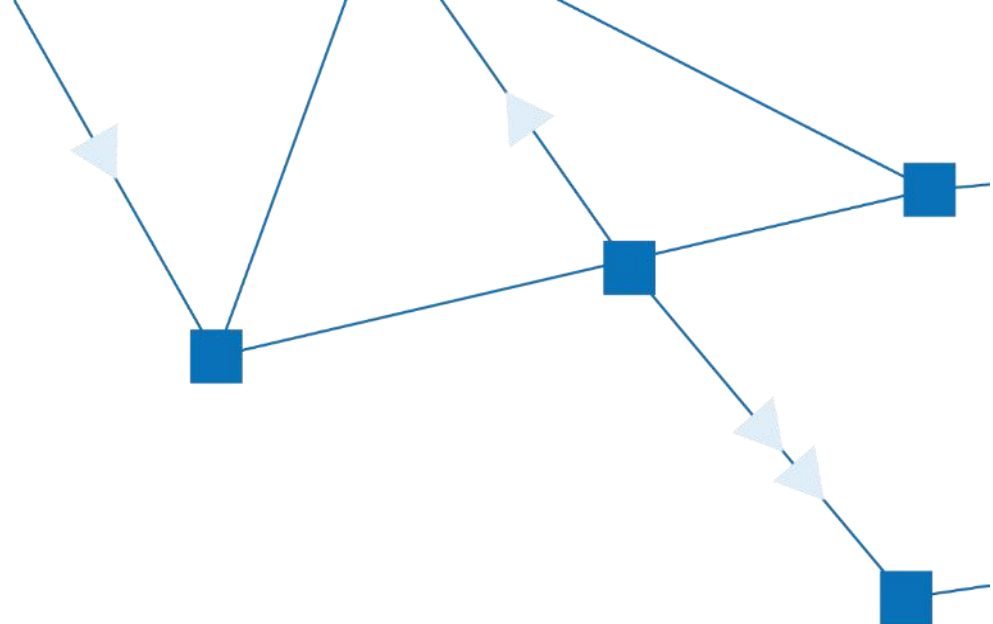




TRANSPORDIAMET



Veetee hoiukava 2026-2029



Transpordiamet 2025

Sisukord

Sissejuhatus.....	3
1. Navigatsiooniteave ja veetee haldamine	4
1.1 Hüdrograafia	4
1.2 Kartograafia	5
1.3 Laevateed	5
2. Laevaliikluse korraldamine ja raadionavigatsioon	6
3. Navigatsioonimärgistus	9
4. Jäämurre	11
5. Laevastik ja sadamad	14
Kasutatud lühendid	18

Sissejuhatus

Eesti kui mereriigi toimimine ja majandus sõltuvad oluliselt meretranspordist – vähemalt 60% riigi ekspordi- ja impordimahust liigub meritsi. Lisaks rahvusvahelisele kaubandusele toetab veeteede olemasolu siseturismi, kalandust, päästevõimekust ning väikesaartel elavate inimeste ühendust maismaaga. Mereühenduste ja meresõiduohutuse eelduseks on toimiv veeteede infrastruktuur, töökindel laevastik ning professionaalne korraldus, mis tagab, et kriitilised teenused – navigatsioonimärgistus, jäämurretugi, mõõdistus ja väikesaarte ühendused – toimivad katkematult.

Käesolev veeteede hoiukava käsitleb aastateks 2026–2029 kavandatud tegevusi ja investeeringuid, mille eesmärk on tagada Eesti veeteetaristu jätkusuutlik toimimine ja areng. Kavaga on seotud nii Transpordiamet (TRAM) kui Riigilaevastik (RIL): TRAM korraldab veeteede planeerimist ja järelevalvet, RIL tagab töövõimelise laevastiku ja viib ellu merelisi hooldus- ja teenusteid. Alates 2023. aastast on kogu riigile kuuluv veeteede hoiuga seotud laevastik koondatud RIL-i koosseisu.

Kava hõlmab veeteede märgistust (ujumärgid, tuletornid, DGNSS, AIS/VDES), navigatsiooniteabe edastamist, jäämurret, mõõdistust, sadamate hooldust ja süvendust, aga ka kogu riigilaevastiku korrashoidu, uuendamist ja haldamist. Eraldi rõhuasetus on uutel investeeringutel, millega tagatakse teenuste katkematus (sh uue jäämurdja ja mitmeotstarbeliste töölaevade soetamine), keskkonnanäesmärkide täitmine (nt väikesaarte parvlaevade dekarboniseerimine), ning haldusvõimekuse koondamine (nt Hundipea sadama arendus riigilaevade baassadamaks).

Veeteede hoiukava on seotud mitmete strateegiliste dokumentidega. Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035 seab eesmärgiks, et riiklikult ja regionaalselt olulised laevateed oleksid aastaringselt kasutatavad ning kestlikult hooldatud. Samuti on arengukavas ette nähtud jäämurdevõimekuse tagamine, veeteede infrastruktuuri rekonstrueerimine ning navigatsiooniteenuste arendamine. Kava rakendatakse Mere ja vee programmi kaudu.

Regulaarne veeteede hoiu planeerimine, koostöö osapoolte vahel ning kriitiliste investeeringute tagamine on eelduseks, et Eesti veeteed jääksid ohutuks, ligipääsetavaks ja keskkonnasäästlikuks. Käesolev kava toetab nende eesmärkide täitmist ja loob selge raamistiku järgmise nelja aasta jooksul vajalike tööde ja kulude koordineeritud elluviimiseks.

1. Navigatsiooniteave ja veete haldamine

Meresõiduohutuse seaduse § 47 kohaselt on TRAM-i ülesanneteks:

- Navigatsioonitingimusi iseloomustava informatsiooni hankimine ja töötlemine, sh hüdrograafiline mõõdistamine
- Navigatsioonimärgistuse ja laevateede haldamine
- Navigatsiooniteabe avaldamine
- Hüdrograafia infosüsteemi ning navigatsioonimärkide andmekogu pidamine

TRAM-is tegeleb hüdrograafilise mõõdistamisega hüdrograafiaosakond (HO), navigatsiooniteabega kartograafiaosakond (KO) ja laevateede haldamise ja korrashoiu korraldamisega laevateede ja sadamate osakond (LSO).

RIL-i ülesanneteks on:

- Laevade haldamine ja uuendamine
- Hundipea ja Rohuküla sadama haldamine
- Ujuvnavigatsioonimärkide tehniline haldamine
- Püsinavigatsioonimärkide tehnika haldamine
- DGNSS-tugijaamade ja R-Mode haldamine

1.1 Hüdrograafia

HELCOM-i (Helsingi Komisjon) 1992. aasta konventsiooni reegel 8 sätestab, et konventsiooniga liitunud osapooled töötavad välja plaani olulisemate laevateede ja sadamate süstemaatiliseks mõõdistamiseks, et meresõiduohutust ei ohustaks puudulik informatsioon. BSHC-s (Läänemere hüdrograafiakomisjon) osalevatele riikidele ühiselt koostatud mõõdistamise plaanis on Eesti mereala jagatud mõõdistuse prioriteetsuse alusel kolme kategooriasse (CAT I, CAT II ja CAT III) ning koostatud selle mõõdistamise ajakava, mille järgi tuleb mõõdistustöid teostada. Lisaks hindab LSO igal aastal mõõdistamise vajadust lähtuvalt muutustest veeteel ning tellib HO-lt mõõdistused. HO tellib laeva koos meeskonnaga RIL-ilt. HO hooldab ja uuendab vajadusel RIL-i laevadel kasutusel olevaid seadmeid. HO mõõdistab nelja laevaga (EVA-301, EVA-320, Jakob Prei ja Kaja) igal aastal kokku ca 1000 km² merel ja 50 km² sisevetel. Eesmärgiks on kõik planeeritud alad saada mõõdistatud 2035. aastaks, praeguseks on mõõdistatud 75% merealast ja 78% sisevetest. Mõõdistustööd teostatakse IHO standardi S-44 kohaselt. HO haldab ka hüdrograafia infosüsteemi (HIS), kuhu on üles laetud kõik senised puhastatud mõõdistusandmed ning kust neid saab alla laadida mh kaartide koostamiseks, laevateede ja navigatsioonimärgistuse haldamiseks

Aastatel 2026–2029 plaanitakse läbi viia madalmerere LIDAR-möödistusi ning 2027–2028 uuendatakse selleks 12 GNSS-seadet (Tabel 1).

Tabel 1. Hüdrograafilisteks möödistusteks vajalikud investeeringud aastateks 2026-2029

Hüdrograafia	2026	2027	2028	2029	Vajaduse selgitus
Hüdrograafilised möödistamised	100 000	350 000	350 000	200 000	2026 - 2029 madalmerere LIDAR-iga möödistused, 2027-2028 GNSS seadmete vahetamine uute vastu (12 tk)
Kulud kokku	100 000	350 000	350 000	200 000	
RES 2026-2029	0	0	0	0	
Puudujääk kokku	-100 000	-350 000	-350 000	-200,000	

1.2 Kartograafia

Navigatsiooniteabe koostamise ja avaldamisega (navigatsioonikaardid, navigatsioonihoiatused, Teadaanded meremeestele, Lootsiraamat, navigatsioonimärgid Eesti vetes) tegeleb kartograafiaosakond. Navigatsiooniteave koostatakse lähtuvalt IHO standarditest ja SOLAS konventsiooni nõuetest. Perioodil 2026-2029 on suurimaks väljakutseks IHO S-100 standardile vastavate andmetike IHO rakenduskava järgne avaldamine. Koostatakse nii paberkaarte kui elektroonilisi kaarte. Viimased edastatakse tuletatud toodete koostajatele töötlemiseks või laetakse valmis kujul üles rahvusvahelisele navigatsioonikaartide levituskeskuse PRIMAR platvormile, kust edasimüüjad saavad neid tasu eest alla laadida. Lähtuvalt INSPIRE-direktiivi nõuetest edastatakse TRAM haldusalas olevaid hüdrograafiavaldkonna andmeid ka Eesti geoportaali. Navigatsioonihoiatused avaldatakse navigatsioonihoiatuste portaalis ning edastatakse koostöös RIKS-iga läbi Tallinn Raadio ja koostöös Rootsi Mereadministratsiooniga läbi NAVTEX-süsteemi. Teadaanded meremeestele, Lootsiraamat ja Navigatsioonimärgid Eesti vetes avaldatakse digitaalsete väljaannetena TRAM-i kodulehel.

1.3 Laevateed

Koostöös HO, KO ja RIL-i navigatsioonimärgistuse üksusega (NMÜ) korraldab üldkasutataval veeteel navigatsioonimärgistuse ja laevateede projekteerimist, rajamist ning haldamist LSO. Haldamine hõlmab ka nelja üldkasutataval veeteel asuvat kanalit: Rukki kanalit Väinameres, Saareotsa kanalit Liivi lahe põhjaosas ning Praaga kanalit Peipsi järves ja Eesti Värava kanalit Lämmijärves. Need kanalid vajavad perioodilist süvendamist. Rukki kanalit kasutavad peamiselt Hiiumaaga ja Saareotsa kanalit Kihnuga ühendust pidavad parvlaevad. Sisevete kanaleid kasutavad peamiselt väikelaevad, kalalaevad ja ametkondade laevad. Süvendamise vajadus tuvastatakse igaaastaste hüdrograafiliste möödistuste põhjal.

LSO töötleb ja analüüsib AIS-andmeid, kogub väikelaevade liiklusandmeid, hindab regulaarselt veeteetaristu seisukorda ning vajadusel koostab projektid navigatsioonimärgistuse ja kanalite uuendamiseks. Rukki kanali süvendamiseks on baasrahastusena ette nähtud 333 333 eurot iga kahe aasta tagant (Tabel 2), kuid sellest summast pole kanali süvendamiseks viimastel kordadel piisanud. Kanali põhja ladestub pidevalt setteid, mida eemaldatakse korralise hooldamise käigus iga kahe aasta tagant, et parvlaevad saaksid ka madalama veetaseme korral ohutult liigelda. Ülejäänud kanalitele on süvendamiseks raha eraldatud juhuslikult. Vajalik oleks tagada baasrahastus täies ulatuses, et perioodiliselt hooldada kanaleid ja seeläbi tagada meresõiduohutus kõigis üldkasutatavates veete kanalites.

Tabel 2. Kanalite süvendamiseks vajalikud investeeringud 2026-2029

Laevateed	2026	2027	2028	2029	Vajaduse selgitus
Üldkasutatava veete kanalite hooldussüvendused	700 000	700 000	700 000	700 000	Raha eraldamine tagab üldkasutatava veete kanalite (Rukki, Saareotsa, Praaga ja Eesti värava) korrashoiu. Baasrahastuse korral on võimalik hooldussüvendust vajaduspõhiselt kavandada. Hooldatud kanalid tagavad veeliikluse ohutuse ja parvlaevaühenduse toimimise.
Kulud kokku	700 000	700 000	700 000	700 000	
RES 2026-2029	333 333	0	333 333	0	
Puudujääk kokku	-366 667	-700 000	-366 667	-700 000	

Teenuse mõõdikud

Laevatee või navigatsioonimärgistuse seisukorrast põhjustatud õnnetuste arv aastas on 0 ja ohtlike juhtumite arv aastas on väiksem kui 3. Merel on igal aastal mõõdetud vähemalt 1000 km² või andmeid kogutud 300 GB ja sisevetel vähemalt 40 km² või andmeid kogutud 10 GB. 2028. aastaks on mõõdistatud 85% Eesti merealast. Ebakorrektselt navigatsiooniteabest põhjustatud õnnetuste arv on 0.

Alarahastamisega kaasnevad ohud

Ilma nõuetele vastava hüdrolaafilise mõõdistuse ja andmete töötluseta ei ole võimalik laevateede haldust ega navigatsiooniteabe koostamist korraldada. Ebatäpne navigatsiooniteave ning puudulike andmete alusel teostatud laevateede hooldus viib õnnetuse riski suurenemiseni. Kui kanaleid ei hooldata regulaarselt, siis ei ole nendes tagatud veeliikluse ohutus ning madala veetaseme korral on oht regulaarse parvlaevaühenduse katkemiseks saarte ja mandri vahel. Samuti ei ole võimalik parvlaeval Koidula Eesti Värava kanali süvendamata jätmise korral Kallastesse dokki sõita. Kui parvlaevaühendused katkevad, häirib see elutähtsate teenuste osutamist ja seab inimeste elud ohtu.

2. Laevaliikluse korraldamine ja raadionavigatsioon

Laevaliikluse korraldamise süsteemi eesmärk on laevaliikluse ohutuse ja sujuvuse tõhustamine ning keskkonnariskide vähendamine üldkasutataval veeteel Soome lahes. Korraldamine hõlmab laevaliiklusteenuste (VTS) osutamise ja laevaettekannete süsteemi töö korraldamist. Tööd korraldab TRAM-is laevaliikluse juhtimise osakond (LJO), mis jälgib mereala Kõpust Narva-Jõesuuni.

MSOS-i § 51 kohaselt organiseerib TRAM laevaliikluse korraldamise süsteemi tööd. Laevaliiklusteeninduse piirkond on Eesti mereala osa, kus osutatakse laevaliiklusteenuseid, lähtudes IMO ja IALA nõuetest ja soovitustest. Laevaliikluse korraldamise süsteemi tööpiirkond jaguneb laevaliiklusteeninduse piirkonnaks ja Soome lahe laevaettekannete (GOFREP) süsteemi piirkonnaks. Laevaliikluse seire- ja teabesüsteemide kohustus ja üldnõuded on toodud ka EL-i direktiivis 2002/59.

HELCOM-i osapooled on ühiselt kokku leppinud Läänemere laevade automaatse identifitseerimise süsteemi (AIS) haldamises ning andmete jagamises ning kogumises. Laevaliiklusteenuste osutamiseks ja laevade AIS-signaali vastuvõtmiseks on Eesti merealale rajatud vastav kaldajaamade võrk. Kogutud andmeid on võimalik hiljem kasutada statistikaks, riskide hindamiseks ning merealaga seotud tegevuste planeerimiseks. AIS-andmed saadetakse automaatselt HELCOM-i ja SafeSeaNet-i (laevaliikluse monitooring EL-i vetes) süsteemi.

Soome lahe rahvusvahelistes vetes on kasutusel kohustuslik laevaettekannete süsteem GOFREP, mille eesmärk on tagada ohutu laevasõit ja merekeskkonna kaitse läbi informatsiooni vahetamise laeva ning vastava kaldakeskuse vahel. Laevaliikluse jälgimiseks Kopli, Tallinna ja Muuga lähel on kasutusel lisaks AIS baasjaamadele ka radarid Paljassaares ja Leppneemes. Sidepidamiseks laevajuhtidega Soome lähel on kasutusel VHF-raadiosidesüsteemid.

Efektiivne, ajakohane ja rahvusvahelistele standarditele vastav laevaliikluse korraldamise süsteem loob eeldused ohutuks ja sujuvaks laevaliikluseks ning aitab vähendada kütusekulu ja ooteaega sadamatesse ja seega ka koormust keskkonnale. Hinnanguliselt hoitakse tänu laevaliikluse korraldamise süsteemi rakendamisele ära ligikaudu 10 laevaõnnetust aastas.

Rahastamise vajadus

GOFREP-süsteemi toimimiseks vajalikud seadmed vajavad arendamist 2027. aastal (vt Tabel 3). AIS-baasjaamade võrk asendati 2022. aastal VDES-võrguga, mis võimaldab suurema mahuga andmevahetust laevade ja kaldaasutuste vahel, suureneb sõnumite edastamise küberturvalisuse tase ning võimalus tulevikus rakendada erinevaid e-navigatsiooni funktsioone, s.h navigatsiooniteabe edastamist. Sellega on seotud VTS-süsteemi arendus 2027-2029 aastal. Ajakohane AIS/VDES- ning VHF-süsteem võimaldab efektiivset sidet ning andmevahetust laevade ja juhtimiskeskuse vahel ennetamaks ohtlike olukordade tekkimist.

Tabel 3. Laevaliikluse korraldamise ja raadionavigatsiooni investeeringud 2026-2029

Kuluobjekt	2026	2027	2028	2029	Vajaduse selgitus
GOFREP-süsteemi arendus	0	60000	0	0	EL direktiivi 2002/59 nõuete täitmise vajadus, kaasnevad trahvid riigile nõuete mittetäitmise osas.
VTS-süsteemi arendus	0	30000	30000	30000	Uue VTS süsteemi soetamine. Hinnanguliselt lisandub 30 000 eur iga aastasele VTS süsteemi hoolduskulule, mis on ligi 130 000 eurot aastas.
Kulud kokku	0	90 000	30 000	30 000	
RES 2026-2029	0	0	0	0	
Puudujääk kokku	0	-90 000	-30 000	-30 000	

Mõõdikud

Eesmärgid laevaliikluse operaatori tööle: tööga seotud laevaõnnetuste arv laevaliikluse korraldamise tööpiirkonnas on 0. Hinnang laevaliikluse operaatori tööle on VTS simulaatoril kõikides hinnatavates valdkondades (protseduuride järgimine, väljendite kasutamine, kõne korrektsus, olukordade prognoosimine ja lahendamine, liikluse suunamine ja sujuvus) vähemalt rahuldav (hinne 3) viie palli süsteemis.

Lisaks on eesmärk, et laevaliikluse korraldamise süsteemi käideldavus on minimaalselt 99,9 % kusjuures maksimaalne katkestuste kestus on 15 minutit maksimaalselt 15 tundi aastas.

Alarahastamisega kaasnevad ohud

Laevaliikluse ohutuse tagamiseks ja laevaliikluse korraldamise süsteemi (VTS/GOFREP) vajalike seadmete hooldamata ja uuendamata jätmine võib viia laevaõnnetuseni. Soome laht on üks tihedama liiklusega piirkondi Euroopas. Läänemere tihe rahvusvaheline laevaliiklus, s.h naftatankerite, kauba- ja reisilaevade liiklus, ning Eesti madal rannikumeri on tegurid, mis halbade asjaolude kokkulangemisel kujutavad suurt ohtu nii inimestele, kui võivad tekitada pöördumatut kahju tundliku ökosüsteemiga looduskeskkonnale.

Vastavalt direktiivile EL 2002/59 on liikmesriikidel kohustus tagada, et pädevate asutuste rannikuäärsetele keskustele on lisaks sobivatele tehnilistele vahenditele kättesaadav ka piisav ja õige kvalifikatsiooniga personal. Tulenevalt direktiivi EL 2002/59 sätestatule viib nõuete eiramine sanktsioonide ja trahvideni EL-i poolt.

Lisaks kahjule Eesti kui mereriigi mainele, muudavad uudised meie merenduse ebakompetentsusest sadamad vähem atraktiivseks ning tõusevad laevade kindlustusmaksed, veoteenus muutub kallimaks ja laevakülastuste arv väheneb. Sellest tulenevalt väheneb nii veeteetasu laekumine kui sadamate tulud. Kokkuvõtvalt mõjub selline olukord kogu majanduskeskkonnale ja transpordiahelale. Samuti kaasneb negatiivne mõju kliimamuutuste eesmärkide saavutamisele, kuna meritsi vedu on üks kõige keskkonnasäästlikumaid transpordiviise.

3. Navigatsioonimärgistus

SOLAS-e (Rahvusvaheline konventsioon inimeste ohutusest merel) peatüki V reegel 13 sätestab, et iga lepinguga liitunud riik (s.h Eesti) kindlustab navigatsioonimärgistuse, mis on kooskõlas liikluse tiheduse ja riskide suurusega. Märgistus peab olema võimalikult üheselt mõistetav, selleks tuleb planeerimisel lähtuda rahvusvahelistest soovitustest ja juhenditest. Sama reegel sätestab, et info navigatsioonimärgistuse kohta tuleb teha avalikuks kõikidele seotud osapooltele.

TRAM haldab kokku 808 navigatsioonimärki: 675 ujumärki ja 133 püsimärki. Kõik tulega püsimärgid (123) ja 135 ujumärki on monitooringus, s.t nende seisukorra kohta saadakse reaalajas infot. Tööd ujumnavigatsioonimärkidega korraldab RIL ja püsinavigatsioonimärkidega TRAM. Navigatsioonimärkide tehniline hooldus lähtub IALA (Rahvusvaheline Navigatsioonimärkide Organisatsioon) standarditest, soovitustest ja juhistest. Ujumärke hooldatakse Tallinnas, Rohukülas ja Tartus asuvates hooldusbaasides.

Eesti püsimärgid erinevad nii suuruse kui konstruktsiooni poolest ning tihti on need raskesti ligipääsetavad. 14 püsimärki on kantud kultuurimälestiste riiklikusse registrisse arhitektuurimälestistena. Need eritingimused suurendavad märkide korrashoiu ja renoveerimise maksumust. Tuletornid on lisaks merekultuuripärandi ning kohaliku identiteedi lahutamatud osad ning selle asjaoluga tuleb nende renoveerimisel ja rekonstrueerimisel arvestada.

Ujumärkidest on kasutusel nelja peamist tüüpi poisid – avamerel ja suurema sügavusega kohtades on kasutusel avamere jääpoid ja suured jääpoid ning madalates kohtades ja rannikumeres plastikust jääpoid ning väikesed jääpoid. Kõikidel poidel kasutatakse üht tüüpi laternat, mida nimetatakse jäälaternaks (varasemalt oli laternaide, mis ei sobinud jäässe).

Ujumärkidele ning nende osadele (kere, kett ja ankur) on igal märgil navigatsioonimärkide ekspluatatsiooniinfosüsteemis (NME) oma hoolduse intervall, millest lähtuvalt töid planeeritakse. NME oluline funktsioon on ka töökäskude edastamine RILi poitöödega tegelevatele laevadele. Püsimärkide hooldusvajadus tuvastatakse regulaarsete ülevaatuste ja hoolduste käigus. Seadmete hooldusega tegeleb RIL-i navigatsioonimärgistuse üksus, ehitiste seisukorraga TRAM-i haldusosakond.

Navigatsioonimärkide asjakohasust ja riskide taset hinnatakse TRAM-i LSO-s regulaarselt läbi viidava veetee hindamise käigus ja kaalutletud otsuste tulemusena tühistatakse või lisatakse märke.

Navigatsioonimärgistuse teenuse mõõdikud

Navigatsioonimärgistuse teenuse jaoks on kasutusel kaks mõõdikut – navigatsioonimärkide käideldavus ning navigatsioonimärgistuse seisukorrast põhjustatud õnnetuste ja ohtlike juhtumite arv. Navigatsioonimärgid on jagatud kolme tähtsuskategooriasse vastavalt IALA käideldavuse kategooriatele (Tabel nr 4).

Tabel 4. Navigatsioonimärkide tähtsuskategooriad ja nende minimaalse käideldavuse arvutamine

Märgi kategooria	3 a käideldavus
1	99,8%
2	99%
3	97%

Käideldavus arvutatakse kolme aasta koondandmete põhjal järgnevalt:

$$\frac{\text{töökorras oldud aeg} - \text{rikkega oldud aeg}}{\text{kogu töökorras oldud aeg}}$$

Märkide kategooriad ja nende reaalne käideldavus on näidatud NMA-s. Kui märk on ajutiselt tühistatud või ei tööta muul põhjusel, nii nagu navigatsiooniteabes avaldatud, arvestab NMA sellega käideldavuse % arvutamisel ning kuvatakse uus %. Juhul kui talvised olud mõjutavad oluliselt ujumärkide tööd, siis avaldatakse üldine hoiatus, et ujumärgid ei pruugi olla õiges asukohas. Kui märgi käideldavus jääb alla 95 %, soovib IALA kaaluda selle tühistamist.

Eesmärk on, et navigatsioonimärgistuse seisukorrast põhjustatud õnnetuste arv aastas on 0 ja ohtlike juhtumite arv aastas on väiksem kui 3.

Rahastuse vajadus

Püsimärkide (tuletornid, tulepaagid ja päevamärgid) rekonstrueerimise eelduseks on, et põhjaliku remondi vajalikuks intervalliks on keskmiselt 25 aastat (sarnase intervallini on jõudnud erinevad hinnangud). Kui võtta arvesse, et Eesti püsimärgid on keskmiselt oluliselt kauem remontimata, tuleb saavutatavaks intervalliks võtta 35 aastat ehk rekonstrueerida 3-4 navigatsioonimärki aastas (vt Tabel 5). Rekonstrueeritavad püsimärgid on valitud arvestades nende tehnilist seisukorda, olulisust navigatsioonimärgina ning kultuuriloolist väärtust. Väiksemad investeeringud kajastuvad real püsimärkide iga-aastased investeeringud. Baasrahastusena on püsimärkide remondiks ette nähtud 300 000 eurot aastas. 2026. ja 2027. aastal on kavas kolida DGNSS-tugijaamad Ristnas uutesse ruumidesse, kuna olemasolevad on amortiseerunud. Ühtlasi paigaldatakse samadesse ruumidesse, kuhu tulevad DGNSS-jaamad, fiiberoptiline kaabel R-Mode-tugijaamade tarbeks – nii Ristnas kui ka Narva-Jõesuus.

Ujumärkide maksumus sõltub peamiselt nende suurusest. Ühe poi keskmine eluiga on 15 aastat. Tabel nr 5 esitatud poide soetusvajadus on koostatud NME andmebaasist saadud poide vanuse alusel ja eeldusel, et eesmärk on hoida tänast navigatsioonimärgistuse kvaliteeti ja taset.

Tabel 5. Navigatsioonimärkide rahastusvajadus 2026-2029

Kuluobjekt	2026	2027	2028		2029	Selgitus
Püsimärkide iga-aastased investeeringud	1 400 000	1 400 000	1 400 000		1 400 000	Summa on vajalik TRAM-i valduses olevate tuletornide korrashoiuks
Mohni tuletorni rek	0	1 700 000	0		-	Tuletorn on amortiseerunud
Pakri tuletorni rek	0	0	350 000		-	Tuletorn on amortiseerunud
Sorgu tuletorn projekt+rek	80 000		600 000		600 000	Tuletorn on amortiseerunud
Keri tuletorni II etapp		1 300 000	1 300 000		-	Tuletorn on amortiseerunud
Virtsu tuletorn	430 000	0	0		-	Tuletorn on amortiseerunud
Ujuvmärkide soetamine	120 000	120 000	120 000		120 000	Navigatsioonipoide nõuetekohase töö tagamine
Ujuvmärkide terasankrute ostmine	75 000	0	75 000		-	Navigatsioonipoide nõuetekohase töö tagamine
DGNSS-jaamade kolimine	150 000					Ristna DGNSS-tugijaama seadmete ümber tõstmine seoses kinnistute võõrandamisega. Rahastuseta ei saa kinnistuid võõrandada ja tuleb investeerida praeguse hoone rekonstrueerimisse.
Fiiberoptilise kaabli paigaldamine (Ristna)		100 000				R-Mode-tugijaamade ajatempli sünkroniseerimine läbi fiiberoptilise kaabli
Fiiberoptilise kaabli paigaldamine (Narva-Jõesuu)		50 000				R-Mode-tugijaamade ajatempli sünkroniseerimine läbi fiiberoptilise kaabli
Uute piirimärkide soetamine	150 000					Kulude kokkuvõtte tulenevalt PPA tellimusest. Ajutise kontrolljoone tähistus piiriveekogudel muuta hooajalisest aastaringseks.
Navigatsioonimärgid (kauglootsimise + Matsalu)	215 000					Kulude kokkuvõtte ja meresõidu ohutus - kauglootsimise rakendamise eeldus ja Matsalu veeteede ohutuse suurendamine.
Navigatsioonimärkide kulud kokku	2 470 000	4 670 000	3 845 000		2 120 000	
Baasrahastus RES 2026-2029	300 000	300 000	300 000		300 000	
Puudujääk baasrahastuses	-2 170 000	-4 370 000	-3 545 000		-1 820 000	

Alarahastamisega kaasnevad ohud

Ebapiisav rahastus navigatsioonimärkide jätkusuutlikuks hooldamiseks ning uuendamiseks viib selleni, et märgid tuleb ühel hetkel tühistada, kuna ei suudeta tagada piisavalt kõrget käideldavust ega seega vastavust rahvusvahelistele kokkulepetele, samuti ei ole tagatud hooldustöötajate ohutus. Märkide tühistamine viib meresõiduohutuse halvenemiseni ning suureneb intsidentide ja õnnetuste toimumise tõenäosus, mille likvideerimine nõuab oluliselt rohkem ressursse. Lisaks on tuletornid oluline merekultuuri osa ning nende korrashoid mõjutab ka turismi arengut.

4. Jäämurre

Eestis korraldab jäämurdeteenust TRAM vastavalt meresõiduohutuse seadusele. Määruse Jäämurdetööde kord (RTL 2004, 1, 6) kohaselt on riigi poolt teenindatavateks sadamateks Kunda, Muuga, Tallinna ja Kopli lahe sadamad, Pakrineeme sadam, Paldiski

Põhjasadam, Paldiski Lõunasadam, Sillamäe ja Pärnu sadam. Pea igal aastal on jäämurdeteenust vaja Kundas, Sillamäel ja Pärnu sadamas. Venemaale ja Valgevenele kehtestatud sanktsioonide tõttu on sadamate kaudu veetava kauba (transiidi) maht ja laevade arv oluliselt vähenenud. Kundas on mahud stabiilsed, aga Sillamäel ja Muugal märkimisväärselt langenud. Pärnu sadamat külastavatel laevadel on 70% jääklass IA, kuid jäämurdeteenust vajatakse karmide jääolude korral, mis võivad ootamatult tekkida (rüüjää jms). Pärnus on kaubamahud jäämurdehooajal suuremad, kuna veetakse Euroopasse küttematerjale. Talvede raskusastmete kirjeldamiseks on kokku lepitud kolm talve tüüpi (vt Tabel 6).

Tabel 6. Jääkatte ulatuse alusel talvede tüüpideks jagamine

Pehme talv	Keskmine talv	Külm talv
Põhja regioonis ulatub jää Narvast Prangli saart läbiva 25. pikkuskraadini.	Põhja regioonis ulatub jää Hiiumaa põhjatipus oleva Tahkuna neemeni.	Soome laht ja Liivi laht on täielikult jäätunud ning Läänemere keskosas ulatub jää
Pärnu laht on jääs (jää ulatub Pärnust Sorgu saareni).	Liivi lahes ulatub jää Pärnust Sõrve poolsaare tipuni.	põhjast ja idast Gotlandi saareni (Gotlandi–Sõrve poolsaare paralleelini).

Kuni 2025. aasta kevadeni koordineeris jäämurdetöid TRAM-i jäämurde koordinaator, kes määras vastavalt jääoludele piirkonniti jäämurdetööde alguse ja lõpu ning kehtestas nõuded jäämurdja teenust kasutavatele laevadele, sealhulgas jääklass ja masinavõimsus. Praeguseks on need ülesanded üle võtnud TRAM-i laevaliikluse juhtimise osakond, kes hakkab talvel 2025/2026 korraldama ka igapäevast tööd – jäämurdjate tellimuste vastuvõtmist, karavanide koostamist ja infovahetust – läbi mereinfosüsteemi EMDE. Jäämurdeteenuse osutamiseks kogub jääpiiril jäämurdja sadamatesse suunduvad laevad karavani ja viib nad läbi jää sihtsadamasse või sealt tagasi piirkonda, kus laev enam jäämurdja abi ei vaja. Jäämurde korraldamiseks on Eesti mereala jagatud Põhja regiooniks (Soome laht) ja Lääne regiooniks (Liivi laht).

2026. aasta seisuga tagatakse Põhja regioonis jäämurdeteenus põhijäämurdjaga Botnica ja jäämurdjaga Tarmo (kuni 2028. aastani). 2024. aastal andis TRAM lepingu Botnica omanikfirma TS Shippinguga üle RIL-ile. Põhja regioonis vajatakse pidevalt kahe jäämurdja valmisolekut tulenevalt pikkadest vahemaadest jääpiiri ja sadamate vahel ning muutlikest jääoludest. Pehmetel talvedel on üks laev aktiivses kasutuses ja teist kasutatakse varulaevana esimese asendamiseks või täiendavalt jääolude raskenemisel. Keskmistel talvedel on mõlemad laevad töös. Külmal talvedel tuleb tagada kolmanda jäämurdja ressurss koostöös naaberriikidega.

Lääne regioonis vajatakse kahe jäämurdja valmisolekut. Pehmetel ja keskmistel talvedel on üks laev aktiivses kasutuses ja teist kasutatakse varulaevana esimese asendamiseks ning keskmisel talvel teenuse osutamiseks. Külma talve korral tuleb konkreetsest olukorrast tulenevalt hinnata jäämurdeteenuse ulatust. Lääne regioonis kasutatakse mitmeotstarbelist laeva RIL-i laeva EVA-316 ning varujäämurdjana vedurlaeva, mille eest makstakse jäämurdeperioodil valmisolekutasu.

Jäämurdja Tarmo asendamine

Seoses jäämurdja Tarmo eksploatatsioonist välja arvamiseiga 2028. aastal on jäämurdeteenuse tagamiseks senisel tasemel vaja soetada uus jäämurdja 2028. aastaks.

2023. aastal valminud TRAM-i tellitud uuringus¹ tuuakse eelistatuima variandina välja riigile uue traditsioonilise jäämurdja ostmise. Ei soovitata ehitada mitmeotstarbelist jäämurdjat (*multipurpose icebreaker*) nagu Botnica: „Edu saavutamine keerukatel *offshore*-turgudel opereerimisel eeldab kõrgelt kvalifitseeritud ja ärilist juhtimist.“ Hinnatakse, et riigiasutus mitmeotstarbelise jäämurdja ärilist käitamist tõhusalt juhtida ei suuda. Sobiliku jäämurdeks mõeldud laeva maksumuseks hinnatakse 80-85 mln €. Teine variant on ehitada jäämurdeks uus mitmeotstarbeline jäämurdja ning leida sellele ka muid funktsioone. Sellise laeva maksumus on 100 – 120 mln €.

Rahastuse vajadus

Jäämurde baasrahastus on 5 929 000€ aastas (Tabel 7).. Seni on puudujääv osa, sh kütuse jaoks, eraldatud vastavalt vajadusele Vabariigi Valitsuse reservist. RIL-i jäämurret teostavate laevadega seotud investeeringud kajastuvad laevastiku investeeringutes (Tabel 8).

Tabel 7. Jäämurdeteenuse osutamise kulud 2025-2028

Botnica kulud ilma kütuseta	2026	2027	2028	2029
Ööpäeva hind koos 3% aastase tõusuga	46 144	47 528	48 954	50 423
Lepingulisi jäämurde päevi aastas	122	122	123	122
Aastane kulu koos 3% tõusuga	5 629 568	5 798 455	6 021 363	6 151 581
Täiendav prahiraha kulu - elekter, kaitasu, vesi	100 000	100 000	100 000	100 000
Kütus (miinimum, kui laev üldse väljas ei käi)	75 000	75 000	75 000	75 000
Botnica kulud kokku ilma kütuseta	5 850 834	6 021 105	6 245 440	6 377 126
Riigilaevastiku jäämurdekulud ilma jääta				
Pärnu varujäämurdja valmisolekutasu	129 227	132 458	135 769	139 163
Tarmo tegevuskulud (tööjõu- ja majanduskulud)	1 882 378	1 930 601	1 947 560	1 996 249
EVA-316 tegevuskulud (tööjõu- ja majanduskulud jäämurde hooajal)	445 138	450 281	455 234	466 615
RIL-i laevade jäämurdekulud kokku	2 456 743	2 456 743	2 513 339	2 522 576
Jäämurde kulud kokku ilma jääta (st laevad seisavad kai ääres)	8 307 577	8 477 848	8 758 779	8 899 702
Baasrahastus RES 2025-2028	5 929 000	5 929 000	5 929 000	5 929 000
Puudujääk baasrahastuses	-2 378 577	-2 548 848	-2 829 779	-2 970 702

Teenuse mõõdik

TRAM-i eesmärk on, et jäämurdeteenust vajavate laevade ooteaeg ei ole pikem kui 72 tundi, s.t selle aja sees on 100% teenust vajavatele laevadele seda osutatud. TRAM-i ja RIL-i vahelises koostöökokkuleppes on toodud RIL-i kohustusena: jäämurde hooaja avamisel mõnes piirkonnas suundub laev jäämurde piirkonda 24 tunni jooksul.

¹ Eesti jäämurdeteenuse osutamise alternatiivide analüüs [Uuringud | Transpordiamet](#)

Alarahastamisega kaasnevad ohud

Kuna ettevõtted suuri tooraine ja muid varusid Eestis ei oma, vaid on üle mindud otsetarnetele regionaalsetest jaotuskeskustest, siis on sadamate jäävangi jäämine (jääolud ei võimalda olemasoleva jäämurdmis võimsusega sadamate ekspluateerimist) tõsiseks ohuks kogu Eesti majandusele, mitte ainult transpordisüsteemile.

Ilma uue jäämurdja tellimise ja ehituse maksumuse planeerimiseta aastatesse 2025-2028 ei suudeta alates 2029. aastast tagada jäämurdeteenust sellisel kujul. See tähendab, et alates 2029. aastast on Põhja regioonis üks jäämurdja ja jäämurdeteenust suudetakse osutada senisel tasemel ainult pehmetel talvedel. Kuna prahitavate jäämurdjate turg on ettearvamatu, ei saa prahtimise võimalusega arvestada. Samade tõdemusteni jõudis ka eelpool mainitud uuring.

5. Laevastik ja sadamad

Alates 2023. aastast on kõik riigile kuuluvad veetee hoiuga tegelevad laevad koondatud Riigilaevastiku (RIL) koosseisu. RIL-i ülesanne on tagada oma laevade tööks valmisolek riiklike mereliste ülesannete täitmiseks. Lisaks veetee hooldusele vastutab RIL ka lootsilaevade, väikesaarte ühendust tagavate parvlaevade ning mitmeotstarbeliste töölaevade haldamise ja käitamise eest.

RIL-i koosseisu kuuluvad järgmised väikesaarte parvlaevad: Ormsö, Virve, Soela, Runö, Abro, Wrango ja Koidula, mille abil tagatakse regulaarne ja aastaringne ühendus väikesaartel elavatele inimestele. Lootsinduse korraldamiseks ja toetamiseks haldab RIL lootsikaatreid ning osaleb ka uue, riskasutust võimaldava laevastiku väljaarendamises.

RIL osutab teenuseid Transpordiametile (TRAM) ja Hüdrograafiaosakonnale (HO): TRAM tellib navigatsioonimärkide hoolduse ja takistuste eemaldamise teenust veeteelt, HO tellib mõõdistustöödeks vajalikke laevu koos meeskonnaga. Jäämurdetöid korraldab vastavalt jääoludele RIL-i laevastiku osakond. Samuti viiakse läbi vedusid väikesaartele ametiabi taotluste alusel.

Laevastiku koosseisu kuuluvad mitmeotstarbeline jäämurdevõimekusega laev EVA-316, poilaevad EVA-317, Sektori ja EVA-318, sisevetel kasutatavad väikese süvisega poilaevad EVA-302 ja EVA-325 ning mitmeotstarbeline laev EVA-301. Kraanatöödeks madalates vetes on kasutusel teeninduskaatrid EVA-326 (meri) ja EVA-327 (siseveed). Hüdrograafilisteks mõõdistusteks kasutatakse laevu EVA-301, EVA-320, Jakob Prei ja Kaja, millest viimane on treileriga teisaldatav. Jäämurde teenust osutatakse laevadega EVA-316 ja Tarmo, mida täiendavad teised laevad vastavalt ilmastikutingimustele.

RIL-i hallatav laevastik on oluline osa riikliku merendusteenuse toimimisest, mille ülesandeks on meresõiduohutuse, ühenduse ja keskkonnakaitse tagamine. Selline mitmekesine laevastiku koosseis eeldab pidevat investeerimisvõimekust ning hooldust, et tagada teenuste katkematu toimimine, seaduslikkus ja vastavus rahvusvahelistele standarditele.

Laevastiku rahastuse vajadus

Olemasolevate laevade suuremad investeeringud on üldiselt ette teada (tabel 7), kuna need on seotud seadmete töötundide arvu ning regulaarsete ülevaatustega. Igal aastal tehakse kõikidele laevadele põhja ülevaatus ning n-ö klassiülevaatus kaks korda viie aasta jooksul, kuid mitte pikema vahega kui 36 kuud. Selline on plaanis laevadele Jakob Prei, EVA-317, EVA-318, EVA-320, EVA-325, Sektori ja Tarmo. Klassiülevaatus käigus vaadatakse üle kõikide laeva süsteemide nõetele vastavus ning väljastatakse klassi

nõuetele vastavuse tunnistus. Kui laevade eluea pikendamine on laeva asendamisest soodsam, siis seda ka tehakse - 2026. aastal on EVA-316 puhul klassiülevaatuse käigus plaanis erinevate vananenud seadmete kaasajastamine ja laeva uuendamine.

Aastatel 2026–2029 on kavas mitmed strateegilised investeeringud (Tabel 8), mille eesmärk on tagada riigilaevastiku võimekus, toetada kliimaeesmärkide täitmist ning arendada kriitilist infrastruktuuri:

Uus mitmeotstarbeline laev (sh jäämurdja) on Eesti jaoks kriitilise tähtsusega investeering. Laeva kogumaksumus on 124 miljonit eurot, millest 62 miljonit on taotletud CEF-välisrahastusena (otsus oodatav 2025. a juulis). Laev asendab 2028. aastal eluea lõppu jõudvat jäämurdjat Tarmo. Uus alus peab olema kohandatud Eesti jäätingimustele ning täitma nii jäämurde kui ka mitmeotstarbelisi ülesandeid. 2025. aastal on plaan jõuda projekteerimise ja ehitushankeni.

Lootsilaevastiku moderniseerimine võimaldab kaasajastada olemasoleva laevastiku nii tehniliselt kui funktsionaalselt. Eesmärk on suurendada koostalitlusvõimet riigilaevastiku teiste alustega, vähendada ülalpidamis- ja hoolduskulusid ning parandada laevapere ja lootside tööohutust ja tingimusi. Uuendatud lootsilaevad võimaldavad ka riskasutust teiste ametkondade vahel.

Suursaarte vahelise parvlaevaühenduse tagamine on samuti prioriteetne. Kavandatakse uue parvlaeva ehitamine, kogumaksumusega 42 miljonit eurot, millest 28 miljonit on planeeritud MOF-välisrahastusena. Projekt tagab stabiilse ühenduse Eesti suuremate saarte vahel.

Multifunktsionaalse töölaeva maksumus on 21,998 miljonit eurot, millest RRF-välisrahastus katab 17,42 miljonit. Laev on mõeldud mitmete ametkondade ülesannete täitmiseks ja riigilaevastiku operatiivse võimekuse tugevdamiseks. Kallinemise katteks on minister andnud kinnituse 4,578 miljoni euro leidmiseks.

Väikesaarte parvlaevade dekarboniseerimine on pikaajaline programm, mis toetab Eesti kliimaeesmäärke. Projekt hõlmab ühenduslaevade (Ormsö, Virve, Soela, Runö, Abro, Wrango, Koidula) üleviimist keskkonnasäästlikule tehnoloogiale. Lõplik maksumus sõltub valitud tehnoloogilisest lahendusest.

Väikesaarte parvlaevade asenduslaevade ehitus on kavandatud olemasolevate aluste vananemise tõttu. Uued laevad tagavad püsiva ja usaldusväärse ühenduse väikesaartel elavatele inimestele. Projekti eesmärk on asendada samad seitse alust, mis kuuluvad ka dekarboniseerimisprogrammi.

Hundipea sadamaala arendus kuulub 2025. aastal KLIM-i TOP 3 projektide hulka ja ootab rahastusotsust. Projekti peaeesmärk on sadamaala väljaehitamine, mis võimaldab koondada Harjumaa piirkonna le talvehoiuks ja hoolduseks ühte riigile kuuluvasse asukohta. Praegu renditakse selleks pindu erasektorilt, mis ei ole pikaajaliselt kuluefektiivne. Projekti raames arendatakse välja ujuvvahendite ning navigatsioonimärkide remondi- ja hooldusvõimekus ning tagatakse sobivad talvehoiutingimused. Büroohoone energiatõhususe parandamine aitab vähendada halduskulusid ja parandab töötingimusi. Osaline rahastus on planeeritud Rohuneeme kinnistute müügist.

Tabel 8. Laevastiku investeeringud 2025-2028

Laevastiku investeeringud	2026	2027	2028	2029	
JM Tarmo dokiremont	400 000		500 000		Laeva 2,5 aasta dokkimine, MOS regulatsiooni täitmine.
EVA-316 klassiremont (eluea pikendamine)	4 000 000				Vastavalt laeva eluea pikendamise programmile, amortiseerunud peajõuseadme muundurite vahetus. Olemasolevad seadmed ei suuda tagada riketeta jäämurde teenust.
EVA-316 dokiremont	300 000		300 000		Laeva 2,5 aasta dokkimine vastavalt MOS nõuetele.
Jakob Prei dokiremont		250 000		300 000	Laeva 2,5 aasta dokkimine.
Sectori merekõlblikkuse taastamine	100 000		200 000		Laeva 2,5 aasta dokkimine.
EVA-317 dokiremont	100 000		100 000		Laeva 5 aasta klassitaastus, dokiremont.
EVA-318 merekõlblikkuse taastamine/ümberehitus			200 000		Juhul, kui uut multifunktsionaalset poilaeva ei tule, tuleb modifitseerida laeva jõuseadmeid, kuna olemasolevatele on varuosade tootmine on lõppenud.
EVA-320 merekõlblikkuse taastamine			120 000		Laeva 5 aasta klassitaastus, dokiremont
EVA-325 dokiremont ja kaasajastamine	50 000		50 000		Peamasinat remont vastavalt valmistajatehase juhendile.
Lootsilaevade uuendamise programm	2 200 000	240 000	2 500 000	3 000 000	Lootsilaevastiku moderniseerimine
Lootsikaatrite dekarboniseerimine	6 000 000	7 000 000	2 000 000		Kliimaeesmärkide täitmine.
Muude töölaevade (PPA, PÄA, KeA, TRAM, HTM) uuendamise programm	500 000	12 500 000	250 000	6 500 000	Tagada riigi veeliste tegevuste järjepidevus.
Vrakkide tühjaks pumpamise tehnilise võimekuse loomine	267 453	633 799	606 322	145 399	Luua tehniline võimekus Eesti merealadel olevate vrakkide ohtlikest kütustest tühjaks pumpamiseks.
Uus rmitmeotstarbeline laev (sh jäämurdja)				62 000 000	Uus mitmeotstarbeline laev maksumusega 124 000 000, millest välisrahastus 62 000 000 € (CEF), otsus juulis 2025.
Väikesaarte parvlaevade dekarboniseerimine	10 000 000	10 000 000	10 000 000	10 000 000	Kliimaeesmärkide täitmine. Väikesaartega ühendust tagavate parvlaevade (Ormsö, Virve, Soela, Runö, Abro, Wrango, Koidula) dekarboniseerimise projekt. Lõplik maksumus oleneb tehnoloogilisest lahendusest.
Väikesaarte asenduslaev		10 000 000	10 000 000		Väikesaartega ühendust tagavatele parvlaevadele (Ormsö, Virve, Soela, Runö, Abro, Wrango, Koidula) asenduslaeva ehitamine.
Uus töölaev sisevetele			10 000 000		Olemasolevate töölaevade kasutamisega täis.
Uus viies parvalev			24 000 000		Suursaarte vahel parvalaev ühenduse tagamine. Kogumaksumus 42 000 000, millest välisrahastus (MOF) 28 000 000€
Uus multifunktsionaalne laev	4 578 000				Multifunktsionaalne töölaev maksumusega 21 998 000 e, millest välisrahastusehitus (RRF) 17 420 000 €. Leping on sõlmitud ja kallinemise osas 4 578 000 € on minister andnud välja kinnituskirja, et puudujääv osa leitakse.
Mehitamata reostustuvastuskaater		672 131	134 426		Kaasaegne reostustuvastuse anduritega mehitamata veesõiduk maksumusega 672 131 €, millest välisrahastus 537 705 € (RRF)
Hundipea sadamaala arendus,		400 000	550 000	2 400 000	Hundipea sadamaala arendus
Laevastiku investeeringud kokku	23 917 453	41 695 930	61 376 322	84 345 399	
Baasrahastus RES 2026-202	0	0	0	0	
Puudujääk baasrahastuses	-23 917 453	-41 695 930	-61 376 322	-84 345 399	

Teenuse mõõdikud

Eesmärgiks teenuse osutamisel on, et kõik laevad on valmis teenuse osutamiseks ning laeva riketest ja meeskonnast tulenevate laeva seisupäevade arv on väiksem kui 15.

Alarahastamisega kaasnevad ohud

Aastatel 2026–2029 on kavandatud mahukad investeeringud laevastiku arendusse, mille elluviimine on hädavajalik riiklike teenuste toimimiseks ja kliimaeesmärkide saavutamiseks. Nende investeeringute alarahastamine toob kaasa reaalse ohu nii mereturvalisusele, riiklikele ülesannetele kui ka keskkonnale.

Laevade remondi ja uuendustööde edasilükkamine võib tähendada kohustuslike klassitunnistuste kaotust, mille tagajärjel ei tohi aluseid enam kasutada. Näiteks jäämurdja Tarmo ekspluatatsiooniaeg lõpeb 2028. aastal, kuid uue mitmeotstarbelise laeva projekteerimine ja ehitus tuleb alustada juba 2025. aastal. Kui see jääb tegemata, ei ole Eestil varsti jäämurdevõimekust. Samuti on EVA-316 ja mitmete teiste laevade remondid ja dokiuuendused otseselt seotud töökindluse ja ohutusega – nende ärajätmine viib tehniliste rikete ja kallite seisakuteni.

Lootsilaevastiku ja töölaevade moderniseerimine, sealhulgas dekarboniseerimine, on oluline nii tööohutuse kui ka kulude optimeerimise vaates. Vananevad alused toovad kaasa suuremad ülalpidamiskulud ja madalama töökindluse. Alarahastuse korral ei ole võimalik kaasajastada navigatsioonimärgistuse, jääseire ja mõõdistuse teenust toetavaid laevu – riik jääb ilma olulistest tööriistadest, mis on vajalikud igapäevategevuste tagamiseks.

Uute ühenduslaevade ja parvlaevade ehituse edasilükkamine – sealhulgas suursaarte vahelise parvlaeva ja väikesaarte asenduslaevade projektid – ohustab transpordiühendusi piirkondades, kus alternatiivid puuduvad. Kuna olemasolevate laevade kasutusega lõpeb, võib hilinemine viia olukorrani, kus ühendused on katkenud või ebausaldusväärsed.

Hundipea sadamaala arenduse peatamine seaks löögi alla kogu RIL-i kontseptsiooni: laevade koondamise, talvehoiuvõimekuse loomise ning navigatsioonimärkide hoolduse riikliku pädevuse tagamise. Selle asemel tuleks jätkata kallite rendilepingutega ning sõltuda hajali asuvast kinnisvarast. Samuti jääks kasutamata võimalus tõsta energiatõhusust ja töötingimusi.

Kasutatud lühendid

AIS – Automaatne laevade tuvastussüsteem
BSHC – Läänemere hüdrograafiakomisjon
DGNSS – Diferentsiaalne ülemaailmne asukohamääramise süsteem
EMDE – Elektrooniline mereinfosüsteem
GNSS – Ülemaailmne satelliitnavigatsioonisüsteem
GOFREP – Soome lahe laevaettekannete süsteem
HELCOM – Helsingi Komisjon ehk Läänemere merekeskkonna kaitse komisjon
HIS – Hüdrograafia infosüsteem
HO – Hüdrograafiaosakond
IALA – Rahvusvaheline Navigatsioonimärkide Organisatsioon
IHO – Rahvusvaheline Hüdrograafiaorganisatsioon
IMO – Rahvusvaheline Mereorganisatsioon
KO – Kartograafiaosakond
LSO – Laevateede ja sadamate osakond
NMA – Navigatsioonimärkide andmekogu
NME – Navigatsioonimärkide seirekeskus
NMIS – Navigatsioonimärkide infosüsteem
NMÜ – Navigatsioonimärgistuse üksus
MSOS – Meresõiduohutuse seadus
PPA – Politsei- ja Piirivalve amet
REK – Rekonstrueerimine
RIKS – Riigi Infokommunikatsiooni Sihtasutus
RIL – Riigilaevastik
SOLAS –Rahvusvaheline konventsioon inimeste ohutusest merel
TRAM – Transpordiamet
VDES – VHF-andmete edastuse süsteem
VJÜ – Laevaliikluse juhtimise osakond
VTS – Laevaliikluse juhtimise süsteem