



CENTRAL BALTIC
INTERREG IV A
PROGRAMME
2007–2013

Aegna saare rannikuala kaitsevõimaluste tasuvus-teostatavusuuring

Projekt „Sõbralike saarte matkarajad“



Tallinna Kommunaalamet

Tallinn 2010

SISUKORD

1. SISSEJUHATUS	3
2. TEGEVUSMUDEL	4
2.1 Aegna sadama asukoht ja hetkeolukorra analüüs	4
2.2 SWOT analüüs	6
2.3 Visioon	6
2.4 Eesmärgid ja indikaatorid	7
2.5 Sihtgrupid	7
2.6 Teenused	7
2.7 Tegevusplaan	9
2.8 Tulemused	10
3. SOTSIAALMAJANDUSLIK OLUKORD	11
3.1 Aegna sadama teeninduspiirkonna üldine kirjeldus	11
3.1.1 Aegna saar	11
3.1.2 Tallinn ja Harjumaa	14
3.2 Tekkivad sotsiaalmajanduslikud kasud, mõju piirkonnale	17
4. PROJEKTI ETTEVALMISTAMISE TASE	18
4.1 Seosed piirkondlike arengukavadega	18
4.2 Olemasolevad koostöölastused ja ettevalmistustööd	20
4.3 Senised tehtud tegevused	20
5. ÕIGUSLIKUD ALUSED	23
5.1 Objektide kuuluvus	23
5.2 Kinnitused ja koostöölastused	23
5.3 Projekti elluviimine	23
5.4 Juhtimise metodoloogia	23
6. FINANTSPLAAN	24
6.1 Planeeritavad investeeringud sadama väljaarendamiseks ja ajakava	24
6.2 Investeeringute finantseerimine	24
7. TURUNDUSANALÜÜS	25
7.1 Turutrendid ja turu iseloomustus	25
7.2 Turunduse eesmärgid ja strateegia	25
7.3 Turundusmeetmed ja piirkonna turundus	25
7.4 Külastatavus	27
8. KONKURENTSIANALÜÜS	28
8.1 Otsesed konkurendid	28
8.2 Kaudsed konkurendid	28
8.3 Koostöö	29
9. PROJEKTI KESKKONNAMÕJU HINDAMINE	31
10. SADAMA JÄTKUSUUTLIKU ARENGU KAVANDAMINE	33
11. FINANTSANALÜÜS	34
11.1 Finantsanalüüsi koostamise alused	34
11.2 Pessimistlik ehk projektita stsenaarium (S0)	34
11.3 Realistlik ehk projektiga stsenaarium (S1)	35
11.4 Optimistlik stsenaarium (S2)	36
11.5 Stsenaariumite võrdlus	37
12. RISKITEGURITE ANALÜÜS	39
13. KOKKUVÕTE	42
14. KASUTATUD ALLIKAD	43
15. LISAD – FINANTSANALÜÜSI TABELID	44

1. SISSEJUHATUS

Käesolev tasuvus-teostatavusuuring on koostatud Interreg IVA programmi esitatud projektitaotluse „ACCESS” lisadokumendina. Projekti eesmärgiks on suurendada ligipääsu ning levitada informatsiooni Läänemere saarte, sealhulgas ka Aegna saare, kohta. Interreg IV projektitaotlus hõlmab lisaks muudele tegevustele ka investeeringuid ja ettevalmistavaid tegevusi Aegna saare sadama väljaarendamiseks.

Käesolev tasuvus-teostatavusuuring käsitleb Aegna saare sadama rekonstrueerimisega seotud aspekte. Aegna saarel on üks sadam. Praegune Aegna saare sadamakai seisukord on ujuvsõidukite randumise seisukohast mitterahuldav ning vajab renoveerimist. Aegna saare sadamakai rekonstrueerimistöde elluviimise eesmärgiks on Aegna saare kui turismipiirkonna atraktiivsuse suurendamine ja saarele ligipääsetavuse parandamine.

Aegna saar asub Harjumaal Tallinna lahe kirdeküljel, Viimsi poolsaare tipust (Rohuneemest) loodes Tallinnast 14 kilomeetri kaugusel. Saare pindala on 2,93 km². Aegna saar (varem ka Wulfi saar) on looduslikult kaunis ja mitmekesine maastikukaitseala (aastast 1991). 70% saarest on kaetud metsaga, saarel on 24 looduskaitsealist rändrahu ning 19 kinnismälestist. Aegnal asuvad suurepärased liivarannad. Saare looduslik mitmekesisus väljendub nii maastikulise kui bioloogilise mitmekesisuse kaudu. Käesoleval ajal on Aegna saar peamiselt puhke-eesmärkidel kasutatav maastikukaitseala.

Aegna saare sadama rekonstrueerimine loob eeldused püsiühenduse loomisele, mis soodustab elujõulise püriasustuse taastamist ja püsivaks muutumist väikesaarel ning sellega saare jätkusuutlikkuse tagamist. Sadama ja laevaliikluse arendamine võimaldab kontrollida laevaliinide tellimuste abil saarel viibijaid ning reguleerida nende arvu. Saar võiks olla sobivaks peatuspaigaks Eestisse saabuvatele ja siin seilavatele harrastusmeresõidu alustele. Samuti areneks saarel ettevõtlus, mille potentsiaal on siiani kasutamata.

Tallinna linna arengu seisukohalt on oluline Aegna sadama väljaehitamine rahvusvaheliseks sadamaks, et suurendada Tallinna kui merelinnarengus mereturismi osakaalu. Aegna saare puhkealana kasutamine, tutvustades Aegna saare vaatamisväärsusi ja suurendades saare külastatavust, eeldab saare sadama rekonstrueerimist ning püsiva laevavahenduse olemasolu. Aegna saare turismipotentsiaali ärakasutamine loob Tallinna elanikele uue puhkepiirkonna.

2. TEGEVUSMUDEL

2.1 Aegna sadama asukoht ja hetkeolukorra analüüs

Aegna sadam paikneb Tallinna lahes, Viimsi poolsaarest loodes, Aegna saarel.

Aegna saare pindala on 3 km, rannajoone pikkus 10 km ning saare kõrgeim punkt on 12,8 m üle merepinna. Ainuke ühendus saare ja mandri vahel toimub läbi Aegna sadama, mis asub saare lõunatipus Lohknase otsal.

Aegna sadama koordinaadid: 59°34.27'N; 24°45.48'E



Joonis 1 [Aegna sadam](#) 3.5.2009 (Allikas: Maa-amet)

Aegna sadam on registreeritud sadamaregistris, kood EE AEN. Sadama territooriumi suuruseks on 1,24 ha. Akvatooriumi piirid on kinnitatud 2008. aastal, kuid akvatooriumi suurust sadamaregistris ei ole märgitud. Sadama eeskirja ei ole. Aegna sadam paikneb maatükil Tagamaa tee 1, mille katastritunnus on 78401:120:0011.

Aegna sadam paikneb Tallinna lahe tiheda laevaliiklusega laevateede läheduses ning sealt tekkiv lainetus on sadamat tugevasti kahjustanud, lisaks tormid ja rasked talved. Sadamas on üks püsikai, millel puudub ramp autodele. Sadam oli sadamakai halva seisundi tõttu suletud 2003-2007. Alates 2008. aastast on taaskäivitatud regulaarne laevaühendus saarega. Suviti teostab regulaarse Aegna saare ja Tallinna kesklinna vahel reisilaev “Juku” (pikkus 19,16 m, laius 5,20 m, süvis 1,86 m), mis võtab peale 47 reisijat. Liinilaev teeb suveperioodil saarele ning tagasi Tallinna kaks reisi päevas. Tingimused kai ääres ei sobi siiski pikaajaliseks kinnitumiseks, eelkõige seetõttu, et sadamakai ei kaitse Tallinna lahes tekkivate ootamatute ja suurte lainete eest. Kai on avatud edela-, lõuna- ja idatuultele ning see teeb väikelaevadele ebasobivate ilmastikuolude korral sildumise väga keeruliseks ja ebamugavaks. Ka ei paku sadam piisavat tormivarju.

Hetkel on sadama mahutavust raske hinnata, kuna sadamat ei peeta üldiselt ohutuks väikesadamaks ning sadamat külastavate aluste kohta ei peeta arvestust. Olemasolev kaiplatvorm on küllalt kõrge ning seega väikelaevadele ebamugav kasutada.



Joonis 2 Aegna sadama kai

Aegna sadama kai on 63 m pikkune ja 8 meetri laiune, kai juures kinnitumine toimub poordiga. Kai on eakas ning on korduvalt tormidest kahjustada saanud. Viimane ning kõige suurema kahjuga torm laastas kaid 2005 aasta jaanuaris. Pärast seda tormikahjustust kaid rekonstrueeriti, kuid kogu sadamaala täielikult välja ei arendatud. Rekonstrueerimistöid tehti ka 2006 ja 2009 aastal. Kail on turvapiirded, mis on paigaldatud 2009 aastal ning redel väikealustelt lihtsamini kaile pääsemiseks. Paigaldatud on toruvendrid, mis väiksematele alustele hästi ei sobi - lainetuse korral on oht, et parras jääb vendri taha kinni. Sadamat saavad kasutada alused süvisega kuni 2,5 m. Lääne poolt kaitseb kaid kividest ja erinevakujulistest betoonblokkidest kaikindlustus.

Lisaks sadamakaile asub sadamas sadamahoone, mis on suviti reservpäästerühma kasutuses. Samas asub ka 2009 aasta suvel valminud laevaootepaviljon ja saart tutvustav infokaart, kuurabihoone, käimla, samuti rannariba ja metsatukk.



Joonis 3 Tee saare sisemusse ja hooned selle ääres

Saarel on alustatud uue aastaringse veetrassi rajamist. Sadamas veevarustus praegu puudub. Tsentraalset kanalisatsiooni ei ole. Pesemisvõimalused on majutusasutustes. Elektrivarustus on olemas, kuid mitte kail, ala on kaetud WIFI võrguga.

2.2 SWOT analüüs

Järgnevas tabelis on toodud Aegna saare sadama väljaarendamise peamised tugevused, nõrkused, võimalused ja ohud.

Tabel 1 SWOT analüüs

Tugevused	Nõrkused
Aegna saare lähedus Tallinnale Sadamas on kuivkäimla, WiFi Olemas info sadama ja ümbruse kohta Hästi säilinud looduskeskkond saarel, ilus ümbrus ja vaated Olemasolev turismiinfrastruktuur, majutus- ja toitlustusteenuste olemasolu Tähistatud telkimis- ja supluskohad Vaatamisväärsused (tähistatud infopostidega) Matkarajad Saart teenindab laevaliin Saarel pakutakse turismiteenuseid: seiklusmänge, fotojahte, kajakimatku ja GPS-orienteerumisi, ekskursioone jms Saarel asub Aegna loodusmaja- õppebaas	Halvas tehnilises seisukorras sadam Sadam on tuultele avatud, laevadele ebaturvaline lainemurdjate puudumise tõttu Puudub joogivesi sadamas, WC, kaielekter, dušš, pilsivee vastuvõtt, septikpangi tühjenduse ja kütuse tankimisvõimalus Sadamal puudub ramp Puudub arstiabi, apteek, toidukauplus
Võimalused	Ohud
Sadama rekonstrueerimine ja laiendamine Aegna saare randade korrastamine Uute teenuste arendamine kohalike ettevõtjate poolt Saare külastuste suurenemine loodushuviliste, mereturismi harrastajate jt poolt	Suurenev turistide arv võib mõjuda halvasti saare loodusele

2.3 Visioon

Aegna sadama arendamise visioon on kooskõlas Projekti „Sõbralike sadamate matkarajad” raames teostatud Harju maakonna ja Hiiumaa Kõrgessaare valla väikesadamate arengustrateegia 2010 – 2014 visiooniga:

- Aegna sadam on investeerinud infrastruktuuri arendamisse, on tagatud parem turvalisus ning rajatud infrastruktuur sadama põhi- ja lisateenuste pakkumiseks;

- Aegna sadamal on eeldused (infrastruktuur) kuuluda partnersadamate võrgustikku, mis on turul eristuv süsteemse ühisturunduse tulemusel;
- Aegna sadamal ja saare teistel teenusepakkujatel on eeldused (infrastruktuur) teha koostööd partnersadamatega tootearenduse, ühisturunduse ja infrastruktuuri arendamise valdkondades.

2.4 Eesmärgid ja indikaatorid

Aegna sadama renoveerimisprojekti eesmärgiks on parandada sadama turvalisust ning sadamas pakutavate teenuste kvaliteeti.

Indikaator: sadama renoveerimisprojekt on lõpule viidud aastaks 2014.

Aegna sadama renoveerimisprojekti elluviimine toetab ka Interreg IV projekti „Sõbralike saarte matkarajad” raames koostatud Harju maakonna ja Hiiumaa Kõrgessaare valla väikesadamate arengustrateegias 2010 – 2014 seatud eesmärki tõsta projekti kaasatud partnersadamate külastatavust 10% aastaks 2014 ning pikendada külalisaluste ja külastajate sadamas ja sadama tagamaal viibimise aega.

2.5 Sihtgrupid

Aegna saare potentsiaalseteks külastajateks on nii sise- kui ka välituristid. Peamised sihtgrupid võib liigitada alljärgnevalt:

- *Loodushuvilised*, kuna saarel asub maastikukaitseala, mitmeid looduslikke huviväärsusi ning loodushuvilised turistid külastavad Aegnat peamiselt kevad-sügis perioodil, kuna sel ajal on looduse mitmekesisus kõige paremini nähtav.
- *Kooliõpilased*, kes rajatud Loodusmajas, mis muutub Tallinna koolide loodushariduse õppebaasiks, hakkavad osalema nii ühepäevastel retkedel kui mitmepäevastel looduskaitse- ja keskkonnateemalistel õppepäevadel. Õpilased külastavad Aegnat kevaditi ja sügiseti.
- *Puhkajad*, kuna saare metsaderohkus, rändrahnud ja liivane mererand meelitavad inimesi. Puhkajad veedavad saarel aega rannamõnuseid nautides ja looduses aega veetes. Samuti on puhkajate hulgas ka need inimesed, kes veedavad saarel aktiivselt vaba aega – matkavad matkarajal, käivad kajakiga sõitmas ja spordivad. Peamiselt külastavad puhkajad Aegnat suveperioodil, aga peale püsiühenduse loomist võiks puhkajad olla aastaringne sihtgrupp.
- *Paadisõitjad/jahiomanikud*, nii sise- kui välituristid, kuna kõikidele nõuetele vastav sadam pakub turistidele võimalusi saarega tutvuda, kuna saarel randumine on turvaline.
- *Üritustest osavõtjad*, kes külastavad saart sellel läbi viidavatel konverentsidel-seminaridel ja vaba aja üritustel. Kuna saarel on olemas vabaõhu seminariruum, siis kasutavad erinevad firmad võimalust pidada konverentsi-seminari välitingimustes. Samuti saab saarel korraldada erinevaid seiklusüritusi, milleks on koostatud mitmeid pakette – matkad looduses ja kajaki- ja kaatrisõidud merel. Sihtgrupp külastab saart kevadest sügiseni.
- *Militaarhuvilised külastajad*. Tutvuvad saare militaarse ajaloo ning militaarobjektidega. On kevad-sügisene sihtgrupp.

2.6 Teenused

Aegna sadamas pakutakse hetkel järgmisi põhiteenuseid:

- 4 kaikohta, kinnitusviis poordiga;
- Kuivkäimla;

- Olmejäätmete kogumine;
- Liinilaev Juku, mis mahutab kuni 47 reisijat, teeb suveperioodil (maist oktoobrini) regulaarsõite marsruudil Tallinn – Aegna - Tallinn;
- Sadamas on olemas info sadama ja ümbruse kohta;
- Wifi võrk 150 meetri raadiuses sadamast.

Kuigi Aegna sadama kaid on pidevalt tugevdatud/remonditud, on selle ääres seismise ebatavalisuse tõttu Aegna saare turismipotentsiaali ärakasutamine takistatud. Asukoht Tallinnast vaid ca 7 meremiili kaugusel ning Tallinn – Helsingi laevatee ääres sobib harrastusaluste peatuskohaks hästi. Külalissadama tasemel miinimum teenustepaketti on kohalikke tingimusi arvestades võimalik tagada. Aluste hooldustööd ja talvehoid, samuti kütuse tankimisvõimalus ei ole Tallinna läheduse tõttu ilmselt vajalikud. Miinimum teenustepakett sadamas võiks sisaldada peale ülalnimetatute järgmisi teenuseid:

- Tualett;
- Pesemisvõimalused (dušš);
- Joogivesi;
- Elekter (kail);
- Vastuvõtja.

Lisateenustest pakutakse külastajatele järgmiseid:

- *Majutusteenused.* Aegna Reisid OÜ pakub külastajatele aastaringset majutusteenust saare keskel asuvas Kalurikülas. Kalurikülas on suviti 54 ja talviti 24 ööbimiskohta kámpingumajades. Lisaks on Kalurikülas seminarimaja ja palksaun.
- *Looduskeskus.* Aegna loodusmaja kompleks koosneb neljast hoonest ja 15st neljakohalisest kámpingust, mis võimaldab majutust kuni 89 inimesele. Aegna loodusmaja on loodud loodushariduse õppebaasiks Tallinna koolidele, kus on plaanis lisaks ühepäevastele retkedele korraldada ka mitmepäevaseid looduskaitse- ja keskkonnateemalisi õppepäevi.
- *Toitlustusteenused.* Aegna Sadamakõrts on 2009 aasta kevadest ainus igapäevane ja aastaringne toitlustuse pakkuja saarel, mahutades esimesele korrusele istuma kuni 60 kõrtsikülastajat ja teisele korrusele kuni 100 inimest. Sadamakõrtsi teine korrus on peamiselt loodud seminaride ja teatrietenduste jaoks. Alates 2010.aastast, toimub juunist kuni augusti lõpuni Aegnal Sadamakõrtsis iganädalasi kultuuriüritusi (teatrid, kinod, simmanid).
- *Seiklusmängud ja matkad.* Saarel on võimalik tegeleda aktiivse puhkusega – külastajatele korraldatakse seiklusmänge, fotojahte, kajakimatku ja GPS-orienteerumisi. Samuti viiakse saarel läbi giidiga ekskursioone, saab laenutada sporditarvikuid (jalgpall, võrkpall, korvpall, petangue) ning heli- ja valgustehnikat ürituste läbiviimiseks. Pakutakse ka merematku saarele (<http://www.merematkad.com>).
- *Matkarajad.* Aegna saarel on kolm matkarada, 24 peatuspaigaga Aegna saare huvitavamate ajalooliste vaatamisväärsuste ja loodusvaatluse kohtade juures.
- Aegnale on rajatud kuivkäimlad ja ametlikud telkimis-lõkkekohad.

2.7 Tegevusplaan

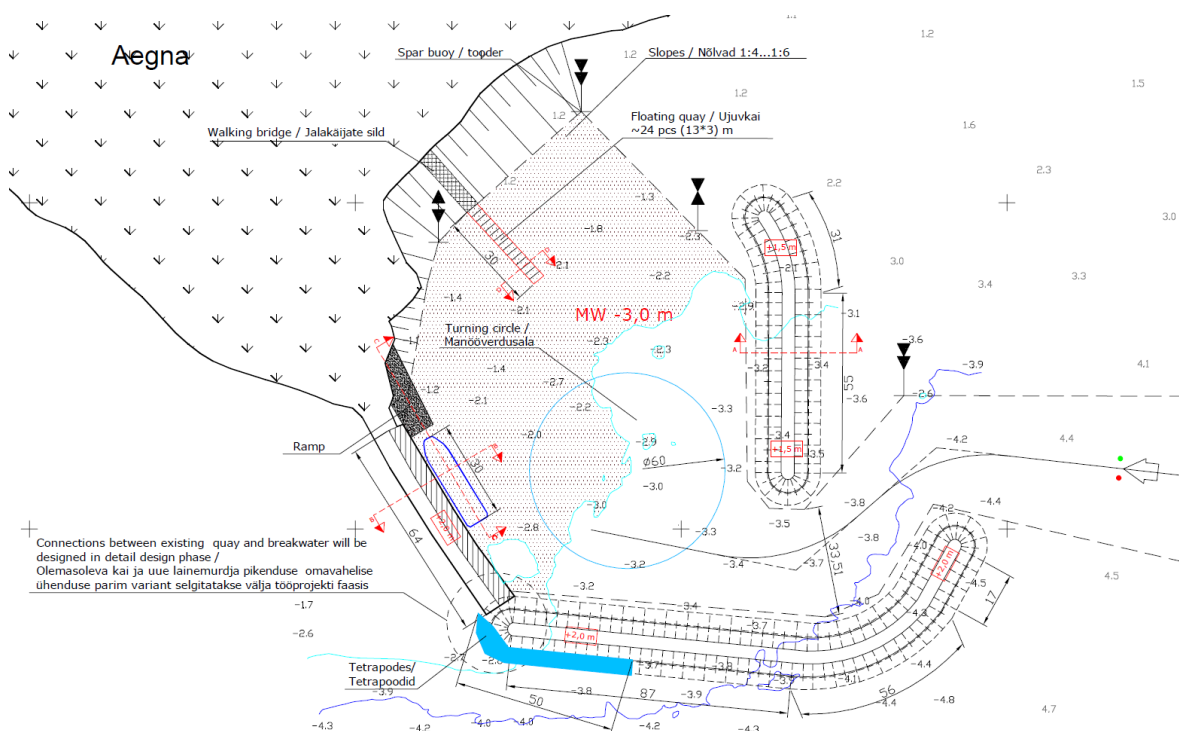
Sadama väljaarendamisel arvestatakse keskkonnasäästliku lahendusega, kuid samas tagab see ka kaitstuse laevaliiklusest ja tuultest tekkiva lainetuse eest. Rekonstrueeritakse sadamakai, rajatakse ramp pääste- või ehitustehnika saarele toomise lihtsustamiseks, lainemurdjad ja ujukvai 24 väikelaevale. Arvestades rahaliste vahendite piiratusega on plaanis sadama rekonstrueerimisprojekt ellu viia kahes faasis:

- Aegna sadamakai rekonstrueerimine (2012) (Interreg IVA, Tallinna linn, Tallinna Kommunaalamet):
 - olemasoleva kai rekonstrueerimine;
 - rambi väljaehitamine.
- Aegna sadama laiendus (2013 - 2014) (välisprojektid, Tallinna linn):
 - süvendustööd;
 - lainemurdjad;
 - tetrapoodid;
 - ujukvai.

Paralleelselt esimese etapi investeeringutega teostatakse ka vajalikud uuringud ja muud ettevalmistustööd teise etapi investeeringute läbiviimiseks.

AS Ramboll Eesti poolt töötati 2010 aastal välja Aegna sadama eskiislahendus (joonis 1), mis on aluseks võetud käesoleva TTA koostamisele.

Eskiislahenduse väljatöötamise juures võeti kõige olulisema aspektina aluseks laevade ohutu sadamasse sisenemine ning vajalike sildumiskohtade ja võimaluste kavandamine sadamasse.



Sadama basseini sügavuseks peale süvendustöid arvestati -3,0 meetrit. Joonisel 1 on süvendust vajav ala näidatud halli tooniga. 3 meetrit sügavust sadama alal garanteerib sildumisvõimaluse alustele, mille süvis on 2,4 m, ning jätab seega kiilu aluseks vabaveeks 60 cm, mis on igati piisav väikesadamale.

Aegna sadama lahendus koosneb uuest idapoolsest lainemurdjast, mis kaitseb idatuulte eest, kuid on olulise tähtsusega ka lõuna- ja läänesuunast tulevate lainete eest kaitsmisel. Peamiselt kaitseb erinevate lainete eest sadamat olemasoleva kai pikendus- lainemurdja. Peegelduvate lainete vastu on projekteeritud idapoolne eraldiseisev lainemurdja. Koostöös muudavad need kaks lainemurdjat sadama- basseini lainetuse eest kaitstuks ja ohutuks.

Olemasolev kai saab rekonstrueerimise käigus uue rambi. Olemasoleva kai ja uue lainemurdja parim ühendusviis on planeeritud välja töötada tööprojekti faasis.

Sadama lahendus on võimalikult paindlik ujuvkaide osas, see tähendab, et esialgu on sadamas üks ujuvkai, mille juurde mahub silduma ligi 24 väikelaeva (pikkusega 13 m, laius 3 m, süvisega kuni 2,5 m), kuid tulevikuks on jäetud võimalus ehitada välja ka teine sarnane või isegi pikem ujuvkai.

2.8 Tulemused

Aegna sadama rekonstrueerimisprojekti mõlema etapi elluviimise tulemusena on Aegna sadama kai renoveeritud, rajatud on kai pikendus – lainemurdja ja lisaks uus idapoolne lainemurdja, sadam basseini on süvendatud ning paigaldatud on ujuvkai.

3. SOTSIAALMAJANDUSLIK OLUKORD

3.1 Aegna sadama teeninduspiirkonna üldine kirjeldus

3.1.1 Aegna saar

Aegna saar asub Harjumaal Tallinna lahe kirdeküljel, Viimsi poolsaare tipust (Rohuneemest) loodes Tallinnast 14 kilomeetri kaugusel. Saare pindala on 2,93 km².

Aegna sadama otsene teeninduspiirkond on Aegna saar, kus on registreeritud seitse püsielanikku, neist neli elavad saarel aastaringelt.

Aegna saar on looduslikult kaunis ja mitmekesine maastikukaitseala. 70% saarest on kaetud metsaga, saarel on 24 looduskaitsealist rändrahu ning 19 kinnismälestist. Aegnal asuvad suurepärased liivarannad. Saare looduslik mitmekesisus väljendub nii maastikulise kui bioloogilise mitmekesisuse kaudu. Käesoleval ajal on Aegna saar peamiselt puhke-eesmärkidel kasutatav maastikukaitseala.

Aegna saare suurimaks turismiressursiks on militaarse mineviku avaldumine tänapäevas, kuna Aegna saar on ajalooliselt täitnud sõjalist kaitsefunktsiooni. Esimese Maailmasõja ajal pagendati kogu saare elanikkond oma kodudest ning Aegnast sai militaartsoon. Sellest tulenevalt paiknevad saarel 19 kinnismälestist – eelmisel sajandil rajatud Peeter Suure nimelist rannakaitserajatist. 1911. aastal hakati saarele rajama kaitsepatareisid, mis kuulusid Peeter Suure merekindluse juurde. Neid ehitati ja täiustati kuni Teise Maailmasõjani. Sellest ajast on saarele mälestuseks jäänud hiiglaslikud varemed. Lisaks rajati Esimese Maailmasõja ajal kitsarööpmeline raudtee, mis on tänaseni Aegnal olemas. Viimatimainitud rajatised ja militaarne minevik annavad Aegnale huvitava ja intriigeriva miljöö, mis kutsuvad inimesi saarega tutvuma.

Vee-ettevõtjaks on Aegna saarel määratud Esmar Ehitus. Joogivett saadakse saarel kahest suurkaevust, mis asuvad Loodusmaja ning saare keskuse juures, lisaks on pooltel kinnistutel oma šahtkaevud, millest neli on kasutuskõlblikud. Tsentraalset kanalisatsiooni saarel ei ole, kõigi kinnistute omanikud on lahendanud probleemi iseseisvalt.

Aegna saab elektrit 10 kV pingega merekaabelliini kaudu Viimsi poolsaarel asuvast alajaamast. Elektrivarustus saarel ei ole arendustegevuseks hetkel piisav, kuna arendajatele ei võimalik anda täiendavat võimsust.

Kinnistute jäätmekäitlussüsteem on praegu iga omaniku poolt iseseisvalt korraldatud, tulevikus peaks saarel olema ühtselt organiseeritud jäätmemajandus. Tallinna Kesklinna Valitsuse poolt hooldatakse kai piirkonda, supelrandasid, kuivkäimlaid, telkimis- ja lõkkekohti ja peateid ning korraldatakse kogutud olmeprügi äravedu.

Saare üldplaneering on koostatud aastal 1981, aadressid määratud 10.01.1997 ning krundijaotuskava aastal 1999. Saarel on 23 krunti, millest kolm on muinsuskaitse all. Pooled krundid on suviti erinevate turismiarendajate ja majahaldajate kasutuses.

Aegna saarel paiknevad järgnevad vaatamisväärsused ja muud turismiobjektid:

- *Aegna sadam* on 75 meetri pikkune ja 8 meetri laiune. Kaile randudes tuleks veesõidukite omanikel arvestada, et lisaks tormituultele, on see avatud ka kiirlaeva äkklainetele. Sadamas, aadressil Tagamaa tee 1 asub sadamahoone, mis on suveti reservpäästerühma kasutuses. Samas asub ka 2009. aasta suvel valminud laevaootepaviljon ja saart tutvustav infokaart. Sadamast läände jääb kruusa-veeristikurand, itta astanguga Karnapi rand.
- *Talneemel* asus tsaariaegse patarei nr. 14 (hiljem patarei nr. 3) helgiheitja. Sellest põhja poole jäävat randa murrutavad tormilained, mida soodustab kõrge mereveetase, talveti mererannas jää puudumine ning osaliselt ka randa kaitsnud rahnude äraviimine. Põhjasõja

ajal paigaldati lääneranda Peeter I käsul Tallinna lahe kaitseks suurtükid. Läänekalda erosiooni tulemusena leidsid saare püsielanikud Talneeme lähedusest 18. sajandi algusest pärit 5,9 tollise (150 mm) ning 32-naelase (14,5 kg) malmist kahurikuuli. Leitud kuulile vastav suurtükk kaalus 2,6 tonni.

- *Matkatee* möödub aadressil Kalavälja tee 12 asuvast Flora Vara AS puhkemajast, mis alates 2009.aasta kevadest enam külastajaid vastu ei võta, kuna hoone on hävinemas. Tõsi, hoone pärineb 1930ndatest aastatest ja algselt, kuni 1940. aastani asus seal Aegna rannakaitsepatarei ohvitseride kasiino. Flora puhkemaja on võetud ehitusmällestisena muinsuskaitse alla.
- *Tuulemurd* on tormituulte tekitatud, mida kaitstavates loodusmetsades tuleb säilitada. Erinevas kõdunemisastmes puid lagundavad mitmed seened ja nad on elupaigaks sambla- ja samblikuliikidele jm. Surnud puidu olemasolu on siinse ökosüsteemi toitumisahela aluseks. Neist toituvad putukad, kes on toiduks rähnidele ja mitmetele metsas elutsevatele värvulistele. Viimased on vajalikud aga röövlindudele. Lamapuidus elutsevatest putukatest ja nende vastsetest toituvad putuktoidulised imetajad, kes omakorda on väikekiskjate saagiks.
- *Järvsoo* on suuremaid saare soid. 17. sajandil asus siin heinamaast ümbritsetud järveke. 19. sajandi lõpul järve kuivendati ning järvepõhja tahenedes istutati siia mets. Tänapäeval kasvab Järvsoos kõdusoo- ja lodumets, kus puurindes sanglepp, vähem kaske ja kuuske. Rohurindes kohtab tarna liike, metskõrkjat, kollast võhumõõka, sammaldest metsturbasammalt, sooservas südajat tõmptippu, hammas-tähtsammalt, harilikku karusammalt jt. Järvsoo kõrval paiknes 1920ndadest kuni 1940-ni kaks, üksteisega ühendatud hoonet, kus asusid Aegna Komandantuuri staap ja saare algkool.
- *Aegna läänerand* on vähe liigestatud, kus valitsevaks on kruusa-veeristikurand, esineb ka liivaranda. Kohati esineb kitsa ribana rannaniitu. Ranna kõrgemas osas kasvab liiv-vareskaer sageli koos naturaliseerunud tatari piimikaga ja kurdleheline kibuvits. Edelasse jääb Punakivikari.
- *Kurikneem* on saare loodepoolseim tipp, kus asus patarei nr. 15 (hilisemalt nr. 1) helgiheitja. Kurikneemest põhjapool on väikesed karid, Sillikrunn ja Vullikrunn, millel Aegna tulepaak. Nendest läänes tungib Tallinna lahte 50 meetri sügavusjoon.
- *Militaarehitised* saare loodeosas asuvad Kurikneemest keskuseni kulgeva vana raudteetammi ääres. Siin paikneb 1940-ndatel valminud õhutõrjepatarei, tsaariaegse patarei nr. 1 helgiheitja varjend ja ka I maailmasõjaaegne, saare suurim rannapatarei nr. 15 (hilisem patarei nr. 1).
- *Keskuseks* nimetatakse aadressil Tagamaa tee 14 asuvat suuremat hoonet, kus algselt asus sõdurite kasarmu ja söökla. Nõukogude perioodil asusid siin 150 kohaline söökla, baar, raamatukogu ja majutusruumid. Siit möödus ka sadama kaist alguse saanud ja läänerannast Eerikneemeni suunduv kitsarööpaline raudtee, mille kogupikkuseks kujunes 5,5 km ja kus sõitsid kaks rongi, toonase nimetusega "suslat-sussi".
- *Samelikusoo* paikneb Keskusest põhja pool, kus kasvab sanglepalodu. Rohurindes on metskõrkjas, lodukannike, soo-osi, laiuv ja ohtene sõnajalg, metskastik jt. Samblad maapinnal puuduvad, neid kasvab aga lamapuidul ja puude tüvealustel.
- *Sood* piirab põhjast luitevall. Luite ja supelranna vahel on tasane samblikumännikuga ala, kus asuvad ka lõhatud Nõiakivid.

- *Aegna põhjaosa supelrand* kujutab endast laia, põhjatuulte avatud liivaranda, mis piirneb lõunast männimetsaga. Rannas kasvab üheaastasi taimeliike nagu liiv-merisinep ja randmalts. Veidi kõrgemal kohtab merihumurit, liiv-varesekaera ja rand-seahernest. Põhjarannas asuvad saare ametlikud telkimis- ja lõkkekohad ning kuivkäimlad. Rannas asub ka teine saare infokaart.
- *Soo- ja soostunud metsad* asuvad Tagamaa ja Karnapi tee vahel. Vanad karusambla-mustika- ja karusambla-kuusikud ümbritsevad kraavitatud Krõnka sood, kus kasvab kõdusoomets männi ja sanglepaga ülarindes. Metsa all kohtab laiuvat sõnajalga, sammaldest harilikku karusammalt, turbasamblaid jt.
- *Idasuunalisel matkateel* asub üks 24-st saare kaitsealusest rändrahnust - Eerikneeme ehk Maiekivi. Rahnu ümbermõõt on 23 meetrit ja kõrgus 4 meetrit. Samas asuv männik on ülaosast haruline. Männilatu püüti 1930ndatel, tagamaks edelasuunas asunud rannakaitsepatareide vaatevälja ja tuleohutust.
- *Eerikneem* on saare põhjapoolseim, kus väike rannaniidulaik. Neeme kõrgemas osas asus patarei nr. 2 helgiheitja ja paikneb nõukogudeaegne piirivalvetorn. Läheduses on 1927. aastal valminud kesk-komandopunkt, millest 70 meetrit lõunasse jääb Jeruusalemma linnana tuntud 12 ringiga kivilabürint.
- *Abneeme metsas* on valitsevaks sanglepa-lodumets. Alusmets on hõre, rohurinne mosaiikne, kus kasvab harilik jänsekapsas, metaskõrkjas, koertubakas, soovõhk, piibeleht jt. Sammaldest kasvab siin südajas tõmptipp jt. Niisket metsaala eraldab rannast kõrgem ja kuivem männimets.
- *Külaase ja õhutõrjepatarei* asuvad saare kõrgemas idaosas. Vanimad teated saare asustusest pärinevad 1460. aastast. Esiasukad olid rootslased. 17. sajandi lõpus elas saarel 10 leibkonda. Elatist teeniti enamasti kala- ja hülgepüügiga. Külamaadel asus 1920ndatel ehitatud patarei nr. 10. Hiljem suurtükialuseid uuendati, ehitati suurtükialuste varjendid, komandopunkt.
- *Endises metsavahikohas*, aadressil Külaniidu tee 12, asub 2008. aastal renoveeritud loodusmaja kompleks, kuhu kuuluvad neli hoonet ja 15 kämpingut. Loodusmajas korraldatakse koolitusi, tutvustatakse saare loodust ja metsakooslusi. Aegna on ligi 85% ulatuses kaetud metsaga. Valdavad on männikud, vähem on kuuse ja sanglepa enamusega puistuid. Loodusmaja kõrval asub külakiik ja kolmas saare infokaart.
- *Matkateed* kulgevad Loodusmaja juurest Aegna kivitänavi juurde ja Lemmiku neemele.
- *Lemmiku neeme kael* ühendab peasaart Lemmiku neemega, mis tekkis omaette saarena. Siia lõikub madal Külalaht, mille rannad on kohati roostunud ja kus võib kohata mitmeid linnuliike. Neeme kaelal kasvab 1960ndatel rajatud männikultuur, kohtab ka niidulaike.
- *Lemmiku ninal* esineb kuiv paluniit, kus valitseb võnk-kastevars. Veerisvallidel kasvab rohkesti samblikke. Randadest valdab kruusa-veeristikurand, esineb ka roostunud rannalõike. Kaguosas on Pardilõugas. Lemmiku ninal on kevadest sügiseni hea jälgida linde, kes kogunevad rannavetes või tegutsevad rannal.
- *Tagaloome ots* on vana meremärgiga murrutav maanina. Siit paistavad Kumbli ja Kräsuli saar, mida Aegnast lahutab Suursalm, ajalooliselt tähtis laevasõidutee. 1905. aastal süvendati Kräsuli ja Aegna vahelist väina.
- *Lemmiku kaela* lõunarannikul on liivarannaga Sihitsaalune laht, mida eraldab Suurepaadi august kagusse suunduv liivasäär. Suurepaadi august oli keskajal ja hiljemgi tormisadam, rannas ehitati paate. Suursalm oli ka mereröövlite varitsuskoht laevade ründamiseks.

Praegu on siinne lai liivarand, mille maapoolsel piiril kasvab kurdleheline kibuvits, kujunenud saare põhjaranna kõrval teiseks populaarseks supelrannaks. Sihiotsaalusel asub saare teine, ametlike telkimis-lõkkekohtade lokaalne piirkond. Samas asub ka neljas, saart tutvustav infokaart.

- *Lemmikneeme (Lemmiku) kaitsealune kiviülv* koosneb 23 suurest ja kümme-konnast väiksemast rahnust, millest üks pikliku lohukesega on kultusekivi. Suurimaks kiviks on aga Tulekivi ehk Sihi Suurkivi mille ümbermõõt on 34,1 ja kõrgus 3,8 meetrit. Kividel kasvavad mitmed tavalised samblaliigid. Kive ümbritseb tallamisõrn hõre luitemännik, kus on rohkesti samblikke ja samblaid.
- *Aegna kalmistu* kuulub kultuurimälestiste riiklikku registrisse. Esimesed märkmed Aegna surnuaiast pärinevad 1755. aastast. 1882. aastal õnnistati kalmistu kõrval sisse puidust kabel. Siia kogunes rahvas pühadel ja matustele. Säilinud ristide kirjete järgi maeti kalmistule viimati 1907. aastal.
- *Palumetsad* esinevad laialdaselt saare kuivematel aladel. Puurindes domineerivad vanad männid, esineb ka kuuski. Puhmarindes on valitsev mustikas, harilik pohl, samblarindes harilik palusammal ja harilik laanik. Siin kohtab ka harilikku valvikut.
- *Karnapi rannas* valitseb murrutusele alluv astanguga rand. Arvatakse, et neemel paiknes keskajal kaitserajatis. Hiljem asus siin kaluriküla koos esialgse sadamasillaga. Hilisemalt peeti siin saare jaanipidusid. 20. sajandi alguses nõrgendati ranna looduslikku kaitsevõimet, võttes rannast rahne sadamamuuli ehitamiseks.

3.1.2 Tallinn ja Harjumaa¹

Aegna sadama kaudsem teeninduspiirkond on Tallinn ja Harju maakond, mis on saarele kõige lähem piirkond.

Tallinn on Eesti pealinn kus elab ligi 30% (0,41 miljonit) Eesti rahvastikust (1,34 miljonit). Tallinnas on loomulik iive positiivne alates 2005 aastast. Nii 2008 kui ka 2009 aastal kolis Tallinna elama rohkem inimesi, kui Tallinnast välja kirjutas. Saldo oli aastast üle +2000. Sama tendents jätkub ka 2010 aastal. Riikliku statistika alusel suurenes Harjumaa elanike arv aastatel 2000 – 2008 teiste maakondade arvelt 27 300 elaniku võrra.

Tallinna elanikest on 52% eestlased ja 39% venelased ning ligi 10% ukrainlased ja muust rahvusest inimesed. Kodakondsuse osas on Tallinnas välismaalaste, sh määratlemata kodakondsusega isikute ja Venemaa kodanike osakaal märgatavalt suurem kui Eestis keskmiselt. Eestis elab käesoleval ajal u 220 000 välismaalast, kes jagunevad kaheks enamvähem võrdse suurusega rühmaks: määratlemata kodakondsusega isikuteks (nn kodakondsusetud) ja teiste riikide kodanikeks. Kõikides Tallinna linnaosades on Eesti kodakondsusega elanike osakaal ülekaalus, ulatudes valdavalt kolmveerandist kuni 93%ni. 99% eestlastest kuulub eesti kodakondsusesse.

Ligikaudu 94% Tallinna rahvastikust elab korterelamutes, 6% pere- või ridaelamus. Kuu keskmine netosissetulek leibkonnaliikme kohta oli 2007 aastal ligikaudu 6 200 krooni, Eesti keskmine oli 5 300 krooni. 75% Tallinna leibkondadest on kodune internetiühendus, Eesti keskmine protsent on 63.

Kasvav töötus on seotud suurenenud riskiga kaotada väärtuslikke tööaastaid. Töötuse mõjud tervisele on seotud psühholoogiliste tagajärgedega ja rahaliste probleemidega. Et suremus on suurem kõigis vanustes meeste seas, on töötuse mõju suremusele eelkõige samuti

¹ Allikas: Tallinn arvudes 2009 – 2010. Statistical yearbook of Tallinn 2009 – 2010. Tallinna Linnakantselei, 2010

prognoositav just meeste kohta. Ravikindlustusega hõlmamata isikuid on Tallinna elanikkonnast u 10%. Tallinnas oli 2009 aastal 2,6 tuhat toimetulekutoetuse saajat ja 105 tuhat pensionäri (26% rahvastikust). Maksumaksjate arv Tallinnas oli 2009 aastal 182 tuhat inimest.

Hariduse osas on erineva päritoluga noorte võimalused hariduse omandamisel ebavõrdsed. Täheldada võib sotsiaalsete erinevuste taastootmisele viitavate tendentside süvenemist. Elanikkonna regionaalne hariduslik ebavõrdsus on kooskõlas majandusarengu, töö iseloomu ning haridusteenuse pakkumise regionaalse iseloomuga. 2009. aastal erines kolmanda taseme haridusega (keskeriharidus, kõrgharidus) elanike osakaal 15-74-aastaste elanike seas maakonniti 2,5-kordselt. Kõige suurem on kõrgharidusega inimeste osakaal Harjumaa (37,9%), sh Tallinnas 39,2%, üle riigi keskmise on kolmanda taseme haridusega elanike osakaal lisaks ka Tartumaal (34,6%). Üldpilt näitab, et Harjumaa ja Tartumaa on teistest maakondadest kõrgema haridusega inimeste osakaalu alusel selgelt ette nihkunud ning vahe muu Eestiga kasvab. Ülikoolide koondumine Tallinnasse ja Tartusse omab suurt mõju kogu piirkondlikule arengule nii avalike rahaliste ressursside, tööhõive, elanikkonna vanuselise ja haridusliku koosseisu kui ka kõrgtehnoloogilise ettevõtluse ja loomemajanduse arengupotentsiaali lõikes.

Tallinnas oli 2009 aastal kokku 126 majutusk kohta kokku 15 114 voodikohaga. Eestis oli 2009 aastal 1091 majutusk kohta. Tubade täitumus 2009 aastal Tallinnas oli 44% (Eestis 36%), mis jäi alla eelmise nelja aasta täitumusest. Ööpäeva keskmine maksumus (külastaja kohta) oli Tallinnas 529 krooni (Eestis 440 krooni).

Tallinna külastab reisi jooksul üle 85% Eesti turistidest ja 80% reisidest on Tallinn põhiliseks sihtkohaks. 70% Soome turistidest jääb Tallinnasse. Ligikaudu pooled väliskülastajatest on ühepäevakülastajad ning Tallinnas ööbivatest väliskülastajatest 10% ei kasuta majutusettevõtete teenuseid (s.t ööbib sugulaste või tuttavate juures). Tallinna majutusettevõtetes majutatud turistidest 74% on reisi eesmärgi poolest puhkusereisijad ja 25% ärireisijad. Enamus Tallinnas majutatutest olid 2009 aastal pärit Soomest (534 585 inimest), järgmisele kohale jäid siseturistid (135 964 inimest). Majutatute koguarv oli 2009 aastal 1 135 464 inimest. Suurema osakaaluga majutatute hulgas olid ka Venemaalt, Rootsis, Saksamaalt, Lätist, Norrast, Suurbritanniast, Leedust ja Itaaliast saabunud turistid.

Tallinn on arenenud Läänemere üheks suuremaks kauba- ja reisijateveo keskuseks, sadamate ning kogu transpordi- ja logistikasektori arengu võtmeteguriks on transiit, mis moodustab 2/3 Tallinna sadamate käibest. Tallinna piirkonna sadamate reisijate arv 2009 aastal oli 7 258 tuhat inimest, neist 416 tuhat olid kruiisireisijad. Tallinn on Eesti suurim raudteesõlm, millel on ka rahvusvaheline reisirongiühendus ning siin paikneb Eesti ainus rahvusvahelise tähtsusega lennujaam, mis võimaldab vastu võtta peaaegu kõiki lennukitüüpe.

Tehnilise infrastruktuuri võimsus ja seisund Tallinnas on ettevõtluse ja elumajanduse arendamiseks piisav - elektri-, soojusenergia, veevarustuse ja elektroonilise side kanalite võimsus ületab üldjuhul vajaduse.

Tallinna kui riigi suurima keskuse ja pealinna tähtsus teiste Eesti piirkondade elanikele on olnud kasvav. Tallinna mõjuala on kogu Eesti, linna lähiümbruse elanikest on üle 90% pealinnaga seotud, Kagu-Eestis kahaneb see 25%ni. Tallinn on Eesti tööjõuturu keskus, siin on parim töökohtade valik ja tööjõu sisserännet soosivad elukeskkonna võimalused. Tallinnale on omane elanikkonna keskmisest kõrgem haridustase, linlaste avatud ja pidevat õppimist soosiv suhtumine ning hea keelteoskus, mis loovad arvestatava aluse innovaatilisteks lahendusteks.

Tallinna tööjõuturu trendiks on hõivatute liikumine tootmissektori majandusharudest teenindussektoris. Kasvab töökohtade arv ennekõike hulgi- ja jaekaubanduses, finantsvahenduses, kinnisvara- ja äriteeninduses, samuti hariduses, tervishoius ja sotsiaaltoetustes.

2009. aastal oli kiiresti kasvav töötus Eesti ühiskonna üks aktuaalsemaid probleeme ning töötute arv kasvab jätkuvalt ka 2010. aastal. Enne seda oli Eestis kõige kõrgem töötuse määr pärast taasiseseisvumist olnud 2000. aastal, kui see näitaja kasvas 13,6%-ni, Tallinnas 2001. a 11,5%. Seejärel toimus kiire majanduskasvuga koos ka ühtlane töötuse taseme langus kuni 2008. a, mil töötuse määr hakkas jälle tõusma. Kuigi pikemas perspektiivis on meeste töötuse määr olnud pidevalt 1-2 protsendipunkti võrra kõrgem kui naistel, on 2009. aasta kvartaalsed töötuse näitajad viidanud, et majanduskriisis on töötus kiiremini kasvanud just meeste seas. Selle põhjenduseks on toodud majanduskriisis toimunud struktuursete muutuste väljendumine eeskätt neis valdkondades - ehitus- ja tööstussektoris -, kus mehi rohkem töötas.

Majanduskriisi olulisemaks probleemiks on olukord tööturul, indiviidi tasandil töökoha olemasolu ning väike töötuks jäämise risk. Kõige kindlamini tunnevad ennast selle koha pealt juhid ja tippspetsialistid, samas kui oskus- ja käsitöölised risk kasvas järsult 2009. aastal ning muutus suuremaks ka lihttöölised töötuks jäämise riskist. Tööhõivepoliitika kõige kriitilisemaks küsimuseks on töötute toetamine võimalikult kiireks tööturule naasmiseks, et vältida pikaajalise töötuse muutumist massiliseks. Kui aga vaadata olukorda tööturul vanusegruppide ja soo lõikes, siis kõige keerulisemas olukorras on noored ja naised ning seda olukorda ei muutnud ka vahepealsed majanduslikult edukad aastad. Nii on lapsepuhkusel viibivate emade edasised karjäärivõimalused jätkuvalt piiratud, samuti ei paku tööturg paindlikke võimalusi töö ja pereelu ühitamiseks, mis väljendub näiteks selles, et noortel emadel on vähe võimalusi osaajaga tööks.

Tallinnas toodetakse pool Eesti SKPst. Harjumaa osakaal Eesti SKPs oli 2007. aasta seisuga 59,7%, Tallinna osakaal SKPs 49,2%. Ühegi teise maakonna osakaal ei ületa 10% (järgmisena Tartumaa 10,0%-iga) ning tervelt üheksas maakonnas luuakse alla 2% riigi SKPst. See tähendab ühtlasi ka seda, et riigi sotsiaal-majanduslik areng tervikuna on suures sõltuvuses pealinnaregiooni arengutest ning riskid jätkusuutlikkuse osas on kõrged.

Ettevõtlusaktiivsus on võrreldes teiste omavalitsustega üks kõrgemaid riigis. Ettevõtluse valdkondlik struktuur muutub üha teenindus-, vahendus- ja kaubanduskeskemaks. Tallinn ja teised Harjumaa kohaliku omavalitsuse üksused moodustavad Eesti võimsaima majandusregiooni, mis on märkimisväärsel kohal kogu Läänemere majandusruumis ning on olnud väliskapitali jaoks Eestis seni peamine tõmbekeskus. Ligi 4/5 otseinvesteeringutest Eestisse on tehtud Tallinna ja Harju maakonda.

Elanike tulude keskmised suhtelised tasemed elaniku kohta, mille arvutamisel võetakse lähteandmeteks kohalikesse eelarvetesse laekuva tulumaksu suurus Maksu- ja Tolliameti andmebaasidest ning Pensioniameti registrites kajastatud pensionite maht, olid 2009. aastal linnaregiooni keskuses ja nende vahetul tagamaal samal tasemel (78 000 krooni aastas elaniku kohta), kuid ületasid 13 protsendi võrra linnaregioonidest välja jäävate omavalitsusüksuste keskmist taset (68 000 krooni). Siin on oma rolli kahtlemata mänginud ka elanike pendelrände kasv, sest valglinnastumise tulemusena on paljud pered kolinud linnalähistesse valdadeesse või ka kaugemale maapiirkondadesse, kuid töökohad on jäänud valdavalt linnakeskusesse. Harjumaa elanikest kuulus 2007. aastal kõige kõrgemasse viiendasse sissetulekukvintiili 29,5% ja madalaimasse kvintiili kuulus vaid 11,5% Harjumaa elanikest.

3.2 Tekkivad sotsiaalmajanduslikud kasud, mõju piirkonnale

Aegna sadam on plaanis rekonstrueerida kahes etapis. Aegna sadamakai rekonstrueerimisel I etapis on positiivsed mõjud, kuna see loob eelduse II etapi elluviimisele, mille raames rekonstrueeritakse sadam täielikult ja arendatakse välja külalissadam, mislābi saab saarel peatujatele pakkuda erinevaid sadamateenuseid.

Kāesoleva projekti sotsiaalmajanduslikud mõjud on positiivsed. Aegna sadama rekonstrueerimise tulemusena paraneb űhendusvõimalus mandriga, kuna väikealustel on võimalik sadamas randuda. Seelābi luuakse eeldused pūsielanike ja eeskātt küllastajate arvu suurenemisele. Projekti realiseerumisega kaasnev turistide ja elanike arvu suurenemine loob eeldused ettevõtjate poolt pakutavate teenuste valiku laienemisele saarel – majutus-, toitlustus- ja vaba aja veetmise võimalused.

Sotsiaalmajanduslikust aspektist loob Aegna saare sadamakai rekonstrueerimise esimene etapp küllastajatele võimaluse veeta vaba aega Tallinna lähedal. Kuna Aegna asub Tallinna linna lähedal, siis pakub saare ligipāāsetavuse ja atraktiivsuse suurenemine linnaelanikele ja – küllastajatele võimaluse veeta vaba aega erilisel viisil – küllastades saart, nautides kaunist loodust ja vaikust.

Sadama rekonstrueerimistōōde tulemusena paraneb Aegna saare tuntus, kuna siiani seostavad seda Tallinnaga vāhesed inimesed, mislābi paranevad võimalused Aegna saare edasisteks arendustegevusteks. Tuntuse ja hea maine abil on Aegnat kui puhkepiirkonda lihtsam küllastajatele reklaamida ja turiste on seelābi piirkonda kergem meelitada.

Projekti negatiivseks sotsiaalmajanduslikuks mõjuks on keskkonna reostumise ja looduskeskkonna hāvimise võimalus – prūgi hulga suurenemine, lõkete tegemine ja telkimine selleks mitte ettenāhtud kohas.

4. PROJEKTI ETTEVALMISTAMISE TASE

4.1 Seosed piirkondlike arengukavadega

Tallinna linna üldplaneering (kehtestatud 2001)²

Tallinna üldplaneeringus on mainitud ära kõik Tallinna sadamad sh Aegna sadam, ometi ei ole seda sadamat peetud mereturismi edendamise vääriliseks sadamaks.

Järgnevalt on välja toodud lõik kehtivast Tallinna üldplaneeringust "Mereturismi areng eeldab 2010.aasta vastava hooaja vältel Tallinnasse ligi 20 000 purjeka ja kaatri saabumist. Patareisadama idabasseini on võimalik rajada tiiburite, katamaraanide ja suuremate kaatrite vastuvõtukompleksi koos vajalike kaldaehitistega. Harrastusmeresõitjate laevade sadamateks jäävad Pirita, Kakumäe ja perspektiivsed Merirahu ja Neeme väikesadamad."

Üldiselt võib öelda, et Tallinna kehtiv üldplaneering ei soosi Aegna sadama arengut.

Tallinna arengukava 2009-2027 (kinnitatud 19.06.2008)

Kavandatav tegevus on kooskõlas Tallinna arengukavaga 2009-2027 (kinnitatud 19.06.2008). Arengukavas on nimetatud, et arengustrateegia "Tallinn 2025" kontekstis on muuhulgas mereturismi arengu tarvis vaja rekonstrueerida Aegna sadam ning korrastada Aegna saare rannad. Arengukava meede "meretranspordi arendamine" näeb vajalike tegevustena ette väikelaevade sadamate arvu suurendamist Tallinna rannaalal, lähilaevaliinide väljaarendamist, linnale kuuluvate sadamate ja kaide hooldamist, Aegna sadama väljaehitamist ning laevaliini Tallinn-Aegna-Tallinn kulude osalist katmist. Aegna sadama rekonstrueerimiseks ja saare randade korrastamiseks nähakse ette välisinvesteeringute kaasamine.

Tallinna Kesklinna arengukava 2008-2013

Kavandatav tegevus on kooskõlas Tallinna Kesklinna arengukava 2008-2013 projektiga. Nimetatud dokumendis tõstetakse puhkepiirkonnana esile Aegna saart, mille potentsiaali puhkealana ei ole piisavalt ära kasutatud ning nähakse ette vajadust koostada Aegna saare arenguvision, et tagada saare sihipärane areng. Arengukava arenguvõimaluste peatükis märgitakse, et Aegna saare puhkealana kasutamine eeldab kogu saare sadama-ala rekonstrueerimist koos kai nõuetekohase väljaehitamise ja püsiva laevaühenduse olemasolu.

Arengukava alaeesmärgi „Tallinna Kesklinnas pakutavad turismiteenused on heal tasemel, atraktiivsed ja mitmekesised” saavutamiseks planeeritavad tegevused on:

- Aegna arengukava koostamine ja sellest lähtuvate tegevuste koordineerimine ja rakendamine;
- Aegna saarel asuvate linna omandis olevate hoonete juurde maade munitsipaliseerimise jätkamine;
- Aegna saare sadamakai ja muu sadama ja saare teenindamiseks vajaliku hoonestuse tänapäevaste nõuete kohane väljaehitamine Tagamaa tee 1 krundil.

Arengukavas prognoositakse saare külastajate arvuks 5000 inimest aastas.

Tallinna Kesklinna arengukava 2011-2015 projekt³

² <http://tlpa.tallinn.ee/index.php?id=75> külastus 4. November 2010

³ <http://uus.uusmaailm.ee/cms/1/1906/album/1907> külastus 2. November 2010

Käesoleval hetkel täiendatakse Tallinna Kesklinna arengukava 2008-2013 projekti ning valmimas on peatselt arengukava aastateks 2011-2015. Antud juhul oli kätte saadav tööversioon ning sellega seost vaadeldigi. Tallinna Kesklinna arengukava 2011-2015 projektis märgitakse, et Aegna saare maastikukaitseala aitab säilitada saare unikaalset looduskooslust, kuid samas kehtestab ka piirangud turismi edendamiseks saarel. Olemasolevate kruntide omanike huvid tuleb koondada ning koostada turismi- ja puhkekorralduse plaan saare edasiseks arendamiseks, mis arvestab Aegna koormustaluvust. Tallinna Linnavalitsuse korraldada on sealjuures infrastruktuuri väljaehitamine ja transpordi kättesaadavus saarele, sh kvaliteetsete transpordi- ning sadamateenuste korraldamine. Esmajärjekorras tuleb keskenduda külastajaid teenindava infrastruktuuri arendamisele.

Arengukava alaeesmärgi „Tallinna Kesklinnas pakutavad turismiteenused on heal tasemel, atraktiivsed ja mitmekesised” saavutamiseks planeeritavad tegevused on samad, mis 2008-2013 aasta arengukavas

Arengukavas prognoositakse saare külastajate arvuks 5000 inimest aastas.

Aegna sadama tehniline projekt on kooskõlas nimetatud kesklinna arengukava 2011-2015 projektiga.

Aegna maastikukaitseala kaitse-eeskiri⁴

Aegna saar on maastikukaitseala, kus kehtib oma kaitse-eeskiri. Vastavalt Aegna maastikukaitseala kaitse-eeskirjale (Vabariigi Valitsuse 27. mai 2010. a määrus nr 64) on kaitseala valitseja (Keskkonnaameti Harju-Järva-Rapla regioon) nõusolekul lubatud Kalavälja piiranguvööndis sadamaehitiste püstitamine ja rannakindlustuse rajamine olemasoleva hoone kaitseks. Piiranguvööndi kaitse-eesmärk on rannakoosluste seisundi ning looduse mitmekesisuse säilitamine. Sadama rekonstrueerimise projekteerimistingimuste väljastamine tuleb kooskõlastada Keskkonnaameti Harju-Järva-Rapla regiooniga. Aegna sadama ala ranniku osa asub Kalavälja piiranguvööndis. Piiranguvööndi kaitse-eesmärk on rannakoosluste seisundi ning looduse mitmekesisuse säilitamine. Kaitse-eeskirjas on välja toodud, et piiranguvööndis on keelatud:

- puhtpuistute kujundamine ja energiapuistute rajamine;
- maavara kaevandamine;
- kaldajoone muutmine;
- uue maaparandussüsteemi rajamine;
- biotsiidi, taimekaitsevahendi ja väetise kasutamine;
- uuendusraie, välja arvatud turberaie, mille juures peab säilitama koosluse liikide ja vanuse mitmekesisuse.

Muudes Tallinna linna käsitletavates arengudokumentides⁵ (**Tallinna Keskkonnastrateegia aastani 2010, Tallinna jäätmekava**) ja planeeringus⁶ (**Tallinna rohealade teemaplaneering**) otseseid seoseid Aegna sadama ala arendamisega ei leitud.

⁴ <http://www.aegna.ee/page/51>, külastus 28. oktoober 2010

⁵ <http://www.tallinn.ee/arengukava>, külastus 2. november 2010

⁶ <http://www.tallinn.ee/ehitus/g4843>, külastus 14. oktoober 2010

4.2 Olemasolevad kooskõlastused ja ettevalmistustööd

Olemasoleva tehnilise projekti teostamiseks on küsitud projekteerimistingimusi vastavate asutustelt (Tehniline järelevalve amet) ning samuti on alatatud vee erikasutuslaos taotlemise protsess. Ka on küsitud kooskõla plaanitud tegevusele Aegna saare maastikukaitse ala haldajalt (Keskkonnaameti Harju-Järva-Rapla regioon).

Koostatud on Aegna sadama tehniline projekt, mille alusel on võimalik ette valmistada hankedokumente järgmiseks faasiks, milleks oleks kas tööprojekti ja ehitusprojekti või "võtmed kätte" lahenduse teostamine.

Käesolevaks hetkeks on koostatud Aegna sadama tehnilise lahenduse keskkonnamõju analüüs, mille teostamise juures on kasutatud keskkonnamõju hindamise praktikaid ning mille on läbi viinud oma ala spetsialistid.

Seni on teostatud Aegna sadama piirkonnas peamiselt olemasoleva kai rekonstrueerimistööd, otseselt sadama täielikku väljaarendamist ei ole teostatud. Eelneva perioodi jooksul teostatud uuringud ei kata tervet käesoleva tehnilise projekti ala.

Tehnilises projektis⁷ on välja toodud, et enne ehitustööde algust sadama alal on oluline teostada erinevad uuringud – geoloogilised, geotehnilised, hüdrograafilised tööd jms. Soovituslik on teostada ka setete liikumise uuringud piirkonnas, kindlustamaks planeeritud tehnilise lahenduse pikaajalisust ning järeelmõjude minimaalsust (sadama basseini setetega täiskandumine, setete kandumine sadama sissesõidu alale).

Kõige olulisem on välja selgitada merepõhja iseloom uute kavandatud lainemurdjate asukohas ning samuti kindlaks teha süvendatava materjali iseloom.

4.3 Senised tehtud tegevused

Eelnevalt on tehtud Aegna sadama piirkonnas ehitusuuringuid (geoloogilised uuringud 2003 aastal) ning olemasoleva kai renoveerimisi, koostatud kai rekonstruktsiooni projekt (Projektettepanekud Aegna sadama rekonstrueerimiseks 2003. a). Hiliseimad hüdrograafilised mõõdistused Aegna sadama alal on teostatud 2005. a ja 2008. a.

Olemasoleva kai rekonstrueerimistööde loetelu⁸:

2005 aasta 7.-8. jaanuari tormis purunes Aegna saare sadamakai. Et Tallinna Transpordiametil oleks võimalik korraldada liinivedu Tallinn-Aegna-Tallinn laevaliini, teostati kai renoveerimine maksumusega 1 600 000 kr. Nimetatud tööde käigus teostati:

- Aegna saare maabumissilla avariiseisundi veealused uuringud ning objekti töömahtude määramine;
- ujuvtehnika mobilisatsioon ja demobilisatsioon;
- ujuvkraana tööd merrepaisatud kaiosade väljatõstmiseks, väljapesemiseks ning töögrupi julgestamine valvepuksiiriga;
- tuukritööd veealuste massiivide troppimiseks, väljatõstmiseks, väljapesemiseks ning töögrupi julgestamine valvepuksiiriga;
- sillamassiivilt väljapaisatud kivide asendamine uue materjaliga;
- maabumissilla katteplaatide valmistamine ning vedu saarele;

⁷ Aegna saare ja selle lähipiirkonna rannikuala kaitsevõimaluste uuringu ja tehnilise lahenduse väljatöötamine: "Aegna sadama tehnilise projekti seletuskiri", Ramboll Eesti AS Tallinna Kommunaalameti tellimisel, 2010 a

⁸ Põhineb Tallinna Kommunaalameti andmetel, andmed saadud 12. oktoober 2010

- katteplaatide aluse tasandamine killustikuga ning plaatide paigaldamine;
- merrepaistasud majaka väljatõstmine tuukritega;
- ujuvpontooni komplekteerimine ja paigaldamine;
- ühendus kaldaga.

Töö anti üle 20. juuniks 2005.

2006 aasta kevadel alustati Aegna saare sadamakai rekonstrueerimistöödega. Tööd viidi läbi Tallinna Kommunaalameti tellimusel ning nende maksumus oli 1 907 668 krooni, mille raames teostati järgmised tööd:

- kainurga ankurdus karprauast vööga;
- lainetõrjeplokkide montaaž (39 tk.) koos tihendatud killustikalusega; lainetõrjeplokkide aluste ja kai tühimike täitmine killustikuga; teekatte plaatide eest ära tõstmine ja hilisem tagasipaigaldamine ja pärast tööde lõppu kail jalakäijate käigutee taastamine;
- tetrapoodide paigaldus (45 tk.);
- navigatsioonimärgistuse paigaldamine koos raudbetoonist vundamendi rajamisega.

Tööd anti üle 10.05.2006.

Tegevuskulude põhiselt hooldab Aegna saare sadama meremärki alates 01.11.2006 (vastavalt sõlmitud lepingule) firma OÜ Gotta Port Services.

2008 aasta lõpus teostati Aegna sadamakai passistamiseks vajalikud akvatooriumi hüdrograafilised mõõtmised, mille käigus selgus, et sadamakai alla on tekkinud võimalik tühimik seoses laevaliiklusega navigatsiooni perioodil. Kahtluste kontrollimiseks ja suuruse kindlaks määramiseks viis Tallinna Kommunaalamet käesoleva aasta alguses läbi tuukriuringud. Uuringute tulemusena avastati allpool veepiiri kai konstruktsioonides tühimikke, mille tulemusel võib kai vajuda ja võib tekkida varisemisoht.

Liinilaeva liikluse alustamiseks Aegna saarele 2009 aastal oli hädavajalik läbi viia Aegna sadama kai remonditööd eraldades selleks vahendeid reservfondist. Planeeritud tööde maksumus oli 490 000.- krooni koos käibemaksuga ning selle rahaga teostati järgmised tööd:

- purunenud pindade puhastamine vetika- ja karbikasvust, vahed kiviprahist;
- massiivide külge betoonvalu raketise rajamine ning B30 graniitkillustiku betooniga täitmine (pumbatav);
- permplaatide (2x6m) hankimine ja paigaldus kai äärde, mere põhja (uhtumise vältimiseks);
- merepõhja tasandamine plaatide paigaldamiseks;
- kai otsa metallkonstruktsiooni taastamine (nurga püsivuse tagamiseks);
- treppredeli C1 hankimine ja paigaldus;
- pörkeseadmete korrastamine.

2010 aastal võeti sadama alalt pinnasereostuse proovid ning teostati nende analüüs.

2010 aastal juuni – oktoober töötati välja Aegna sadama optimaalseim tehniline lahendus⁹. Tehtud töö teostati kolmes etapis. Esimeses etapis töötati välja üldised 4 kontseptsiooni Aegna sadama jaoks. Seejärel järgmises etapis arendati edasi ühte esimese faasi ideed ning jõuti kahe lahenduseni. Peale kaalutlusi valiti kolmandas etapis välja sadama optimaalseim tehniline lahendus saare vajaduste jaoks ning arendati välja kontseptsioon sellise detailsuseni, mida võib edasi võtta aluseks tööprojekti tegemiseks.

⁹ Aegna saare ja selle lähipiirkonna rannikuala kaitsevõimaluste uuringu ja tehnilise lahenduse väljatöötamine: "Aegna sadama tehnilise projekti seletuskiri", Ramboll Eesti AS Tallinna Kommunaalameti tellimusel, 2010 a

5. ÕIGUSLIKUD ALUSED

5.1 Objektide kuuluvus

Aegna saar kuulub Tallinna Kesklinna haldusalasse, mis on üks kaheksast Tallinna linnaosast, mis asub Tallinna südames, 30,6 km² suurusel alal. Põhjasuunast piirneb Kesklinn Tallinna lahega, itta jäävad Lasnamäe ja Pirita linnaosad. Kesklinnast läände jääb Kristiine linnaosa, loodesse Põhja-Tallinna ja edelasse Nõmme linnaosa. Lõunast piirneb linnaosa Tallinna linna ja Rae valla vahelise piiriga.

Aegna sadam on munitsipaalomandis ja sadama pidajaks on Tallinna Kommunaalamet (registrikood 75014913), aadressiga Mündi 2, 15197 Tallinn, Harju maakond. Kontaktandmed: +372 645 7191, +372 645 7192 (fax), kommunaal@tallinnlv.ee. Kontaktisikuks Janne Teder, janne.teder@tallinnlv.ee, +372 640 4307.

5.2 Kinnitused ja kooskõlastused

Kuna Aegna sadam on munitsipaalomandis ning sadama pidajaks on Tallinna Kommunaalamet, siis pole vajalik eraldi kooskõlastuste taotlemine projekti elluviimiseks.

Olemasoleva tehnilise projekti teostamiseks on küsitud projekteerimistingimusi vastavatelt asutustelt (Tehniline järelevalve amet) ning samuti on algatatud vee erikasutuslao taotlemise protsess. Ka on küsitud kooskõla plaanitud tegevusele Aegna saare maastikukaitse ala haldajalt (Keskkonnaameti Harju-Järva-Rapla regioon).

5.3 Projekti elluviimine

Projekt viiakse ellu vastavalt INTERREG IV A Central Baltic programmi reeglitele.

5.4 Juhtimise metodoloogia

INTERREG IV projekti juhtpartneriks on Tallinna linn. Projekti alguses määratakse projektile koordinaator, kes suhtleb teiste partneritega ning juhib projekti tegevusi.

6. FINANTSPLAAN

6.1 Planeeritavad investeeringud sadama väljaarendamiseks ja ajakava

Sadama väljaarendamisel planeeritakse investeeringud kahes faasis:

- Aegna sadamakai rekonstrueerimine (2012):
 - Olemasoleva kai rekonstrueerimine;
 - Rambid väljaehitamine (8 m lai);
 - Vajalikud süvendustööd.
- Aegna sadama laiendus (2013 - 2014):
 - Sadamabasseini süvendustööd (-3 meetrit);
 - Olemasoleva kai pikendus-lainemurdja rajamine lõuna/läänesuunas (pikkus 160 m, kõrgus 2 m üle keskmise merevee taseme);
 - Lainemurdja rajamine ida suunas (pikkus 86 m, kõrgus 1,5 m üle keskmise merevee taseme);
 - Tetrapoodid, 250 tk, kokku 50m;
 - Ujuvkai (pikkusega 30m, mahutab 24 väikelaeva).

Investeeringute indikatiivne maksumus on toodud alljärgnevas tabelis.

Tabel 2 Aegna sadama väljaarendamiseks vajalikud investeeringud

Teostatavad tööd	Planeeritav tööde teostamise aeg	EUR
I etapp: Aegna sadama olemasoleva kai rekonstrueerimine, rambid väljaehitamine ja vajalikud süvendustööd	2012	345 123
I etapp: Aegna sadama lainemurdjate, ujuvkai jm vajalike osade tööprojekti ja tööprojekti ekspertiisi koostamine	2012	250 800
II etapp: Sadamabasseini süvendustööd, lainemurdjad, ujuvkai, tetrapoodid jm kulud	2013 - 2014	829 196
Kokku	2012 - 2014	1 425 119

6.2 Investeeringute finantseerimine

Aegna sadama väljaarendamise esimese etapi investeerimistööde teostamine planeeritakse rahastada INTERREG IVA programmi esitatud projekti („ACCESS”) abil. Kuni 85 % projekti eelarvest kaetakse programmi vahenditest, ülejäänud Tallinna Linnavalitsuse eelarvevahenditest. Teise etapi finantseerimiseks otsitakse lisavahendeid.

7. TURUNDUSANALÜÜS

7.1 Turutrendid ja turu iseloomustus

Aegna saare sihtturgudeks on Eesti siseturistid ja välituristid. 2009 aastal oli ööbimiste arv Eesti majutusasutustes kokku 4,1 miljonit, sellest 66% välituristide poolt. Võrreldes 2008 aastaga oli ööbimisi 6,5% vähem. Peamised sihtturud Eesti turismisektorile on Soome (52% aastal 2009), Venemaa, Rootsi, Saksamaa, Norra, Läti, Leedu ja UK. 47% majutustest osteti Tallinna majutusasutustest, mis on ülekaalukalt Eesti suurim turismi sihtkoht. Enamus väliskülalistele on Tallinn ainus sihtkoht Eestis. Keskmine turistide kohapeal viibimise aeg 2009 aastal oli 1,4 – 2,5 päeva, sõltuvalt päritoluriigist. Lühemat aega viibisid Soome turistid, pikemalt Norra turistid.

2009. aasta suvel tegi 71% Eesti elanikest vanuses 15-74 aastat (742 000) vähemalt ühe reisi Eestis – (4 %) võrra vähem kui 2008 aastal. Kõige enam reisitakse juulis ja eelistatuim sihtkoht on Tallinn. Ööbimistega reisi keskmine pikkus oli 2009 aastal 2,5 päeva.

Kuna Aegna saare lähedusse on koondunud väga suur hulk potentsiaalseid külastajaid, Tallinna linna ja Harjumaa elanikud, siis asub Aegna saare ümbruses väga suur potentsiaalne külastajaskond, kes paranenud transpordivõimalustest kasu saavad. Eelpoolnimetatud faktoritest tulenevalt on eeldatavalt suurim Aegna saare külastajate sihtgrupp siseturist. Kuna aastani 1991 oli saar paljudele tavainimestele suletud (aastani 1991 said saart külastada saarel puhkebaase omavad ettevõtjad ning Tallinna linna elanikud), siis pole väga paljud inimesed seetõttu saarel käinud ning soovivad saare ja selle vaatamisväärsustega tutvuda ning rannamõnuseid nautida.

Aegna saare ajaloopärand, kaunis loodus, matkaradadel matkamine ja saare militaarne ajalugu võiks huvitada ka välituriste. Kuna Tallinna linna külastavad kõige rohkem turistid Skandinaaviast ja Suurbritanniast ning Venemaalt, mis kõik on mereriigid, siis on ka Aegna saare väliskülastajate hulgas kõige rohkem nendest riikidest pärit turiste.

Rekonstrueeritud sadam on saare ja mandri vahelise püsiühenduse loomise eelduseks, mis läbi saaksid turistid külastada saart aastaringelt.

7.2 Turunduse eesmärgid ja strateegia

Aegna sadama turunduse eesmärgid töötati välja koostöös partnersadamatega Interreg IVA programmi poolt toetatud projekti „Sõbralike saarte matkarajad” raames 2010 aastal teostatud arengu- ja turundusstrateegiate raames.

Arengustrateegia raames sõnastati järgmine eesmärk strateegia koostamisse kaasatud partnersadamate osas:

- Partnersadamate külastatavus on tõusnud 10 % aastaks 2014 ning pikenenud on külalisluste ja külastajate sadamas ja sadama tagamaal viibimise aeg.

7.3 Turundusmeetmed ja piirkonna turundus

Interreg IVA programmi poolt toetatud projekti „Sõbralike saarte matkarajad” raames 2010 aastal teostatud turundusstrateegia raames planeeriti järgnevad turundusmeetmed:

- Partnersadamate ühise kaubamärgi ja visuaalse sümboolika väljatöötamine ning partnersadamate infomaterjalide väljatöötamine ning tootmine;
- Tootearenduskoolitused ka pakettide ning marsruutide väljatöötamine sadamate võrgustiku ning tagamaa koostöös;
- Partnersadamate ühisturundus sihtturgudel (jahtklubides, merendus- ja turismimessidel, internetiturundus, otseturundus);

- Koostöö- ja teeninduskoolitused partnersadamatele ja sadamapiirkonnas teenuste pakkujatele;
- Baaskoolitused sadamavõrgustikule (sh ettevõtluse moodul, seadusandluse ja sadamateenuste moodul, jms);
- Pidev suhtlemine, infovahetus ja koostöö ning ristturundus sadama ja tagamaa vahel.

Projekti „Sõbralike saarte matkarajad” raames koostatud turundusstrateegia raames soovitati järgmisi meetmeid:

- Teha rohkem reklaami sadamatele;
- Suurendada alustel reisivate külastajate arvu;
- Suurendada Tallinna lähedal asuvate saarte külastajate arvu;
- Pikendada hooaega;
- Pikendada külastajate viibimise aega sadamates või majutusasutustes.

Turundusmeetmete sihtgrupid on:

- Siseturg - Tallinna elanikud, eestimaalastest Tallinna külastajad;
- Välis turistid – peamiselt Soomest, Rootsist, Saksamaalt, Venemaalt;
- Jahiomanikud Eestist, Soomest, Rootsist, Saksamaalt, Venemaalt.

Turunduskanalitena mainiti turundusstrateegia raames järgmisi:

- Internet;
- Trükimeedia;
- Otsene turundus;
- Turundus koostööpartneritega (EAS, Tallinna Ettevõtlusameti turismiosakond - TCT&CB jt);
- Koostöö regionaalse turismi alal.

Aegna, Naissaare, Prangli ja Leppneeme sadamate osas soovitati pärast infrastruktuuri parandamist järgmisi turundustegevusi:

- Tallinna veebilehel oma purjetamissektsiooni lisamine;
- Suur-Tallinna piirkonnas asuvate kõikide sadamate detailse info lisamine;
- Välismaiste reisioperaatorite informeerimine tegevustest sadamates;
- Kaasata sadamad Tallinna linna turismi- ja kongressibüroo (Tallinna Ettevõtlusameti turismiosakond/ TCT&CB) väljasõitude infobrošüüri koos vastava turismifirmaga, mis müüb sihtkohta;
- Uuendada infot Aegna, Naissaare, Prangli, Leppneeme kohta veebilehel visitestonia.com;
- TCT&CB peaks turundama Tallinna kui purjelinna välismaistel messidel;
- TCT&CB ja EAS kaasavad/suurendavad saarte reklaamimist oma avalike suhete (PR) tegevustes Eestis ja välismaal;
- Uuring, et rajada reklaamialane võrgustik “Purjetav Tallinn”, kuhu kaasata kõik potentsiaalsed partnerid;

- Kõik neli sihtkohta parandavad oma veebilehti, luues sarnase kujunduse. Veebilehed sisaldavad detailsemat infot sihtkohtadest, uudiseid/ uudiskirja, blogi jm sotsiaalset meediat;
- Voldik ja /või lehekülg Tallinna reklaamibrošüürides koos infoga purjelinna Tallinnast.

7.4 Külalastatavus

Aegna on tuntud turismi- ja puhkesaarena ning üks Tallinna tähtsamaid puhkealasid. Menuajal külastas Aegna saare majutusasutusi hinnanguliselt 12 000 inimest aastas. Laevaliin Tallinn–Aegna–Tallinn teenindas 2007 aasta suvel ligi 4000 reisijat. Aastal 2009 on saart külastanud 10 412 inimest sellise jaotusega aastas: mais 609, juunis 1817, juulis 3821, augustis 3143 septembris 935 ja oktoobris 89. Aastal 2008 külastas Aegnat 10 003 inimest. Seega suurenes külastajate arv 2009 aastal 4%. Enamik külastajatest saabus saarele sadama kaudu, kasutades Tallinn-Aegna-Tallinn liinil kurseerivat M/L Juku (Lindaliinid AS).

Aegna sadamat navigatsioonihooajal püsivalt kasutavate aluste arvu ega Aegna sadamas peatunud harrastusmeresõitjate arvu üle kohalik omavalitsus arvestust ei ole pidanud. Sadamatasusid ei ole praegu kehtestatud.

8. KONKURENTSIANALÜÜS

8.1 Otseised konkurendid

Aegna sadama ja saare otsesteks konkurentideks võib lugeda teisi Tallinna ja Soome lahes asuvaid väikesaari:

Prangli – asub Viimsi poolsaarest ligi üheksa kilomeetrit kirdes, saare pindala on 6,44 km². Kõrgeim koht Kullamägi ulatub 10 m üle merepinna (sinna olevat maetud mereröövlite kulda). Rohkesti leidub Pranglil rändrahne (Punane kivi, Kotkakivi). Prangli moodustab koos Aksi (ehk Väike-Prangli) ja Keri saarega ühtse aheliku Soome lahes. Suur osa saarest on kaetud männimetsaga, mis pakub head kaitset tuule eest. Sarnaselt mitmetele teistele Läänemere ja Soome lahe saartele oli saar kunagi asustatud rannarootslastega, praegu elab siinses kolmes külas ligi 100 elanikku ja siin on koolimaja (põhikool), kauplus, arstipunkt, postiasutus ja rahvamaja. Olemas on ka söögikoht.

Naissaar – on saar Eesti põhjarannikul, mis eraldab Tallinna lahte ülejäänud Soome lahest. Saare pindala on 18,6 km², pikkus 9 ja laius 4 kilomeetrit. Naissaar asub mandrist 8,5 km kaugusel. Kõrgeim punkt on Kunilamägi (27 meetrit). Saar on alates 1995. aastast looduspark, kus on suuri kivi külve ja rändrahne. Naissaare Suursadam sai tänase kuju I maailmasõja eel ja ajal, kui Tallinna ümbrusesse rajati Peeter Suure nimeline merekindlus. Saarele rajati sadamakaid, raudtee, suurtükipatarei jm. I maailmasõja ning Vabadussõja ajal asus saarel ka vangilaager. Nõukogude ajalgi oli saar militariseeritud, nimelt rajati sinna meremiinide ladu ja montaažitehas. Naissaare maastikukaitsealal on kolm registreeritud matkarada. Naissaarel asub ka tuletorn.

Pakri saared – asuvad 2–3 km Paldiski linnast läänes ja neid eraldab mandrist Kurkse väin ning Pakri poolsaarest Pakri laht. Pakri saartel puudub püsielanikkond. Ühendus mandriga toimub tellimusreisidega. Saarte põhjaküljel olevad järsud paekivipangad, rannaheinamaad, loopealsed ehk alvarid, endised külaasemed, kabelivaremed ja kiviaiad, samuti rikkalik ja omapärane taimestik vajavad kaitset ja säilitamist. Selleks on saartel moodustatud Pakri maastikukaitseala. Pakri saari ühendab tammtee, mille Nõukogude sõdurid ehitasid peamiselt saarte kiviaedadest ning üsna viletsas olukorras olev sild. Liikuda saab saarel jalgsi ja maastikujalgrattaga. Saarel on keelatud jahipidamine ja kalapüük. Telkimine ja lõkke tegemine on lubatud üksnes selleks ettevalmistatud ja tähistatud paikades.

Osmussaar – saare pindala on 4,69 km², pikkus 4,6 km ja laius 1,3 km. Rannajoone pikkus on 14 km. Osmussaar kuulub administratiivselt Noarootsi valda. 1996. aastal moodustati Osmussaarele maastikukaitseala, et säilitada sealne elus ja eluta looduse kooslus (eriti kaitsmistvääriavad on saarel linnustik, taimestik, klibuväljad ja Neugrundi meteoriidikraatrit pärinevad suured kivid, nn Neugrund-bretšad). Osmussaar on ka Natura-ala. Regulaarne laevauhendus Osmussaarega puudub, samuti ei ole saarel kaid, mille ääres mugavalt randuda. Saart võib külastada kuni 300 turisti päevas, ööbima on lubatud jääda kuni 200 turistil. Saar taastasustati 2001. aastal, mil sinna kolis üks perekond lambakasvatuse eesmärgil.

8.2 Kaudsed konkurendid

Kaudsete konkurentidena oleme välja toonud kaugemal asuvad Eesti väikesaared:

Ruhnu – asub Riia lahes. Ruhnu saar moodustab väiksemate laidudega iseseisva Ruhnu valla. Saare pindala on 11,9 km², pikkus 5,5 ja laius 3,5 km. Lähim koht mandril on 37 km kaugusel asuv Kolka neem Kuramaal Lätis. Kuressaarde on linnulennult 70, Pärnusse 96 ja Kihnu saareni 54 km. Ruhnu keskuses asuvad kaks pühakoda - 1644. aastal ehitatud Ruhnu puukirik, mis on vanim säilinud puuhoone Eestis, ja 1912. aastal valminud uus, Püha Magdaleena kirik.

Keskuses asub ka kohalikkude ajalugu ja eluolu tutvustav Ruhnu muuseum. Saarel on kaks randa: Kuunsi ja Limo. Saare vaatamisväärsusteks on: Salthammeni pankrannik ja Ruhnu majakas – see 1877. aastal Prantsusmaal Le Havre'is valmistatud kokkupandav tuletorn on tänapäeval ainuke Läänemere piirkonnas säilinud seda tüüpi majakas. Saarel asub Eesti suurim (20 ha) paintballi mänguväljak.

Kihnu – Kihnu on suurim saar Liivi lahes ja kuulub Pärnu maakonda. Lähim koht mandrile on 10,6 km kaugusel asuv Munalaid. Pärnust on saarele linnulennult 41 km. Suvel pääseb saarele laevateitsi, saarel on mandriga püsiühendus, talvel, kui meri kattub jääga, saab kasutada õhusõidukeid.

Saarele on maetud kuulus kapten Enn Uuetoa ehk Kihnu Jõnn. Kihnus paiknev Kihnu muuseum tutvustab saare loomingut, kuulsaid mehi ja igapäevaelu puudutavat: tööriistu, rõivaid, käsitööd. Saarel asub ka 16. sajandist pärit kirik. Saare tipus asub 1864. aastal Inglismaal valmistatud detailidest kokku pandud Kihnu tuletorn. Tuletorni kõrgus merepinnast on 31 ja maapinnast ja 29 m.

Kihnu saart ümbritseb 56 asustamata laidu, mis on paljude lindude pesitsusala. Kihnu Kogu piirkonna suurim väärtus on kihnu kultuur, veelinnud, hülged, kõred ehk juttself-kärnkonnad, ranna- ja puisniidud, kaunis ja pikk ning inimestest veel rikkumata rannik. 2003. aasta novembris kanti Kihnu kultuuriruum UNESCO vaimse ja suulise kultuuripärandi meistriteoste nimekirja.

Vormsi – Rohuküla sadamast kolmveerandtunni laevasõidu kaugusele jääb Vormsi saar. Vormsi on suuruselt Eesti neljas saar (93km²), ürikutes on Vormsit esimest korda mainitud aastal 1391. Alates 13.–14. sajandist kuni 1944. aastani olid Vormsi põliselanikud rannarootslased, 1938. aastal oli saarel ligi 2600 elanikku, enamik neist lahkus Teise maailmasõja ajal, praegu on saarel umbes 330 asukat.

Saarel on suveajal avatud jalgratta- ja paadilaenutus, samuti on olemas telkimisala. Vormsi tähtsaim vaatamisväärsus on 14. sajandil ehitatud Vormsi Püha Olavi kirik. Lisaks on saare vaatamisväärsuseks 1935. aastal ehitatud Norrby tuletorn. Kirikaia kõrval on maailma suurima ratasristide kogu poolest kuulus Vormsi kalmistu, kus on rohkem kui 300 säilinud rõngasristi. Saarel on Sviby–Rumpo kolme kilomeetri pikkune matkarada.

8.3 Koostöö

Ülalmainitud konkurente võib siiski käsitleda pigem potentsiaalsete koostööpartneritena. 2010 aastal koostati Interreg IVA programmi poolt toetatud projekti „Sõbralike saarte matkarajad” raames välja Harju maakonna ja Hiiumaa Kõrgessaare valla väikesadamate arengustrateegia 2010 – 2014.

Arengustrateegia hõlmab kokku 14 põhisadama arendusprotsessi planeerimist ning käsitleb ka 21 taustsadamade koostöö- ja arendusprotsessi kaasamise põhimõtteid. 35 sadama hulka kuuluvad nii mandril kui ka saartel asuvad sadamad.

Arengustrateegias käsitletud põhisadamad paiknevad Harjumaal ja Hiiumaal Kõrgessaare vallas: Kalana, Kõrgessaare, Kurkse, Väike-Pakri, Aegna, Naissaare, Leppneeme, Kelnase, Koljunuki, Neeme, Kaberneeme, Viinistu, Mohni, Turbuneeme.

Taustasadamad (21) paiknevad Harjumaal, Läänemaal ja Hiiumaal: Kärkla, Dirhami, Ristna, Paldiski Põhjasadam, Lohusalu, Tilgu, Kakumäe, Merirahu, Meeruse, Katariina kai, Noblessneri, Miinisadam, Lennusadam, Vanalinna jahisadam, Vanasadama Jahisadam, Pirita, Kalevi Jahtklubi, Miiduranna, Rohuneeme, Tapurla, Hara.

Arengustrateegia raames planeeriti tegevused ühtselt koordineeritud arenduseks ja sadamate turundamiseks. Samuti sõnastati väikesadamate ühine visioon ning püstitati arengueesmärgid:

- Partnersadamad investeerivad infrastruktuuri arendamisse, mille tulemusena ühtlustub põhiteenuste tase, paraneb turvalisus ning rajatakse infrastruktuur sadama põhi- ja lisateenuste pakkumiseks.
- Süsteemse ühisturunduse tulemusel on partnersadamate võrk turul eristuv ning sihtturgudel tuntud oma kaubamärgi ja ühtlase ning heatasemelise tootepakkumise kaudu.
- Toimib sadamate omavaheline ja sadamate ning nende tagamaa vaheline järjepidev koostöö tootearenduse, ühisturunduse ja infrastruktuuri arendamise valdkondades.
- Välja on töötatud ühtne tegevuskava sadamate turvalisuse parandamiseks, teenuste kvaliteedi parandamiseks ning paketi täiendamiseks ning ühisturunduse elluviimiseks.

Tuginedes projekti „Sõbralike saarte matkarajad“ raames 2010. aastal välja töötatud turu-uuringule ja turundusstrateegiale suunatakse ühisturundustegevus siseturistidele, jahiomanikele Eestis, välisturistidele ja jahiomanikele järgmistel prioriteetsetel välis-sihtturgudel: Soome, Rootsi, Venemaa, Saksamaa.

Arengustrateegia planeeritakse ellu viia võrgustikku kaasatud sadamate ja kaasatavate täiendavate partnerite koostöös.

Sadamate samaaegne arendamine võimaldab viia arengutegevusi läbi koordineeritult ning kasutada üksteise kogemusi ja teadmisi, suurendab sadamate tuntust ning soodustab turismi arengut väikesaartel ja mandri asuvate sadamate tagamaadel.

9. PROJEKTI KESKKONNAMÕJU HINDAMINE

Järgnevalt on välja toodud peamised kokkuvõtvad järeldused, milleni jõuti Aegna sadama tehnilise projekti keskkonnamõju analüüsi¹⁰ käigus:

- Süvenduse käigus veesambasse sattuv heljumi negatiivne mõju vee kvaliteedile (läbipaistvusele) on ajutine. Pikaajalisi, pöördumatuid negatiivseid mõjusid piirkonna vee kvaliteedile antud tegevus ei põhjusta. Samuti on väga ebatõenäoline heljumi levik Pirita supelranda.
- Väljatöötatud sadama lahendus kaitseb hästi Aegna sadama ala erinevatest suundadest tulevate lainete eest.
- Kavandatav tegevus Natura 2000 elupaigatüüpidele otsest mõju ei avalda.
- Süvendataval alal põhjataimestik ja -loomastiku hävib ning hiljem sadama ning teistsuguste setete ja veesügavuse tingimustes kujuneb ilmselt teistsuguse ning vaesemana. Mõju põhjataimestikule pole väga tugev kuna ka suurel osal praegusest sadama alast puudub looduslikule merepõhjale iseloomulik taimkate. Süvendataval alal põhjaloomastik võib liivasel merepõhjal taastuda 2-3 aasta jooksul.
- Toksilisi mõjusid põhjataimestikule ja -loomastikule ei avaldu kuna setetes võetud proovide näitavad, et kõigi toksiliste ainete sisaldused jäävad allapoole lubatud piirmäärasid ja ka sihtarve. Heljumi mõjud on ajutised ning ei põhjusta pöördumatuid ega olulisi muutusi.
- Heljumi teke toimub ka setete kaadamisel. Võimalikel kaadamisaladel puudub põhjataimestik suurest veesügavusest tuleneva valguse puudumise tõttu. Kiire seadmise tõttu ei levi heljum prognoositavalt oluliselt väljapoole ametlikku kaadamisala ning ei ulatu põhjataimestikuga merealadele.
- Sadama akvatooriumi ja selle lähinaabruse mõjutab praegu ja jääb mõjutama ka kavandatava tegevuse korral laevade navigatsioon. Sõukruvide tekitatud veevool tõstab põhjast üles heljumi mistõttu on põhjatingimused ebastabiilsed ning kujunev põhjaloomastik jääb vaeseks.
- Mõju kalastikule võib avalduda otseselt, veekvaliteedi halvenemise ja heljumi seadmise kaudu, aga ka kaudselt, toidubaasi vähenemise teel. Kõrgenenud heljumi kontsentratsioon võib kahjustada kalade (eriti larvide) hingamiselu. Suurimat negatiivset mõju võib põhjustada heljumi seadmine kalakoelmutele mille tagajärjel kalamari võib hukkuda. Kavandatava tegevuse olulised mõjud on ühekordsed ja kalastiku elutingimused ja arvukus piirkonnas taastuvad.
- Mõjud linnustikule võivad toimuda peamiselt elupaikade kadumise või halvenemise, toidubaasi vähenemise või häiringute kaudu. Tegevus toimub juba pikka aega tegutsenud sadama alal kus linnustik on laevaliiklusega kohanenud. Häiringute mõju suureneb eeskätt ehitusperioodil ning võib mõnevõrra tõusta ka sadama kasutuse intensiivistumisel kuid olulisi negatiivseid mõjusid linnustikule see ei põhjusta. Muutused veelindude toidubaasis võivad toimuda vaid väga piiratud alal ning on ajutised.
- Välja töötatud Aegna tehnilise lahenduse teostumine omab tugevat positiivset mõju nii kohalikele elanikele kui ka turismimajandusele piirkonnas.

10

Aegna saare ja selle lähipiirkonna rannikuala kaitsevõimaluste uuringu ja tehnilise lahenduse väljatöötamine: "Tehnilise lahenduse keskkonnamõju analüüs", Ramboll Eesti AS Tallinna Kommunaalameti tellimusel, 2010 a

- Aegna saare tehnilise lahenduse teostumine täies mahus on navigatsioonitingimuste parandamise seisukohast (sadama kaitse lainetuse eest tagatud) igati õigustatud ja omab tugevat positiivset mõju meresõiduohutuse tagamisel.
- Eeldades et Aegna sadama piirkonnas on valdavalt liivane pinnas siis ei tohiks toimuda sadama täitumist setetega liiga kiiresti, samuti on senised teaduslikud katsed piirkonnas näidanud, et setted liikumisel pole konkreetset ühte suunda ning seega kord kuhjув tegevus võib aja möödudes looduslikult laiali kanduda.
- Kavandatav tegevus eelhinnangu põhjal ei tohiks oluliselt muuta rannikut.
- Analüüsi käigus eksperdid ei tuvastanud piiriülest mõju ega ka mõju kliimasoojenemisele.

Võimalikud leevendusmeetmed negatiivse mõju leevendamiseks on järgmised:

- Süvendustöid ja setete kaadamist vältida püsivalt tuuliste ilmaolude (tuule kiirus 8-9 m/s) korral mil hoovused on kiiremad ja settimine aeglasem põhjustades hõljumi kandumist kaugemale.
- Räime ja lesta marja ja larvide huku vältimiseks võiks süvendustöödest hoiduda perioodil aprill kuni juuni, sama piirang väldib ka võimalikku negatiivset mõju pesitsevatele lindudele piirkonnas.
- Olemasoleva kai pikenduse ja uue lainemurdja projekteerimise käigus teha laine- ja jääkoormuse arvutused ning riskianalüüs tagamaks lahenduse täielikku tõhusust.
- Aegna sadamat külastatavate aluste liikmetele peavad olema koheselt sadamasse saabumise järel kättesaadavad Aegna maastikukaitsealal liikumist ja käitumist reguleeriv eeskiri, samuti peavad sadama kasutaja olema kursis sadama eeskirjaga (mis tuleb koostada sadama täielikult valmimisel).
- Võimaliku setete sadama sissesõiduteele kandumise mõju leevendamiseks tuleb vajadusel teostada kordussüvendusi.

10. SADAMA JÄTKUSUUTLIKU ARENGU KAVANDAMINE

Sadama jätkusuutlikkuse tagamiseks on oluline sadam välja ehitada planeeritud mahus ning kasutada parimat võimalikku tehnikat ning meetodeid ehituseks. Ehituskvaliteet on sadama rajatiste puhul oluline määraja jätkusuutlikkuse tagamiseks.

Välja töötatud tehniline lahendus jätab võimalusi sadama edasiseks arendamiseks. Näiteks on tehtud lahendus sellisest vaatenurgast, et vajadusel on võimalik ujuvkaide mahtu suurendada, st on jäänud võimalus pikendada ettenähtud ujuvkaid ning võimalus on ka teise analoogse ujuvkai ehitamine väikese lisaressursiga.

Samuti on Ramboll Eesti AS poolt välja töötatud tehnilises lahenduses välja toodud võimalus olemasoleva kai pikenduse lainemurdja muutmise kaiks. Juhul, kui peaks tulevikus vajadus tekkima, siis pole vaja kogu väljaehitatud sadama kontseptsiooni muutmise, vaid on võimalik lainemurdja osa ümber ehitada kaiks, mis saab vastu võtta suuremaid (30-40 meetri pikkused) aluseid või aluseid mis vajavad suuremat süvist kui sadama basseinis on esialgu ette nähtud. Kai pikendus lainemurdja asub sügavamas vees (sügavus 4 m).

Juhul, kui peaks tekkima võimalus ja vajadus olemasolevat kaid laiendada ning põhjalikumalt rekonstrueerida või tekib vajadus sadama basseini süvendamiseks oluliselt sügavamaks (üle 3 meetri sügavus), siis on tehnilises projektis toodud välja vastav tehniline lahendus olemasoleva püsikali tugevdamiseks.

Aegna sadama tehniline lahendus ei puuduta kaldapealsete tehnovõrkude rajamist (võimalik sadama hoone rajamine, elektri toomine kaidele jms) ega jäätmete korraldust sadamas (sh pilsivete organiseerimine). Seega jätkusuutlikkuse tagamiseks tuleks kindlasti ka nende teemadega tegeleda ning neile lahendus leida. Samuti on vajalik määrata sadamale navigatsioonimärkide süsteem, mis vastaks sadama vajadustele ning tagaks ohutuse. Loogiline on, et eelnevalt nimetatud küsimused lahendatakse järgmises tööde faasis (ehitusprojekteerimine).

Sadama jätkusuutlikuks arenguks ja toimimiseks üldiselt on vajalik sadama eeskirja koostamine, kehtestamine ja selle järgimine sadama külastajate poolt.

Sadama jätkusuutlikkuse tagamiseks on oluline jälgida sadama heakorda ning näha ette regulaarsete heakorratööde eelarve (sh tehtavad tööd: võimalikud vajalikud hüdrograafilised mõõdistused piirkonnas, kordussüvendustööd tagamaks sadama täiemahulist eksploatatsiooni, navigatsioonimärkide hooldustööd, amortisatsioonitööde teostamine).

11. FINANTSANALÜÜS

11.1 Finantsanalüüsi koostamise alused

Finantsanalüüs kajastab Aegna sadama rekonstrueerimiseks tehtavaid investeeringuid ning investeeringust tulenevaid rahavoogusid. Finantsanalüüs sisaldab olemasoleva olukorra kirjeldust, investeeringu, sadama tulude ja kulude kirjeldust ning kokkuvõtet. Arvestatud summad hõlmavad ainult otseseid Aegna sadama haldamisega seotud rahavooge.

Finantsanalüüsi koostamisel on arvesse võetud järgmisi juhendeid:

- Instruction for revenue earning projects, EAS;
- Guide to Cost-Benefit analysis of investment projects, Euroopa Komisjon, 2008.
- Guidance on the Methodology for carrying out Cost-Benefit Analyses, Euroopa Komisjon, 2006.

Finantsanalüüsis võrreldakse kolme võimalikku stsenaariumi:

- Pessimistlik ehk projektita stsenaarium (S0) - rekonstrueerimist ei teostata, jätkatakse sadamateenuste pakkumist olemasolevas mahus;
- Realistlik ehk projektiga stsenaarium (S1) – viiakse ellu rekonstrueerimistööde esimene etapp, pakutavate teenuste hulk suureneb;
- Optimistlik stsenaarium (S2) – teostatakse sadama arendusprojekt vastavalt AS Ramboll Eesti poolt koostatud optimaalsele tehnilisele lahendusele, valmib ohutu täiemahuline väikesadam.

Finantsanalüüsi perioodiks on valitud 20 aastat alates investeeringuobjekti valmimisest (2014 aasta lõpuks). See periood vastab hinnanguliselt investeeringu keskmisele majanduslikult kasulikule elueale. Finantsanalüüs koostatakse rahavoogude meetodil, sissetulekuid ja väljaminekuid võetakse arvesse sel aastal, mil nad tekivad. Amortisatsiooni ning muid raamatupidamislikke reserve finantsanalüüs ei hõlma. Finantsanalüüs viiakse läbi püsihindades ehk baasaasta tulud ja kulud muutuvad ainult juhul, kui on ette näha teenuste mahu muutumisest tulenevaid tulude ja kulude kasve. Finantsanalüüsi rahavoogude diskonteerimisel on kasutatud 6%-list reaalsel diskontomäära.

Tallinna linnavalitsus (objekti omanikuna) on riigi raamatupidamiskohustuslane ning seetõttu on investeeringuga seotud käibemaks kajastatud kuludes¹¹. Vastav osa saadavatest sihtfinantseeringutest on tulude-kulude vastavuse printsiibil kajastatud tuludes.

11.2 Pessimistlik ehk projektita stsenaarium (S0)

Pessimistliku, ehk projektita stsenaariumi (S0) korral sadama renoveerimist ei teostata ja investeeringuid projekti perioodil ei tehta.

Tabel 3 S0 stsenaariumi investeeringud

Nr	Investeeringud	Ühik	2011	2012	2013	2014	Kokku
1.	I etapp Aegna sadama olemasoleva kai rekonstrueerimine, rambi väljaehitamine ja vajalikud süvendustööd	EUR	0	0	0	0	0
2.	I etapp Aegna sadama lainemurdjate, ujukvai jm vajalike osade tööprojekti ja tööprojekti ekspertiisi koostamine	EUR	0	0	0	0	0
3.	II etapp Sadamabasseini süvendustööd, lainemurdjad, ujukvai, tetrapoodid jm kulud	EUR	0	0	0	0	0

¹¹ Riigi Raamatupidamise Üldeeskiri, paragrahv 17, lõige 5.

4.	Kulud kokku	EUR	0	0	0	0	0
----	-------------	-----	---	---	---	---	---

Tabelis 4 on prognoositud Aegna sadama aasta keskmised tulud ja kulud finantsanalüüsi perioodi baasaasta kohta (2015). Sadamat külastavate aluste arv projektita stsenaariumi puhul on ligikaudu 900. See arv on prognoositud teisi Eesti väikesadamaid külastavate aluste arvu põhjal viimastel aastatel ning arvestades Aegna sadama halba seisukorda. Aegna sadamat külastavate aluste kohta hetkel täpseid andmeid ei ole. Kulude osas on arvestatud 2009 aasta sadamaga seotud elektri-, heakorra tagamise, olme- jm jäätmete kogumise, sadama wifi ning muude sadama hooldamisega seotud kuludega, mis kaetakse Tallinna linna eelarvest. Samuti on planeeritud sadamakapteni palgakulud (talveperioodil 0,5 töökoormusega). Finantsanalüüsis prognoosime, et sadamakapten töötab täisajaga suveperioodil (aprillist oktoobrini) ning osalise ajaga talveperioodil (novembrist märtsini). Aegna sadam ei teeni tulusid ning kulud kaetakse Tallinna eelarvest, iga-aastane puhastulu on seega null.

Tabel 4 S0 stsenaariumi tulud ja kulud baasaastal (2015)

Nr	Kirjeldus	KOKKU EUR
1.	<i>Sadamat külastavate aluste arv</i>	900
2.	<i>Kaimaks/ ühiku hind</i>	0
3.	<i>Tulu kaimaksudelt</i>	0
4.	<i>Tallinna linna eelarve sadama tegevuskulude katmiseks</i>	30 900
5.	Tulud kokku	30 900
6.	<i>Palgakulud (sadamakapten)</i>	11 400
7.	<i>Elekter, heakord, olme- jm jäätmete kogumine, wifi, hoolduskulud</i>	19 500
8.	Kulud kokku	30 900
9.	Puhastulu	0

S0 stsenaariumi rahavoogude planeerimisel on lisaks ülaltoodud kuludele arvestatud ka hädavajalike investeeringutega sadama käigushoidmiseks (keskmiselt 100 000 EUR) iga kolme aasta tagant (läheldes seni tehtud investeeringutest olemasoleva sadama renoveerimiseks).

20 aasta rahavoogude (tegevustulu ja tegevuskulu) diskonteerimata väärtus S0 (projektita) stsenaariumi korral on 1 318 000 EUR, diskonteeritud väärtus on 769 615 EUR, puhastulu on 0 EUR. S0 stsenaariumi aastased kulud ning 20 aasta rahavood on toodud käesoleva teostatavus-tasuvusanalüüsi lisades.

11.3 Realistlik ehk projektiga stsenaarium (S1)

Realistlik ehk projektiga stsenaariumi (S1) korral teostatakse sadama renoveerimistööde esimene etapp.

Tabel 5 S1 stsenaariumi investeeringud

Nr	Investeeringud	Ühik	2011	2012	2013	2014	Kokku
1.	I etapp Aegna sadama olemasoleva kai rekonstrueerimine, rambi väljaehitamine ja vajalikud süvendustööd	EUR	0	345 123	0	0	345 123
2.	I etapp Aegna sadama lainemurdjate, ujuvkai jm vajalike osade tööprojekti ja tööprojekti ekspertiisi koostamine	EUR	0	250 800	0	0	250 800
3.	II etapp Sadamabasseini süvendustööd, lainemurdjad, ujuvkai, tetrapoodid jm kulud	EUR	0	0	0	0	0
4.	Kulud kokku	EUR	0	595 923	0	0	595 923

Järgnevas tabelis on prognoositud Aegna sadama aasta keskmised tulud ja kulud finantsanalüüsi perioodi baasaasta kohta (2015) S1 stsenaariumi puhul. Sadamat külastavate aluste arv projektiga stsenaariumi puhul on prognoositud kõrgem, kui projektiga stsenaariumi puhul, sest paraneb sadama infrastruktuur – renoveeritakse kai ning paigaldatakse ramp. S1 stsenaariumi puhul on 2015 aastal sadamat külastavate laevade arvuks prognoositud 1300. Teise Tallinnalähedase saare, Naissaare sadama külastuste arv viimase 4 – 5 aasta on olnud jooksul keskmiselt 1300 – 1400 alust. Aegnale sadamale oleme pärast renoveerimisprojekti elluviimist prognoosinud sama kõrget külastuste arvu, mis arvestades mereturismi populaarsuse kasvu võib järgnevatel aastatel kasvada.

Tabel 6 S1 stsenaariumi tulud ja kulud baasaastal (2015)

Nr	Kirjeldus	KOKKU EUR
1.	<i>Sadamat külastavate aluste arv</i>	1 300
2.	<i>Kaimaks/ühiku hind</i>	15
3.	<i>Tulu kaimaksudelt</i>	19 500
4.	<i>Tallinna linna eelarve sadama tegevuskulude katmiseks</i>	15 300
5.	Tulud kokku	34 800
6.	<i>Palgakulud (sadamakapten)</i>	11 400
7.	<i>Elekter, heakord, olme- jm jäätmete kogumine, wifi, hoolduskulud</i>	23 400
8.	Kulud kokku	34 800
9.	Puhastulu	0

Tulude osas on planeeritud tulud sadamat külastavate laevade poolt makstavast kaimaksust (keskmiselt 15 EUR/ ööpäev). Baasaasta tulu kaimaksudelt on prognoositud 19 500 EUR. Elektri-, heakorra tagamise, olme- jm jäätmete kogumise, sadama wifi ning muude sadama hooldamisega seotud kulude osas on arvestatud kulude suurenemisega seoses sadamat külastavate laevade arvu suurenemisega. Sadamakapteni palgakulude osas kulud võrreldes S0 stsenaariumiga ei muutu.

Nii S1 kui ka S2 stsenaariumi rahavoogude planeerimisel on lisaks ülaltoodud kuludele arvestatud ka asendusinvesteeringutega vajalike hooldus- ja remonditööde läbiviimiseks (keskmiselt 100 000 EUR) iga kolme aasta tagant.

20 aasta rahavoogude (tegevustulu ja tegevuskulu) diskonteerimata väärtus S1 (projektiga) stsenaariumi korral on 1 333 440 EUR, diskonteeritud väärtus on 738 639 EUR, puhastulu on 0 EUR. S1 stsenaariumi aastased kulud ning 20 aasta rahavood on toodud käesoleva teostatavus-tasuvusanalüüsi lisades.

11.4 Optimistlik stsenaarium (S2)

Optimistliku stsenaariumi puhul teostatakse sadama arendusprojekt täies mahus vastavalt AS Ramboll Eesti poolt koostatud optimaalsele tehnilisele lahendusele. Tööde tulemusena valmib ohutu täiemahuline väikesadam.

Tabel 7 S2 stsenaariumi investeeringud

Nr	Investeeringud	Ühik	2011	2012	2013	2014	Kokku
1.	I etapp Aegna sadama olemasoleva kai rekonstrueerimine, rambi väljaehitamine ja vajalikud süvendustööd	EUR	0	345 123	0	0	345 123
2.	I etapp Aegna sadama lainemurdjate, ujukvki jm vajalike osade tööprojekti ja tööprojekti ekspertiisi koostamine	EUR	0	250 800	0	0	250 800

3.	II etapp Sadamabasseini süvendustööd, lainemurdjad, ujuvkai, tetrapoodid jm kulud	EUR	0	0	414 598	414 598	829 196
4.	Kulud kokku	EUR	0	595 923	414 598	414 598	1 425 119

Tabelis 8 tabelis on prognoositud Aegna sadama aasta keskmised tulud ja kulud finantsanalüüsi perioodi baasaasta kohta (2015) S2 stsenaariumi puhul. Eeldatav sadamat külastavate aluste arv suurem, kui S0 ja S1 stsenaariumite puhul, kuna lisaks kai renoveerimisele suureneb sadamas silduma mahtuvate laevade arv (rajatakse ka ujuvkai) ning paraneb oluliselt sadama turvalisus (rajatakse lainemurdjad). S2 stsenaariumi puhul on 2015 aastal sadamat külastavate laevade arvuks prognoositud 1400, 2019 aastaks võiks see arv kasvada 2000 laevani aastaks.

Tabel 8 S2 stsenaariumi tulud ja kulud baasaastal (2015)

Nr	Kirjeldus	KOKKU
1.	<i>Sadamat külastavate aluste arv</i>	1 400
2.	<i>Kaimaks/ ühiku hind</i>	15
3.	<i>Tulu kaimaksudelt</i>	21 000
4.	<i>Tallinna linna eelarve sadama tegevuskulude katmiseks</i>	14 800
5.	Tulud kokku	35 800
6.	<i>Palgakulud (sadamakapten)</i>	11 400
7.	<i>Elekter, heakord, olme- jm jäätmete kogumine, wifi, hoolduskulud</i>	24 400
8.	Kulud kokku	35 800
9.	Puhastulu	0

Planeeritav tulu kaimaksudelt on 21 000 EUR baasaastal, 30 000 EUR aastaks 2019 (diskonteerimata väärtuses). Elektri-, heakorra tagamise, olme- jm jäätmete kogumise, sadama wifi ning muude sadama hooldamisega seotud kulude osas on arvestatud kulude suurenemisega seoses sadamat külastavate laevade arvu suurenemisega. Sadamakapteni palgakulude osas kulud võrreldes S0 ja S1 stsenaariumiga ei muutu.

20 aasta rahavoogude (tegevustulu ja tegevuskulu) diskonteerimata väärtus S2 (optimistliku) stsenaariumi korral on 1 402 864 EUR, diskonteeritud väärtus on 776 476 EUR, puhastulu on 0 EUR. S2 stsenaariumi aastased kulud ning 20 aasta rahavood on toodud käesoleva teostatavus-tasuvusanalüüsi lisades.

11.5 Stsenaariumite võrdlus

S	Investeering	Investeeringu maksumus, EUR	Sissetulevad rahavood (diskonteeritud, EUR)	Tulu kaimaksudelt, diskonteeritud (EUR)	Väljaminevad rahavood (diskonteeritud, EUR)	Puhastulu (diskonteeritud, EUR)
S0	Investeeringut ei tehta	0	769 615	0	769 615	0
S1	Teostatakse investeeringu esimene etapp	595 923	738 639	250 156	738 639	0
S2	Teostatakse investeeringu esimene ja teine etapp	1 425 119	776 476	322 702	776 476	0

Kõigi kolme stsenaariumi puhul finantseeritakse Aegna sadamat läbi kohaliku omavalitsuse eelarve - nii edasisi investeeringuid kui ka tegevuskulusid rahastatakse läbi Tallinna linna

eelarveliste vahendite. Kaimaksu sisseviimisel on S1 ja S2 stsenaariumite puhul võimalik vähendada koormust linna eelarvele ligikaudu 30 – 40% ning katta osa sadama ülapidamisega seotud kulutustest kaimaksudest saadavate tulude arvelt (S1 stsenaariumi puhul prognoositud tulud kaimaksudel on 250 156 EUR, S2 stsenaariumi puhul 322 702 EUR, diskonteeritud väärtuses).

Sissetulevate rahavoogude summa võrdub väljaminevate rahavoogudega kõigi kolme stsenaariumi puhul, kuna sadama haldamisest tekkivad tulud ei kata kulusid ning vahe kaetakse linna eelarvest.

Finantsanalüüsis on arvestatud ainult sadama haldaja (Tallinna linn) tulusid ja kulusid. Ei ole arvestatud teiste võimalike teenuseosutajate tulude ja kuludega Aegna sadamas ja saarel.

Finantsanalüüs ei näita sadama haldamisest puhastulu tekkimist ühegi stsenaariumi puhul. Projekti NPV (ajaldatud puhasväärtus) on seega kõigi kolme stsenaariumi puhul null. Kuna projektist tulu ei teenita, siis ei arvutu IRR (projekti sisemine tasuvusläävi) ühegi stsenaariumi osas. Projekti sisemine tasuvus on null kõikide stsenaariumite puhul.

Finantseerimisvajakut saab arvutada juhul kui projekt teenib puhastulu. Kui puhastulu on null või negatiivne, siis finantseerimisvajakut projekti abikõlblike kulude väljaselgitamiseks ei kasutata. Antud projekti puhul puhastulu null ning projekti finantseerimisvajaku määr seega 100%.

Kõigi kolme stsenaariumi puhul on rahavoogude planeerimisel arvestatud eeldatavate lisainvesteeringutega finantsanalüüsi perioodi jooksul. S0 stsenaariumi puhul peamiselt edasisteks remonditöödeks sadama käigushoidmiseks, lähtudes eelnevatel aastatel tehtud kulutustest. S1 ja S2 stsenaariumi puhul on finantsanalüüsi samuti planeeritud rekonstrueeritava ja rajatava infrastruktuuri korrashoiu kulud. Tegevusefektiivsuse seisukohalt ei mõjuta teostatavad investeeringud otseselt reisijate ajalist kokkuhoidu (see sõltub kasutatava liinilaeva tehnilistest omadustest), küll aga muutub sadamakai sobivamaks ja turvalisemaks randumiskohaks erinevat tüüpi alustele. Sadama ja saare arengu seisukohalt on kõige positiivsem S2 stsenaarium, mille puhul on sadamabasseini ala (lisaks rekonstrueeritud sadamakai olemasolule) ka ohutu ja tuulte eest varjatud, suurendatud on randumiskohtade arvu ning koormus linnaeelarvele on vähenenud kaimaksudelt saadava tulu arvelt.

Renoveerimisprojekti elluviimise peamine kasu on sellest tulenev sotsiaalmajanduslik mõju – turismi ja ettevõtluse areng tänu Aegna saarele parema ligipääsu võimaldamise.

12. RISKITEGURITE ANALÜÜS

Alljärgnevas tabelis oleme peamiste riskidena välja toonud projekti elluviimise ja mõju saavutamise riskid.

Projekti elluviimise riskid	Riski olemus	Riski esinemise tõenäosus	Riski mõju	Riski maandamis-meetodid
Rahaline	Vajaminevate tegevuste teostamine kujuneb kallimaks võrreldes planeeritud summadega.	Keskmine	Keskmine	Hinnavahe kaetakse Tallinna Linnavalitsuse omavahenditest, otsitakse lisaressursse/ võimalusi struktuurivahendite kasutamiseks.
Rahaline	Ebapiisav oma-finantseerimise võimekus	Keskmine	Suur	Realistlik tegevuskava planeerimine. Täiendavate finantsvahendite kaasamine
Looduslik	Ehitustööd sõltuvad ilmastikutingimustest.	Keskmine	Keskmine	Investeeringute ajakavad planeeritakse varuga, vajadusel kaasatakse lisaressursse.
Ajaline	Vajaminevate tööde teostamiseks kulub ettenähtust rohkem aega.	Keskmine	Väike	Investeeringute ajakavad planeeritakse varuga, vajadusel kaasatakse lisaressursse..
Seadusandlus	Muutused arendustegevust reglementeerivas seadusandluses (ehitus- ja planeerimis-tegevust reguleeriv, keskkonna-seadusandlus jm)	Keskmine	Suur	Jälgitakse pidevalt seadusloome ja regulatsioonide muutmise protsessi ning arvestatakse kavandatavate muudatustega arendusprojektide planeerimisel.
Majanduslik	Ehitus- ja muude hindade kiire kasv	Keskmine	Suur	Tegevused on planeeritud läbi viia lähiaastatel, mil hinnatase

				tõenäoliselt ei muutu hüppeliselt. Eelarve planeeritakse varuga, vajadusel leitakse lisavahendeid.
Projekti mõju saavutamise riskid (Aegna puhke-majanduslik areng)	Riski olemus	Riski esinemise tõenäosus	Riski mõju	Maandamis-meetodid
Külastajate vähesus	Uuenenud sadam ei ole külastajate arvu suurenemise tõuketeguriks.	Väike	Keskmine	Tehakse saarele rohkem reklaami, levitatakse erinevaid infokanaleid pidi teavet parematest randumistingimustest.
Külastajate vähesus	Harrastusmeretu rismi ja reisimise populaarsuse vähenemine	Väike	Keskmine	Teenuste ja toodete pakkumises turu nõudlusega kohandumine.
Keskkond	Kahjulike keskkonnamõjude ilmnemine. Saare keskkonna reostamine prügiga.	Keskmine	Suur	Paigaldatakse prügikastid, tualetid ja neid tühjendatakse vastavalt vajadustele. Alternatiivsete lahenduste väljatöötamine.
Keskkond	Saare loodus on inimestest ülekoormatud.	Keskmine	Suur	Vajadusel kehtestatakse piirangud inimeste saarel liikumisele. Külastajate jagatakse loodushoiu alast infot (infotahvlid jms)
Keskkond	Kasutatavad ehitusmaterjalid	Väike	Keskmine	Läbimõeldud lähteülesanne,

	pole piisava kvaliteediga ega keskkonnasõbrali kud.			omanikujärelvalve, pidev ehitustegevuse jälgimine. Sanktsioonide rakendamine, tööde ümbertegemine
--	---	--	--	---

13. KOKKUVÕTE

Aegna sadama arendusprojekti elluviimine on soodne saare sotsiaalmajanduslikule arengule. Planeeritud investeeringute elluviimise tulemusena on arendatud välja külalissadam, tagatakse ohutu ligipääs saarele ning selle tulemusel kasutatakse ära Aegna saare suur arengupotentsiaal turismi ning puhke- ja vabaaja veetmise sihtkohana.

Käesolevas dokumendis sisalduvas finantsanalüüsis võrreldakse kolme võimalikku stsenaariumi sadama arendusprojekti elluviimise osas: rekonstrueerimistöid ei tehta (S0 stsenaarium), viiakse ellu projekti esimene etapp (sadamakai rekonstrueerimine ja panduse rajamine, S1 stsenaarium) ning kolmanda variandi puhul viiakse ellu projekt täies mahus (lainemurdjate ja ujuvkai rajamine, S2 stsenaarium).

Finantsanalüüs ei näita sadama haldamisest puhastulu tekkimist ühegi stsenaariumi puhul. Kõigi kolme stsenaariumi puhul finantseeritakse Aegna sadamat läbi kohaliku omavalitsuse eelarve - nii edasisi investeeringuid kui ka tegevuskulusid rahastatakse läbi Tallinna linna eelarveliste vahendite. Kaimaksu sisseviimisel on S1 ja S2 stsenaariumite puhul võimalik vähendada koormust linna eelarvele ligikaudu 30 – 40% ning katta osa sadama ülalpidamisega seotud kulutustest kaimaksudest saadavate tulude arvelt.

Tegevusefektiivsuse seisukohalt muutub sadamakai pärast rekonstrueerimist sobivamaks ja turvalisemaks randumiskohaks erinevat tüüpi alustele. Sadama ja saare arengu seisukohalt on kõige positiivsem S2 stsenaarium, mille puhul on sadamabasseini ala (lisaks rekonstrueeritud sadamakai olemasolule) ka ohutu ja tuulte eest varjatud, suurendatud on randumiskohtade arvu ning koormus linnaeelarvele on vähenenud kaimaksudelt saadava tulu arvelt.

Renoveerimisprojekti elluviimise peamine kasu on sellest tulenev sotsiaalmajanduslik mõju – turismi ja ettevõtluse areng tänu Aegna saarele parema ligipääsu võimaldamise. Planeeritud investeeringute elluviimine võimaldab kohalikel ettevõtjatel arendada uusi teenuseid, mis suurendab saare külastatavust nii sise- kui välituristide poolt. Kuna Aegna on maastikukaitseala, siis võiksid peamisteks sihtgruppideks olla loodushuvilised ning mereturismi harrastajad.

Eesti merendus arengukava hinnangul (töödokument) on purje- ja rekreatsiooniturismil kõige suurem potentsiaal Eestit külastavate turistide arvu suurendamiseks. Purje-ja rekreatsiooniturismi areng sõltub eelkõige sobivate väikesadamate /külalissadamate võrgustiku loomisest ning mitmekülgsete rannikuturismi toodete arendamisest nende läheduses. Kuna rannikuturism sõltub otseselt infrastruktuuri arengust, siis on Aegna sadama arenguprojekti elluviimine oluline mitte ainult Aegna saare arendamise seisukohast, vaid ka kogu Eesti rannikualade turismipotentsiaali ärakasutamise eesmärgist lähtuvalt.

Käesoleva tasuvus-teostatavusuuringu koostas BDA Consulting OÜ koostöös Ramboll Eesti AS ja Oriel Consulting OÜ-ga.

14. KASUTATUD ALLIKAD

- Aegna saare sadamakai rekonstrueerimise I etapp. Teostatavus- ja tasuvusanalüüs. Tallinna Linnavalitsus, 2009
- Harju maakonna ja Hiiumaa Kõrgessaare valla väikesadamate arengustrateegia 2010 – 2014 INTERREG IVA projekti „Friendly Island Routes (FIR AI2)” raames, 2010
- Turundusstrateegia INTERREG IVA projekti „Friendly Island Routes (FIR AI2)” raames, 2010
- Turundusuuring INTERREG IVA projekti „Friendly Island Routes (FIR AI2)” raames, 2010
- Aegna saare ja selle lähipiirkonna rannikuala kaitsevõimaluste uuringu ja tehnilise lahenduse väljatöötamine: "Aegna sadama tehnilise projekti seletuskiri", Ramboll Eesti AS Tallinna Kommunaalameti tellimusel, 2010
- Tallinn arvudes 2009 – 2010. Statistical yearbook of Tallinn 2009 – 2010
- Tallinna Kesklinna arengukava 2011 – 2015
- Aegna saare infrastruktuuri uuring, 2010
- Tulu teenivate projektide juhised, EAS
- Guide to Cost-Benefit analysis of investment projects, Euroopa Komisjon, 2008
- Guidance on the Methodology for carrying out Cost-Benefit Analyses, Euroopa Komisjon, 2006
- <http://www.aegna.ee/page/51>, külastus 28. oktoober 2010
- <http://www.tallinn.ee/arengukava>, külastus 2. november 2010
- <http://www.tallinn.ee/ehitus/g4843>, külastus 14. oktoober 2010
- www.aegnareisid.ee, külastus 15. november 2010
- www.visitestonia.com, külastus 15. november 2010

15. LISAD – FINANTSANALÜÜSI TABELID

Tabel nr 1 Projekti elluviimise kulud/ S0 stsenaarium

Nr	Investeeringud	Ühik	2011	2012	2013	2014	Kokku
1.	I etapp Aegna sadama olemasoleva kai rekonstrueerimine, rambi väljaehitamine ja vajalikud süvendustööd	EUR	0	0	0	0	0
2.	I etapp Aegna sadama lainemurdjate, ujuvkai jm vajalike osade tööprojekti ja tööprojekti ekspertiisi koostamine	EUR	0	0	0	0	0
3.	II etapp Sadamabasseini süvendustööd, lainemurdjad, ujuvkai, tetrapoodid jm kulud	EUR	0	0	0	0	0
4.	Kulud kokku	EUR	0	0	0	0	0

Tabel nr 2 Projekti elluviimise kulud/ S1 stsenaarium

Nr	Investeeringud	Ühik	2011	2012	2013	2014	Kokku
1.	I etapp Aegna sadama olemasoleva kai rekonstrueerimine, rambi väljaehitamine ja vajalikud süvendustööd	EUR	0	345 123	0	0	345 123
2.	I etapp Aegna sadama lainemurdjate, ujuvkai jm vajalike osade tööprojekti ja tööprojekti ekspertiisi koostamine	EUR	0	250 800	0	0	250 800
3.	II etapp Sadamabasseini süvendustööd, lainemurdjad, ujuvkai, tetrapoodid jm kulud	EUR	0	0	0	0	0
4.	Kulud kokku	EUR	0	595 923	0	0	595 923

Tabel nr 3 Projekti elluviimise kulud/ S2 stsenaarium

Nr	Investeeringud	Ühik	2011	2012	2013	2014	Kokku
1.	I etapp Aegna sadama olemasoleva kai rekonstrueerimine, rambi väljaehitamine ja vajalikud süvendustööd	EUR	0	345 123	0	0	345 123
2.	I etapp Aegna sadama lainemurdjate, ujuvkai jm vajalike osade tööprojekti ja tööprojekti ekspertiisi koostamine	EUR	0	250 800	0	0	250 800
3.	II etapp Sadamabasseini süvendustööd, lainemurdjad, ujuvkai, tetrapoodid jm kulud	EUR	0	0	414 598	414 598	829 196
4.	Kulud kokku	EUR	0	595 923	414 598	414 598	1 425 119

Tabel nr 4. S0 stsenaarium/ Sadama tegevustulud ja -kulud (baasaasta 2015 põhjal)

Nr	Kirjeldus	Ühik	jaan	veebr	märts	aprill	mai	juuni	juuli	aug	sept	okt	nov	dets	KOKKU
1.	Sadamat külastavate aluste arv		0	0	0	0	75	225	300	150	100	50	0	0	900
2.	Kaimaks/ ühiku hind	EUR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3.	Tulu kaimaksudelt	EUR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4.	Tallinna linna eelarve sadama tegevuskulude katmiseks	EUR	2 575	2 575	2 575	2 575	2 575	2 575	2 575	2 575	2 575	2 575	2 575	2 575	30 900
5.	Tulud kokku	EUR	2 575	2 575	2 575	2 575	2 575	2 575	2 575	2 575	2 575	2 575	2 575	2 575	30 900
6.	Palgakulud (sadamakapten)	EUR	600	600	600	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	600	600	11 400
7.	Elekt, heakord, olme- jm jäätmete kogumine, wifi, hoolduskulud	EUR	100	100	100	2 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	2 000	100	100	19 500
8.	Kulud kokku	EUR	700	700	700	3 200	4 200	4 200	4 200	4 200	4 200	3 200	700	700	30 900
9.	Puhastulu	EUR	1 875	1 875	1 875	-625	-1 625	-1 625	-1 625	-1 625	-1 625	-625	1 875	1 875	0

Tabel nr 5. S1 stsenaarium/ Sadama tegevustulud ja -kulud (baasaasta 2015 põhjal)

Nr	Kirjeldus	Ühik	jaan	veebr	märts	aprill	mai	juuni	juuli	aug	sept	okt	nov	dets	KOKKU
1.	Sadamat külastavate aluste arv		0	0	0	0	100	300	450	200	150	100	0	0	1 300
2.	Kaimaks/ ühiku hind	EUR	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
3.	Tulu kaimaksudelt	EUR	0	0	0	0	1 500	4 500	6 750	3 000	2 250	1 500	0	0	19 500
4.	Tallinna linna eelarve sadama tegevuskulude katmiseks	EUR	1 275	1 275	1 275	1 275	1 275	1 275	1 275	1 275	1 275	1 275	1 275	1 275	15 300
5.	Tulud kokku	EUR	1 275	1 275	1 275	1 275	2 775	5 775	8 025	4 275	3 525	2 775	1 275	1 275	34 800
6.	Palgakulud (sadamakapten)	EUR	600	600	600	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	600	600	11 400
7.	Elekt, heakord, olme- jm jäätmete kogumine, wifi, hoolduskulud	EUR	100	100	100	2 200	3 500	3 800	3 900	3 800	3 500	2 200	100	100	23 400
8.	Kulud kokku	EUR	700	700	700	3 400	4 700	5 000	5 100	5 000	4 700	3 400	700	700	34 800
9.	Puhastulu	EUR	575	575	575	-2 125	-1 925	775	2 925	-725	-1 175	-625	575	575	0

Tabel nr 6. S2 stsenaarium/ Sadama tegevustulud ja -kulud (baasaasta 2015 põhjal)

Nr	Kirjeldus	Ühik	jaan	veebr	märts	aprill	mai	juuni	juuli	aug	sept	okt	nov	dets	KOKKU
1.	<i>Sadamat külastavate aluste arv</i>		0	0	0	0	100	350	500	200	150	100	0	0	1 400
2.	<i>Kaimaks/ ühiku hind</i>	EUR	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
3.	<i>Tulu kaimaksudelt</i>	EUR	0	0	0	0	1 500	5 250	7 500	3 000	2 250	1 500	0	0	21 000
4.	<i>Tallinna linna eelarve sadama tegevuskulude katmiseks</i>	EUR	1 233	1 233	1 233	1 233	1 233	1 233	1 233	1 233	1 233	1 233	1 235	1 235	14 800
5.	Tulud kokku	EUR	1 233	1 233	1 233	1 233	2 733	6 483	8 733	4 233	3 483	2 733	1 235	1 235	35 800
6.	<i>Palgakulud (sadamakapten)</i>	EUR	600	600	600	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	600	600	11 400
7.	<i>Elekter, heakord, olme- jm jäätmete kogumine, wifi, hoolduskulud</i>	EUR	100	100	100	2 200	3 500	4 300	4 400	3 800	3 500	2 200	100	100	24 400
8.	Kulud kokku	EUR	700	700	700	3 400	4 700	5 500	5 600	5 000	4 700	3 400	700	700	35 800
9.	Puhastulu	EUR	533	533	533	-2 167	-1 967	983	3 133	-767	-1 217	-667	535	535	0

Tabel nr 7 Tegevustulu/ S0

Nr	Kirjeldus	Ühik	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
1.	Sadamat külastavate aluste arv	no	900	900	900	900	900	900	900	900	900	900	900
1.1.	Kasutajate arvu kasv	%					0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
2.	Kaimaks/ ühiku hind	EUR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3.	Tulu kaimaksudelt	EUR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4.	Tallinna linna eelarve sadama investeringu-kulude katmiseks	EUR	100 000	0	0	100 000	0	0	100 000	0	0	100 000	0
5.	Tallinna linna eelarve sadama tegevuskulude katmiseks	EUR	30 900	30 900	30 900	30 900	30 900	30 900	30 900	30 900	30 900	30 900	30 900
6.	Tegevustulu	EUR	130 900	30 900	30 900	130 900	30 900	30 900	130 900	30 900	30 900	130 900	30 900

Nr	Kirjeldus	Ühik	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	Kokku
1.	Sadamat külastavate aluste arv	no	900	900	900	900	900	900	900	900	900	18000
1.1.	Kasutajate arvu kasv	%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	19,0
2.	Kaimaks/ ühiku hind	EUR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3.	Tulu kaimaksudelt	EUR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4.	Tallinna linna eelarve sadama investeringu-kulude katmiseks	EUR	0	100 000	0	0	100 000	0	0	100 000	0	700 000
5.	Tallinna linna eelarve sadama tegevuskulude katmiseks	EUR	30 900	30 900	30 900	30 900	30 900	30 900	30 900	30 900	30 900	618 000
6.	Tegevustulu	EUR	30 900	130 900	30 900	30 900	130 900	30 900	30 900	130 900	30 900	1 318 000

Tabel nr 8 Tegevuskulu/ S0

Nr	Kirjeldus	Ühik	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
1.	Palgakulud (sadamakapten)	EUR	11 400	11 400	11 400	11 400	11 400	11 400	11 400	11 400	11 400	11 400	11 400
2.	Elekt, heakord, olme- jm jäätmete kogumine, wifi, hoolduskulud	EUR	19 500	19 500	19 500	19 500	19 500	19 500	19 500	19 500	19 500	19 500	19 500
3.	Investeeringud	EUR	100 000	0	0	100 000	0	0	100 000	0	0	100 000	0
4.	Tegevuskulu	EUR	130 900	30 900	30 900	130 900	30 900	30 900	130 900	30 900	30 900	130 900	30 900

Nr	Kirjeldus	Ühik	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	Kokku
1.	Palgakulud (sadamakapten)	EUR	11 400	11 400	11 400	11 400	11 400	11 400	11 400	11 400	11 400	228 000
2.	Elekt, heakord, olme- jm jäätmete kogumine, wifi, hoolduskulud	EUR	19 500	19 500	19 500	19 500	19 500	19 500	19 500	19 500	19 500	390 000
3.	Investeeringud	EUR	0	100 000	0	0	100 000	0	0	100 000	0	700 000
4.	Tegevuskulu	EUR	30 900	130 900	30 900	30 900	130 900	30 900	30 900	130 900	30 900	1 318 000

Tabel nr 9 Puhastulu/ S0

Nr	Kirjeldus	Ühik	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
1.	Tegevustulu	EUR	130 900	30 900	30 900	130 900	30 900	30 900	130 900	30 900	30 900	130 900	30 900
2.	Tegevuskulu	EUR	130 900	30 900	30 900	130 900	30 900	30 900	130 900	30 900	30 900	130 900	30 900
3.	Puhastulu	EUR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Nr	Kirjeldus	Ühik	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	Kokku
1.	Tegevustulu	EUR	30 900	130 900	30 900	30 900	130 900	30 900	30 900	130 900	30 900	1 318 000
2.	Tegevuskulu	EUR	30 900	130 900	30 900	30 900	130 900	30 900	30 900	130 900	30 900	1 318 000
3.	Puhastulu	EUR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Diskonteeritud tulu	EUR	769 615
Diskonteeritud tegevuskulu	EUR	769 615
Diskonteeritud puhastulu	EUR	0

Tabel nr 10 Tegevustulu/ S1

Nr	Kirjeldus	Ühik	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
1.	Sadamat külastavate aluste arv	no	1 300	1 300	1 400	1 400	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500
1.1.	Kasutajate arvu kasv	%		0,00%	7,69%	0,00%	7,14%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
2.	Kaimaks/ühiku hind	EUR	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
3.	Tulu kaimaksudelt	EUR	19 500	19 500	21 000	21 000	22 500	22 500	22 500	22 500	22 500	22 500	22 500
4.	Tallinna linna eelarve sadama investeringu-kulude katmiseks	EUR	0	0	0	100 000	0	0	100 000	0	0	100 000	0
5.	Tallinna linna eelarve sadama tegevuskulude katmiseks	EUR	15 300	15 300	13 800	13 800	14 640	14 640	14 640	14 640	14 640	14 640	14 640
6.	Tegevustulu	EUR	34 800	34 800	34 800	134 800	37 140	37 140	137 140	37 140	37 140	137 140	37 140

Nr	Kirjeldus	Ühik	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	Kokku
1.	Sadamat külastavate aluste arv	no	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	29 400
1.1.	Kasutajate arvu kasv	%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
2.	Kaimaks/ühiku hind	EUR	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
3.	Tulu kaimaksudelt	EUR	22 500	22 500	22 500	22 500	22 500	22 500	22 500	22 500	22 500	441 000
4.	Tallinna linna eelarve sadama investeringu-kulude katmiseks	EUR	0	100 000	0	0	100 000	0	0	100 000	0	600 000
5.	Tallinna linna eelarve sadama tegevuskulude katmiseks	EUR	14 640	14 640	14 640	14 640	14 640	14 640	14 640	14 640	14 640	292 440
6.	Tegevustulu	EUR	37 140	137 140	37 140	37 140	137 140	37 140	37 140	137 140	37 140	1 333 440

Tabel nr 11 Tegevuskulu/ S1

Nr	Kirjeldus	Ühik	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
1.	Palgakulud (sadamakapten)	EUR	11 400	11 400	11 400	11 400	11 400	11 400	11 400	11 400	11 400	11 400	11 400
2.	Elekt, heakord, olme- jm jäätmete kogumine, wifi, hoolduskulud	EUR	23 400	23 400	23 400	23 400	25 740	25 740	25 740	25 740	25 740	25 740	25 740
3.	Investeeringud	EUR	0	0	0	100 000	0	0	100 000	0	0	100 000	0
4.	Tegevuskulu	EUR	34 800	34 800	34 800	134 800	37 140	37 140	137 140	37 140	37 140	137 140	37 140

Nr	Kirjeldus	Ühik	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	Kokku
1.	Palgakulud (sadamakapten)	EUR	11 400	11 400	11 400	11 400	11 400	11 400	11 400	11 400	11 400	228 000
2.	Elekt, heakord, olme- jm jäätmete kogumine, wifi, hoolduskulud	EUR	25 740	25 740	25 740	25 740	25 740	25 740	25 740	25 740	25 740	505 440
3.	Investeeringud	EUR	0	100 000	0	0	100 000	0	0	100 000	0	600 000
4.	Tegevuskulu	EUR	37 140	137 140	37 140	37 140	137 140	37 140	37 140	137 140	37 140	1 333 440

Tabel nr 12 Puhastulu/ S1

Nr	Kirjeldus	Ühik	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
1.	Tegevustulu	EUR	34 800	34 800	34 800	134 800	37 140	37 140	137 140	37 140	37 140	137 140	37 140
2.	Tegevuskulu	EUR	34 800	34 800	34 800	134 800	37 140	37 140	137 140	37 140	37 140	137 140	37 140
3.	Puhastulu	EUR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Nr	Kirjeldus	Ühik	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	Kokku
1.	Tegevustulu	EUR	37 140	137 140	37 140	37 140	137 140	37 140	37 140	137 140	37 140	1 333 440
2.	Tegevuskulu	EUR	37 140	137 140	37 140	37 140	137 140	37 140	37 140	137 140	37 140	1 333 440
3.	Puhastulu	EUR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Diskonteeritud tulu	EUR	738 739
Diskonteeritud tegevuskulu	EUR	738 739
Diskonteeritud puhastulu	EUR	0

Tabel nr 13 Tegevustulu/ S2

Nr	Kirjeldus	Ühik	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
1.	Sadamat külastavate aluste arv	no	1 400	1 400	1 800	1 800	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000
1.1.	Kasutajate arvu kasv	%		0,00%	28,57%	0,00%	11,11%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
2.	Kaimaks/ühiku hind	EUR	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
3.	Tulu kaimaksudelt	EUR	21 000	21 000	27 000	27 000	30 000	30 000	30 000	30 000	30 000	30 000	30 000
4.	Tallinna linna eelarve sadama investeringu-kulude katmiseks	EUR	0	0	0	100 000	0	0	100 000	0	0	100 000	0
5.	Tallinna linna eelarve sadama tegevuskulude katmiseks	EUR	14 800	14 800	11 240	11 240	10 924	10 924	10 924	10 924	10 924	10 924	10 924
6.	Tegevustulu	EUR	35 800	35 800	38 240	138 240	40 924	40 924	140 924	40 924	40 924	140 924	40 924

Nr	Kirjeldus	Ühik	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	Kokku
1.	Sadamat külastavate aluste arv	no	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	38 400
1.1.	Kasutajate arvu kasv	%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
2.	Kaimaks/ühiku hind	EUR	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
3.	Tulu kaimaksudelt	EUR	30 000	30 000	30 000	30 000	30 000	30 000	30 000	30 000	30 000	576 000
4.	Tallinna linna eelarve sadama investeringu-kulude katmiseks	EUR	0	100 000	0	0	100 000	0	0	100 000	0	600 000
5.	Tallinna linna eelarve sadama tegevuskulude katmiseks	EUR	10 924	10 924	10 924	10 924	10 924	10 924	10 924	10 924	10 924	226 864
6.	Tegevustulu	EUR	40 924	140 924	40 924	40 924	140 924	40 924	40 924	140 924	40 924	1 402 864

Tabel nr 14 Tegevuskulu/ S2

Nr	Kirjeldus	Ühik	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
1.	Palgakulud (sadamakapten)	EUR	11 400	11 400	11 400	11 400	11 400	11 400	11 400	11 400	11 400	11 400	11 400
2.	Elekt, heakord, olme- jm jäätmete kogumine, wifi, hoolduskulud	EUR	24 400	24 400	26 840	26 840	29 524	29 524	29 524	29 524	29 524	29 524	29 524
3.	Investeeringud	EUR	0	0	0	100 000	0	0	100 000	0	0	100 000	0
4.	Tegevuskulu	EUR	35 800	35 800	38 240	138 240	40 924	40 924	140 924	40 924	40 924	140 924	40 924

Nr	Kirjeldus	Ühik	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	Kokku
1.	Palgakulud (sadamakapten)	EUR	11 400	11 400	11 400	11 400	11 400	11 400	11 400	11 400	11 400	228 000
2.	Elekt, heakord, olme- jm jäätmete kogumine, wifi, hoolduskulud	EUR	29 524	29 524	29 524	29 524	29 524	29 524	29 524	29 524	29 524	574 864
3.	Investeeringud	EUR	0	100 000	0	0	100 000	0	0	100 000	0	600 000
4.	Tegevuskulu	EUR	40 924	140 924	40 924	40 924	140 924	40 924	40 924	140 924	40 924	1 402 864

Tabel nr 15 Puhastulu/ S2

Nr	Kirjeldus	Ühik	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
1.	Tegevustulu	EUR	35 800	35 800	38 240	138 240	40 924	40 924	140 924	40 924	40 924	140 924	40 924
2.	Tegevuskulu	EUR	35 800	35 800	38 240	138 240	40 924	40 924	140 924	40 924	40 924	140 924	40 924
3.	Puhastulu	EUR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Nr	Kirjeldus	Ühik	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	Kokku
1.	Tegevustulu	EUR	40 924	140 924	40 924	40 924	140 924	40 924	40 924	140 924	40 924	1 402 864
2.	Tegevuskulu	EUR	40 924	140 924	40 924	40 924	140 924	40 924	40 924	140 924	40 924	1 402 864
3.	Puhastulu	EUR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Diskonteeritud tulu	EUR	776 476
Diskonteeritud tegevuskulu	EUR	776 476
Diskonteeritud puhastulu	EUR	0