

Väikesadamad ootavad rahalaeva

teisipäev, 13 mai 2008

Eesti väikesadamate olukord ei ole just kiita – kehtivas seaduses puudub väikesadama mõiste ning seetõttu ei saa neile näiteks sadamapassi taotlemiseks leebemaid nõudeid kehtestada. Toetuse saamine eeldab samuti sadamapassi olemasolu. Lisaks ei tunnista ükski riigiasutus, et sadamatega tegelemine kuulub komplekselt just nende vastutusalasse. Riik annab tänavu Ettevõtluse Arendamise Sihtasutuse (EAS) kaudu väikesadamate ja nende infrastruktuuri tarbeks 30 miljonit krooni, samal ajal kui Eesti Väikesadamate Liidu juhi Jaak Reinmetsa hinnangul oleks sadamate olukorra halvenemise ärahoidmiseks vaja aastas 200 miljonit krooni.

Märtsis sai mittetulundusühing Eesti Väikesadamate Liit kümneaastaseks. Liidu pikaajalise juhatuse esimehe käest liidu käekäigu kohta uurides tuleb rõõmsal toonil vastuseks, et nemad on olukorraga üsna rahul. “Teeksin komplimendi praegusele majandusministrile Juhani Partsi. Kui Edgar Savisaar oli [majandusminister], siis tema väikesadamatega ei tegeleud. Tulemus oli null, ministeeriumist tulid meie ettepanekutele umbluu-kirjad vastuseks. Uue ministriga on olukord palju muutunud.”

“Meie asjad on pidevalt paranenud ja areneme koos riigiga. Keskkonnaministeerium on meid aidanud sellega, et eelmise ministri Villu Reiljani ajast on ministri määrus, mille kohaselt pole vaja alla 10 000 kuupmeetri sündustööde mahu puhul teha kallist keskkonnamõjude hindamist. Ja mõnes sadamas tuleb neid sündustöid teha üle aasta,” ütleb Reinmets.

Liidu tegevuse esimesi aastaid nimetab Reinmets väga raskeks, sest aastate eest tehtud ja siiani kehtiv sadamaseadus ei erista suuri sadamaid väikestest ning esitab igale sadamale võrdseid nõudmisi, mis väikeste puhul on liialt bürokraatlikud. Majandusministeeriumi lennundus- ja merendusosakonna peaspetsialisti Gerli Koppeli selgitusel ei saa aga lihtsamaid nõudmisi kehtestada väikesadamale, kuna seadusest puudub väikesadama mõiste. “Praegune sadamaseadus ütleb ainult seda, et sadamate suhtes, mida külastavad valdavalt väikelaevad, rakendatakse lihtsustatud nõudeid. Milliseid, seda kahjuks määratletud ei ole,” lisab ta. UUS SEADUS SOODUSTAB ARENGUT

Tänavu märtsi keskel allkirjastas majandusminister sadamaseaduse muutmise eelnõu, mis loob soodsa raamistiku väikesadamate arenguks. Eelnõus toodud väikesadama mõiste võimaldab vastavas eriseaduses või selle alusel antavas rakendusaktis kehtestada väikesadamatele võrreldes muude sadamatega lihtsustatud nõudeid ning määrata ka toetusi, mis on suunatud ainult sellistele sadamatele. Erisuste kehtestamine väikesadamatele aitab ministeeriumi hinnangul omakorda muuta Eesti väikesadamaid konkurentsivõimelisemaks.

Praegu kehtiva sadamaseaduse probleemidest rääkides toob Koppel välja, et sadamatele toetuse taotlemisel on üheks eelduseks sadamapassi olemasolu. Samal ajal vajakski väikesadam toetust selleks, et teha sadam korda, sest muidu ei saa ta sadamapassi taotleda.

Lisaks muudaks praegu kooskõlastusringil olev seaduseprojekt seaduslikuks Eesti rannikualadele omaste paadisildade ja lautrite ehitamise. Praegu on rannaaladel olevad paadisillad ja lautrid sisuliselt ebaseaduslikud ehitised, kuna need on ilma omaniku loata ehitatud riigi omandis olevale veekogu põhjale. Kuna tegemist on suure hulga ühetaoliste juhtumitega, ei ole otstarbekas, et riik kui maaomanik need iga kord eraldi läbi vaataks. Eelnõu kohaselt võib riik edaspidi anda loa selliste paadisildade rajamiseks, kui selleks on olemas kohaliku omavalitsuse nõusolek.

Reinmetsa sõnul on väikesadamate liit ja kalurite liit rahul uue sadamaseaduse viimase tööversiooniga. “Pole suursadamatele määratud turvanõudeid, [väikesadamad] ei pea olema valvatud, jäätmenõuded on leebemad, sadamakapteniiks määramisel piisab laevajuhi paberitest ning mitmel ligistikku asuval sadamal võib olla üks kapten,” loetleb Reinmets uue seaduse eeliseid. VÄIKESADAMATE ARV TEADMATA

Kui riigiasutuste käest uurida Eesti väikesadamate arvu, siis täpset vastust ei oska välja tuua ei majandusministeerium, põllumajandusministeerium ega ka veeteede amet. Paljuski on põhjus ikka selles samas kehtivas sadamaseaduses – kuna seadusekirja järgi väikesadamaid pole, siis puudub riigil nende kohta ka statistika.

Veeteede amet haldab riiklikku sadamaregistris, kus on sees sadamad, millel on kas sadamapass või vähemalt valitsuse poolt määratud akvatoorium ehk veeala. Registri ühes äärmuses on Muuga sadam, millel on 21 kaid kogupikkusega veidi üle nelja kilomeetri ja mille akvatoorium on üle 7,5 miljoni ruutmeetri. Teises otsas on aga Vasknarva sadam oma kahe kaiga (kogupikkus 32 meetrit) ja 785 ruutmeetri suurusega akvatooriumiga.

Märtsi lõpu seisuga oli Eestis 40 sadamapassiga sadamat. Sadamapassi saamisele eelneb sadamale akvatooriumi ehk veeala määramine valitsuse poolt, siis peab laevaliikluseks avamiseks sadama üle vaatama selleks määratud komisjon, kes kontrollib kõikidele nõuetele vastavust. Pärast komisjoni heakskiitu saab majandusminister allkirjastada määruuse sadamapassi väljaandmise kohta. Alles seejärel kantakse sadam riiklikusse registrisse.

Sadamaregistris on sees ka umbes 30 sadamat, kes on piirdunud valitsuselt akvatooriumi saamisega, kuid laevaliikluseks avamiseks pole neid komisjon üle vaadanud ning sadamapassi seetõttu neil ka pole.

Põllumajandusministeeriumil omakorda on olemas ülevaade kõikidest kala maalevõtukohtadest, mis vastavad sadamaseaduse nõuetele ja kus on olemas vastavad hügieeninõuded. Need hõlmavad jällegi nii suuri sadamaid kui ka väikeseid paadisildu. Eestis on ligi 300 kala maalevõtu- ehk lossimiskohta ning ministeeriumi pressiesindaja Margus Palu sõnul on see arv viimastel aastatel püsitud stabiilsena.

Ka väikesadamate liidu juht ei tihka nimetada, palju siis Eestis väikesadamaid on. Küll aga märgib rõõmsal toonil intervjuud alustanud Reinmets tõsisemaks muutudes, et viimase viie aastaga on sadamate arv pigem vähenenud.

“Iga aastaga on mõne väikesadama konstruktsioonid andnud tormidele järele. Tavaline Eesti väikesadam on ehitatud 30–40 aastat tagasi mõne kalurikolhoosi tarbeks. Praeguseks vajavad nende konstruktsioonid toetamist. Eesti mereäär on täis lagunevad kaisid. Seal seisab paar väikest paati ning aeg-ajalt upub selle ääres ära mõni sissesõiduteel ees ole kalalaev – see on tüüpiline Eesti väikesadam,” lausub Reinmets. SADAM NÕUAB HEAD RAHAKOTTI

Tema sõnul on praegu Eestis võimalik väikesadamat korras hoida vaid juhul, kui selle taga on mõni jõukas firma. Näiteks toob ta Lohusalu sadama, mis kuulub Toomas Lumani kontrolli all olevale Nordeconile, mis on ka ehituskontserni Eesti Ehitus suuromanik. “Kui aga korralikku rahakotti pole, on sadam lukus. Vihula vald on hea näide ärastatud sadamast, kus kohalikud elanikud kurdavad, et nad ei saa merele,” märgib Reinmets.

Tema ja samuti väikesadamate liidu juhatusse kuuluva Käsmu meremuuseumi omaniku Arne Vaigu sihiks on, et väikesadamad kuuluksid kohalikele omavalitsusele, sest ideaalis peaks sadam olema rannaküla süda.

Reinmetsa sõnul on sadama ülevõltpidamise juures suurimaks kuluks korralikud sissesõiduteed, mida on tihti vaja süvendada. Igal hooajal tuleb meremärgid üle vaadata, et nad oleksid korras, kaisid on vaja pidevalt korrastada, ujukaid hooaja alguses tagasi panna, jäätmete vastuvõtt korraldada, on vaja mahutit pilsivee jaoks. Samuti peab sadam pakkuma joogivett alustele ning ka tualeti- ja pesemisvõimalust.

“Minimaalselt läheb 50–60 kohaga külasadama ülevõltpidamiseks 300 000 krooni aastas. Isegi väga populaarne Vergi sadam on uuesti müüki pandud. 28 aastat tagasi olümpiamängude purjeregatiks valminud Pirita sadam on Eesti enim külastatud sadam, mis jaksab küll katta enda ülalpidamiskulud, kuid kapitaalremondiks pole neilgi raha,” ütleb Reinmets. Tallinna Olümpiapurjespordikeskuse (TOP) omanikud ähvardasid mullu septembris Pirita sadama osaliselt sulgeda, kui Tallinna linn ei toeta kaide renoveerimist. TOPi omanike sekka kuuluv Aivar Tuulberg ütles tollal, et kehvast korras kaide renoveerimine läheks maksma vähemalt 100 miljonit krooni.

Lääne-Eesti sadamaid haldav riigifirma AS Saarte Liinid investeeris mõne aasta eest seitse miljonit krooni Triigi sadamasse Saaremaal. “Neisi vald oli rõõmus, kui sai riigi rahadega korda tehtud sadama üle anda Saarte Liinidele. Vallale endale käis korras sadama pidamine üle jõu,” ütleb Reinmets. **30 MILJONIST EI PIISA**

Ligi kahe kuu eest avas Ettevõtjate Arendamise Sihtasutus (EAS) väikesadamate toetamise programmi, mille kaudu jagatakse laiali 30 miljonit krooni. Raha saab küsida väikesadamate arendamiseks vajalikeks ehituslikeks ettevalmistustöödeks ning meresõiduohutuse, keskkonnakaitse ja turvalisuse nõuete tagamiseks mõeldud investeeringuteks. Lisaks toetab EAS lisateenuste väljaarendamist, nagu toitlustus, majutus, veevarustus, kütuse müük, prügiveedu; kuid lisateenuseid peab pakkuma äriühing.

Toetuse minimaalne suurus projekti kohta on 100 000 krooni, maksimaalne suurus kolm miljonit. Toetatavateks sadamateks on külastusvõimalusi loovad väikesadamad. Toetust ei saa taotleda sadamatele, mille sihtgrupiks on kalalaevad, kaubalaevad ja reisiparvlaevad.

Lisaks jagab EASi kaudu raha ka siseministeerium, kuid Reinmetsa hinnangul olemasolevatest rahastamisallikatest ei piisa. “See 30 miljonit on piisk, oleks vaja 200 miljonit aastas, et asi ei läheks hullemaks. Tegelikult oleks meil vaja kaheksas maakonnas välja valida arendamiseks neli-viis sadamat – kokku teeks see ligi 40 sadamat, millest igapäevasele kuluks vähemalt 10 miljonit.”

Turismi seisukohast oleks soodne, kui Eesti rannikul oleks umbes iga 20 kilomeetri tagant sadam. “Turistidele meeldib, kui nad saavad olla kaks-kolm tundi merel ja jõuavad selle ajaga järgmisesse sadamasse. Tihedalt paiknevad sadamad suurendaksid järsult turistide arvu ja selline olukord aitaks ka siseturismi,” leiab Reinmets.

Tema sõnul oleks ideaalne, kui mere ääres elavatel inimestel oleks võimalus hoida 10 kilomeetri raadiuses oma paate. “Eestis kasvab paatide arv väga jõudsalt. Pirita sadama kapten ütleb, et tal pole enam kohti ning kõik Tallinna ümbruse sadamad on ka üle koormatud. See on andnud tõuke ka erasadamate tekkeks.”

Väikesadamate liidu juhi sõnul saab 30 miljoni krooni eest korda ainult paar väikesadamat. Samal ajal pole selgust, kui palju võiks riik anda järgmistel aastatel väikesadamade toetuseks raha. “Osalesime rahandusministeeriumis 2007.–2013. aasta rahastamisperioodi toetusprogrammide väljatöötamisel ja tegime ettepaneku toetada väikesadamaid, kuid meile tehti selgeks, et riigil on olemas muid elulisemaid valupunkte,” lisab Reinmets. “Riik teeb selles mõttes õigesti, et toetab Virtsu, Kuivastu, Rohuküla ja Heltermaa sadamaid, sest nende kaudu toimub ühendus saartega. Kuid teiste sadamate jaoks riigil raha pole,” märgib Reinmets.

Praegu oleks väikesadamade liidu hinnangul vaja toetada lagunema kippuvaid vananevaid sadamaid. “On vaja panna paneelid ümber olemasolevate merekaide. Kui mõne aasta pärast lagunevad kaid sedavõrd, et alles on ainult kivihiinik merepõhjas, siis läheb sadama kordategemine maksma kordades rohkem,” on Reinmets veendunud. Muhu saarel Lõunaranna sadamat taastava ettevõtja Olaf Orgse on põhiliste tööde peale kulutanud veidi üle seitsme miljoni krooni, kuid tema hinnangul oleks see summa sadama edasilagunemisel mõne aasta pärast ulatunud juba 25 miljonini. “Vanade sadamate kordategemine on esmane asi, mida on vaja teha. Riik võiks seda neljandiku-viiendiku osas toetada, sest sadama elluäratamine mõjutab kohalikku elu positiivselt. Praegu riigilt tulevad abimeetmed nõuavad ärimudelit, kuid sadamat on äriliselt raske mõõta,” lisab Orgse. **RIIK MÄNGIB PINGPONGI**

Väikesadamade liit on omal ajal teinud ettepaneku, et riik võiks rahastada uuringut, mille käigus sõidetakse Eesti mereäär läbi ja hinnatakse sadamate olukorda. See oleks võimaldanud teha adekvaatseid otsuseid, milliseid sadamaid tasuks esmajoonel toetada. Projekti rahastamine jäi osalt selle taha, et ükski ministeerium ei soovinud sadamate teemat komplekselt enda omaks tunnistada.

Reinmets näeb riigi tasemel sadamate puhul vastutajana majandusministeeriumit, sest sadamad on maanteede jätkuks. Tema sõnul on majandusministeerium viimasel ajal küll võtnud teema rohkem enda kanda ja teinud nendega koostööd, kuid peamiselt näeb ministeerium oma rolli seadusloomes ning leiab, et kohalike omavalitsuse osa on siseministeeriumi kanda. Viimane aga leiab, et nende osa sadamateteemas piirdub ainult turismiga. Põllumajandusministeerium tunnistab oma seotust teemaga selles osas, mis puudutab kalandust. “Niimoodi me jookseme ametnike vahet ja üldküsimumstega ei tegele Eestis eriti keegi,” leiab Reinmets.

Samal ajal nimetab ta positiivseks, et nüüdseks vähemalt aktsepteerivad kõik ministeeriumid nende liitu kui partnerit, kellega

koostööd teha.

Teise positiivse arenguna asusid Hiiumaal Suuremõisa tehnikumis mullu sügisel 20 inimest õppima väikesadama operaatori ametit. Kooli kodulehe andmeil on keskhariduse baasil antaval kursusel 15 riigi poolt kinnimakstavat kohta ning õpe kestab ühe aasta.

Sadama rajamist on kujutatud meedias kui looduse rikkumist, samas kui maanteede puhul ei huvita kedagi, kui palju sipelgapesi, lindude puhkepaiku või puid selle tarbeks maha võetakse.

Käsmu meremuuseumi, mis on Eesti umbes 250 muuseumi seas külastatavuselt 15. kohal ja mille maja läks hiljuti kultuuriministeriumi alla, omanik Arne Vaik aga ei mõista, miks tahab piirivalve lahti saada oma mereäärsetest kordonitest ja nendealusest maast, mis on piirivalve käes olnud Nõukogude Liidu lagunemisest saati.

„Sadamad, mis on riigikaitse seisukohalt üsna tähtsad objektid, võivad minna Vene ärimeeste kätte. Venelased on väga huvitatud vaatluspunktidest Eesti mere ääres. Kui meil on kohalike sadamatega pikitud rannik, siis me näeme ka, mis merel toimub,“ ütleb ta.

Teise eraomandi miinusena toob ta esile ligipääsu merele. „Käsmu lahes ei saa enam mujalt merele kui minu õuest.

Mul on aga nii vähe ruumi, et treilerit siia parkida ei saa. Sadamakohti ei saa suvalisse kohta tekitada, loodus tekitab aja jooksul sobivad kohad. Kui me aga ainukesed sobivad kohad ära erastame, siis uusi kohti juurde ei tule,“ lisab

Vaik. Autor: Viljar Rääsk / Ärielu

Artikkel avaldatud autori loalFoto: Küllike Rooväli