga ja ilmselt vastavad siis ka Ehitusseaduse nõuetele. Teiste rajatiste kohta puuduvad andmed nii ehitusaasta kui ka kasutusloa olemasolu kohta. On vajalik teha analüüs olemasolevate renoveerimist mitte vajavate rajatistele ja lähtudes Ehitusseaduse nõuetest taotleda kasutusloa välja andmist.

3. Investeeringuvajadused

Sadama investeeringuvajadus on järgmine:

- kuuride renoveerimiseks (20 000 eurot),
- kanali renoveerimiseks 70 000 eurot,
- elektrisüsteemile 20 000 eurot,
- navigatsioonimärgistuse rajamiseks 70 000 eurot.

Samuti on vajalik sadamahoone, kuid puudub nägemus, milline see võiks ja peaks olema. Investeeringute summa on esitatud hinnanguliselt, kuid puudub täpne arusaam tegelikust suurusest.

Laevatatava kanali, lüüsi ja laevatee süvendamine tagab sadama laevatatavuse. Täiendavad investeeringud tagavad sadama tegevuse, toimimise ja kasutuse. Investeeringud navigatsioonimärgistusse tagavad sadamas ohutu liikluse. Investeeringuid on plaanis finantseerida toetustest Euroopa Kalandusfondist ja EAS-st.

Meie hinnangul on sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud alljärgnevad.

Tabel 46 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud ⁹⁷ Treimani sadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	81 500
Keskkonnakaitse nõuded	21 000

4. Arenguplaanid

Lisaks olemasolevatele teenustele plaanib sadam tulevikus pakkuda ka järgmist:

- Veesõiduki sildumise võimaldamine;
- Veesõiduki lastimine ja lossimine;
- Reisijate laevale mineku ja laevalt tuleku korraldamine;
- Veeliikluse korraldamine akvatooriumil ja sissesõiduteel;
- Kalandustoodete lossimine, ladustamine, külmutusvõimalused, esmakokkuost, töötlemine ja otseturustamine;
- Maaletoodud kala kaalumine;
- Veega varustamine;
- Veesõiduki ühendamise side-, energia- ja muude kaldasüsteemidega;
- Seadmete hoiustamine;
- Paatide vettetõstmise/väljatõstmise;

⁹⁷ Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

- Elekter ja joogivesi sadamas ja kail; sadamaala ja kaide valgustus;
- Tualetid ja pesemisvõimalus;
- Wifi;
- Slipp;
- Sadama navigatsioonimärgistuse tagamine;
- Akvatooriumi ja sissesõidutee sügavusandmete tagamine;
- Kaitse lainetuse ja tuulte eest;
- Infotahvel;
- Külaliskai jahtidele/väikelaevadele;
- Täisteenuse pakkumine kutselistele kaluritele – teenuse kontseptsioon on alles arendamisel;
- Täisteenuse pakkumine harrastuskaluritele – teenuse kontseptsioon on alles arendamisel;
- Väikepaatide slipiteenus;
- Paadi hoiustamine talvel ja suvel;
- Paadi lisavarustuse hoiustamine privaatsetl;
- Paadirent;
- Kalagiid;
- Arendada külaelu keskuseks – teenuse kontseptsioon on alles arendamisel.

Sadama koostööpartneritena on välja toodud kohalik omavalitsus, Maavalitsus ja Liivi Lahe Kalanduskogu.

Sadama arenguplaane toetavad alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Häädemeeste vallas asuv puhkepiirkond Kablist Treimanini on üks tuntumaid ja populaarsemaid suvitus- ja rannapuhkusepaiku Pärnumaal, kus on palju erinevaid piknikupaiku, laste mänguväljakuid ning suvekohvikuid. Häädemeeste vallas asuvad ka rahvusvahelist tähelepanu ja kaitset pälvinud Luitemaa ja Nigula linnu- ja looduskaitsealad, erinevad matka- ja õpperajad ning Häädemeeste muuseum. Häädemeeste vald kuulub mere, rannamaastike, metsade ja rabadega Pärnu maakonna enimväärtuslike ranniku puhkealade hulka.

Sadama arendamise olulisemate argumentidena on turismiettevõtluse ja vaatamisväärsuste olemasolu. Häädemeeste vallas on ca kaheksa majutusettevõtet. Majutusvõimaluste olemasolu tegevuspiirkonnas annab turistidele võimaluse piirkonda pikemaks ajaks peatuma jääda.

Puhkemajanduse arenguks on koostatud Rannametsa-Soometsa LKA turismikorralduskava ja RMK Pärnu-Ikla puhkeala kasutus-korralduskava. Häädemeeste piirkonnas on pikaajalised traditsioonid laevaehituses.

Turismivaldkondadest on rannaalal perspektiivsed:

- Tegevustele orienteeritud turism – puhas loodus meelitab turiste harrastama oma meelistegevust. Siia alla kuuluvad jahi-, kalastus-, jalgratta-, ratsutamise jt turism;
- Mereturism – siia alla kuuluvad nii laeva-, paadi-, kui jahiturism. Trendiks on ka matkamine meresüstaga.
- Treimani sadama lähiala on olulise puhkemajandusliku potentsiaaliga, mis võimaldab integreerida erinevaid tegevusi ja funktsioone.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strategiast

Piirkonna arengudokumendid

Kehtiva Pärnu arengustrateegia järgi on eesmärgiks, et igasse mereäärsele valda on ehitatud vähemalt üks kaasaegne väikesadam. Kalanduspiirkonna strateegias on Treimani sadamat mainitud kui teise gruppi kuuluvaks, kus arendatakse välja kaasaegsed kala vastuvõtuvõimalused koos esmakäitlemisega. Sadam on piirkonna tervikliku arengu seisukohalt väga oluline arvestades rannakülade elulaadi ja traditsioone.

Häädemeeste valla arengukavas aastateks 2014-2020⁹⁸ on välja toodud, et Jaagupi ja Treimani sadamate väljaarendamist, eelkõige mereturismi (jahtlaevad) silmas pidades, on käsitletud Põhja-Liivimaa ühises jahisadamate strateegias (INTERREG, 2006. a). Samas on perspektiivne Häädemeeste valla väikesadamate polüfunktsionaalne kasutamine nii kalanduse kui ka mereturismi otstarbel. Valla arengukavas tuuakse välja, et turismi arendamiseks tulevikus on vajalik väikesadamate arendamine.

Häädemeeste vallas on välja kujunenud neli keskust – Häädemeeste, Kabli, Treimani ja Massiaru. Treimani sadama lähedal asub ka Metsapoolse paadisadam. Häädemeeste valla sadamate arendamiseks on koostatud Põhja Liivimaa Jahisadamate arengustrateegia. Käesoleval hetkel on kõik kolm Häädemeeste vallas asuvat suuremat sadamat (Treimani, Jaagupi ja Rannametsa) kasutuses kalasadamatena. Põhja Liivimaa Jahisadamate arengustrateegias on kajastatud Treimani ja Jaagupi sadamate arendamist nii kala- kui turismisadamateks.

Looduslikud tingimused

Sadam asub looduslikult hea koha peal. Kalalaevade randumissild ei ole meretuultele avatud. Üle 20 m/s tormituuled võivad aga juba ka sadamas seisvatele laevadele ohtlikud olla. Rannavööndis vahelduvad pikemad liivarannad, roostikud ja rannaniidud. Laevakanali suudmeosa vajab iga-aastast puhastamist ja 2-5 aasta järel täies osas puhastamist/süvendamist. Sadama jaoks on tõenäoliselt koormav iga-aastane laevatee süvendamine. Tõenäoliselt oleks mõistlik enne suuremat investeerimist süvendustöösse investeerida settetranspordi alasesse uurimistöösse. Ilmselt oleks võimalik süvendusväli pikendada 3-4 aasta peale. Võttes arvesse, et investeeringuvajadusena kanali renoveerimisse on toodud 70 000 eurot, mis on süvendustöödeks optimaalne summa, siis lisainvesteering väärtusega 10 000 -15 000 eurot, mille abil saaks 70 000 eurost kulu tekitada mitte iga aasta, vaid 3 aasta tagant, näib asjakohasena.

Treimani sadam asub Natura 2000 alale lähemal kui 5 km. Enamus Natura 2000 ala läheduses asuvatest sadamatest asuvad tegelikult Natura alal, ainult sadama kinnistu ja akvatoorium ei ole ala sisse arvestatud. Seetõttu eeldab iga-aastane sadama arendus keskkonnamõjude ja Natura ala hindamist, mis sõltub suurel määral Natura ala valitseja otsusest. Sellest tulenevalt on sadama arendusplaan tehase mõistlik arvestada täiendava aja ja rahalise kuluga. Meie hinnangul on sadama edasine arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt võimalik.

Hinnang

Meie hinnangul on sadama pidaja edasised plaanid kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega.

Sadamal on arengukava mis kajastub nii maakonna, valla kui ka kalanduspiirkonna arenguplaanides, kuid kõik plaanid on veel hägused. Seniseid investeeringuid on tehtud hektiliselt, sest sadama erastamisläbirääkimised on alles käimas. Piirkonna arengudokumentides nähakse Treimani sadama lossimis- ja randumiskohtade arendamist, kala vastuvõtutingimuste parendamist. Lähtudes mereturismi arengust ja üha kasvavast harrastusmeresõitjate hulgast on vajalik ette näha tegevuspiirkonnas harrastusmeresõitjate teenindamiseks külaliskaid ja/või külalissadamat. Kui sadama omandiküsimused on lahendatud, siis oleks sadama välja arendamine mõistlik väikesadamana/jahisadamana, sest kutselisi kalureid seal väga palju ei ole.

Sadam aitab kaasa piirkonna arengule ja puhkemajandusele. Treimani on tuntud puhkepiirkond koos ümbruskonnas asuvate kaunite liivarandadega. Peamise takistusena sadama arendamisel nähakse finantsvahendite puudust.

Treimani sadama edasi arendamine oleks reaalselt teostatav, kui osutatavate teenuste eest hakatakse küsima ka sadamatasusid ning leitakse sadama arendamiseks piisavalt finantsvahendeid. Selleks tuleb sadam viia vastavusse Sadamaseaduses kehtestatud nõuetega.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid ei ole Treimani sadam seni saanud.

⁹⁸ Häädemeeste valla arengukava aastateks 2014-2020 (2014)

Võiste

1. Hetkeolukord

Võiste sadam asub Võiste alevikus, Tahkuranna vallas. Võiste sadam kuulub eraisikutele ja kohalikule omavalitsusele. Sadama pidajaks on MTÜ Võiste Sadamaühing ja MTÜ Võiste Sadamaarendus. Omaniku ja pidaja vahelised suhted on reguleeritud kasutusõiguse lepinguga, mis kehtib kuni 31.12.2030. Sadam on registreeritud rannapüügi sadamana. Sadamaala suuruseks on 21 233 m² ja sügavuseks 1 m. Sadamas on poordiga sildumiseks 20 kohta, millest viis on külalisalustele ja hooajal on nendest puudus. Sadamas on võimalik sildumine alustel maksimaalse pikkusega kuni 12 m, laiusega 3 m ja süvisega kuni 2 m. Sadamaregistri andmetel on sadamat külastava veesõiduki maksimaalseks laiuseks 4 m. Kutselise kalapüügi tegelejate arv on sadamas 30, püügiloale on kantud viis kalurit ja harrastuskalurite arv on hinnanguliselt 15 kalurit.

Sadamateenused

Sadamas võimaldatakse aluste sildumist ja nende lossimist ning lastimist. Kalandustoodete külmutamist ja ladustamist, aluste hoiustamist suvel ja talvel, aluste veest tõstmist ja veeskamist, elektrivarustus ja elekter kai, kaitse lainetuse ja tuulte eest. Sadamas on olemas slipp.

Sadamatasud

Sadamatasudest kogutakse lossimistasu ja tasu kasutatud elektri eest. Tasu sõltub lossitud kogusest ja tarbitud elektrist, veest, jne.

Sadamasse ligipääs

Sadamasse toob kruusakattega maantee. Meritsi sissesõiduks tuleb kasutada kanalit, mille pikkus on 200 m, laius 10 m ja süvis 1 m. Kordussüvendused on vajalikud igal aastal.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Sadamas on olemas segakonstruktsiooniga eelmisel sajandil ehitatud laohoone koos väikese külmkambriga kalatoodangu lühiajaliseks säilitamiseks. Laohoone on renoveeritud 2012. aastal, omab kasutusluba ja on praegu heas korras. Segakonstruktsiooniga on ka püügivarustuse hoidla koos töötoaga, mis on peale 2013. aasta renoveerimist väga heas korras, kuid sellel puudub kasutusluba. Segakonstruktsiooniga on ka rahuldavas olukorras kalurite olmehoone (rekonstrueeritu 2014. aastal), mida kavatakse renoveerida ja selleks vajalik ehitusluba on juba olemas. Kai nr 1 on renoveeritud 2012. aastal ja on väga heas olukorras, rajatisel on kasutusluba ja seda on plaanitud laiendada. Teine kai nr 2 on betoonist ja kuigi renoveeritud samal aastal, on rahuldavas korras ja plaanis renoveerida, ka sellel rajatisel on ehitusluba olemas. Graniitkividest kaks lainemurdjat on rahuldavas olukorras, mida sadama pidaja soovib renoveerida. Peale selle on sadamas veel sissesõidu kanal, laoplat, parkla, tee, tehnovõrkudest elektri-, veevarustuse- ja kanalisatsioonisüsteemid mida sadama pidaja soovib renoveerida. Põhiseadmetest on sadamas kaks pumpa kala lossimiseks, kaks lossimistõstukit ja jahutuskamber-külmladu ja jäämasin.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Viimase kolme aasta jooksul on teostatud investeeringud ehitustöösse – püüniste hoone koos töötoaga, kalurite igapäevane olmehoone, kaide, tee, elektri-, vee- ja kanalisatsioonisüsteemi renoveerimine. Soetati kala lossimise pump, lossimistõstuk, lühiajaline jahutuskamber kala hoiustamiseks ja jäämasin.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) avaldatud andmebaasi järgi on Võiste sadama ühele pidajale MTÜ-le Võiste sadamaarendus määratud järgmised toetused:

- 2010. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” viiendas taotlusvoorus kahvelsõiduki ja käsitõstukite soetamiseks ning projektide koostamiseks summas 138 510 €.
- 2011. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” teises taotlusvoorus ettevõtjatele õppereisi korraldamiseks summas 8 546 €.

- 2011. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” kolmandas taotlusvoorus jahutusseadme ostmiseks, sadama laohoone rekonstrueerimiseks ja muudeks asjadeks summas 192 994 €.
- 2013. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” esimeses taotlusvoorus betoonkai ja slipi renoveerimiseks ning põhiprojekti koostamiseks summas 107 330 €.

Lisaks on PRIA andmebaasi järgi Võiste sadama teisele pidajale MTÜ-le Võiste Sadamaühingu määratud järgmised toetused:

- 2011. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” neljandas taotlusvoorus koolitustoetuse taotluse koostamiseks ja õppereisi korraldamiseks summas 21 544 €.
- 2012. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” teises taotlusvoorus püüniste hoone renoveerimiseks ja erinevate projektide koostamiseks summas 173 493 €.
- 2013. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” esimeses taotlusvoorus kalurite olmehoone rekonstrueerimiseks ning projektide koostamiseks summas 186 067 €.

Lisaks on Võiste Sadam OÜ-le, mille juriidilise seose kohta Võiste sadamaga meil informatsioon puudub, määratud järgmised toetused:

- 2009. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 1.4 “Väikesemahuline rannapüük” teises taotlusvoorus erinevate seadmete ostmiseks ja ehitus- ning parandustööde tegemiseks summas 384 960 krooni ca 24 603 €.
- 2011. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 1.4 “Väikesemahuline rannapüük” raames erinevate seadmete ostmiseks ja taotluse ettevalmistamiseks summas 1 435 €.
- 2012. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 1.4 “Väikesemahuline rannapüük” raames kalalaevade arendustööde tegemiseks summas 5 955 € ja kalalaevale kastmõrra valmistamiseks summas 6 084 €.
- 2012. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” kolmandas taotlusvoorus kalandustoodete töötlemiseks ja otseturustamiseks summas 18 217 €.
- 2012. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 1.4 “Väikesemahuline rannapüük” teises taotlusvoorus mitmete kalalaevade parandamiseks ja arendamiseks summas 17 981 €.
- 2013. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” esimeses taotlusvoorus erinevate seadmete ostmiseks summas 26 113 €.
- 2013. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 1.4 “Väikesemahuline rannapüük” raames paatide ja kalalaevade parandus- ja arendustööde tegemiseks summas 40 455 €.

Lisaks on PRIA andmebaasi järgi Võiste Sadam OÜ saanud järgmiseid toetuseid:

- 2009. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 1.4 “Väikesemahuline rannapüük” esimeses taotlusvoorus erinevate seadmete ostmiseks ning mitmete asjade paigaldamiseks ja monteerimiseks summas 154 385 krooni.
- 2011. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 1.4 “Väikesemahuline rannapüük” raames erinevate ehitus- ja paigaldustööde tegemiseks ning muude seadmete soetamiseks summas 12 204 €.

Meie hinnangul on PRIA andmebaasi alusel perioodil 2007-2013 Võiste sadama toetused kokku 1 135 916 €.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam pakub tasulisi sadamateenuseid, siis vastavalt Sadamaseadusele peab sadamas olema täidetud veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõuded. Vastavalt sadama esindaja poolt esitatud vastustele on veeliikluse ohutuse nõuetest täidetud vaid üks, sadamal on määratud akvatooriumi. Ülejäänud veeliikluse ohutuse nõuded ei ole täidetud.

Keskkonnakaitse nõuetest ei ole täidetud järgmised:

- Sadamal ei ole laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise ja käitlemise kava;
- Sadam ei korralda laevadelt vastu võetud laevaheitmete ja lastijäätmete arvestust;
- Sadam ei korralda reostuse avastamist ja likvideerimist akvatooriumil.

Enamik sadama rajatistest on ilma kasutusloata, mistõttu peaks vajaliku dokumentatsiooni ette valmistama. Selle sadama suuremahuliste investeeringute puhul, mille hulka kuulub suures osas ka erilist tähelepanu nõudvad hüdrotehnilised rajatised, on vajalik erilise rangusega jälgida projekteerimiseks vajalike uuringute kvaliteeti ja ehitusseaduse nõuete täitmist.

Pöörame tähelepanu asjaolule, et maismaal on sadamasse pääsemiseks ligipääs kruusakattega teed pidi. Kalandustoodete mahalaadimis- ja lossimisala peab olema kaetud pinnakattematerjaliga, mis välistab kalandustoodete saastumise pinnasest tuleneda võiva saastega. Sadamakai puudumise korral võib mahalaadimistoiminguid teostada ka puidust paadisilla ääres tingimustel, et kalandustooted ei saa saastatud lendleva liiva ja muu lenduva tolmuuga.

3. Investeeringuvajadused

Sadama pidaja on kavandanud järgmised investeeringuvajadused:

- olmehoone 200 000 eurot,
- kai nr 120 000 eurot,
- kai nr 2 15 000 eurot,
- lainemurdja nr 1 100 000 eurot,
- lainemurdja nr 2 100 000 eurot,
- sissesõidu kanal 100 000 eurot,
- laoplatz 50 000 eurot,
- parkla 50 000 eurot,
- tee korrastamiseks 20 000 eurot,
- elektrisüsteem 25 000 eurot,
- veevarustus 50 000 eurot,
- kanalisatsioonisüsteem 25 000 eurot.

Lisaks soovitakse investeerida kala töötlemise hoonesse, et oleks võimalik tegeleda kala esmatöötlemise, külmutamise ja pakkimisega. Investeering võimaldab kaluritel kala väärindada.

Kaldakindlustus hoiab selge piiri maismaa ja merepiiri vahel. Lainemurdjad kaitsevad sadamat tuulte ja tormide eest. Sissesõidukanal vajab iga-aastast puhastamist. Parkla investeering annab võimaluse tegevuse laiendamiseks püügivälisel perioodil.

Planeeritud investeeringuid soovitakse finantseerida nii omavahenditest kui ka toetustest Euroopa Kalandusfondist ja MES-st.

Meie hinnangul on sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud alljärgnevad.

Tabel 47 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud ⁹⁹ Võiste sadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	130 000
Keskkonnakaitse nõuded	17 500

4. Arenguplaanid

Vastustest ei selgu, kas lisaks olemasolevatele teenustele on sadamal plaanis pakkuda tulevikus ka täiendavaid teenuseid. Paraku ei kajasta ka investeerimisplaanid investeeringuid sadama nõuetele vastavusse viimiseks.

Sadama arenguplaane toetaksid alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Tahkuranna valla tuntumad vaatamisväärsused on näiteks ajaloolised Uulu ja Tahkuranna kirikud, Rae rand ja muinsuskaitsealused mälestusmärgid II maailmasõja ajal hukatutele, Eesti Vabariigi esimese presidendi K. Pätsi mälestuspark ja ausammas ning Luitemaa looduskaitseala. Tahkuranna metsade ja liivaluidete vahel asuv Jõulumäe Tervisekeskus on Pärnumaa suurim ja armastatuim spordikeskus. Tahkuranna vallas tegutsevad ka erinevad talud, turismitalud ning puhkemajad. Tahkuranna vallas on ca 10 majutusettevõtet. Majutusvõimaluste olemasolu tegevuspiirkonnas annab turistidele võimaluse piirkonda pikemaks ajaks peatuma jääda.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strategiast

Piirkonna arengudokumentid

Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam. Saanud toetust. Kehtiva Pärnu arengustrateegia järgi on eesmärgiks, et igasse mereäärsele valda on ehitatud vähemalt üks kaasaegne väikesadam. Kalanduspiirkonna strateegias on Võiste sadam kaardistatud prioriteetseimate sadamate gruppi, mida soovitakse välja arendada kalalogistika keskuseks, kus arendatakse välja esmatöötlemiseks ja esmaturustamiseks vajalikud tingimused, mis tagavad kalurkonnale võimaluse alustada ise otseturundustegevusega ja kala töötlemisega. Sadam on piirkonna tervikliku arengu seisukohalt väga oluline arvestades rannakülade elulaadi ja traditsioone. Võiste sadam on projekti “Väikesadamate kett” sadam ja kuulub arendamisele maakonna tasandil.

Arengueesmärgina tuuakse Tahkuranna valla arengukavas välja ettevõtlusega alustamise võimaluste loomine, sh soodustatakse Uulu tööstusala arendamist. Samuti on oluline valla väikesadamade arengu toetamine, mis annavad tööd kohalikele ja aitavad kaasa traditsiooniliste tegevusvaldkondade elujõulisusele.

Tahkuranna valla arenguvõimalusteks võib pidada jahisadama väljaehitamist ja kalandust. Arenguperspektiivideks on kalandus, puhkemajandus, turismi ja jahisadam.

Vallal on kaks põhilist sadamat, Suurna sadam ja Võiste sadam. Mõlemad sadamad on orienteeritud kalapüügile ja tänasel päeval on kasutusel kalalossimiskohtadena. Kuna vastavalt arengudokumentidel on Võiste sadam kui traditsiooniline kalurite sadam, mille arendamine on plaanis erakapitali ja fondide toel, on Võiste sadama plaanid multifunktsionaalsuse arendamiseks kooskõlas piirkonna arengustrategiatega.

Looduslikud tingimused

Sadam on kõikidele tuultele avatud ja sildumisliin on avatud praktiliselt kõikidele tuulte poolt genereeritud lainetele, hoolimata suhteliselt pikast sissesõidu kanalist. Tormilainete ohtlikkus sõltub veetaseme kõrgusest ja tuule suunast. Kahe muuli vahele jääv kõrkjaid täis kasvanud ala on sobiv ala Võiste sadama infrastruktuuri välja arendamiseks.

⁹⁹ Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

Sadama jaoks on tõenäoliselt koormav iga-aastane laevatee süvendamine. Tõenäoliselt oleks mõistlik enne suuremat investeerimist süvendustöösse investeerida settetranspordi alasesse uurimistöösse. Ilmselt oleks võimalik süvendusväli pikendada 3-4 aasta peale.

Võiste sadam asub Natura 2000 alale lähemal kui 5 km. Enamus Natura 2000 ala läheduses asuvatest sadamatest asuvad tegelikult Natura alal, ainult sadama kinnistu ja akvatoorium ei ole ala sisse arvestatud. Seetõttu eeldab igasugune sadama arendus keskkonnamõjude ja Natura ala hindamist, mis sõltub suurel määral Natura ala valitseja otsusest. Sellest tulenevalt on sadama arendusplaane tehes mõistlik arvestada täiendava aja ja rahalise kuluga. Meie hinnangul on sadama edasine arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt võimalik.

Hinnang

Meie hinnangul on sadama pidaja edasised plaanid kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega.

Tahkuranna vallas tegutsevaid ettevõtteid iseloomustab üsna väike töötajate arv ning tegutsemine väiketööstuse, põllumajanduse ning kalanduse sektorites. Võistes Liivi lahe ääres on põlvkondade jooksul väljakujunenud rannakalurite kogukond, sadam ning tegutseb kohalik kalatööstus. Võiste sadamat kasutab oma tegevuses umbes 30 rannakalurit, kellest valdav osa on kohalikud ja töötavad FIE-dena. Võiste sadama territooriumil on koostamisel detailplaneering, andmaks ehitusõigust kalade nõuetekohase lossimise ja lühiajalise säilitamise hoone ehitamiseks. Samuti on vajalik kaasaegse infrastruktuuri väljaehitamine, et kaasaajastada sadam.¹⁰⁰ Parkla investeering annab võimaluse tegevuse laiendamiseks püügivälisel perioodil.

Võiste sadama edasi arendamine oleks reaalselt teostatav, kui leitakse sadama arendamiseks piisavalt finantsvahendeid. Selleks tuleb sadam viia vastavusse Sadamaseaduses kehtestatud nõuetega.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid on Võiste sadama saanud ulatuslikult nii põhiseadmete ostuks kui ka investeeringuteks infrastruktuuri.

Värati

1. Hetkeolukord

Värati sadam asub Värati külas, Tõstamaa vallas. Sadam kuulub Tõstamaa Vallavalitsusele, mis on samaaegselt ka sadama pidajaks. Sadam on registreeritud rannapüügi sadamana. Sadamaregistri andmetel on sadama pidajaks OÜ Tõstamaa sadam. Sadamaregistri andmetel on sadamat külastava aluse maksimaalseks pikkuseks 12 m, laiuseks 4 m ja süviseks 1 m. Puuduvad andmed nii sildumiskohtade arvu, sadama suuruse ja vee sügavuse kohta. Antakse teada, et sildumine toimub ujuvkai ääres, kuid puudub info sildumisviisi kohta ujuvkai läheduses. Kutselise kalapüügi tegelejate arv on sadamas kolm, püügiloale on kantud kolm kalurit ja harrastuskalurite arv on hinnanguliselt 10.

Sadamateenused

Sadamateenustest on siin võimaldatud vaid aluste sildumine.

Sadamatasud

Sadamatasusid ei koguta.

Sadamasse ligipääs

Sadamasse viib asfaltbetoonkattega maantee, meritsi sissesõidukohta andmed puuduvad, kuid see vajab süvendamist 4-5 aastase intervalliga.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Sadamahoone on segakonstruktsiooniga, ehitusaeg pole teada kuid renoveerimine toimus 2012. aastal, sellejärel on kasutusloaga hoone rahuldavas korras, kuid vajab lisainvesteeringut. Sadamas on puidust

¹⁰⁰ Tahkuranna valla arengukava aastateks 2013-2017 (2013)

kasutusloaga pontoon, mis on ehitatud 2012. aastal ja on seni väga heas korras. Sadamas puuduvad peamised põhiseadmed.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Viimase kolme aasta jooksul on investeeritud kaldaramp- pontooni ehitusse ja sadamahoone renoveerimisse.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) ja EAS-i kodulehel (www.eas.ee) avaldatud andmebaaside järgi ei ole Värati sadam perioodil 2007-2013 toetuseid saanud.

2. Vastavus nõuetele

Sadam on registreeritud sadamateregistris, kuid ei osuta ühtegi tasulist teenust. Seetõttu ei pea täitma veeliiklusohutuse ja keskkonnakaitse nõudeid.

Sadama rajatised (v.a renoveeritud kai ja tee) on ehitatud ajajärgul enne hetkel kehtivat Ehitusseadust, mistõttu puudub rajatistel kasutusluba.

3. Investeeringuvajadused

Sadam plaanib järgnevaid investeeringuid:

- Sadamahoonele soovitakse eraldada 120 000 eurot,
- tee ehitamiseks 60 000 eurot, et parandada juurdepääsu võimalus,
- sissesõidu kanalile 60 000 eurot.

Investeeringuid plaanitakse finantseerida toetustest Euroopa Kalandusfondist, EAS-st ja Keskkonnainvesteeringute Keskusest. Laevatee süvendamine parandab sadama kasutatavust.

Meie hinnangul on sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud alljärgnevad.

Tabel 48 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud ¹⁰¹ Värati sadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	120 000
Keskkonnakaitse nõuded	16 000

4. Arenguplaanid

Lisaks olemasolevatele teenustele on sadamal plaanis tulevikus pakkuda järgmist:

- Kalandustoodete esmakokkuost;
- Veega varustamine;
- Veesõiduki ühendamise side-, energia- ja muude kaldasüsteemidega.

Koostööpartnereid sadama arendamisel puuduvad.

Sadama arenguplaane toetavad alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Looduskaitse alustest vaatamisväärsustest on kindlasti huvitavamad meremärgid Kastna tammed, Vanapaganaga seotud Manija Kokkakivi, mõisate pargid, salapärane ning kauge Sorgu. Tõstamaa valla ainus asustatud saar Manilaid on kuulus ka oma kõre ehk jutttselg-kärnkonnaga. Üheks oluliseks vaatamisväärsuseks Pärnumaal on Torgu majakas Tõstamaal.

¹⁰¹ Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

Samuti on vallas hulgaliselt ajaloo-, arheoloogia- ja arhitektuuriobjekte: vallas on neli kirikut, Tõstamaa mõis kogu oma kompleksiga, Pootsi mõisa kompleks, Pootsi tuulik, mitmed kivikalmed, külakalmistud, ohvrikivid ning –puud. Majutusasutustest on Tõstamaa vallas esindatud turismitalu, puhkekülad, jahimaja, kalastustalu jt. Tõstamaa vallas on ca 12 majutustevõtet. Majutusvõimaluste olemasolu tegevuspiirkonnas annab turistidele võimaluse piirkonda pikemaks ajaks peatuma jääda.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Kehtiva Pärnu arengustrateegia järgi on eesmärgiks, et igasse mereäärsele valda on ehitatud vähemalt üks kaasaegne väikesadam. Kalanduspiirkonna strateegias on Värati sadamat mainitud kui teise gruppi kuuluvaks, kus arendatakse välja kaasaegsed kala vastuvõtuvõimalused koos esmakäitlemisega. Sadam on piirkonna tervikliku arengu seisukohalt väga oluline arvestades rannakülade elulaadi ja traditsioone.

Tõstamaa valla arengukava kuni aastani 2016¹⁰² toob välja ühe võimalusena väikesadamade väljaehitamise. Tõstamaa vald näeb Värati sadamat olulise sadamana koos Peerni, Lao, Manija, Munalaiu, Tõlli, Ermistu ja Merelaiu sadamaga, millest oluliste kalasadamatena võib nimetada Peerni, Lao, Manija, Tõlli, Värati ja Ermistu sadamaid.

Sadam on kajastatud valla üldplaneeringus. Vajalike objektide ehitusjärjekord peaks ilmnenema pärast detailplaneeringu, projekteerimiste ja vajalike uuringute teostamist.

Looduslikud tingimused

Kalalaevade randumissild on kõikide tuulte eest kaitstud ja tormilained ei ole sadamas seisvatele alustele ohtlikud. Kuna sadam asub Natura 2000 alal, siis eeldab igasugune sadama arendus keskkonnamõjude ja Natura ala hindamist, mis sõltub suurel määral Natura ala valitseja otsusest. Sellest tulenevalt on sadama arendusplaan tehes mõistlik arvestada täiendava aja ja rahalise kuluga. Meie hinnangul on sadama edasine arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt mõistlik ja võimalik.

Hinnang

Meie hinnangul on sadama pidaja edasised plaanid kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega.

Sadam on oluline kui rannakalurite juurdepääs merele. Samuti on sadamal suur potentsiaal võtta vastu turiste, kuna sadam asub selleks soodsas kohas. Sadam on üldiselt väga amortiseerunud, mistõttu kasutab seda ka väike arv kalureid. Kuna lähipiirkonnas on ka teisi perspektiivikaid kalasadamaid, siis Värati sadama arendamine oleks otstarbekas vaid kohalikele rannakaluritele. Peamise takistusena sadama arendamisel nähakse finantsvahendite puudust.

Värati sadama edasi arendamine oleks reaalset teostatav, kui osutatavate teenuste eest hakatakse küsima ka sadamatasusid ning leitakse sadama arendamiseks piisavalt finantsvahendeid. Selleks tuleb sadam viia vastavusse Sadamaseaduses kehtestatud nõuetega.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid ei ole Värati sadam seni saanud.

Vana-Sauga

1. Hetkeolukord

Vana-Sauga sadam asub Pärnu linnas. Eraomandis sadam on äriühing KÜ Merekaru, kes on samaaegselt ka sadama pidajaks. Sadam on registreeritud rannapüügi sadamana. Sadama maa-ala suuruseks on 5 129 m² ja akvatooriumi suuruseks 4 550 m². Sildumiskohti on sadamas 25, millele lisaks on kuus külaliskohta. Suurima lubatud mõõtmatega aluse pikkus on 15 m, laius 4 m ja süvis 2 m. Kutselise kalapüügi tegelejate arv on sadamas 26, püügiloale on kantud kuus kalurit ja harrastuskalurite arv on hinnanguliselt 10.

¹⁰² Tõstamaa valla arengukava aastani 2016 (2012)

Sadamateenused

Sadamateenustest on võimaldatud veesõiduki lastimine, kalandustoodete lossimine, kalandustoodete esmakokkuost, veega varustamine, seadmete hoiustamine, paatide hoiustamine talvel ja suvel, paatide vettetõstmine/ väljatõstmine, kütuse ja määrdeainetega varustamine, veesõiduki ühendamine side-, energia- ja muude kaldasüsteemidega, elekter, slipp, akvatooriumi ja sissesõidutee sügavusandmete tagamine, kaitse lainetuse ja tuulte eest ning pääste- ja tuletõrjevahendid.

Sadamatasud

Sadamas kogutakse paadihoidmistasu.

Sadamasse ligipääs

Sadamasse viib asfaltbetoonkattega tee, meritsi sissesõidutee laius on 20 m ja sügavus 3 m, mis süvendamist ei vaja.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Sadamas on olemas sadamahoone, remonditöökoda, kaks püügivarustuse hoidlat, kalurite olmehoone, kaks kaid ja kõik tehnovõrgud. Sadamas peamised põhiseadmed puuduvad. Hooned on enamuse tellistest, üks püüniste hoidla on puitvoodriga. Katusekate on eterniit. Rahuldavas seisukorras hooneid renoveeritud ei ole.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Sellel perioodi ei ole investeeringuid tehtud.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) ja EAS-i kodulehel (www.eas.ee) avaldatud andmebaaside järgi ei ole Vana-Sauga sadam perioodil 2007-2013 toetuseid saanud.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadamas ei osutata tasulisi sadamateenuseid, siis vastavalt Sadamaseadusele ei pea olema täidetud veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõuded. Siiski on sadam varustatud reostuse lokaliseerimiseks ja likvideerimiseks vajalike tehniliste vahenditega ning korraldab reostuse avastamist ja likvideerimist.

3. Investeeringuvajadused

Sadamas on plaanitud järgmise investeeringud:

- sadamahoonet on plaanis renoveerida, investeerides 500 000 eurot,
- remonditöökoja renoveerimiseks on plaanis investeerida 100 000 eurot,
- püügivarustuse hoidla on plaanis asendada investeerides 100 000 eurot.

Täiendavate investeeringutena on plaanis renoveerida püüniste hoidla ja kaid, ehitada kala esmavastuvõtu hoone koos sinna juurde kuuluva tehnika ja tehnovõrkudega ning renoveerida sadamahoone. Tulevikus oleks vaja ehitada hoone, kus saaks hakata valmistama tooteid püütud kalast.

Investeeringuid plaanitakse finantseerida omavahenditest ja toetustest.

Meie hinnangul on sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud alljärgnevad.

Tabel 49 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud ¹⁰³ Vana-Sauga sadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	1 000
Keskkonnakaitse nõuded	5 000

4. Arenguplaanid

Lisaks olemasolevatele teenustele on sadamal plaanis tulevikus pakkuda järgmist:

- Veesõiduki sildumise võimaldamine;
- Veesõiduki lastimine ja lossimine;
- Kalandustoodete lossimine, ladustamine, külmutusvõimalused, esmakokkuost, töötlemine ja otseturustamine;
- Veega varustamine;
- Veesõiduki ühendamine side-, energia- ja muude kaldasüsteemidega;
- Seadmete ja paatide hoiustamine;
- Seadmete remondi- ja hooldustööd;
- Ohutustulp (viskeliin, pootshaak, päästerõngas, redel);
- Elekter sadamal ja kail;
- Kontaktnumber 24h ja infotahvel;
- Sadamaala ja kaide valgustus;
- Väikepaatide slipiteenus;
- Aastaringne paadi hoiustamine.

Koostööpartnereid sadama arendamisel välja toodud ei ole.

Sadama arenguplaane toetavad alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Pärnu kannab alates 1996. aastast Eesti suvepealinna tiitlit ning on tuntud oma valgete liivarandade, laugete veekogude, rikka kultuurielu ning arvukate kohvikute, restoranide ja ööklubide poolest. Pärnus on väga palju erinevaid vaatamisväärsusi. Kirikutest on tuntumad näiteks 1747. aastal ehitatud Eliisabeti kirik, millest tänapäeval on sellest kujunenud soositud kontserdipaik, mille orel on üks parimaid Eestis ning Jekateriina kirik, mis on Eesti stiilipuhtaim barokk-kirik ning mis on mõjutanud apostliku õigeusu kirikuarhitektuuri kogu Baltikumis. Populaarsed on näiteks Tallinna värav (tuntud ka kui Kuningavärav), mis on osa keskaegsetest kaitserajatistest ning Punane torn, mis oli keskaegse Pärnu linnakindlustuse nurgatorn. Samuti on Pärnus palju aktiivse puhkuse veetmise võimalusi nagu näiteks seikluspargid, teemapargid, jahiturism jne. Majutusvõimalusi on Pärnus igale maitsele alates kämpingutest, külalistemajadest ning lõpetades spa-hotellide ning villadega.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Pärnumaa kalanduspiirkonna arengustrateegias aastani 2016. Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam. Kalanduspiirkonna strateegias on Vana-Sauga kaardistatud prioriteetseimate sadamate gruppi, mida soovitakse välja arendada kalalogistika keskuseks, kus arendatakse välja esmatöötlemiseks ja esmaturustamiseks vajalikud tingimused, mis tagavad kalurkonnale võimaluse alustada ise otseturustustegevusega ja kala töötlemisega. Tegevusgrupi strateegia kohaselt soetatakse Vana-Sauga sadamasse kala otseturustamiseks vajalikud seadmed ja ehitatakse vajalik keskkond.

¹⁰³ Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

Looduslikud tingimused

Sadam on hästi kaitstud kõikide tuulte poolt ja tormilained sadamat ei ohusta. Hüdrograafiliste tingimuste seisukohalt on sadam hästi kaitstud piki Pärnu jõge leviva lainetuse, veepinna tõusu ja sellest tingitud võimalike sildumistingimuste halvenemise vastu. Seoses veeseisude periooditi tekkiva tõusuga ning sellega kaasneva sadama ala üleujutusega oleks vaja kai äärt tõsta.

Vana-Sauga sadam asub Natura 2000 alale lähemal kui 5 km. Enamus Natura 2000 ala läheduses asuvatest sadamatest asuvad tegelikult Natura alal, ainult sadama kinnistu ja akvatoorium ei ole ala sisse arvestatud. Seetõttu eeldab igasugune sadama arendus keskkonnamõjude ja Natura ala hindamist, mis sõltub suurel määral Natura ala valitseja otsusest. Sellest tulenevalt on sadama arendusplaan tehes mõistlik arvestada täiendava aja ja rahalise kuluga. Meie hinnangul on sadama edasine arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt mõistlik ja võimalik.

Hinnang

Meie hinnangul on sadama pidaja edasised plaanid kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega.

Kalanduspiirkonna arengustrateegia on koostatud kooskõlas piirkonna teiste arengudokumentidega, sh Pärnu linna arengukava. Vana-Sauga paadisadamat kasutavad kohalikud rannakalurid. Sadam on piirkonna tervikliku arengu seisukohalt väga oluline. Vana-Sauga sadamat nähakse tulevikus tervikliku kalasadamana. Sadamas on esmatöötlemishoone, (projekt on juba olemas), kus asub ka pood - kohvik, mida külastavad nii kohalikud, kui ka turistid. Pakutakse erinevaid teenuseid nii kaluritele, kui ka väikelaeva ja purjekate omanikele. Peamiste takistustena sadama arendamisel nähakse puuduvaid finantsvahendeid, KOV-i toetust, omandiküsimusi, muid ressursse (aeg, tööjõud jms).

Vana-Sauga sadama edasi arendamine oleks reaalselt teostatav, kui osutatavate teenuste eest hakatakse küsima ka sadamatasusid ning leitakse sadama arendamiseks piisavalt finantsvahendeid. Selleks tuleb sadam viia vastavusse Sadamaseaduses kehtestatud nõuetega.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid ei ole Vana-Sauga sadam seni saanud.

Küsimustikule mitte vastanud Pärnumaa kalanduspiirkonna sadamad

Sadam	Valimisse arvamise põhjus	Tegevusgrupi ja Maavalitsuse kommentaarid
Ermistu	Pärnumaa kalanduspiirkonna arengustrateegias aastani 2016	Kalanduspiirkonna strateegia järgi teise gruppi kuuluv sadam ja randumiskoht, kus arendatakse välja kaasaegsed kala vastuvõtu võimalused koos esmakäitlemisega. Kavandatud väikesadamaks või külalissadamaks.
Manija	Pärnumaa kalanduspiirkonna arengustrateegias aastani 2016	Kalanduspiirkonna strateegia järgi teise gruppi kuuluv sadam ja randumiskoht, kus arendatakse välja kaasaegsed kala vastuvõtu võimalused koos esmakäitlemisega. Nii kauba- kui reisisadam.
Matsi	Pärnumaa kalanduspiirkonna arengustrateegias aastani 2016	Varbla valla tähtsaim kalasadam, kuid aktiivne tegevus puudub. Kalanduspiirkonna strateegia järgi perspektiivikas sadam turismiarengu seisukohalt. Tänu soodsale geograafilisele asendile on sadamal arenguperspektiivid eriti turismi- ja jahisadamana soodsaimad Pärnu maakonnas.

Merelaiu	Pärnumaa kalanduspiirkonna arengustrateegias aastani 2016	Orienteeritud harrastusmeresõidule. Kavandatud väikesadamaks või külalissadamaks.
Paatsalu	Pärnumaa kalanduspiirkonna arengustrateegias aastani 2016	Kalanduspiirkonna strateegia järgi perspektiivikas turismiarengu seisukohalt. Orienteeritud pigem kohalikele harrastusmeresõitjatele. Harrastuskalameeste lemmikoht kui looduslikult hästi piiratud mereosa on Eesti rannikumere kõige soojemate vetega.
Peerni	Pärnumaa kalanduspiirkonna arengustrateegias aastani 2016	Kalanduspiirkonna strateegia järgi teise gruppi kuuluv sadam ja randumiskoht, kus arendatakse välja kaasaegsed kala vastuvõtu võimalused koos esmakäitlemisega. Kavandatud väikesadamaks või külalissadamaks. Tõstamaa vald peab oluliseks kalasadamaks. Randumissild ei ole meretuultele avatud, tormilained ei ole sadamas seisvatele laevadele ohtlikud.
Raeküla	Pärnumaa kalanduspiirkonna arengustrateegias aastani 2016	Kalanduspiirkonna strateegia järgi teise gruppi kuuluv sadam ja randumiskoht, kus arendatakse välja kaasaegsed kala vastuvõtu võimalused koos esmakäitlemisega. Meretuuled ja tormilained sadamat ei ohusta, sest asub Pärnu jõe ääres. Probleemina nähakse suurt kaugust püügirajoonist.
Suurna	Pärnumaa kalanduspiirkonna arengustrateegias aastani 2106	Kalanduspiirkonna strateegia järgi teise gruppi kuuluv sadam ja randumiskoht, kus arendatakse välja kaasaegsed kala vastuvõtu võimalused koos esmakäitlemisega. Valla üks põhilisematest sadamatest. Randumissild on avatud kõikidele tuultele. Tormilainete ohtlikkus sadamas seisvatele laevadele sõltub veetaseme kõrgusest ja tuulest.
Tõlli (Võidu)	Pärnumaa kalanduspiirkonna arengustrateegias aastani 2016. Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam. Saanud toetust.	Kalanduspiirkonna strateegia järgi teise gruppi kuuluv sadam ja randumiskoht, kus arendatakse välja kaasaegsed kala vastuvõtu võimalused koos esmakäitlemisega. Kavandatud väikesadamaks või külalissadamaks. Tõstamaa valla jaoks oluline kalasadam. Meretuultele ei ole avatud ja tormilained ei ole ohtlikud, sest on ühendatud merega vaid sadamakanali kaudu.
Pärnu	2012.a lossimiskoguste järgi lisatud	Pärnu jõe vasakul kaldal asub jahisadam ja paremal kaldal kaubasadam. Tegevusgrupi hinnangul ei ole sadama kalakai arendamine oluline ega mõistlik, kuna kalanduspiirkonna arengustrateegias nähakse Vana-Sauga sadama arendamist.

Kokkuvõte Pärnumaa kalanduspiirkonna sadamatest

Pärnumaa kalanduspiirkonnas vastas küsimustikule 13 sadamat, mis asuvad ühtlaselt piki Pärnumaa rannikut ja Sauga jõe ääres. Neist kolm asuvad saartel, üks Munalaiul ja kaks Kihnu saarel. Toodud sadamates toimub enamuses vilgas tegevus ja nende korras hoidmine ja opereerimine mõjutab otseselt elu sadamate juures asuvates asulates. Põhiliste takistustena arengule nähakse finantsvõimekuse puudumist. Kuna praktiliselt kõik sadamad asuvad kas Natura 2000 alal või selle vahetus läheduses, on igasuguse edasise arenduse läbiviimiseks vajalik keskkonnamõjude hindamine (KMH). Lähtudes mõistlikkuse põhimõttest on sadama arenduste kavandamisel otstarbekas kõikide mõjude kooshindamine. See jätab sadama arendajale võimaluse kavandatud tegevusi ellu viia vastavalt võimalustele. Lisaks on KMH ühekordne läbiviimine majanduslikult soodsam. Sadamad, mille kavandatud tegevuste hulka kuulub kalatoodete jahutamine või jää tootmine, peavad vastavalt Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrusele 1272/2008/EÜ arvestama, et antud tegevus on kõrgendatud keskkonnariskiga.

Vastavalt piirkonna arengudokumentide auditile on olulisemateks tehnilise infrastruktuuriga seotud probleemideks järgmised:

- Laevade süvis on piiratud, kuna Läänemere lahed on madalad ja liivade liikumine suur. Sadamate projekteerimisel peab sellega arvestama ja nägema ette vastava süvisega laevade sildumise. Teiselt poolt toimub Liivi lahe madalal rannikul suur liivade liikumine ning sadamatesse sissesõidu ja faarvaatri ummistumine, mis nõuab suure mahu ja maksumusega süvendustööde tegemist.
- Sadama akvatooriumid on madalad, mis limiteerib laevade suuruse ja veosemahud.
- Suur vajalike süvendustööde maht.
- Nõudmine sadamaid läbivate veoste osas ületab pakkumise.

Paljude sadamate puhul on problemaatiline kordussüvenduste tihedus. Selline tegevus oma olemuselt ei ole jätkusuutlik. Süvendamine on sadamaehituse üks kõige finantsmahukam osa ja sellest pea poole moodustab süvendustehnika transport. Seega moodus, kuidas sadamakulusid kokku hoida, on süvendamiste intervalli vähendada. Seda saab teha kaasates erialateadlaste kogemusi.

Vastavalt piirkonna arengudokumentidele on Pärnumaa tegevuspiirkond rikas looduslike puhkeressursside poolest, mis annab võimaluse edukalt arendada turismimajandust. Pärnu ja Liivi lahe äärne rannikuala on rikas kultuuritraditsioonide poolest. Pärnumaa tegevuspiirkonda iseloomustab kauni loodusega pikk rannajoon, mis omab suurt potentsiaali puhke- ja turismimajanduse arendamiseks ja tegevuste laiendamiseks. Tegevusgrupi hinnangul on täna kasutamata kalaturismi võimalus turismisektoris, kui potentsiaalne püügihooaja pikendamise võimalus. Samuti väikeste kalasadamate avamine harrastusmeresõitjatele. Harrastusmeresõitjatele on mõistlik kohandada need sadamad, millede vahetus läheduses asuvad erinevad vaatamisväärsused või on olemas vajalik tugiinfrastruktuur. Pärnu Lahe Partnerluskogu poolt on algatatud projekt „Romantiline rannatee“, mis algab Iklast ja liigub mööda rannikut Varblani kattes Liivi Lahe Kalanduskogu maismaaosa ja minnes üle rannaäärsetes kalurikülades ja merel.

Pärnumaal on olemas soodsate sadamakohtadega toimiv piirkonna kalasadamate võrgustik ja pikaajaline kalanduse traditsioon. Rikkalik kalaressurss annab rannakaluritele võimaluse läbi esmatöötlemisseadmete soetamise ja kala lossimiskohtade kaasajastamise, suurendada kalurkonna tulubaasi. Looduslikest tingimustes on kalasadamate ja lossimiskohtade uuendamisel ja renoveerimisel Pärnumaal nõrkuseks liikuvad liivad ja avatus merele.

Vastavalt tegevuspiirkonna strateegiale on kalasadamate ja lossimiskohtade uuendamise ja renoveerimise olulisemad tegevused kaide renoveerimine, akvatooriumi ja/või faarvaatri puhastamine, uute kalapumpade soetamine, territooriumi korrastamine, olme- ja puhkeruumide ehitamine, toorme käitlemisruumide ehitamine, infrastruktuuri uuendamine ja väljaehitamine, esmatöötlusseadmete soetamine, jäämasinate soetamine ja esmatöötlushoonete ehitus. Tegevusgrupi arvates oleks oluline igasse arengustrateegias kajastatud sadamasse soetada jäämasin.

Kala või vesiviljelustoodete töötlemise ja otseturustamise olulisemad tegevused on toorme käitlemisruumide ehitamine, jäämasinate soetamine, laotõstukite soetamine, esmatöötlushoonete ehitus ja vajalike seadmete soetamine, otseturustamisega seotud hoonete ehitus, transpordivahendite soetamine, kaubamärgi väljatöötamine.

Kalandusega seotud turismi arendamise ja rannakülade taaselustamise olulisemad tegevused on veekogude ja mereranna puhastamine, ujumiskohtade ja paadisildade rajamine, majutus- ja toitlustuskohtade rajamine ning arendamine, loodusmatkade ja kalaturismi propageerimine ja võimaluste arendamine, koostöö erinevate MTÜ-de, kohalike ettevõtjate ja tootjatega ning nendega piirkonna ühisturunduse võrgustiku loomine.

Tegevuste mitmekesistamise olulisemad tegevused on kalarestorani rajamine koos seminariruumiga, rannaküla ja mereelu tutvustava muuseumi loomine, teeninduse ja tootmise ettevõtete loomine piirkonda tutvustavate meenete valmistamiseks ja rannaküla miljöö arendamine nt rannaküla taastamine.

Tervikliku arengu seisukohalt on väga oluline, et kõik kalanduspiirkonna arengustrateegias prioritseeritud sadamad ja lautrikohad saaksid välja arendatud. Piirkonna võrgustiku arenguplaanid esimese prioriteediga sadamates on väga hästi paigas.

Kuus sadamat 13-st küsimustikule vastanud sadamast ei ole perioodil 2007-2013 toetuseid saanud. Kõige rohkem on toetuseid saanud Võiste sadam, ca 1 135 916 eurot. Samuti on 2008. aastal MTÜ Liivi Lahe Kalanduskogu saanud toetust Euroopa Kalandusfondist meetme 4.1. "Kalanduspiirkondade säästev areng" raames summas 197 616 eurot.

Küsimustikule vastanud sadamatest on Jaagupi, Juheta, Kihnu (Suaru), Lao, Lindi, Liu, Munalaiu, Rannametsa, Treimani, Võiste, Värati ja Vana-Sauga sadam ja nendes planeeritavad arendused piirkonna sadamate võrgustiku seisukohalt olulised.

Saaremaa kalanduspiirkond

Saaremaa arengukavad

Saare maakonna arengukava näeb ette investeeringuid veeteede arengusse, mille hulgas¹⁰⁴:

- Kuivastu - Virtsu liinil: Kuivastus uue kai, väikelaevade sadama, uue liiklusskeemi ja katendi ehitus, Virtsus (Lääne maakond) uue kaubakai ehitus, sadamahoone rekonstrueerimine, uus liiklusskeem;
- kahe uue parvlaeva liiklusesse toomine, selleks uute aparellide¹⁰⁵ rajamine Kuivastus ja Virtsus, süvendamine;
- Roomassaare sadama arendamine (uuringud, süvendamine) kruisilaevade teenindamiseks;
- Abruksa sadama uuendamine;
- uue sadama täiendav remont, sadama ja sadama ümbruse atraktiivsemaks tegemine (purjetajatele, kruisireisijatele, ujuvkai remont);
- Turu ja Stockholmi laevaliinide käivitamine;
- väikesadamate arendamine turismi ja kalapüügi teenindamiseks - Kõrkvere, Nasva, Jaagarahu, Varese, Orissaare, Taaliku, Koguva, Nõmmküla, Kallaste, Pädaste, Rässi, Siniste, Lalli, Lõunasadam, Väike-Kõrkvere, Turja, Vätta, Kungla, Muratsi, Mõntu, Kõiguste, Ruhve sadamad, lautrikohtade taastamine ja korrastamine.

Saare maakonna arengukava näeb ette merelise ligipääsetavuse infrastruktuuri parandamiseks järgmist¹⁰⁶

- merele ligipääsu võimaldamine – teed, sadamad, koostöö maaomanikega;
- väikesadamate ja lautrikohtade taastamine ja korrastamine.

Saare Maavalitsuse poolt edastatud info kohaselt on koostamisel uus maakonna arengustrateegia ja maakonnaplaneering, mis keskenduvad põhiprobleemile ehk uute tasuvate töökohtade loomisele. Sadamate arendamises ei nähta olulist tasuvate töökohtade loomise võimalust. Kalapüügi osakaal on tööhõives, SKP-s ja loodavas lisandväärtuses marginaalne. Sadamate puhul on üheks rolliks ühenduste loomine, kuid teiseks rolliks on väikelaevaehitus, millega koos peavad ka sadamad arenema. Planeeritud on luua kompetentsikeskuste ja sadamate vahel sünergia, läbi mille saaksid sadamad ka uusi funktsioone.

Uue maakonnaplaneeringu tööversioon¹⁰⁷ keskendub kalasadamatele veidi rohkem, kuid keskendutakse peamiselt merepääste funktsiooni arendamisele. Riiklik merepääste võrgustik peaks olema tihedam, mis tõttu sobiks riiklik kalasadamate võrgustik merepääste funktsiooni arendamiseks paremini kui riiklik väikesadamate võrgustik. Eraldi tuuakse välja ka turismi lisaväärtus.

Saaremaa kalanduspiirkonna strateegia

„Saaremaa kalanduspiirkonna arengustrateegia aastateks 2009-2013“ otseseks eesmärgiks oli suunata „Euroopa Kalandusfondi rakenduskava 2007-2013“ meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästlik areng“ toetuste kasutamist Saaremaa kalanduspiirkonnas.

"Saare maakonna planeeringu" üks eesmärke majanduse valdkonnas on mikro-, väike- ja keskmise suurusega ettevõtete potentsiaali suurendamine. Majanduse prioriteetide hulgas on tegevuste ja toodete mitmekesistamine (turism), aastaringselt töötavate ettevõtete arendamine alalhoidval ja turust lähtuval põhimõttel (käsitöö, seminariturism) ning alternatiivsete ressursside parem kasutamine (mereadru ja

¹⁰⁴ Saare Maakonna Arengustrateegia 2020 (2008) - <https://saare.maavalitsus.ee/kehtiv-arengustrateegia>

¹⁰⁵ Parvlaeva osa

¹⁰⁶ Saare Maakonna Arengustrateegia 2020 (2008) - <https://saare.maavalitsus.ee/kehtiv-arengustrateegia>

¹⁰⁷ Uus Maakonnaplaneering jõustub eeldatavasti 2016. aastal

ravimuda). Turismi valdkonnas nähakse ette merekultuuri tähtsustamist, paadi- ja jahisadamate võrgu väljaarendamist, maa- ja loodusturismi arendamist. Kalanduspiirkonna strateegia toetab neid eesmäärke ja prioriteete. Maakonna planeeringus on liigitatud ka sadamad nende soovitava arenguperspektiivi järgi. Seda ei saanud võtta otsese juhisena kalanduspiirkonna strateegiale, kuna käesoleva strateegia raames sõltub arendustegevus eelkõige kalavarust ja iga konkreetse sadamaga seotud kalandusettevõtjate arvust, aktiivsusest ja võimekusest.

Kalanduspiirkonna strateegia koostamisel analüüsiti maakonna valdade arengukavasid, et saavutada nendega strateegia kooskõla. Paraku on enamikes valla arengukavades kalanduse käsitus põgus ja ebaühtlane. Üheks sagedamini mainitud teemadest on valla arengukavades merelise ligipääsetavuse infrastruktuuri parandamine ning piirkonna väikesadamade ja lautrikohtade võrgustiku välja arendamine. Arengukavadest olid välja loetavad kohalike omavalitsuste eelistused, mis on arvesse võetud sadamate ja lossimiskohtade nimekirja koostamisel. Üldisemalt võib nentida, et kalanduspiirkonna arengustrateegia ei ole vastuolus valdade arengukavadega ja on esimene süstemaatilisem Saare maakonna rannakalanduse arengudokument.

Peamisteks rannapüügi piirkondadeks on Saaremaa lõunarannik, Väinameri, Küdema laht ja Tagalaht. Saare maakonna kalurite olulisim püügipiirkond on Liivi laht, kust saadakse keskmiselt pool kogupüügist.

Kalalaevade registrisse on kantud 145 alla 12-meetrist kalalaeva, mille kodusadam asub Saare maakonnas. 40 aluse kodusadamaks on Nasva sadam, 19 aluse kodusadamaks on Läätsa, 8 aluse kodusadamaks Vörkaia ja Lalli sadam.

Kaluri püügiloaga püüdjate 2008. aasta lossimisandmete alusel enamkasutatavateks sadamateks on Nasva-Jõesadam, Kaunispe, Läätsa, Kallaste ja Vörkaia.

Saaremaa kalanduspiirkonna üldeesmärkide all on toodud:

Saare maakonnas on olemas väikekalasadamad ja lossimiskohad, mis rahuldavad nii kalurite kui ka teiste huvigruppide vajadusi.

Tegevussuuna – kalasadama ja lossimiskohad - rakendamise põhjendus:

Merelisteks tegevusteks on esmase tähtsusega väljapääs maalt merele ning ligipääs merelt maale, mida saab tagada hästitoimiva väikesadamaga. Piirkonnas on olemas sadama- ja lossimiskohad, kus on vaid mingil määral välja ehitatud esmased ühendused. Kala esmased säilitamistingimused sadamates puuduvad, paljudes sadamates ei ole loodud remondivõimalusi ning püüniste ja laevavarustuse jaoks ladustamisvõimalusi. Paljudes sadamates puudub hädavajalik elektri- ja veevarustus. Korrastatud väikesadamast saavad lisaks kalandusele kasu mitmed tegevusalad. Väljaarendatud piirkonna väikesadamade võrgustik on oluline kogu merendusklatri tegevusele (kalandus, mereturism, väikelaevaehitus, merendusõpe, merebioloogia). Kõikide kasutajate vajadusi rahuldav väikesadam aitab suurendada piirkonna konkurentsivõimet ja on rannaküla arengumootoriks.

Tegevussuuna – kalandustoodete töötlemine ja otseturustamine – rakendamise põhjendus:

Kalatöötlemine on kalapüügi kõrval olnud läbi aegade teiseks tähtsamaks tööhõive pakkujaks rannakülade elanikele. Kalatöötlemine piirdub enamikel juhtudel kala külmutamisega. Kalurite sissetulekud kalapüügist on vähenenud nii püügi vähenemise kui madalate värske kala esmakokkuostuhindade tõttu. Kalapüüdjate ja kalakasvatavate sissetulekute suurendamiseks on vaja värsket kala enam väärindada ning omada suuremat osa väärtusahelast (töötlemine, turustamine).

Tegevussuuna – kalandusega seotud turismi arendamine ja rannaküla taaselustamine – rakendamise põhjendus:

Kalurite sissetulekud traditsioonilisest kalapüügist on vähenenud ning on vajadus leida alternatiivseid teenimisvõimalusi. Oma asukoha tõttu on Saaremaa kalanduspiirkonna rannikul suur mereturismialane

potentsiaali ja kalaturismi peetaks perspektiivseks tegevuseks lisateenistuse saamisel kaluritele. Rannakülade taaselustamine on oluline nii kohalike elanike kui ka turismi seisukohalt. Turismitoodete ja –teenuste väljatöötamine ning arendamine aitab oluliselt kaasa rannakülade jätkusuutlikkusele pakkudes alternatiivseid tegutsemisvõimalusi turismihooajal.

Tegevussuuna – tegevuste mitmekesistamine – rakendamise põhjendus:

Enimlevinud kõrvaltegevuseks kalurite jaoks kalanduspiirkonnas on põllumajandus. Võimalikeks lisategevusteks Saaremaa kalanduspiirkonnas, mis mitmekesistaksid kalurite tegevust ja annaks ka nende pere liikmetele kohapeal tööd ja sissetulekut, on väljaspool kalandust ja põllumajandust kodumajutus ja toitlustus, teenuste osutamine ning käsitöö.

MTÜ Saarte Kalanduselt saadud info kohaselt on **uus kalanduspiirkonna arengustrateegia** koostamisel ning strateegilised sadamad on põhimõtteliselt teada. Uues strateegias saavad kajastust vaid need sadamad, mis on juba valmis ja mida lõpetatakse. Kõige olulisem sadam uues kalanduse tegevuspiirkonna strateegias on Nasva Jõesadam. Turustamise arendamise osas jääb strateegiasse ka Läätsa sadam. Nimetatud kaks sadamat on olulised, sest hinnanguliselt kolmveerand püütud kalast tuleb Läätsa ja Nasva Jõesadamast.

Strateegias nähakse olulisi muudatusi sõltuvalt Mereinstituudi uuringutest, milles suunatakse rõhuasetus sadama ehituselt muudele teemadele. Nimetatud uuringu andmetel väljapüügi maht võrreldes kalapõlvkondade seisuga ei suurene, mistõttu peaks põhirõhu pöörama sadamates pakutavate teenuste mitmekesistamisele.

Küsimustikule vastanud Saaremaa kalanduspiirkonna sadamad

Atla

1. Hetkeolukord

Atla sadam asub Eesti kõige läänepoolsemas lahes Saaremaal, Eeriksaare ja Elda poolsaarte vahel, Vilsandi rahvuspargi ja Natura 2000 territooriumil. Sadama omanikuks on Lümända Vallavalitsus. Sadam on kümneks aastaks antud rendile MTÜ-le Lümända Sadamad. Sadam leiab kasutamist kohaliku kalasadamana ning on Sadamaregistris registreeritud. Sadamast on võimalik sõita paadiga Vilsandile ja läänepoolsematele Eesti väikesaartele ja laidudele.

Sadamaala pindala on 13 600 m². Maksimaalselt on sadamas võimalik kuni 25 poikinnitusega aluse sildumine. Sadamas silduvate aluste maksimaalsed mõõdud on pikkusega 12 m, laiusega 6 m ja süvisega 1 m. Sadamaregistri andmetel on sadamat külastava aluse maksimaalseimaks süviseks 1,4 m. Sadama kasutajate arvu kohta andmed puuduvad.

Sadamateenused

Sadamas osutatakse sildumis- ja lossimisteenuseid, sadamas on tualeti kasutamise ning joogivee saamise võimalus. Sadamas võetakse vastu ka laevaheitmeid.

Sadamatasud

Sadamatasusid kogutakse hooajal paatide hoiustamise eest. Sadamatasud on välja toodud ka sadama kodulehel www.atlasadam.eu, kus eristatakse tasud kolmes jaotuses: tasud ühe päeva kohta, ühe kuu kohta ja ühe perioodi kohta. Kaitasud kutselistele kaluritele erinevad tasudest harrastuskaluritele.

Tabel 50 Sadamatasud Atla sadamas

Kaitasud:			
Kutseline kalur	2 eurot	10 eurot	50 eurot
Harrastuskalur - slipi kasutusega	3 eurot	3 eurot	50 eurot
Ühenduspaat: Atla – Vilsandi – Atla	-	-	100 eurot
Külalisalus (remondiks / tormivarjuks)	10 eurot	-	-
Parkimine:			
Päevapeatus	Tasuta	Tasuta	Tasuta
Ööpeatus – sõiduauto	2 eurot	-	2 – 5 päeva = 5 eurot
Ööpeatus – treiler	2 eurot	-	2 – 5 päeva = 5 eurot
Ööpeatus – veoauto / buss	4 eurot	-	2 – 5 päeva = 8 eurot
Ööpeatus – matkaauto	8 eurot	-	2 – 5 päeva = 15 eurot
Ujuvahendite hoiustamine	-	2 eur / m²	-
Ujuvahendi alusraami / paaditreileri hoiustamine	-	6 eurot	-
Paatide veeskamine slipilt	Tasuta	Tasuta	Tasuta

Sadamaregistri andmetel on aga Atla sadam väikesadam, kus ei osutata tasulisi sadamateenuseid.

Sadamasse ligipääs

Sadamasse ligipääs merd pidi on tagatud põhjakaarest looduslike tingimustega. Maismaal on sadamasse pääsemiseks kruusakattega tee.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Sadamas on olemas kasutusloaga heas või väga heas korras lainemurdjad ja sadamahoone koos tehnovõrkudega. Enamus rajatise on kas äsja renoveeritud või renoveerimisel. Sadamas on aluste veeskamiseks väga heas korras vajalik infrastruktuur ning ka vajalik navigatsioonimärgistus.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Rekonstrueerimistööd kohaliku kalasadama taastamiseks algasid 2010. aastal PRIA meetme – kalasadamate investeeringutoetus raames. 2012. aastal teostati kogu sadama rekonstrueerimine, mille käigus ehitati sadamahoone, rambid ja muulid ning rajati navigatsioonimärgistus ning parklad. Sadam valmis 2013. a kevadeks.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) avaldatud andmebaasi järgi on Atla sadama omanikule Lümända Vallavalitsusele määratud järgmised toetused:

- 2010. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” neljandas taotlusvoorus Atla sadama I etapi rekonstrueerimisprojekti koostamiseks summas 191 734,95 €.
- 2011. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” esimeses taotlusvoorus Atla sadama rekonstrueerimiseks summas 191 663 €.
- 2012. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” esimeses taotlusvoorus uue sadama uue võrguühenduse loomiseks, erinevate projektide koostamiseks ja sadama rekonstrueerimiseks summas 62 775 €.

PRIA andmebaasi järgi on perioodil 2007-2013 Atla sadam saanud toetuseid kokku summas 446 172,95 €.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam pakub tasuta sadamateenuseid, siis vastavalt Sadamaseadusele peab sadam täitma veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõudeid. Vastavalt sadama esindaja poolt küsimustikule esitatud vastustele:

- ei taga sadama pidaja läbipääsu akvatooriumist ilma selle eest tasu saamata, kui see on ainuvõimalik tee piirnevasse või ühise sissesõiduteega sadamasse;
- ei korralda sadam laevadelt vastu võetud laevaheitmete ja lastijäätmete arvestust;
- ei ole sadam varustatud reostuse lokaliseerimiseks ja likvideerimiseks vajalike tehniliste vahenditega.

Sadam vastab igati Ehitusseaduses toodud nõuetele.

Pöörame tähelepanu asjaolule, et maismaal on sadamasse pääsemiseks ligipääs kruusakattega teed pidi. Kalandustoodete mahalaadimis- ja lossimisala peab olema kaetud pinnakattematerjaliga, mis välistab kalandustoodete saastumise pinnasest tuleneda võiva saastega. Sadamakai puudumise korral võib mahalaadimistoiminguid teostada ka puidust paadisilla ääres tingimustel, et kalandustooted ei saa saastatud lendleva liiva ja muu lenduva tolmuga.

3. Investeeringuvajadused

Sadama hinnangul oleks vaja investeerida kalapaatide kai ehitamisesse.

Meie hinnangul on sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud alljärgnevad.

Tabel 51 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud ¹⁰⁸ Atla sadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	210 000
Keskkonnakaitse nõuded	22 000

4. Arenguplaanid

Tulevikus soovib sadam lisaks tänasele pakkuda järgmist:

- paatide lisavarustuse privaatselt hoiustamise koht;
- toitlustamise võimalus;
- paadi lisavarustuse rent;
- paatide ja lisavarustuse remont ja hooldus.

Kuna lähedal ei ole teisi sadamakohti, kus saaksid silduda külalisalused, on kaalumisel sadama laiendamine turismi otstarbel ning selleks investeerida lisakai ehitusse.

Peamiseks sooviks on säilitada, edendada ja arendada seda, mida on esivanemate poolt antud ning tagada igakülgne võimalus kasutada valla peamisi mereteid ka tulevikus, nii kaluritel, vallaelanikel kui ka külalistel. Sadama arendamisel nähakse takistustena finantsvahendite ja muude ressursside (aeg, tööjõud jms) puudust. Koostööpartnerina nähakse kohalikku omavalitsust.

Sadama arenguplaane toetavad alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Lümanda vallas asuv Kultuurimaja on ajalooline rahvamaja, mis on kooskäimise kohaks spordi harrastajatele, rahvatantsijatele, koorilauljatele, näitemängu tegijatele. Lümandas asub samuti Lümanda söögimaja traditsioonilise Saaremaa talutoiduga ning käsitööpood, mis pakub kodutekstiilide valikut, kingitused ning suveniire.

¹⁰⁸ Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

Samuti asub Lümandas 1867. aastal valminud kahe torniga paekivist kirik, mille koguduse liikmed on Saaremaa kultuuriloos ajalooliselt olulisel kohal.

Lisaks asub Lümandas 1858. aastal avatud kalmistu, mis arvati koos II maailmasõjas hukkunute ühishauaga 1997. aastal kultuurimälestiseks.

Atlasse on siiapüügi hooaegadel tulnud kohale eri Saaremaa paikade kalurid. Atla randa kasutatakse tänapäeval ka väga aktiivselt ujumiseks ja looduse nautimiseks.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam ning saanud ka toetust. MTÜ Saarte Kalanduselt saadud infole vastavalt on eelmisel perioodil saadud toetuseid kasutatud ebasihtpärast ja rikutud riigihangete seadust, mistõttu on pooleli ametlik uurimine ja suure tõenäosusega küsitakse antud toetused tagasi. Toetuseid saadi ulatuslikult peamiselt investeeringuteks infrastruktuuri.

Kehtivas Saaremaa arengukavas ei ole Atla sadama arendamist eraldi mainitud. Küll aga on uue maakonnaplaneeringu tööversioonis kaardistatud Atla sadam kui merepäästefunktsiooniga kalasadam. Sadama arendamine on kajastatud Lümanda valla arengudokumentides, kuid puudub detailplaneering ning sadamat ei kajastata ka uues valmivas kalanduspiirkonna arengustrateegias.

Lümanda valla arengukava toob väikesadamate seisukorrast välja järgmist¹⁰⁹: Enne II Maailmasõda oli Lümanda valla rannajoonel 11 suuremat sadamat ja hulk väiksemaid lautrikohti. Tänapäevaks on kõik endisaegsed suured sadamad hävinenud ja puudub ka sadamatele vajalik infrastruktuur. Olemas on ainult ajaloolised sadamakohad – Atla, Roopa, Urve – ja igas rannakülas mõni lautrikoht, kokku 14 avalikku lautrikohta.

Arengukava järgse eesmärgina tagamaks juurdepääsud merele ja tähtsustamaks merekultuuri, on alameesmärgina määratletud väikesadamate avamine turismile. Antud eesmärgi tegevussuundade alla kuuluvad:

- Lümanda valda väikesadamate rajamiseks võimaluste ja asukoha välja selgitamine;
- Detailplaneeringute koostamine Atla ja Roopa sadamas;
- Väikesadamate või paadi- ja jahisadamate taastamine ning lautrikohtade arendamine, vajaliku infrastruktuuri rajamine;
- Rannakalanduse soodustamine;
- Sadamas teenuste pakkumine nii maismaa- kui ka mereturistidele.

Looduslikud tingimused

Atla sadam on olnud ajalooliselt kauaaegne kalasadam ja omal ajal ka tulelaevade talvituskohaks. Sadam on oma asukoha poolest hea, loodusliku koha peal ja on hästi kaitstud tormide ning jääliikumiste eest.

Paikneb sügaval Atla lahe päras, kus rannaprotsessid on väga nõrgad. Sadam on avatud loodetuultele, mille puhul võivad tormilained olla ohtlikud väikesadamas seisvatele paatidele. Tegemist on ajaloolise sadamakohaga, mis ei vaja süvendamist. Liivade liikumine võib olla kirdesuunalt, sest laht on loode suunalt avatud ja lained võivad kirdesuunalise hoovuse genereerida.

Meie hinnangul piirab sadama arendamist sadama sügavus. Sadama sügavus 2 m / süvis 1 m piirab võimalike saabuvate kalapaatide arvu ja suurust. Kui sadamas soovi arendada kalatööstust, siis peaks sadama sügavust suurendama, mis eeldab investeeringuid uuringute ja süvendustööde läbiviimiseks. Investeeringutesse on võimalik sette transport muuta selliseks, et süvendamine toimuks iga 5 aasta tagant.

¹⁰⁹ Lümanda valla arengukava strateegia aastani 2020 (2008)

Kuna sadam asub Natura 2000 alal, siis eeldab igasugune sadama arendus keskkonnamõjude ja Natura ala hindamist, mis sõltub suurel määral Natura ala valitseja otsusest. Sellest tulenevalt on sadama arendusplaane tehes mõistlik arvestada täiendava aja ja rahalise kuluga. Lähtuvalt looduslikest teguritest ei ole meie hinnangul sadama edasine arendamine setete pideva kuhjumise tõttu (seda just süvendustööde osas) mõistlik.

Hinnang

Meie hinnangul on sadama pidaja edasised plaanid kooskõlas enamuse piirkondlike arengudokumentidega. Atla sadama arendamine on kooskõlas valla arengukavaga, viidates Atlale kui ajaloolisele sadamakohale ning pöörates tähelepanu väikesadamate turismile avamisele. Enne Atla sadama renoveerimist esitati valla arengukavas Atla küla üheks olulisimaks väljakutseks ja arenguid puudutavaks teemaks just sadamaga seonduvat. Valda planeeriti sadama rajamist taasiseseisvumise algusest peale, kuid siiani ei olnud see teoks saanud. 2008. aasta valla arengukavas toodi välja asjaolu, et meri on valla rannajoone lõuna- ja keskosas eriti madal, mistõttu nõuab võimaliku sadama rajamine täiendavaid mereala uuringuid. Oma kasutussiseloole planeeriti Atlasse suvitushooajalist väikesadamat, et rahuldada nii kohalike elanike kui valla külastajate vajadust pääseda merele ja merelt maale. Sadama arendamine suurendaks oluliselt valla atraktiivsust ning aitab kaasa piirkonna arengule.

MTÜ Saarte Kalanduse hinnangul ei ole aga Atla sadama arendamine prioriteetne, sest seal ei ole kunagi sadamakohta olnud. Looduslikult on sadam ebasoodsa koha peal, sest Läti poolt liigub kirde-suunaline liivahoovus, mis kannab sadamaala kiiresti liiva täis. Seetõttu tuleks sadamat igal aastal süvendada, mis on väga kulukas ettevõtmine. Seoses poolelioleva uurimisega eelmisel perioodil ebasihtpärast kasutatud toetuste osas, kalanduse tegevusgrupi hinnangul lähiajal sadama arendamist ei toimu. Samuti ei ole kalanduse tegevusgrupi hinnangul palju kalureid, kes Atla sadamat kasutaksid.

Sadama edasised plaanid on reaalselt teostatavad juhul, kui suudetakse lahendada probleemid eelmisel perioodil ebasihtotstarbeliselt kasutatud toetustega ja leitakse sadama arendamiseks piisavalt finantsvahendeid. Paraku ei kajasta sadama arenguplaanid sadama nõuetele vastavaks viimist. Sadama edasine arendamine just merepääste funktsiooni kandmiseks on asjakohane, võttes arvesse viimastel aastatel tehtud ulatuslikke investeeringuid. Sadama turismi otstarbel arendamine on kooskõlas valla arengukavaga.

Kaldu

1. Hetkeolukord

Kaldu sadam asub Kakuna külas, Põide vallas. Sadama omanikuks on Põide Vallavalitsus. Sadam on hoonestusõiguse alusel antud kasutusele MTÜ-le Kaldu Sadam. Sadam ei ole Sadamaregistris registreeritud, kuid seda plaanitakse tulevikus teha. Sadamaala pindala on 5 000 m². Maksimaalselt on sadamas võimalik kuni 10 poordikinnitusega aluse sildumine. Sadama sügavus on 1 m. Sadamat kasutavate harrastuskalurite arv on 45 ja sellele lisaks kasutab sadamat viis kutselist püügiluba omavat ettevõtet.

Sadamateenused

Sadamas osutatakse sildumise- ja lossimisteenuseid ning sadamas saab paate aastaringelt hoiustada. Sadamas on tualeti kasutamise ning elektri kasutamise võimalus. Sadamas on olemas ka ohutustulp ja sadamaala ning kaide valgustus.

Sadamatasud

Sadamatasusid sadamas ei koguta.

Sadamasse ligipääs

Sadamasse ligipääs merd pidi on tagatud lõunakaarest looduslike tingimustega. Maismaal on sadamasse pääsemiseks kruusakattega tee.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Sadamas on olemas kasutusloaga heas, kuid renoveerimist vajavas korras sadamahoone, mis toimib ka varustuse hoiuruumina, ja kuur. Sadama kaid on rahuldavas seisukorras, kuid vajavad renoveerimist ning neil tõenäoliselt puudub kasutusluba. Olemasolev laevakanal vajab kordussüvendamist kümne aasta tagant. Sadamas on parkla, mille olukord on rahuldav ning heas korras lukustatav piirdeaed. Elektrivõrgu olukord on rahuldav. Sadamas puuduvad peamised põhiseadmed.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Viimase kolme aasta jooksul on teostatud kaide renoveerimist omavahenditest.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) ja EAS-i kodulehel (www.eas.ee) avaldatud andmebaaside järgi ei ole Kaldu sadam perioodil 2007-2013 toetuseid saanud.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam ei paku tasulisi sadamateenuseid ega ole ka registreeritud Sadamaregistris, siis vastavalt Sadamaseadusele ei pea olema täidetud veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõuded.

Ehitusseaduses esitatud nõuete kohaselt on vajalik taotleda kasutusluba kaidele, mis vajavad rekonstrueerimist.

Pöörame tähelepanu asjaolule, et maismaal on sadamasse pääsemiseks ligipääs kruusakattega teed pidi. Kalandustoodete mahalaadimis- ja lossimisala peab olema kaetud pinnakattematerjaliga, mis välistab kalandustoodete saastumise pinnasest tuleneda võiva saastega. Sadamakai puudumise korral võib mahalaadimistoiminguid teostada ka puidust paadisilla ääres tingimustel, et kalandustooted ei saa saastatud lendleva liiva ja muu lenduva tolmu.

3. Investeeringuvajadused

Olemasolevate hoonete ja rajatiste puhul on plaanis renoveerida:

- puhke- ja varustuse hoiuruum,
- paatide ja püüniste hoiukuur,
- betoonkaid,
- süvendatud laevakanal,
- kruusakattega tee,
- raudvõrk ja elektrisüsteem,

mille kogumaksumuseks on hinnanguliselt 152 500 eurot.

Sadama pidaja hinnangu kohaselt on sadama lisainvesteeringute vajadus 315 000 eurot. Esimesena oleks sadama hinnangul vaja rekonstrueerida kuur nii, et see töötaks külmhoonena (sh kaevu, veetrassi, jäämasina ja slipi rajamine). Soovitakse luua tingimused kala lossimiseks ning (esma)töötlemiseks. Kalapüügi- ja lossimisnõuetega vastavusse viimine parandab kalurite töötingimusi.

Lisaks nähakse ette kahe kai rajamise ja sadama sissesõidukanalist ning akvatooriumist setete eemaldamise ning navigatsioonimärgistuse paigaldamise vajadust. Ujuvkaide abil plaanitakse suurendada sildumiskohtade arvu. Investeeringuga paraneb sadamasse sissesõit ning sellest tulenevalt oleks sadamas ka rohkem kasutajaid.

Kolmanda investeeringusuunana nähakse sadamahoone remonti koos piirdeaia ja tee rekonstrueerimisega ning videovalve paigaldamist. Investeeringuga paraneb kalurite olmetingimused.

Investeeringuid plaanitakse finantseerida nii omavahenditest kui ka toetustest Euroopa Kalandusfondist.

Meie hinnangul on sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud alljärgnevad.

Tabel 52 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud ¹¹⁰ Kaldu sadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	92 000
Keskkonnakaitse nõuded	18 000

4. Arenguplaanid

Tulevikus soovib sadam lisaks tänasele pakkuda järgmist:

- Veesõiduki sildumise võimaldamine;
- Kalandustoodete ladustamine, esmakokkuost ja otseturustamine;
- Maaletoodud kala kaalumine;
- Veega varustamine;
- Seadmete hoiustamine;
- Paatide vettetõstmine/väljatõstmine;
- Mereprügi vastuvõtt;
- Pääste- ja tuletõrjevahendid;
- Elekter ja joogivesi nii sadamas kui ka kail;
- Tualetid ja pesemisvõimalused;
- Slipp ja väikepaatide slipiteenus;
- Sadama navigatsioonimärgistuse tagamine;
- Akvatooriumi ja sissesõidutee sügavusandmete tagamine;
- Paatide aastaringne hoiustamine.

Sadama esindaja vastuste kohaselt ei ole sadamas piisavalt sildumiskohti.

Sadama arenguplaane toetavad alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Suuremateks vaatamisväärsusteks on ajalooliselt 13. sajandisse ulatuvad Põide kirik ja Oti mõis, kunstipärane Aaderkasi kabel 18. sajandist, Tornimäe kirik ning Kõrkvere tuuleveski, mis on üks väheseid hollandi tüüpi tuuleveskeid Saaremaal. Loodusobjektidest on populaarsed vaatamisväärsused M. Ranna Dendraarium ligikaudu 200 erineva puu- ja põõsaliigiga, haruldane ning mitmekesise loodusega Koigi raba õppe-matkarada, ürgilmeline ning paljude erinevate looduskaitsealuste taimedega Kübassaare mets ja Saaremaa suurim rändrahn Aavakivi, mis küündib hiidrahnu mõõtmeteni.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam, kuid eelmisel perioodil toetust ei saanud. Kehtivas Saaremaa arengukavas ei ole Kaldu sadama arendamist eraldi mainitud. Küll aga on uue maakonnaplaneeringu tööversioonis kaardistatud Kaldu sadam kui merepäästefunktsiooniga kalasadam.

Sadama arendamine on kajastatud Põide valla üldplaneeringus. Põide valla arengukavas tuuakse välja merele juurdepääsu/ligipääsetavuse olulisus, kuid ei määratle midagi konkreetsemat. Sellest tulenevalt ei saa öelda, et Kaldu sadama arendamine ei oleks valla arengudokumentidega kooskõlas.

MTÜ Saarte Kalanduse hinnangul ei kajastata sadamat ka uues valmivas kalanduspiirkonna arengustrateegias, sest Kaldu sadam ei ole prioriteetne ega perspektiivikas. Peamise probleemina nähakse sadama väikest sügavust. Lisaks asuvad Kaldu sadama lähedal teised sadamakohad, kus on sadama sügavus tagatud. Sadamat saab kasutada edasi ka olemasoleva sügavusega, sest harrastuskaluritele selles piirkonnas kala on. Tegevusgrupp tõi välja ka probleemi, et sadama arendamisel puudub tööjõuressurs.

¹¹⁰ Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

Looduslikud tingimused

Sadam oma asukoha poolest hea koha peal. Meri madal, sissesõitu on süvendatud ja lõhatud. Randumissild on avatud edela-lõunatuultele. Tormilained sadamas seisvatele laevadele ohtlikud ei ole, laevu võib ohustada vaid veetõus.

Sadama sügavus 1 m on ilmselt sadama asendi suhtes optimaalne, kuid kui sadamas soovida arendada kalatööstust, peaks sadama sügavus suurenema. See eeldab eelnevaid uuringuid. Kordussüvenduste lävi ei tohiks olla väiksem kui 5 aastat. Investeeringuvajadused on nii uuringute kui ka süvendustööde teostamiseks.

Kaldu sadam asub Natura 2000 alale lähemal kui 5 km. Enamus Natura 2000 ala läheduses asuvatest sadamatest asuvad tegelikult Natura alal, ainult sadama kinnistu ja akvatoorium ei ole ala sisse arvestatud. Seetõttu eeldab igasugune sadama arendus keskkonnamõjude ja Natura ala hindamist, mis sõltub suurel määral Natura ala valitseja otsusest. Sellest tulenevalt on sadama arendusplaane tehes mõistlik arvestada täiendava aja ja rahalise kuluga. Lähtuvalt looduslikest teguritest ei ole meie hinnangul sadama edasine arendamine just oluliste süvendustööde vajaduse tõttu mõistlik, välja arvatud juhul, kui investeeritakse uuringutesse, mis aitaksid pikendada korduvsüvenduste läve 5 aastani.

Hinnang

Meie hinnangul on sadama pidaja edasised plaanid kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega.

Sadama edasise arendamise olulisema argumendina on välja toodud töökohtade säilitamine ning kutselistele kaluritele sissetuleku võimaldamine. Sadama arendamine võimaldaks merele ligipääsetavust, säilitataks töökohti ja võimaldaks kutselistele kaluritele sissetuleku. Ehkki hetkel on sadama peamised kasutajad harrastuskalurid. Sadama arendamisel nähakse takistusena finantsvahendite, muude ressursside (aeg, tööjõud jms) ja kohaliku omavalitsuse toetuse puudust.

Meie hinnangul piirab sadama arenemist kasutusloa ja külmutusseadmete puudumine. Sadama investeeringute vajadus ja järjekord on hästi kaardistatud ent sadama edasised plaanid on reaalselt teostatavad juhul, kui kaide rekonstrueerimisel taotletakse ka kasutusluba, registreeritakse sadam Sadamaregistris ja täidetakse Sadamaseaduses esitatud tingimused, mis võimaldaksid kehtestada sadamateenustele sadamatasud, mis aitaksid kasvõi osaliselt sadamat töökorras hoida.

Arvestades ulatuslikku investeeringuvajadust ja Maavalitsuse piirkonna merepääste võrgustiku arendamise plaane, oleks Kaldu sadam ka merepääste funktsiooni täitmiseks sobiv.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid ei ole Kaldu sadam seni saanud.

Kungla

1. Hetkeolukord

Kungla sadam asub Kõiguste lahe läänerannal Kungla küla kohal, Valjala vallas Natura 2000 alal. Sadama omanikuks on Valjala Vallavalitsus. Sadam on rendilepingu alusel 18-ks aastaks antud kasutusele MTÜ-le Kungla Sadam. Sadam on kantud Sadamaregistrisse rannapüügi- ja lõbusõidu sadamana. Sadamaala pindala on 5 500 m². Maksimaalselt on sadamas võimalik kuni 23 poi- või poordikinnitusega aluse sildumine. Külaliskohti nendest on 10. Sadamas silduvate aluste maksimaalsed mõõdud on pikkusega 15 m, laiusega 3 m ja süvisega 1,2 m. Sadamaregistri andmetel on sadamat külastava aluse maksimaalseks laiuseks aga 3,5 m ja süviseks 1,3 m. Sadamat kasutavate harrastuskalurite arv on kolm ja sellele lisaks kasutab sadamat viis püügiloaga kalurit.

Sadamateenused

Sadamas osutatakse sildumisteenust ning sadamas saab paate aastaringselt hoiustada. Sadam ja sadamakaid on varustatud vajalike tehnovõrkudega sh. veega. Sadamas on slipp, paadirent, võimalus laevaheitmete ja lastijäätmete ära andmiseks, vajalik päästevarustus ning pesemisvõimalus. Sadamas on tagatud ka navigatsioonimärgistus, kaitse lainetuse ja tuulte eest, kontaktnumber, infotahvel, septiktanki tühjendamise võimalus, ohutustulp ja sadamaala valgustus.

Sadamatasud

Sadamatasusid kogutakse hooajal paatide hoiustamise eest. Elekter, vesi ja muud teenused on hoiustamise tasude juures. Sadamatasud olenevad, kui kaua sadamas ollakse (va hooaja tasu). Vastavalt sadama kodulehele (www.kunglasadam.ee) on sadamatasud alljärgnevad.

Tabel 53 Sadamatasud Kungla sadamas

Kaikoht:	Aeg	Hind
Külalisalus (paat)	3 - 24 tundi	15 €, iga järgnev päev 10 €
	1 - 3 tundi	10 €
Sadamamaks lepingulistele klientidele	Hooaeg	35 €
	1 - 5 päeva	5 €
	Alates 6. päevast	1 € päevas
	1 kuu	20 €
Matkaauto:		
	24 tundi	15 €, iga järgnev päev 10 €
	1 - 3 tundi	10 €
Sõudepaadi rent:		
Saka 440 - VLJ 126	1 tund	6 €
Muud teenused:		
Duširuumi rent (pesemine)	1 inimene	2 €
Sadamahoone rent	1 öhtu	25 €

Elektri ja vee kasutamine ning jäätmete vastuvõtt on hinna sees.

Sadamasse ligipääs

Sadamasse pääseb merd pidi piki 100 m pikkust, 20 m laiust ja 2 m sügavust laevateed, mida on vaja süvendada 5-10 aasta tagant. Maismaal on sadamasse pääsemiseks kruusakattega tee.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Sadamas on olemas kasutusloaga väga heas korras olev sadamahoone. Sadama kaid, muul ja laevatee on rekonstrueeritud 2010. aastal ja on väga heas korras. Kaidel, muulil ja laevateel on kasutusluba. Olemasolev laevakanal vajab kordussüvendamist 10 aasta tagant. Sadamas on parkla mis on rekonstrueeritud 2010. aastal ja millel on kasutusluba. Sadama tehnovõrkudel (elekter, side, vesi ja kanalisatsioon) on kasutusluba ja need on heas korras. Sadamas puuduvad peamised põhiseadmed.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Antud perioodil ei ole olulisemaid investeeringuid tehtud, sest 2010. aastal rekonstrueeriti sadama hooneid ja rajatise põhjalikult.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) avaldatud andmebaasi järgi on Kungla sadama pidajale MTÜ-le Kungla Sadam määratud järgmised toetused:

- 2010. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” teises taotlusvoorus Kungla paadisadama ehitamiseks summas 145 217 €.
- 2011. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” neljandas taotlusvoorus sõudepaadi, paadikäru ja päästevarustuse soetamiseks summas 3 037 €.

Lisaks on EAS-i (www.eas.ee) andmebaasi järgi MTÜ Kungla Sadam saanud järgmiseid toetuseid:

- 2010. aastal EAS-st Väikesadamate toetuse raames Kungla sadama taastamiseks summas 131 659,35 €.

PRIA ja EAS-i andmebaaside alusel on perioodil 2007-2013 Kungla sadama toetused kokku 279 913 €.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam pakub tasulisi sadamateenuseid, siis vastavalt Sadamaseadusele peab sadam täitma veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõudeid. Vastavalt sadama esindaja vastustele:

- ei taga sadama pidaja läbipääsu akvatooriumist ilma selle eest tasu saamata, kui see on ainuvõimalik tee piirnevasse või ühise sissesõiduga sadamasse;
- sadamal ei ole laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise ja käitlemise kava;
- sadam ei korralda laevadelt vastu võetud laevaheitmete ja lastijäätmete arvestust,
- sadam ei ole varustatud reostuse lokaliseerimiseks ja likvideerimiseks vajalike tehniliste vahenditega;
- sadam ei korralda reostuse avastamist ja likvideerimist akvatooriumil;
- sadamal ei ole reostustõrje plaani.

Sadam vastab Ehitusseaduses toodud nõuetele.

Pöörame tähelepanu asjaolule, et maismaal on sadamasse pääsemiseks ligipääs kruusakattega teed pidi. Kalandustoodete mahalaadimis- ja lossimisala peab olema kaetud pinnakattematerjaliga, mis välistab kalandustoodete saastumise pinnasest tuleneda võiva saastega. Sadamakai puudumise korral võib mahalaadimistoiminguid teostada ka puidust paadisilla ääres tingimustel, et kalandustooted ei saa saastatud lendleva liiva ja muu lenduva tolmuga.

3. Investeeringuvajadused

Sadama pidaja ei näe lähitulevikus ette uusi investeeringuid.

Meie hinnangul on sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud alljärgnevad.

Tabel 54 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud ¹¹¹ Kungla sadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	95 000
Keskkonnakaitse nõuded	16 500

4. Arenguplaanid

Lisaks olemasolevatele teenustele ei soovi sadam tulevikus täiendavaid teenuseid pakkuda ega ka olemasolevaid edasi arendada. Oluliseks peetakse vaid laevatee ja akvatooriumi lahti hoidmist süvendamise näol. Sadama arendamisel nähakse takistusena finantsvahendite puudust. Koostööpartnerina nähakse kohalikku omavalitsust.

Sadama arenguplaane toetaksid alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Valjala valla tuntumad vaatamisväärsused on 1839. aastal rajatud ning tänaseni kasutuses olev Valjala kalmistu, mis on kantud ka kultuurimälestiste hulka. Valjala Martini kirik on vanim säilinud kivist kirik Eestis ning arendamisel on ka Valjala maalinn. Samuti on Jööri külas Madise talus asuvas muuseumis võimalik tutvuda nii taluarhitektuuri kui ka esivanemate poolt kasutatud tööriistade ja olmeesemetega.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam ja saanud ka toetust. Kehtivas Saaremaa arengukavas on Kungla sadama arendamist mainitud

¹¹¹ Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

kui turismi ja kalapüügi teenindamiseks vajalikku sadamat. Uue maakonnaplaneeringu tööversioonis on Kungla sadam kaardistatud vaid kui merepäästefunktsiooniga sadam.

Valjala valla arengukava¹¹² toob välja, et Kungla sadam kui valla merevärav avati 2011. aastal. Kungla sadamast peab kujunema valla mereäärne puhkeala, kus toimuvad temaatilised üritused. Valla arengukavas tuuakse vallas asuvate väikesadamate ja lautrikohtade korrastamise tegevustena välja ka järgmist:

- Laevnina lautrikoha rajamine;
- Turja kalasadama korrastamine, sh sadamakai uuendamine ja sadamahoone rekonstrueerimine.

Looduslikud tingimused

Meie hinnangul on sadam oma asukoha poolest hea koha peal. Olulisi probleeme rannakeskkonnas ei ole. Esineb nõrk mudastumine ja madalale laugele rannikule iseloomulik roostiku pealetung. Sadam on kaitstud meretuulte eest, lainetus peaaegu puudub.

Kuna sadam asub Natura 2000 alal, siis eeldab igasugune sadama arendus keskkonnamõjude ja Natura ala hindamist, mis sõltub suurel määral Natura ala valitseja otsusest. Sellest tulenevalt on edaspidi sadama arendusplaan tehes mõistlik arvestada täiendava aja ja rahalise kuluga.

Meie hinnangul on sadama edasine arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt mõistlik ja võimalik.

Hinnang

Kuna meile ei ole teada Kungla sadama arenguplaanid, siis ei saa me ka anda hinnangut, kas sadama pidaja edasised plaanid on kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega. Küll aga on Kungla sadamat mainitud nii Saaremaa arengukavas, uue maakonnaplaneeringu tööversioonis kui ka kohaliku valla arengukavas.

Uuringule antud vastuste alusel on võimalik mõista, et sadam on pigem orienteeritud kohalikele lõbusõidusadamana kui kalasadamana. Paistab, et sadam on oma niši leidnud. Soovitada võiks kohalike kaluritega koostöös kala väärtustamist ja kohapeal toitlustusasutuses müümist. Kungla sadamal edasised arenguplaanid puuduvad. Sadama arendamine mereäärse puhkealana meelitaks sadamat külastama rohkem turiste, mis aitaks omakorda kaasa piirkonna arengule.

Paraku ei ole arenguplaanides kajastatud ka sadama nõuetele vastavusse viimine. Sadama edasine arendamine just merepääste funktsiooni kandmiseks on asjakohane, võttes arvesse just viimastel aastatel tehtud ulatuslikke investeeringuid.

MTÜ Saarte Kalanduse hinnangul ei ole Kungla sadama arendamine enam prioriteetne, sest kõik, mis väikese kalurkonna jaoks vajalik, on sadamas välja ehitatud. Seetõttu ei plaanita ka sadamasse rohkem investeerida ning uues kalanduspiirkonna strateegias kajastada. Sadamat kasutavad vaid üksikud kutselised kalurid, mistõttu ei ole mõtet ka kala otseturustamisega tegeleda. Tõenäoliselt antakse sadam tulevikus üle eraomandisse.

Kungla sadama edasi arendamine oleks reaalselt teostatav, kui leitakse sadama arendamiseks piisavalt finantsvahendeid. Selleks tuleb sadam viia vastavusse Sadamaseaduses kehtestatud nõuetega.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid on Kungla sadam seni saanud peamiselt investeeringuteks infrastruktuuri.

¹¹² Valjala valla arengukava aastateks 2012-2020 (2012)

Orissaare

1. Hetkeolukord

Orissaare sadam asub Väikese Väina põhjaosas, Orissaare alevikus Illiku laiul. Sadama omanikuks ja pidajaks on Orissaare Vallavalitsus. Sadamat kasutavate harrastuskalurite arvu ei ole ankeedis toodud. Orissaare sadam on registreeritud Sadamaregistris kui väikesadam, kus ei osutata tasulisi sadamateenuseid. Sadamaala suuruse ja mahutavuse kohta info puudub. Sadamaregistri andmetel on sadamat külastava veesõiduki suurimaks pikkuseks 12 m, laiuseks 5 m ja süviseks 2 m.

Sadamateenused

Sadamas osutatakse sildumisteenust. Sadam ja sadamakaid on varustatud vajalike tehnovõrkudega. Sadamas on võimalus laevaheitmete ära andmiseks ning tualett.

Sadamatasud

Sadamatasusid ei koguta.

Sadamasse ligipääs

Sadamasse pääseb merd pidi Orissaare laevateed mööda, mis on tähistatud liitsihi ja meremärkidega. Sadam asub Orissaare alevikus ja sadamani viib asfaltkattega tee.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Sadamas olevate hoonete, rajatiste ja põhiseadmete kohta andmed ei esitatud. Sadamaregistri andmetel on sadamas kaheksa kaid, mille kaiäärne sügavus jääb vahemikku 1 - 2,3 m. MTÜ Saarte Kalanduse hinnangul on sadamas vana kai ja üks nõukogudeaegne hoone.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Andmed viimase 3 aasta jooksul teostatud investeeringute kohta puuduvad.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) ja EAS-i kodulehel (www.eas.ee) avaldatud andmebaaside järgi ei ole Orissaare sadam perioodil 2007-2013 toetuseid saanud.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam ei paku tasulisi sadamateenuseid, siis vastavalt Sadamaseadusele ei pea olema täidetud veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõuded.

Kuna ankeedis ei ole hoonete ja rajatiste kohta andmeid, siis ehitusseaduses kajastatud nõuete täitmise kohta andmed puuduvad.

3. Investeeringuvajadused

Investeeringuvajaduste kohta andmed puuduvad.

Meie hinnangul on sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud alljärgnevad.

Tabel 55 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud ¹¹³ Orissaare sadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	63 500
Keskkonnakaitse nõuded	16 000

¹¹³ Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

4. Arenguplaanid

Sadama arenguplaanide kohta infot ei esitatud. Tegevusgrupi hinnangul soovib sadam mõningal määral investeerida süvendustöösse. Sadama arendamisel takistuste kohta infot ei esitatud. Koostööpartnerite kohta infot ei esitatud.

Sadama arenguplaane toetaksid alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Orissaare Kultuurimaja on valla kui ka Ida-Saaremaa kultuurikeskuseks, kuna ta mahutab saali kuni 300 inimest ja seal toimuvad kontserdid, teatrietendused, tantsuõhtud ning piirkondlikud ja vallasisesed üritused. Orissaare tuntumaks vaatamisväärsuseks on ajaloolised Maasi ordulinnuse varemed – Maasilinn koos vallikraaviga. Samuti asub Orissaare vallas turismitalu ning palju erinevaid puhkemajasid ja majutusasutusi. Lähedal on Illiku laid ja Pulli pank.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam. Kehtivas Saaremaa arengukavas on Orissaare sadama arendamist mainitud kui turismi ja kalapüügi teenindamiseks. Uue maakonnaplaneeringu tööversioonis on Orissaare sadam kaardistatud nii kalasadama, turismi lisaväärtuse sadamana kui ka piirkonna väikesadamate võrgustikku kuuluva külalissadamana.

Orissaare valla arengukavas¹¹⁴ on strateegiliste eesmärkidena välja toodud infrastruktuuri väljaarendamine – korras on sadamad, teed, viiad ja toimib teedeäärne teenindus.

Detailsemalt tuuakse strateegilise eesmärgina välja järgmist:

- Viiakse läbi sadamaterriitoriumi detailsem planeering ja arendus;
- Kaasajastatakse jahisadamakompleks sadamahoonega;
- Pakutakse kvaliteetset sadamateenust;
- Rajatakse Maasilinna laeva eksponeerimishoone;
- Endisesse paadivabriku hoonesse rajatakse ekstreem- ja meresportikeskus, merevaatega kohvik ja majutusvõimalused;
- Korrastatakse rand ja luuakse supluseks vajalikud tingimused;
- Muudetakse Illiku laiule viiv maantee tolmuvaaks, rajatakse sobilik haljastus ja valgustus;
- Arendatakse Illiku laiule alevikupoolseid vastaskaldaid;
- Rajatakse purjesportikeskus.

Arengukavas on infrastruktuuri eesmärkide all sadamate kohta märgitud järgmist: Hoitakse korras ja arendatakse edasi nelja hästitoimivat väikesadamat – Rannaküla, Taaliku ja Orissaares nii Uisu- kui Jahisadamat. Hetkeolukorra ülevaates tuuakse välja, et Illiku laiul asuv Orissaare sadam pakub soodsat võimalust Väiksel väinal purjetamiseks, mida noored ka aktiivselt kasutavad.

Mere- ja paadituristide kasutuses on tormituulte ja lainetuste eest hästi kaitstud Orissaare sadam, kus saavad randuda kuni 2,5 m süvisega jahid ja teised alused. Korraga mahub kai äärde 29 jahti. Sadam on varustatud kõigega, mida mereturistidel randudes tarvis võiks minna.

Valdkondlike arengueesmärkide all on toodud, et heakorrastatud sadamad on rannakalurite, harrastuskalameeste ja külaliste kasutuses. Tegevused antud eesmärgi saavutamiseks on järgnevad:

- Arendatakse ja hoitakse korras Illiku laiul asuva Orissaare jahisadamat, Orissaare kalasadamat ja Rannaküla sadamat. Taaliku sadamast kujundatakse supluskoht ja sadam arendatakse jahisadamaks. Vajadusel koostatakse väikesadama pass koos akvatooriumi mõõdistamisega.
- Veeteede märgistamiseks vajalike mere- ja maamärkide soetamine.

¹¹⁴ Orissaare valla arengukava 2009-2020 (2012)

- Süvendustööde korraldamine Rannaküla sadama ja Orissaare Jahisadama akvatooriumis ja sadamate sissesõiduteedel. Taaliku sadamas viiakse läbi uurimistööd.
- Ehitatakse välja kalapaatidele kala mahalaadimiskohad.
- Toetatakse kalurite vajadusele vastavate seadmete soetamist kalade vastuvõtuks ja esmatöötluks.
- Sadamatesse ehitatakse välja heakorrastatud puhkekohad.
- Sadamad jäetakse munitsipaalomandisse.

Investeeringuplaanide nimekirja on kantud Rannaküla sadam ja Orissaare kalasadam.

Looduslikud tingimused

Sadam on oma asukoha poolest hea koha peal ning olnud seal juba ajalooliselt, ehkki lähedal asub ka Taaliku sadam. Sadama asukoht sügaval Väikese Väina laevatatava osa kagusopis on rannaprotsesside seisukohalt stabiilne rannikupiirkond. Nõrga lainetuse tõttu ei toimu siin olulisi randade purustusi, ei kujune rannaseteid, mis võiksid omakorda ummistada sadama lähiümbruse laevateed. Ohustab aeglane taimestiku pealetung. Sadam ei ole avatud meretuultele, ohtlikuks võib osutada vaid kõrge veetõus.

Orissaare sadam asub Natura 2000 alale lähemal kui 5 km. Enamus Natura 2000 ala läheduses asuvatest sadamatest asuvad tegelikult Natura alal, ainult sadama kinnistu ja akvatoorium ei ole ala sisse arvestatud. Seetõttu eeldab igasugune sadama arendus keskkonnamõjude ja Natura ala hindamist, mis sõltub suurel määral Natura ala valitseja otsusest. Sellest tulenevalt on sadama arendusplaan tehes mõistlik arvestada täiendava aja ja rahalise kuluga. Meie hinnangul on sadama edasine arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt mõistlik ja võimalik.

Hinnang

Kuna meile ei ole teada Orissaare sadama arenguplaanid, siis ei saa me ka anda hinnangut, kas sadama pidaja edasised plaanid on kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega. Küll aga on Orissaare sadama arendamine kajastatud mitmes piirkonna arengudokumendis.

MTÜ Saarte Kalanduse hinnangul uues kalanduspiirkonna strateegias Orissaare sadamat ei kajastata. Sadamat külastavad ka kalurid kaugemalt kui Orissaare vallast. Sadamasse on võimalik tulla nii jahtide kui kaatritega, sadama tegevus on suuresti seotud turismiga. Aastaid tagasi oli läheduses ka kala, kuid nüüd püütakse parendada kala kudealasid piirkonnas, millest tulenevalt peaksid kalavarud tõenäoliselt 3-4 aasta pärast suurenema. Tegevusgrupi arvates on sadama omandiküsimused ebaselged.

Kalasadama jaoks oluline maapealne infrastruktuur on sadama ja aleviku koosseksisteerimise mõistes olemas. Lisaks oleks sadamas võimalik aleviku elanikele otse kala müüa. Sadama arendamine võiks olla atraktiivne, nii kalasadama kui ka turismisadamana.

Orissaare sadama edasi arendamine oleks realselt teostatav, kui osutatavate teenuste eest hakatakse küsima ka sadamatasusid ning leitakse sadama arendamiseks piisavalt finantsvahendeid. Selleks tuleb sadam viia vastavusse Sadamaseaduses kehtestatud nõuetega.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid ei ole Orissaare sadam seni saanud.

Rannaaugu

1. Hetkeolukord

Rannaaugu sadam asub Tagaranna külas, Mustjala vallas. Sadama omanikuks ja pidajaks on MTÜ Vahuranna. Sadama kandmine Sadamaregistrisse on pooleli. Sadamaala pindala on 7 706 m². ja sügavus 1 m. Maksimaalselt on sadamas võimalik kuni 21 poikinnitusega aluse sildumine (Maa-ameti kaardil paistab siiski, et alused on kinnitatud poordiga). Sadamas silduvate aluste maksimaalseks pikkuseks on toodud 24 m. Sadamat kasutavate harrastuskalurite arv on kaheksa ja sellele lisaks kasutab sadamat 13 püügiloaga kalurit.

Sadamateenused

Sadamas on võimalus hoiustada suvisel ajal paate ja kasutada slippi.

Sadamatasud

Sadamatasusid ei koguta.

Sadamasse ligipääs

Sadamasse pääseb mere poolt piki 110 m pikkust, 18 m laiust ja 1 m sügavust laevateed pidi. Maismaal on sadamasse pääsemiseks kruusakattega tee.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Sadamas on 2012. aastal ehitatud sadamahoone, millel on kasutusluba. Kaid ja lainemurdjad ning laevatee on rajatud samuti 2012. aastal ja omavad samuti kasutusluba. Tehnovõrkudel on vajalikud kasutusload olemas. Sadamas puuduvad peamised põhiseadmed.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Viimase kolme aasta jooksul on ehitatud sadamahoone, rajatud kai, lainemurdjad ning laevatee.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) avaldatud andmebaasi järgi on Rannaaugu sadama pidajale MTÜ-le Vahuranna määratud järgmised toetused:

- 2010. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” viiendas taotlusvoorus Rannaaugu sadama rekonstrueerimiseks (I etapp) summas 173 793 €.
- 2011. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” esimeses taotlusvoorus Rannaaugu sadama rekonstrueerimiseks (II etapp) summas 184 070 €.
- 2012. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” esimeses taotlusvoorus Rannaaugu sadama rekonstrueerimiseks summas 65 656 €.

Meie hinnangul on PRIA andmebaasi alusel perioodil 2007-2013 Rannaaugu sadama toetused kokku 423 519 €.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam ei paku tasulisi sadamateenuseid ega ole ka registreeritud Sadamaregistris, siis vastavalt Sadamaseadusele ei pea olema täidetud veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõuded.

Sadam vastab Ehitusseaduses toodud nõuetele.

Pöörame tähelepanu asjaolule, et maismaal on sadamasse pääsemiseks ligipääs kruusakattega teed pidi. Kalandustoodete mahalaadimis- ja lossimisala peab olema kaetud pinnakattematerjaliga, mis välistab kalandustoodete saastumise pinnasest tuleneda võiva saastega. Sadamakai puudumise korral võib mahalaadimistoiminguid teostada ka puidust paadisilla ääres tingimustel, et kalandustooted ei saa saastatud lendleva liiva ja muu lenduva tolmu.

3. Investeeringuvajadused

Planeeritud investeeringute koht andmed puuduvad.

Meie hinnangul on sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud alljärgnevad.

Tabel 56 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud ¹¹⁵ Rannaaugu sadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	30 000
Keskkonnakaitse nõuded	35 000

¹¹⁵ Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

4. Arenguplaanid

Lisaks olemasolevatele teenustele ei soovi sadam tulevikus täiendavaid teenuseid pakkuda ega ka olemasolevaid edasi arendada. Sadam on rekonstrueeritud ikkagi kohalike kalurite vajaduste rahuldamiseks. Suuri arenguplaane ei ole. Sadama arendamisel nähakse takistusena finantsvahendite puudust. Koostööpartnerina nähakse kohalikku omavalitsust.

Sadama arenguplaane toetaksid alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Mustjala vallas asub palju erinevaid vaatamisväärsusi nagu Võhma kiviaja asulakoht ja muinaslinnus, Paatsa maalinn, Tuiu rauasaatme mäed, Loodusvaatlustorn jt ehitus- ning loodusobjektid. Samuti asub vallas puhkemajasid, turismi- ja puhketalusid, telkimiskohti, söögikohti, looduskeskus, sukeldusmiskuurort ning palju muud.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam ja saanud ka toetust. MTÜ Saarte Kalanduselt saadud infole vastavalt on eelmisel perioodil saadud toetuseid kasutatud ebasihtpärast ja rikutud riigihangete seadust, mistõttu on pooleli ametlik uurimine ja suure tõenäosusega küsitakse antud toetused tagasi.

Kehtivas Saaremaa arengukavas ei ole Rannaaugu sadama arendamist eraldi mainitud. Uue maakonnaplaneeringu tööversioonis on Rannaaugu sadam kaardistatud kui merepääste funktsiooniga kalasadam.

Vastavalt Mustjala valla arengukavale on Mustjala vald sadamavald.¹¹⁶ Arengukavas keskendutakse rohkem AS Tallinna Sadam koosseisu kuuluvale Saarema süvasadamale. Eesmärkide ja tegevuste all on siiski välja toodud, et puhkekohad, kergliiklusteed, väikesadamad ja lautrikohad on rajatud, taastatud ja korrastatud, mille all on eraldi välja toodud Tagaranna küla Rannaaugu paadisillana.

Arengukava toob tehniliste infrastruktuuride all välja munitsipaalomandisse taotletava maana Tagaranna küla mererannal asuva Rannaaugu paadisilla. Läbiva probleemina tuuakse välja, et enamus valla lautrikohtasid on riigilt munitsipaalomandisse taotlemata.

Looduslikud tingimused

Looduslikult asub sadam väga raskel kohal, mis nõuab suuri investeeringuid. Sadama asukoht on ebasoodne pidevate tormide tõttu, mis sadamat lõhuvad ja laevakanali täis kannavad.

Rannaaugu sadam asub Natura 2000 alale lähemal kui 5 km. Enamus Natura 2000 ala läheduses asuvatest sadamatest asuvad tegelikult Natura alal, ainult sadama kinnistu ja akvatoorium ei ole ala sisse arvestatud. Seetõttu eeldab igasugune sadama arendus keskkonnamõjude ja Natura ala hindamist, mis sõltub suurel määral Natura ala valitseja otsusest. Sellest tulenevalt on sadama arendusplaan tehes mõistlik arvestada täiendava aja ja rahalise kuluga. Meie hinnangul ei ole sadama edasine arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt mõistlik.

Hinnang

Kuna meile ei ole teada Rannaaugu sadama arenguplaanid, siis ei saa me ka anda hinnangut, kas sadama pidaja edasised plaanid on kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega. Küll aga on Rannaaugu sadam kajastatud piirkonna arengudokumentides.

MTÜ Saarte Kalandus hinnangul ei ole Rannaaugu sadama arendamine prioriteetne, mistõttu uues piirkonna kalandusstrateegias sadama arendamist ei kajastata. Seoses poolelioleva uurimisega eelmisel perioodil ebasihtpärast kasutatud toetuste osas, kalanduse tegevusgrupi hinnangul lähiajal sadama

¹¹⁶ Mustjala valla arengukava 2009-2020 (2011)

arendamist ei toimu. Tegevusgrupi hinnangul ei oleks pidanud Rannaaugule sadamat üldse ehitama, sest Saaremaa süvasadam asub vähem kui 1 km kaugusel.

Rannaaugu sadama edasi arendamine oleks reaalselt teostatav juhul, kui suudetakse lahendada probleemid eelmisel perioodil ebasihtotstarbeliselt kasutatud toetustega, kui osutatavate teenuste eest hakatakse küsima ka sadamatasusid ning leitakse sadama arendamiseks piisavalt finantsvahendeid. Selleks tuleb sadam viia vastavusse Sadamaseaduses kehtestatud nõuetega. Sadama edasine arendamine just merepääste funktsiooni kandmiseks on asjakohane, võttes arvesse just viimastel aastatel tehtud ulatuslikke investeeringuid.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid on Rannaaugu sadam saanud peamiselt investeeringuteks infrastruktuuri.

Sandla

1. Hetkeolukord

Sandla sadam (ehk Kukessaare sadam) asub Sandla külas Pihltla vallas. Sadama omanikuks ja pidajaks on Pihltla Vallavalitsus. Sadam ei ole registreeritud Sadamaregistris, kuid tulevikus on plaanis registreerida. Sadamaala pindala on 2 160 m², akvatoorium 3 080 m². Sügavus kai ääres on 2 m. Maksimaalselt on sadamas võimalik kuni 10 poordikinnitusega aluse sildumine. Sadama hinnangul on vajadus täiendavate sildumiskohtade järele. Sadamat kasutavate harrastuskalurite arv on 10.

Sadamateenused

Sadam pakub veesõiduki sildumise teenust.

Sadamatasud

Sadamatasusid ei koguta.

Sadamasse ligipääs

Sadamasse pääseb mere kaudu piki 10 m pikkust ja 5 m laiust laevateed, mida on vaja puhastada 4 - 5 aasta tagant. Maismaal on sadamasse pääsemiseks kruusakattega tee.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Sadamas hooned ja tehnovõrgud puuduvad. Kaid on rajatud enne 1963. aastat ja on rahuldavas seisukorras. Kail puudub kasutusluba. Sadamas puuduvad peamised põhiseadmed.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Investeeringud puuduvad.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) ja EAS-i kodulehel (www.eas.ee) avaldatud andmebaaside järgi ei ole Sandla sadam perioodil 2007-2013 toetuseid saanud.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam ei paku tasulisi sadamateenuseid ega ole ka registreeritud Sadamaregistris, siis vastavalt Sadamaseadusele ei pea olema täidetud veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõuded.

Soovi korral tuleks sadam kanda Ehitusregistrisse ja pärast kai rekonstrueerimist hankida sellele ehitusluba, et Ehitusseaduses kajastatud nõuded oleksid täidetud.

Pöörame tähelepanu asjaolule, et maismaal on sadamasse pääsemiseks ligipääs kruusakattega teed pidi. Kalandustoodete mahalaadimis- ja lossimisala peab olema kaetud pinnakattematerjaliga, mis välistab kalandustoodete saastumise pinnasest tuleneda võiva saastega. Sadamakai puudumise korral võib mahalaadimistoiminguid teostada ka puidust paadisilla ääres tingimustel, et kalandustooted ei saa saastatud lendleva liiva ja muu lenduva tolmuuga.

3. Investeeringuvajadused

Olemasoleva kruusakattega tee renoveerimisse on plaanis investeerida hinnanguliselt 10 000 eurot. Lisainvesteeringuid sadama arendamisesse ei planeerita.

Meie hinnangul ei ole sadamat sisuliselt hetkel olemas ja ei ole ka arusaadav, mida soovitakse sadamas arendada, mistõttu on sadama praeguses seisus Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks perspektiivitu.

4. Arenguplaanid

Tulevikus soovib sadam pakkuda järgmiseid teenuseid:

- Veesõiduki sildumise võimaldamine;
- Veesõiduki lastimine ja lossimine;
- Veesõiduki sadamasse sisenemise, sadamas seismise ja sadamast lahkumise korraldus;
- Veega varustamine;
- Paatide vettetõstmise/väljatõstmise;
- Pääste- ja tuletõrjevahendid;
- Elekter ja joogivesi sadamas;
- Tualetid ja pesemisvõimalus;
- Wifi;
- Sadama navigatsioonimärgistuse tagamine;
- Akvatooriumi ja sissesõidutee sügavusandmete tagamine;
- Kontaktnumber ja infotahvel;
- Paadi hoiustamine suvel;
- Paadi lukustamise teenus;
- Paadi lisavarustuse hoiustamine privaatseks.

Sadama arendamine aitab kaasa kohalikule arengule. Sadama arendamisel nähakse peamise takistusena finantsvahendite puudust. Koostööpartnerid sadamal puuduvad.

Sadama arenguplaane toetavad alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Valla territooriumil asuv Kaali meteoriidikraatrite väli on Eesti haruldasim loodusmälestis, olles ühtlasi Euraasia efektseim kraatriväli. Kaali meteoriidi kukkumise umbkaudne aeg on 7 500 – 7 600 aastat tagasi. Kaali Kraatrite väljal asub ka külastuskeskus, mis on laotud käsitsi tahutud paekivist, laed ja katused on puidust. Hoones asuvad meteoriitika- ja paekivimuuseum, konverentsisaal, väike hotell, saun ja kauplus.

Samuti asuvad Pihkla vallas paljud mõisad, nt Kõljala rüütlimõis, Tõlluste rüütlimõis, Pihkla rüütlimõis, Ilpla riigimõis ja Kaali rüütlimõis. Püha kirik, mis on ehitatud 13. sajandil, on suurepäraseks näiteks keskaegsest arhitektuurist.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam. Kehtivas Saaremaa arengukavas ei ole Sandla sadama arendamist eraldi mainitud. Küll aga on uue maakonnaplaneeringu tööversioonis kaardistatud Sandla sadam kui merepääste funktsiooni täitja.

Pihkla valla arengukava ¹¹⁷kohaselt on arengueesmärkide saavutamiseks väikesadamate, lautrikohtade ja paadisildade all välja toodud järgmised tegevused:

¹¹⁷ Pihkla valla arengukava 2012-2017 (2012)

- Korrastatakse enim kasutust leidvad väikesadamad, paadisillad, lautrikohad: Sandla (Kukessaare) ja Laheküla;
- Koostöös OÜ Vetteliga tagatakse Kärša sadama kasutamine valla elanikele.

Muud detailsemad väikesadamaid ja/või Sandla sadamat puudutavad arengueesmärgid ja tegevused puuduvad. Sadam on välja toodud ka valla üldplaneeringus. Sellest tulenevalt on Sandla sadama arendamine valla arengukavaga kooskõlas.

Looduslikud tingimused

Randumissild avatud kirde-idatuultele, tormilained ei ole ohtlikud sadamas seisvatele laevadele.

Sandla sadam asub Natura 2000 alal, seetõttu eeldab igasugune sadama arendus keskkonnamõjude ja Natura ala hindamist, mis sõltub suurel määral Natura ala valitseja otsusest. Sellest tulenevalt on sadama arendusplaan tehes mõistlik arvestada täiendava aja ja rahalise kuluga. Tegevusgrupi hinnangul seab Natura 2000 ala Sandla sadama arendamisele väga palju piiranguid. Meie hinnangul on sadama edasine arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt mõistlik ja võimalik.

Hinnang

Meie hinnangul on sadama pidaja edasised plaanid kooskõlas osade piirkondlike arengudokumentidega.

MTÜ Saarte Kalanduse hinnangul ei ole Sandla sadamat otstarbekas arendada, mistõttu ei ole seda kajastatud ka uues koostamisel olevas kalanduspiirkonna strateegias. Tegevusgrupi hinnangul on sadamat varem kasutanud neli kalurit, kuid hetkel kasutab vaid paar kutselist kalurit. Ehkki sadama esindaja hinnangul on sadamat kasutavate harrastuskalurite arv 10.

Meie hinnangul on sadama edasised plaanid lisanduvate sadamateenuste osutamisel reaalselt teostatavad vaid täiendavaid investeeringuid tehes. Meie hinnangul on Sandla sadama arendamine asjakohane eelkõige merepääste funktsiooni täitjana, sest piirkonnas puudub piisaval arvul kalureid, kes sadamat kasutaksid. Sadama arendamine ning sadama haldamise püsikulud on üpris kõrged. Sandla sadama läheduses asub korda tehtud ja Sadamaregistris registreeritud Kärša sadam, mis katab piirkonna sadamate nõudluse. Sadama arendamine aitaks kaasa kohalikule arengule.

Meie hinnangul ei ole sadamat sisuliselt hetkel olemas, mistõttu on sadama praeguses seisus arendamine perspektiivitu.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid ei ole Sandla sadam seni saanud.

Seebilõuka

1. Hetkeolukord

Seebilõuka sadam asub Tagaranna külas, Mustjala vallas. Sadama omanikuks on Mustjala Vallavalitsus, kuid sadam on antud aastani 2025 rendilepinguga kasutusele MTÜ-le Vahuranna. Seebilõuka sadama katastri tunnus on sama, mis on Rannaaugu sadamal. Ei ole aru saada, kas Seebilõuka ja Rannaaugu on üks ja sama sadam või mitte. Meile on küsimustikule vastused andnud mõlemad. Mõlema sadama pidajaks on MTÜ Vahuranna.

Seebilõuka sadama kandmine Sadamaregistrisse on pooleli. Sadamaala pindala on 7 700 m², akvatoorium 5 000 m². Sügavus kai ääres on 2 m. Maksimaalselt on sadamas võimalik kuni 25 poordikinnitusega aluse sildumine. Sadama hinnangul on sildumiskohtade arv piisav. Sadamat kasutavate harrastuskalurite arv on 20 ja kutselist püügiluba omavate ettevõtete arv on 15.

Sadamateenused

Sadamas on võimalus veesõiduki sildumine ja kalatoodete lossimine. Sadamas saab kasutada slippi. Kaidel on valgustus, olemas on infotahvel. Sadamas on navigatsioonimärgistus tagatud.

Sadamatasud

Sadamatasu on hooajaliselt paadi hoiustamise eest. Vastavalt ankeedile on paadi hoiustamise tasuks 1 euro.

Sadamasse ligipääs

Sadama laevatee kohta täpsemad andmed puuduvad, kuid seda on vaja puhastada 4-5 aasta tagant. Maismaal on sadamasse pääsemiseks kruusakattega tee.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Sadamas on sadamahoone mida kasutatakse valvurihoonena (hoone on ehitatud 2013. aastal) ja navigatsioonimärgistus ning parkla. Tehnovõrgud puuduvad. Kai ja muul on rajatud 2012/2013 aastal ja on väga heas korras. Hoonetel ja rajatistel on vajalikud kasutusload. Navigatsioonimärgistus on rajatud 2013. aastal. Parkla ja teed on väga heas korras ja neil on olemas ka vajalikud load. Sadamas puuduvad peamised põhiseadmed.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

2013. aastal rajati valvehoone, kai, muul ja navigatsioonimärgistus.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) ja EAS-i kodulehel (www.eas.ee) avaldatud andmebaaside järgi ei ole Seebilõuka sadam perioodil 2007-2013 toetuseid saanud.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam ei paku tasulisi sadamateenuseid (va paadi hoiustamist) ega ole ka registreeritud Sadamaregistris, siis vastavalt Sadamaseadusele ei pea olema täidetud veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõuded.

Sadam vastab Ehitusseaduses kajastatud nõuetele.

Pöörame tähelepanu asjaolule, et maismaal on sadamasse pääsemiseks ligipääs kruusakattega teed pidi. Kalandustoodete mahalaadimis- ja lossimisala peab olema kaetud pinnakattematerjaliga, mis välistab kalandustoodete saastumise pinnasest tuleneda võiva saastega. Sadamakai puudumise korral võib mahalaadimistoiminguid teostada ka puidust paadisilla ääres tingimustel, et kalandustooted ei saa saastatud lendleva liiva ja muu lenduva tolmu

3. Investeeringuvajadused

Investeeringuid olemasolevatesse ja uutesse hoonetesse ja rajatistesse ei planeerita.

Meie hinnangul on sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud alljärgnevad.

Tabel 57 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud ¹¹⁸
Seebilõuka sadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	30 000
Keskkonnakaitse nõuded	35 000

4. Arenguplaanid

Sadam ei soovi lisaks olemasolevale täiendavaid teenuseid pakkuda. Sadama arendamisel nähakse peamise takistusena finantsvahendite puudust. Sadama koostööpartnerina nähakse kohalikku omavalitsust. Koostööpartner sadama arendamisel on sadama pidaja MTÜ Vahuranna.

Sadama arenguplaane toetaksid alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

¹¹⁸ Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Mustjala vallas asub palju erinevaid vaatamisväärsusi nagu Võhma kiviaja asulakoht ja muinaslinnus, Paatsa maalinn, Tuui rauasaatme mäed, Loodusvaatlustorn jt ehitus- ning loodusobjektid. Samuti asub vallas puhkemajasid, turismi- ja puhketalusid, telkimiskohti, söögikohti, looduskeskus, sukeldusmiskuurort ning palju muud.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam. Kehtivas Saaremaa arengukavas ei ole Seebilõuka sadama arendamist eraldi mainitud. Küll aga on uue maakonnaplaneeringu tööversioonis kaardistatud sadam kui merepäästefunktsiooni täitja.

Vastavalt Mustjala valla arengukavale on Mustjala vald sadamavald.¹¹⁹ Arengukavas keskendutakse rohkem Saarema süvasadamale. Eesmärkide ja tegevuste all on siiski välja toodud puhkekohad, kergliiklusteed ja väikesadamad. Lautrikohad on rajatud, taastatud ja korrastatud, mille all on eraldi välja toodud Panga külas asuv Seebilõuka paadisild.

Arengukava toob tehniliste infrastruktuuride all välja munitsipaalomandisse taotletava maa – Panga külas asuva Seebilõuka paadisilla. Läbiva probleemina tuuakse välja, et enamuse valla lautrikohtasid on riigilt munitsipaalomandisse taotlemata.

Looduslikud tingimused

Sadama jaoks on kriitilised põhjakaarte tuuled (NW-NE). Kui muul on ehitatud liiga madal, siis hakkavad lained sügiseti sellest üle käima. Sadamasse võivad eriti NW suunast jõuda päris kõrged lained, kuna sellelt suunalt ei ole enne Rootsi rannikut midagi suurt ees. Kui muul on rajatud neid tuuli arvestades, siis ei tohiks probleeme tõusta. Kui ei, siis võib sügistormidega laine üle muuli joosta. Meie hinnangul on sadama edasine arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt võimalik.

Hinnang

Kuna meile ei ole teada Seebilõuka sadama arenguplaanid, siis ei saa me ka anda hinnangut, kas sadama pidaja edasised plaanid on kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega. Valdavalt ei ole Seebilõuka sadamat piirkonna arengudokumentides mainitud.

MTÜ Saarte Kalanduse hinnangul ei plaanita Seebilõuka sadamat edasi arendada, sest sadamat kutselised kalurid ei külasta. Ehkki sadama esindaja vastustest selgub, et kutselist püügiluba omavate ettevõtete arv sadamas on 15.

Meie hinnangul on sadam hiljuti põhjalikult rekonstrueeritud. Hetkel sadam edasist arendamist ei plaani. Ilmselt on saavutatud olukord kus kohalike kalurite kõik vajadused on rahuldatud. Sadama vahetusläheduses asuvad ka Saaremaa süvasadam ja Rannaaugu sadam. Sadama arendamise peamiseks argumendiks oleks piirkonna atraktiivsuse tõstmine.

Meile esitatud andmete põhjal asuvad Seebilõuka sadam ja Rannaaugu sadam samal kinnistul, mistõttu ei ole mõlema sadama arendamine mõistlik. Seebilõuka sadama edasi arendamine oleks reaalselt teostatav, kui osutatavate teenuste eest hakatakse küsima ka sadamatasusid ning leitakse sadama arendamiseks piisavalt finantsvahendeid. Selleks tuleb sadam viia vastavusse Sadamaseaduses kehtestatud nõuetega.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid ei ole Seebilõuka sadam seni saanud. Küll on aga toetuseid saanud Rannaaugu sadam, mis kalanduse tegevusgrupilt saadud infole vastavalt on eelmisel perioodil saadud toetuseid kasutanud ebasihtpärast ja rikkunud riigihangete seadust, mistõttu on pooleli ametlik uurimine ja suure tõenäosusega küsitakse antud toetused Rannaaugu sadamalt tagasi.

¹¹⁹ Mustjala valla arengukava 2009-2020 (2011)

Soela

1. Hetkeolukord

Soela sadam asub Soela külas, Leisi vallas. Sadama omanikuks on Leisi Vallavalitsus ja sadama pidajaks on 25 aastaks kasutusõigusega reguleeritud MTÜ Soela Sadama Selts. Sadamaregistri andmetel on aga sadama pidajaks Leisi Vallavalitsus. Sadam on kantud Sadamaregistrisse kui väikesadam, kus ei osutata tasulisi sadamateenuseid. Sadamaala pindala on 10 489 m² ja akvatoorium 4 517 m². Sügavus on 2 m. Maksimaalselt on sadamas võimalik kuni 42 poi- ja poordikinnitusega aluse sildumine. Külaliskohti on 22. Sadamas silduvate aluste maksimaalseks pikkuseks on esitatud 12 m, laiuseks 5 m ja süviseks 1 m. Sadamaregistri andmetel on sadamat külastava aluse maksimaalseks laiuseks 3 m ja süviseks 0,7 m. Sadamat kasutavate harrastuskalurite arv on 20 ja sellele lisaks kasutab sadamat üks püügiloaga ettevõtte.

Sadamateenused

Sadamas võimaldatakse veesõiduki sildumist, lastimist ja lossimist. Sadam ja kaid on varustatud elektriga ja valgustatud. Olemas on tualett. Sadamas on kaitse lainetuse ja tuulte eest, kontaktnumber, infotahvel ja ohutustulp.

Sadamatasud

Sadamas kogutakse tasu paadi hooajalise hoiustamise eest. Sadama kodulehe (www.soelasadam.ee) andmetel kogutakse kaitasu ka jahtidelt ja väikelaevadelt. Samuti on seatud ujuvvahendite hoiustamise ja parkimise tasu.

Tabel 58 Avalikud sadamatasud Soela sadamas

Kaitasud jahtidele ja väikelaevadele:	
Päevapeatus	tasuta
Ööpeatus kuni 12 m alusele	10 € (sh. elekter, käimla ja prügivastuvõtt)
Ööpeatus üle 12 m alusele	20 € (sh. elekter, käimla ja prügivastuvõtt)
Hooajakoht kuni 6 m alusele	60 € hooaeg / 15 € kuus
Hooajakoht üle 6 m alusele	100 € hooaeg / 25 € kuus
Paadi veeskamine slipilt	Tasuta
Ujuvvahendite hoiustamine:	
Väikelaev sadama territooriumil	2 € / m ² kuus
Ujuvvahendi alusraamil	6 € kuus
Paaditreileri hoiustamine	
Auto parkimine:	
Päevapeatus	tasuta
Ööpeatus, sõiduauto	2 €
Ööpeatus, trailer	2 €
Ööpeatus, veoauto ja buss	4 €
Muud teenused:	
Telkimine	2 € inimese kohta
Sõudepaadi laenutus	5 € (3 tundi)
Kajaki laenutus	5 € (3 tundi)

Sadamasse ligipääs

Sadamasse pääseb merd pidi piki 150 m pikkust ja 20 m laiust ja 2 m sügavust laevateed, mida peab süvendama 5-10 aasta tagant. Maismaal on sadamasse pääsemiseks mustkattega tee.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Sadamas on 2013. aastal ehitatud sadamahoone, mida kasutatakse külastajate vastuvõtuks ja kus on sadamakapteni ruum, kalurite ja külastajate lõõgastusruum, kalastajate püügivahendite hoiuruumid ja millel on kasutusluba. Kaid ja lainemurdjad ning laevatee on rajatud või rekonstrueeritud 2012. aastal ja omavad samuti kasutusluba. Tehnovõrkudel, parklatel ja teedel on vajalikud kasutusload olemas. Sadamas puuduva peamised põhiseadmed.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Viimase kolme aasta jooksul on investeeritud rohkem kui 356 000 eurot, millega on teostatud akvatooriumi süvendamine (sh kaide ehitus, muuli pikendamine ja korrastus), juurdepääsu teede ja parklate ning elektrisüsteemi rekonstrueerimine.

Investeeringud teostati nii omavahenditest kui ka Euroopa Kalandusfondi toetustest.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) avaldatud andmebaasi järgi on Soela sadama omanikule Leisi Vallavalitsusele määratud järgmised toetused:

- 2012. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” esimeses taotlusvoorus kalasadama slipikoha ehitamiseks ja sadama I etapi rekonstrueerimiseks summas 201 301 €.
- 2013. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” esimeses taotlusvoorus pinnase veoks, kaialale elektripaigaldiste ehitamiseks ning teede ja platside ehituseks summas 98 888 €.

Lisaks on PRIA andmebaasi järgi Soela sadama pidajale MTÜ-le Soela Sadama Selts määratud järgmised toetused:

- 2013. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” esimeses taotlusvoorus Soela sadama rekonstrueerimiseks summas 18 499 €.

Meie hinnangul on PRIA andmebaasi alusel perioodil 2007-2013 Soela sadama toetused kokku 318 688 €.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam pakub tasulisi sadamateenuseid, siis vastavalt Sadamaseadusele peab sadam täitma veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõudeid. Vastavalt sadama esindaja vastustele:

- Ei jälgi sadama pidaja navigatsiooniteabes avaldatud andmete õigsust ning ei taga muutunud andmete viivitusteta edastamise Veeteede Ametile;
- Ei taga sadama pidaja läbipääsu akvatooriumist ilma selle eest tasu saamata, kui see on ainuvõimalik tee piirnevasse või ühise sissesõiduteega sadamasse;
- Ei täida ühtegi sadamaseaduses esitatud keskkonnakaitse nõuet.

Sadam vastab Ehitusseaduses toodud nõuetele.

3. Investeeringuvajadused

Sadama plaanid täiendavateks investeeringuteks:

- olemasolevasse sadamahoonesse on plaanis investeerida täiendavad 20 000 eurot,
- paatide talihoiu võimaluse loomisesse (35 000 eurot),
- kala vastuvõtu hoonesse (35 000 eurot), et oleks väikesemahuline töötlemine turistidele kohapealseks tarbimiseks.

Investeeringuid on plaanis finantseerida vaid toetustest. Täiendavad investeeringud on piirkonnale positiivsed, võimaldavad hoiustada ning remontida paate ja püügivahendeid, aitavad kaasa püütud kala väärimisele.

Meie hinnangul on sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud alljärgnevad.

Tabel 59 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud ¹²⁰ Soela sadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	79 000
Keskkonnakaitse nõuded	22 000

4. Arenguplaanid

Lisaks olemasolevatele teenustele plaanib sadam tulevikus pakkuda ka järgmist:

- Kalandustoodete töötlemine ja otseturustamine;
- Kütuse ja määrdeainetega varustamine;
- Veega varustamine;
- Seadmete hoiustamine, remondi- ja hooldustööd;
- Joogivesi sadamas ja kail;
- Pesemisvõimalus;
- Sadama navigatsioonimärgistuse tagamine;
- Seiklusturism;
- Paadi hoiustamine talvel;
- Toitlustuskoht ja grillimiskohad;
- Paadi lisavarustuse rent;
- Päästevahendite laenutus ja müük;
- Arendada külaelu keskuseks;
- Giidi- ja reisiteenus.

Soela sadamast on merele käidud juba sajandeid ning seda traditsiooni soovitakse hoida ja jätkata. Soele sadamal on perspektiivsed arenguvõimalused nii kalanduse kui turismivaldkonnas. Soela sadamast on hea võimalus pääseda vajadusel kiiresti Hiiumaale. Kuna tegemist on alles äsja valminud sadamaga, siis ilmselt on lähiaastatel areng kiire. Sadama arendamisel nähakse takistusena finantsvahendite puudust. Koostööpartnerina nähakse sadamas tegutsevat MTÜ-d Soela Sadama Selts.

Sadama arenguplaane toetavad alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Leisi vallas asub palju ajaloolisi kirikuid, Angla tuulikud, kunstiesemete valmistamisele keskendunud Laugu klaasikoda, Purtsa maalinn jm vaatamisväärsused. Samuti asub Leisi vallas erinevaid puhkemajasid, matkamajasid, kämpinguid ja puhke-, turismi-, ökotalusid ning tuntud Nihatu matkarada.

Soela sadam on juba kujunenud Soela, Pammana ja Murika külalisi ühendavaks lüliks. Seda tegevust on võimalik edasi arendada. Oluline on sadamas asuv seltsimaja, kus on võimalik korraldada erinevaid üritusi. Sadam asub looduskaunis kohas, sadama kõrval on hea liivane suplemiskoht.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam ja saanud ka toetust. Kehtivas Saaremaa arengukavas ei ole Soela sadama arendamist eraldi mainitud. Küll aga on uue maakonnaplaneeringu tööversioonis kaardistatud sadam kui merepääste funktsiooniga kalasadam.

Leisi valla arengukavas¹²¹ tuuakse tugevate külgedena välja Triigi ja Soela sadamat. Leisi alevikust 8 km kaugusel asuv Soela sadam on ajalooline paadisadam, kus mere sügavus on ca 1,5 m. 1998. aastal ehitati sadamasse täiendavalt teine kaitsemuul ja paadikai. Leisi vallale kuuluvasse sadamasse saavad randuda paadid ja kaatrid. Soelast on lühim tee Hiiumaale, kaatriga Sõru sadamasse ca 15 minutiga. 2010. aastal

¹²⁰ Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

¹²¹ Leisi valla arengukava 2011-2020 (2010)

koostati Soela sadama detailplaneering, mille eesmärgiks on sadamahoone rajamine ning kaide, slipi ja muude mererajatiste rekonstrueerimine, samuti akvatooriumi ja faarvaatri süvendamine. Sadama arengu huvides moodustati kohalike paadiomanike eestvedamisel 2008. a MTÜ Soela Sadama Selts. 2010. a valmis seltsi tellimisel Pammanna poolsaare külade ja Soela sadama arengukava. Arengukava eesmärgina on toodud, et Soela sadam on välja arendatud ja toimib kvaliteetset teenust pakkuva väikesadamana. Selle vastav tegevus on määratletud järgmiselt: Koostöös mittetulundussektoriga Soela sadama kui piirkonnale olulise merevärava etapiviisiline rekonstrueerimine vastavalt sadama detailplaneeringule ja projektile.

Looduslikud tingimused

Sadam on tuulte suhtes hästi kaitstud kohas. Soela väina moodustavad lõunaserv ja Pammanna poolsaar kaitsevad seda läänemere tormide eest. Ilmselt on valdav hoovus Soela sadama juures piki rannikut põhjast lõunasse, aga tõenäoliselt ei ole see väga tugev, sest laineenergia, mis hoovust tekitab, neeldub Soela väina läbides.

Kuna Soelast on merele käidud juba sajandeid, siis võib öelda, et loodus on sadama „omaks võtnud“ ja liivade liikumises võib mingi tasakaal olla saavutatud.

Soela sadam asub Natura 2000 alale lähemal kui 5 km. Enamus Natura 2000 ala läheduses asuvatest sadamatest asuvad tegelikult Natura alal, ainult sadama kinnistu ja akvatoorium ei ole ala sisse arvestatud. Seetõttu eeldab igasugune sadama arendus keskkonnamõjude ja Natura ala hindamist, mis sõltub suurel määral Natura ala valitseja otsusest. Sellest tulenevalt on sadama arendusplaan tehes mõistlik arvestada täiendava aja ja rahalise kuluga. Meie hinnangul on sadama edasine arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt mõistlik ja võimalik.

Hinnang

Meie hinnangul on sadama pidaja edasised plaanid kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega.

MTÜ Saarte Kalanduse hinnangul Soela sadamat kutselised kalurid ei kasuta, mistõttu uues koostamisel olevas tegevuspiirkonna strateegias Soela sadamat ei kajastata. Eelkõige näeb tegevusgrupp seda kui turismisadamat, mis teenindaks harrastuskalureid, sest kalavarusid selles piirkonnas väga ei ole. Seetõttu ei ole asjakohane investeerida ka kala vastuvõtu hoonesse. Sadam on kindlasti piirkonnas kõige ilusam, hästi korda tehtud ja hooldatud. Tegevusgrupi hinnangul on sadama kasutamine kõrgete tasude tõttu piiratud.

Meie hinnangul on sadamal konkreetne arenguplaan, mille alusel soovitakse lihtsalt kala vastuvõtmiselt minna üle kala turustamise ja töölemiseni. Plaan on läbimõeldud ja teostatav. Soela sadama arendamine on kooskõlas valla arenguplaanidega. Soela sadama edasi arendamine oleks reaalselt teostatav, kui leitakse sadama arendamiseks piisavalt finantsvahendeid. Selleks tuleb sadam viia vastavusse Sadamaseaduses kehtestatud nõuetega.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid on Soela sadam saanud ulatuslikult peamiselt investeeringuteks infrastruktuuri.

Varese

1. Hetkeolukord

Varese sadam asub Pahapilli külas, Mustjala vallas. Sadama omanikuks ja pidajaks on OÜ Adepte. Sadama kandmine Sadamaregistrisse on pooleli. Sadamaala pindala on 23 237 m² ja akvatoorium 4 032 m², sügavus 2 m. Maksimaalselt on sadamas võimalik kuni kuue poordikinnitusega aluse sildumine. Külaliskohti on kuus. Sadamas silduvate aluste maksimaalseks pikkuseks toodud 15 m, laius 4 m ja süvis 2 m. Kuna sadama sügavus on samuti märgitud 2 m, siis eeldame, et laeva süvis peaks tegelikult olema väiksem. Sadamat kasutavate harrastuskalurite arv on 10 ja sellele lisaks kasutab sadamat üks püügiloaga ettevõtte ja kuus püügiloaga kalurit.

Sadamateenused

Sadamas võimaldatakse veesõiduki sildumine, lastimine ja lossimine. Sadamas toimub kalandustoodete esmakokkuost. Sadamas saab aastaringelt hoiustada paate. Kaid on varustatud elektriga. Sadamas on slipi kasutamise võimalus. Sadam on kaitstud lainetuse ja tuulte eest, olemas on kontaktnumber, infotahvel, pääste- ja tuletõrjevahendid.

Sadamatasud

Sadamas ei koguta sadamatasusid.

Sadamasse ligipääs

Sadamasse ligipääs meritsi on piki 86 m pikkust, 8 m laiust ja 2 m sügavust laevateed, mida peab süvendama 5-10 aasta tagant. Maismaal on sadamasse pääsemiseks kruusakattega tee.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Sadamas on kuur, lao- ja kontorihoone, mis vajavad rekonstrueerimist. Hoonetel on kasutusload. Kütusehoidla on rahuldavas seisukorras, kuid vajab rekonstrueerimist. Sadamas on kaks tööstushoonet, mida kasutatakse püügivarustuse ja püüniste hoidmiseks, nende seisukord on rahuldav. Tööstushoonetel ilmselt kasutusluba puudub. Kalurite olmehoone vajab renoveerimist, sellel on kehtiv kasutusluba. Sadamas on töötavad, kuid osalist renoveerimist vajavad vee- ja elektrivõrgud. Sadamasse toov tee on rekonstrueeritud 2007. aastal ja sellel on kasutusload olemas. Parkla ja kaid vajavad rekonstrueerimist. Sadamas puuduvad peamised põhiseadmed.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Viimase kolme aasta jooksul on investeeritud 65 000 euro ulatuses. Investeeringute sisu ei ole täpsustatud.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) ja EAS-i kodulehel (www.eas.ee) avaldatud andmebaaside järgi ei ole Varese sadam perioodil 2007-2013 toetuseid saanud.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam ei paku tasulisi sadamateenuseid ega ole ka registreeritud Sadamaregistris, siis vastavalt Sadamaseadusele ei pea olema täidetud veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõuded.

Sadam vajab kohati rekonstrueerimist. Ehitusseaduses sätestatud nõuetele vastavalt tuleb rekonstrueeritavatele rajatistele koostada ehitusprojekt ja taotleda vajalikud load.

Pöörame tähelepanu asjaolule, et maismaal on sadamasse pääsemiseks ligipääs kruusakattega teed pidi. Kalandustoodete mahalaadimis- ja lossimisala peab olema kaetud pinnakattematerjaliga, mis välistab kalandustoodete saastumise pinnasest tuleneda võiva saastega. Sadamakai puudumise korral võib mahalaadimistoiminguid teostada ka puidust paadisilla ääres tingimustel, et kalandustooted ei saa saastatud lendleva liiva ja muu lenduva tolmuaga.

3. Investeeringuvajadused

Olemasolevate hoonete ja rajatiste renoveerimiseks soovib sadam investeerida 1,6 miljonit eurot, et:

- asendada lao- ja tööstushoone ning kontorihoone,
- renoveerida inventari hoidmise kuur, kütusehoidla, kalurite olmehoone, lainemurdja, kruusakattega tee ja tehnovõrgud.

Täiendavalt planeeritakse investeerida 1,9 mln eurot. Investeeringuplaanid ei ole täpsustatud.

Meie hinnangul on sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud alljärgnevad.

Tabel 60 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud ¹²² Varese sadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	60 000
Keskkonnakaitse nõuded	21 000

4. Arenguplaanid

Lisaks olemasolevatele teenustele plaanib sadam pakkuda järgmiseid teenuseid:

- Veesõiduki sildumise võimaldamine;
- Veesõiduki lastimine ja lossimine;
- Veesõiduki sadamasse sisenemise, sadamas seismise ja sadamast lahkumise korraldus;
- Kalandustoodete lossimine, ladustamine ja külmutusvõimalused;
- Kalandustoodete esmakokkuost ja otseturustamine;
- Maaletoodud kala kaalumise;
- Kütuse ja määrdeainetega varustamine;
- Veega varustamine;
- Veesõiduki ühendamine side-, energia- ja muude kaldasüsteemidega;
- Paatide vettetõstmise/väljatõstmise;
- Laevaheitmete ja mereprügi vastuvõtt;
- Septiktanki tühjendamise võimalus;
- Tuukritööd;
- Seadmete remondi- ja hooldustööd;
- Esmaabivahendid ja ohutustulp;
- Pääste- ja tuletõrjevahendid ning tehniline abi;
- Elekter sadamas ja kail;
- Joogivesi kail;
- Tualetid ja pesemisvõimalus;
- Wifi;
- Gaasiballoonide vahetus;
- Slipp ja väikepaatide slipiteenus;
- Sadama navigatsioonimärgistuse tagamine,
- Akvatooriumi sissesõidutee sügavusandmete tagamine;
- Kaitse lainetuse ja tuulte eest;
- Kontaktnumber, infotahvel, sadamaala ja kai valgustus;
- Külaliskai jahtidele/väikelaevadele;
- Täisteenuse pakkumine harrastuskaluritele – paatide valve ja püügivahendite hoidmine;
- Täisteenuse pakkumine kutselistele kaluritele – riiehoold, püügivahendite hoidmine;
- Seiklusturism;
- Paadi hoiustamine aastaringselt ja paadi lukustamise teenus;
- Paadi lisavarustuse hoiustamine privaatsest;
- Toitlustuskoht, grillimiskohad;
- Valveteenus;
- Paadi ja lisavarustuse rent;
- Kalagiid ja giidi- ja reisijateenus;
- Paadi ja lisavarustuse remont ja hooldus;
- Arendada külaelu keskuseks – vaba aja ürituste korraldamine ja läbiviimine;
- Huviringid ja huvikoolid.

Logistiliselt on sadamal hea asukoht ja seetõttu sobib ka merepäästkeskuseks. Sadama arendamisel nähakse takistusena finantsvahendite puudust. Sadama koostööpartnerina on välja toodud sadamas tegutsev ettevõtte OÜ Adepte ning sadamas tegutsev organisatsioon MTÜ Varese Sadam, lisaks ka kohalik omavalitsus ja Maavalitsus.

¹²² Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

Sadama arenguplaane toetavad alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Mustjala vallas asub palju erinevaid vaatamisväärsusi nagu Vöhma kiviaja asulakoht ja muinaslinnus, Paatsa maalinn, Tuiu rauasaatme mäed, Loodusvaatlustorn jt ehitus- ning loodusobjektid. Samuti asub vallas puhkemajasid, turismi- ja puhketalusid, telkimiskohti, söögikohti, looduskeskus, sukeldusmiskuurort ning palju muud.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam. Kehtivas Saaremaa arengukavas on Varese sadama arendamist mainitud kui turismi ja kalapüügi teenindamiseks. Küll aga on uue maakonnaplaneeringu tööversioonis kaardistatud sadam kui merepäästefunktsiooniga kalasadam.

Vastavalt Mustjala valla arengukavale on Mustjala vald sadamavald.¹²³ Arengukavas keskendutakse rohkem Saaremaa süvasadamale. Tehniliste infrastruktuuride all on eraldi välja toodud eraomandis olev Varese kalasadam. Põhiprobleemina tuuakse sadamate ja lautrikotade all välja, et Varese kalasadama omandiõigus on lahendamata ja sadam ei tööta. Eesmärgiks on siiski seatud sadama arendajatele kaasabi osutamine.

Looduslikud tingimused

Sadamakoht asub vastupidavate karbonaatsete (lubja-) kivimite avamusel ning seetõttu ei avalda merelainetus sadamaümbruse rannikule olulist mõju. Rannaprotsesside intensiivsus tänu kõvadele kivimitele väike ja seetõttu sadama ehitused protsesside kulgu ei mõjuta. Randumissild ei ole avatud tuultele, tormilained ei ohusta väikesadamas seisvaid laevu, sadam ise ei kannata rannasetete sissekande tõttu. Meie hinnangul on sadama edasine arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt mõistlik ja võimalik.

Hinnang

Meie hinnangul on sadama pidaja edasised plaanid kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega.

MTÜ Saarte Kalanduse hinnangul ei ole selles piirkonnas kala, mistõttu piirkonna arengustrateegias Varese sadamat ei kajastata. Tegevusgrupi hinnangul on Varese sadamas olnud pikka aega segased omandisuhted ning sellel ajal lagunesid kaid. Kui nüüd sadamat arendada, siis tuleks teha põhjalikud uued investeeringud.

Meie hinnangul soovib sadam hakata pakkuma täisteenust kaluritele ja ka jahtidele ja külalislustele. Lisaks soovib sadama arendaja näha sadamat külaelu keskuseks. Selleks on sadama territoorium piisavalt suur. Et kõik planeeritud tegevused ei hakkaks üksteist takistama, tuleks sadama arendusplaanid ellu viia järk-järgult. Sadama edasised plaanid on reaalset teostatavad, kuid vajavad ulatuslikke investeeringuid. Kuna Mustjala vallas on juba mitmed väljaarendatud sadamad, tuleks Varese sadamat edasi arendada vaid piisava arvu kutseliste kalurite olemasolu korral, kui osutatavate teenuste eest hakatakse küsima ka sadamatasusid ning leitakse sadama arendamiseks piisavalt finantsvahendeid. Selleks tuleb sadam viia vastavusse Sadamaseaduses kehtestatud nõuetega.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid ei ole Varese sadam seni saanud.

Veere vanasadam

1. Hetkeolukord

Veere vanasadam asub Veere külas, Kihelkonna vallas. Sadama omanikuks ja pidajaks on OÜ Politeia. Sadam on kantud Sadamaregistrisse, mille järgi on tegemist väikesadamaga, kus ei osutata tasulisi

¹²³ Mustjala valla arengukava 2009-2020 (2011)

sadamateenuseid. Sadamaala sügavus on 2 m. Sadamas silduvate aluste maksimaalseks pikkuseks on toodud 24 m, laiuseks 3 m ja süviseks 2 m. Kuna sadama sügavus on samuti märgitud 2 m, siis eeldame, et laeva süvis peaks tegelikult olema väiksem. Sadamaregistri andmetel on sadama sissesõidu tee väikseimaks sügavuseks 1,8 m. Sadamat kasutavate kalurite arvu ei ole antud.

Sadamateenused

Sadamas võimaldatakse veesõidukite sildumine, veeliikluse korraldamine akvatooriumil ja sissesõiduteel.

Sadamatasud

Sadamas ei koguta sadamatasusid.

Sadamasse ligipääs

Sadamasse pääseb mere poolt laevateed pidi, mida peab süvendama 10 aasta tagant. Sadamaregistri andmetel on sissesõidutee laiuseks 10 m ja sügavuseks 1,8 m. Maismaal on sadamasse pääsemiseks asfaltbetoonkattega tee.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Sadamas on 2010. aastal ehitatud kala külmutamiseks ette nähtud hoone, mis on väga heas seisukorras. Hoonel on ka kasutusluba. Kai on ehitatud enne 1963. aastat, sellel on küll kasutusluba, kuid see vajab hädasti rekonstrueerimist. Tehnovõrke sadamas ei ole. Samas investeeringute osast nähtub, et vähemalt kanalisatsioonisüsteem on sadamaalal olemas. Sadamas puuduvad peamised põhiseadmed.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Viimase kolme aasta jooksul on investeeritud 2,15 mln euro ulatuses. Rekonstrueeritud on tööstushoone (800 000 eurot), kanalisatsioonisüsteem (300 000 eurot) ja pakkimis- ja külmutusseadmed (950 000 eurot). Investeeringud on tehtud Euroopa Kalandusfondi toetusega, kaasati ka laenukapitali.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) ja EAS-i kodulehel (www.eas.ee) avaldatud andmebaaside järgi ei ole Veere vanasadam perioodil 2007-2013 toetuseid saanud.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam ei paku tasulisi sadamateenuseid, siis vastavalt Sadamaseadusele ei pea olema täidetud veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõuded. Pöörame tähelepanu asjaolule, et sadamas korraldatakse veeliiklust akvatooriumil ning sissesõiduteel, kuid sadam ei taga navigatsioonimärgistust ja sügavusandmeid.

Kai vajab kohati rekonstrueerimist, kuid kasutusload on olemas. Vastavalt Ehitusseadusele tuleb rekonstrueeritavatele rajatistele koostada ehitusprojekt ja taotleda vajalikud load.

3. Investeeringuvajadused

Sadama investeeringuplaanid on järgmised:

- soovib investeerida 500 000 eurot kai rekonstrueerimisse,
- 500 000 eurot sadama akvatooriumi ja laevatee süvendamisesse,
- 250 000 eurot muuli rajamisse, mille ääres saab vastu võtta kaatreid ja jahte.

Soovitakse ehitada kaldakindlustust, paigaldada elekter, veevõtusüsteem, ehitada välja paatide sisselaskmise ja väljatõstmise koht, katta sadamasse viiv tee mustkattega ja ehitada paadi- ning võrgukuur. Koos Emakala kinnistuga soovitakse välja ehitada purjekatele ja kaatritele sadam, pilsivee kogumise süsteem ja ühendada olemasoleva puhastusseadmega, täiendada elektrisüsteemi, paigaldada ujuvkaid, ehitada välja lisakaldakindlustus, lainemurdja ja sadamahoone koos pesemise, tootlustamise ja majutamisevõimalusega. Seejärel on plaanis sadam Sadamaregistris registreerida ning hakata pakkuma tasulisi sadamateenuseid.

Täiendavate investeeringute teostamisel võimaldatakse sadamal kalalaevade vastuvõtt.

Võimalike finantseerimisallikatena nähakse pangalaenu, omavahendite ja ka toetuste kaasamist Euroopa Kalandusfondist; MES-st ja EAS-st.

Meie hinnangul on sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud alljärgnevad.

Tabel 61 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud ¹²⁴ Veere vanasadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	160 000
Keskkonnakaitse nõuded	19 000

4. Arenguplaanid

Lisaks olemasolevatele teenustele plaanitakse sadamas pakkuda järgmist:

- Veesõiduki sildumise võimaldamine;
- Veesõiduki lastimine ja lossimine;
- Veeliikluse korraldamine akvatooriumil ja sissesõiduteel;
- Veesõiduki sadamasse sisenemise, sadamas seismise, sadamast lahkumise korraldus;
- Kalandustoodete lossimine, ladustamine, külmutusvõimalused, esmakokkuost, töötlemine, otseturustamine;
- Maaletoodud kala kaalumine;
- Kütuse ja määrdeainetega varustamine;
- Veega varustamine;
- Veesõiduki ühendamine side-, energia- ja muude kaldasüsteemidega;
- Paatide vettetõstmise/väljatõstmise;
- Laevaheitmete vastuvõtt;
- Lastijäätmete vastuvõtt;
- Mereprügi vastuvõtt;
- Septiktanki tühjendamise võimalus;
- Seadmete remondi- ja hooldustööd;
- Elekter ja joogivesi sadamas ning kail;
- Tualetid, pesemisvõimalus;
- Wifi;
- Gaasiballoonide vahetus;
- Slipp ja väikepaatide slipiteenus;
- Kaitse lainetuse ja tuulte eest;
- Kontaktnumber;
- Sadamaala ja kaide valgustus;
- Külaliskai jahtidele/väikelaevadele;
- Jahtklubi;
- Täisteenuse pakkumine kutselistele kaluritele – kalalaevade vastuvõtt, kala pumpamine tootmishoonesse, kaalumine, töötlemine, ladustamine;
- Täisteenuse pakkumine harrastuskaluritele – kalapaatide vastuvõtt, kala pumpamine tootmishoonesse, kaalumine, töötlemine, ladustamine;
- Paadi hoiustamine aastaringselt;
- Paadi lukustamise teenus;
- Toitlustuskoht, grillimiskohad;
- Paadi lisavarustuse remont ja hooldus;
- Majutusteenus.

Uued investeeringud mitmekesistavad sadama tegevust ja loovad uusi töökohti. Põhjapoolt tulijatele on Veere vanasadam üks esimesi kättesaadavaid sadamaid. Sadama arendamine aitab kaasa kohalikule arengule, majutusettevõtete, remondiettevõtete ja toitlustamisetevõtete arendamisele. Korralik sadam meelitab ka inimesi hakkama rannakaluriks. Mingeid takistusi sadama arendamisele ei nähta.

¹²⁴ Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

Sadama koostööpartnerina on välja toodud kohalik omavalitsus, AS Veere sadam, Redstorm OÜ, MTÜ Veere Vesi, Politeia OÜ.

Sadama arenguplaane toetavad alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Kihelkonna vallas on palju looduskaitsealuseid piirkondi, tähtsaim neist on Vilsandi Rahvuspark, mis hõlmab üle 180 km² suuruse vana ja rikka merekultuuriga ala. Samuti jääb valla territooriumile osa Viidumäe Looduskaitsealast.

Kihelkonna vald on väga rikas ka oma arhitektuuri- ja kultuurimälestiste poolest. Eesti ühes vanimas, Kihelkonna Mihkli kirikus (13. sajand) on säilinud 1591. aasta altarisein ja 1604. aasta kantsel. 1805. aasta orel on vanim Eestis, eraldi asetsev vana kellatorn (1638) on Baltimaades ainsana säilinud. Loona mõisas asub Vilsandi Rahvusparki keskus ja infopunkt, Vilsandi saarel 1806. aastal ehitatud tuletorn. Mustjala maantee äärde jäävad 11-13. sajandi linnusease, Odalätsi karstiallikad, Pidula vesiveski (1809) ja barokne mõisahooned.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam. Kehtivas Saaremaa arengukavas ei ole Veere vanasadama arendamist mainitud. Uue maakonnaplaneeringu tööversioonis ei ole Veere vanasadamat küll mainitud, küll aga on kaardistatud Veere sadam kui merepäästefunktsiooniga kalasadam, piirkonna väikesadamate võrgustikku kuuluv külalissadam ja sinimajanduse funktsiooniga sadam (kaubandus, laevaehitus, kalatööstus, paatide hoiustamine, remont, tootmine).

Kihelkonna valla arengukavas¹²⁵ on välja toodud, et tähtsaimaks kalapüügikeskuseks on Tagamõisa poolsaare idarannikul paiknev Veere sadam, kus saavad silduda ka kaugkalapüügilaevad. Ettevõtluse ning turismi arengueesmärkidena tuuakse välja loodusturismi arendustega seotud võimalusi ning merega seotud turismi osatähtsust. Taastatud ja korrastatud on (väike)sadamad ning laurikohad.

Valla tegevuskava aastani 2017 näeb ette järgmist:

- Papissaare Kalasadama (II kai) detailplaneeringu koostamine ja sadama rekonstrueerimine. Kala esmatöötluste arendamine.
- Papissaare - Vikati sadamate rekonstrueerimine.
- Veere Vanasadama väljaarendamine, külmhoone ehitus. Kala esmatöötluste arendamine.

Valla arengukavas keskendutakse valdavalt Papissaare sadama arendamist puudutavatele teemadele.

Looduslikud tingimused

Looduslikult väga sobiva koha peal, väga sügav, mida piiravad pikad kaid ja lainemurdjad. Meie hinnangul on sadama edasine arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt mõistlik ja võimalik.

Hinnang

Meie hinnangul on sadama pidaja edasised plaanid kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega.

MTÜ Saarte kalanduse hinnangul ei ole Veere vanasadama arendamine mõistlik, sest olemas on korralik Veere sadam traalsadamana. Kalureid tegevusgrupi hinnangul Veere vanasadamas eriti ei käi. Ka käesoleva uuringu raames ei õnnestunud meil teada saada sadamat külastavate kalurite arv. Pigem võiks arendada traallaevade sadamat, sest Veere sadam on aastaringselt jäävaba.

Meie hinnangul on Veere vanasadama plaanid kooskõlas sadama pikaajalise töö vajadustega. Kuna kai on amortiseerunud, vajab see rekonstrueerimist. Ehitustööde hinna optimeerimise mõistes on mõistlik kõik

¹²⁵ Kihelkonna valla arengukava 2007-2013 (2017), (2012)

hüdrotehnilised tööd teostada samaaegselt, seetõttu on loogiline, et süvendustööd tehakse samaaegselt kai rekonstrueerimisega. Plaan hakata sadamas võimaldama jahtidele ja kaatritele sildumist näib asjakohane, sest Tagalahes selline võimalus hetkel puudub. Seetõttu võib öelda, et Veere vanasadama arendamine on kooskõlas valla arengudokumentidega.

Veere vanasadama edasi arendamine oleks reaalselt teostatav, kui osutatavate teenuste eest hakatakse küsima ka sadamatasusid ning leitakse sadama arendamiseks piisavalt finantsvahendeid. Selleks tuleb sadam viia vastavusse Sadamaseaduses kehtestatud nõuetega.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid ei ole Veere vanasadam seni saanud.

Küsimustikule mitte vastanud Saaremaa kalanduspiirkonna sadamad

Sadam	Valimisse arvamise põhus	Tegevusgrupi ja Maavalitsuse kommentaarid
Kallaste	Saaremaa kalanduspiirkonna arengustrateegias 2009 – 2013. Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam. Saanud toetust.	Saaremaa arengukavas mainitud kui turismi ja kalapüügi teenindamiseks arendatav sadam, maakonnaplaneeringu projektversioonis kaardistatud kui merepäästefunktsiooniga kalasadam. Uues kalanduse tegevuspiirkonna strateegias kajastamist ei leia. Tormilained ei ole sadamas ohtlikud.
Kaunispe	Saaremaa kalanduspiirkonna arengustrateegias 2009 – 2013. Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam. Saanud toetust.	Saaremaa arengukavas ei ole sadamat mainitu, maakonnaplaneeringu projektversioonis kaardistatud kui merepäästefunktsiooniga kalasadam. Uues kalanduse tegevuspiirkonna strateegias kajastamist ei leia. Sadama muul, mis toimib ka sildumisehitusena, ei ohusta mererannal valitsevaid looduslikke arengutendentse. Vähene liiva kuhjumine sadamamuuli lõunaküljel omab kohalikku tähtsust ja siia kuhjunud liiv loob soodsad tingimused kohalikele puhkajatele. Kai on ehitatud lõuna-põhja suunal, mis varjab sadama akvatooriumi kõikide tuulte eest.
Koguva	Saaremaa kalanduspiirkonna arengustrateegias 2009 – 2013. Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam. Saanud toetust.	Saaremaa arengukavas mainitud kui turismi ja kalapüügi teenindamiseks arendatav sadam, maakonnaplaneeringu projektversioonis kaardistatud kui turismi lisaväärtust pakkuv, merepäästefunktsiooniga kalasadam. Uues kalanduse tegevuspiirkonna strateegias kajastamist ei leia. Sadama piirkonnas esineb madal mere põhjas viirsavi, mille peal on õhuke muutuva paksusega mudane liivakas sete. Sadama ümbruse rand on madal ja roostunud. Lainetuse tegevus randade arengut siin ei mõjuta. Mere rüüsi jää on korduvalt purustanud randasid ning samal ajal lõhkunud ka sadama hüdrotehnilisi ehitusi. Tormilained ei ole sadamas

		ohtlikud.
Läätsa	Saaremaa kalanduspiirkonna arengustrateegias 2009 – 2013. Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam. Saanud toetust.	Saaremaa arengukavas ei ole sadamat mainitud, maakonnaplaneeringu projektversioonis kaardistatud kui merepäästefunktsiooniga kala- ja sinimajanduse (kaubandus, laevaehitus, kalatööstus, paatide hoiustamine, remont, tootmine) sadam. Uues kalanduse tegevuspiirkonna strateegias üks kahest sadamast, mida planeeritakse arendada. Läätsa on kodusadamaks 19-le alusele. Sadama arendamisel pööratakse rõhku kalatoodete turustamisele. Investeeringuid planeeritakse jäägeneraatori soetamiseks. Lühikeste muulide tõttu kannatab pideva liivade liikumise ja ummistumise all. Liiv kuhjub merekanalisse. Meretuultele ei ole avatud ning tormilained ei ole ohtlikud sadamas seisvale laevadele.
Muratsi	Saaremaa kalanduspiirkonna arengustrateegias 2009 – 2013. Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam.	Saaremaa arengukavas mainitud kui turismi ja kalapüügi teenindamiseks arendatav sadam, maakonnaplaneeringu projektversioonis kaardistatud kui merepäästefunktsiooniga kalasadam. Uues kalanduse tegevuspiirkonna strateegias kajastamist ei leia. Ajalooline sadamakoht. Paikneb suhteliselt nõrga lainetusega lauge ja käärulise ranniku piires. Lainetuse mõju randadele on nõrk. Kaitstud kõigi tuulte eest, tormilained ei kujuta otsest ohtu. Kuressaare lähedal asuv multifunktsionaalne hästi kasutatav sadamakoht. Kõige kiiremini kasvava elanikkonnaga küla piirkonnas.
Mõntu kalasadam	Saaremaa kalanduspiirkonna arengustrateegias 2009 – 2013. Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam. Saanud toetust.	Saaremaa arengukavas, maakonnaplaneeringu projektversioonis ja uues kalanduse tegevuspiirkonna strateegias kajastamist ei leia.
Nasva Jõesadam	Saaremaa kalanduspiirkonna arengustrateegias 2009 – 2013. Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam.	Saaremaa arengukavas ei ole Nasva Jõesadamat eraldi mainitud, küll aga on maakonnaplaneeringu projektversioonis kaardistatud kui sinimajanduse funktsiooniga (kaubandus, laevaehitus, kalatööstus, paatide hoiustamine, remont, tootmine) kalasadam. Uues kalanduse tegevuspiirkonna strateegias kõige olulisem sadam, mida planeeritakse arendada. Piirkonnas on palju kala, kuid omandiküsimused on lahendamata. Sadam paikneb Nasva jõe keskjooksul paremal kaldal, mis on täielikult kaitstud meretuulte purustava tegevuse poolt, talvel jäähtub, väga kõrge veetõusu puhul võib veetase tõusta üle sadamakai.
Papissaare	Saaremaa kalanduspiirkonna arengustrateegias 2009 – 2013. Euroopa	Saaremaa arengukavas ei ole sadamat mainitud, maakonnaplaneeringu

	Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam.	projektversioonis kaardistatud kui turismi lisaväärtusega, peamiselt Vilsandiga ühenduse pidamiseks oluline sadam. Uues kalanduse tegevuspiirkonna strateegias kajastamist ei leia. Sadamat külastavad vähesed kalurid. Sadam asub Papissaare poolsaare lääneranniku keskosas, kus on valdavalt moreenrand. Puuduvad eeldused liivaste-kruusaste rannasetete liikumiseks ja kuhjumiseks. Tormilained ei ole väga ohtlikud sadamas seisvatele laevadele. Sadama omanikke ja nende arenguplaane ei teata.
Rannaküla	Saaremaa kalanduspiirkonna arengustrateegias 2009 – 2013. Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam.	Saaremaa arengukavas ei ole sadamat mainitud, maakonnaplaneeringu projektversioonis kaardistatud kui merepäästefunktsiooniga sadam. Uues kalanduse tegevuspiirkonna strateegias kajastamist ei leia. Sadam asub madalal varjulisel rannikul, kus levib peamiselt moreen, mida tormilainetus väljakujunenud murrutussillutise, rohkete rahnude ja munakate tõttu ei mõjuta. Sadama muulidevahelist ala on mõnevõrra süvendatud ning süvendusmaterjali on kasutatud kaitsemuulide tegemisel. Sadam on avatud loodetuultele.
Roopa	Saaremaa kalanduspiirkonna arengustrateegias 2009 – 2013. Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam.	Saaremaa arengukavas ei ole sadamat mainitud, maakonnaplaneeringu projektversioonis kaardistatud kui merepäästefunktsiooniga sadam. Uues kalanduse tegevuspiirkonna strateegias kajastamist ei leia. Sadam asub Atla sadama lähedal, olulist tegevust sadamas ei olda täheldatud, arendamist ei plaanita. Võimalik sadamakoht asub sügaval Roopa lahe lõunarannal, kus tormilaine mõju rannakeskkonnale on minimaalne.
Salme	Saaremaa kalanduspiirkonna arengustrateegias 2009 – 2013. Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam. Saanud toetust.	Saaremaa arengukavas ei ole sadamat mainitud, maakonnaplaneeringu projektversioonis kaardistatud kui turismi lisaväärtusega sadam. Uues kalanduse tegevuspiirkonna strateegias kajastamist ei leia. Kutselise kalapüügi seisukohalt ei ole otstarbekas arendada. Looduslikud tingimused on antud piirkonnas asuvate teiste samakohtade suhtes parimad just Salme sadamal, kuna sadamasuudme kinnuhtumine on väikseim tänu jõe veevoolule. Randumissild on meretuulte ja tormilainete eest täielikult kaitstud, kuna asub jõekaldal, mis on merest 150 meetri kaugusel. Juurdepääs merelt üle liivamadalate vaid madala süvisega paatidele.
Sääre	Saaremaa kalanduspiirkonna arengustrateegias 2009 – 2013. Euroopa	Saaremaa arengukavas ja maakonnaplaneeringu projektversioonis

	Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam.	ei ole sadamat kaardistatud. Uues kalanduse tegevuspiirkonna strateegias kajastamist ei leia. Kui Säärel sadamakohta arendada, siis oleks vajalik kõigepealt lainemurdja ehitamine. Parima sadamakoha valikuks puuduvad spetsiaalsed uuringud – sügavuste mõõdistamine, rannaprotsessid jne. Probleeme võib tekitada rannakruusa liikumine.
Taaliku	Saaremaa kalanduspiirkonna arengustrateegias 2009 – 2013. Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam. Saanud toetust.	Saaremaa arengukavas mainitud kui turismi ja kalapüügi teenindamiseks arendatav sadam, maakonnaplaneeringu projektversioonis kaardistatud kui merepäästefunktsiooniga kalasadam. Uues kalanduse tegevuspiirkonna strateegias kajastamist ei leia.
Turja	Saaremaa kalanduspiirkonna arengustrateegias 2009 – 2013. Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam. Saanud ka toetust.	Saaremaa arengukavas mainitud kui turismi ja kalapüügi teenindamiseks arendatav sadam, maakonnaplaneeringu projektversioonis kaardistatud kui merepäästefunktsiooniga kalasadam. Uues kalanduse tegevuspiirkonna strateegias kajastamist ei leia. Sadama asukoht Saaremaa lõunaranniku varjulises lahes, kus madalike ja laidude tõttu on lainetuse tegevus minimaalne. Seepärast ei kujuta sadamaehitus kohalikule rannikuloodusele mingit mõju. Sadama basseini kannatab mudastumise ja roostumise all, mille põhjuseks on osaliselt ka paigaline reostus, mis lähtub lähikümbrusest tulevast reostuskoormusest.
Unguma	Saaremaa kalanduspiirkonna arengustrateegias 2009 – 2013. Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam.	Saaremaa arengukavas ei ole sadamat mainitud, küll aga on maakonnaplaneeringu projektversioonis kajastatud kui merepäästefunktsiooniga kalasadam. Uues kalanduse tegevuspiirkonna strateegias kajastamist ei leia. Meri kaugele madal, juurdepääs kääruiline. Randumissild on avatud edela-, lääne- ning loodetuultele. Tormiga on tõusuvee hoolaine puhul vajalik pidev valve.
Võrkaia	Saaremaa kalanduspiirkonna arengustrateegias 2009 – 2013. Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam.	Saaremaa arengukavas ei ole sadamat mainitud, küll aga on maakonnaplaneeringu projektversioonis kajastatud kui merepäästefunktsiooniga kalasadam. Uues kalanduse tegevuspiirkonna strateegias kajastamist ei leia. Sadamat kasutavad vähesed kalurid, sest piirkonnas ei ole kala. Sadam on kaevatud maasse varjulises rannikupiirkonnas, kus lainetuse tegevus praktiliselt puudub. Tormilained sadamasse ei jõua ning sadama akvatoorium on kolmest küljest kinnine.

Triigi	2012.a lossimiskoguste järgi lisatud	Saaremaa arengukavas ei ole sadamat mainitud, küll aga on maakonnaplaneeringu projektversioonis kajastatud kui piirkonna väikesadamate võrgustiku külalissadam ja ühenduste pidamiseks oluline sadam. Uues kalanduse tegevuspiirkonna strateegias kajastamist ei leia. Tööstuslikku kalapüüdmist seal ei toimu.
Undu	2012.a lossimiskoguste järgi lisatud	Saaremaa arengukavas ja maakonnaplaneeringu projektversioonis sadamat mainitud ei ole. Uues kalanduse tegevuspiirkonna strateegias kajastamist ei leia. Heade looduslike tingimustega väga kalarikas sadam, eriti ahvena ja vääriskala poolest. Sadamat kasutavad vähesed kalurid.

Kokkuvõte Saaremaa kalanduspiirkonna sadamatest

Saaremaa kalanduspiirkonnas edastasid meile vastused 10 sadamat. Sadamad on kaitstud lainetuse mõju eest kas looduslike kaitsetega või lainemurdjatega.

Kalastamine on saartel üks traditsioonilisemaid majandusharusid ja seetõttu on sadamate käigus hoidmine ja arendamine vajalik. Põhiliste takistustena arengule nähakse finantsvõimekuse puudumist.

Kuna väga paljud sadamad asuvad kas Natura 2000 alal või selle vahetus läheduses on igasuguse edasise arenduse läbiviimiseks vajalik keskkonnamõjude hindamine (KMH). Lähtudes mõistlikkuse põhimõttest on sadama arenduste kavandamisel otstarbekas kõikide mõjude kooshindamine. See jätab sadama arendajale võimaluse kavandatud tegevusi ellu viia vastavalt võimalustele. Lisaks on KMH ühekordne läbiviimine majanduslikult soodsam. Sadamad, mille kavandatud tegevuste hulka kuulub kalatoodete jahutamine või jää tootmine, peavad vastavalt Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrusele 1272/2008/EÜ arvestama, et antud tegevus on kõrgendatud keskkonnariskiga.

Paljude sadamate puhul on problemaatiline korduvsüvenduste sagedus. Selline tegevus oma olemuselt ei ole jätkusuutlik. Süvendamine on sadamaehituse üks kõige finantsmahukam osa ja sellest pea poole moodustab süvendustehnika transport. Seega moodus, kuidas sadamakulusid kokku hoida, on süvendamiste intervalli vähendada. Seda saab teha kaasates erialateadlaste kogemusi. Optimaalne oleks, kui korduvsüvendusi teostataks iga 5 aasta järel.

Kuna piirkonnas on pooleli mitme sadama uurimine seoses eelmisel perioodil ebasihtotstarbeliselt kasutatud toetustega, siis on sadamad käesoleva uuringu läbiviimise hetkel tagasihoidlikud ja uusi investeeringuid ei julgeta ette võtta. Seetõttu ei tulnud ka uuringu läbiviimise ajal välja olulist huvi otseturustamise ja kala töötlemise arendamise vastu. Muutunud on ka kalavarud ja kalade liigiline koosseis.

Uues kalanduse tegevusgrupi strateegias saavad kajastust vaid kaks sadamat, mis tegelevad kutselise kalapüügi: Nasva jõesadam ja Läätsa, sest hinnanguliselt kolmveerand Saaremaal püütud kalast tuleb just nimetatud sadamatest. Tegevusgrupi hinnangul ei ole mõistlik arendada uusi sadamaid vaid keskenduda kõige olulisematele, ajaloolistele sadamakohtadele, mis katavad piirkonna vajadused sadamateenuste nõudluse osas.

Eelmisele toetusperioodile viidates on Saare Maavalitsusel ettepanek arendada vaid piirkonna võrgustikule olulisi sadamaid. Uuringus osalejad viitasid, et eelmisel perioodil finantseeriti neid sadamaid, mis selleks valmis olid, kuid ei pööratud olulist tähelepanu sellele, kas toetust saav sadam ka piirkonnas parim koht on, mida arendada. Maavalitsuse hinnangul võiks väikestel sadamatel olla piirkonnas üks haldaja, siis oleks kergem kogu piirkonna võrgustikku arendada ja tekiks sünergia, seda

eriti kinnise piirkonna puhul nagu seda on Saaremaa. Peamise probleemina toob Maavalitsus välja üldise kutseliste kalurite puuduse.

Investeeringuvajaduste osas on ootused sadamate lõikes erinevad. Kindlasti on jätkuvalt oluline investeerida sadamate nõuetele vastavusse viimisesse, eriti just keskkonnakaitse nõuetele vastavuse täitmiseks ning sadamasse sissesõidu teede ja kaide äärsete alade tolmuvabaks muutmisesse. Kalandustoodete mahalaadimis- ja lossimisala peab olema kaetud pinnakattematerjaliga, mis välistab kalandustoodete saastumise pinnasest tuleneda võiva saastega.

Peamine investeeringuvajadus on siiski infrastruktuuri väljaarendamisel ja põhiseadmete soetamisel. Kala töötlemise väljaarendamise ja otseturustamise vastu on huvi väiksem. Suuremat tähelepanu pööratakse ka võimalustele sadamateenuseid mitmekesistada ning arendada välja turismindusega seonduvaid tegevusalasid. Maavalitsuse arvates on oluline välja töötada piirkonna merepäästefunktsiooniga sadamate võrgustik, milleks sobiksid väga hästi kalasadamad, kus oleks kohapeal vähemalt üks paat, mida vajadusel kasutada.

Kuus sadamat 10-st küsimustikule vastanud sadamast ei ole perioodil 2007-2013 toetuseid saanud. Kõige rohkem on toetuseid saanud Rannaaugu sadam, ca 423 519 €. Samuti on 2008. aastal MTÜ Saarte Kalandus saanud toetust Euroopa Kalandusfondist meetme 4.1. "Kalanduspiirkondade säästev areng" raames summas 221 123 eurot.

Virumaa kalanduspiirkond

Maakondlikud arengukavad

Virumaa kalanduspiirkond jääb kahe maakonna territooriumile: Ida- Virumaa ja Lääne-Virumaa maakonda, mistõttu anname alljärgnevalt ülevaate nende maakondade arengukavadest.

Ida-Virumaa arengukavad

Ida-Viru maakonna arengukava¹²⁶ kohaselt on maakonna tehnilise taristu kavandamisel tulevikus oluline arvestada ka maakonna merealadega ning Peipsi järve aladega. Otstarbekas on ka need alad tehnilise infrastruktuuri seisukohalt planeerida, kuid see eeldab ennekõike lähteuringute läbiviimist. Mere- ja Peipsi järve alade planeerimine on oluline määratlemaks, milliseid tehnilisi rajatisi ja kuhu on otstarbekas neil aladel paigutada. Sadamate arengus on maakonna seisukohalt suurima mõjuga Sillamäe sadama perspektiivid. Sillamäe sadam on aktiivne kaubasadam, mis on tulevikus huvitatud ka reisijate teenindamisest. Väikesadamate puhul on oluline välja arendada piirkonna väikesadamate võrgustik kuni Narvani. Perspektiivis on oluline välja arendada ka Peipsi põhjaranniku väikesadamate võrgustik. Väikesadamad on suunatud lisaks kohalikele väikeettevõtjatele (kalurid) ja ujuvvahendite omanikele ka turistide teenindamiseks.

Turismi arengutrendid viimastel aastatel on olnud positiivsed, selleks on andnud alust maakonna atraktiivsus läbi kultuurilise ja antropogeense mitmekesisuse. Oluliseks Ida-Virumaa turismi eristavaks aspektiks on laialdase tööstuspärandi olemasolu ning turistidele eksponeerimine. Teisalt ei ole turismi infrastruktuur piisav arenguhüppe saavutamiseks. Praeguseks hetkeks on selgelt tuvastatav tendents, kus majutus- ja tootlustuskohtade nappus ei võimalda täielikult ära kasutada olemasolevat atraktsioonide ja rajatiste potentsiaali (Jõhvi Kontserdimaja, Kohtla Kaevanduspark-muusum, Narva linnus ja bastionid jne.). Ida-Virumaal on puudu nii hotellimajutustest kui ka soodsamast hostel tüüpi majutusest ning majutuvõimalustest turismitaludes. Füüsilise turismikeskkonna kvaliteet tahab kindlalt uuendamist. Oluline on tagada Ida-Virumaa „väravate“ olemasolu ja kvaliteet nii füüsilises keskkonnas (bussi- ja rongijaamad, sadamad) kui ka virtuaalses keskkonnas (internet, video, telefonirakendused). Maakonna avatus merele on vähene ning vajab kvalitatiivset arenguhüpet läbi väikesadamate arendamise. Maakonna majanduse arengu üheks eesmärgiks on maakonna merele ja Peipsile avamine. Selleks plaanitakse välja arendada minimaalse teenustepaketiga väikesadamaid.

Maakonnas on kolm turismitõmbekeskust: Narva-Narva-Jõesuu, Peipsiääre koos Avinurmega ning Toila-Jõhvi-Kohtla. Turismitõmbekeskuses omavad potentsiaali turistide kohaletoomiseks ning teevad koostööd maakonnas olemasolevate väljasõidukeskustega.

Maakonna majanduse- ja tehnilise arengu projektidena on esitatud Rannapungerja väikesadama rajamine (100 000 eurot) aastatel 2014-2018, Ida-Virumaa väikesadamate võrgustiku arendamine aastatel 2015-2020, Toila sadama- ja rannaala arendamine, sh uue jahisadama rajamine (4 mln eurot) aastatel 2014-2016, Sillamäe väikesadama ehitus aastatel 2017-2020, Narva-Jõesuu jahisadama rajamine (2 mln eurot) aastatel 2015-2018, laurite ja lippide projekteerimine ja ehitamine Peipsi põhjarannikule aastatel 2014-2020, laurikohtade rajamine Vaivara vallas (Perjatsi külas, Kudruküla külas ja Auvere külas) (90 000 eurot) aastatel 2014-2020.

Maakonna arengukava kohaselt mängivad olulist rolli maakonna tasakaalustatud arengus ning maaelu säilimises maakonnas tegutsevad ja partnerlusel põhinevad LEADER tegevusgrupid ning kalandusvaldkonna tegevusgrupid: Kirderanniku Koostöökogu, Peipsi-Alutaguse Koostöökoda, Virumaa Koostöökogu, Virumaa Rannakalurite Ühing ja Peipsi Kalanduspiirkonna Arendajate Kogu.

¹²⁶ Ida-Viru maakonna arengukava 2014-2020 (2012)

Lääne-Virumaa arengukavad

Lääne-Virumaa arengustrateegia¹²⁷ toob arenguvisionina 2015 välja transpordi, side, tehniliste infrastruktuuride ja muude kommunikatsioonide väljaarendamise. Maakonna keskusi seob omavahel ja nende tagamaaga sage ning usaldusväärne ühistransport. Tallinn - Narva, Sõmeru – Pärnu maantee, Tallinn-Narva ja Tallinn-Tartu raudtee ning Kunda kauba- ja reisisadam koos väikesadamatega moodustavad ühtse logistilise võrgustiku.

Tegevussuunad prioriteetsete edueesmärkide saavutamiseks on maakonna rannikupiirkonna kavandamise all välja toodud järgmiselt:

- teostatud on maakonna teemaplaneering, kus on käsitletud aktiivse puhkuse alad, sadama ning seotud teenindamise- ja ettevõtlusalad, tuuleenergia tootmisega seotud alad.
- Teostatud on maakonna (väike-) sadamate arendamiskontseptsioon, kus on selgitatud sadamate toimimisnišš ja-mahud, selgitatud investeeringute ja rakendusuuringute vajadused
- On toimiv puhkesadamate turundustegevus.

Virumaa kalanduspiirkonna strateegia

Virumaa Rannakalurite Ühingu kalanduspiirkonna strateegia¹²⁸ toob välja, et Lääne-Virumaa maakonnaplaneering 2010+ käsitleb infrastruktuuri alajaotuse all maakonna sadamaid, tuues esile Kunda ja mitmeid väikesadamaid. Planeering loetleb eesmärgid sadamate teemal ja annab konkreetseid eelistused:

- Kunda sadama arendamine;
- Eisma sadama rekonstrueerimine;
- Mere(puhke)turismi edendamine väikesadamates, eelkõige vastava infrastruktuuri arendamise suunas.

Eesmärkidena tuuakse välja:

- Kala eest, kaluritele pakutav hind on turumajanduslikult õiglane ning vastab kalurite ühishuvidele,
- Tagatud on mitmekesised kala käitlemis- ja töötlemisvõimalused kalanduspiirkonnas,
- Kalanduspiirkonnas on hästi arenenud, mitmekesine ja säästlikele hoiakutele vastav turismimajandus,
- Piirkonnas on korrastatud infrastruktuur ja eluks vajalike teenuste kättesaadavus on hea,
- Rannaküla elukeskkond on turvaline ja puhas.

Viis strateegilist tegevussuunda on kõik suunatud kalanduspiirkonna visiooni saavutamisele ja käesoleva strateegia strateegiliste eesmärkide täitmisele. Viiest strateegilisest tegevussuunast eristuvad käesoleva strateegia mõistes kaks rahaliselt mahukamat tegevussuunda - kalasadamate ja lossimiskohtade uuendamine ning kalandustoodete töötlemine ja otseturustamine. Need kaks strateegilist tegevussuunda loovad esmase investeeringulise aluse strateegiliste eesmärkide saavutamiseks ning parandavad eeldusi ka teiste strateegiliste tegevussuundade toimimiseks.

Koostamisel on ka uus kalanduspiirkonna strateegia. Ka uuel rahastusperioodil on peamiseks investeeringuks sadama infrastruktuuri rajamine, sest piirkonnas ei ole ükski sadam veel nii kaugele arendatud, et võiks keskenduda vaid teenuste arendamisele. Kalanduse lähtekohast on Lääne- ja Ida-Virumaa veidi erinevad. Kui Läänemaal toimub peamiselt võrgupüük, siis Ida-Virumaal kastmõrraga püük.

¹²⁷ Lääne-Virumaa arengustrateegia 2007-2015 (2007/2008) - <http://laane-viru.maavalitsus.ee/arengukavad.jsessionid=3F8A97670FA5211E8A515497D66B255A.jvm3>

¹²⁸ Virumaa Rannakalurite Ühingu kalanduspiirkonna strateegia 2009 – 2020 (2009)

Küsimustikule vastanud Virumaa kalanduspiirkonna sadamad

Eisma

1. Hetkeolukord

Eisma sadam asub Vihula vallas. Sadama kinnistu omanikud on eraõiguslik äriühing Tiiu Pedaja ja OÜ PT Consols ja selle pidajaks on MTÜ Eisma Sadam, kelle omavahelised suhted on reguleeritud hoonestusõiguse lepinguga. Sadam on registreerimisel rannapüügi sadamana. Sadamaala suurus on 6 512 m², akvatoorium 14 600 m², vee sügavus kai ääres 2 m. Sadamas on kokku 27 poi või poordiga sildumise kohta, millest kolm on külalisalustele. Sadamas on võimalik sildumine alustel maksimaalse pikkusega kuni 10 m, laiuse ja süvisega kuni 2 m. Kutselise kalapüügi tegelejate arv on sadamas kuus, registreeritud püügilubadega 12, harrastuspüüdjaid on 10.

Sadamateenused

Sadamateenuste hulka kuuluvad veeliikluse korraldamine akvatooriumil ja sissesõiduteel, ümberpaigutus, manöövriv, sildumine, pukseerimine, aluste sadamasse sisenemise, sadamas seismise ja sadamast lahkumise korraldus, veest välja tõstmine ja veeskamine, laevaheitmete vastuvõtt, ühendamine side-, energia- ja muude kaldasüsteemidega, ujumispai vahetus läheduses, jalgrattalaenutus, puhkeala, parkimisplats, kraana olemasolu või selle tellimise võimalus, söögikoht, laste mänguväljak.

Sadamatasud

Sadamatasud on kehtestatud kuni 10 m pikkuste aluste sildumisel, kalapaadi veest väljatõstmisel ja hooajavälisele aluse hoidmise eest. Kaikoha tasu sisaldab tasu pilsivee ja olmeprügi vastuvõtmise eest, samuti tasu elektri ja vee tarbimiseks kail, parkimistasu ühele sõidukile.

Vastavalt sadama kodulehele (www.eismasadam.ee) on sadamatasud alljärgnevad.

Tabel 62 Avalikud sadamatasud Eisma sadamas

(EUR)	01.05 - 30.09	01.06 - 30.08	1 kuu
Kaikoha rent			
Väikelaevadele pikkusega kuni 9 m	650	550	400
Väikelaevadele pikkusega 9 m kuni 11 m	850	750	550
Väikelaevadele pikkusega 11 m ja rohkem	1000	900	750
Soodushind kutselistele kaluritele		125	
Lisateenused			
Staapelplosi kasutamine 1 nädal	45		
Ületalve hoid põhikail (01.10 - 30.04)	350		
Reovee- ja pilsivee vastuvõtt	Vastavalt teenuse osutaja hinnakirjale		
Väikelaeva hooldus- ja pisiremonditööd	Hind kokkuleppel		
Aluste veestamine hooaja alguses ja lõpus	Vastavalt teenuse osutaja hinnakirjale		
Lisa-sõiduki parkimine sadama territooriumil 12 h / 24 h	5; 10		

* Eisma küla püsielanik saab 15% allahindlust kaikoha renditeenuse hinnakirjast.

Sadamasse ligipääs

Sadamasse viib asfaltbetoonkattega maantee, merelt sisenemiseks tuleb läbida sissesõidukanal pikkusega 20 m, mille laiuseks on 12 m ja vee sügavuseks 2 m. Sissesõidukanal vajab kordussüvendamist 4-5 aastase intervalliga.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Eisma sadamas on 2013. aastal ehitatud puidust sadamahoone, mis mahutab sadamakontori, sadamakapteni ruumid, sadama klubiruumi, sauna ja dušširuumid, aluste pisiremondi töökoda. Lisaks ruumid seminariteenuse pakkumiseks, purjespordiõppe korraldamiseks. Puidust kuur, mis on ehitatud sadamas vajaliku inventari hoidmiseks, on valminud 1983. aastal ja on rahuldavas seisukorras. Betoonest

kai nr 1 ja puidust kai nr 2 on mõlemad ehitatud 2013. aastal ja väga heas seisukorras. Samal aastal on valminud ka graniitkividest lainemurdja (väga heas seisukorras) ja betoonist navigatsioonimärgistus. Kaks parklat ehitatud 2014. aastal ja sissesõidutee 2013. aastal. Sadama rajatiste hulka võib lugeda tinglikult ka eelpool nimetatud sissesõidukanali, mis sadama pidaja arvamusel kohaselt on vajalik renoveerida. Tehnovõrkudest on sadamas olemas elektri-, veevarustuse-, side- ja kanalisatsiooni-süsteemid. Sadamas teostatud ehitustööde tulemusena on sadam väga heas korras ja siin on võimalik selle nõuetekohane ekspluateerimine.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Kõik sadamas teostatud tööd on teostatud viimase 3 aasta jooksul ehk teostati sadama täielik rekonstrueerimine sh ehitati kai, slipp, kaks lainemurdjat, akvatooriumi ja sissesõidukanali süvendus, ujuvkaid, kaldavesi- ja elekter, parkimisplatsid (725 000 eurot). Investeeringuid finantseeriti omavahenditest ja toetustest.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) avaldatud andmebaasi järgi on Eisma sadama pidajale MTÜ-le Eisma sadam määratud järgmised toetused:

- 2010. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” neljandas taotlusvoorus sadama hüdroloogilise uuringu teostamiseks, rekonstrueerimiseks ning ka muudeks asjadeks summas 383 469,88 €.
- 2011. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 esimeses taotlusvoorus sadama navigatsioonimärgistuse rajamiseks ja ehitustööde teostamiseks toetust summas 60 053 €.

PRIA andmebaasi alusel on perioodil 2007-2013 Eisma sadama toetused kokku 443 523 €.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam pakub tasulisi sadamateenuseid, siis vastavalt Sadamaseadusele peavad olema täidetud veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõuded. Vastavalt sadama esindaja vastustele, on kõik seatud nõuded sadamas täidetud.

Rekonstrueeritud hoonetel ja rajatistel on kasutusloa olemas, vanemate rajatiste puhul need tõenäoliselt puuduvad.

3. Investeeringuvajadused

Sadamas on plaanitud järgmised investeeringud:

- sissesõidukanali renoveerimine 30 000 eurot,
- tee renoveerimine 50 000 eurot,
- sidesüsteemi renoveerimine 5 000 eurot.
- akvatooriumi ja sissesõidukanali II etapi süvendust sügavusele 2,5 m ja materjali äravedu 75 000 eurot,
- kuuri ja püügivahendite hoidla rajamine 135 000 eurot
- sissesõidutee rekonstrueerimine 50 000 eurot.

Investeeringuid on plaanis finantseerida omavahendites ja toetustest. Täiendavad investeeringud võimaldavad suurema süvisega alustel sadamasse sisse tulla, hõlbustavad rannakalurite tööd, st püügiriistasid jms ei ole vaja igapäevaselt sadamasse ja sadamast tagasi transportida ning võimaldavad parema ligipääsu sadamale.

Meie hinnangul on sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud alljärgnevad.

Tabel 63 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud ¹²⁹ Eisma sadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	8 000
Keskkonnakaitse nõuded	13 000

4. Arenguplaanid

Lisaks olemasolevatele teenustele on sadamal plaanis pakkuda järgmist:

- Kalandustoodete otseturustamine;
- Kütuse ja määrdeainetega varustamine;
- Seadmete hoiustamine;
- Jahtklubi;
- Täisteenuse pakkumine kutselistele kaluritele – vajalik ehitada kuur ja püügiseadmete hoidla;
- Täisteenuse pakkumine harrastuskaluritele - Vajalik ehitada kuur ja püügiseadmete hoidla;
- Paadi lisavarustuse hoiustamine;
- Paadi rent;
- Valveteenus;
- Majutusteenus.

Läheduses asuvad ujumispaik, jalgratta laenutus, parkimisplats, kraana tellimise võimalus, piknikuplats. Eesmärk on arendada sadam multifunktsionaalseks, mis pakub täisteenust laiale klientide segmendile. Peamise takistusena sadama arendamisel nähakse finantsvahendite puudumist. Koostööpartnerid sadamal puuduvad.

Sadama arenguplaane toetavad alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Vihula vald on tuntud oma erinevate aktiivse puhkuse veetmise võimaluste poolest. Muuhulgas on võimalik läbida matka- ja jalgrattaradasid, loodus- ja kultuuriloolisi radasid ja kopraradasid. Samuti on võimalik külastada ratsatalu, ökotalu, mängumaad ning mängida mini-golfi. Vallas asuvad ka tuntud Palmse, Sagadi ning Vihula mõis. Samuti asub vallas ka rohkem kui 20 erinevat majutusasutust ning võimalik on ööbida turismitaludes, puhkemajades, külalistemajades kui ka näiteks mõisahotellides.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam. Saanud toetust. Maakonna strateegias Eisma sadamat eraldi ei mainita.

Vihula valla arengukava¹³⁰ märgib, et Vihula vallas asuvad väikesadamad on Vergi, Vainupea ja Eisma. Väikesadamate funktsioon piirdub peamiselt turismi ja kohalike kalurite tegevusega. Valla ulatusliku rannaala tõttu on probleemiks ka väikesadamate vähesus. Kaasaegsed merelepääsu võimalused on kasinad: olemas kunagi konkurentsivõimeline, aga tänaseks ainult hooajaliselt töötav Vergi jahisadam, väikesadam Käsmus ja Euroopa Kalandusfondi abiga ehitatud Eisma sadam. Väikesadamate arenguprobleemide põhjusteks võivad olla nii Eesti elanike suhteliselt madal maksujõud ja väikelaevanduse madal arengutase kui ka Eesti võimaluste vähenemine atraktiivsus või vähenemine reklaam Läänemeremaade väikelaevaomanike seas.

Vihula valla arengukava toob arenguvisionina välja väikesadamade kohapealt järgmist: Vihula vald on aastaks 2025 kaasaegse taristuga, aastaringselt töökohti pakkuva ettevõtlusega, väljaarendatud väikesadamatega ning kõigi piirkondade elanike vajadusi rahuldava ühistranspordikorraldusega tasakaalustatud arenguga omavalitsus.

¹²⁹ Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

¹³⁰ Vihula valla arengukava aastani 2025, (2012)

Valla heaolu tõstvate tegevuste all on esile toodud valla kättesaadavuse suurendamine merelt. Siia alla kuulub täiendavate paadisadamate rajamine ja olemasolevate edasiarendamine, samuti avaliku juurdepääsu tagamine avalikus kasutuses olevatele rannaaladele ja sildumiskohtadele võimaldab suurendada valla atraktiivsust meritsi liikujate sihtkohana, mis omakorda mõjub soodsalt kohaliku teenindussfääri arengule.

Jätkusuutliku arendustegevusstrateegiliste eesmärkide alla kuuluvad valla arengukavas ka arenenud väikesadamad või projektid, mis konkreetsemalt käsitlevad järgmist:

- Rahvusvahelistes projektides algatamine ja osalemine sadamate arendamiseks – rahvusvahelistesse kettidesse-organisatsioonidesse lülitamiseks;
- Käsmu väikesadama rajamine;
- Käsmu muuli renoveerimine;
- Võsu väikesadama rajamine;
- Vainupea sadama väljaarendamine;
- väikesadama ja/või lautrikoha väljaarendamine Eismal ja Karepal.

Looduslikud tingimused

Looduslikud tingimused püügiks ja laevatamiseks on head, problemaatiline on ida- ja kirdetormide sisseuhutav liiv, mis vähendab sügavust. Eisma sadam asub Natura 2000 alale lähemal kui 5 km. Enamus Natura 2000 ala läheduses asuvatest sadamatest asuvad tegelikult Natura alal, ainult sadama kinnistu ja akvatoorium ei ole ala sisse arvestatud. Seetõttu eeldab igasugune sadama arendus keskkonnamõjude ja Natura ala hindamist, mis sõltub suurel määral Natura ala valitseja otsusest. Sellest tulenevalt on sadama arendusplaan tehes mõistlik arvestada täiendava aja ja rahalise kuluga. Meie hinnangul on sadama edasine arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt mõistlik ja võimalik.

Hinnang

Meie hinnangul on sadama pidaja edasised plaanid kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega. Sadama arendamine on kooskõlas valla üldplaneeringu ja erinevate arengukavadega. Teostatud ja planeeritud investeeringud on kooskõlas ja lähtuvad kohapealsest olukorra ja vajadustest ning looduslikest tingimustest.

Võttes arvesse kalanduspiirkonna strateegias kirjeldatud probleemi, et valla ulatusliku rannaala tõttu on probleemiks väikesadamate vähesus, siis on Eisma sadama edasiarendamine kindlasti asjakohane. Kuna eelmisel perioodil on investeeritud hoogsalt infrastruktuuri rajamisse (Eisma on piirkonna värskem sadam), siis edaspidi võiks sadam arendamine olla pigem suunate teenuste ja turisminduse arendamisele nagu arenguplaanides esitletud.

Eisma sadama edasi arendamine oleks reaalselt teostatav, kui leitakse sadama arendamiseks piisavalt finantsvahendeid. Euroopa Kalandusfondi toetuseid on Eisma sadam saanud ulatuslikult peamiselt investeeringuteks infrastruktuuri.

Eru

1. Hetkeolukord

Eru sadam asub Eru külas, Vihula vallas. Sadama kinnistu omanik on eraomanduses FIE ERO- Hansu Talu, kes on ühtlasi ka selle pidajaks. Sadam ei ole registreeritud, kuid selle pidajal on edaspidi kavatsus see registreerida rannapüügi sadamana. Sadamaala suurus on 15 m², akvatoorium 400 m², vee sügavus kai ääres 1 m. Sadamas on kokku neli poordiga sildumise kohta. Kutselise kalapüügiga tegelejate arv on sadamas viis, registreeritud püügilubadega aga kolm.

Sadamateenused

Sadamateenuseid ei osutata.

Sadamatasud

Sadamatasusid ei koguta.

Sadamasse ligipääs

Piki maismaad pääseb sadamasse mööda loodusliku kattega erateed, veeteed pidi saab sadamasse piki aegade jooksul välja kujunenud looduslikku rada, mis nõuab süvendamist iga 5-10 aasta tagant.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Sadamas puuduvad nii igasugused hooned, rajatised kui ka põhiseadmed.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Investeeringuid ei ole viimase kolme aasta jooksul tehtud.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) ja EAS-i kodulehel (www.eas.ee) avaldatud andmebaaside järgi ei ole Eru sadam perioodil 2007-2013 toetuseid saanud.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam ei paku tasulisi sadamateenuseid, siis vastavalt Sadamaseadusele ei pea olema täidetud veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõuded.

Sadama arendamiseks on vajalik koostada vastav kava, koostada Ehitusseaduses ette nähtud projektid ja hankida rajatiste püstitamiseks vajalikud ehitusload.

Pöörame tähelepanu asjaolule, et maismaal on sadamasse pääsemiseks ligipääs kruusakattega teed pidi. Kalandustoodete mahalaadimis- ja lossimisala peab olema kaetud pinnakattematerjaliga, mis välistab kalandustoodete saastumise pinnasest tuleneda võiva saastega. Sadamakai puudumise korral võib mahalaadimistoiminguid teostada ka puidust paadisilla ääres tingimustel, et kalandustooted ei saa saastatud lendleva liiva ja muu lenduva tolmuuga.

3. Investeeringuvajadused

Pidaja näeb vajadust investeerida ujuvkai ehitamiseks 60 000 eurot. Sadama baasil on moodustamisel ühistu. Investeeringuid on plaanis finantseerida toetustest. Investeeringute eesmärk on parendada rannakalandust.

Sadama arengukava koostamiseks on kõigepealt vajalik selgitada selle ehitamise võimalus lähtudes kohalikust detailplaneeringust ja selle puudumisel koostada detailplaneering ning selle alusel valminud projektdokumentatsiooni põhjal enne ujuvkai paigaldamist teostada süvendustöid selleks, et tagada aluste (paatide) korralik ligipääs ujuvkaile. Kindlasti on vajalik ka sadama infrastruktuuri arendamine koos juurdepääsuteede rekonstrueerimisega.

Meie hinnangul on sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud alljärgnevad.

Tabel 64 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud ¹³¹ Eru sadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	180 000
Keskkonnakaitse nõuded	20 000

4. Arenguplaanid

Paraku ei ole vastustes välja toodud, kas ja missuguseid teenuseid on sadamal tulevikus plaanis pakkuda. Koostööpartnereid ei ole vastustes välja toodud.

Sadama arenguplaane toetavad alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

¹³¹ Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Vihula vald on tuntud oma erinevate aktiivse puhkuse veetmise võimaluste poolest. Muuhulgas on võimalik läbida matka- ja jalgrattaradasid, loodus- ja kultuuriloolisi radasid ja kopraradasid. Samuti on võimalik külastada ratsatalu, ökotalu, mängumaad ning mängida mini-golfi. Vallas asuvad ka tuntud Palmse, Sagadi ning Vihula mõisad. Samuti asub vallas ka rohkem kui 20 erinevat majutusasutust ning võimalik on ööbida turismitaludes, puhkemajades, külalistemajades kui ka näiteks mõisa hotellides. Lahemaa rannikul on üpris palju toimivaid ja hästi populaarseid turismiattraksioone, see on sadama tagamaa.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam. Maakonna arengukavas Eru sadamat eraldi ei mainita. Maavalitsuse hinnangul ei osata Eru sadama olukorda ja arenguplaane kommenteerida, sest nendele ei ole sadamakoha olemasolu kohta andmeid.

Vihula valla arengukava¹³² märgib, et Vihula vallas asuvad väikesadamad on Vergi, Vainupea ja Eisma. Väikesadamate funktsioon piirdub peamiselt turismi ja kohalike kalurite tegevusega. Valla ulatusliku rannaala tõttu on probleemiks ka väikesadamate vähesus. Kaasaegsed merelepääsu võimalused on kasinad: olemas kunagi konkurentsivõimeline, aga tänaseks ainult hooajaliselt töötav Vergi jahisadam, väikesadam Käsmus ja nn Euroopa Kalandusfondi abiga ehitatud Eisma sadam. Väikesadamate arenguprobleemide põhjusteks võivad olla nii Eesti elanike suhteliselt madal maksujõud ja väikelaevanduse madal arengutase kui ka Eesti võimaluste vähene atraktiivsus või vähene reklaam Läänemeremaade väikelaevaomanike seas.

Vihula valla arengukava toob arenguvisioonina välja väikesadamate kohapealt järgmist: Vihula vald on aastaks 2025 kaasaegse taristuga, aastaringselt töökohti pakkuva ettevõtlusega, väljaarendatud väikesadamatega ning kõigi piirkondade elanike vajadusi rahuldava ühistranspordikorraldusega tasakaalustatud arenguga omavalitsus.

Valla heaolu tõstvate tegevuste all on esile toodud valla kättesaadavuse suurendamine merelt. Siia alla kuulub täiendavate paadisadamate rajamine ja olemasolevate edasiarendamine, samuti avaliku juurdepääsu tagamine avalikus kasutuses olevatele rannaladele ja sildumiskohtadele võimaldab suurendada valla atraktiivsust meritsi liikujate sihtkohana, mis omakorda mõjub soodsalt kohaliku teenindussfääri arengule.

Jätkusuutliku arendustegevusstrateegiliste eesmärkide alla kuuluvad valla arengukavas ka arenenud väikesadamad või projektid, mis konkreetsemalt käsitlevad järgmist:

- Rahvusvahelistes projektides algatamine ja osalemine sadamate arendamiseks – rahvusvahelistesse kettidesse-organisatsioonidesse lülitamiseks;
- Käsmu väikesadama rajamine;
- Käsmu muuli renoveerimine;
- Võsu väikesadama rajamine;
- Vainupea sadama väljaarendamine;
- väikesadama ja/või laurikoha väljaarendamine Eismal ja Karepal.

Looduslikud tingimused

Looduslikud tingimused sadamakohas võimaldaksid sadama arengut, kuid sadama asukoha täpsustamisel ja detailplaneeringu koostamiseks antud kohas on vajalikud eelnevad meteoroloogilised ja ehitusgeoloogilised uuringud. Sadama suuruse ja sügavuse muutmine eeldab kõiki Ehitusseaduses nõutud tegevuste (planeering, KSH, uuringud) teostamist.

¹³² Vihula valla arengukava aastani 2025, (2012)

Kuna sadam asub Natura 2000 alal, siis eeldab igasugune sadama arendus keskkonnamõjude ja Natura ala hindamist, mis sõltub suurel määral Natura ala valitseja otsusest. Sellest tulenevalt on sadama arendusplaane tehes mõistlik arvestada täiendava aja ja rahalise kuluga. Meie hinnangul on sadama edasine arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt võimalik.

Hinnang

Eru sadam ei ole piirkonna arengudokumentides kajastatud, samas ei ole Eru sadama arenguplaanid vastuolus piirkonna arengudokumentidega.

Kalanduspiirkonna arengukavas on küll välja toodud, et üheks tegevuseks on taastada Eru sadama endisel asukohal randumissild kooskõlastatult Lahemaa Rahvusparki ja Mereinspeksiooniga, kuid tegevusgrupi esindaja sõnul ei ole sadam huvitatud olemast avatud sadam. Sadama esindaja vastustest ei nähtu kuivõrd on sadama arendamine integreeritud üldistesse arengukavadesse. Ilmselt puudub hetkel sadama omanikel kindel visioon, millises suunas sadamat arendada. Kuna sadamasse ligipääs on mööda erateed ja sadam ei pea vajalikuks olla avatud, siis ei ole meie hinnangul sadama arendamine otstarbekas ja reaalselt teostatav.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid ei ole Eru sadam seni saanud.

Käsmu

1. Hetkeolukord

Käsmu sadam asub Käsmu külas, Vihula vallas. Sadam kuulub sihtasutusele. Sadama kinnistu omanik on MTÜ Käsmu Majaka Sadam, kes on ühtlasi ka selle pidajaks. Omandisuhted on reguleeritud tähtajatu suusõnalise kokkuleppega. Sadam ei ole registreeritud, kuid selle pidajal on edaspidi kavatsus see muuta sadamaks purjejahtide ja kohalikele kaluritele. Praegu käsitleb pidaja seda kui randumiskohta. Sadamaala suurus koos akvatooriumiga on 20 000 m², akvatoorium 16 000 m², vee sügavus kai ääres 2 m. Sadamas on kokku 15 poordiga ja poikinnitusega sildumise kohta. Külalisjahtidele on eraldatud kohtade arv on viis. Sildumiskohtade arv vajaks suurendamist. Kutselise kalapüügi tegelejate arv on sadamas kaheksa, kalalaeva püügilubadega ettevõtete arv on 10, püügiloale on kantud 25 kalurit. Harrastuskalureid on hinnanguliselt 40.

Sadamateenused

Sadamateenuste hulka kuulub sildumise kindlustamine, aluste hoiustamine nii suvel kui ka talvel, aluste lossimine ja lastimine, reisijate alusele mineku ja tuleku kindlustamine, slipi kasutamine.

Sadamatasud

Sadamatasusid ei koguta.

Sadamasse ligipääs

Piki maismaad pääseb sadamasse mööda kruusakattega teed, veeteed pidi saab sadamasse piki 5 m pikkust sissesõiduteed, mille laiuseks on 20 m ja vee sügavuseks 2 m. kordussüvenduste vajadus puudub.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Sadamas on olemas puitkonstruktsioonis sadamahoone, milles asuvad võrgukuurid, sadamakapteni ruumid, paatide hoidmine talvel, söögikoht, dušširuumid. Hoone on praeguses olukorras kasutuskõlbmatu ja vajab täielikku renoveerimist.

Sadamas on sildumiseks kaks kaid, millede renoveerimise kohta on algatatud detailplaneering. Nendest nr 1 on ehitatud kividest ja renoveeritud 2012. aastal. See kai on rahuldavas seisukorras, kuid pidaja kavatses selle asendada. Ka kai nr 2, mis on ehitatud kividest, on rahuldavas seisukorras ning kuulub asendamisele (renoveeritud 2012. aastal). Igasugused tehnovõrgud Käsmu sadamas puuduvad. Sadama juurde kuuluva parkla seis on rahuldav, tee seisukorda hindab pidaja heaks.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Viimase kolme aasta jooksul on investeeritud kai renoveerimistöödesse. Investeeringute suurus oli 80 000 eurot. Investeeringud on rahastatud omavahenditest ja laenuga.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) ja EAS-i kodulehel (www.eas.ee) avaldatud andmebaaside järgi ei ole Käsmu sadam perioodil 2007-2013 toetuseid saanud.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam ei paku tasulisi sadamateenuseid, siis vastavalt Sadamaseadusele ei pea olema täidetud veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõuded.

Sadama arengut arvestava detailplaneeringu kohaste tööde alustamiseks on vajalik Ehituseaduses ette nähtud protseduuride koostamine alates rajatiste tööprojektist ja lõpetades vee-erikasutuse loaga. Sadam jälgib Ehituseadusest tulenevaid nõudeid ja on alatanud detailplaneeringu.

Pöörame tähelepanu asjaolule, et maismaal on sadamasse pääsemiseks ligipääs kruusakattega teed pidi. Kalandustoodete mahalaadimis- ja lossimisala peab olema kaetud pinnakattematerjaliga, mis välistab kalandustoodete saastumise pinnasest tuleneda võiva saastega. Sadamakai puudumise korral võib mahalaadimistoiminguid teostada ka puidust paadisilla ääres tingimustel, et kalandustooted ei saa saastatud lendleva liiva ja muu lenduva tolmuuga.

3. Investeeringuvajadused

Sadamas on plaanitud järgmised investeeringud:

- sadamahoone renoveerimiseks 500 000 eurot,
- kai nr 1 renoveerimiseks 500 000 eurot,
- kai nr 2 renoveerimiseks 500 000 eurot.

Investeeringuid on plaanis finantseerida omavahenditest, laenuvahenditest ja toetustest. Planeeritud investeeringutel on turismile oluline mõju, võimalus siseneda Lahemaa rahvusparki ka merd pidi purjekatega. Kohalikele kalameestele annab see võimaluse hoida oma paate sadamas. Mereohutuse mõttes tekib koht, kus hoida päästevahendeid, mis seni Käsmus puudub.

Meie hinnangul on sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud alljärgnevad.

Tabel 65 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud ¹³³ Käsmu sadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	60 000
Keskkonnakaitse nõuded	25 000

4. Arenguplaanid

Lisaks olemasolevatele teenustele on sadamal plaanis pakkuda järgmist:

- Veesõiduki sildumise võimaldamine;
- Veesõiduki lastimine ja lossimine;
- Reisijate laevale mineku ja laevalt tuleku korraldamine;
- Veeliikluse korraldamine akvatooriumil ja sissesõiduteel;
- Veesõiduki sadamasse sisenemise, sadamas seismise ja sadamast lahkumise korraldus;
- Kalandustoodete lossimine;
- Kütuse ja määrdeainetega varustamine;

¹³³ Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

- Veega varustamine;
- Veesõiduki ühendamine side-, energia- ja muude kaldasüsteemidega;
- Seadmete hoiustamine;
- Paatide vettetõstmine/väljatõstmine;
- Laevaheitmete vastuvõtt;
- Septiktanki tühjendamise võimaldamine;
- Tuukritööd,
- Seadmete remondi- ja hooldustööd;
- Esmaabivahendid, meditsiinilise abi korraldamine, ohutustulp ja päästevahendid;
- Tehniline abi;
- Elekter ja joogivesi sadamal ja kail;
- Tualetid, pesemisvõimalus;
- Wifi;
- Gaasiballoonide vahetus;
- Slipp ja väikepaatide slipiteenus;
- Akvatooriumi sissesõidutee sügavusandmete tagamine;
- Kaitse lainetuse ja tuulte eest;
- Kontaktnumber, infotahvel;
- Sadamaala ja kaide valgustus;
- Külaliskai jahtidele/väikelaevadele;
- Jahtklubi;
- Aastaringne paadi hoiustamine;
- Paadirent;
- Arendada külaelu keskuseks - koos sadamaga tekib koos Meremuuseum, loodetavasti Käsmu Merenduskeskus, kus saab korraldada lastelaagreid, lisaks korraldada merepäästet ja selle koolitusi. Külalisjahid saavad meritsi ja külastavad Lahemaa. Plaanitud on korraldada ka elektriautode rent Lahemaa külastamiseks.
- Giidi- ja reisijateenus;
- Huviringid ja huvikoolid.

Sadam oleks koos Käsmu Meremuuseumiga Käsmu küla keskus, kus saaks randuda, külastada muuseumit ja kogu piirkonda, kas siis giidiga või ilma. Laste purje- ja merelaagrid oleksid eesmärgiks. Käsmu sadama tunnuslauseks võiks olla, merelaste sadam.

Peamise takistusena sadama arendamisel nähakse finantsvahendite puudust ja omandiküsimusi. Koostööpartnerina on välja toodud Käsmu Meremuuseum.

Sadama arenguplaane toetavad alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Vihula vald on tuntud oma erinevate aktiivse puhkuse veetmise võimaluste poolest. Muuhulgas on võimalik läbida matka- ja jalgrattaradasid, loodus- ja kultuuriloolisi radasid ja kopraradasid. Samuti on võimalik külastada ratsatalu, ökotalu, mängumaad ning mängida mini-golfi. Vallas asuvad ka tuntud Palmse, Sagadi ning Vihula mõisad. Samuti asub vallas ka rohkem kui 20 erinevat majutusasutust ning võimalik on ööbida turismitaludes, puhkemajades, külalistemajades kui ka näiteks mõisa hotellides. Lahemaa rannikul on üpris palju toimivaid ja hästi populaarseid turismiatraktsioone, see on sadama tagamaa.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam. Maakonna arengukavas Käsmu sadamat eraldi mainita.

Vihula valla arengukava¹³⁴ märgib, et Vihula vallas asuvad väikesadamad on Vergi, Vainupea ja Eisma. Väikesadamate funktsioon piirdub peamiselt turismi ja kohalike kalurite tegevusega. Valla ulatusliku rannaala tõttu on probleemiks ka väikesadamate vähesus. Kaasaegsed merelepääsu võimalused on kasinad: olemas on kunagi konkurentsivõimeline, aga tänaseks ainult hooajaliselt töötav Vergi jahisadam, väikesadam Käsmus ja Euroopa Kalandusfondi abiga ehitatud Eisma sadam. Väikesadamate arenguprobleemide põhjusteks võivad olla nii Eesti elanike suhteliselt madal maksujõud ja väikelaevanduse madal arengutase kui ka Eesti võimaluste vähenenud atraktiivsus või vähenenud reklaam Läänemeremaade väikelaevaomanike seas.

Vihula valla arengukava toob arenguvisionina välja väikesadamate kohapealt järgmist:

Vihula vald on aastaks 2025 kaasaegse taristuga, aastaringselt töökohti pakkuva ettevõtlusega, väljaarendatud väikesadamatega ning kõigi piirkondade elanike vajadusi rahuldava ühistranspordikorraldusega tasakaalustatud arenguga omavalitsus.

Valla heaolu tõstvate tegevuste all on esile toodud valla kättesaadavuse suurendamine merelt. Siia alla kuulub täiendavate paadisadamate rajamine ja olemasolevate edasiarendamine, samuti avaliku juurdepääsu tagamine avalikus kasutuses olevatele rannaaladele ja sildumiskohtadele võimaldab suurendada valla atraktiivsust meritsi liikujate sihtkohana, mis omakorda mõjub soodsalt kohaliku teenindussfääri arengule.

Jätkusuutliku arendustegevusstrateegiliste eesmärkide alla kuuluvad valla arengukavas ka arenenud väikesadamad või projektid, mis konkreetsemalt käsitlevad järgmist:

- Rahvusvahelistes projektides algatamine ja osalemine sadamate arendamiseks – rahvusvahelistesse kettidesse-organisatsioonidesse lülitamiseks;
- Käsmu väikesadama rajamine;
- Käsmu muuli renoveerimine;
- Võsu väikesadama rajamine;
- Vainupea sadama väljaarendamine;
- väikesadama ja/või lautrikoha väljaarendamine Eismal ja Karepal.

Ajalooliselt on Käsmus kaks sadamakohta. Ühes oli kalurikolhoos ja teises kunagine purjelaevade ehitamise ja veeskamise koht. Mõlemad sadamakohad uues planeeritavas kalanduspiirkonna strateegias veel kajastatud ei ole. Sadama arendamisest on paljud kohalikud, kellel on veesõidukid, huvitatud. Paraku on maaomandite küsimus lõplikult lahendamata, segamini on riigile, vallale, ministeeriumitele ja Tartu Ülikoolile kuuluvad maad. Kalurite ja kohalike harrastussõitjate huvid veidi lahknevad, kuid perspektiivi sadama arendamisel nähakse.

Looduslikud tingimused

Looduslikult väga sügava koha peal. Käsmus asub lahesopp, mille madal osa jääb talvel ära, mistõttu peavad kalurid käima kaugemal merel. Kuna sadam asub Natura 2000 alal, siis eeldab igasugune sadama arendus keskkonnamõjude ja Natura ala hindamist, mis sõltub suurel määral Natura ala valitseja otsusest. Sellest tulenevalt on sadama arendusplaane tehes mõistlik arvestada täiendava aja ja rahalise kuluga. Meie hinnangul on sadama edasine arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt mõistlik ja võimalik.

Hinnang

Meie hinnangul on sadama pidaja edasised plaanid kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega.

Käsmu sadama arendamisel on suur perspektiiv selle piirkonna atraktiivsuse ja ka heade looduslike tingimuste seisukohalt. Oluline mõju on siinjuures seotud turismi arenguga, tekib võimalus siseneda Lahemaa rahvusparki ka merelt, kohalikel kalameestel tekib võimalus hoida oma paate. Sadama pidaja on toonud välja kaikohtade arvu tõstmise vajaduse ning maapealsete teenuste arendamise. Selline lähenemine on igati mõistlik ja tagab sadama jätkusuutlikkuse.

¹³⁴ Vihula valla arengukava aastani 2025, (2012)

Käsmu sadama edasi arendamine oleks reaalselt teostatav, kui osutatavate teenuste eest hakatakse küsima ka sadamatasusid ning leitakse sadama arendamiseks piisavalt finantsvahendeid. Selleks tuleb sadam viia vastavusse Sadamaseaduses kehtestatud nõuetega.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid ei ole Käsmu sadam seni saanud.

Mahu

1. Hetkeolukord

Mahu sadam asub Mahu külas, Viru-Nigula vallas. Sadam kuulub Viru-Nigula Vallavalitsusele. Sadam ei ole registreeritud, sadama pidaja puudub. Sadamas toimetavad paadiomanikud. Käimas on protseduurid registreerimiseks rannapiiügi sadamana harrastuskaluritele. Sadamas on võimalik hädapärane sildumine alustel maksimaalse pikkusega kuni 12 m, laiusega 3 m ja süvisega kuni 1 m. Sildumiseks kasutatakse säilinud kaikonstruktsioone. Praegu on sadamat kasutavate harrastuskalurite arv 10.

Sadamateenused

Teenuseid ei osutata.

Sadamatasud

Sadamatasusid ei koguta.

Sadamasse ligipääs

Maismaalt pääseb sadamasse piki kruusateed, veetee kohta andmed puuduvad, kuid seda on vaja süvendada 10 aastase intervalliga.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Sadamas on olemas kaks laohoonet, kolm ajaloolist võrgukuuri, seltsimaja, tootmishoone ja elamu. Muudest sadamas olevatest objektidest on nimetatud lõkkeplats, lipuvarras, kiige, infotahvel, kaev.

Enamik sadamas asuvaid hooned on ehitatud enne 1963. aastat: kividest laohoonet nr 1 on kasutatud soolalaona ja seepärast on see kasutuskõlbmatu. Puidust ja tellistest rahuldavas seisukorras laohoonet nr 2 kasutatakse puukuurina. Vana tootmishoone on 2012. aastal osaliselt renoveeritud seltsimajaks, kuigi see on heas seisukorras, on kavandatud selle edasine renoveerimine. Ei selgu, mida tähendab „muu rajatis“ mida renoveeriti 2013. aastal ja mis on selle järel rahuldavas seisukorras. Olemasolev kai, mis on ehitatud enne 1963. aastat kividest, betoonist ja puidust, on täiesti kasutuskõlbmatu. Kai lõpuosas on suured augud, mistõttu sinna autoga sõita pole võimalik. Jalgsi pääseb kai lõpuni. Sadama juurde kuuluv kruusakattega teelõik on rahuldavas seisukorras.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Vana tootmishoone ja võrgukuuri katuse renoveerimisel on investeeritud 17 000 eurot. Investeeringuid finantseeriti omavahenditest ja toetustest.

EAS-i kodulehel (www.eas.ee) avaldatud andmebaasi järgi on Mahu sadama omanik Viru-Nigula Vallavalitsus saanud järgmised toetuse:

- 2007. aastal EAS-st Piirkondliku arengu kavandamise programmi raames Mahu väikesadama väljaarendamise ettevalmistamiseks summas 31 955,83 €.

EAS-i andmebaasi alusel on perioodil 2007-2013 Mahu sadama toetused kokku 31 956 €.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam ei paku tasulisi sadamateenuseid, siis vastavalt Sadamaseadusele ei pea olema täidetud veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõuded.

Mõlemal lahoonel ja kail puuduvad kasutusload. Esitatud andmete põhjal ei ole võimalik hinnata kuivõrd Ehituseaduses esitatud nõuded on arvestatud seni ehitatud või kavandatavaid investeeringuid esitades. Edasised tööd on vaja teostada arvestades Ehituseaduses esitatud nõudeid.

Pöörame tähelepanu asjaolule, et maismaal on sadamasse pääsemiseks ligipääs kruusakattega teed pidi. Kalandustoodete mahalaadimis- ja lossimisala peab olema kaetud pinnakattematerjaliga, mis välistab kalandustoodete saastumise pinnasest tuleneda võiva saastega. Sadamakai puudumise korral võib mahalaadimistoiminguid teostada ka puidust paadisilla ääres tingimustel, et kalandustooted ei saa saastatud lendleva liiva ja muu lenduva tolmuga.

3. Investeeringuvajadused

Tootmishoone-seltsimaja teise osa renoveerimiseks on pidaja hinnangul vajalik 50 000 euro suurune investeering. Sadama pidaja ei esita ülejäänud rajatiste soove investeerimisvajaduse kohta.

Meie hinnangul on sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud alljärgnevad.

Tabel 66 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud ¹³⁵ Mahu sadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	250 000
Keskkonnakaitse nõuded	40 000

4. Arenguplaanid

Mahu sadama edasiseks eksisteerimiseks oleks kõige tähtsam kai renoveerimine, mille realiseerimisel saaks alustada kavandatud teenuste pakkumist. Teenuste pakumise programm näeb ette:

- aluste sidumise võimaldamist;
- aluste lossimist ja lastimist;
- kalandustoodete lossimine, ladustamine, külmutusvõimalused, esmakokkuost, töötlemine, otseturustamine;
- maaletoodud kala kaalumise;
- elekter, joogivesi;
- tualetid, pesemisvõimalused;
- aluste välja tõstmine;
- slipp ja väikepaatide slipiteenus;
- sadama navigatsioonimärgistuse tagamine;
- akvatooriumi ja sissesõidutee sügavusandmete tagamine;
- infotahvel;
- jahtklubi;
- täisteenuse pakumine harrastuskaluritele - paadi vettelaskmise ja väljavõtmise võimaldamine, saagi vastuvõtmise ja töötlemise ning hoiustamise võimaldamine;
- seiklusturism;
- aastaringne paadi hoiustamine;
- paadi lisavarustuse hoiustamine;
- arendada külaelu keskuseks - ehitada välja seltsimaja täies mahus koos majutusvõimalusega;
- huviringid, huvikoolid;
- Ujumiskoht, puhkeala, parkimisplats.

Investeeringuid on võimalik teha vaid siis, kui luuakse sadama sihtasutus või MTÜ, mis sõlmib Vallavalitsusega lepingu ja hakkab sadamat ka haldama. Niisugune lähenemine vastaks sadama sisulisele eksisteerimisele ja oleks kooskõlas maakonna-, valla- ning kalanduspiirkonna arengukavadega. Peamise takistuse on välja toodud finantsvahendite puuduse, KOV-i toetuse puuduse ja omandiküsimused.

¹³⁵ Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

Koostööpartneritena on välja toodud kohalik omavalitsus ja sadamas tegutsev organisatsioon – Mahu Külaselts.

Sadama arenguplaane toetavad alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Valla tuntumad vaatamisväärsused on 13. sajandil ehitatud ning korduvalt taastatud Püha Nikolause kirik, mälestussammas Vabadussõjas langenutele, vastavalt 6. ja 11. sajandist pärit. Pada väike- ja suur linnamägi ning Kunda mõisa lähedal asuv Lammasmägi, kus oli asula leidude alusel juba kiviajal VIII-IV aastatuhandel enne Kristust. Samuti on vallas palju erinevaid ajaloolisi mõisaid, mida on koos kõrvalmõisatega kokku üheksa. Majutus on teadaolevat võimalik vaid Lammasmäe puhkekeskuses (123 voodikohta). Populaarne suvituspiirkond.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam. Maakonna arengukavas Mahu sadamat eraldi ei mainita. Maavalitsuse hinnangul on Mahu sadamas suur kalalaevastik, mis kuulub omavalitsusele. Töenäoliselt on investeringute vajadused suured, kuid reaalselt tegevust hetkel sadama kasutuselevõtuks ei ole märgata.

Viru-Nigula valla arengukavas¹³⁶ tuuakse välja võimalusena sadama väljaarendamine Mahus. Samuti tuuakse traditsiooniliste suvepidude paigana välja Mahu sadamat. Seal peetakse iga suve lõpus Muinastulede öö pidu. Alates 2001. aastast on üle aasta korraldatud Pilliroofestivali. Mahu Külaseltsi organiseerimisel on teoks saanud ka mõned projektipõhised üritused.

Probleemsena märgitakse Mahu sadama seismist kasutuseta ja lagunemist. Kalanduspiirkonna tegevuskavas on esile toodud Mahu sadama detailplaneeringu koostamine ja rekonstrueerimine.

Looduslikud tingimused

Sadam asub meretuulte eest varjatud kohas. Sadamasse sisse sõites on heaks tormivarjuks. Ainsaks probleemiks sadama puhul on setete liikumine. Sadama kaasajastamisega peab kaasnema uuring hüdrodünaamilistest protsessidest, mille abil on võimalik määrata parim ja settetranspordi seisukohast soodsaim lahendus. Meie hinnangul on sadama edasine arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt võimalik.

Hinnang

Meie hinnangul on sadama pidaja edasised plaanid kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega.

Mahu sadam on vana kalasadam ning on rannarahva poolt olnud kasutusel juba sajandeid. Tänapäeval kasutab sadamat väga väike arv kalureid. Tegevusgrupi hinnangul puudub sadama omanikul nii aja- kui raharessurss, et sadama arendamisega tegeleda. Hinnanguliselt on sadama arendamist planeeritud viimased viis aastat, kuid selle aja jooksul ei ole plaanid realiseerunud. Et sadamas oleks võimalik pakkuda kõiki planeeritud tegevusi, on vaja ulatuslikult sadamasse investeerida. Tegevusgrupi hinnangul on tegu strateegiliselt olulise sadamakohaga ja arenguplaanidest ei tohiks see seetõttu tulevikus välja jääda.

Mahu sadama edasi arendamine oleks reaalselt teostatav, kui osutatavate teenuste eest hakatakse küsima ka sadamatasusid ning leitakse sadama arendamiseks piisavalt finantsvahendeid. Selleks tuleb sadam viia vastavusse Sadamaseaduses kehtestatud nõuetega.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid ei ole Mahu sadam seni saanud.

¹³⁶ Viru-Nigula valla arengukava 2011-2017, (2011)

Narva-Jõesuu (Linnakai)

1. Hetkeolukord

Sadam asub Narva-Jõesuu linnas. Sadam kuulub Narva-Jõesuu linnale, mis on ka selle pidajaks. Sadam on ette nähtud rannapiügi kalanduse arendamiseks. Sadamat kasutavad hinnanguliselt 150 kalurit. Puuduvad andmed sadama territooriumi suuruse, olemasolevate kaide vee sügavuse, sadamas silduvate aluste võimalike gabariitide jms kohta.

Sadamateenused

Sadamateenuste hulka kuuluvad aluste sildumise korraldamine ja reisijate pealemineku ja maale tuleku korraldamine ning aluste lossimine ja lastimine. Lisaks ülaltoodule on veel aluste ühendamine side-, energia- ja muude kaldasüsteemidega.

Sadamatasud

Sadamatasud on kehtestatud seoses kasutatud elektrienergia ja aluste sadamas viibimise aja eest.

Sadamasse ligipääs

Andmed puuduvad.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Andmed puuduvad, kuid vastavalt piirkonna kalandusgrupi hinnangule on endise kalurikolhoosi varad erastatud ja hetkel on kalurid rendipindadel. Tänav viib jõe äärde kaini välja, kus toimub ka osaliselt kala laadimine.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Viimase kolme aasta jooksul teostatud investeeringute osas andmed puuduvad.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) avaldatud andmebaasi järgi on Narva-Jõesuu sadama omanikule Narva-Jõesuu linnale määratud järgmised toetused:

- 2010. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 "Kalanduspiirkondade säästev areng" neljandas taotlusvoorus tankimisseadme Chieftain 990 ostmiseks summas 7 509,64 € ja teleskooplaaduri ostmiseks 58 798,71 €.
- 2013. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 "Kalanduspiirkondade säästev areng" kolmandas taotlusvoorus ujuv silla ostmiseks ja paigaldamiseks summas 7 131 € ja viilhalli ehitamiseks summas 120 750 €.

Meie hinnangul on PRIA andmebaasi alusel perioodil 2007-2013 Narva-Jõesuu sadama toetused kokku 194 189,35 €.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam ei paku tasulisi sadamateenuseid, siis vastavalt Sadamaseadusele ei pea olema täidetud veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõuded.

Sadama kohta napib kõikvõimalikku teavet, sealhulgas ka kasutatavate hoonete ja muude rajatiste kohta. Puuduvad ka andmed kasutuslubade või sadama arendamise soovi kohta. Igal juhul on edasise arengusoovi ja arendamise soovi korral vaja täita Ehitusseaduses kehtestatud nõudeid. Sadama edasiseks ekspuaterimiseks on vajalik kontrollida kasutuslubade olemasolu ja nende puudumisel alustada töid nende saamiseks. See võib omakorda kaasa tuua vajaduse olemasolevate rajatiste renoveerimiseks.

Paraku andmed sadama sissesõidu tee kohta puuduvad, kuid kui see on pindamata, siis peab kalandustoodete mahalaadimis- ja lossimisala olema kaetud pinnakattematerjaliga, mis välistab kalandustoodete saastumise pinnasest tuleneda võiva saastega. Sadamakai puudumise korral võib mahalaadimistoiminguid teostada ka puidust paadisilla ääres tingimustel, et kalandustooted ei saa saastatud lendleva liiva ja muu lenduva tolmuaga.

3. Investeeringuvajadused

Sadama poolt esitatud andmed puuduvad, kuid piirkonna kalandusgrupi hinnangul soovib arendaja olemasolevad vanad hooned lammutada ja rajada hotelli ning elamud. See aga tähendab kalurite kolimist. Koos linnavalitsuse abiga taotlesid kalurid ühe angaari toetust ning lähiajal toimub selle ehitus. Seejärel saavad kalurid kolida. Angaar pannakse linnakaist ülesvoolu jõeääre alale, mis kuulub linnale. Endise sadamakoha vahe on ca 300-400 m. Uude asukohta on kaevatud ka varasemalt kanalid, mida mööda on võimalik sõita. Kanali ääres on garaažid ja paadikuurid, kanali otsas on uue angaari asukoht. Narva-Jõesuu on küsinud toetust 2-3 korda tõstuki ostuks, ujuvkai rajamiseks ja navigatsioonitingimuste parandamiseks.

Täiendavalt on vajalikud investeeringud elektri-, vee- ja kanalisatsiooni arendamisesse. Angaari juurde oleks vaja tolmuva teekate ja ehitada slipp.

Meie hinnangul on sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud alljärgnevad.

Tabel 67 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud ¹³⁷ Narva-Jõesuu (linnakai) sadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	220 000
Keskkonnakaitse nõuded	35 000

4. Arenguplaanid

Paraku ei ole vastustes edasisi plaane kirjeldatud.

Sadama arenguplaane toetaksid alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Linna suurim turismimagnet on haruldaselt puhtad liivarannad ning suured männimetsad. Tuntumateks vaatamisväärsusteks on Narva-Jõesuu 1877. aastal rajatud Hele park, linna ajalugu kajastav Narva-Jõesuu Koduloomuuseum, Tõrvajõe juga, kuulsa Narva lahingu Siiverti monument ning II Maailmasõja aegne nõukogude vägede läbimurdekohta tank T-34 (ainus eksponaat Eestis). Kuurortlinnana on Narva-Jõesuus ka palju erinevaid majutusasutusi alates kodumajutusest lõpetades SPA-Hotellidega.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam. Saanud toetust. Ida-Viru maakonna arengukavas on tehnilise taristu projektide seas ka Narva-Jõesuu muuli taastamine, jõesuudmes asuva laevatee süvendamine ja Narva-Jõesuu jahisadama rajamine. Maakonna arengukava eesmärgiks on „et maakond oleks merele avatud ning et areneks ka turismimajandus. Lisaks on plaanis käima panna laevaliin Toila-Narva-Jõesuu, Narva ja Ivangorodi vahel.

Narva-Jõesuu linna arengukavas¹³⁸ tuuakse tugevusena välja sadama olemasolu. Võimaluseks peetakse arengut kuurordi ja sadamana. Linna kaid kasutatakse täna ka kultuuriürituste läbiviimiseks. Tegevuseesmärkidesse on märgitud jahisadama ja kalasadama (esialgu sadama kalakai) ehitamine. Konkreetseid tegevusi arengukavas sadama olukorra parandamiseks puuduvad. Arengukontseptsiooni üheks tugisambaks on sadamalinna olemus.

Majanduslik kalapüük ja turismiteenused on eraldi loetletud linna tööturu struktuuris, mis näitab mõlema valdkonna olulisust Narva-Jõesuus.

¹³⁷ Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

¹³⁸ Narva-Jõesuu arengukava 2011-2025, (2011)

Looduslikud tingimused

Ligipääs sadamale asub Narva jõe äärest, merest umbes pool kilomeetrit. Narva-Jõesuu sadam on jõesadam, mistõttu sadamal tõenäoliselt tuulega probleeme ei ole. Ainus suund, mis on Narva - Jõesuus merele avatud, on põhja- ja loodekaarte vaheline. Kuna aga jõe küljed neelavad suurel määral laineenergiat ja jõe voolusuund on selle tuule korral vastupidine laine liikumise suunale, siis ilmselt ka see tuul ei põhjusta probleeme.

Narva jõe vooluhulk on piisav, et tagada kai ees piisav sügavus. Olemasolev Narva-Jõesuu muul on praktiliselt hävinud ning see ei taga garanteeritud süvisega faarvaatri olemasolu Narva jõe ülemjooksul.

Sadama arendamisel peab lisaks kõigele veel arvestama, et tegemist on piiriäärse sadamaga ja keskkonnamõjude ilmnemisel on tegemist kindlasti piiriüleste mõjudega, mis tähendab, et vajalikuks osutub mõne Venemaa poolse ametiasutuse kooskõlastus.

Narva-Jõesuu (Linnakai) sadam asub Natura 2000 alale lähemal kui 5 km. Enamus Natura 2000 ala läheduses asuvatest sadamatest asuvad tegelikult Natura alal, ainult sadama kinnistu ja akvatoorium ei ole ala sisse arvestatud. Seetõttu eeldab igasugune sadama arendus keskkonnamõjude ja Natura ala hindamist, mis sõltub suurel määral Natura ala valitseja otsusest. Sellest tulenevalt on sadama arendusplaane tehes mõistlik arvestada täiendava aja ja rahalise kuluga. Meie hinnangul on sadama edasine arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt mõistlik ja võimalik.

Hinnang

Meie hinnangul on sadama pidaja edasised plaanid kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega.

Vastavalt piirkonna kalanduse tegevusgrupi hinnangule on neli sadamat piirkonnas saanud ulatuslikult toetuseid, sh Narva-Jõesuu (Linnakai). Tegevusgrupi hinnangul on sadama arendamine asjakohane, sest lähedal Vaivara vallas on valmis saanud kalatöötlemise hoone, kuhu oleks mugav Narva-Jõesuu lossitud kala kohe edasi toimetada. Seal on olemas ka külmutusseadmed, suitsutsehh ja grillimise võimalused.

Sadama arenguplaanide kohta puuduvad andmed otse sadamalt endalt. Narva Jõesuu on atraktiivne turismipiirkond ja maakonna üks turismitõmbekeskustest ning seal saaks lisaks kalastamisele arendada ka kalandusturismi. Lisaks oleks turismihooajal võimalik arendada kaitl värsket kala müüki. Kalanduspiirkond asub olulisel turistide liikumismarsruudil.

Narva-Jõesuu (linnakai) edasi arendamine oleks reaalselt teostatav, kui osutatavate teenuste eest hakatakse küsima ka sadamatasusid ning leitakse sadama arendamiseks piisavalt finantsvahendeid. Selleks tuleb sadam viia vastavusse Sadamaseaduses kehtestatud nõuetega.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid on Narva-Jõesuu (linnakai) seni saanud investeringuteks infrastruktuuri kui ka põhiseadmete ostuks.

Toila

1. Hetkeolukord

Sadam asub Toila vallas ja kuulub Toila Vallavalitsusele ja selle pidajaks on Toila vald. Sadam on registreeritud ranna- ja traalpüügisadamana. Sadamaregistri andmetel on sadamat külastava aluse maksimaalseks pikkuseks 18 m, laiuseks 6 m ja süviseks 1,4 m. Sadamaala suurus, vee sügavuse kohta kai ääres ega sadamas sildumise võimaluste kohta andmeid pole esitatud. Kutselise kalapüügiga tegelejate arv on siin 20, registreeritud püügilubadega 10, harrastuspüüdjaid on 20.

Sadamateenused

Sadamateenuste hulka kuuluvad kalandustoodete lossimine, valveteenistus, aluste talvine ja suvine hoiustamine, seadmete hoiustamine, aluste veest tõstmine ja veeskamine. On võimalus saada ka kütust ja meditsiinilist abi, aluse ühendamist side-, energia- ja muude kaldasüsteemidega, tualeti kasutamist, pesemisvõimalused (dušš ja saun), saada joogivett ja kasutada sideteenuseid (ka WiFi). Sadama

kasutajate käsutuses on veel vahetus läheduses ujumispaik, puhkeala, parkimisplats, kraana tellimise võimalus ning söögikoht.

Sadamatasud

Sadamatasud on kehtestatud eraldi kuni 10 m pikkuste aluste sildumisel ja jahtidele pikkusega 10 - 20 m: Tasusid kogutakse aluste veest väljatõstmisel, hooajavälisel ja hooajalisel aluste hoidmisel, prügi vastuvõtmisel, kalapaatide hooajavälisel hoidmisel. Paadihoidmistasu sõltub paadi suurusest. Toodud hinnas on arvestatud 30 m² suuruse alaga. Lisaks arvestatakse hoiustava paadi suurusele 1 m pikkusele ja laiusle juurde n-ö teenindusala. Hind on sama nii hooajal kui hooajavälisel ajal. Prügi vastuvõtmise tasu on 1 euro ühiku kohta, st kui kalur hoiab sadamas nt 2 paati, siis on kuutasu 2 eurot. Sama kehtib ka muude asjade hoiustamise kohta (nt treiler vms). Kehtivas hinnakirjas ei ole kajastatud suuremaid kui 20 meetriseid aluseid, mistõttu võetakse arvesse kõige suuremat kehtestatud mõõtu ja hinda.

Sadamasse ligipääs

Andmeid ei ole esitatud.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Andmeid ei ole esitatud, kuid piirkonna kalandusgrupi esindaja sõnul on valmis sadamahoone, ladu, algse nimega külmhoone, sadama hoiuruum, millest pooles hoones on 12 boksi, mida on kaluritel võimalik rentida varustuse hoidmiseks. Teine pool hoonest on üldiseks otstarbeks. Sadam on soetanud tõstuki, järelveetava tankuri bensiini ja diislikütusega varustamise jaoks. Sadamas on ka remonditööde tegemise võimalus.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Viimase kolme aasta jooksul teostatud investeeringute osas ei ole andmeid esitatud. Piirkonna kalandusgrupi hinnangul on Toila sadam saanud investeeringute teostamiseks toetust. Teostati süvendustöid, paigaldati navigatsioonimärgistus, remontisid kai, ehitasid uue slipi, sadamahoone.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) avaldatud andmebaasi järgi on Toila sadama omanikule Toila Vallavalitsusel määratud järgmised toetused:

- 2010. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 "Kalanduspiirkondade säästev areng" neljandas taotlusvoorus teleskooplaaduri ostmiseks summas 57 520,48 € ja tankimisseadme ostmiseks summas 13 741 €.
- 2011. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 "Kalanduspiirkondade säästev areng" esimeses taotlusvoorus Toila sadama laohoone rekonstrueerimiseks summas 138 371 €.
- 2012. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 "Kalanduspiirkondade säästev areng" teises taotlusvoorus navigatsioonimärgistuse ostmiseks ja paigaldamiseks summas 6 365 €.
- 2013. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 "Kalanduspiirkondade säästev areng" esimeses taotlusvoorus Toila sadamakai ja slipi rekonstrueerimiseks ja projekteerimistööde teostamiseks summas 108 361 €.

PRIA andmebaasi alusel on perioodil 2007-2013 Toila sadama toetused kokku 324 358 €.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam pakub tasulisi sadamateenuseid, siis vastavalt Sadamaseadusele peavad olema täidetud veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõuded. Vastavalt esitatud vastustele on kõik seatud nõuded täidetud.

Ei ole teada, kas praegu Toilas olevatel rajatistel on kehtivad kasutusload. Uute rajatiste kavandamisel on vaja jälgida Ehitusseaduses esitatud nõudeid.

Pöörame tähelepanu asjaolule, et kui maismaal on sadamasse pääsemiseks ligipääs kruusakattega või pindamata teed pidi, siis kalandustoodete mahalaadimis- ja lossimisala peab olema kaetud pinnakattematerjaliga, mis välistab kalandustoodete saastumise pinnasest tuleneda võiva saastega.

Sadamakai puudumise korral võib mahalaadimistoiminguid teostada ka puidust paadisilla ääres tingimustel, et kalandustooted ei saa saastatud lendleva liiva ja muu lenduva tolmuga.

3. Investeeringuvajadused

Andmeid ei ole esitatud, kuid piirkonna kalandusgrupi hinnangul oleks vaja investeerida, et paigaldada kaipealne tolmuva kate ja soetada süvendustehnika.

Meie hinnangul on sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud alljärgnevad.

Tabel 68 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud ¹³⁹ Toila sadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	238 000
Keskkonnakaitse nõuded	28 000

4. Arenguplaanid

Sadam ei ole esitanud infot tulevikuplaanide kohta.

Sadama arenguplaane toetaksid alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Atraktsioonidest on tuntumad ilmselt Toila Oru park pühajõe ürgorus, Aluoja juga, Konju Mõisa talu ning Toila Termid. Aktiivse puhkuse otsijatel on võimalik külastada Toila-Martsa matkarada ja Pühajõe krossirada. Majutusvõimalused on mitmekülgsed ning sõltuvalt võimalustest on võimalik ööbida nii kämpingutes ja kodumajutuses kui ka Spa Hotellis.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam. Saanud toetust. Maakonna majanduse- ja tehnilise arengu projektidena on esitatud muuhulgas Ida-Virumaa väikesadamate võrgustiku arendamine aastatel 2015-2020 ja Toila sadama- ja rannaala arendamine, sh uue jahisadama rajamine (4 mln eurot) aastatel 2014-2016.

Kehtiva Ida-Viru Arengukava 2014-2020 majandusarengu teema all peetakse vajalikuks väikesadamate puhul välja arendada piirkonna väikesadamate võrgustik kuni Narvani. Kalasadamatest on Põhjarannikul (kuni Tallinnani välja) kõige suurema arengupotentsiaaliga Toila kalasadam, kus juba praegusel perioodil saavad tööd kuni 50 rannakalurit ja mille teenuste käive ulatub aastas ca 250 000 – 300 000 euron (sh parkimine, jahutatud kala realisatsioon, kaimaksud jm). Sadamateenuseid tarbib hooajal ca 1 000 külastajat. Suur vajadus on sadama ala laiendamise järele ja külastussadama väljaehitamine ning kalasadama ala eraldamine jahisadamast. Juba viimasel viiel aastal segavad sadamasse saabuvad jahid ja kohalike jahtlaevad ja kaatrid kalurite normaalsed tööd, kuna sadamaala on väike ja ruumipuudus suur. Lisaks pakub Toila sadam ka veepääste teenust, mis vajab omaette sadamaruumi, mida hetkel jagatakse taas kaluritega. Uue sadama planeering ja projekt on valminud, puudu on vaid finantseerimisallikad.

Toila valla arengukavas on olulise investeerimisobjektina välja toodud Toila sadama- ja rannaala arendamine: jahisadama rajamine koos juurdepääsuteega. Muud sadamat puudutavad märkused arengukavas puuduvad. Toila vald on eelnevalt väljakuulutanud riigihanke, saamaks teada reaalselt finantseerimisvajaduse ulatust sadamaala laiendamiseks. Hanke tulemusel selgus, et investeering kalasadama arendamiseks, ehk siis külastussadama rajamiseks on mitte vähem kui 2 000 000 €. Külalissadama rajamine Pühajõe suudme idakaldale toetab kalanduse arengut Toila sadamas just seeläbi, et määratleb selgelt ära nii kala- kui külalissadama funktsioonid, arendades neid siis vastavalt sihtgrupi

¹³⁹ Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

vajadustele. Kalasadama tervikliku ja jätkusuutliku arengu tagab investeeringu suurus kuni 400 000 eurot.

Looduslikud tingimused

Sadama juurdepääsu tee on läbi Oru pargi, mis raskendab sadama kasutamist. Probleemiks on tormijärgsed ummistused ja süvendamisvajadus. Kuna sadam asub jõe suudmes, siis on vaja tihti süvendada, vajalik oleks soetada pontoonil ujuv mudapump. Ajalooline sobiv sadamakoht.

Kuna sadam asub Natura 2000 alal, siis eeldab igasugune sadama arendus keskkonnamõjude ja Natura ala hindamist, mis sõltub suurel määral Natura ala valitseja otsusest. Sellest tulenevalt on sadama arendusplaane tehes mõistlik arvestada täiendava aja ja rahalise kuluga. Meie hinnangul on sadama edasine arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt raske, kuid võimalik.

Hinnang

Kuna meile ei ole teada Toila sadama arenguplaanid, siis ei saa me ka anda hinnangut, kas sadama pidaja edasised plaanid on kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega. Küll aga on Toila sadama edasi arendamine piirkonna arengudokumentides kajastatud.

Vastavalt piirkonna kalanduse tegevusgrupi hinnangule on neli sadamat piirkonnas saanud ulatuslikult toetuseid, sh Toila sadam. Toila sadamas on piirkonna kõige suuremad lossimise kogused.

Kuigi andmeid investeeringukava kohta ei ole esitatud, on teada, et 2008. aastal valmis Toila sadama arendamise projekt, mis nägi ette uute lainemurdjate ehitamise ning rannaala puhketsooniks laiendamise. Perspektiivne oleks lisaks kaide rekonstrueerimisele arendada kaipealseid tegevusi. Toila asula ise ning seda külastavate turistide hulk on piisavalt suur, et selline tegevus majanduslikult otstarbekas oleks. Toila on üks kolmest maakonna turismitõmbekeskusest. Toila sadama edasine arendamine oleks kooskõlas piirkonna arengudokumentidega. Samuti toimub Toila sadamas ainsana maakonnas veel traalipüük.

Toila sadama edasi arendamine oleks reaalselt teostatav, kui leitakse sadama arendamiseks piisavalt finantsvahendeid.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid on Toila sadam seni saanud nii investeeringuteks infrastruktuuri kui ka põhiseadmete ostuks.

Võsu

1. Hetkeolukord

Võsu sadam asub Vihula vallas ja kuulub Vihula Vallavalitsusele, mis on ühtlasi ka sadama pidajaks. Tegemist on rannapüügi sadamaga, mis on seni registreerimata. Sadamaala suurus on 2 400 m², sadamas oleva vee sügavust ei ole esitatud, puuduvad ka andmed kaide ja sildumiskohtade kohta. Kutselise kalapüügiga tegelejate arv on sadamas 16.

Sadamateenused

Teenuseid ei osutata.

Sadamatasud

Sadamatasusid ei ole kehtestatud

Sadamasse ligipääs

Maismaalt pääseb sadamasse kivitatega teed pidi, veetee kohta ei esitata muid andmeid kui see, et sissesõitu on vaja igal aastal süvendada.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Esitatud andmed näitavad, et sadamas on kaks kividest muuli-lainemurdjat, mis on kasutuskõlbmatud. Renoveerimiseks on olemas ehitusprojekt, mis arvestab kõiki Ehitusseadusega esitatavaid nõudeid. Enne 1963. aastat ehitatud parkla on kasutuskõlbmatu.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Investeeringud vaadeldaval perioodil puuduvad.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) avaldatud andmebaasi järgi on Võsu sadama omanikule Vihula Vallavalitsusele määratud järgmised toetused:

- 2012. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” neljandas taotlusvoorus ajaloolise muuli rekonstrueerimiseks ja muude tööde teostamiseks summas 222 786 €.
- 2013. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” kolmandas taotlusvoorus Võsu sadama ehituse II etapi tööde teostamiseks summas 203 329 €.

PRIA andmebaasi alusel on perioodil 2007-2013 Võsu sadama toetused kokku 426 115 €.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam ei paku tasulisi sadamateenuseid, siis vastavalt Sadamaseadusele ei pea olema täidetud veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõuded.

Ehitusseaduses esitatud nõuded on sadama projektis täielikult arvestatud. Kui tulevase sadama rajatised ka projekti kohaselt välja ehitatakse, on kõik nõuded tagatud. Praeguseks hetkeks läbi viidud tööd-sadama KMH ja projekt on Ehitusseaduse kohased.

3. Investeeringuvajadused

Kogu perioodi 2014-2020 investeeringuvajadus kokku võib olla 1,7 mln eurot:

- muul- lainemurdja nr 1 renoveerimine,
- muul- lainemurdja nr 2 ehitamine,
- parkla ehitamine.

Meie hinnangul on sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud alljärgnevad. Hetkel sisuliselt sadamat seal ei ole, kuid selle jaoks on olemas ehitusprojekt.

Tabel 69 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud ¹⁴⁰ Võsu sadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	Ei oska hinnata, sest investeeringuvajadus sõltub projektist.
Keskkonnakaitse nõuded	35 000

4. Arenguplaanid

Lisaks olemasolevatele teenustele nähakse sadamas tulevikus ette järgmiste teenuste pakkumise võimalust:

- aluste sidumise võimaldamist,
- veeliikluse korraldamine akvatooriumil ja sissesõiduteel;

¹⁴⁰ Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

- veesõiduki sadamasse sisenemise, sadamas seismise ja sadamast lahkumise korraldus;
- aluste lossimist ja lastimist;
- kalandustoodete lossimine, ladustamine, külmutusvõimalused, esmakokkuost, töötlemine, otseturustamine;
- maaletoodud kala kaalumise;
- seadmete hoiustamine;
- septiktanki tühjendamise võimalus;
- esmaabivahendid;
- elekter ja joogivesi sadamas ja kail
- tualetid, pesemisvõimalused;
- wifi, infotahvel;
- gaasiballoonide vahetus;
- sadama navigatsioonimärgistuse tagamine;
- Kaitse lainetuse ja tuulte eest;
- akvatooriumi ja sissesõidutee sügavusandmete tagamine;
- infotahvel;
- sadamaala ja kaide valgustus;
- külaliskai jahtidele/väikelaevadele;
- paadirent ja paadi lisavarutuse rent;
- grillimiskohad;
- konverentsiteenus, huviringid, koolitusteenus.

Täiendavate teenuste arendamine aitab kaasa kohalikule arengule. Peamise takistusena nähakse finantsvahendite puudust. Sadama koostööpartnerina on välja toodud kohalik omavalitsus.

Sadama arenguplaane toetavad alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Vihula vald on tuntud oma erinevate aktiivse puhkuse veetmise võimaluste poolest. Muuhulgas on võimalik läbida matka- ja jalgrattaradasid, loodus- ja kultuuriloolisi radasid ja kopraradasid. Samuti on võimalik külastada ratsatalu, ökotalu, mängumaad ning mängida mini-golfi. Vallas asuvad ka tuntud Palmse, Sagadi ning Vihula mõis. Samuti asub vallas ka rohkem kui 20 erinevat majutusasutust ning võimalik on ööbida turismitaludes, puhkemajades, külalistemajades kui ka näiteks mõisa hotellides.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam. Saanud toetust. Maakonna arengukava Vösu sadama eraldi ei maini.

Vihula valla arengukava¹⁴¹ märgib, et Vihula vallas asuvad väikesadamad on Vergi, Vainupea ja Eisma. Väikesadamate funktsioon piirdub peamiselt turismi ja kohalike kalurite tegevusega. Valla ulatusliku rannaala tõttu on probleemiks ka väikesadamate vähesus. Kaasaegsed merelepääsu võimalused on kasinad: olemas kunagi konkurentsivõimeline, aga tänaseks ainult hooajaliselt töötav Vergi jahisadam, väikesadam Käsmus ja Euroopa Kalandusfondi abiga ehitatud Eisma sadam. Väikesadamate arenguprobleemide põhjusteks võivad olla nii Eesti elanike suhteliselt madal maksujõud ja väikelaevanduse madal arengutase kui ka Eesti võimaluste vähene atraktiivsus või vähene reklaam Läänemeremaade väikelaevaomanike seas.

Vihula valla arengukava toob arenguvisionina välja väikesadamade kohapealt järgmist: Vihula vald on aastaks 2025 kaasaegse taristuga, aastaringselt töökohti pakkuva ettevõtlusega, väljaarendatud väikesadamatega ning kõigi piirkondade elanike vajadusi rahuldava ühistranspordikorraldusega tasakaalustatud arenguga omavalitsus.

¹⁴¹ Vihula valla arengukava aastani 2025, (2012)

Valla heaolu tõstvate tegevuste all on esile toodud valla kättesaadavuse suurendamine merelt. Siia alla kuulub täiendavate paadisadamate rajamine ja olemasolevate edasiarendamine, samuti avaliku juurdepääsu tagamine avalikus kasutuses olevatele rannaaladele ja sildumiskohtadele võimaldab suurendada valla atraktiivsust meritsi liikujate sihtkohana, mis omakorda mõjub soodsalt kohaliku teenindussfääri arengule.

Jätkusuutliku arendustegevusstrateegiliste eesmärkide alla kuuluvad valla arengukavas ka arenenud väikesadamad või projektid, mis konkreetsemalt käsitlevad järgmist:

- Rahvusvahelistes projektides algatamine ja osalemine sadamate arendamiseks – rahvusvahelistesse kettidesse-organisatsioonidesse lülitamiseks;
- Käsnu väikesadama rajamine;
- Käsnu muuli renoveerimine;
- Võsu väikesadama rajamine;
- Vainupea sadama väljaarendamine;
- väikesadama ja/või laurikoha väljaarendamine Eismal ja Karepal.

Looduslikud tingimused

Võsu sadama esine ala on avatud põhja- ja loodekaarte tuultele. Kui sadama arendusprojekt näeb ette sadama ümbritsemise lainemurdjatega peaks sildunud alustel olema lainetuse eest kaitse olemas. Corson OÜ poolt läbi viidud projekti keskkonnamõjude hindamise käigus hinnati hoovuse mõjul toimuvat liivade liikumist ja leiti, et sadamamuulide õige asetuse ja liivapüüniste (Võsu sadama puhul piisas ette süvendatud aukudest mere põhjal, kuhu liiv enne sadama suudmesse jõudmist settiks) kasutamise korral on kordussüvenduste vajadus 5-10 aasta tagant.

Kuna sadam asub Natura 2000 alal, siis eeldab igasugune sadama arendus keskkonnamõjude ja Natura ala hindamist, mis sõltub suurel määral Natura ala valitseja otsusest. Sellest tulenevalt on sadama arendusplaane tehes mõistlik arvestada täiendava aja ja rahalise kuluga. Meie hinnangul on sadama edasine arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt võimalik.

Hinnang

Meie hinnangul on sadama pidaja edasised plaanid kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega.

Projekt on reaalselt teostatav ja arvestab regionaalseid looduslikke tingimusi ja Võsu kui suure populaarsusega suvituskoha vajadusi ning mis kindlustaks ka kohalikele kaluritele paremate püügi võimaluste loomise.

Võsu puhkemajandusliku väärtuse taastamise all on valla arengukavas välja toodud paadi- ja jahisadama rajamine. Vastavalt piirkonna kalanduse tegevusgrupi hinnangule on neli sadamat piirkonnas saanud ulatuslikult toetuseid, sh Võsu sadam. Võsul ehitustööd veel käivad, aga hetkel piirab ehitustegevust vee-erikasutusloa puudumine, mis on tingitud kala kudumise ajast. Perioodi lõpuks peaks ehitustööd valmis olema. Piirkonnas on kindlasti võimalik osutada täiendavaid teenuseid turistidele.

Võsu sadama edasi arendamine oleks reaalselt teostatav, kui osutatavate teenuste eest hakatakse küsima ka sadamatasusid ning leitakse sadama arendamiseks piisavalt finantsvahendeid. Selleks tuleb sadam viia vastavusse Sadamaseaduses kehtestatud nõuetega.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid on Võsu sadam seni saanud ulatuslikult investeeringuteks infrastruktuuri.

Vergi

1. Hetkeolukord

Sadam asub Vergi külas Vihula vallas. Sadam kuulub ärihingule Kroonikeskus OÜ, mis on ka sadama pidaja. Sadam on praegu registreerimata, kuid see kavatakse registreerida rannapiügi- ja jahisadamana. Sadamaregistri andmetel on Vergi sadam registreeritud ning sadamat külastava aluse maksimaalne pikkus on 23,9 m, laius 7 m ja süvis 3 m. Sadamaregistri andmetel on sadamasse sissesõidu veetee väikseim laius 7,5 m ja sügavus 3 m. Sadamas on võimalik poi või ka poordiga sildumine, sildumiskohtade arv on 20. Piirkonna kalanduse tegevusgrupi hinnangul on sadamas kutselise kalapüügi loa omanikke kuus, neist üks on OÜ ja viis FIE-t. Püügiloale kantud kalurite arv on seitse. Kalalaeva püügiluba omavaid ettevõtteid ei ole. Harrastuskalurite kohta tegevusgrupil info puudub.

Sadamateenused

Sadamateenuste hulka kuuluvad sildumise abistamine, aluste hoiustamine suvel ja talvel, elektrivarustus kail, tualeti kasutamine, pesemisvõimalus (dušši ja sauna kasutamine), slipi kasutamine, sideteenused (ka WiFi). Sadam võtab vastu jäätmeid ja prügi, sadam pakub kogu sadamaala valgustamist ning esmaabivahendeid, muud sadama poolt osutatavad teenused on ujumispai vahetus läheduses, jalgrattalaenutus, puhkeala, parkimisplats, kraana olemasolu või selle tellimise võimalus, söögikoht ja laste mänguväljak.

Sadamatasud

Sadama pidaja poolt edastatud vastuste kohaselt sadamatasusid kehtestatud ei ole. Sadama kodulehel (www.vergiport.eu) andmetel on sadamatasud alljärgnevad.

Tabel 70 Sadamatasud Vergi sadamas

Ujuvvahendite hoiustamine:	
Sadama territooriumil (aluse laius x aluse pikkus)	2 € / kuu
Ellinguhoones (aluse laius x aluse pikkus)	4 € / kuu
Slipi kasutamine, kord	5 €
Mullivann, tund	38 €
Telkimine, päev (sisaldab wc ja dušši kasutamist)	3 € / inimene

Sadamasse ligipääs

Sadamasse toob asfaltbetoonkattega tee, meritsi vajab ligipääsutee kordussüvendust ca 10 aastase intervalliga.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Sadamas on olemas 1997. aastal ehitatud puidust rahuldavas seisukorras sadamahoone, milles asuvad dušširuumid, saun, wc ning ametiruumid. Sadamahoone on kasutusloaga. Sadamas on ka ladu ning navigatsioonimärgistusega varustatud lainemurdja. Sadamas on kaks parklat ja selle juurde kuulub ka tee. Sadamas töötavad veevarustuse-, elektri-, kanalisatsiooni-, side- ja küttesüsteemid.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Ankeedis esitatud andmed ei näita vastavate investeeringute olemasolu.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) ja EAS-i kodulehel (www.eas.ee) avaldatud andmebaaside järgi ei ole Vergi sadam perioodil 2007-2013 toetuseid saanud.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam ei paku tasulisi sadamateenuseid, siis vastavalt Sadamaseadusele ei pea olema täidetud veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõuded.

Ankeedis kajastuvad andmed ei näita, kas sadamal on olemas arenguplaan. Juhul kui sadamat kavatakse arendada, siis selleks on vajalik Ehitusseadusele vastava tööprojekti olemasolu.

3. Investeeringuvajadused

Investeeringuvajadus ei ole määratletud

Meie hinnangul on sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud alljärgnevad.

Tabel 71 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud ¹⁴² Vergi sadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	160 000
Keskkonnakaitse nõuded	18 000

4. Arenguplaanid

Edasisi plaane sadam ei avaldanud.

Sadama arenguplaane toetaksid alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Vihula vald on tuntud oma erinevate aktiivse puhkuse veetmise võimaluste poolest. Muuhulgas on võimalik läbida matka- ja jalgrattaradasid, loodus- ja kultuuriloolisi radasid ja kopraradasid. Samuti on võimalik külastada ratsatalu, ökotalu, mängumaad ning mängida mini-golfi. Vallas asuvad ka tuntud Palmse, Sagadi ning Vihula mõis. Samuti asub vallas ka rohkem kui 20 erinevat majutusasutust ning võimalik on ööbida turismitaludes, puhkemajades, külalistemajades kui ka näiteks mõisa hotellides.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Arenguplaan sadamal puudub. Vergi sadam defineerib end ilmselt jahisadamana ja kalasadamana tal hetkel ilmselt perspektiiv puudub. Maakonna arengukavas Vergi sadamat eraldi ei mainita.

Vihula valla arengukava¹⁴³ märgib, et Vihula vallas asuvad väikesadamad on Vergi, Vainupea ja Eisma. Väikesadamate funktsioon piirdub peamiselt turismi ja kohalike kalurite tegevusega. Valla ulatusliku rannaala tõttu on probleemiks ka väikesadamate vähesus. Kaasaegsed merelepääsu võimalused on kasinad: olemas kunagi konkurentsivõimeline, aga tänaseks ainult hooajaliselt töötav Vergi jahisadam, väikesadam Käämus ja Euroopa Kalandusfondi abiga ehitatud Eisma sadam. Väikesadamade arenguprobleemide põhjusteks võivad olla nii Eesti elanike suhteliselt madal maksujõud ja väikelaevanduse madal arengutase kui ka Eesti võimaluste vähenemine atraktiivsuse või vähenemine reklaam Läänemeremaade väikelaevaomanike seas.

Vihula valla arengukava toob arenguvisiona välja väikesadamade kohapealt järgmist: Vihula vald on aastaks 2025 kaasaegse taristuga, aastaringselt töökohti pakkuva ettevõtlusega, väljaarendatud väikesadamatega ning kõigi piirkondade elanike vajadusi rahuldava ühistranspordikorraldusega tasakaalustatud arenguga omavalitsus.

Valla heaolu tõstvate tegevuste all on esile toodud valla kättesaadavuse suurendamine merelt. Siia alla kuulub täiendavate paadisadamade rajamine ja olemasolevate edasiarendamine, samuti avaliku juurdepääsu tagamine avalikus kasutuses olevatele rannaladele ja sildumiskohtadele võimaldab suurendada valla atraktiivsust meritsi liikujate sihtkohana, mis omakorda mõjub soodsalt kohaliku teenindussfääri arengule.

Jätkusuutliku arendustegevusstrateegiliste eesmärkide alla kuuluvad valla arengukavas ka arenenud väikesadamad või projektid, mis konkreetsemalt käsitlevad järgmist:

¹⁴² Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

¹⁴³ Vihula valla arengukava aastani 2025, (2012)

- Rahvusvahelistes projektides algatamine ja osalemine sadamate arendamiseks – rahvusvahelistesse kettidesse-organisatsioonidesse lülitamiseks;
- Käsnu väikesadama rajamine;
- Käsnu muuli renoveerimine;
- Võsu väikesadama rajamine;
- Vainupea sadama väljaarendamine;
- väikesadama ja/või lautrikoha väljaarendamine Eismal ja Karepal.

Looduslikud tingimused

Vergi sadama asukoht on tugevate tuulte suhtes soodne. Sadama suu on avatud lõunasuunas. Samas lõunast puhuvate tuulte korral on laine arenemiseks vajalik jooksupikkus ainult 1 km, mistõttu ka sellelt suunalt ei saa areneda arvestamist vääritav lainetus. Põhimõtteliselt saab väita, et sadam on lainetuse eest täielikult kaitstud. Kuna sadama ankeedis on toodud, et kordussüvendused on vajalikud 10 aasta tagant, ei ole sadama alal ilmselt probleeme ka hoovuste ja setetega. Kaardi järgi võiks hinnata, et lainetusest tekkiv hoovus ja sellega kaasa liikuv liiv ei keera ümber muuli lõunasse laevateele, vaid liigub pigem ida suunas sügavamasse merealasse. Sadam pakub häid sildumisvõimalusi NW, N ja NE tormide korral.

Kuna sadam asub Natura 2000 alal, siis eeldab igasugune sadama arendus keskkonnamõjude ja Natura ala hindamist, mis sõltub suurel määral Natura ala valitseja otsusest. Sellest tulenevalt on sadama arendusplaane tehes mõistlik arvestada täiendava aja ja rahalise kuluga. Meie hinnangul on sadama edasine arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt mõistlik ja võimalik.

Hinnang

Kuna meile ei ole teada Vergi sadama arenguplaanid, siis ei saa me ka anda hinnangut, kas sadama pidaja edasised plaanid on kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega. Küll aga on Vergi sadama edasi arendamine piirkonna arengudokumentides kajastatud.

Sadam on huvitatud arendamisest. Sadam on küll lagunenu, aga üsna palju on ka alles. Sadam on võimalik korda teha sinna ulatuslikult investeerides, nii hoonetesse kui rajatistesse. Sadamahoone on olemas, söögikoht ja majutusvõimalus, mis asuvad väikese poolsaare tipus. Kui piirkonnas on piisavalt kalureid, kes sadamat kasutaksid, siis oleks otstarbekas ka sadamat kalasadamana edasi arendada, vastasel juhul võiks Vergi olla atraktiivne turismipaik.

Vergi sadama edasi arendamine oleks reaalselt teostatav, kui osutatavate teenuste eest hakatakse küsima ka sadamatasusid ning leitakse sadama arendamiseks piisavalt finantsvahendeid. Selleks tuleb sadam viia vastavusse Sadamaseaduses kehtestatud nõuetega.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid ei ole Vergi sadam seni saanud.

Küsimustikule mitte vastanud Virumaa kalanduspiirkonna sadamad

Sadam	Valimisse kaasamise põhjus	Tegevusgrupi ja Maavalitsuste kommentaarid
Karepa	Virumaa kalanduspiirkonna arengustrateegias 2009 – 2020. Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam	Olemas selged arendusplaanid ja vajaks oluliselt lisainvesteeringuid.
Kunda	Virumaa kalanduspiirkonna arengustrateegias 2009 – 2020. Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam	Peamiselt siiski kaubasadamana tegutsev. On olnud plaanis arendada välja ka jahisadam ja reisiterminal. Kalasadamana perspektiivi ei näe.
Altja	2012. a lossimiskoguste järgi lisatud	Lautrikoht, mida maakonnatasandil ei käsitleta.
Lobineem	2012. a lossimiskoguste järgi lisatud	Lautrikoht, mida maakonnatasandil ei käsitleta.
Purtse	2012. a lossimiskoguste järgi lisatud	Valla arengudokumendis kajastatud, et Purtse jõe suudmes oleva väikesadama vastu ehitada jahisadam.
Sillamäe	2012. a lossimiskoguste järgi lisatud	Maakonna arengukavas kajastatud kui oluline kaubadam, ja võimalik jahisadam.

Kokkuvõte Virumaa kalanduspiirkonna sadamatest

Virumaa kalanduspiirkonnas vastasid küsimustikule kaheksa sadamat, millest viis asuvad Vihula vallas. Vastanud sadamad on suhteliselt erinevas olukorras, erinevate tulevikuplaanide ning omandisuhetega.

Selle tulemusel on sadamate jaotus suhteliselt ebaühtlane. Arvestades seda, et Mahu sadam on hetkel praktiliselt kasutuskõlbmatu, puuduvad Eisma ja Toila vahel praktiliselt kalasadamad. Kalanduspiirkonnas peaks panema rõhku piirkonna ühtlase sadamatevõrgustiku loomisele. Eesti põhjarannik on looduslikult avatud põhjakaarte tuultele. Samas ei ole tuultele avatus olnud sadamates kunagi tegevust pärssiv tegur. Analüüs näitab, et sadamad on probleemi lahendanud lainemurdjate rajamisega.

Kuna praktiliselt kõik sadamad asuvad kas Natura 2000 alal või selle vahetus läheduses on igasuguse edasise arenduse läbiviimiseks vajalik keskkonnamõjude hindamine (KMH). Vihula valla sadamad asuvad kõik Lahemaa rahvusparki alal, mis muudab nende arendamise keskkonna seisukohalt keerukamaks. Lähtudes mõistlikkuse põhimõttest on sadama arenduste kavandamisel otstarbekas kõikide mõjude koos hindamine. See jätab sadama arendajale võimaluse kavandatud tegevusi ellu viia vastavalt võimalustele. Lisaks on KMH ühekordne läbiviimine majanduslikult soodsam. Sadamad, mille kavandatud tegevuste hulka kuulub kalatoodete jahutamine või jää tootmine, peavad vastavalt Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrusele 1272/2008/EÜ arvestama, et antud tegevus on kõrgendatud keskkonnariskiga.

Paljude sadamate puhul on problemaatiline kordusüvenduste tihedus. Selline tegevus oma olemuselt ei ole jätkusuutlik. Süvendamine on sadamaehituse üks kõige finantsmahukam osa ja sellest pea poole moodustab süvendustehnika transport. Seega moodus, kuidas sadamakulusid kokku hoida, on süvendamise intervalli vähendada. Seda saab teha kaasates erialateadlaste kogemusi.

Maakonnaplaneeringu teemaplaneeringus ja arengudokumentides kalasadamate terminid eraldi ei kasutata. Vaatluse all on pigem väikesadamad ja selles leiavad kajastamist kõik küsimustikule vastanud sadamad, va Altja ja Lobineem. Eeldatakse, et sadamad on multifunktsionaalsed ja ka kohalikud kalurid on kindlasti sadamataristu kasutajad. Hetkel kasutavad põhjaranniku sadamaid peamiselt kutselised kalurid, suuri kalandusettevõtteid, mis omaksid laevastikku, enam ei ole. Samuti ei ole piirkonnas enam traalilaevastikku.

Maakonna tasandil ei ole väikesadamatena käsitletud Altjat ja Lobineeme, sest need asukohad ei ole prioriteetsed. Maakonna tasandil vaadeldakse neid väikesadamaid, kus nähakse sadama taristu olemasolu ja selle arendamise plaani.

Lääne-Virumaal nähakse sadama multifunktsionaalseks arenemist väga olulisena. Lahemaa rannikul on üpris palju toimivaid ja hästi populaarseid turismiatraktsioone, mis on sadama tagamaa.

Kolm sadamat kaheksast küsimustikule vastanud Virumaa sadamast ei ole perioodil 2007-2013 toetuseid saanud. Kõige rohkem on toetuseid saanud Eisma sadam, ca 443 523 €. Samuti on 2008. aastal Virumaa Rannakalurite Ühing saanud toetust Euroopa Kalandusfondist meetme 4.1. "Kalanduspiirkondade säästev areng" raames summas 161 661 eurot.

Meie hinnangul on küsimustikule vastanud sadamatest Eisma, Käsmu, Mahu ja Vösu sadamad ja nendes planeeritavad arendused piirkonna sadamate võrgustiku seisukohalt olulised.

Võrtsjärve kalanduspiirkond

Maakondlikud arengukavad

Võrtsjärve piirkond jääb kolme maakonna territooriumile: Tartu, Valga ja Viljandi maakonda, mistõttu annab alljärgnevalt ülevaate nende maakondade arengukavadest.

Tartumaa arengukavad

Tartumaa arengustrateegia kohaselt on üheks tegevuseks, millega soovitakse maakonnas soovitud arengutasemele jõuda, piirkonna väikesadamate võrgustiku väljaehitamine – Mehikoorma, Reku, Luunja, Haaslava; maaettevõtluse tugivõrgustiku arendamine ja Euroopa Kalandusfondi kaasamine ning Kallaste kalavarude taastamiseks inkubaatori rajamine.

Tartumaal on neli töötavat sadamat: Kallaste, Kolkja, Piirissaare ja Tartu. Vallasadamatena on registreeritud Laaksaare ja Piirissaare. Mehikoormas on üks kaluripaate peatusbaas. Emajõe suue Praaga lähistel ja nn Eesti väravad (Piirissaare ja Uhtnina vaheline veeala Peipsi järves) peaksid olema kasutada kõigile Peipsil seilavatele alustele.

Maakonnaplaneeringuga planeeritakse Tartumaal:

- Rahvusvahelise sadamana (tolli- ja passikontrolliga) kasutada Tartu linnasadamat, mis teenindaks eelkõige Tartu-Pihkva liini.
- Kujundada normdokumentidele vastavateks sadamateks Peipsi ääres paiknevad Kallaste ja Kolkja reisisadamad, Mehikoorma ja Piirissaare sadamad ning Tartu linnasadam.
- Muud praegused ujuv vahendite hoidmiskohad (nn paadisadamad) kujundatakse nõuetekohasteks lauriteks.
- Seoses projekti „Emajõe Jõeriik“ käivitumisega korrastatakse olemasolevad randumiskohad ning rajatakse atraktiivsematesse kohtadesse uued.

Tartumaa on siseveekogude poolest rikas ja asub suure kalamajanduslikult tähtsa veekogu – Peipsi-Pihkva järve ja Võrtsjärve vahel. Eesti siseveekogude 40 kalaliigist on Tartumaa veekogudest püütud 35. Uute efektiivsemate kalapüüjate kasutuselevõtt ja intensiivsem püük on põhjustanud kalavarude järsu vähenemise ning väljapüügi kahanemise. Kala ümbertöötluste võttes on Tartus, Kallastel ja Kolkjas, kuid maakonna kalaressurss ei võimalda kalatööstust oluliselt arendada.

Valgamaa arengukavad

Võrtsjärve kalanduspiirkonda puudutavad arengukavad puuduvad Valga maakonnas.

Valgamaa kohalike omavalitsuste olulisemate arendus- ja investeerimisprojektidena aastani 2014¹⁴⁴ on esitatud „Pikasilla puhkeala – Võrtsjärve lõunavärv“ (puhkekoht, veeturismi väljaehitamine).

Viljandimaa arengukavad

Viljandimaal Võrtsjärve kalandussadamaid puudutavad arengukavad puuduvad.

¹⁴⁴ Valgamaa kohalike omavalitsuste olulisemad arendus- ja investeerimisprojektid aastani 2014 (2013) - <http://valga.maavalitsus.ee/arengukavad>

Võrtsjärve kalanduspiirkonna strateegia

Võrtsjärve kalanduspiirkonna strateegia¹⁴⁵ näeb ette kalandusettevõtjate, organisatsioonide ning kohalike omavalitsuste koostöö toetamist ja arendamist.

Strateegia koostamise protsessi raames kujunesid võtmesõnadeks koostöövajadus ning piirkonna organisatsioonide ja ettevõtjate seni kasutamata potentsiaali kasutuselevõtt Võrtsjärve kui kalanduspiirkonna arendamiseks ja tutvustamiseks. Strateegia elluviimise käigus soovib tegevusgrupp koostööprojekte ja ühistegevusi igati toetada. Sageli saab vaid ühistöös parimad tulemused kalandusega seotud infrastruktuuri arendamisel, piirkonnas pakutavate teenuste ja toodete kvaliteedi tõstmisel ja nende valiku suurendamisel. Kalanduspiirkonna eesmärk on muuta Võrtsjärve piirkond atraktiivseks elu- ja tegevuspiirkonnaks nii tänastele kui ka uutele elanikele, ettevõtjatele ning kindlasti ka meeldivaks puhkamiskeskkonnaks meie külastajatele.

Arendatavate tegevussuundadena on välja toodud järgmised:

- Kala või vesiviljelustoodete töötlemine ja otseturustamine;
- Kalandusega seotud turismi arendamine ja rannakülade taaselustamine;
- Tegevuste mitmekesistamine;
- Koolitustegevused;
- Kalasadamate ja lossimiskohade uuendamine.

Lisaks käsitleb strateegia tegevussuundi, mis on piirkonna kalanduse arengu jaoks väga olulised, kuid mille elluviimiseks ja rahastamiseks kavandatakse vahendeid teistest programmidest ning ettevõtete, organisatsioonide ja kohalike omavalitsuste omavahenditest.

Võrtsjärve kalanduspiirkond ei plaaninud kalasadamate ja lossimiskohtade uuendamisega seotud süvendustöid toetada. Vastavalt Võrtsjärve kalanduspiirkonnale on lisanduvad tegevussuunad:

- Angerjamajandus;
- Randumiskohtade setetest puhastamine.

Uues kalanduspiirkonna strateegias saab kajastatud olema piirkond Suur-Emajõe kuni Tartuni.

Küsimustikule vastanud Võrtsjärve kalanduspiirkonnas sadamad

Valma

1. Hetkeolukord

Valma sadam asub Valma külas Viljandi vallas. Eraomandis olev Valma sadam kuulub kuuetele omanikule, kes on ka sadama pidajateks. Sadam on sisevete sadam, kuid ei kavatse seda registreerida. Sadamaala suuruse ja muude sadamat iseloomustavate andmete kohta andmeid esitatud ei ole. Kutselise kalapüügi tegelevate ettevõtete arv on sadamas 10, püügiloale kantud kalurite arv on 30.

Sadamateenused

Sadamas osutatavad teenused on: sildumise teenuse osutamine, aluste lossimine ja lastimine, reisijate alusele mineku ja aluselt tuleku korraldamine, kalandustoodete esmakokkuost, veega varustamine, aluste hoiustamine suvel ja talvel, aluste veeskamine- ja väljatõstmine.

Sadamatasud

Sadamatasusid ei koguta.

¹⁴⁵ Võrtsjärve kalanduspiirkonna strateegia 2009-2013, (2009)

Sadamasse ligipääs

Sadamasse toob asfaltbetoonkattega maantee. Sadamasse sisse viib 20 m laiune veetee, sügavusega 2 m. Kordussüvendused on vajalikud 2-3 aastase intervalliga.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Sadamas on rahuldavas seisukorras tuhaplokkidest sadamahoone. Olemas on ka heas seisukorras Telfer¹⁴⁶. Tehnosüsteemidest on olemas elektri-, veevarustuse- ja kanalisatsioonisüsteemid, millest kaks viimast on ehitatud 2012. aastal, elektrivõrgu ehitamise aeg ei ole teada. Kõik tehnosüsteemid on heas korras. Jahutuskamber-külmladu on kasutuskõlbmatu. Lisaks eelnevale on sadamas veel heas korras lossimistõstuk. Kasutusload puuduvad ja sadama pidajad ei ole väljendanud soovi investeeringute saamiseks.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Viimase kolme aasta jooksul ehitati vee- ja kanalisatsioonisüsteem.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) ja EAS-i kodulehel (www.eas.ee) avaldatud andmebaaside järgi ei ole Valma sadam perioodil 2007-2013 toetuseid saanud.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam ei paku tasulisi sadamateenuseid ega ole ka registreeritud Sadamaregistris, siis vastavalt Sadamaseadusele ei pea olema täidetud veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõuded.

Esitatud vastustest ei ole aru saada, millisel määral sadama rajatised vastavad Ehituseseadusega kehtestatud nõuetele. On vajalik teha analüüs olemasolevate renoveerimist mitte vajavate objektide suhtes, et taotleda kasutusloa välja andmist.

3. Investeeringuvajadused

Planeeritud investeeringud vastustes ei kajastu. Maavalitsuse hinnangul vajab sadam süvendamist. Kalanduse tegevusgrupi hinnangul peaks rajama muulid, et kaitsta sadamat setete eest.

Meie hinnangul on sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud alljärgnevad.

Tabel 72 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud ¹⁴⁷ Valma sadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	280 000
Keskkonnakaitse nõuded	17 000

4. Arenguplaanid

Sadamal arenguplaan puudub. Ehkki sadam täiendavaid teenuseid tulevikus lisada ei soovi, on sadama arengupotentsiaalina välja toodud kala kvaliteedi parandamine lisaks sadamakoha visuaalsele kujundamisele. Kalanduse tegevusgrupilt saadud info kohaselt valmib sadama arengukava jaanuaris 2015. Praegu on sadam kalurite eraomandis ja kasutusel kala maaletoomiseks. Sadamas on kümme suure kalapaadi kohta ja sadama vastuvõtuvõime on sisuliselt ammendatud. Praeguse seisuga ei ole Valma kalasadama baasil võimalik oluliselt uusi sadamateenuseid osutada. Seda nii sadama väiksuse kui ka sanitaarse seisundi tõttu (suviti kuumade ilmadega levib sadama piirkonnas roiskuva kala hais).

Peamise takistusena sadamakoha arendamisel nähakse finantsvahendite puudumist. Koostööpartnereid sadama arendamisel puuduvad.

Sadama arenguplaane toetaksid alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

¹⁴⁶ Telfer - üherööpmelisel rippteel liikuv elektritali lasti tõstmiseks ja teisaldamiseks *Konteinerid tõstetakse autodele telferiga*.

¹⁴⁷ Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Viljandi vallas on palju erinevaid aktiivse puhkuse veetmise võimalusi. Teiste hulgas on külastamiseks avatud Viljandi Lumepark, Valma Puhkelaagri Seikluspark, erinevad matkarajad jpm.

Vaatamisväärsustest on tuntumad Viljandi lossipark, Viiralti tamm, Viljandi rippsild, Viljandi trepimägi, Johann Köleri monument, Carl Robert Jakobsoni monument, kindral Johann Laidoneri ratsamonument jpm. Majutusvõimalusi on vallas palju ning asutused varieeruvad kodumajutusest ja külalistemajast hotellide ja villani. Võrtsjärve sadamad pakuvad võimalusi ka mitmekesise veespordi harrastamiseks.

Tänu mitmetele ettevõtjatele on puhkesadamate olukord viimasel ajal paranenud ja Valma küla suudab vastu võtta ka külalispäate (veeturiste). Samuti on puhastatud roost ja võsast Valma külakeskuse Võrtsjärvega piirnev rannaala. See on avanud maalilised vaated järvele ning taas saab ka järves supelda. Valmasse on võimalik hea tahtmise korral ja Viljandi valla toel rajada ka suhteliselt heal tasemel supelranna (pidev hooldamine ja roost puhastamine, kivide kokkulükkamine, liiva täiendav pealevedu, riietuskabiinide ja WC-de ehitamine, vetelpääste, veemöödupost jne). Vajadus supelranna järele on olemas ja tõenäoliselt on selle rajamine aja ja raha küsimus.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strategiast

Piirkonna arengudokumendid

Hetkel kehtivas maakonna arengukavas Valma sadamat eraldi ei mainita. Küll aga on koostamisel uus arengukava, kus saab kindlasti kajastatud ka Valma sadama arendamine. Seekord on ka maakonna tegevuskavas kajastatud mõlemad küsimustikule vastanud Võrtsjärve sadamad, nii Valma kui ka Oiu. Kehtivates üldplaneeringutes on sadamad kajastatud tootmismäärana. Kohalik vald on algatanud ka Valma sadamaala detailplaneeringu.

Vastavalt kehtivale Viiratsi valla arengukavale¹⁴⁸ on Võrtsjärve piirkonnas heal järjel kalandus, mida häirib perioodiliselt esinev erakordselt madal veeseis. Kalandusega tegeletakse kõige aktiivsemalt Valma külas, mis asub vahetult Võrtsjärve ääres. Valma sadam on üks Võrtsjärve suuremaid, vajalikul määral süvendatud, vajalike rajatiste ja teenindushoonetega ning seda kasutatakse peamiselt kalasadamana. Levinumateks kalaliikideks on latikas, ahven, haug, koha ja angerjas. Valma küla sadamast saab teha ka huvi- ja kalaretki järvele.

Valla arengukavas on 2018. aastaks eesmärgina seatud, et Viiratsi vallas on loodud soodsad tingimused ettevõtluse arenguks, mille tulemusena on suurenenud valla elanike tööhõive. Antud eesmärgi saavutamiseks on tegevustena määratletud Valma rannapromenaadi, üldkasutatava puhkesadama ja ujumiskoha rajamine.

Endine Viiratsi vald on liitunud nüüdseks nelja vallaga ja tekkinud on Viljandi vald, mille põhiliseks arenguküsimuseks on töökohtade loomine. Koostamisel on Viljandi valla arengukava 2015-2024, mis esitatakse volikogule kinnitamiseks oktoobris 2014. Viljandi valla arengukava 2015-2024 tegevuskava projektis on välja toodud järgmist:

- nõustamine ja kaasabi Valma kalasadama väljaehitamiseks ja sadamahoone rekonstrueerimiseks sh muuli betoneerimiseks;
- Valma kaldaala detailplaneeringu teostamine (algatatud), riigilt 6,1 ha riigi maa taotlemine (volikogu otsus olemas) puhkeala väljaarendamiseks, promenaadi rajamiseks ja Võrtsjärve kaldaala korrastamiseks;

Looduslikud tingimused

Sadam on antud kohas eksisteerinud juba kaua ja seetõttu on siin looduslikud tingimused sadama töö jätkamiseks olemas. Võrtsjärve piirkonda häirib igipõline perioodiliselt esinev erakordselt madal veeseis, mis kõigub kuni 3 m. Madala veeseisuga on probleeme olnud juba aastaid. Madalvee perioodidel katkeb mitmetes paadikanalites ühendus järvega ning kalurid on sunnitud oma paadid jätma reidile ankrusse.

¹⁴⁸ Viiratsi valla arengukava 2011-2018, (2012)

Järve looduslik seisund ajab kanalid ruutu täis, nende taaskasutusele võtuks tuleb paadikanaleid aeg-ajalt ekskavaatoritega süvendada. Seega Võrtsjärve looduslikud olud on läbi aegade mänginud paadisadamate puhul väga tähtsat rolli.

Peamine püük toimub kevadel ja sügisel. Kalavarudega probleeme ei ole.

Kuna sadam asub Natura 2000 alal, siis eeldab igasugune sadama arendus keskkonnamõjude ja Natura ala hindamist, mis sõltub suurel määral Natura ala valitseja otsusest. Sellest tulenevalt on sadama arendusplaane tehes mõistlik arvestada täiendava aja ja rahalise kuluga. Meie hinnangul on sadama edasine arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt võimalik.

Hinnang

Kuna meile ei ole teada Valma sadama arenguplaanid, siis ei saa me ka anda hinnangut, kas sadama pidaja edasised plaanid on kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega. Küll aga on Valma sadama edasi arendamine piirkonna arengudokumentides kajastatud.

Maavalitsuse hinnangul on seni olnud sadama arendamise peamiseks takistuseks sadama omanikevahelised erimeelsused. Valma sadamat peetakse piirkonnas kõige potentsiaalsemaks ja tähtsamaks kohaks. Seal asus ka endine kalamajand. Ollakse arvamusel, et elu peaks käima Valma sadama ümber. Kohalikud elanikud toetavad sadama arendamist väga, piirkonnas on väga tugev külakogukond. Nüüdseks on lootust, et kohaliku Vallavalitsuse initsiatiivil ka omanikud erimeelsused lahendavad ja asuvad sadamat üheskoos arendama.

Maavalitsusest anti teada, et kuna sadam asub looduskaitse alal, siis on kõik sadama arenguplaanid Keskkonnaministeeriumiga kooskõlastatud, mistõttu keskkonna küsimuste osas sadama arendamisele vastuväiteid ei ole. Lisaks sadama arendamisele on maakonna arengukavas kajastatud ka turismi arendamine. Valma sadama arendamine annaks hoogu juurde ettevõtlusele piirkonnas.

Kalanduse tegevusgrupi hinnangul tegutsevad Valmas ligikaudu pool kogu Võrtsjärve kalurkonnast. Piirkond on aktiivselt arenemas, loodud on uusi puhkekohti, elanikud on soetanud uusi aluseid. Hetkel ei saa Valma sadamas uusi teenuseid pakkuda, sest sadam on väike ja sanitaarolukord halb. Kõigepealt tuleks investeerida sadama nõuetele vastavusse viimiseks. Tegevusgrupi hinnangul peaks kalasadamat arendama koos puhkesadamaga, eraldiseisvalt nad efektiivselt ei tegutseks. Plaan on kogu Valma kaldaala korrastada, veekogu saneerida ja reguleerida veetaseme kõikumist.

Valmas võiks olla lisaks kalasadamale ka turismi arendamine. Turiste saaks kaasata nii kala lossimisprotseduuri, näidata aluste randumiskohti ja purjekaid. Mitmete tegevustega on võimalik muuta piirkonda sõltumata aastaajast atraktiivsemaks, sest piirkonda on tekkinud mitmed turismiobjektid, kuhu on ulatuslikult investeeritud. Sadama edasine arendamine annab kindlasti hoogu juurde nii olemasolevatele turismiettevõtetele kui loob ka juurde täiendavaid töökohti. Ka vald on asunud sadama ümbruskonda korrastama, rajatakse kõnniteed ja ühendusteel. Sadamas võiks müüa värsket ja suitsutatud kala ning arendada juurde teisi kalandusega seotud teenuseid.

Valma sadama edasi arendamine oleks reaalselt teostatav, kui osutatavate teenuste eest hakatakse küsima ka sadamatasusid ning leitakse sadama arendamiseks piisavalt finantsvahendeid. Selleks tuleb sadam viia vastavusse Sadamaseaduses kehtestatud nõuetega.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid ei ole Valma sadam seni saanud.

Oiu

1. Hetkeolukord

Oiu sadam asub Oiu külas, Kolga-Jaani vallas, Viljandimaal. Oiu sadama kinnistu kuulub eraisikutele ning sadama pidajaks on MTÜ Oiu Arendus. Lepingute alusel kasutavad sadamat peale sadama pidaja ka MTÜ Oiu Jahtklubi ja OÜ Oiu Sadam. Ala on avalikult kasutatav ja omavalitsusega on sõlmitud vastav leping. Sadama omaniku ja sadama pidaja omavahelised suhted on reguleeritud rendilepinguga, mille

kehtivusaeg on 15.aastat. Sadam on registreeritud ning selle tüübiks on sisevete sadam. Sadamaala suuruseks on 10 000 m² ning akvatooriumi suuruseks 6 000 m². Oiu sadam võtab vastu aluseid, mille maksimaalseks pikkuseks on 24 m, laiuseks 8 m ja süviseks 1 m. Sildumiskohti on selles sadamas 30 ning külaliskohtade arv on neli. Seejuures peetakse sildumiskohtade arvu ebapiisavaks. Kinnituse viise on kolm: poordiga, ankrukaiga ja ujuvkaiga. Kutselise kalapüügi tegelejate arv on sadamas kaks, püügiloale kantud kalurite arv on viis ja harrastuskalurite arv on hinnanguliselt 3 000.

Sadamateenused

Sadamas osutatakse järgmisi teenuseid: veesõiduki sildumise võimaldamine, veega varustamine, seadmete hoiustamine, paatide hoiustamine talvel ja suvel, paadirent, paadi lisavarustuse rent, kütuse ja määrdeainetega varustamine (tankla sadamas või kütuse toomine sadamasse), veesõiduki ühendamine side-, energia- ja muude kaldasüsteemidega, elekter ja joogivesi kail, tualetid ja pesemisvõimalus (dušš või saun), Wifi ja side, slipp, kaitse lainetuse ja tuulte eest, kontaktnumber 24h, infotahvel vajalike andmetega, septiktanki tühjendamise võimalus, sadamaala ja kaide valgustus, esmaabivahendid, muud sadama poolt osutatavad teenused: ujumiskoht, puhkeala, majutus ja toitlustamine.

Sadamatasud

- Sildumis/kaitasu paatidele kuni 10 m
- Sildumis/kaitasu paatidele 11-20 m
- Sildumis/kaitasu paatidele 21 m-
- Paadihoidmistasu (hooajal)
- Paadihoidmistasu (hooajaväliselt)
- Kalapaadi vettetõstmise tasu
- Vee kasutamise tasu
- Sadama elektri kasutamise tasu
- Reovee vastuvõtmise tasu
- Prügi vastuvõtmise tasu

Sadamasse ligipääs

Sadamasse ligipääs veeteed pidi vajab kordussüvendust iga 2-3 aasta tagant ning selle pikkuseks on 300 m, laiuseks 30 m ja sügavuseks 1 m. Maismaal toimub ühendus asfaltbetoonkattega teed mööda.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Sadamas on üks sadamahoone, kuur, garaaž, laohoone, remonditöökoda ja toitlustushoone - need kõik hooned on ehitatud enne 1963. aastat ning valmistatud kas puidust või kivist. Kuna hoonete kasutuskõlblikkus on rahuldav, siis on plaanis objektid renoveerida. Renoveerimise hinnanguline maksumus võiks olla 300 000 eurot. Lisaks on kõigil hoonetel olemas kasutusload. Oluliselt uuemad on Oiu sadamas paiknevad rajatised, mis valmisid 2011. aastal ning on kruusakattega. Nendeks on üks kai ja tankla ning kaks parkimisplatsi – kõigi nende rajatiste kasutuskõlblikkus on hea, mistõttu pole hetkel planeeritud nendesse objektidesse investeerida. Tehnovõrkudest on sadamas olemas elektrisüsteem, veesüsteem, kanalisatsioonisüsteem ja sidesüsteem. Mingeid põhiseadmeid sadamas ei ole. Sarnaselt rajatistele on ka tehnovõrgud ehitatud 2011. aastal ning nende kasutuskõlblikkus on hea. Siiski on planeeritud tehnovõrke 60 000 euro väärtuses renoveerida ning ka selleks on kasutusluba olemas.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Viimase kolme aasta jooksul on arendatud sadama infrastruktuuri, ehitatud sadamahoonet ja paaditanklat. Nende investeeringute kogumaksumus oli 600 000 eurot ning selleks kasutati omavahendeid, laenu ja toetusi. Praeguseks hetkeks on need investeeringud lõpetatud.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) avaldatud andmebaasi järgi on Oiu sadama pidajale MTÜ-le Oiu Arendus määratud järgmised toetused:

- 2010. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” viiendas taotlusvoorus Oiu sadama puhkemaja rekonstrueerimiseks 48 252 €.
- 2012. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” teises taotlusvoorus purjepaadi ja masti soetamiseks summas 4 760 €.

Lisaks on EAS-i andmebaasi järgi MTÜ Oiu Arendus saanud järgmiseid toetuseid:

- 2010. aastal EAS-st Väikesadamate toetuse raames Võrtsjärve-äärsete külastusvõimaluste mitmekesistamiseks läbi Oiu väikesadama koormustaluvuse tõstmise ja atraktiivsemaks muutmiseks summas 184 976,29 €.

Lisaks on PRIA andmebaasi järgi teisele Oiu sadama pidajale MTÜ-le Oiu Jahtklubi määratud järgmised toetused:

- 2011. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” neljandas taotlusvoorus tankla ehitamiseks ja seadmete ostmiseks summas 103 120 €.
- 2012. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” esimeses taotlusvoorus kanuude ja paatide ostmiseks summas 7 350 €.
- 2012. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” kolmandas taotlusvoorus tegevuste mitmekesistamiseks summas 1 059 €.
- 2013. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 “Kalanduspiirkondade säästev areng” teises taotlusvoorus Oiu Sadama viitade ostmiseks summas 2 940 €.

Meie hinnangul on PRIA ja EAS-i andmebaaside alusel perioodil 2007-2013 Oiu sadama toetused kokku 352 457 €.

2. Vastavus nõuetele

Kuna tegemist on registreeritud sadamaga, mis pakub tasuta sadamateenuseid, siis on sadamal veeliikluse ohutuse nõuete täitmise kohustus ning Oiu sadamal on neist täidetud järgmised:

- Sadamal on määratud akvatoorium;
- Sadama pidaja korraldab sissesõidutee, akvatooriumi ja sildumiseks vajalike sadamaehitiste haldamist ja hooldamist;
- Sadamal on ajakohastatud sadama eeskiri;
- Sadamatasude info on huvitatutele kättesaadav.

Teised veeliikluse ohutuse nõuded ei ole täidetud.

Sadama keskkonnakaitse nõuetest pole Oiu sadamal aga ühtegi täidetud ning jätmetest võtavad nad vastu vaid prügi, ehkki sadamatasu võetakse ka reovee vastuvõtmise eest. Seejuures ei toimu akvatooriumil ja sissesõiduteel sügavuste mõõdistamine vastavalt meresõiduohutuse seadusele.

Pöörame tähelepanu asjaolule, et kai ja parkla on kruusakattega. Kalandustoodete mahalaadimis- ja lossimisala peab olema kaetud pinnakattematerjaliga, mis välistab kalandustoodete saastumise pinnasest tuleneda võiva saastega. Sadamakai puudumise korral võib mahalaadimistoiminguid teostada ka puidust paadisilla ääres tingimustel, et kalandustooted ei saa saastatud lendleva liiva ja muu lenduva tolmuga.

3. Investeeringuvajadused

Sadamasse on planeeritud järgmised investeeringuvajadused:

- paadikoja ja remondiruumide renoveerimine ligikaudu 1 000 ruutmeetri ulatuses.
- laohoone, tööstushoone ja remonditöökoja renoveerimine.

Investeering 300 000 eurot kaetakse omavahenditest ning Euroopa Kalandusfondi ja EAS-i toetustest. Mainitud renoveerimine on kooskõlas valla detailplaneeringuga ning selleks on olemas ehitus- või süvendus- ja kaadamistööde projekt.

Meie hinnangul on sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud alljärgnevad.

Tabel 73 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud ¹⁴⁹ Oiu sadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	5 000
Keskkonnakaitse nõuded	40 000

4. Arenguplaanid

Oiu sadamal on olemas oma arengukava või tegevusplaan, kuid see pole avalikult kättesaadav. Sadama arendamine kajastub mitmes teises arengudokumendis: valla arengukavas, maakonna arengukavas, kalanduspiirkonna strateegias ja ala detailplaneeringus.

Lisaks olemasolevatele teenustele on sadamas plaanis järgmised (teenuste loomine või edasiarendamine):

- Veesõiduki sadamasse sisenemise, sadamas seismise ja sadamast lahkumise korraldus;
- Kalandustoodete lossimine;
- Kalandustoodete ladustamine;
- Kalandustoodete külmutusvõimalused;
- Kalandustoodete esmakokkuost;
- Maaletoodud kala kaalumine;
- Kalandustoodete töötlemine;
- Kalandustoodete otseturustamine;
- Paatide vettetõstmine/ väljatõstmine;
- Ohutustulp (viskeliin, pootshaak, päästerõngas, redel);
- Pääste- ja tuletõrjevahendid;
- Sadama navigatsioonimärgistuse tagamine;
- Akvatooriumi ja sissesõidutee sügavusandmete tagamine;
- Külaliskai jahtidele/ väikelaevadele;
- Seiklusturism;
- Paadi hoiustamine talvel;
- Paadi hoiustamine suvel;
- Paadi lukustamise teenus;
- Toitlustuskoht;
- Valveteenus;
- Paadirent;
- Paadi lisavarustuse rent;
- Paadi ja lisavarustuse remont ja hooldus;
- Giidi- ja reisijateenus;
- Majutusteenus;
- Huviringid;
- Muu teenus: Mänguväljak, rattarent, rollerirent, matkarada.

Kolga-Jaani vald on valinud MTÜ Oiu Arenduse Oiu Sadama arenduse „aasta tegijaks“. Nii maakonna kui ka valla tasandil nähakse ettevõtmisel suurt potentsiaali. See aitab kaasa kohalikule arengule nii küla kui ka piirkonna tasemel. Antud hetkel on Oiu sadam ainus registris olev sadam Võrtsjärve ääres, samuti pakuvad nad ainsa tanklana sisevetel tankimisvõimalust.

Koostööpartneritena on välja toodud kohalik omavalitsus ja sadamas tegutsevad organisatsioonid MTÜ Oiu Jahtklubi ning Oiu Sadam.

Sadama arenguplaane toetavad alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

¹⁴⁹ Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Kolga-Jaani turismiobjektidest üks silmapaistvamaid on 14.–15. sajandil ehitatud Kolga-Jaani Johannese kirik. Soolad on ka kohaliku loodusturismi peamine siht ning aktiivse puhkamise osas pakutakse ka Oiu sadama loodusmatku Hansa veeteel. Jõesuu puhkealale on 15 meetrine puust vaatetorn. Samuti asuvad seal maantee-sild, vanast maantee-sillast ehitatud kergliiklussild, kaks paadisilda ning lõkke- ja telkimisplats. Majutusteenuste pakkujate arv ei ole suur ning teenust pakuvad reeglina pigem väiksemad asutused nagu näiteks Veldemani puhkemaja ja Vaibla palksuvilad. Võrtsjärve sadamad pakuvad võimalusi ka mitmekesise veespordi harrastamiseks.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Võrtsjärve kalanduspiirkonna strateegias 2009–2013. Euroopa Kalandusfondi 2007–2013 meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng“ järgi prioriteetne kalasadam. Saanud toetust. Hetkel kehtivas maakonna arengukavas Oiu sadamat eraldi ei mainita. Küll aga on koostamisel uus arengukava, kus saab kindlasti kajastatud ka Oiu sadama arendamine. Seekord on ka maakonna tegevuskavas kajastatud mõlemad küsimustikule vastanud Võrtsjärve sadamad, nii Valma kui ka Oiu. Kehtivates üldplaneeringutes on sadamad kajastatud tootmismaana. Maavalitsusest anti teada, et kuna sadam asub looduskaitse alal, siis on kõik sadama arenguplaanid Keskkonnaministeeriumiga kooskõlastatud, mistõttu keskkonna küsimuste osas sadama arendamisele vastuväiteid ei ole. Maavalitsuse hinnangul ei sobi Oiu sadam kalasadamaks, aga sadama arendamiseks on ka teisi võimalusi. Eriline on Oiu sadam olemasoleva tanklaga, mida sadamates tihti peale ei kohta.

Kolga-Jaani valla 2011–2016. aastaid puudutavas arengukavas on välja toodud, et vald soovib arendada alternatiivseid tegevusvaldkondi. Seejuures on konkreetselt viidatud soovile aidata kaasa Oiu sadama arengule. Lisaks tahab vald soodustada veega seotud harrastuste pakkumist avalikel veekogudel.

Looduslikud tingimused

Sadam on looduslikult turvalises kohas – kaitstud järvelainete ja -tuulte eest. See tähendab väikemaid investeeringuvajadusi lainemurdjate jms jaoks. Võrtsjärve piirkonda häirib igipõline perioodiliselt esinev erakordselt madal veeseis. Madala veeseisuga on probleeme olnud juba aastaid. Järve looduslik seisund ajab kanalid ruttu täis, mistõttu peab pidevalt toimuma randumiskohtade setetest puhastamine. Peamine püük toimub kevadel ja sügisel. Kalavarudega probleeme ei ole.

Kuna sadam asub Natura 2000 alal, siis eeldab igasugune sadama arendus keskkonnamõjude ja Natura ala hindamist, mis sõltub suurel määral Natura ala valitseja otsusest. Sellest tulenevalt on sadama arendusplaan tehes mõistlik arvestada täiendava aja ja rahalise kuluga. Meie hinnangul on sadama edasine arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt võimalik.

Hinnang

Meie hinnangul on sadama pidaja edasised plaanid kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega.

Tegevusgrupi hinnangul on Oiu sadamat pidavad ettevõtjad väga tegusad ja soovivad innukalt sadamat edasi arendada. Sadama edasine arendamine annab kindlasti hoogu juurde nii olemasolevatele turismiettevõtetele kui loob ka juurde täiendavaid töökohti. Oiu sadama arvates jäävad edasised arengud hetkel seisma puuduvate finantsvahendite tõttu, kuid muid takistusi nad sadama arendamisel ei näe.

Oiu sadama edasi arendamine oleks reaalselt teostatav, kui leitakse sadama arendamiseks piisavalt finantsvahendeid. Samuti tuleb sadam viia vastavusse Sadamaseaduses kehtestatud nõuetega.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid on Oiu sadam seni saanud ulatuslikult nii põhiseadmete ostuks kui ka investeeringuteks infrastruktuuri.

Kokkuvõte Võrtsjärve kalanduspiirkonna sadamatest

Võrtsjärve kalanduspiirkonnas vastasid kõik valimis olnud sadamad, Valma ja Oiu. Valma kaudu toimub ainsana kutselina kalapüük järvel, mistõttu on Valma sadam olulise tähtsusega piirkonnas. Sadamal on vajalikud kaitserajatised.

Võrtsjärves on paljudel kodu juurde rajatud väikesed sadamad, kuid Valmas võiks olla lisaks kalasadamale ka turismi arendamine. Võrtsjärve piirkond on eriline, sest lossimiskohti on väga palju, kuid suuri kalasadamaid ei ole. Sadamaid võiks järve ääres olla igas ilmakaares, nt 6-7 tugevamat.

Valma sadamat peetakse piirkonnas kõige potentsiaalsemaks ja tähtsamaks kohaks, mille arendamise peamiseks takistuseks on seni olnud sadama omanikevahelised erimeelsused.

Piirkonnale on olnud positiivseks näiteks Oiu sadama valmimine, mis annab innustust ka teistele sadamakohtadele. Tegevusgrupi hinnangul on piirkonnas kaalutud ka ühtse tehnika soetamist (nt roolõikusmasin ja/või süvendustehnika soetamist, mis randumiskohti setetest puhastaks) kogu Võrtsjärve piirkonnale, see saab kajastatud ka järgmises kalanduspiirkonna strateegias. Igal sadamal peaks olema aga eraldi jäämasin.

Mõlemad sadamad asuvad Võrtsjärve hoiualal ja seetõttu peab arendustegevuses arvestama keskkonnakaitsest tulenevate lisanõudmistega. Võrtsjärve piirkonda häirib igipõline perioodiliselt esinev erakordselt madal veeseis. Madala veeseisuga on probleeme olnud juba aastaid. Sadamate puhul on problemaatiline kordussüvenduste tihedus - iga kahe aasta tagant. Selline tegevus oma olemuselt ei ole jätkusuutlik. Süvendamine on sadamaehituse üks kõige finantsmahukam osa ja sellest pea poole moodustab süvendustehnika transport. Seega moodus, kuidas sadamakulusid kokku hoida, on süvendamise intervalli vähendada. Seda saab teha kaasates erialateadlaste kogemusi.

Eelpoolkirjeldatud probleemide lahendamiseks on juba aastaid tagasi Tallinna Tehnikaülikooli ja Tartu Ülikooli teadlaste poolt pakutud võimalust Võrtsjärve veerežiimi reguleerimiseks Rannu-Jõesuusse regulaatori ehitamisega. Kuna tegemist on üleriigilist tähtsust omava veekoguga, siis Valma küla ja ka Viljandi valla võimalustest ei piisa, et Võrtsjärve saneerimist tagavad abinõud teoks teha. Lisaks on looduse poolest vananeva Võrtsjärve veerežiimi parandamise vastu ka mõned loodusteadlased ja looduskaitstjad. Samas on selge, et nii Viljandi valla kui ka Valma küla turismi edasine arendamine Võrtsjärve looduslike olude tõttu on seetõttu piiratud ja edasine areng pärsitud.

Hädavajalik on töökohtade säilimiseks ja loomiseks EL-i programmide ja Euroopa Kalandusfondi meede 4.1, "Kalanduspiirkondade säästev areng", et lahendada eelpooltoodud veerežiimiga seotud küsimused ja avaliku sadama küsimus.

Piirkonna kahest küsimustikule vastanud sadamast on Euroopa Kalandusfondist ja EAS-st toetust saanud vaid Oiu sadam, ca 352 457 €. Samuti on 2008. aastal MTÜ Võrtsjärve Kalanduspiirkond saanud toetust Euroopa Kalandusfondist meetme 4.1. "Kalanduspiirkondade säästev areng" raames summas 177 242 eurot.

Küsimustikule vastanud sadamatest on mõlemad, nii Valma kui ka Oiu sadamad ja nendes planeeritavad arendused piirkonna sadamate võrgustiku seisukohalt olulised.

Traalpüügi sadamad

Traalpüügi sadamate strateegia

Vastavalt Eesti Kalanduse Strateegiale 2014-2020 on Läänemere peamised traaliga püütavad kalaliigid kilu, räim ja tursk. Nende liikide varusid reguleerib Euroopa Liit ning Euroopa Liidu Nõukogu määrusega kehtestatakse iga-aastaselt liikmesriikidele eraldatavad kalapüügivõimalused (kvoodid), mis lähtuvad ICES¹⁵⁰ soovitustest.

Eesti kalapüügikvoot jaotatakse traalpüügifirmade vahel ajaloolise püügiõiguse alusel. 2012. aastal tegutses Eestis traalpüügis 29 ettevõtet, millest 22 püüdis kilu ja räime ning 11 ettevõtet ka turska. Võrreldes 2007. aastaga on traalpüügi sektoris toimunud püügiõiguse omanike ringi koondumine ning ettevõtete arv on kahanenud peaaegu poole võrra, 51-lt 29 ettevõtteeni. Sellele on avaldanud suurt mõju püügivõimsuse tasakaalu viimine püügivõimalustega, mille raames on osa laevu utiliseeritud ning mitmed firmad on sellega lõpetanud oma tegevuse ja võõrandanud oma ajaloolise püügiõiguse. Eraldatud püügivõimalused on aastate lõikes välja püütud ca 91% ulatuses. Kogu Eesti kalapüügi mahust moodustas Läänemere traalpüük 2012. aastal 65%.

Vastavalt Eesti Kalanduse Strateegiale 2014-2020 lossisid Eesti Läänemere traalpüügi laevad 2012. aastal Eestis kala 17-sse lossimiskohta. Koguseliselt toodi kõige rohkem kala maale Dirhamis, Veeres, Miidurannas, Westmeris, Virtsus, Meeruse, Lehtma ja Mõntu sadamas, mis moodustab koguseliselt 86% kogu traalpüügi lossimistest. 2012. aastal lossiti 17,8% Eesti sadamates lossitud traalpüügist teiste liikmesriikide aluste poolt. Kuivõrd Eesti traalpüügisektoril on olemas väljakujunenud tarneahel alates kala püügist kuni töötlemiseni, siis on potentsiaal teiste riikide kalalaevade kala vastuvõtuks suuremas mahus olemas.

Traalpüüki teenindavate kalasadamate tehniline korrasolek ja tingimused on erinevad. Enamus probleeme on seotud kai ja sadama juurde viivate teede halva seisukorraga, samuti veevarustuse ja sadama tehnosüsteemidega. Eesti kalalaevadelt pärineva kala sorteerimine ja kaalumine toimub enamasti tööstustes, ja seetõttu ei ole sorteerimise- ja kaalumisseadmete olemasolu sadamas kala jaoks hädavajalik. Samas on teiste riikide kalalaevade lossimiste kontekstis selliste seadmete olemasolule vajalik rohkem tähelepanu pöörata. Samas on olulised ka pesemisseadmed ja jäämasinad, millega kõik traalpüügisadamad täna varustatud ei ole.

Perioodil 2007-2013 said tootjaorganisatsioonid toetust (meede 3.1 „Ühistegevused“) külma- ja laohoone ehitamiseks (8,62 mln eurot). Külmlaod paiknevad Läänemaal Haapsalus, Pärnumaal Audrus ja Harjumaal Paldiski Lõunasadamal. Valitud auskohad võtavad arvesse tootjaorganisatsioonide liikmete kala lossimiskohtade lähedust ja optimaalset ajalist ja rahalist ressursikulu püütud kala kokkuveol.

2012. aastal oli võimalik taotleda toetust ka EKF 2007-2013 rakenduskava meetmele 3.3 „Kalasadamate investeeringutoetus“. Taotlusvoorus esitati üks taotlus traalpüügi tootjaorganisatsiooni koondavalt Sadamate Haldamise MTÜ, kogusummas 5,64 miljonit eurot, mida plaaniti investeerida 6 traalpüügi laevu teenindava sadama ehitustöödesse.

Eesti Kalanduse Strateegias 2014-2020 on traalpüügi sektori SWOT analüüsis esitatud võimalusena infrastruktuuri arenemine.

Eesti traalpüügisektorit on aastatel 2007-2013 palju arendatud, sh on investeeringuid tehtud ka sadamate arendamiseks. Perioodi lõpuks loodeti korrastada sadamatevõrk, mis loob head tehnilised ja geograafilised tingimused kala vastuvõtuks.

Kala maaletoomise teenindamiseks vajalik sadamate infrastruktuur ja tehnovõrk on lossimiste Eesti sadamatesse tõmbamise toetav tegur. Välisriikide laevade lossimiste jaoks on vajalik tagada sorteerimismasinade ja kaalude olemasolu.

¹⁵⁰ ICES – Rahvusvaheline Mereuurimisnõukogu

Küsimustikule vastanud traalpüügi sadamad

Mõntu sadam

1. Hetkeolukord

Mõntu sadam asub Mõntu külas, Torgu vallas, Saaremaal. Eraomandis sadam kuulub äriühingule AS Mõntu sadam, mis on samaaegselt ka sadama pidajaks. Sadam on registreeritud rannapüügi- ja traalpüügi sadamana. Sadama ja ühtlasi ka akvatooriumi pindala on 10 000 m², kus on 20 poordiga sildumiskohta, mida võivad kasutada ka külalisalused. Vee sügavuseks sadamas on 5 m. Sadamas võivad silduda alused maksimaalse pikkusega kuni 50 m, laiusega 20 m ja süvisega 5 m. Sadamaregistri andmetel on sadamat külastava aluse maksimaalseks pikkuseks 100 m, laiuseks 18 m ja süviseks 3,2 m. Sadama kasutajateks on seitse kutselise kalapüügiga tegelejat, kalalaeva püügiloa omajaid on seitse, püügiloale kantud 15 kalurit ja harrastuskalureid on samuti 15.

Sadamateenused

Sadamas osutatakse järgmiseid teenuseid: sildumise võimaldamine, veega varustamine, valveteenistus, aluste sadamasse sisenemine, sadamas seismise ja sadamast lahkumise korraldus, kalandustoodete esmakokkuost, külmutamine, ladustamine, töötlemine, sildunud aluste kaitse lainetuse ja tuule mõjude eest.

Sadamatasud

Sadamatasudes on sisse seatud tasumine lossimiskoha ja lossimise eest, tasud elektri kasutamise ja prügi vastuvõtu eest. Vastavalt sadama kodulehele (www.montusadam.ee) on sadamatasud alljärgnevad.

Tabel 74 Sadamatasude hinnakiri Mõntu sadamas

Sadamatasu	1,02 EUR / GT	
Kalalaevade tasu püügi hooajal, 124 tundi	31,95 €	
Kalalaeva remondi- ja seisupäeva hind	16 € / päev	
Kaitasu muudele laevadele	0,1 € meeter / tund	
Lisanduv kaitasu kaubalaevadele	0,2 € meeter / tund	
Kaitasu jahtidele ja kaatritele :		
Alused seisuaajaga	kuni 2 tundi	tasuta
Alused seisuaajaga	2 kuni 10 tundi (ilma ööbimiseta)	5,10 EUR
Alused pikkusega	kuni 15,0 m	16 € / 24 tundi
Alused pikkusega	üle 15,0 m kuni 20,0 m	25,5 € / 24 tundi
Reisija tasu :	0,64 €/ inimene	
Kai kasutamine:		
puit	0,95 € / tm	
puistekaup	0,95 €/ tonn	
autokraana kasutamine sadamas	6,40 €/ tõste	
Muud teenused:		
Vee hind	5,75 € / tonn	
Olmeprügi vastuvõtt	12,8 € / m ³	
Duši kasutamine	2 € / inimene	
Paadi laenutus	4,5 € / tund	
Sauna kasutamine	19,2 €/ tund	
Laaduri kasutamine	35,15 €/ tund	

Sadamasse ligipääs

Sadamasse toob asfaltbetoonkattega maantee. Sadamasse sissesõiduteed ei ole ja sisse pääseb ümber 160 m pikkuse kai-lainemurdja, mis kaitseb akvatooriumi lõunasuunast peale jooksvate lainete eest. Kordussüvendused 5-10 aastase intervalliga.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Sadamas on 2000. aastal ehitatud betoonist heas seisukorras kasutusloaga sadamahoone, mida kasutatakse kalandusega seotult. Enne 1963. ehitatud ja 2001. a renoveeritud betoonist kai on heas korras ning omab kasutusluba, kuid sadama pidaja arvamuse kohaselt vajab renoveerimist ja investeeringuid. Heas korras on ka 2000. aastal ehitatud tehnovõrgud: elektri-, veevarustuse-, kanalisatsiooni-, kütte- ja sidesüsteemid, mis kõik on kehtivate kasutuslubadega. Sadamas on kaks jahutuskambrit-külmladu ehitatud 1997. aastal, mis aga vajaksid renoveerimist ja investeeringuid ja samast aastast pärinev hästi töötav jäämasin.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Selle perioodi kohta teostatud investeeringute kohta andmed puuduvad.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) avaldatud andmebaasi järgi on Mõntu sadama omanikule AS-le Mõntu sadam määratud järgmised toetused:

- 2012. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng” kolmandas taotlusvoorus tegevuste mitmekesistamiseks ja dokumentide koostamiseks summas 16 598 €.
- 2012. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng” neljandas taotlusvoorus sadamahoonele köögiseadmete ostmiseks summas 6 997 €.

Lisaks on PRIA andmebaasi järgi Mõntu sadamas tegutsevale organisatsioonile MTÜ-le Minu kodukant määratud järgmised toetused:

- 2013. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 4.1 „Kalanduspiirkondade säästev areng” neljandas taotlusvoorus ehitustööde teostamiseks Mõntu väikesadamas summas 175 079 €.

Meie hinnangul on PRIA andmebaasi alusel perioodil 2007-2013 Mõntu sadama toetused kokku 198 674 €.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam pakub tasulisi sadamateenuseid, siis vastavalt Sadamseadusele peavad olema täidetud veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõuded. Vastavalt edastatud vastustele ei ole sadamas täidetud järgmised nõuded:

- Sadama pidaja ei korralda sissesõidutee, akvatooriumi ja sildumiseks vajalike sadamaehitiste haldamist ning hooldamist;
- Sadama pidaja ei taga läbipääsu akvatooriumist ilma selle eest tasu saamata, kui see on ainuvõimalik tee piirnevasse või ühise sissesõiduteega sadamasse;
- Sadamal ei ole sadamakaptenit;
- Sadamatasude info ei ole huvitatutele kättesaadav;
- Sadamal ei ole laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise ja käitlemise kava;
- Sadam ei korralda laevadelt vastu võetud laevaheitmete ja lastijäätmete arvestust;
- Sadam ei võta vastu jäätmeid;
- Sadam ei ole varustatud reostuse lokaliseerimiseks ja likvideerimiseks vajalike tehniliste vahenditega.

Sadamas olevad rajatised ja seadmed on suhteliselt hästi varustatud kasutuslubadega ja seega vastavad Ehitusseaduse nõuetele. Kui külmlaad renoveeritakse, siis on vajalik nende tööde teostamisel kinni pidada Ehitusseaduse nõuetest ja taotleda kasutusluba.

3. Investeeringuvajadused

Sadamas on järgmised investeeringuvajadused:

- 1 000 000 eurot on ette nähtud kai-lainemurdja renoveerimiseks, mis arvestades selle pikkust tundub olevat asjakohane;
- Külmladude jaoks 300 000 eurot;
- ja 5 000 eurot elektrisüsteemidele.

Investeeringuid on plaanis finantseerida omavahenditest, laenukapitaliga ja toetustest.

Ankeedis esitatud renoveerimist vajavate rajatiste nimekiri (külmladude, kai ja elektrisüsteem) tundub olevat läbimõeldud ja seepärast niivõrd korras oleva sadama arendamine on kindlasti mõistlik. Sadama kai renoveerimine, mis sisuliselt on selle eksisteerimise aluseks parandab nii kalurite kui ka sadamasse saabuvate külaliskaluste vastuvõtmise tingimusi. Investeeringuplaan peaks kindlasti sisaldama ka sadama nõuetele vastavusse viimist.

Meie hinnangul on sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud alljärgnevad.

Tabel 75 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud ¹⁵¹ Mõntu sadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	300 000
Keskkonnakaitse nõuded	19 000

4. Arenguplaanid

Sadam ei soovi tulevikus täiendavaid teenuseid lisada ega olemasolevaid edasi arendada.

Koostööpartnerina on välja toodud sadamas tegutsev organisatsioon. Peamise takistusena sadama arendamisel nähakse finantsvahendite puudust.

Sadama arenguplaane toetavad alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Torgu vald on tuntud oma loodusobjektidest vaatamisväärsuste poolest. Mõned tuntumad nendest on Järve luitestik ja rand, Kaugatuma ja Lõo pank, Viieristi rannaastang ja Vesitükimaa laidude maastikukaitseala. Sõrve poolsaare vaatamisväärsustest on tuntumad veel ka Sääre rüütlimõis ja Sõrve tuletorn. Majutusasutustest asub Torgu vallas veel Kaavi Puhkeküla, Ohessaare Tuulik, Sõrve Turismitalu, Sääre Kohvik ja Sääre paargu restoran.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Saaremaa kalanduspiirkonna arengustrateegiale ¹⁵² vastavalt on traalpüügi osakaal Saaremaa kalanduses olnud kasvav. Traalpüügi peamisteks püügiobjektideks on räim, kilu ning tursk ja püügipiirkonnad asuvad nii Läänemere avaosas kui Liivi lahes. Enamkasutatavad lossimiskohad on Veere ja Roomassaare.

Torgu valla arengukava järgi on sadam tähtis prioriteet. Sadam on valla suurim tööandja läbi külmoone, sadama ja laevade. Sadamal ka Eesti riigile üleüldisemalt oluline geograafiline asukoht (kriisiolukordades, reostusetõrje jne).

¹⁵¹ Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

¹⁵² Saaremaa kalanduspiirkonna arengustrateegia 2009-2013 (2009)

Looduslikud tingimused

Arvestama peab ka, et looduslikud ja tehnilised tingimused on siin niisugused, et sadamas saaksid silduda nii suured kui väikesed alused. Mõntu sadam asub Natura 2000 alale lähemal kui 5 km. Enamus Natura 2000 ala läheduses asuvatest sadamatest asuvad tegelikult Natura alal, ainult sadama kinnistu ja akvatoorium ei ole ala sisse arvestatud. Seetõttu eeldab igasugune sadama arendus keskkonnamõjude ja Natura ala hindamist, mis sõltub suurel määral Natura ala valitseja otsusest. Sellest tulenevalt on sadama arendusplaane tehes mõistlik arvestada täiendava aja ja rahalise kuluga. Meie hinnangul on sadama edasine arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt mõistlik ja võimalik.

Hinnang

Kuna meile ei ole teada Mõntu sadama arenguplaanid, siis ei saa me ka anda hinnangut, kas sadama pidaja edasised plaanid on kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega. Küll aga on Mõntu sadama arendamine piirkonna arengudokumentides kajastatud. Meie hinnangul on sadama pidaja edasised investeerimisplaanid kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega.

Sadama peamiseks alakasutamise põhjuseks traalerite poolt on kala asukoht, mis asub hetkel mujal. Tulevikus on sadama käigushoidmine otstarbekas, kuna paikneb lähedal kevadisele ja sügisele püügipiirkonnale. Sadam võiks kalasadamana teenida ka kasumit, kui seda kasutaks rohkem laevu. See omakorda annaks võimaluse Sõrve sääre huvikohtade paremaks tutvustamiseks turistidele ja on kindlasti kooskõlas kalanduspiirkonna arengukavadega.

Mõntu sadama edasi arendamine oleks reaalselt teostatav, kui leitakse sadama arendamiseks piisavalt finantsvahendeid. Samuti tuleb sadam viia vastavusse Sadamaseaduses kehtestatud nõuetega.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid on Mõntu sadam seni saanud peamiselt investeeringuteks infrastruktuuri.

Paldiski Lõunasadam

1. Hetkeolukord

Sadam on kavandatud Eesti Traalpüügi Ühistule kuuluvale kinnistule. Sadam ei ole välja ehitatud. Paldiski Lõunasadama kalakai asub Paldiski linnas Paldiski poolsaarel. AS-le Tallinna Sadam kuuluv Paldiski lõunasadam on registreeritud sadamaregistris, mille järgi on sadamat külastava aluse maksimaalseks pikkuseks 230 m, laiuseks 35 m ja süviseks 13 m.

Sadamateenused

Kuna sadamat hetkel veel ei ole, siis sadamas teenuseid ei osutata.

Sadamatasud

Sadamatasusid ei koguta.

Sadamasse ligipääs

Sadamat ei ole veel ehitatud, kuid Sadamaregistri järgi on olemasoleva Paldiski lõunasadama sissesõidutee laius 120 m ja sügavus 13,5 m

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Tulevase sadama territooriumil asub tootmis- ja laokompleks, millel on vajalikud load olemas. Tootmishoones väärtustatakse kalu, seetõttu on kala vastuvõtuks vajalikud seadmed territooriumil olemas.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Hoone rajamiseks tehtud kulutused jäävad 2010. aastasse.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) avaldatud andmebaasi järgi on Paldiski lõunasadama kalakai omanik Eesti Traalpüügi Ühistu saanud järgmiseid toetuseid:

- 2007. aastal PRIA-st Tootjaorganisatsiooni toetuse meetmest I taotlusvoorus summas 365 507 krooni (ca 23 360 €).
- 2008. aastal PRIA-st Kalandustoodete tootjate ühenduse tegevuse alustamise meetmest summas 92 664 krooni (5 922 €).
- 2009. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi kalandustoodete tootjate ühenduse tegevuse alustamisel summas 7607 krooni (486 €).
- 2013. aastal PRIA-st Kalandustoodete tootja või töötaja koolitustoetuse meetme raames summas 414,03 €.

Lisaks on PRIA andmebaasi järgi Eesti Traalpüügi Ühistule määratud järgmised toetused:

- 2008. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 2.3 Investeeringud töötlemisse ja turustamisse raames erinevate seadmete soetamiseks summas 5 252 400 krooni (ca 335 690 €).
- 2009. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 3.1.1 Ühisinvesteeringud esimese taotlusvooru põhjal külmutusseadmete ostmiseks ja paigaldamiseks; projekteerimiseks; geodeetilisteks mõõdistamiseks; väliselektrivarustuse rajamiseks; Paldiski linna kalatööstuse tootmis/külmhoone ehitamiseks; ehitusgeoloogilisteks uuringuteks summas 42 480 681,5 krooni (ca 2 715 010 €).
- 2009. aastal PRIA-st Euroopa Kalandusfondi meetme 3.1.1 Ühisinvesteeringud teises taotlusvoorus Paldiski linnale kalatööstuse pakkeliini ostmiseks summas 2 519 318 krooni (ca 161 014 €).

Kuna hetkel on Paldiski Lõunasadama kalakai alles planeerimisel, siis ei ole meil informatsiooni, kas ja millises mahus saadud toetused võiksid olla seotud rajatava kai ja arendatava kalasadamaga.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam ei paku tasulisi sadamateenuseid, siis Sadamaseaduses kehtestatud veeliikluse ohutuse ja keskkonna kaitse nõuded ei pea olema täidetud.

Sadama territooriumil asuv hoone vastab Ehitusseaduse nõuetele. Sadamarajatised tuleb projekteerida ja ehitada vastavalt Ehitusseaduse nõuetele.

Kalandustoodete mahalaadimis- ja lossimisala peab olema kaetud pinnakattematerjaliga, mis välistab kalandustoodete saastumise pinnasest tuleneda võiva saastega. Sadamakai puudumise korral võib mahalaadimistoiminguid teostada ka puidust paadisilla ääres tingimustel, et kalandustooted ei saa saastatud lendleva liiva ja muu lenduva tolmuuga.

3. Investeeringuvajadused

Planeeritava investeeringu suurust ei ole antud.

Kuna sadamat hetkel veel ei ole, siis ei ole meie hinnangul võimalik määrata ka vajalikke investeeringuvajadusi sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks.

4. Arenguplaanid

Sadamateenuste kohta, mida plaanitakse tulevikus pakkuda, ei ole infot edastatud.

Sadama arenguplaane toetavad alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Linna tuntumad vaatamisväärsused on kuulsa kunstniku ja skulptori A. Adamsoni ateljeemuuseum, suurejoonelise ajalooa Peetri kindlus (Muula mäed), Pakri tuletorn ja neem, Leetse mõisavaremed, Uuga ja Leetse paekallas ning Leetse-Lepiku talukalmistu. Piirkonnas asuvad kultuurimälestistest mitmed kalmistud, kirikuaiad, ühishauad, kirikud, kabelid, kindlusrajatised ja mitmed ajaloomälestised hoonete näol ning tuletorn. Kultuuriasutustest asuvad seal nii muuseum, kultuurikeskus kui ka raamatukogu. Teadeolevate andmete alusel on Paldiskis vaid üks majutusasutus - Paldiski Tuule B&B.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Maakonna planeeringus Paldiski Lõunasadama kalakaide ei mainita.

Harjumaal kalanduspiirkonna strateegia järgi on Harjumaal registreeritud 14 traalpüügifirmat, nendest seitse on registreeritud Tallinnas. Harjumaal traalpüügifirmad jagunevad kaheks: firmad, mis püüavad oma kodusadama lähedusest ja käivad vaid päev korraga merel (nn väiketraalid) ja firmad, mis püüavad seal, kus kala liigub. Viimased on koondunud Miiduranna sadamasse, kust neid ähvardab väljatõstmise oht. Traalpüügifirmad on enamuses koondunud tootjaorganisatsioonidesse (TO), kaks piirkonna firmat ei kuulu TO-sse. Kui rääkida Harjumaaga piirnevate vete traalpüügi saakidest, siis võrreldes Eestiga piirnevate vete traalpüügi saakidest moodustab see 15%. Piirkonda on hädasti vaja rajada moodsa infrastruktuuriga traallaevade sadam.

Looduslikud tingimused

Paldiski lõunasadama kalakaide mõjuvad tuuled, mis puhuvad loodekaartest. Läänest kaitseb seda Väike-Pakri saar, lõunast Lõunasadama kaid ja idast Pakri poolsaar. Sadam on kavandatud sügavamasse vette ja kuna Paldiski kandis settimisprobleemi väga ei ole (põhja moodustab poolsaare pankrannikust lahti murdunud paelahmakate lagunemise tagajärjel tekkinud kivipuru, mis võib olla kohati päris suure läbimõõduga ja tänu sellele stabiilne), on sadama asukoht looduse seisukohalt hea. Kuna Paldiski laht on praktiliselt aastaringselt jäävaba (või kaubasadam hoiab laevatee lahti) saab seda sadamat kasutada aastaringselt.

Sadam asub Natura 2000 alale lähemal kui 5 km. Enamus Natura 2000 ala läheduses asuvatest sadamatest asuvad tegelikult Natura alal, ainult sadama kinnistu ja akvatoorium ei ole ala sisse arvestatud. Seetõttu eeldab igasugune sadama arendus keskkonnamõjude ja Natura ala hindamist, mis sõltub suurel määral Natura ala valitseja otsusest. Sellest tulenevalt on sadama arendusplaan tehes mõistlik arvestada täiendava aja ja rahalise kuluga. Meie hinnangul on sadama edasine arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt mõistlik ja võimalik.

Hinnang

Kuna meile ei ole teada Paldiski Lõunasadama kalakai arenguplaanid, siis ei saa me ka anda hinnangut, kas sadama pidaja edasised plaanid on kooskõlas piirkondlike arengudokumentidega. Vastavalt Maa-ameti kaardiregistrile on sadamaalale kehtestatud detailplaneering.

Kalanduspiirkonna tegevusgrupi hinnangul on kalakai rajamine Paldiskisse perspektiivne ja vajalik. Paldiskis on palju kalureid, paadid seisavad halvas kohas, kus torm neid kahjustab, sest puudub sobiv koht nende hoidmiseks. Turismimagnetina on ka kindlasti potentsiaali, sest Paldiski linn asub lähedal. Rajatav kalasadam võiks olla väikelaeva sadam, sest seda on Paldiskisse väga vaja. Seal on olemas tehas, külmhoone, kala vastuvõtt. Kai rajamisega oleksid mitmed kalurite probleemid Paldiskis lahendatud. Tegevusgrupi hinnangul ei suuda osapooled sobivaimas lahenduses kokkuleppele jõuda.

Kuna hetkel on nn väiketraalid koondunud Miiduranna sadamasse, kus neid ähvardab väljatõstmise oht, sest sadam ei ole huvitatud kalasadama tegevusest tulevikus, siis on hädasti vaja piirkonda rajada moodsa infrastruktuuriga traallaevade sadam. Ka kalanduse tegevusgrupi hinnangul on kalakai rajamine Paldiskisse perspektiivne ja vajalik. Hetkel tuuakse tootmishoonele vajalik kala tootmisele piki maismaad. Nii suurte mahtude puhul, nagu nii suur tootmine võimaldab, on sadama rajamine otstarbekas.

Paldiski linna seisukoht on, et Paldiski Lõunasadamast põhjapool peaks kalasadamat arendama. Traalpüügi sadama juurde võiks ehitada kai ka väikepaatidele.

Paldiski Lõunasadama kalakai edasi arendamine oleks realselt teostatav, kui osutatavate teenuste eest hakatakse küsima ka sadamatasusid ning leitakse sadama arendamiseks piisavalt finantsvahendeid. Selleks tuleb sadam viia vastavusse Sadamaseaduses kehtestatud nõuetega.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid on Eesti Traalpäügi Ühistu saanud, kuid meile ei ole teada, kas ka Paldiski Lõunasadama kalakai investeeringuteks.

Roomassaare

1. Hetkeolukord

Roomassaare sadam asub Kuressaare linnas Saaremaal. Riigimandis olev sadam kuulub äriühingule AS Saarte Liinid, mis on samaaegselt ka sadama pidajaks. Sadam on registreeritud traalpäügi sadamana, aga samaaegselt ka kauba-, kala- ja jahisadamana. Sadamaala suuruseks on 77 000 m², akvatoorium 87 000 m² ja vee sügavus 5 m. Sadamas on kokku 80 poordiga või ujuvkai äärset sildumise kohta. Külalisalustele on nendest määratud 40 ja sildumiskohti napib. Sadamas on võimalik sildumine alustel maksimaalse pikkusega kuni 120 m, laiusega 20 m ja süvisega kuni 5 m. Kalapäügiiloaga tegelevate ettevõtete arv on 15 ja harrastuskalureid on 20.

Sadamateenused

Sadamas osutatavad teenused on järgmised: sildumise võimaldamine, veega varustamine, tualetid, pesemisvõimalus, aluse ühendamine side-, energia- ja muude kaldasüsteemidega, pääste- ja tuletõrjeteenistus, valveteenistus, aluste sadamasse sisenemise, sadamas seismise ja sadamast lahkumise korraldus, kalandustoodete esmakokkuost, külmutamine, ladustamine, töötlemine. Veeliikluse korraldamine akvatooriumil ja sissesõiduteel, ümberpaigutus, manöövrid, sildumine, pukseerimine, laevaheitmete ja jäätmete vastuvõtt, aluste lossimine ja lastimine, aluste veest välja tõstmine ja veeskamine, reisijate teenindamine, aluste hoiustamine suvel ja talvel. Kütuse ja määrdeainetega varustamine (tankla sadamas või kütuse toomine sadamasse). Läheduses on ujumispaik, jalgrattalaenutus, puhkeala, parkimisplats, kraana olemasolu või selle tellimise võimalus, söögikoht, laste mänguväljak.

Sadamatasud

Sadamatasude kogumiseks on kehtestatud järgmised liigid: lossimistasu, lossimiskoha tasu, sildumistasud eraldi kuni 10 m pikkustele ja 11-20 pikkustele ning üle 21 m alustele, hooajaline ja hooajaväline paadihooldustasu, kalapaadi vette laskmise ja veeskamise tasu, kala säilitamise ja käitlemise tasud. Tasud vee, jää, sadama elektri kasutamise, pilsu ja reovee, prügi ja naftasaaduste, sadamas viibimise aja eest ja puksiiritasud. Tasud on kehtestatud diferentseeritult kaluritele ning harrastuskaluritele ja vastavalt kehtivale hinnakirjale. Tasud olenevad veel laevade suurustest ja tarbitud kogustest. Vastavalt sadama kodulehele (www.saarteliinid.ee) on sadamatasud alljärgnevad.

Tabel 76 Sadamatasud Roomassaare sadamas

Sadamatasud kaubalaevadele, kalalaevadele, reisi- ja kruisilaevadele ning muudele laevadele:	
Sildumistasu GT	1,2 €
Täiendav kaitasu meeter/tund	0,2 €
Sildumistasu kommertsreise tegevatele väikelaevadele, reis	20 €
Reisijatasu	1 €
Tasu vaba kaikhoha kasutamise eest kokkuleppel sadamaga ainult seismise eesmärgil meeter/tund	0,1 €
Jäätmetasu	65 €
Kai kasutamine kauba laadimiseks/lossimiseks:	
Puistekaup	1,3 € / tonn
Puit	1,3 € / tm
Vedelkaup	1,3 € / tonn
Furtsellaaria	2,0 € / tonn
Kauba laadimne/lossimine sadama vahenditega:	
Puit	2,5 € / tm
Turvas	0,9 € / m ³
Muu	2,5 €/tonn

Tabel 77 Sadamatasud jahtidele, kaatritele ja väikealustele Roomassaare sadamas

Sadamatasud jahtidele, kaatritele ja väikealustele:		
Alused seisuaajaga kuni 1 tund	Tasuta	
Alused seisuaajaga 1-8 tundi (ilma ööbimiseta)	10 €	
Alused pikkusega kuni 6,0 m	10 € / 24 h	
Alused pikkusega 6,0 kuni 13,0 m	20 € / 24 h	
Alused pikkusega üle 13,0 m kuni 20,0 m	30 € / 24 h	
Alused pikkusega üle 20,0 m	3,50 € / m / 24 h	
Kaitasu alaliselt baseeruvatele jahtidele, kaatritele ja väikealustele:		
	Kodusadamas	Kõigis Saarte Liinid jahisadamates
Alused kuni 6 m	35 € / kuu; 130 € / hooaeg	230 € / hooaeg
Alused 6,1 -13 m	50 € / kuu; 190 € / hooaeg	320 € / hooaeg
Alused 13,1 – 20 m	160 € / kuu; 450 € / hooaeg	650 € / hooaeg
Alused 20,1 m ja enam	260 € / kuu; 960 € / hooaeg	1300 € / hooaeg

Tabel 78 Ujuvvahendite hoiustamine Roomassaare sadamas

Ujuvvahendite hoiustamine:	
Baseeruvad alused territooriumil	1,00 € / m² kuu
Baseeruvad alused siseruumis	4,00 € / m² kuu
Külalisalused territooriumil	2,00 € / m² kuu
Külalisalused siseruumis	8,00 € / m² kuu
Ujuvvahendi alusraam/trailer territooriumil	10,00 € / kuu

Tabel 79 Muud tasud Roomassaare sadamas

Muud tasud:	
Elektrienergia lisanduv tasu parvlaevu teenindavates sadamates, kWh	0,015 €
Lisanduv tasu parvlaevu mitteteenindavates sadamates, kWh	0,030 €
Slipi kasutamine – aluse veeskamine	1, 00 €
Slipi kasutamine – aluse väljavõtmine	1, 00 €
Vee müük laevadele (Roomassaare sadam)	5, 00 € / tonn
Pilsivee vastuvõtt laevadelt	70 € / tonn
Läbitöötanud masinaõli vastuvõtt	1, 00 € / liiter
Olmeprügi vastuvõtt	15 € / m³
Fekaalide vastuvõtt laevadelt	20 €
Duši kasutamine	2, 00 € / inimene
Pesumasina või kuivati kasutus	5, 00 € / inimene
Käteräti laenutus	2, 00 € / tk
Paadi laenutus	5, 00 € / tund
Telkimiskoht	2, 00 € / 24 h
Majutuskohut sadamahoones	16, 00 € / inimene / 24 h
Sauna kasutamine	20, 00 € / tund
Reklaampinna rent	6, 00 € / m² / kuu

Tabel 80 Sadamatasu kalalaevadele Roomassaare sadamas

Sadamatasu kalalaevadele Roomassaare sadamas			
Tunnid	€	Tunnid	€
1 - 10	35	371 – 380	269
11 - 20	42	381 – 390	275
21 – 30	48	391 – 400	282
31 – 40	54	401 – 410	288
41 – 50	61	411 – 420	295
51 – 60	67	421 – 430	301
61 – 70	73	431 – 440	307
71 – 80	79	441 – 450	314
81 – 90	86	451 – 460	320
91 – 100	92	461 – 470	326
101 – 110	98	471 – 480	332
111 – 120	105	481 – 490	339
121 – 130	111	491 – 500	345
131 – 140	118	501 – 510	352
141 – 150	124	511 – 520	358
151 – 160	130	521 – 530	364
161 – 170	136	531 – 540	371
171 – 180	143	541 – 550	377
181 – 190	149	551 – 560	383
191 – 200	155	561 – 570	390
201 – 210	162	571 – 580	396
211 – 220	168	581 – 590	403
221 – 230	174	591 – 600	409
231 – 240	181	601 – 610	415
241 – 250	187	611 – 620	422
251 – 260	194	621 – 630	428
261 – 270	199	631 – 640	435
271 – 280	206	641 – 650	441
281 – 290	212	651 – 660	447
291 – 300	219	661 – 670	454
301 – 310	225	671 – 680	460
311 – 320	231	681 – 690	467
321 – 330	238	691 – 700	473
331 – 340	244	701 – 710	479
341 – 350	251	711 – 720	486
351 – 360	257	721 – 730	492
361 - 370	263	731 – 744	499

Sadamasse ligipääs

Sadamasse toob asfaltbetoonkattega maantee. Merelt sadamasse jõudmiseks tuleb läbida 1 760 m pikkune kanal, mille laiuseks on 86 m. Kanalis oleva vee sügavus on 6 m. Kordussüvenduste vajadus on 5-10 aastase intervalliga.

Olemasolevad hooned, rajatised, põhiseadmed

Sadamas on kividest rahuldavas seisukorras kaks sadamahoonet. Kaks betoonist kaid on väga heas seisukorras. Üks puidust kuur on väga heas seisukorras, mida kasutatakse paatide hoidmiseks. Teine, rahuldavas seisukorras puidust kuuri kasutatakse püügivahendite hoidmiseks. Lisaks on sadamas kaks garaaži, laohoone, remonditöökoda ja kaks rampi. Veel on sadamas endine tööstushoone. Ülalpool loetletud hoonete renoveerimist ei kavandata. Püügivarustuse hoidlat ja kalurite olmehoonet kavatakse renoveerida, samuti ka olemasolevat sissesõidu kanalit koos navigatsioonimärgistusega. Lisaks kuulub sadamale laoplat, parkla, sissesõidu kanal, tehnovõrkudest elektri-, veevarustuse-, kanalisatsiooni- ja sidesüsteemid, seadmetest külmladu ja jäämasin. Põhiosa sadamast varasemast

perioodist pärinevatest rajatistest on viimati remonditud 1984-1993. Kasutuslubade kohta ankeet vastust ei anna.

Viimase 3 aasta jooksul teostatud olulisemad investeeringud ja 2007-2013 saadud toetused

Perioodil 2011-2014 ehitati betoonist kaldaramp, soetati tuletõrjepump ja soetati lossimistõstuk.

PRIA kodulehel (www.pria.ee) ja EAS-i kodulehel (www.eas.ee) avaldatud andmebaaside järgi ei ole Roomassaare sadam perioodil 2007-2013 toetuseid saanud.

2. Vastavus nõuetele

Kuna sadam pakub tasuta sadamateenuseid, siis vastavalt Sadamaseadusele peavad olema täidetud veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõuded. Vastavalt esitatud vastustele on kõik seatud nõuded sadamas täidetud.

Kuna sadama rajatised (v.a renoveeritud kaid) on ehitatud ajajärgul, kui Ehitusseadust ei olnud kehtestatud, siis on arusaadav miks rajatistel puudub kasutusluba. Seepärast on vajalik kontrollida nende rajatiste tehnilist seisukorda ja selle alusel anda hinnang võrreldes Ehitusseaduse nõuetega. On vajalik teha analüüs olemasolevate renoveerimist mitte vajavate objektide suhtes, et taotleda kasutusloa välja andmist.

3. Investeeringuvajadused

Sadamas on plaanis järgmised investeeringud:

- suurim investeering 250 000 eurot on ette nähtud olmehoone ehituse finantseerimiseks,
- muudele renoveeritavatele objektidele on finantseerimiseks ette nähtud kokku 40 000 eurot.

Investeeringuid on plaanis finantseerida omavahenditest, ja toetustest. Täiendavate investeeringutega muutub kai ohutumaks, lisanduvad uued kaikohad ja paranevad laadimistingimused. Kai laiendamine anna paremad laadimis/lossimistingimused.

Ankeedis esitatud renoveerimist vajavate rajatiste nimekiri tundub olevat läbimõeldud ja seepärast üldiselt heas korras.

Meie hinnangul on sadama Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud alljärgnevad.

Tabel 81 Sadamaseaduses esitatud nõuetele vastavusse viimiseks vajalikud investeeringud ¹⁵³
Roomassaare sadamas

Nõuded	Vajalikud investeeringud (EUR)
Veeliikluse ohutuse nõuded	100 000
Keskkonnakaitse nõuded	8 000

4. Arenguplaanid

Tulevikus on sadamal plaanis pakkuda järgmiseid teenuseid:

- Veesõiduki sildumise võimaldamine;
- Veesõiduki lastimine ja lossimine;
- Reisijate laevale mineku ja laevalt tuleku korraldamine;
- Veeliikluse korraldamine akvatooriumil ja sissesõiduteel;
- Veesõidukite pukseerimine ja jäämurdmine akvatooriumil;
- Kalandustoodete lossimine;
- Kütuse ja määrdeainetega varustamine;
- Veega varustamine;

¹⁵³ Investeeringuvajaduste kujunemine on esitatud Tabelis 3.

- Veesõiduki ühendamine side-, energia- ja muude kaldasüsteemidega;
- Seadmete hoiustamine;
- Paatide vettetõstmine/ väljatõstmine;
- Laevaheitmete vastuvõtt;
- Pääste- ja tuletõrjevahendid;
- Loots;
- Elekter ja joogivesi sadamas ja kail;
- Tualetid ja pesemisvõimalus (dušš või saun);
- WiFi, side;
- Gaasiballoonide vahetus;
- Slipp ja väikepaatide slipiteenus;
- Sadama navigatsioonimärgistuse tagamine;
- Akvatooriumi ja sissesõidutee sügavusandmete tagamine;
- Kaitse lainetuse ja tuulte eest;
- Kontaktnumber 24h ja infotahvel vajalike andmetega;
- Sadamaala ja kaide valgustus;
- Külaliskai jahtidele/ väikelaevadele;
- Jahtklubi;
- Aastaringne paadi hoiustamine;
- Paadi lisavarustuse hoiustamine privaatsetl;
- Toitlustuskoht;
- Valveteenus.

Täiendavad teenused võimaldavad laevade turvalisema sildumise, laevade kiirema ja turvalisema laadimise/lossimise, teenuste arendamise laevaomanikele/kaubasaatjatele. Koostööpartneritena on välja toodud kohalik omavalitsus, Maavalitsus ja sadamas tegutsevad ettevõtted.

Sadama arenguplaane toetavad alljärgnevad vaatamisväärsused ja turismiettevõtted.

Peamised vaatamisväärsused ja turismiettevõtted

Kuressaare on üks Eesti populaarsemaid suvituskohti, kus vaba-aja veetmisvõimalustest ning majutustest võib välja tuua seitse erinevat spaa-hotelli ja Eesti parim täismõõtmelise golfiväljak Saaremaa golfikeskuses. Vaatamisväärsustest on ilmselt tähtsaim Kuressaare piiskopilinnus, mis on ilmselt kõige paremini säilinud keskaegne linnus kogu Baltikumis. Linnuses asub ka Saaremaa Muuseumi ekspositsioon, mis tutvustab Saaremaa ja Kuressaare ajalugu ning sealset loodust. Mõned tuntumad vaatamisväärsused on veel Linnapark, Kuurhoone, Nikolai kirik, Vabadussõjas langenud saarlaste monument, Vaekoda, Rüütelkonna hoone jpm. Lisaks korraldatakse Kuressaares palju erinevaid üritusi nagu näiteks linnapäevad ja Saaremaa ooperipäevad, Saaremaa velotuur ja Saaremaa ralli.

5. Hinnang sadama arenguplaanidele lähtudes piirkonna arengudokumentidest ja kalanduspiirkonna strateegiast

Piirkonna arengudokumendid

Saaremaa kalanduspiirkonna arengustrateegiale ¹⁵⁴vastavalt on traalpüügi osakaal Saaremaa kalanduses olnud kasvav. Traalpüügi peamisteks püügiobjektideks on räim, kilu ning tursk ja püügipiirkonnad asuvad nii Läänemere avaosas kui Liivi lahes. Enamkasutatavad lossimiskohad on Veere ja Roomassaare.

Looduslikud tingimused

Looduslike ja hüdrograafiliste tingimuste seisukohalt asub sadam heas asukohas. Seepärast on siinne väikealuste sadam leidnud mereturistide poolt laialdase kasutamise. Roomassaare sadam asub Natura 2000 alale lähemal kui 5 km. Enamus Natura 2000 ala läheduses asuvatest sadamatest asuvad tegelikult Natura alal, ainult sadama kinnistu ja akvatoorium ei ole ala sisse arvestatud. Seetõttu eeldab igasugune sadama arendus keskkonnamõjude ja Natura ala hindamist, mis sõltub suurel määral Natura ala valitseja otsusest. Sellest tulenevalt on sadama arendusplaanide tehes mõistlik arvestada täiendava aja ja rahalise kuluga. Meie hinnangul on sadama edasine arendamine looduslikest teguritest lähtuvalt mõistlik ja võimalik.

¹⁵⁴ Saaremaa kalanduspiirkonna arengustrateegia 2009-2013 (2009)

Hinnang

Meie hinnangul on Roomassaare sadam saanud piirkonna arengudokumentidest kajastust vaid Saaremaa arengukavas. Kalanduse tegevusgrupilt edastatud info kohaselt ei ole Roomassaare sadam kalanduspiirkonna strateegias kajastatud, sest see on eelkõige kaubasadam, ehkki kalanduse tegevus ei sega kaubasadama tegevust.

Saaremaa suurima sadama arendamine on kindlasti mõistlik. Usume, et ka kõik tehnilised probleemid, mis võiksid arenguplaani realiseerimisel kerkida, on sadama pidajal (arvestades selle ettevõtte suuri kogemusi) kergesti lahendatavad. Takistustena nähakse finantsvahendite puudust ja looduslikke tingimusi.

Vastavalt 2012. aastal koostatud Traallaevade poolt kasutatavate sadamate moderniseerimisvajaduse analüüsile (Tartu Ülikool, Eesti Mereinstituut) on Roomassaare navigatsiooniperiood traaleritele pikem kui Pärnu või ka Virtsu sadama puhul, ent külmutatud kala eksportimine sealt on kallim. Jääolude osas on Roomassaarel eelised Virtsu ees, ent logistiliselt on kahtlemata eelistatum Virtsu.

Roomassaare väikealuste sadam on leidnud mereturistide poolt laialdase kasutamise, seejuures mängib suurt rolli ka Kuressaare ajalooliste väärtuste lähedus. Sadama toimib multifunktsionaalsena ja on väga hästi välja arendatud.

Roomassaare sadama edasi arendamine oleks reaalselt teostatav, kui leitakse sadama arendamiseks piisavalt finantsvahendeid.

Euroopa Kalandusfondi toetuseid ei ole Roomassaare sadam seni saanud.

Küsimustikule mitte vastanud traalpiügi sadamad

Sadam	Valimisse arvamise põhjus	Tegevusgrupi ja Maavalitsuste kommentaarid
Veere (Saaremaa)	Meede 3.3 raames väljavalitud traalpiügi sadam	Üks enamkasutatavatest lossimiskohtadest Saaremaal. Saare maakonnaplaneeringu projektversioonist kaardistatud kui sinimajanduse ja merepääste funktsiooniga kala- ja külalissadam.
Westmeri (Läänemaa)	Meede 3.3 raames väljavalitud traalpiügi sadam	Maakonna arengukava kohaselt omab kohalikku tähtsust jahi- ja kalasadamana. Kuulub piirkonna väikesadamate väljaarendamise võrgustikku koos Suur-Holmi sadama, Haapsalu Veskiviigi jahisadama ja uue rajatava sadamaga Suur-Holmile.
Lehtma (Hiiumaa)	Meede 3.3 raames väljavalitud traalpiügi sadam	Kajastatud Hiiumaa arengustrateegias 2020+. Omanik on huvitatud sadama arendamisest kalasadamana. Probleemid liikuvate liivadega, kulukad iga-aastased süvendustööd. Rannapiügi seisukohalt ei ole oluline sadam.
Suursadam (Hiiumaa)	Meede 3.3 raames väljavalitud traalpiügi sadam	Hiiumaa arengustrateegias 2020+ piirkonna väikesadamate sadamavõrgustikus koos Kärkla, Orjaku, Sõru, Kõrgessaare, Ristna lõunasadama, Kalana, Heltermaa ja Roograhu

		sadamaga. Multifunktsionaalne.
Dirhami (Läänemaa)	2012. a lossimiskoguste järgi lisatud	Uues kalanduspiirkonna strateegias on kajastatud. Sadamat kasutavad küllaltki palju kalureid.
Miiduranna (Harjumaa)	2012. a lossimiskoguste järgi lisatud	Maakonna arengukava järgi kaubasadam, kuhu kavandatakse külaliskaid. Mõlemad basseinid on kaitstud põhja- ja läänetuulte eest muulidega. Omanik ei soovi sadamas kalanduse arendamist.

Kokkuvõte traalpüügi sadamatest

Traalpüügisadamatest vastasid küsimustikule kolm sadamat, millest üks ei ole välja ehitatud. Olemasolevatel sadamatel on olemas vajalikud kaitserajatised ja infrastruktuur. Traalpüügisadamate peamine omadus on, et nende kaudu toimub suuremate kalakoguste lossimine, sest nendes sadamates on suuremad kala töötlemise võimalused, mistõttu nad loovad töökohti mitte ainult kaluritele vaid ka tootmisüksustes töötavatele inimestele. Nende toodangust suur osa läheb ekspordiks. Seetõttu on nende sadamate arendamine olulise tähtsusega.

Küsimustikule vastanud sadamatest on Mõntu sadam, Paldiski lõunasadam ja Roomassaare sadam ja nendes planeeritavad arendused piirkonna sadamate võrgustiku seisukohalt olulised.

Ettepanekud ja konkreetsed soovitused sadamate arendamise jätkamiseks Euroopa Merendus- ja Kalandusfondi 2014-2020 raames

Tuginedes kalasadamatelt, piirkondlikelt kalanduse tegevusgruppide esindajatelt ja maavalitsuse esindajatelt kogutud andmetele ja informatsioonile esitame omapoolsed soovitused sadamate arendamise jätkamiseks.

Koostöö

1. **Kutseliste kalurite tegevuse toetamine ja turismiarenduse toetamine võiksid käia käsikäes.** Pidades silmas sadamate multifunktsionaalsust, on mitmes piirkonnas (nt Harjumaa, Hiiumaa, Läänemaa, Lääne-Virumaa, Pärnumaa, Saaremaa) toodud välja probleemina varasemate toetuste väga selget piiritlemist kalasadamate arendamise ja turismiarenduste vahel. Uuringus osalejad viitasid võimalikule topeltfinantseerimise ohule. Väikesadamaid on soovitatav vaadata multifunktsionaalsetena, mis soodustaks kalasadamatel otsida täiendavaid võimalusi, mis aitaksid üle elada kala madalhooaja.

Soovitatav on toetuse andjal **omada ülevaadet kõikidest erinevatest toetustest**, mida kalasadamal on võimalik taotleda. Soovitame analüüsida, kuivõrd on riigis tagatud kooskõla erinevate toetusmehhanismide vahel, et ei tekiks kattuvaid toetuseid.

2. Põllumajandusministeerium kalasadamate arendamist toetades ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium väikesadamate arendamist toetades võiksid teha **rohkem koostööd sadamate ühisel arendamisel**. Pidades silmas sadamate multifunktsionaalsust ei ole niivõrd oluline, kas sadam klassifitseerub väikesadamaks või kalasadamaks, sest eesmärgid ja sadamate arendamise alused on mõlemal juhul sarnased. Samuti tekitaks see sadama pidajate seas vähem segadust eelkõige erinevate toetusmeetmetega seotud nõuete ja tingimuste täitmise osas.
3. Kindlasti peaks suurenema **toetuse andja koostöö kalanduspiirkondade tegevusgruppidega**, kes on kohalike kalasadamate tegevuste ja vajadustega paremini kursis ning omavad samas selget ülevaadet ka piirkonnast ja nõudlusest piirkonna sadamavõrgustiku järele. Toetuse andja võiks olla kaasatud juba piirkondade kalandusstrateegiate koostamise protsessi, et tagada võimalikult objektiivne nägemus strateegiate kujundamisel.
4. **Kohalikud omavalitsused (sh piirkonna maavalitsus) peaksid tihedamat koostööd tegema piirkonna kalanduse tegevusgruppidega**, et arendataks välja ühtne piirkonna sadamate võrgustik, mis välistaksid dubleerivad tegevused ja mõne osapoole ebaotstarbekad erahuvid. Oluline on, et arendataks prioriteetseid sadamaid. Maavalitsuste roll võiks olla koordineerida kohalike maakondade tasandil tegevust, kuid meie hinnangul ei ole maavalitsused (mõne üksiku erandiga) valdavalt kursis sadamate olukorra ja arenguplaanidega.
5. Mõnes kalanduspiirkonnas on piirkonna looduslike tingimuste tõttu vajalik **regulaarne sadama akvatooriumi puhastus**. Eriti suur on selle järele nõudlus just rannapüügisadamates

Pärnumaal. Rannasadamate akvatooriumide puhastamise toetamisel võiks koordineerida koostööd AS-ga Saarte Liinid, mis siiani on igal aastal ligikaudu kümnekonna kalasadama (peamiselt Lääne-Eestis, kuid ka mujal Eestis) kordussüvendusi teostanud. Vastavalt Saarte Liinide poolt edastatud informatsioonile on ettevõtte väga huvitatud ja võimeline teostama töid oluliselt rohkem ning leevendama kalasadamates raskemaid looduslikke tingimusi.

Hetkel on AS-l Saarte Liinid kasutusel ujuvsüvendaja Watermaster Classic III, millega on töötatud juba 7 aastat. Hinnanguline kvaliteetne tööaeg on süvendajal 10 aastat. Põhiline süvendamise tehnoloogia on põhjasetete pumpamine. Süvendusmasin on varustatud ka kaevekopaga. Süvendussügavus nii pumpamise kui ka kaevamise korral on kuni 4 meetrit, mis mõne sügavama sadama puhul ei ole piisav. Hetkel kasutusel olev ujuvsüvendaja tuleb mõne aasta pärast välja vahetada uue vastu. Kuna teadaolevalt Classic III mudelit enam ei toodeta, on tõenäoliselt sobivaks mudeliks Watermaster Classic IV, mis on võimeline süvendama kuni 5 meetri sügavuseni. Siinkohal on oluline tähelepanu pöörata, et kalasadamate vahel oleks võimalik süvendajat operatiivselt transportida. Watermasteri eelis on selle maad mööda treileriga transportimisvõimalus. Classic IV tehnilised näitajad on oma eelkäijast tunduvalt paremad (suurem süvendussügavus, võimekus kaevekoppa kasutades laadida pinnast mudaveopraamile). Lisaks omab ettevõtte ka 2012. aastal valminud töölaeva Panda, millega on võimalik süvendustööde juures pukseerida mudaveopraame ja muid ujuvaluseid.

Kuna AS Saarte Liinid omab süvendus- ja kaadamistöödel professionaalset meeskonda, on nad väga huvitatud koostööst kalandussektoriga. Selle edukuse tagamiseks tuleks koostöös Põllumajandusministeeriumiga soetada ujuvsüvendaja Watermaster Classic IV ja mudaveopraam mahutavusega 200-400m³.

Finantseerimistingimused

6. **Tegevuse elluviimise rahastamine enne kulutuste tegemist.** Väiksematel kalasadamatel, mis oleksid investeringu toetustele abikõlblikud, ei ole piisavalt vabu finantsvahendeid, et katta investeringutega seotud kulud enne toetuste saamist. Kommertspankade poolt seatud finantseerimise tingimustele MTÜdesse koondunud kalurid paraku ei kvalifitseeru. Seetõttu oleks toetuse andja poolt soovituslik jätkata eelmisel perioodil kehtinud tegevuse elluviimise rahastamisega enne kulutuse tegemist.

Halvenenud majanduskeskkonnas on paljudel ettevõtjatel laenude saamine keeruline. Olukorra kergendamiseks võib vastavalt Kalandusturu korraldamise seadusele pärast taotluse rahuldamise otsuse tegemist rahastada toetatava tegevuse elluviimist riigieelarvelistest vahenditest enne töö, teenuse või vara soetamise eest tasumist, kui toetuse saaja on piisavalt usaldusväärne ning töö või teenus on lõpetatud või vara on üle antud ning projektitoetuse saaja on need vastu võtnud ja nende eest tasunud vähemalt omafinantseeringuga võrdse rahasumma.

Ilma võimaluseta rahastada tegevust enne kulutuste tegemist võib tekitada olukorra, kus kalanduspiirkonna, maakonna ja valla tasandil sadamavõrgustiku jaoks oluline sadam ei suuda finantseerimist korraldada.

7. Soovitame täiendavalt **analüüsida erinevate omafinantseeringute osakaalu mõju seatud eesmärkide täitmisele.** Tuginedes eelmisele rahastusperioodile, soovitame analüüsida, kas seni kehtinud omafinantseeringu määrad vastavalt „Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 rakenduskava“ meetme 4.1. määruse § 14-le on olnud õigustatud ja kandnud seatud eesmärki ning kas uuel rahastusperioodil peaks omafinantseeringu määrasid kohandama vastavalt uutele seatud eesmärkidele.
8. Oluline on eelistatavalt **toetada ühistegevust (kalurite MTÜ-desse koondumist) sadamates**, mille toetamise osakaal vastavalt „Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 rakenduskava“ meetme 4.1. määruse § 14-le peaks jääma vähemalt samale tasemele. MTÜdesse kogunenud kalurid on võimekamad väikesadamaid arendama, sest siis ei sõltu väikesadama käekäik ja edasiarendamine vaid üksikust erasadama omanikust. Samuti vähendab ühistegevuse soodustamine investeringutoetuste andmisel erasadama poolt sadama avalikule kasutamisele

seatud piirangute riski (nt ebamõistlikud kõrged sadamatasud või füüsiline sadama kasutamise takistamine).

9. Vastavalt Euroopa Kalandusfondi rakenduskava meetme 4.1. “Kalanduspiirkondade säästev areng” määrusele võib projektitoetust anda taotlejale, kes jätkab pärast kavandatava projekti elluviimist majandustegevust alal, mille parendamiseks ta projektitoetust taotleb, vähemalt 5 majandusaasta jooksul.

Vastavalt samale määrusele peab kalasadama või lossimiskoha uuendamiseks projektitoetuse taotlemise korral toetuse saaja tagama, et toetuse objekt vastab ameti poolt viimase toetusosa väljamaksmisest arvates sadama kohta õigusaktidega kehtestatud normidele ning on avatud ohutuks laevaliikluseks ja kalasadama funktsionaalseks tegevuseks järgneva 15 aasta jooksul.

Kalasadama või lossimiskoha uuendamiseks peab projektitoetuse taotlemise korral toetust taotlev mittetulundusühing ühishuvi tagamiseks olema avatud uute liikmete vastuvõtuks ja mittetulundusühingu liikmete nimekiri olema avalik.

Vähendamaks riski, et toetust saanud sadam piirab sadama avalikku kasutamist, on tegevusgruppidel ettepanek **selgemalt sõnastada meetme 4.1. raames sätestatud nõuded sadama avatusele ning majandustegevuse jätkumisele**, seda eriti arvestades toetatud investeeringu mahtu ja eluiga. Ehkki kehtiv määrus sätestab tingimused toetuse taotlejale, on leitud mooduseid, kuidas sadama kasutust on piiratud, nt seades ebamõistlikult kõrgeid sadamatasusid. Kohalikule omavalitsusele kuuluvas sadamas on nimetatud riskid ilmselt väiksemad.

Toetatavad sadamad

10. Eelmisele toetusperioodile viidates on mitmelt kalanduse tegevusgrupilt (nt Saaremaa, Läänemaa) esitatud **ettepanek arendada vaid riiklikule ja piirkondlikule võrgustikule olulisi sadamaid**. Uuringus osalejad viitasid eelmisele rahastusperioodile, kui toetuste saamiseks kajastati piirkondlikus kalandusstrateegias valdavalt kõik sadamad, mis selleks huvi üles näitasid. Samal ajal ei pööratud piirkondlikult olulist tähelepanu sellele, kas toetust taotleb sadam ka piirkonnas parim koht on, mida arendada. Eelmise rahastusperioodi põhjal võib näiteid tuua nii Saaremaalt kui ka Läänemaalt, kus investeeriti mitme sadama arendamisesse, mille looduslikud tingimused ei soosinud sadama arendamist ning mille tõttu sadama igapäevased sadamahoolduskulud on erakordselt kõrged.

Täiesti uute sadamate arendamine ei tohiks olla prioriteediks arvestades vajadust ja nõudlust piirkondliku ja riikliku sadamate võrgustiku järele. Ajaloolised sadamakohad on tavaliselt ka looduslikult sobivaima asukohaga. Oluline on, et arendataks välja nii riiklik kui ka piirkondlik sadamate võrgustik ja ei toimuks erinevate vahetus läheduses olevate sadamate investeeringute dubleerimine.

11. **Toetamist võiksid saada need piirkonnale olulised sadamad, kus lossitakse olulisel määral kala ja kus oleks registreeritud ka aluseid.** Nii riikliku kui ka piirkondliku sadamavõrgustiku arendamisel pöörata olulist tähelepanu sadama tagamaale. Toetuseid peaksid saama vaid need sadamad, mis juba osutavad või plaanivad tulevikus **osutada tasulisi sadamateenuseid**.¹⁵⁵

Küsitluse tulemusena tuvastasime, et mitmed sadamad, mis osutavad küll sadamateenuseid, ei võta osutatud teenuste eest tasu. Hinnanguliselt saame välja tuua kolm põhjust, miks sadam, mis osutab teenuseid, sadamatasusid ei kogu:

a) administratiivne võimetus jälgida sadama kasutamist ning sellele vastavalt küsida osutatud sadamateenuste eest tasu;

¹⁵⁵ Sadama ülalpidamiskuludest ülevaate saamiseks oleme lisanud AS-i Saarte Liinid poolt hallatava sadama eelarvelised näitajad aruande Lissasse nr 5.

b) sadamatasude kogumisel peab sadam vastama Sadamaseaduses esitatud veeliikluse ohutuse ja keskkonnakaitse nõuetele, mistõttu võib sadama pidajal puududa tahtmine või vajalikud ressursid sadama nõuetele vastavusse viimiseks;

c) kohalikule omavalitsusele kuuluv kalasadam võib olla regionaalselt oluline infrastruktuur, mis võimaldab kaluritel elatist teenida, mistõttu soovib kohalik omavalitsus soodustada töökohtade säilimist piirkonnas.

12. Merepäästefunktsiooni arendamine koos kalasadamate arendamisega.

Merepäästevõrgustik peaks olema tihedam, mistõttu sobiks olemasolev riiklik kalasadamate võrgustik merepäästefunktsiooni arendamiseks paremini kui riiklik väikesadamate võrgustik. Mitmed kalasadamad, millesse on eelmisel perioodil toetuste abil investeeritud (nt Saaremaal, Läänemaal), kuid uue piirkonna arengustrateegia järgi ei ole piirkonna jaoks prioriteetsed kalasadamad, võiksid rakendust leida lisaks kalasadamana ka piirkonnas merepäästefunktsiooni täitjana. Merepäästevõrgustik on loomisel juba üle Eesti. Mitmed saared on saanud merepääste aluse ja kohalikud elanikud vastava väljaõppe. Soovitame toetuse andjal teha koostööd MTÜ-ga Eesti Vabatahtlik Mere- ja Järvepääste ning arvestada toetuste andmisel ka merepäästefunktsiooni arendamistegevustega. Kalasadamate ja merepäästefunktsiooni toetamine võiksid olla koordineeritud erinevate toetuse andjate ja huvipoolte vahel.

Toetatavad tegevused

13. Kuna väga paljud sadamad asuvad kas Natura 2000 alal või selle vahetusläheduses, on edasise arenduse läbiviimiseks vajalik keskkonnamõjude hindamine (KMH). Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 3. (Keskkonnamõju hindamise kohustuslikkus) lõige 2 ütleb, et keskkonna mõju peab hindama kui kavandatakse tegevust, mis võib üksi või koostoides teiste tegevustega eeldatavalt oluliselt mõjutada Natura 2000 võrgustiku ala. Kuna sadamas on palju tegevusi, mis mõjutavad tõenäoliselt Natura ala, siis sõltuvalt sellest, kuidas tõlgendatakse kavandatava tegevuse mõju ja selle koosmõju juba sadamas toimuvate tegevustega, on tõenäoline, et Natura 2000 ala valdaja leiab, et mõju on oluline. Kindlasti on oluliseks mõjuks kaide rajamine, süvendamine, trasside (eriti valgustuse) rajamine, tootmishoonete rajamine, mis toob kaasa reostusohu või kemikaalide loodusesse pääsemise ohu. Samas, kui arendatava sadama lähistel on tuvastatud esmatähtsaid elupaigatüüpe, võib ka parkimisplatsi rajamisel olla vajalik uuringute läbiviimine või ekspertarvamuste küsimine.

Lähtudes mõistlikkuse põhimõttest on sadama arenduste kavandamisel otstarbekas **kõikide keskkonnamõjude koos hindamine**. See jätab sadama arendajale võimaluse kavandatud tegevusi ellu viia vastavalt võimalustele. Lisaks on KMH ühekordne läbiviimine majanduslikult soodsam.

14. 28sadamat 63-st küsimustikule vastanud sadamast ei ole registreeritud, mistõttu ei saa pakkuda ka tasulisi sadamateenuseid. MTÜdesse koondunud kalurite ja ka üksikute erasadamate ning kohalike omavalitsuste majanduslik võimekus sadama omanikuna on piiratud, kuid sadama nõuetele vastavusse viimine nõuab suures mahus finantsvahendeid. Seetõttu võiksid **toetused olla suunatud kindlasti ka veeliiklusohutuse, keskkonnakaitse nõuete ja ehitusseaduses kajastatud nõuete täitmiseks**. Hetkel on näha ka kalasadamate poolt esitatud vastustest, et mitmed sadamad, mis osutavad tasulisi sadamateenuseid ja peaksid täitma Sadamaseaduses kehtestatud nõudeid, ei suuda neid täita.

Mitmetes sadamates puudub **navigatsioonimärgistus**. Ohutuse ja sadamakoha laiema populariseerimise seisukohalt võiksid toetused olla suunatud ka just selle investeeringu toetamiseks. Investeeringud navigatsioonimärgistusse tagavad sadamas ohutu liikluse. Eriti oluline on see külalissadamate puhul, mida külastavad võõrad alused. Sadama ohutuse eesmärgil oleks otstarbekas toetada ka muulide/lainemurdjate rajamist.

Samuti on paljudes sadamates kaideäärne ala ja sissesõidu tee pindamata. Kalandustoodete mahalaadimis- ja lossimisala peab olema kaetud pinnakattematerjaliga, mis välistab kalandustoodete saastumise pinnasest tuleneda võiva saastega. Sadam peab tagama, et

kalandustooted ei saa saastatud lendleva liiva ja muu lenduva tolmuaga. Soovitame kooskõlastada võimalikud sarnased toetatavad tegevused teiste toetusprogrammide ja –meetmetega.

15. Ühe toetatava tegevusena võiks olla **vana taristu eemaldamine ja lammutustööd**. Üldiselt on sellised tööd üpris kulukad, mida MTÜdesse koondunud kalurid esmases järjekorras sadama arendamisel ette ei võta. Nt on Pärnu Maavalitsuse hinnangul Kihnu sadamate piirkonnas väga vanad rajatised. Vana kasutuskõlbmatu taristu lammutustööd aitaksid kaasa piirkonna esteetilisemale kujundamisele ning ohtlike olukordade vältimisele. Soovitame kooskõlastada võimalikud sarnased toetatavad tegevused teiste toetusprogrammide ja -meetmetega.
16. Ehkki eelmise rahastusperioodi toetustest oli suur osa suunatud sadamate infrastruktuuri väljaarendamisse, siis vajavad ka uuel rahastusperioodil olulisi investeeringuid **nii kaid kui ka sadamas asuvad hooned ja seadmed**, et parandada kala käitlemise tingimusi. Sadama infrastruktuuri väljaehitamine on väga kulukas tegevus, mis rajatakse aastakümneteks.
17. Anda nendele sadamatele, kes said investeeringutoetuseid eelmise rahastusperioodi lõpul, võimaluse **poolleliolevate sadamate infrastruktuur lõplikult välja arendada**. Oluline on infrastruktuur arendada nii kaugele, et sadamal oleks võimalik hakata pakkuma tasulisi sadamateenuseid. Ilma vajaliku toimiva tugiinfrastruktuurita on võimatu luua kvaliteetseid kõrvalteenuseid. Vastasel juhul on risk, et juba toetuse abil tehtud investeeringud ei leia pooliku lahenduse tõttu kasutust.
18. Enne sadamate arendamist on **vajalik läbi viia uuringud ja projekteerimistööd**, mistõttu peaksid ka investeeringud uuringute läbiviimisesse olema abikõlblikud tegevused toetuse saamiseks. Vastasel juhul tekivad riskid, et sadamas ehitustöid planeerides tehakse otsuseid, mis tekitavad hiljem sadamale ebamõistlikult kõrgeid hoolduskulusid.
19. Probleemina toodi välja ka aluste **kütusega varustamise puuduse** ehk tanklate puuduse sadamaalal. Positiivse näitena võib välja tuua Võrtsjärve piirkonnas Oiu sadama, mis on rajanud sadamasse ka tankla. Kui kütuseauto sadamakülastus ja kalurite sadamakülastuse aega suudetakse ühildada, siis on ka see alternatiivse lahendusena probleemile leevendust pakkuv.
20. Kalanduse valdkonna jätkusuutlikkuse tõstmiseks ja kalasadamate riskide maandamiseks ning ka kalurite sissetulekute tõstmiseks on mõistlik **toetada püütud kalale lisaväärtuse andmist, kala või vesiviljelustoodete töötlemist ja otseturustamist**. Kalasadamate infrastruktuuri paranedes on paranenud kalurite töö ja teenuse osutamise tingimused, mis on hea lähtekoht mitmekülgsede kala väärimise võimaluste loomiseks.

Kala või vesiviljelustoodete töötlemise ja otseturustamise olulisemad tegevused võiksid olla toorme käitlemisruumide ehitamine, jäämasinate soetamine, laotõstukite soetamine, esmatööstushoonete ehitus ja vajalike seadmete soetamine, otseturustamisega seotud hoonete ehitus, transpordivahendite soetamine, kaubamärgi väljatöötamine.

21. **Kalasadamas pakutavate teenuste mitmekesistamise toetamine** ja kaluritele täiendavate võimaluste loomine. Võimalike kõrvaltegevuste valik on väga lai. Sadamad vajavad toetust ja häid näiteid, kuidas teistes piirkondades (sh väljaspool Eestit) on kalasadamas pakutavaid teenuseid mitmekesistatud. Mitmekesistamise tegevussuuna eesmärk on laiendada mikroettevõtete tegevust.

Tegevuste mitmekesistamise tegevused võiksid olla ka kalarestorani rajamine koos seminariruumiga, rannaküla ja mereelu tutvustava muuseumi loomine, teeninduse ja tootmise ettevõtete loomine piirkonda tutvustavate meenete valmistamiseks ja rannaküla miljöö arendamine nt rannaküla taastamine.

22. Sadama multifunktsionaalsuse eesmärgil võimaldada toetust **turismi arendamisele ja rannakülade taaselustamisele**. Olemasolev turismipotentsiaal loob eelduse valdkonna laiendamiseks ja arendamiseks ka rannaküladesse. Oluline on elavdada rannakülasi eriti sügis-talvisel perioodil selleks, et pikendada turismihooaega.

Kalandusega seotud turismi arendamise ja rannakülade taaselustamise tegevused võiksid olla veekogude ja mereranna puhastamine, ujumiskohtade ja paadisildade rajamine, majutus- ja toitlustuskohtade rajamine ja arendamine, puhkemajade loomine ja renoveerimine, loodusmatkade ja kalaturismi propageerimine ja võimaluste arendamine, koostöö erinevate MTÜ-de, kohalike ettevõtjate ja tootjatega ning nendega ühisturunduse võrgustiku loomine, kalandusega seotud ürituste (laat, kalapüügivõistlus jms) korraldamine, piirkonda tutvustava kodulehe loomine, parkla rajamine.

Lisad

Nr	Nimi
1	Lisa 1 Sadamate nimekiri
2	Lisa 2 Teostatud intervjuud
3	Lisa 3 Valimi ülevaade
4	Lisa 4 Kasutatud kirjandus
5	Lisa 5 Sadama ülalpidamiskulud AS Saarte Liinid näitel

Lisa 1 Sadamate nimekiri

1. Meede 3.3 raames väljaõitud traalpüügi sadamad

- 1.1. Paldiski Lõunasadam
- 1.2. Veere
- 1.3. Westmeri
- 1.4. Mõntu
- 1.5. Lehtma
- 1.6. Suursadam

Suuremad traalpüügisadamad 2012.a lossimise järgi lisaks 3.3 meetmes väljaõitud sadamatele

- 1.7. Dirhami
- 1.8. Miiduranna
- 1.9. Meeruse
- 1.10. Roomassaare

2. Meede 4.1 raames kohalikes arengustrateegiates väljaõitud rannapüügisadamad

2.1. Virumaa Rannakalurite Ühingu kalanduspiirkonna strateegia 2009 - 2020

- 2.1.1. Eisma
- 2.1.2. Eru
- 2.1.3. Karepa
- 2.1.4. Kunda
- 2.1.5. Käsmu
- 2.1.6. Mahu
- 2.1.7. Narva-Jõesuu (Linnakai)
- 2.1.8. Toila
- 2.1.9. Võsu

2012.a lossimiskoguste järgi lisatud sadamad

- 2.1.10. Altja
- 2.1.11. Lobineem
- 2.1.12. Purtse
- 2.1.13. Sillamäe
- 2.1.14. Vergi

2.2. Liivi Lahe Kalanduskogu tegevuspiirkonna arengustrateegia aastani 2016

- 2.2.1. Ermistu
- 2.2.2. Jaagupi
- 2.2.3. Juheta
- 2.2.4. Kihnu (Suaru)
- 2.2.5. Lao
- 2.2.6. Lindi
- 2.2.7. Liu
- 2.2.8. Manija
- 2.2.9. Matsi
- 2.2.10. Merelaiu
- 2.2.11. Paatsalu

-
- 2.2.12. Peerni
 - 2.2.13. Raeküla
 - 2.2.14. Rannametsa
 - 2.2.15. Sigatsuaru
 - 2.2.16. Suurna
 - 2.2.17. Treimani
 - 2.2.18. Tõlli
 - 2.2.19. Vana-Sauga
 - 2.2.20. Võidu
 - 2.2.21. Võiste
 - 2.2.22. Värati

2012.a lossimiskoguste järgi

- 2.2.23. Munalaiu
- 2.2.24. Pärnu

2.3. Saaremaa kalanduspiirkonna arengustrateegia 2009 - 2013

- 2.3.1. Atla
- 2.3.2. Kaldu
- 2.3.3. Kallaste
- 2.3.4. Kaunispe
- 2.3.5. Koguva
- 2.3.6. Kungla
- 2.3.7. Läätsa
- 2.3.8. Muratsi
- 2.3.9. Mõntu kalasadam
- 2.3.10. Nasva Jõesadam
- 2.3.11. Orissaare
- 2.3.12. Papissaare
- 2.3.13. Rannaaugu
- 2.3.14. Rannaküla
- 2.3.15. Roopa
- 2.3.16. Salme
- 2.3.17. Sandla
- 2.3.18. Seebilõuka
- 2.3.19. Soela
- 2.3.20. Sääre
- 2.3.21. Taaliku
- 2.3.22. Turja
- 2.3.23. Unguma
- 2.3.24. Varese
- 2.3.25. Veere vanasadam
- 2.3.26. Võrkaia

2012.a lossimiskoguste järgi lisatud sadamad

- 2.3.27. Triigi
- 2.3.28. Undu

2.4. Hiiumaa kalanduspiirkonna arengustrateegia 2009-2015

- 2.4.1. Haldi

-
- 2.4.2. Hiessaare
 - 2.4.3. Kõrgessaare
 - 2.4.4. Kärkla sadam
 - 2.4.5. MTÜ Hiiumaa vetelpääste Kärkla sadam
 - 2.4.6. Orjaku
 - 2.4.7. Ristna lõunasadam (Kalana sadama akvatooriumis)
 - 2.4.8. Roograhu
 - 2.4.9. Salinõmme
 - 2.4.10. Suursadam
 - 2.4.11. Sõru
 - 2.4.12. Tärkma

2012.a lossimiskoguste järgi lisatud sadamad

- 2.4.13. Hirmuste
- 2.4.14. Kassari
- 2.4.15. Kootsaare
- 2.4.16. Pallinina
- 2.4.17. Puulaiu

2.5. Läänemaa kalanduspiirkonna strateegia 2009-2015

- 2.5.1. Dirhami
- 2.5.2. Hara
- 2.5.3. Keemu
- 2.5.4. Kiideva
- 2.5.5. Norrby
- 2.5.6. Nõva (rannaküla sadam)
- 2.5.7. Osmussaare
- 2.5.8. Puise
- 2.5.9. Pusku
- 2.5.10. Rooglaiu
- 2.5.11. Rumpo
- 2.5.12. Rälby
- 2.5.13. Topu
- 2.5.14. Virtsu (vanalinna sadam)
- 2.5.15. Österby

2012.a lossimiskoguste järgi lisatud sadamad

- 2.5.16. Haapsalu kalasadam
- 2.5.17. Saastna
- 2.5.18. Saunja
- 2.5.19. Spithami
- 2.5.20. Suitsu

2.6. Peipsi Kalanduspiirkonna Arendajate Kogu strateegia 2009-2013

- 2.6.1. Alajõe
- 2.6.2. Järveääre
- 2.6.3. Kaldasilla
- 2.6.4. Kallaste Kalur
- 2.6.5. Kallaste Rand
- 2.6.6. Kalma
- 2.6.7. Kolkja

-
- 2.6.8. Kuremaa
 - 2.6.9. Lohusuu
 - 2.6.10. Mehikoorma
 - 2.6.11. Omedu kalasadam
 - 2.6.12. Omedu paadisadam
 - 2.6.13. Raja
 - 2.6.14. Rannapungerja
 - 2.6.15. Röpina
 - 2.6.16. Sassukvere
 - 2.6.17. Varnja
 - 2.6.18. Vasknarva

2012.a lossimiskoguste järgi lisatud sadamad

- 2.6.19. Meerapalu
- 2.6.20. Piirissaare

2.7. Harju kalanduspiirkonna arengustrateegia 2009-2013

- 2.7.1. Kaberneeme
- 2.7.2. Kurkse
- 2.7.3. Leppneeme
- 2.7.4. Lohusalu
- 2.7.5. Neeme
- 2.7.6. Paldiski sadam
- 2.7.7. Ristna
- 2.7.8. Salmistu
- 2.7.9. Tapurla
- 2.7.10. Tilgu

2012.a lossimiskoguste järgi lisatud sadamad

- 2.7.11. Kakumäe
- 2.7.12. Kurkse
- 2.7.13. Madise
- 2.7.14. Pärispea
- 2.7.15. Turbuneeme

2.8. Võrtsjärve kalanduspiirkonna strateegia 2009-2013

- 2.8.1. Oiu

2012.a lossimiskoguste järgi lisatud sadamad

- 2.8.2. Valma

Lisa 2 Teostatud intervjuud

Maavalitsus	Kontaktisik	Intervjuu toimumise kuupäev
Ida-Virumaa	Tiit Toos	23. sept 14
Lääne-Virumaa	Mati Jõgi	23. sept 14
Harjumaa	Jaan Mark	24. sept 14
Läänemaa	Merle Mäesalu	25. sept 14
Hiiumaa	Aivi Telvik	22. sept 14
Saaremaa	Agne Peetersoo	24. sept 14
Pärnumaa	Urmas Kase	24. sept 14
Viljandimaa	Kaupo Kase	23. sept 14
Tartumaa	Maris Aleksašin	23. sept 14
Jõgevamaa	Mart Tooming	22. sept 14
Põlvamaa	Teet Helm	23. sept 14

Tegevusgrupi nimi	Kontaktisik	Intervjuu toimumise kuupäev
Virumaa Rannakalurite Ühing	Lembo Pikkamäe	18. sept 14
Läänemaa Rannakalanduse Selts	Margus Källe	23. sept 14
Hiiukala	Tuuli Tammla	18. sept 14
Harju Kalandusühing	Kaido Vagiström	9. sept 14
Liivi Lahe Kalanduskogu	Esta Tamm	23. sept 14
Peipsi Kalanduspiirkonna Arendajate Kogu	Urmas Pirk	11. sept 14
Võrtsjärve Kalanduspiirkond	Jaanika Kaljuvee	18. sept 14
Saarte Kalandus	Heino Vipp	22. sept 14

Lisa 3 Valimi ülevaade

Sadam	Valimis	Täitis ankeedi terviklikult	Täitis ankeedi osaliselt	Keeldus ankeeti täitmast	Ei täitnud	Kontakti ei ole/ ei saa	Märkus
Harju kalanduspiirkond							
Kaberneeme	✓				✓		
Kakumäe	✓			✓			OÜ Kakumäe Jahisadam juhatuse liige ei ole huvitatud ankeedi täitmisest.
Kurkse	✓				✓		
Kurkse							Lähteülesande valimis topelt, mistõttu eemaldasime valimist.
Leppneeme kalasadam	✓		✓				
Lohusalu	✓			✓			OÜ Lohusalu Sadam juhataja väitel sadamal kalastamisega kokkupuude puudub. Mõned kalurid küll käivad, aga ülevaadet selle kohta ei ole ja kalasadamat arendada ei soovi, pigem opereerivad kui külalissadam ja püüavad kalasadama tegevusest lahti saada. Küsimustikule vastata ei soovi, sest neid see teema ei huvita.
Madise	✓					✓	Kooskõlastatult PõM-iga eemaldatud valimist kontaktide puudumise tõttu.
Neeme	✓				✓		Valla sekretäri väitel on omandisuhted sadamas keerulised.
Paldiski	✓				✓		
Pärispea	✓					✓	Kooskõlastatult PõM-iga eemaldatud valimist kontaktide puudumise tõttu.
Ristna	✓	✓					
Salmistu	✓				✓		Sadama pidaja on sadama arendamiseks (ja eurorahade saamiseks) tehtud MTÜ juhatuses. Tehti mõned aastad tagasi, kuid vald ei suutnud planeeringuid menetleda, taotluste tähtaeg läks üle ning täna kõik seisab. Mis tulevikus peaks saama - puudub igasugune arusaam.

					Sadam ise on täielikult amortiseerunud ning majandustegevust sisuliselt ei toimu (va üks toitlustaja).
Tapurla	✓	✓			
Tilgu	✓	✓			
Turbuneeme	✓			✓	Kontakt ei vasta e-mailile, telefoni nr ei ole kasutusel.
Hiiumaa kalanduspiirkond					
Haldi	✓	✓			
Hiessaare	✓		✓		
Hirmuste	✓			✓	MTÜ Hiiukala väitel on Hirmuste tegelikult lautrikoht ja sadamana ei klassifitseeru. Ei tea ka et sinna sadamat planeeritaks. Pigem on tegemist lihtsalt veidi kohendatud loodusliku slipikohaga. Hirmustes on lisaks lautrule ka telkimisalad, mida haldab RMK.
Kassari	✓			✓	
Kootsaare	✓			✓	MTÜ Hiiukala väitel on Kootsaare tegelikult lautrikoht ja sadamana ei klassifitseeru. Ei tea ka et sinna sadamaid planeeritaks. Pigem on tegemist lihtsalt veidi kohendatud loodusliku slipikohaga. Kootsaares on kaks lautrikohta, mis on Hiiu valla hallatavad.
Kõrgessaare	✓	✓			
Kärdla	✓			✓	SA Kärdla sadam juhatuse liige ei soovi küsimustikku täita, sest Kärdla sadama põhieesmärk on külalisaluste vastuvõtmine ning kalapüügiga neil kokkupuude vaid sellel määral, et osa kohalike harrastuskalureid hoiab seal oma paate. Paraku ei saa nad seetõttu uuringusse soovitud panust anda.
MTÜ Hiiumaa vetelpääste Kärdla	✓			✓	
Orjaku	✓		✓		

Pallinina	✓	✓	MTÜ Hiiukala väitel on Pallinina tegelikult lautrikoht ja sadamana ei klassifitseeru. Ei tea ka et sinna sadamat planeeritaks. Pigem on tegemist lihtsalt veidi kohendatud loodusliku slipikohaga. Pallininal on lisaks lautrile ka telkimisalad, mida haldab RMK.
Puulaiu	✓	✓	Osa maast on eraomaniku ja osa on riigimaa. Puulaiu matkamaja omaniku väitel Puulaiul sadamat ei ole. Pigem on väikese paadisadama moodi, lautrikoht enam ei ole.
Ristna lõunasadam (Kalana sadama akvatooriumis)	✓	✓	
Roograhu	✓	✓	
Salinõmme	✓	✓	
Suursadam			Lähteülesande valimis topelt, mistõttu eemaldasime valimist.
Sõru	✓	✓	Sadama direktori väitel on Sõru sadam tegelikult kaks erineva omaniku käes olevat sadamat; AS Saarte Liinid ja Emmaste vald. AS Saarte Liinid haldavad ja omavad kolme kaid, millest üks on mõeldud parvlaeva liikluse tagamiseks Hiiumaa ja Saaremaa vahel ja kaks ülejäänud kaid on teistele laevadele. Nendest ühe ääres seisab tavaliselt Eesti Piirivalve alus ja teise ääres käib Hiiu Kaluri paar traali sügis-kevadisel püügihooajal ja sedagi juhul, kui on meeskonna vahetus või mingi muu põhjus Hiiumaale seisma tulla. Seega Sõru sadamat ei saa pidada kalasadamaks. Kala vastuvõtmist ei toimu. Sadamat arendada plaanis ei ole. Sadamal on just koostamisel arengukava SL -2020. Seal ei ole midagi kalasadamast juttu. Piisab kui traalid saavad seista ja meeskonda vahetada.
Tärkma	✓	✓	Kontakt ei vasta telefonile ega e-mailile.
Liivi Lahe Kalanduskogu			
Ermistu	✓	✓	Ermistu Puhkeküla väitel kalapüüki ega kalamehi seal sadamas üldse ei ole.

Jaagupi	✓		✓		
Juheta	✓	✓			
Kihnu (Suaru)	✓	✓			
Lao	✓	✓			
Lindi	✓	✓			
Liu	✓	✓			
Manija	✓			✓	
Matsi	✓			✓	Juhatuse liikme väitel üldiselt sadamaga suuri plaane ei ole.
Merelaiu	✓			✓	
Munalaiu	✓		✓		
Paatsalu	✓			✓	Sadamakapteni väitel mingit kutselist kalapüüdmist seal sadamas ei ole, ainult harrastuskalastamine.
Peerni	✓			✓	
Pärnu	✓			✓	
Raeküla (Vaala)	✓		✓		Kontakt ei soovi vastata, kuna tegemist ei ole kommertssadamaga.
Rannametsa	✓	✓			
Sigatsuaru	✓	✓			
Suurna	✓		✓		Pärnu Stividoride väitel reaalselt sadamat ei eksisteeri, kinnistu suurus muutub iga tormiga, investeeringuid ei ole tehtud ja ei plaanita ka, ei ole ka infot, kui palju kalurid seda kohta kasutavad.
Treimani	✓	✓			
Tõlli (Võidu)	✓			✓	
Vana-Sauga	✓		✓		
Võidu	✓			✓	
Võiste	✓		✓		
Värati	✓	✓			
Läänemaa kalanduspiirkond					
Dirhami					Lähteülesande valimis topelt, mistõttu eemaldasime

					valimist.
Haapsalu kalasadam	✓			✓	
Hara	✓	✓			
Keemu	✓		✓		Kontakti väitel on sadam hetkel üle minemas RMK alla. Keemu ei ole sadamana otseselt registreeritud ning on hetkel ripakil.
Kiideva	✓			✓	
Norrby	✓	✓			
Nõva rannaküla sadam	✓	✓			
Osmussaare	✓	✓			
Puise	✓	✓			
Pusku	✓			✓	Kontakt ei vasta telefonile ega e-mailile.
Rooglaiu	✓	✓			
Rumpo	✓	✓			
Rälby	✓	✓			
Saastna	✓		✓		Kontakti väitel küsiti liiga spetsiifilisi küsimusi (email, telefon ja isikute nimed), mistõttu ei soovi küsimustikku täita.
Saunja	✓			✓	Kooskõlastatult PõM-iga eemaldatud valimist kontaktide puudumise tõttu.
Spithami	✓			✓	Kooskõlastatult PõM-iga eemaldatud valimist kontaktide puudumise tõttu.
Suitsu	✓			✓	Lihula Valla väitel on võib-olla mõeldud Tuudi (Suitsu) jõe Suitsu silla juures asuvat kohta, kuskohast paadid jõele ja sealt edasi Matsalu lahele lähevad. Maa asub Matsalu rahvusparkis (valitseja keskkonnaameti Saare-Lääne-Hiiu regioon) ja on nn "jätkuvalt riigi omandis olev maa". Tõenäoliselt jääb see maa ka edaspidi riigi omandisse, haldaja RMK. RMK-l on mõtteid paiga arendamiseks - parkla, teavitustahvliid, paatide vettelaskmiskoht, vaatetorn jms. RMK kontakti väitel ei ole tegemist ei sadama ega ka

					väikesadamaga vaid randumiskohaga. Mingeid majanduslikke kavatsusi küll ei ole.
Topu	✓	✓			
Virtsu	✓	✓			Lisandus valimisse Saarte Liinide palvel.
Virtsu vanalinna sadam	✓		✓		
Österby	✓	✓			
Peipsi Kalanduspiirkonna Arendajate Kogu					
Alajõe	✓			✓	
Järveääre	✓		✓		Kontakti väitel on maja ees paadikohad, aga ei kvalifitseeru kuidagi sadamaks. Sadamasse investeerida ei plaani.
Kaldasilla	✓			✓	
Kallaste Kalur	✓			✓	Kontakt ei vasta telefonile ega e-mailile.
Kallaste Rand	✓		✓		Esindaja ei räägi eesti keelt.
Kalma	✓			✓	Kontakttelefoni ei leitud, e-mailile ei vastatud.
Kolkja	✓	✓			
Kuremaa	✓		✓		Kontakti väitel ei ole üldse sadam, tegemist on randumiskohaga ja slipiga, aga sadamaks ei pea. Ei soovi, et sellel teemal ühendust võetakse.
Lohusuu	✓			✓	Kontakt ei vasta telefonile ega e-mailile.
Meerapalu	✓			✓	
Mehikoorma	✓	✓			
Omedu kalasadam	✓	✓			
Omedu paadisadam	✓			✓	Kontakt ei vasta telefonile ega e-mailile.
Piirissaare	✓			✓	Sadamakapteni väitel kala vastuvõtmist ei toimu. On praamikai ja ujukaid väikealustele. Küll aga kalaga tegeleb OÜ Latikas oma kai
					peal. Mõlemal sadamal on ühine veeala.
Raja	✓		✓		

Rannapungerja	✓	✓			
Räpina	✓	✓			
Sassukvere	✓			✓	
Varnja	✓			✓	
Vasknarva	✓		✓		Kontakt ei soovi eestikeelset ankeeti täita.
Saaremaa kalanduspiirkond					
Atla	✓	✓			
Kaldu	✓	✓			
Kallaste	✓			✓	
Kaunispe	✓			✓	Kontakt ei vasta telefonile ega e-mailile.
Koguva	✓			✓	
Kungla	✓	✓			
Läätsa	✓			✓	Kontakt ei vasta telefonile ega e-mailile.
Muratsi	✓			✓	Kontakt ei vasta telefonile ega e-mailile.
Mõntu kalasadam	✓		✓		Kontakt keeldus ankeeti teise sadama kohta täitmast. Mõntu sadama kohta juba täitis.
Nasva jõesadam	✓			✓	
Orissaare	✓		✓		
Papissaare	✓			✓	Valla maanõuniku väitel on OÜ Papissaar likvideerimisel, sadam valla omandis. Papissaare sadamat kui sellist täna ei eksisteeri, täielikult amortiseerunud; puudub majandustegevus ning vallal ei ole mingeid plaane sadamat arendada. Tegevusgrupi hinnangul on maad nüüdseks riigile müüdud ja nende plaane ei teata.
Rannaaugu	✓	✓			
Rannaküla	✓		✓		Valla ehitusnõuniku väitel on tegemist paadikohaga, mitte sadamaga, mistõttu vald ei ole huvitatud ankeedi täitmisest.
Roopa	✓			✓	Vallasekretäri väitel, kes on töötanud vallas 50 aastat, Roopa sadamat ei eksisteeri. Kunagi oli, kuid täna ei ole seal enam midagi, vallal plaane pole, sest Atla sadam

				samas vallas on väga hea ja korralik.
Salme	✓		✓	Kontakt ei vasta telefonile ega e-mailile.
Sandla	✓	✓		
Seebilõuka	✓	✓		
Soela	✓	✓		
Sääre	✓		✓	Torgu vallavalitsuse väitel sellist sadamat ei ole, tegemist paadikohaga, kus ehitised puuduvad ning ametlikult seal midagi ei ole. Vallal pole ka mingeid plaane sellega seoses.
Taaliku	✓		✓	Kontakt ei vasta telefonile ega e-mailile.
Triigi	✓		✓	Sadamakapteni väitel kala vastuvõtmist ei toimu.
Turja	✓		✓	Kooskõlastatult PõM-iga eemaldatud valimist kontaktide puudumise tõttu.
Undu	✓		✓	Pöide vallavalitsuse väitel Undus otsest sadamakohta ei ole, aga väga head loodulikud tingimused, et kalal käia.
Unguma	✓		✓	
Varese	✓	✓		
Veere vanasadam	✓	✓		
Võrkaia	✓		✓	Kontakt ei vasta telefonile ega e-mailile
Traalpüügi sadamad				
Dirhami	✓		✓	Kontakt ei vastanud telefonile ega e-mailile.
Lehtma	✓		✓	
Meeruse	✓		✓	
Miiduranna	✓		✓	
Mõntu	✓	✓		
Paldiski Lõunasadam	✓		✓	Paldiski Lõunasadama kommertsjuhi väitel ei ole kalasadama ambitsioone, küll on sadama kõrval asuval tulundusühistul Eesti Traalipüügi Ühistu soov rajada sadama kõrvale tulevikus kai(d) kalalaevade teenindamiseks. Sellel otstarbel on laiendatud Paldiski Lõunasadama akvatooriumi, ehk Tallinna Sadam on hetkel justkui sadama valdaja. Kui kalalaevade teenindamise

					kai(d) peaks tulevikus rajatama, siis saab nende omanikuks siiski Eesti Traalipüügi Ühistu.
					Traalipüügiühisel oli tõenäoliselt tegemist keeleprobleemiga. 2013.a. tegevuskava planeeritud Paldiski Kalasadama ehitamise ettevalmistustööd on (vähemalt ajutiselt) peatatud kuna tasuvusaja lõplik analüüs näitas, et tasuvusaeg on pikem planeeritavast, 2-3 aasta jooksul meil plaanis on ikka teised projektid, aga tuleval aeg ja uus analüüs näitavad uued vajadused ja uued planeerimised.
Roomassaare	✓		✓		
Suursadam	✓			✓	
Veere	✓			✓	
Westmeri	✓			✓	
Virumaa Rannakalurite Ühingu kalanduspiirkond					
Altja	✓			✓	Vihula vallavalitsuse väitel sadam kui selline puudub, olemas on mõningad paadikuurid - ühtegi nõ üldomanikku ei teata.
Eisma	✓	✓			
Eru	✓		✓		
Karepa	✓			✓	
Kunda	✓		✓		Sadamakapteni väitel on Kunda sadam regionaalne kaubasadam ja ei tegele kalalaevade teenindamisega. Siiski juhul, kui on tekkinud mõnel kalalaeval vajadus kala üle anda Kunda sadamas, on nad seda võimaldanud.
Käsmu	✓	✓			
Lobineem	✓		✓		Tegevusgrupi juhi väitel on see RMK maa. RMK L-Viru metsaülema hinnangul seal sadamat ei ole.
Mahu	✓	✓			
Narva-Jõesuu (Linnakai)	✓		✓		
Purtse	✓			✓	Kontakti väitel on hetkel omanikku vahetamas.
Sillamäe	✓			✓	

Toila	✓		✓				
Vergi	✓		✓				
Võsu	✓	✓					
Võrtsjärve kalanduspiirkond							
Oiu	✓	✓					
Valma	✓	✓					
	148	46	17	22	39	24	

Lisa 4 Kasutatud kirjandus

1. Arengustrateegia Pärnumaa 2030+ (2010)
2. Audru valla arengukava aastateks 2012-2025 (2012)
3. Eesti Kalanduse Strateegia 2007-2013
4. Eesti Kalanduse Strateegia 2014-2020
5. Ehitusseadus
6. Emmaste valla arengukava 2004-2018 (2013)
7. Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 rakenduskava
8. Euroopa Merendus- ja Kalandusfondi 2014-2020 eelnõu
9. Hanila valla arengukava 2008-2020, (2008)
10. Harju kalanduspiirkonna arengustrateegia 2009-2013
11. Harjumaa kohalike omavalitsuste investeerimisvajaduste loetelu aastani 2018. (2014) Harju maavalitsus
12. Harju maakonna arengustrateegia 2025
13. Harju maakonnaplaneering (1999)
14. Harju maakonnaplaneering 2030 (projektversioon)
15. Harju maakonna turismi arengustrateegia 2025. Tegevuskava 2015. (2011)
16. Harku valla arengukava aastani 2037 (2013)
17. Hiiu maakonna planeeringu I etapp– Visioon Hiiumaa 2010
18. Hiiumaa kalanduspiirkonna arengustrateegia 2009-2015
19. Hiiumaa turismi arengukava (2006)
20. Häädemeeste valla arengukava aastateks 2014-2020 (2014)
21. Ida-Viru maakonna arengukava 2014-2020 (2012)
22. Jõgevamaa arengustrateegia 2020+
23. Kasepää valla arengukava. Strateegia 2018 (2008)
24. Kihelkonna valla arengukava 2007-2013 (2012)
25. Kihnu valla arengukava 2012-2020 (2014)
26. Kolga-Jaani valla arengukava 2011-2016
27. Kuusalu valla arengukava 2012-2032 (2012)
28. Kuusalu valla üldplaneering (2001)

-
29. Kõrgessaare valla arengukava 2012-2020 (2012)
 30. Käina valla arengukava 2012-2016 (2011)
 31. Käsiraamat „Lautrist sadamani“
 32. Leisi valla arengukava 2011-2020 (2010)
 33. Liivi Lahe Kalanduskogu tegevuspiirkonna arengustrateegia aastani 2016
 34. Lääne Maakonna Arengustrateegia (2011-2015)
 35. Lääne-Virumaa Arengustrateegia 2007-2015 (2007/2008)
 36. Läänemaa kalanduspiirkonna strateegia 2009-2015
 37. Läänemaa Turismi Arengukava (2006-2015)
 38. Lümenda valla arengukava strateegia aastani 2020 (2008)
 39. Maamajanduse Infokeskuse Kalandusvõrgustiku infomaterjalid,
<http://www.maainfo.ee/index.php?page=1815>
 40. Meeksi valla arengukava aastateks 2013-2022 (2013)
 41. Mustjala valla arengukava 2009-2020 (2011)
 42. Narva-Jõesuu arengukava 2011-2025, (2011)
 43. Noarootsi valla arengukava aastateks 2013-2020, (2012)
 44. Nõva valla arengukava 2007-2017, (2013)
 45. Orissaare valla arengukava 2009-2020 (2012)
 46. Padise valla üldplaneering (2002)
 47. Peipsi kalanduspiirkonna strateegia 2008-2013
 48. Peipsi kalanduspiirkonna strateegia 2009-2015
 49. Peipsiääre valla arengukava 2013-2018
 50. Peipsiääre valla üldplaneering
 51. Pihla valla arengukava 2012-2017 (2012)
 52. Põllumajandusministri 11. jaanuari 2012. a määrus nr 6 „Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 rakenduskava“ meetme 3.3 „Kalasadamate investeeringutoetus“ raames toetuse andmise ja kasutamise tingimused ja kord“
 53. Põllumajandusministri 08. veebruari 2008. a määrus nr 7 „Euroopa Kalandusfondi toetuse objekti tähistamise ning Euroopa Liidu osalusele viitamise tingimused ja kord“
 54. Põllumajandusministri 24. aprilli 2008. a määrus nr 38 "Euroopa Kalandusfondi 2007-2013 rakenduskava" meetme 4.1 "Kalanduspiirkondade säästev areng" raames toetuse andmise ja kasutamise tingimused ja kord
 55. Põllumajanduse Registrite ja Informatsiooni Ameti (maaelu toetused, Leader, jm) andmed
 56. Põlva maakonna arengukava 2011-2017

-
57. Pärnumaa kalanduspiirkonna arendusdokumentide audit (2008)
 58. Pärnu mereplaneeringu projekt
 59. Pühalepa valla arengukava aastateks 2011-2020 (2011)
 60. Ridala valla arengukava 2013-2022, (2012)
 61. Saare Maakonna Arengustrateegia 2020 (2008)
 62. Saaremaa kalanduspiirkonna strateegia 2009-2013 (2009)
 63. Sadamaseadus
 64. Tahkuranna valla arengukava aastateks 2013-2017 (2013)
 65. Tartu maakonna arengustrateegia 2014–2020
 66. Tartu maakonnaplaneering
 67. Tudulinna valla arengukava 2004-2020
 68. Tõstamaa valla arengukava aastani 2016 (2012)
 69. Uuring: Kalandusega seotud sadamate olukord ja investeeringuvajadus (2006)
 70. Uuring: „Maapiirkondade ettevõtjate olukord, arengutrendid ning toetusvajadused (2012)
 71. Valgamaa kohalike omavalitsuste olulisemad arendus- ja investeerimisprojektid aastani 2014 (2013)
 72. Valjala valla arengukava aastateks 2012-2020 (2012)
 73. Vihula valla arengukava aastani 2025, (2012)
 74. Viimsi valla mandriosa üldplaneering (1999)
 75. Viiratsi valla arengukava 2011-2018, (2012)
 76. Viljandi valla arengukava projekt
 77. Viru-Nigula valla arengukava 2011-2017, (2011)
 78. Virumaa Kalandusstrateegia 2009-2020
 79. Virumaa Rannakalurite Ühingu kalanduspiirkonna strateegia 2009 – 2020 (2009)
 80. Vormsi valla arengukava 2011-2025, (2011)
 81. Võrtsjärve kalanduspiirkonna strateegia 2009-2013, (2009)

Lisa 5 Sadama ülalpidamiskulud AS Saarte Liinid näitel

Vastavalt AS Saarte Liinid 2013. aasta majandusaasta aruandele on AS Saarte Liinid põhiülesanne regionaalsete sadamate haldamine ja arendamine, eelkõige tähendab see liinilaevaühenduste kindlustamist mandri ja asustatud saarte vahel. Ettevõtte eesmärgiks on laevade, reisijate, sõidukite ning kauba liikumise kvaliteetne ja otstarbekaim korraldamine ettevõtte poolt hallatavates sadamates. Sadamate arvult on ettevõtte 16 sadamaga (Kuivastu, Roomassaare, Triigi, Abruksa ja Ringsu Saare maakonnas; Heltermaa ja Sõru Hiiu maakonnas; Rohuküla, Sviby ja Virtsu Lääne maakonnas; Kihnu, Munalaid ja Manilaid Pärnu maakonnas; Piirissaare ja Laaksaare Tartu maakonnas ning Naissaare Harju maakonnas) Eesti suurim sadamapidaja, enamus ettevõtte sadamatest paikneb Eesti rannikumeres ning madalate veeolude, liikuvate setete ja vahelduva ilmastikuga on iga sadama asukohal oma spetsiifika. Regionaalsete sadamate arendamisel ei saa alati lähtuda ainult otsestest majanduslikest huvidest ning efektiivsusnäitajatest vaid sadamate tegevuse kavandamisel tuleb tihti põhineda laiematel kaalutusotsustel.

AS Saarte Liinid on ülesehituselt landlord-tüüpi ehk maa ja infrastruktuur sadamates kuuluvad ettevõttele omandina või pikaajaliste hoonestusõiguste lepingute alusel ning sadam ehitatakse valmis kuni laoplatside, kaide ja laadimisvõimalusteni. Samas osutab AS Saarte Liinid ise sadamateenuseid, kuna sadamate asukohad välistavad stividorettevõtjate pikaajalise huvi. Äriühingu põhilisteks klientideks on parv- ja liinilaevadega sadamatevahelist reisijatevedu korraldavad operaatoretttevõtted, sadamate kaudu veetavate kaupade omanikud ja laevaagendid.

Ettevõttel on igaks majandusaastaks oma tegevusest laekuvate vahenditega kaetav eelarve. Investeeringute ja soetuste kava põhineb aasta jooksul teenitud omavahenditel, riigieelarvest ja Euroopa Liidu struktuurifondidest eraldatud sihtfinantseeringutel, vajadusel võetakse investeeringute teostamiseks laenu.

Sadama ülalpidamiskulude näitlikustamiseks esitame alljärgnevalt ülevaate Munalaiu sadama põhjal.

Munalaiu sadam

Munalaiu sadam asub Pärnumaal Tõstamaa vallas. Sadama põhiülesandeks on parvlaevaliikluse teenindamine. Parvlaevad väljuvad Munalaiust Kihnu ja Manilaiu sadamatesse. Sadam saab vastu võtta ka jahte ja väikelaevu. Sadam varustab aluseid vajadusel vee ja elektriga.

Munalaiu sadama moodustavate muulide siseküljel paikneb kolm kaid. Kaide kogupikkus sadamas on 120 meetrit. Sadamasse viib 400 m pikkune, 40 m laiune ja 4,0 m veesügavusega süvendatud kanal. Sadamaregistri andmetel on Munalaiu sadamas suurima vastuvõetava laeva pikkus 45 m, laius 10 m ja süvis 3,5 m. Sadam teenindab navigatsiooniperioodil laevu ööpäevaringselt. Soodsate ilmastikuolude korral on navigatsioonihooaeg aastaringne.

Tabel 82 Munalaiu sadama 2014.a. ja 2015.a. eelarve

		2014 eelarve	2015 eelarve
TULUD		86 765	184 919
1.	TULUD TEENUSTE MÜÜGIST	75 531	79 707
	Tulud liinilaevadelt	63 711	65 207
	Tulud kaubalaevadelt	0	0
	Tulud kalalaevadelt	0	1 150
	Tulud reisilaevadelt	0	0
	Tulud muudelt laevadelt	2 020	1 650
	Tulud teistelt klientidelt	0	100
	Tulud jahisadamast	400	400
	Tulud rendilt	400	200
	Tulud ujuvalustelt	0	0
	Tulud muudelt teenustelt	9 000	11 000
2.	TULU SIHTFINANTSEERIMISEST	11 234	105 212
KULUD		72 141	186 880
1.	Töötasud	22 645	24 810
2.	Sotsiaalmaks	7 473	8 187
3.	Töötuskindlustusmaks	317	248
4.	Elektrienergia	4 000	4 000
5.	Vedelkütus	60	900
6.	Jooksev remont / põhivarade hooldus	3 726	6 500
	hoonete remont ja hooldus	500	500
	rajatiste remont ja hooldus	500	1 000
	navigatsiooni- ja meremärkide hooldus	2 726	4 000
	akvatooriumi mõõdistamine	0	1 000
7.	Seadmete hooldus	100	700
8.	Prügi / jäätmete käitlemiskulu	900	900
	prügiveokulu	600	600
	laevaheitmete käitlemise kulu	100	100
	ohtlike jäätmete käitlemise kulu	200	200
9.	Tööohutus	200	400
10.	Kindlustus	0	100
11.	Keskkonnakaitsekselised kulud	200	200
12.	Kasutusrendi maksed	0	1 500
13.	Väikevahendite soetus	750	750
14.	Majanduskulu	1 750	1 750
15.	Sidekulu	160	300
16.	Kontorikulud	110	110
17.	Õppekulu	150	300
18.	Lähetuskulu	100	100

19.	Esinduskulu	0	100
20.	Maksud erisoodustustelt	0	100
21.	Amortisatsioon	29 500	134 925
KASUM / KAHJUM		14 624	-1 961

Allikas: AS Saarte Liinid

Vastavalt sadama kodulehele (www.saarteliinid.ee) on Munalaiu sadama tasud alljärgnevad.

Tabel 83 Sadamatasud kaubalaevadele, kalalaevadele, reisi- ja kruiisilaevadele ning muudele laevadele Munalaiu sadamas

Sadamatasud kaubalaevadele, kalalaevadele, reisi- ja kruiisilaevadele ning muudele laevadele:	
Sildumistasu GT	1,2 €
Täiendav kaitasu meeter/tund	0,2 €
Sildumistasu kommertsreise tegevatele väikelaevadele, reis	20 €
Reisijatasu	1 €
Tasu vaba kaiko kasutamise eest kokkuleppel sadamaga ainult seismise eesmärgil meeter/tund	0,1 €
Jäätmetasu	65 €
Kai kasutamine kauba laadimiseks/lossimiseks:	
Puistekaup	1,3 €/tonn
Puit	1,3 €/tm
Vedelkaup	1,3 €/tonn
Furtsellaaria	2,0 €/tonn
Kauba laadimine/lossimine sadama vahenditega:	
Puit	2,5 €/tm
Turvas	0,9 €/m ³
Muu	2,5 €/tonn

Tabel 84 Sadamatasud jahtidele, kaatritele ja väikealustele Munalaiu sadamas

Sadamatasud jahtidele, kaatritele ja väikealustele:		
Alused seisuaajaga kuni 1 tund		Tasuta
Alused seisuaajaga 1-8 tundi (ilma ööbimiseta)		10 €
Alused pikkusega kuni 6,0 m		10 €/ 24 h
Alused pikkusega 6,0 kuni 13,0 m		20 €/ 24 h
Alused pikkusega üle 13,0 m kuni 20,0 m		30 €/24 h
Alused pikkusega üle 20,0 m		3,50 €/m /24 h
Kaitasu alaliselt baseeruvatele jahtidele, kaatritele ja väikealustele:		
	Kodusadamas	Kõigis Saarte Liinid jahisadamates
Alused kuni 6 m	35 € / kuu; 130 €/ hooaeg	230 € / hooaeg
Alused 6,1 -13 m	50 €/ kuu; 190 €/hooaeg	320 € / hooaeg
Alused 13,1 – 20 m	160 € /kuu; 450 €/ hooaeg	650 € / hooaeg
Alused 20,1 m ja enam	260 €/ kuu; 960 €/hooaeg	1 300 € / hooaeg

Tabel 85 Ujuvvahendite hoiustamise tasud Munalaiu sadamas

Ujuvvahendite hoiustamine:	
Baseeruvad alused territooriumil	1,00 €/ m ² kuu
Baseeruvad alused siseruumis	4,00 €/ m ² kuu
Külalisalused territooriumil	2,00 €/ m ² kuu
Külalisalused siseruumis	8,00 €/ m ² kuu
Ujuvvahendi alusraam/treiler territooriumil	10,00 €/ kuu

Tabel 86 Muud tasud Munalaiu sadamas

Muud tasud:	
Elektrienergia lisanduv tasu parvlaevu teenindavates sadamates, kWh	0,015 €
Lisanduv tasu parvlaevu mitteteenindavates sadamates, kWh	0,030 €
Slipi kasutamine – aluse veeskamine	1,00 €
Slipi kasutamine – aluse väljavõtmine	1,00 €
Vee müük laevadele	3,00 € /tonn
Pilsivee vastuvõtt laevadelt	70 €/ tonn
Läbitöötanud masinaõli vastuvõtt	1,00 €/ liiter
Olmeprügi vastuvõtt	15 €/ m ³
Fekaalide vastuvõtt laevadelt	20 €
Duši kasutamine	2,00 €/ inimene
Pesumasina või kuivati kasutus	5,00 €/ inimene
Käteräti laenutus	2,00 €/tk
Paadi laenutus	5,00 €/tund
Telkimiskoht	2,00 €/ 24 h
Majutuskohht sadamahoones	16,00 €/ inimene / 24 h
Sauna kasutamine	20,00 €/ tund
Reklaampinna rent	6,00 € / m ² / kuu

Tabel 87 Sadamatasu kalalaevadele Munalaiu sadamas

Sadamatasu kalalaevadele			
Tunnid	€	Tunnid	€
1 - 10	35	371 - 380	269
11 - 20	42	381 - 390	275
21 - 30	48	391 - 400	282
31 - 40	54	401 - 410	288
41 - 50	61	411 - 420	295
51 - 60	67	421 - 430	301
61 - 70	73	431 - 440	307
71 - 80	79	441 - 450	314
81 - 90	86	451 - 460	320
91 - 100	92	461 - 470	326
101 - 110	98	471 - 480	332
111 - 120	105	481 - 490	339
121 - 130	111	491 - 500	345
131 - 140	118	501 - 510	352
141 - 150	124	511 - 520	358
151 - 160	130	521 - 530	364
161 - 170	136	531 - 540	371
171 - 180	143	541 - 550	377
181 - 190	149	551 - 560	383
191 - 200	155	561 - 570	390
201 - 210	162	571 - 580	396
211 - 220	168	581 - 590	403
221 - 230	174	591 - 600	409
231 - 240	181	601 - 610	415
241 - 250	187	611 - 620	422
251 - 260	194	621 - 630	428
261 - 270	199	631 - 640	435
271 - 280	206	641 - 650	441
281 - 290	212	651 - 660	447
291 - 300	219	661 - 670	454
301 - 310	225	671 - 680	460
311 - 320	231	681 - 690	467
321 - 330	238	691 - 700	473
331 - 340	244	701 - 710	479
341 - 350	251	711 - 720	486
351 - 360	257	721 - 730	492
361 - 370	263	731 - 744	499

Allikas: www.saarteliinid.eu

www.pwc.ee