



SustainBaltic

Rannikuala integreeritud korralduskava toetamaks ranniku-
alade ja mere sotsiaal-ökoloogilisi võrgustikke Läänemere
regioonis

*ICZM Plans for Sustaining Coastal and
Marine Human-ecological Networks in the Baltic Region*

RANNIKUALA INTEGREERITUD KORRALDUSKAVA LÄÄNE-VIRU TESTALAL

RANNIKUALA INTEGREERITUD KORRALDUSKAVA LÄÄNE-VIRU TESTALAL

SustainBaltic

Rannikuala integreeritud korralduskava
toetamaks rannikualade ja mere sotsiaal-
ökoloogilisi võrgustikke Läänemere regioonis

ICZM Plans for Sustaining Coastal and Marine
Human-ecological Networks in the Baltic Region

Koostasid: Maila Kuusik (Eesti Maaülikool,
kuusikmaila@gmail.com), Tarmo Pikner
(Tallinna Ülikool, tarmo.pikner@tlu.ee),
Anu Printsmann (Tallinna Ülikool,
anu.printsmann@tlu.ee) ja Janar Raet (Eesti
Maaülikool, janar.raet@emu.ee)

Küljendus & kujundus: Karl-Kristjan Videvik

Projekti viivad läbi Eesti Maaülikool,
Tallinna Ülikool, Turu Ülikool,
Soome Keskkonnainstituut ja
Satakunta maakonnavalitsus

SustainBaltic on rahastatud Euroopa
Regionaalarengu Fondi Interregi Kesk-
Läänemere Programmi 2014–2020 kaudu

Tallinn 2018



EUROPEAN UNION
European Regional Development Fund



Interreg
Central Baltic



TALLINNA ÜLIKOOL



Eesti Maaülikool
Estonian University of Life Sciences
www.emu.ee



Foto: Karl-K. Videvik



Sisukord

Sissejuhatus	4
1. RANNIKUALA INTEGREERITUD KORRALDUSKAVAST	
LÄÄNE-VIRU TESTALAL	5
1.1 Testala valik ja ulatus	5
1.2 Korralduskava seosed planeeringutega ja võimalikud rakendused	6
1.3 Lääne-Viru testala korralduskava protsess ja huvigruppide osalemine	7
2. OLEMASOLEV OLUKORD	8
2.1 Väärtused	8
2.1.1 Loodusväärtused	8
2.1.2 Asustuse kujunemine	11
2.1.3 Kultuuripärand	13
2.1.4 Merele avatud eluviis	14
2.2 Rannikuala kitsaskohad ja võimalused	16
2.2.1 Elanikkonna vananemine ja kogukondade tugevdamine	16
2.2.2 Inimtegevuse mõju ja integreeritud juurdepääsetavus merele	18
2.2.3 Töökohad, hooajalisus ja uuenduslikud majandamisviisid	21
2.2.4 Valdkondade võimalikud vastuolud ja seosed	22
3. TULEVIKUVISIOONID	24
4. KORRALDUSKAVA TEGEVUSED	26
4.1 Rekreatsioon	26
4.1.1 Supluskohad	27
4.1.2 Matkarajad	29
4.1.3 Kõrgendatud avaliku huviga riigimetsad	30
4.2 Liikuvus	31
4.2.1 Juurdepääsud merele ja ühendused	32
4.2.2 Väikesadamad	32
4.2.3 Kergliiklusteed	34
4.2.4 Merepääste ja turvalisus	36
4.3 Kogukonnad ja piirkondlikul eripäral põhinev ettevõtlus	36
4.3.1 Rannakalandus	36
4.3.2 Kultuuri- ja kogukonnapõhine ettevõtlus	38
4.3.3 Elamu-alad	39
5. KOKKUVÕTE	42
Lisad	44

SISSEJUHATUS

SustainBaltic projekt, st *Rannikuala integreeritud korralduskavad toetamaks rannikualade ja mere sotsiaal-ökoloogilisi võrgustikke Läänemere regioonis*, teostati 27 kuu jooksul 2016–2018. SustainBaltic (CB354) on rahastatud Euroopa Regionaalarengu Fondi (European Regional Development Fund – ERDF) Interregi Kesk-Läänemere Programmi 2014–2020 kaudu. SustainBaltic koostööprojekti osalesid Eesti Maaülikool, Tallinna Ülikool, Turu Ülikool, Soome Keskkonnainsituut ja Satakunta maakonnavalitsus.

Projekti eesmärk on parandada rannikualade kavandamist Kesk-Läänemere piirkonnas rahvusvahelise koostöö käigus koostatud rannikualade integreeritud korralduskavade kaudu neljal testalal (kaks Soomes ja kaks Eestis). Seda teostati järgnevate tegevusetappide kaudu: 1) multidistsiplinaarsete sotsiaal-ökoloogiliste andmete integreerimine projekti regionaalsete alade kohta (Eestis Läänemaa, Lääne-Viru ja Harjumaa); 2) rannikuala korralduskavade koostamiseks täpsemate testalade valimine; 3) korralduskavade koostamine ja esmane testimine; 4) korralduskavade avalik arutelu ja täiendamine kasutades mh e-platvormi; 5) SustainBaltic projektis valminud rannikualade korralduskavade muutmise alla laaditavateks projektiparterite Interneti-kodulehelt (<http://pk.emu.ee/sustainbaltic>) ja ka <http://www.utu.fi/SustainBaltic> peale projektiperioodi lõppu. Vahearuanne ja tegevusfaaside kohta leiab täiendavat infot <https://blogit.utu.fi/sustainbaltic>.

Käesolev korralduskava hõlmab Lääne-Viru testala, mis ulatub Käsmust Kundani (vt joonis 1). Korralduskava ajaline perspektiiv on kümme aastat, mille ulatuses püütakse käimasolevaid tendentse ja vajalikke tegevusi visandada. Korralduskava on teadmispõhine ja soovituslik dokument, mis põimib erinevaid arengustrateegiaid ning mida saab kasutada mitmete planeeringute, arengukavade ja strateegiliste projektide väljatöötamisel (vt joonis 2). Korralduskava koosneb kahest osast:

- a) väärtuste, kitsaskohtade ja võimaluste põhise konteksti kirjeldus ning
- b) korralduskava tegevuste osa, mis sisaldab integreeritud tegevusi ja skeemi.

Korralduskava koostamisel on aluseks võetud Lääne-Viru maakonna mereala visioon, mis keskendub kolmele peamisele suunale:

- a) mitmekülgse meretranspordi, sadamate ja mereturismi arengu tagamine,
- b) ajalooliste rannakülade ja kogukondade elujõulisuse tugevdamine,
- c) mere- ja rannikuala loodusressurssi jätkusuutlik kasutamine.

Korralduskava eesmärk on loodus- ja kultuuriväärtuste seostamine jätkusuutliku ja tasakaalustatud majandusliku arenguga rannikuvööndis, mis toob kokku rannikumere ja maismaaga seonduvad keskkonnad, protsessid ja praktikad. Korralduskava võimaldab mõtestada rannikuga seotud eluviiside ühisosa ökosüsteemide ja keskkonnamuutustega ning edendada osalusplaneerimise meetodeid. Korralduskavas põhineb mere ja maismaa vaheliste sotsiaal-ökoloogiliste võrgustike selgitamine ja soovituslike tegevuste formuleerimine jätkusuutliku ja tasakaalustatud arengu aspektidel. Kestlik-

kust käsitletakse kui mitmekesisest kultuuri- ja majandustegevust, mis on integreeritud keskkonnaväärtustega ning ei kahjusta loodusressursse pikemas ajaperspektiivis. Jätkusuutlikkusel on laiemalt neli põimunud haru: keskkond, sotsiaalne õiglus (sh võrdsed võimalused kaasa rääkida), majandus, ja kultuur. Need aspektid mõjutavad piirkondade ja kogukondade võimet tulla toime (keskkonna) muudatustega ja leida kestvaid lahendusi. Ühiskondliku ja kultuurilise dimensiooni tugev põimimine kestliku tuleviku perspektiiviga võimaldab arvestada kohapealset konteksti, teadmisi ja praktikaid.

Korralduskava on keskendunud eelkõige traditsiooniliste tegevusvaldkondade senisest suuremale integreerimisele ja mitmekesistamise võimalustele, eriti arvestades rannikumerd ja maismaad ühendavaid kasutusviise ning sesoonsust (nt puhkemajanduses, rannakalanduses). Oluline on valdkondade integreerimine, st läbi koostöö ja planeerimise tegevuste seostamine (nt rannakalandus ja turism, sadamad ja spordilaagrid, looduskaitse ja ettevõtlus) nii valdkonnasiseselt kui ka valdkonnaüleselt.

Euroopa Liidu ruumilise planeerimise kontekstis käsitletakse formaalselt rannikuala integreeritud korralduskava (*Integrated Coastal Zone Management* – ICZM, edasises korralduskava) eraldiseisvana merealade (*Marine Spatial Planning* – MSP) planeerimisest. MSP koostamine on seatud liikmesriikidele kohustuseks, samas rannikuala integreeritud korralduskava realiseerimise üle otsustavad riigid ja kohalikud omavalitsused. Seetõttu puudub korralduskava jaoks üheselt aktsepteeritud meetodika.

Korralduskava koostamisse on andnud oma panuse paljud inimesed. Kava koostamisel viidi läbi mitmeid intervjuusid, kokkusaamisi erinevate huvigruppidega ning korralduskava koostamist nõustas Lääne-Viru testala juhtrühm. Korralduskava koostajad tänavad juhtrühma koosseisus: omavalitsuste esindajad – Anneli Kivisaar (Haljala vald), Ivar Lilleberg (endine Vihula vald), Mati Jõgi (endine Lääne-Viru maavalitsus) ja Marit Laast (Viru-Nigula vald); Keskkonnaametist Imbi Mets ja Maret Vildak ning Rahandusministeeriumist Jaan Kangur. Samuti täname kõiki intervjuueeritavaid, kes olid nõus meile oma aega pühendama: Tiiu Pedaja (Eisma sadam), Andrus Aasmäe (Võsu sadam), Kersti Varik (Vergi sadam), Arvid Kilm ja Oleg Biskejev (Kunda Vabatahtlik Merepääste), Hai-vo Laulik (Käsmu Vabatahtlik Merepääste), Lya Mägi Maaeluministeeriumi kalamajandusosakonnast. Eriline tänu kuulub Marko Travele, kes oli nõus rääkima RMK uuematest arengutest ning edastama andmeid kõrgendatud avaliku huviga riigimetsade kohta ning Reili Soppele, kes korraldas mitmeid kokkusaamisi rannakaluritega, mis andis olulise sisendi korralduskavasse. Reimo Riivis nõustas testala rannatüüpide ja olemasoleva olukorra kirjeldamisel. Korralduskava avalikustamise eest oleme tänulikud Meeli Eelmaale Viru-Nigula Vallavalitsusest ja Ene Loole Karepalt. Aitäh Kristel Toomile (Tallinna Ülikool) finantsasjade administreerimise eest, ja projektiga seotud Soome parteritele ning ka Eesti Maaülikooli kolleegidele, kes tegelesid Läänemaa rannikualaga. Lisaks täname kõiki osalejaid avalikes aruteludes ja küsitlusele vastajaid.

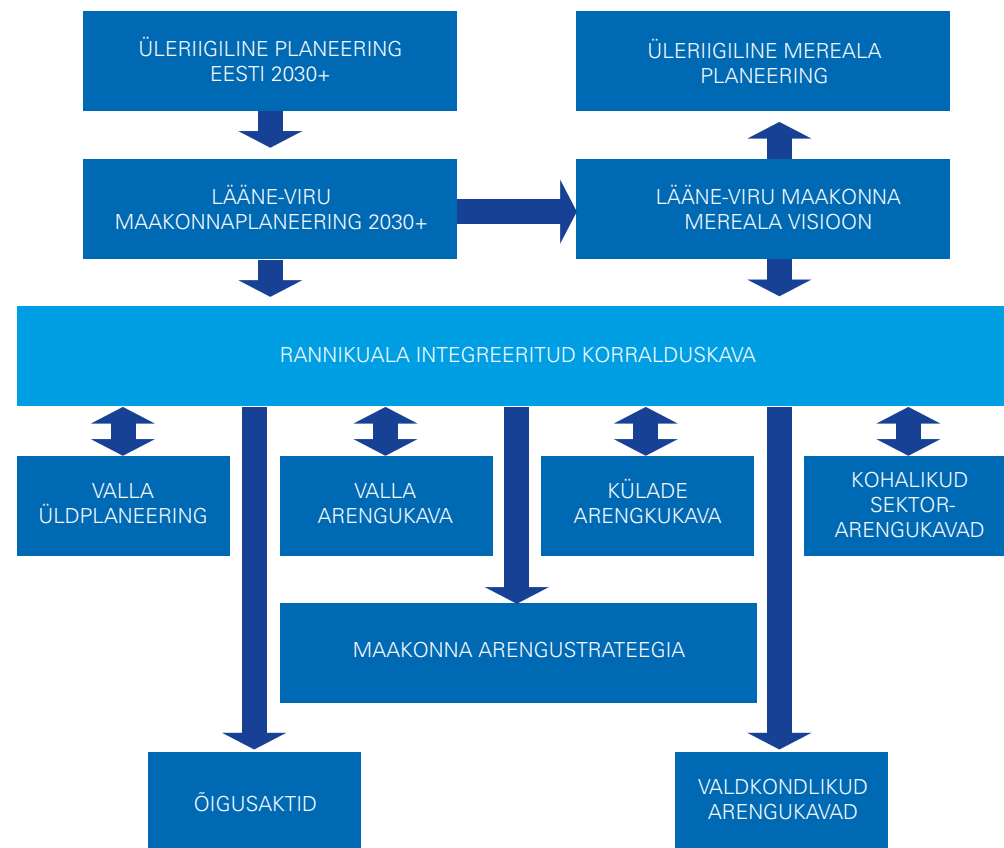
Testala jääb kahe omavalitsuse – Haljala ja Viru-Nigula valla – territooriumile. Testalale jäävad 32 küla ja Võsu alevik. Laiem testala mõjupiirkond hõlmab Lääne-Viru maakonnas nii Kunda kui Rakvere linna. Esimene jääb testala vahetusse lähedusse ning testala idapoolsem osa tarbib Kunda linna poolt pakutavaid teenuseid. Maakonnalinn Rakvere on kogu piirkonnale oluline teenuskeskus ja samuti sihtkohaks turistidele. Viimastele on olulisteks sihtpunktideks ka mõisakompleksid – Palmse, Vihula ja Sagadi. Testala asub Tallinna puhkepiirkonnas. Võsu rand on umbes tunniajalise autosõidu kaugusel Tallinnast. Paljud omavad põhjarannikul suvilaid või suvekodusid.

Testala maismaast kuulub u 65% riigile (meri on nagunii riigi omand) ja kogu testalast moodustavad u 45% looduskaitsealised alad, suurema osa sellest Lahemaa rahvuspark ning u 25% riigikaitse huvid. Testala maismaast on u 75% metsa all ja olulisem osa sellest kuulub Riigimetsa Majandamise Keskusele (RMK).

1.2 KORRALDUSKAVA SEOSD PLANEERINGUTEGA JA VÕIMALIKUD RAKENDUSED

Rannikuala integreeritud korralduskava koostamisel on kasutatud ja seostatud mitmeid planeeringuid ning ruumilise arengu strateegiaid (joonis 2, väljavõtteid dokumentidest vt lisa 1). Arengudokumentide põhisele teadmisele lisaks viidi läbi intervjuusid nii riigi tasandi esindajatega kui era- ja kolmanda sektori esindajatega. Kuna 2017. aasta haldusreformi käigus liideti Vihula ning Haljala vallad, siis üldplaneeringu kontekstis käsitletakse käesolevas töös Vihula valla üldplaneeringut (kehtestatud 2003). Viru-Nigula vald ühines Kunda linna ning Aseriga, käesolevas töös käsitletakse varasema Viru-Nigula valla üldplaneeringut (kehtestatud 2007).

Rannikuala integreeritud korralduskava on soovituslik dokument, mida saab rakendada üldplaneeringute ja piirkondlike arengukavade koostamisel (joonis 2). Käesoleva korralduskava realiseerimist otseselt üksi institutsioon eest ei vea, st rakendusprotsess saab toimuda eelkõige läbi koostöö ning teadmiste vahetuse. Hiljuti koostatud "Lääne-Viru maakonna planeering 2030+" andis sisendi (koos



mereala visiooniga) käesolevasse korralduskavva. Koostamisel olevasse maakonna strateegiasse võib rannikualade korralduskava lisada uusi aspekte, kuid korralduskava on oluliselt detailsem kui maakonna strateegia. Korralduskava võib anda ka sisendi riigi tasandi strateegilistele dokumentidele nt väikesadamate võrgustikku, kaitsekorralduskavadesse, turismistrateegiasse, merealade planee-

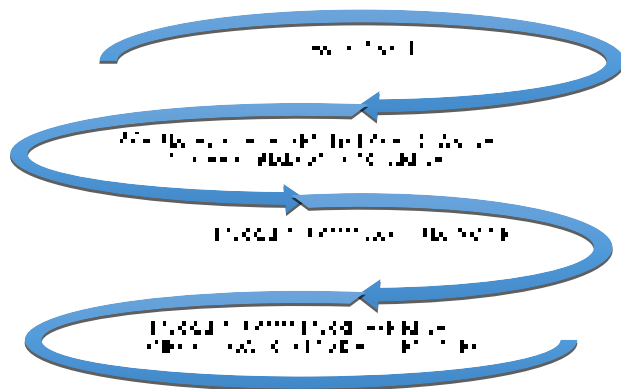
Joonis 2. Rannikuala integreeritud korralduskava seosed ja võimalikud rakendused ruumilises planeerimises.

ringusse, vms. Võimalike seadusemuudatustega antud korralduskava otseselt ei tegele, samas tõstatas avalike arutelude käigus kohalik turismimaks, mis aitaks edendada piirkonna puhkemajanduse infrastruktuuri.

1.3 LÄÄNE-VIRU TESTALA KORRALDUS- KAVA PROTSESS JA HUVIGRUPPIDE OSALEMINE

Korralduskava koostamise protsess sisaldas järgmisi etappe (joonis 3):

- testala täpsustamine,
- väärtuste ja kitsaskohtade analüüs (sh välitöö ja konsultatsioonid huvirühmadega),
- korralduskava koostamine (sh arutelud korralduskava piirkondliku juht-
rühmaga),
- avalikustamine,
- korralduskava täiendamine.



Joonis 3. Rannikuala integreeritud korralduskava koostamise etapid september 2016 – oktoober 2018.

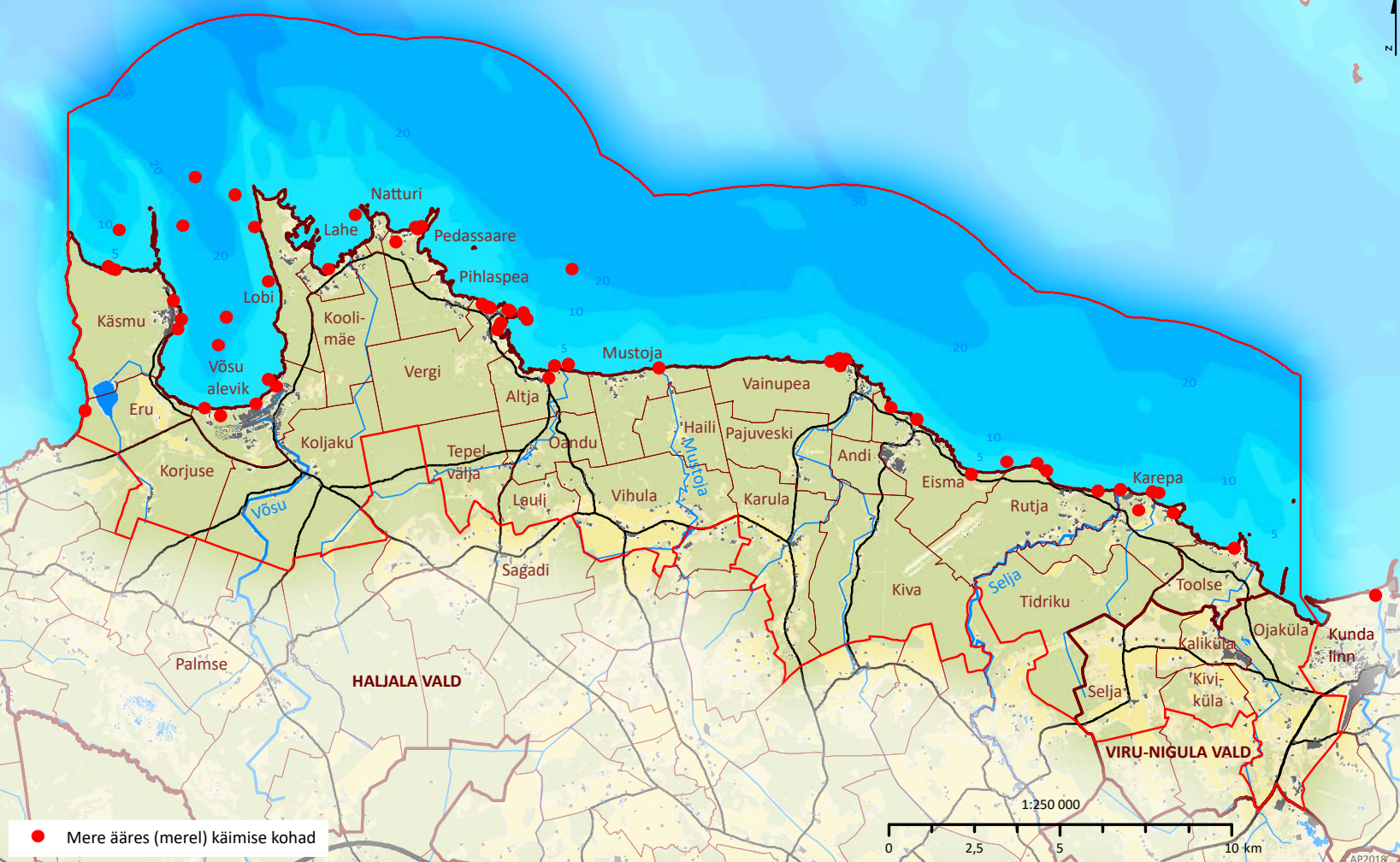
Korralduskava koostamisel (tabel 1) on lisaks välitöö kohtumistele ning vaatlustele konsulteeritud valdade esindajatega, valdkondlike spetsialistidega ja mitmete huvirühmadega (nt rannakalurid, sadamate haldajad).

Avalikustamise käigus said huvilised korralduskava internetis lugeda märtsist kuni maini 2018. Vaid mõni inimene andis otse tagasisidet, kuigi valla lehtedes ilmusid ka sisu tutvustavad artiklid. Avalikel silmast-silma kohtumistel 15 inimesega (aprillis 2018) sündisid mitmed uued teemakäsitlused ning võimalikud lahendused. Üle 130 (111 kohalikku või suvilaomanikku ning 14 külastajat) vastuse laekus elektroonsele osalus-GISi (*Public Participatory Geographic Information System*) küsitlusele aprillist augustini 2018, millele aitas kaasa ilmselt oluliselt tõhustatud teavituskampaania otse-postitusena, Facebookis, valla kodulehtedel ning kuulutuseltpudel. Ükski küsimus polnud kohustuslik, seega oli iga küsimust vastanud u 70 inimest, mis pika küsitluse lõpupoole kahanes 50 inimeseni.

Küsitluse koostamisel kasutati Turu Ülikooli arendusena tekkinud Maptionnaire tarkvara, mis lisaks tavapärastele lahtistele ja valikvastustega küsimustele ning meeldivusskaaladele laseb üles laadida kaardikihte (nt planeeritavad elamualad või kõrgendatud avaliku huviga riigimetsad) ja inimestel kaardile oma kohti märkida, lisades nende juurde selgitusi või proteste ja ettepanekuid (joonis 4). See

Tegevus	Aeg
Testala määramine	juuni 2017
Testala valiku esitamine avalikul seminaril Tallinnas ja külaskäik Lääne-Viru testalale	13.–14. juuni 2017
Piirkondliku juht- rühma moodustamine	juuni 2017
Intervjuu Vihula (hilisema Haljala) valla esindajatega	15. august 2017
Intervjuu sadamate omanike ja haldajatega	16.–18. august 2017
Projekti eesmärgi ja välitööde tulemuste tutvustus Lääne-Viru mereala visiooni seminaril Eismal	14. september 2017
Intervjuu Maaeluministeeriumi kalanduse osakonna esindajaga	18. september 2017
Intervjuu Riigimetsa Majandamise Keskuse esindajaga	25. september 2017
Intervjuu MTÜ Virumaa Kalurid esindajatega	28. september 2017
Intervjuu Viru-Nigula valla esindajaga	28. september 2017
Juht- rühma I koosolek	28. september 2017
Intervjuu MTÜ Virumaa Kalurid esindajatega	30. oktoober 2017
Artiklid valla lehtedes	oktoober 2017
Juht- rühma II koosolek	12. detsember 2017
Testala korrigeerimine	jaanuar 2018
Juht- rühma III koosolek	20. veebruar 2018
Artiklid valla lehtedes	märts 2018
Korralduskava avalikustamine	märts–august 2018
Avalik arutelu Karepal	17. aprill 2018
Avalik arutelu Võsul	30. aprill 2018
Elektroonilise küsitluse (osalus-GIS) läbiviimine	aprill–august 2018
Juht- rühma IV koosolek	12. september 2018
Artiklid valla lehtedes	november 2018

Tabel 1. Lääne-Viru testala korralduskava koostamise ajakava juuni 2017 – oktoober 2018.



2. OLEMASOLEV OLUKORD

Olemasoleva olukorra peatükis selgitame käsitletava rannikuala väärtusi ja väljakutseid hõlmates järgnevad teemad: loodusväärtused, asustuse ja kultuuripärandi kujunemine, piirkonnale iseloomulik merega ühendatud eluviis, rahvastiku tendentsid, liikuvuse suundumused, kogukondadega seotud ettevõtlusvormid.

2.1 VÄÄRTUSED

Lääne-Viru ranniku üldised väärtused on teada: loodus (meri ja mets) ning rannakülade ajalugu, mille võtab kokku Lahe-maa rahvuspark. Kohalikele meeldib ka see, et piirkond pole ülemäära tihedasti asustatud, leiab vaikust ning rahu ja privaatseid supluskohti ning kogukond on kokkuhoidev.

2.1.1 LOODUSVÄÄRTUSED

Looduse – meie ühise ressursi kasutamine – on ajapikku negatiivsemaid külgi välja näitama hakanud ning seda just eriti mere osas. Soome laht on madal, kuid väga vahelduva põhjarelieefiga: isegi lahe

võimaldab keerulised joonised-kaardikihid lahti võtta ning vajadusel vastavasse mõõtkavasse suurendada, et asjakohaseid kommentaare jagada, kuigi see võib muutuda regionaalsel käsitlusel ka liiga detailseks. Laekunud informatsioon analüüsiti ning võeti arvesse korralduskava täiendamisel.

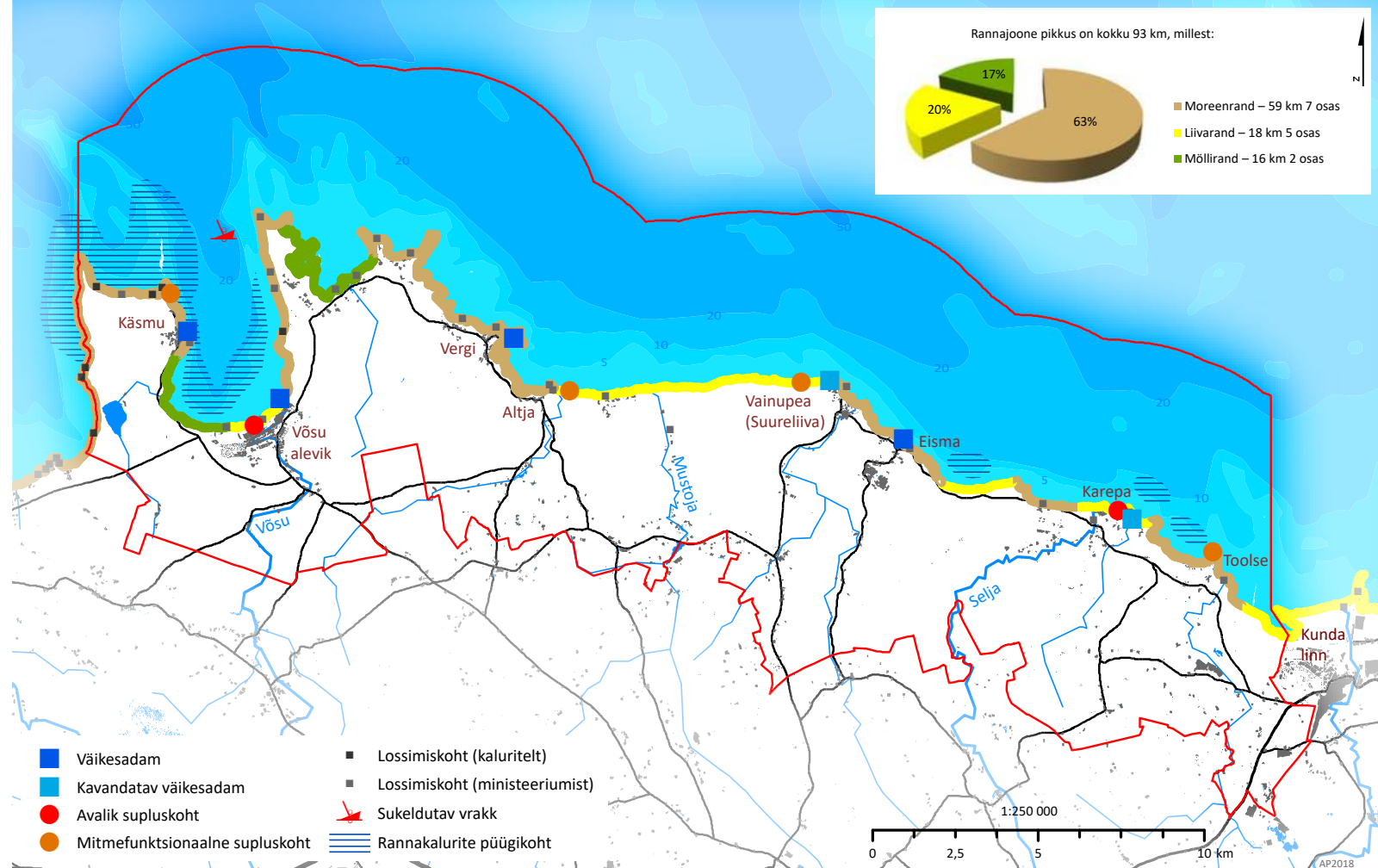
Korralduskava koostamise juures oli oluline roll piirkondliku juhtrühma liikmetel, kes andsid tagasisidet korralduskava teemade, struktuuri ja väljapakutud tegevuste osas. Juhtrühmas arutati ka tegevusfunktsioonide seoseid rannikualal ja korralduskava võimalikke rakendusi ruumilise planeerimise valdkonnas.

Joonis 4. Osalus-GISi küsitluse näide: vastused küsimusele “Kus Te mere ääres (merel) käite?” kaardistati 69 punkti, millele lisati juurde, miks seda kohta eelistatakse ja mis tegevusi seal tehakse. Enamasti külastatakse kodulähedast randa, mida on ka võib-olla korraldatud, tegevustest on olulised ujumine, jalutamine, päikseloojangu nautimine (aluskaart: Maa-amet, 2018; Veeteede amet, 2017).

keskosas võib vee sügavus ulatuda mõne meetrini, samas küündib sügavus mitmel pool üle 100 m. Soome lahe veed on Läänemere ühed magedamad, piki lõunaranikut on täheldatav hoovuste süsteem läänest itta.²

Testala rannikumeri jaguneb Eru–Käsmu ja Narva–Kunda lahe veekogumi vahel³, nende ökoloogilist seisundit on hinnatud “kesiseks”. Suveperioodil on fütoplanktoni indikaatorite (klorofüll ja biomass) väärtused Soome lahe veekogumites suurenenud, mis näitab keskkonnaseisundi halvenemist, kuigi üldläämmastiku kontsentratsioon on viimastel aastatel olnud pigem kerges langustrendis. Põhjataimestiku ja -loomastiku näitajad on vastavalt “hea” piiril ning alati olnud vähemalt “hea”. Mõnevõrra avatuma Narva–Kunda veekogumi pikaajalised andmerekad näitavad, et seisund on olnud stabiilne või mõnevõrra paranev.

Eesti ilmselt suurimal uute võõrliikide invasiooni riskialal – sadamate piirkonnas Soome lahes – uusi võõrliike 2016. aastal ei leitud. Kõige ekspansiivsemad võõrliigid on ümarmudil (*Neogobius melanostomus*) ja rändkrabi (*Rhithropanopeus harrisi*). Ümarmudil on tunginud juba ka magevette.⁴



Eestis on merepõhi väikese kallakusega ja rannik tervikuna laugrannik, mille piires eristatakse järsakranda (seda iseloomustab murrutusjärsaku ja murrutuslava olemasolu) ning lausranda (seda iseloomustab setete kuhjumine). Eesti mererannik on mitmekesine ja siin esinevad rannatüübid vahelduvad sageli lühikese maa ta-

gant. Rannatüüpide rohkus ning kiire vaheldumine on tingitud ala geoloogilisest ehitusest ja arenguloost.⁵ Testala lääneosas on Soome lahe rannajoon tugevasti liigestatud, rannikul esineb rohkelt madalikke ning rannad on üldiselt kivised.

Joonis 5. Rannatüübid, supluskohad ja sadamad testalal (andmed: Maa-amet, 2018; Vee- teede amet, 2017; Tallinna Ülikooli Ökoloogia keskus, 2017; Maaeluministeerium, 2017; Muinsuskaitseamet, 2017).

Testalal on esindatud nii moreen-, liiva- kui möllirannad (joonis 5). Viimasel

2 Eesti geoloogiline baaskaart, 2005.

3 Rannikumere seire teemakaardid, http://www.keskkonnainfo.ee/failid/seire/Teemakaardid/lk_186.

4 Rannikumere seire koondhinnang, 2016, http://seire.keskkonnainfo.ee/index.php?option=com_content&view=article&id=3741%3Arannikumere-seire-2016-a.

5 Keskkonnaagentuur, <http://www.keskkonnaagentuur.ee/et/e-teenused/eesti-riikliku-bioloogilise-mitmekesisuse-teabevorgustiku-koduleht/okosusteenne-4>.



aastakümnel on rõhuasetus rannikute kasutuses märgatavalt nihkunud puhkemajanduse ja looduskaitse poole. Kaitset vajavad eelkõige siinsed mitmekesiste elupaikadega märgalad ja tallamisõrnad luitemaastikud.

Laialt levinud lauget moreenranda iseloomustab rändrahnude rohkus (joonis 6). Omapärase veerežiimi ja suure soolasisaldusega rannamuldadel kujunevad soolalembese taimestikuga vaheldusrikkad rannaniidud. Siin tunnevad end koduselt eelkõige soolalembesed taimed, nagu rand soodahein, harilik soolarohi jt. Väikesadamad on testalal rajatud reeglina moreenrandadele. Mölliranna paguveealal kasvab roostik, mida ajalooliselt on

Joonis 6. Pihlaspea moreenrand (foto: Maila Kuusik, 2017).

vähem olnud: rannaniitude roostumine on üks kohalike muresid. Lahendusena nähakse karjatamist ning roolõikust, kuid need ettevõtmised ei pruugi alati kasumlikuks osutuda.

Tüüpilises kuhjerannas – liivarannal (joonis 7) – lisandub pidevalt uut settematerjali, mis ühtsoodu ümber paigutub. Mulda neil randadel polegi. Enamasti eristuvad merevee mõjutuse astmest ja kasvukohast tingituna paralleelsed taimkattevööndid, mis teevad mikroreljeefi iseärasused hästi nähtavaks. Puhkaja hindab kõige enam viljatuid liivaalasid,

Joonis 7. Karepa liivarand (foto: Tarmo Pikner, 2017).

kus asuvad parimad supelrannad. Selliste piirkondade kasutatavust suurendab rannaga piirnev litemännik, kus leiab mõnusat tuulevarju, saab jalutada või metsaande korjata. Puhkemajandus on laienenud rannikumerele: seal tiirutavad nii jetid kui seilavad jahid.⁶

Rannikumere ja randade kaitseks on ühteist ka tehtud: 2012. aastal oli kaitse all 28% Eesti veealast ja 17% maismaast⁷ ning peale seda on juurde loodud mitmeid kaitsealasid (sh rannaelupaikadele) (tabel 2). Lääne-Viru maakonnaplaneeringuga on määratud maakonna roheline võrgustik (ka

rohevõrgustik), mis on eri tüüpi ökosüsteemide ja maastike säilimist tagav ning asustuse ja majandustegevuse mõjusid tasakaalustav looduslikest ja poollooduslikest kooslustest koosnev süsteem⁸. Rohevõrgustik koosneb tuumikaladest (üleriigilise planeeringu Eesti 2030+ kohaselt kuulub Lahemaa rahvuspark tervikuna riigi tasandi tuumala kategooriasse aidates tagada kogu süsteemi toimivuse⁹) ja neid ühendavatest rohekoridoridest (nt Selja jõe maastikukaitseala). Pindalaliselt on maakonna rohevõrgust 23% kaetud kaitstavate loomaliikide leiukohtadega ja väljapool rohevõrgustikku on vaid 3% kaitstavate loomaliikide elupaiku.¹⁰

6 Ratas, U.; Puurmann, E.; Ravis, R. (2002). Maastikud maa ja mere piiril. *Eesti Loodus*, 5.

7 Terasmaa, J.; Pajula, R. (2015). Ökosüsteemiteenused ja tasakaalu hoidmiseks vajalikud looduslikud alad. *Eesti Inimarengu Aruanne*.

8 Vihula valla üldplaneering.

9 Üleriigiline planeering Eesti 2030+.

10 Rohevõrgustiku analüüs ja planeerimisjuhendi koostamine (vahearuanne 04.12.2017).

Keskkonnaagentuur, https://www.keskkonnaagentuur.ee/sites/default/files/rohevõrgustiku-toimivuse-analüüs_vahearuanne.pdf.

	km ²	%
Kogu testalal		
Looduskaitse	213	47
Riigikaitse (koos piiranguvöönditega)	107	23
Testala maismaa osas		
Looduskaitse	132	59
Riigikaitse (koos piiranguvöönditega)	32	14

Tabel 2. Loodus- ja riigikaitse maade osakaal testalal.

Metsad moodustavad ligikaudu ¾ Lahemaa maismaapindalast, millest omakorda u 60% jääb Eesti põhjarannikule tüüpiliste männikute alla. Rahvuspargil on oluline roll selles, et Põhja-Eesti rannikul säiliks piirkond, kus metsaalad on valdavalt majandamata, lookadastikud ja teised pärandkooslused hooldatud ning kus pööratakse tähelepanu kultuuriväärtuste hoidmisele ja taastamisele.¹¹

Looduskaitsealade osas on erihuvigruppide hinnangud vastandlikud – ühelt poolt leetakse, et kaitsealad pärsivad piirkonna arengut peamiselt ettevõtluse ning ehitustegevuse osas, teisalt nähakse neis võimalust turismi arendada, kuigi suvel on külastajate arv kordades suurem kui

teistel aastaaegadel. Selja jõe maastikukaitseala peamine külastuskoormus langeb mereäärsele alale.¹² Nt Toolse looduskaitseala maismaa osa näevad kohalikud omavalitsused oma arengudokumentides ka puhkealana ning väärtustavad selle turismipotentsiaali: vaateplatvormi ning tervise- ja matkaradade rajamist.¹³ Enam peaks tegelema kogukondliku initsiatiivi kaasamisega maastike ja keskkonna hooldustöösse ning kaaluda võimalusi turismimajanduse ettevõtete panuse suurendamiseks randade ja muu puhkemajandusega seotud infrastruktuuri korramisesse.

Loodusväärtuste tundmaõppimiseks on erinevad institutsioonid rajanud mitmeid radu. Lahemaa rahvuspargis paigevad õpperajad testalal on Käsma (4,2 km) ning Altja loodus- ja kultuuriloolised õpperajad (3 km), Võsu koduloorada, Koprarada (1 km), Oandu loodusemetsarada (4,7 km), Oandu pärandkultuurirada (3,4 km) ja Oandu taimetarga rada (1 km). Lisaks õpperadadele on rajatud matkaradu. RMK matkatee Oandu–Aegviidu–Ikla/Oandu–Kalmeoja (40 km), mis koosneb kolmest matkarajast: Oandu–Võsu (9,5 km), Võsu–Nõmmeveski (16 km) ja Nõmmeveski–Liiapeksi matkarada (16 km). Käsma rajad: Käsma matkarada (15 km), Käsma jalgrattarada (11,6 km) ja Ojakivi

rada (5 km). Kõige külastatavamad on Käsma matkarajad (Vana-Jüri ots, Käsma loodus- ja kultuurilooline rada ning Käsma matkarada), mida külastatakse loendusperioodil keskmiselt 60 200 korda aastas. Altja loodus- ja kultuuriloolisel rajal alustati külastajate loendamise 2015. aasta juulis. Perioodil juuli–november 2015 külastati Altja loodus- ja kultuuriloolist rada 10 500 korda.¹⁴

2.1.2. ASUSTUSE KUJUNEMINE

Keskmise kiviaja ainelise pärandi sarnasuse järgi käsitletakse Eesti mesoliitiku (9600–5000 a eKr) ühtse arheoloogilise kultuurina, mida tuntud leiukoha järgi Kunda lähedal on hakatud nimetama Kunda kultuuriks. Seal on ka keskneoliitiline asulakoht, mis tähistas maaviljeluse algust – õhukesed mullad olid siis hinnas.

Enamikke Haljala valla territooriumile jäävaid rannakülasid on ajaloolistes ürikutes mainitud juba 15. sajandil. Samasse perioodi jääb ka Toolse linnuse rajamine, mille ehitusajaks loetakse 1471. aastat. Sageli oli tegemist väikeste küladega, kus enamik rannaküladel elanikest tegeles

peamiselt kalapüügiga. Peamine elatis tuli räimepüügist. Kehvadel aastatel käidi ka Soome rannas. Vergi sadam oli suur talukaubanduse keskus ning 17. sajandil kujunes sellest Viru ranna tähtsamaid sadamaid. Laevaehitus arenes tasapisi, eriti Käsma ja Vergis, kuid laevaehituskohad olid ka Altjal, Lobil, Pedassaarel ja Pihlaspeal. Kaluriküladena on 18. sajandil nimetatud Pedassaare, Lobi, Vergi jt. Virumaa kaluriküladest on Natturi (Natur) ja Pedassaare (Pettesar) alati kuulunud Sagadi mõisale. 19. sajandi lõpuks oli Käsma kujunenud Viru ranna tähtsaim meresõiduküla, kus ehitati kaugsõidupurjekaid, oli talvesadam, tegutses merekool jne.

Küladel arengus toimus murrang 19. sajandil, kui piirkonda hakati väärtustama suvituskohana. Kuigi suuremateks keskusteks kujunesid Võsu ja Käsma, arenesid suvituspiirkondadena ka seni traditsiooniliste kaluriküladena toimunud väiksemad külad nagu Eisma, Andi, Karepa, Rutja ja Vainupea. Eismale tuldi enamasti Rakverest ning suvitajaskonna moodustasid mõne erandiga eestlased, kes suvitasid taludes (n-ö kodumajutus), erinevalt Vainupeast, kus suvitajateks olid (balti)sakslased, kes ehitasid sinna isiklike suvilaid.¹⁵

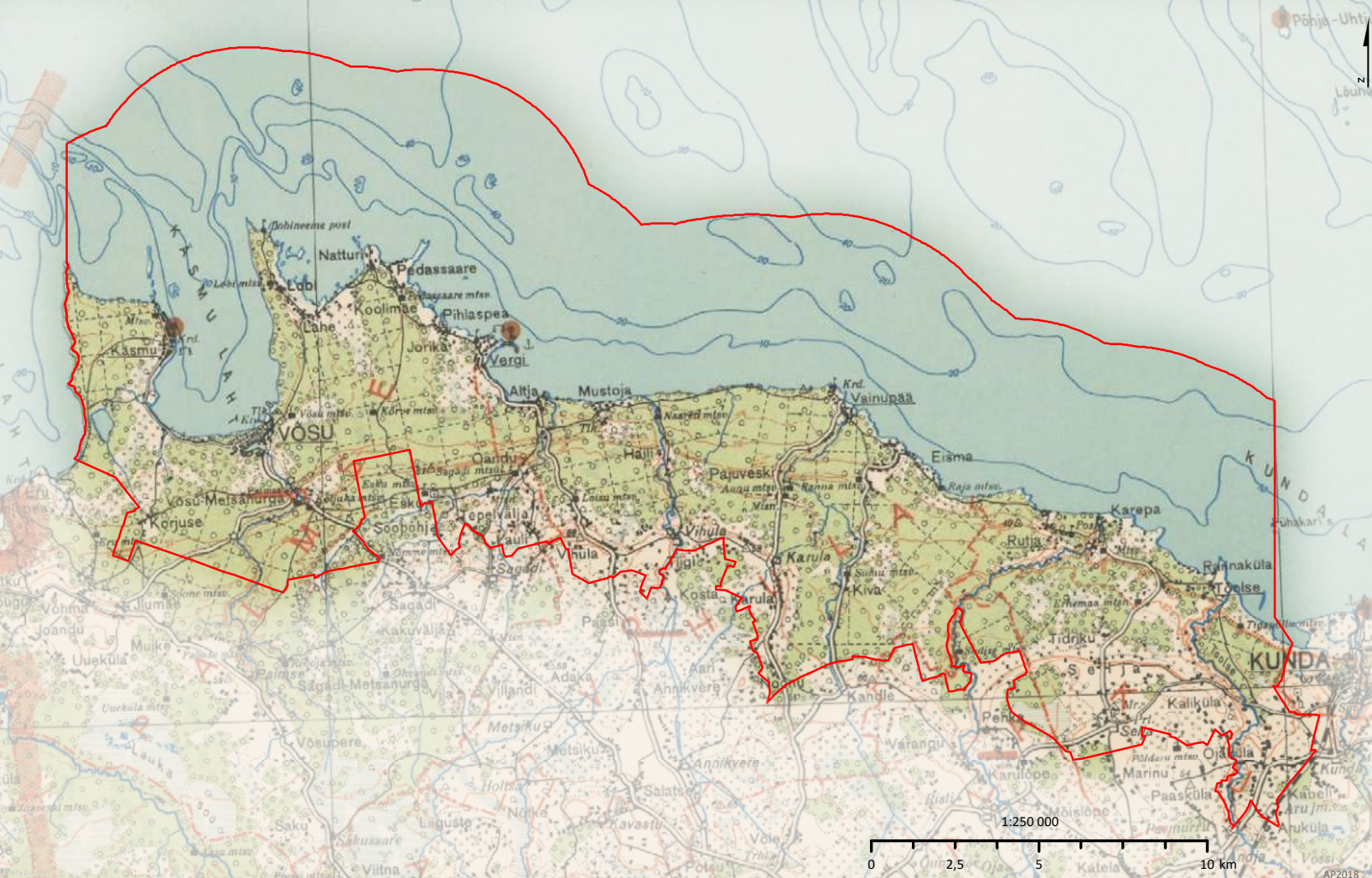
11 Lahemaa rahvuspargi kaitsekorralduskava 2016–2025.

12 Selja jõe maastikukaitseala kaitsekorralduskava 2017–2026.

13 Kunda linna ja Vihula ning Viru-Nigula valdade üldplaneeringud, Kunda linna arengukava 2003–2017 ja Vihula valla arengukava.

14 Lahemaa rahvuspargi kaitsekorralduskava 2016–2025.

15 Karine, K. Miljövärtuslike Virumaa rannaküladel Eisma ja Andi väärtuste määramine ja kaitse. https://evm.ee/uploads/files/EVM%20toimetised/Toimetised2/EVM_toim-2-art6-Karine.pdf.



Need 19. sajandi arengud mõjutasid oluliselt ka külade asustusstruktuuri ja arhitektuuri. Asustuse sõlmkohtadena on Käsmu, Võsu ja Vergi näol tegemist tihedate ja kompaksete küladega (joonis 8), mida iseloomustavad eri perioodide arhitektuursed kihistused (joonis 9). Vainupea, Eisma, Toolse ja Karepa külates

on pigem hajus asustusstruktuur. Altja kujunes hajaküllast ajapikku ridakülaks.

Joonis 8. Eesti topograafiline ülevaatekaart 1:200 000 (aastatest 1935–1938) (andmed: Maa-amet, 2018).

Nõukogude perioodil oli ala samuti oluline suvituspiirkond. Võsu on nõukogude perioodi suvilaarhitektuuri üks parimatest näidetest, hästisäilinud hoonete komplek-

sid asuvad aleviku lääneosas: puhkekodus suvitasid inimesed kõikjal Nõukogude Liidust, seal paiknesid nii asutuste suvilad kui arenes ka suvilate ehitus. Karepal paiknes pioneerilaager. Nõukogude aja lõpul lisandusid neo-etnograafilised tüüpprojektide järgi ehitatud rahvusromantilised suvilad, mis ühtepidi mõjuvad kitsilikult, kuid teisalt esindavad olulist ajalooperioodi¹⁶.

Kolhoosidesse koondunud rannakalandus oli domineeriv eriti Vergis, kuhu rajati 1970. aastatel kalatsehh, kuid ka Eismal. Kolhoosiaja mõjutused on kujundanud piirkonna asustusstruktuuri ning arhitektuuri, nt Kirovi Kalurikolhoos oli üks jõukamaid ning seetõttu on Vergile ehitatud mitmeid selle ajastu elamuid.

Alates 20. sajandi teisest poolest on Lahemaa rannakülaadesse tekkinud suvemaju. Linnastumislaines on mitmed talumajapidamised muutunud suvekodudeks. Ligi 2/3 Lahemaa maaomanikest ei ela Lahemaal aastaringelt. Nii mõneski Lahemaa rannakülas on talvel vaid paar suitsu. 21. sajandil on suurenenud trend siin aastaringelt elada¹⁷. Viimastel aastakümnetel ei ole piki rannikut paiknevates rannakülaades nagu Vainupea, Eisma, Rutja, Karepa ja Toolse olnud suuri kinnisvaraarendusi. Külad on korrastatud, kuid probleemiks on vähene püsielanikkonna osakaal.

¹⁶ Printsmann, A., Kõivupuu, M., Palang, H. (2011). The dual character of landscape in the Lahemaa National Park, Estonia. In: Roca, Z.; Claval, P.; Agnew, J. (eds.). *Landscapes, Identities and Development* (51–66). Farnham: Ashgate Publishing.

¹⁷ Lahemaa rahvusparki kaitsekorralduskava 2016–2025.



Joonis 9. Võsu aleviku suvila, mis pärineb 20. sajandi algusaastatest (foto: Maila Kuusik, 2017).

2.1.3 KULTUURIPÄ-RAND

Testalal on säilinud suures osas traditsiooniline asustumusmuster koos rannaküladega. Samas on majanduskeskkond muutunud ja traditsiooniline kalandus ning põllumajandus ei ole sageli konkurentsivõimelised, ka mitte toetuste kaasabil. Väärtuslik ajalooline maakasutusmuster on kadumas, kuna piirkonnas ei tegeleta enam sedavõrd põllumajandusega – haritav maa ja rohumaad on võsastunud või krunditud elamualadeks.

Kohalike kogukondade jaoks olulised ajaloolis-kultuurilised paigad ja objektid külates on näiteks ajaloolised lautri- ja sadamakohad, laevaehitusplatsid, võrgukuuride ja paadimajade asukohad, tuletornid ja pritsikuurid, külavainud, kiigeplatsid, pärimuspaigad, kooli- ja seltsimajad, kõrtsikohad, veskid, söepõletuskohad, lubjaahjud, telliselöövid- ja tehased, kalmistud, kabelid, pargid, alleed, hästisäilinud ajalooline teedevõrk, 19. sajandist pärinevad mõisate verstakivid jne.¹⁸

Lääne-Viru maakonnaplaneeringuga on kogu testala merelähedane rannikuvöönd määratud I klassi väärtuslikuks maastikuks (joonis 10). Maakonnaplaneeringu kohaselt on väärtuslik maastik ala, millel on ümbritsevast suurem kultuurilis-ajalooline, esteetiline, looduslik, identiteedi- või puhkeväärtus. Pärandkultuuri ob-



Joonis 11. Käsma sadam. Ülal, mändide vahel paistab Käsma muinsuskaitsealune tuletorn (foto: Tarmo Pikner, 2017).

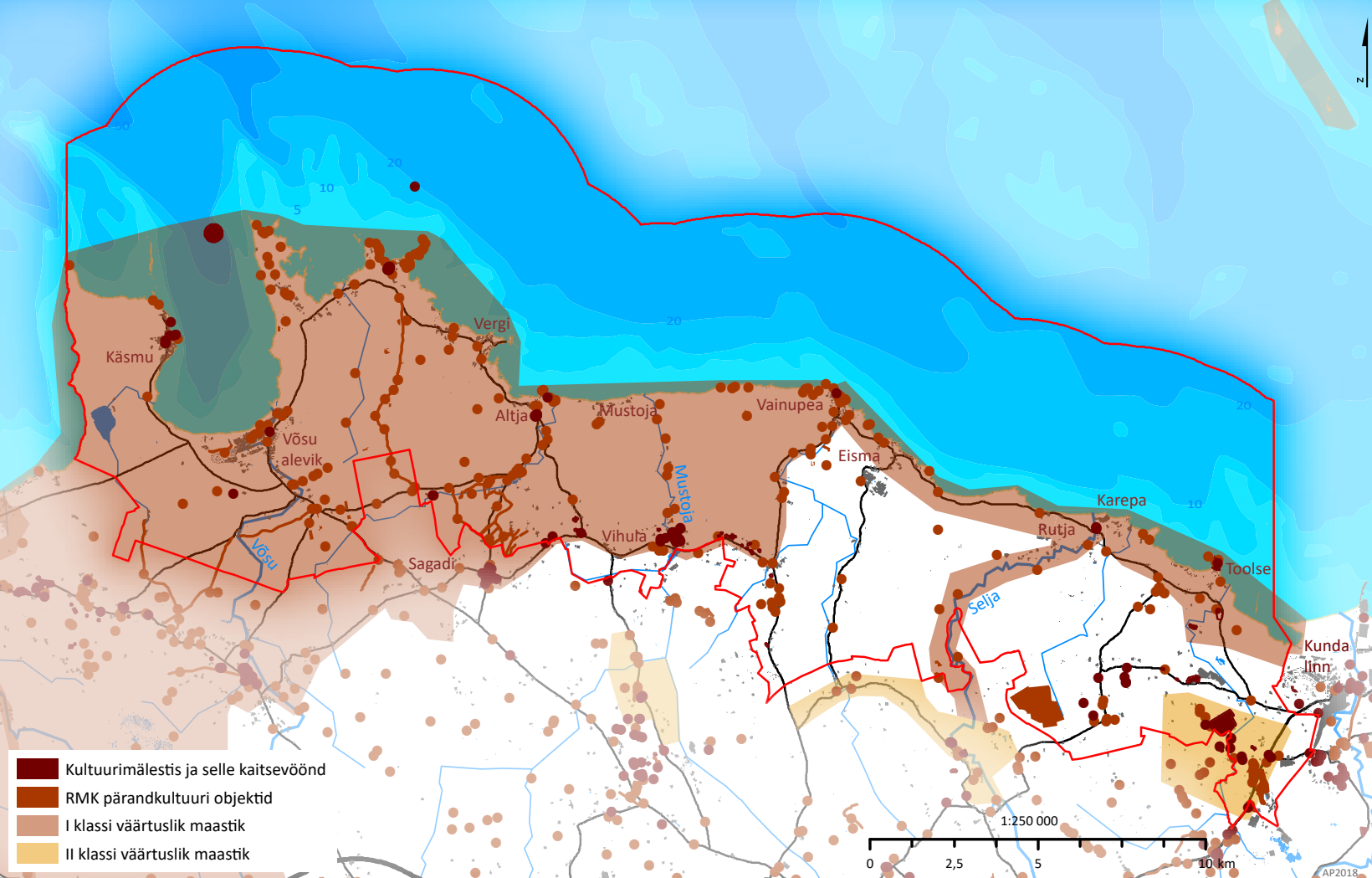
jektide ja väärtuslike maastike tihedus vaadeldaval testalal iseloomustab muuhulgas rannikuala kultuurilis-ökoloogiliste võrgustike olulisust.

Vihula valla üldplaneeringuga (nüüdseks Haljala valda kuuluva osaga) on määratud miljööväärtuslikeks aladeks piirkonnad Käsma, Vergi, Altja, Mustoja, Lahe, Lobi, Vainupea ja Eisma külates (lisa 2).

Registri nr	Objekt	Mälestise liik
5796	Pihlaspea kalmistu	ajaloomälestis
5798	Vainupea kalmistu	ajaloomälestis
5812	Käsma kalmistu	ajaloomälestis
16072	Käsma Dellingshauseni matusekabel	arhitektuurimälestis
16069	Käsma kabel	arhitektuurimälestis
5813	Käsma merekooli hoone	ajaloo- ja arhitektuurimälestis
16067	Käsma tuletorn	arhitektuurimälestis
16068	Käsma piirivalvekordoni hoone	arhitektuurimälestis
15878-15886	Uustalu talukompleks Altjas	arhitektuurimälestised
15951	Toolse linnuse varemed	arhitektuurimälestis

Tabel 3. Merelise eluviisi ja randlusega seotud kultuurimälestised.

¹⁸ Lahemaa rahvusparki kaitsekorralduskava 2016–2025.



Joonis 10. Väärtuslikud maastikud ja kultuurimälestised testalal (andmed: Maa-amet, 2018; Veeteede amet, 2017; Muinsuskaitseamet, 2017; RMK, 2017; maakonna ja valdade üldplaneeringud).

Vihula vallas on 20. sajandi arhitektuuri-väärtusteks määratud Võsul rannaklubi Mere 6a, puhkekodud Metsa 3 ja Laane 13, Kalda 12 suvila. Aastal 2012 hinnati maakoolimajade 1920–1940 inventuuri

raames väärtuslikuks muuhulgas ka Võsu ja Vihula koolimajad.

Testalal paikneb kokku 99 kultuurimälestist sh kaks laevavrakki ("Formalhaut" ja nn Natturi vrakk) (tabel 3). Enamik arheoloogiamälestisi paiknevad pigem valla nn sisemaal ehk väljaspool testala.

Käsma tuletorn (joonis 11) ehitati 1889.–1892. aastal Käsma Merekooli eestseisuse initsiatiivil Käsma ankrukoha sissesõidu tähistamiseks (1990. aastal nihutati tuletorn kaldast veidi eemale, kuna meri uuristas kallast). Käsma piirivalvekordoni hoone on ehitatud 19. sajandi II poolel. Hoones asusid nii ametiruumid kui ka randröövlite eluruumid. 1919–1931 töötas kordonihoides Käsma merekool ühe

ettevalmistus- ja kahe klassiga, koolitades lähi- ja kaugsõidu tüürimehi.

Randades on sajandite jooksul olnud palju erinevate riigikordade piirivalvureid ja tekkinud rohkelt sõjaväelisi objekte. Kuni nõukogude okupatsioonini tähendas see aga eelkõige rannaröövide ohjamist, salakaupade kontrolli ja jooksikute kinnipüüdmist. 19. sajandi keskel olid randröövlite kordonid Käsma, Lobi ja Vergi külates. 19. sajandi lõpul lisandus Võsu tollipunkt ja Eru kordon. Näiteks Käsma piirivalvekordoni alal on hulk mitmeid militaarobjekte nagu vaatetorn, tsiviilkaitse varjendid ja rivistusväljak. Piirivalve ja sõjaväelisi objekte saaks turismiarenduses ära kasutada – selleks on huvi alged olemas nii kohalikel kui ka külastajatel.

2.1.4 MERELE AVATUD ELUVIIS

Muinasajast on Eesti põhjaranniku sadamakohad pidepunktideks lääne ja ida vahelisel mereteel. Esimesed arheoloogilised andmed meresõidust pärinevad pronksiajast. Merendus öitses 13. sajandini, alates 14. sajandist olid kaubandustehingud mitesakslastega keelu all. Randades jätkasid nii kohalikud elanikud kui ka kaugemad külakogukonnad kalapüüki vaid hooaegadel oma tarbeks. Mõisnikud võtsid enda voli alla ka kalapüügiveed. Püügiõiguse saamiseks tuli maksta mõis-

nikule kümnist. Kaugsoidust eemale tõrjutud eestlased käisid tihedalt läbi Soome randlastega. Merereisid Soome algasid kodulautrist. Kala püüti nii Eesti vetes kui käidi rändpüügil – Lobi ja Lahe küla kalurid kalastasid pidevalt Soome saarestikes. Ajaloolised sündmused, kontaktid naaber kultuuridega ja arenev kauplemine on Lahemaa rannaelanike elu määranud aastasadu. Halu- ja kivilaevadega ligisoidust alustades jõuti purjelaevade ehitamiseni, mis ületasid ookeane. Jõukust kogudes osteti aurulaevad. Meresõit mõjutas oluliselt rahva elujärge, haridust ja maailmanägemist. Siinsele piirkonnale ainuomane on kalakabelite traditsioon, kalapüügiga seotud kombestik, uskumused ja ended. Aastal 1645 Rootsi valduse alla läinud Eestist kujunes Rootsi viljaait, sealtkaudu rändas Eesti vili veeteid pidi kaugemalegi. Rootsi valitsus soosis väikseid sadamaid, aadlil lubati nende kaudu oma tooteid nii sisse kui ka välja vedada.

Põhjasõda ajal 1710 läks kogu Eesti Vene tsaaririigi koosseisu. Kaubandusega tegelemise luba anti mõisnikele 1802 ja talupoegadele 1812. Rannakülade laevandust soosiv riiklik poliitika kehtestati 1820. Krimmi sõda (1853–1856) tähendas kohalikele randlastele keelatud salasoolaveost suurt tulu. Puuveo ja soola salakaubandusega pandi alus rannalaevanduse arengule siinsetes rannakülades. Aastal 1863 sai

Vainupea väikene sadam koos lautrikohutade ja võrgukuuridega Vene tsaarivalitsuse poolt loa kauplemiseks Soome-Vene kaubandust reguleeriva määrusega. Vainupea kaluritel olid oma peatuspaigad ka Vaindloo ja Uhtju saartel.

Rannalaevad, enamasti ühe- või kahe- mastilised lahtise tekiga purjekad ehitati kohapeal. Vähesel määral osteti laevu Soomest. Esimesi suuremaid rannasõidulaevu hakati ostma pärast 1860. aastaid. Esimene suurem purjekas “Olga” ehitati Võsu rannas 1867. Vergi lahe piirkonnas on 1888–1941 ehitatud 17 suuremat purjelaeva, sealhulgas Pedassaare külas kaheksa. Laevu ehitati Käsmu külas neljal laevaehitusplatsil. Aastal 1891 ehitati kolmemastiline kuunar “Salme”, mis oli Käsmu ja kogu Viru ranna esimene kaugsõidupurjekas. 20. sajandi alguseks oli Käsmus ligi 50 alust ja ühel laeval võis olla mitukümmend omanikku. Käsmu merenduse fenomeni juures on kõnekas merekooli asutamine ja, et küla sajast perest on võrsunud üle 130 kapteni, ja lisaks lugematu hulk muid meremehi.¹⁹

Ajaloolised laevaehituskohad on rannikul asunud järgnevates kohtades: Altja neemel (vt R. Uutmaa maalid), Eru Linnamäe juures, Käsmu külas (ehitati ka 2010. aastal viikingilaev), Natturi ja Pedassaare vahelisel rannal, Lobil (Varvi, Sadamarand,



Nuudi alune), Pedassaare külas, Pihlaspea külas, suurem laevaehituskeskus Vergi külas.²⁰ Puupaatide tegemise traditsioon on Nõukogude okupatsiooni ajal katkestatud ning selle taaselavdamine on üks piirkonna võimalustest.

Rannakalastus oli elatusalana oluline veel 20. sajandi alguses (joonis 12). Kalanduse osatähtsus vähenes 1930. aastate lõpuks. Riik ei pööranud selle arendamisele erilist tähelepanu, kuna majanduspoliitikaga loodi soodsamad tingimused põllumajanduse arenguks. Majanduslikult kosunud randlased ostsid maad ja kalapüük jäi kõrvalalaks. Nõukogude ajal koondus kalapüük kolhoosidesse ja kindlatesse sadamatesse.²¹

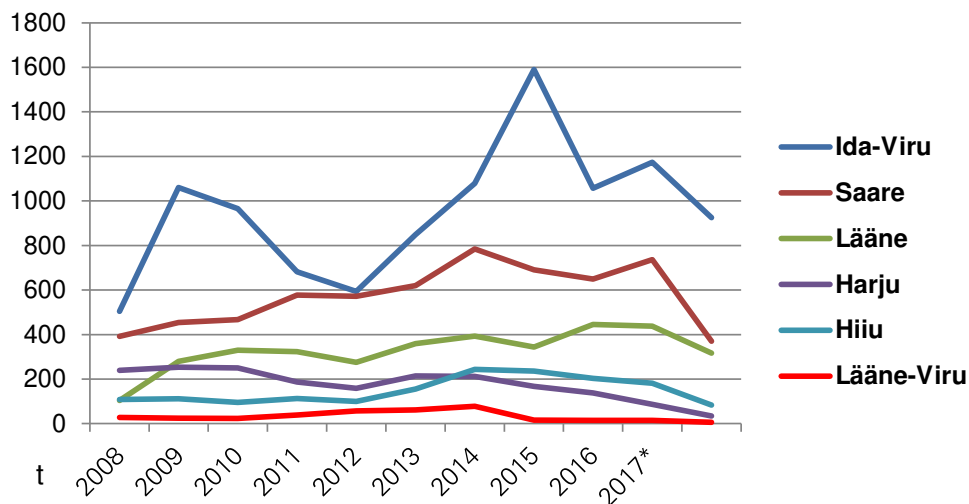
Joonis 12. Eisma kalaranna võrgumajad 20. sajandi alguses (foto: perekond Karine erakogu).

Tänapäeval on rannakalanduse korraldamiseks ja Euroopa kalandusfondi toetuste jagamiseks Eesti rannikualad jagatud kaheksaks kalanduspiirkonnaks ning moodustatud kalanduse tegevusgrupid. Testala rannakalandus jääb Virumaa kalanduspiirkonda. Vanade kalurikolhooside (nt Viru rand, Kirov) tegevuse lõpetamise järel jäid erastatud hooned tühjaks (nt Vergis suleti suur kalatöötlemise kompleks) ning kala organiseeritud kokkuost kadus. Samas kalamehed püüdsid võrguga merest kala edasi ja müüsid saaki käest-kätte, kuigi see eluviis on väljasu-remise äärel.

19 Vaik, A. Käsmu fenomen. Käsmu Meremuuseum, <http://www.kasmu.ee/et/content/k%C3%A4smu-fenomen>.

20 Lahemaa rahvusparki kaitsekorralduskava 2016–2025.

21 Lahemaa rahvusparki kaitsekorralduskava 2016–2025.



Kala realiseerimise probleem polnud väga suur 1990.–2000. aastatel, sest kastmõruga räimepüük suurtes kogustes jääb kalanduspiirkonna Ida-Viru poolele. Vanad kalurid käisid harjumusest merel edasi, aga noori kalamehi eriti peale ei tulnud. Viimase kümne aasta jooksul on Kalurite Liit läbiviinud mitmeid koolitusi, et rannakalurid saaksid nõuetele vastavad kutsed. Samuti on korraldatud noortele kalalaagreid. Toimuvad ka üritused sadamates nt Vergi kalurite päevad, Eisma sadamas merepäevad jne.

Võrreldes teiste kalastuspiirkondadega Eestis, on Lääne-Viru kutseliste rannakalurite kogupüük tagasihoidlik ning viimasel aastatel on püüginud veelgi vähenenud (joonis 13).

Joonis 13. Kutseliste rannakalurite kogupüük Eesti maakondades tonnides 2008–2017 v.a Pärnu maakond (kogused küündivad 7000 kuni ligi 12 000 tonnini). Aastal 2017 muutusid haldusreformi käigus maakondade piirid (andmed: Maaeluministeerium, 2018).

Rannakalurid kasutavad lisaks väikesadamatele merele minekuks lautreid ehk valgamaid. Enamasti on need ajalooliselt väljakujunenud ja looduslikult sobivates paikades olevad ühenduslülid ranna ja merelise liikuvuse vahel. Paljud mere ääres elavad kalamehed käivad merel oma kinnistu all olevalt lautrilt, sest nii on kõige mugavam ja ajasäästlikum. Sõltuvalt aastajast ja tuulest, võib rannakalur valida erinevate lautrite (või väikesadamate) vahel (nt Võsu sadam või lauter Lepispeal).



Joonis 14. Eisma sadama majutuskohad (foto: Anu Printsman, 2017).

Väikesadamatele (Eisma, Võsu, Käsmu, Karepa) on LEADER meede ja EL Kalandusfond uue võimaluse andnud ning need arenevad üsnagi tormiliselt (joonis 14).

2.2 RANNIKUALA KITSASKOHAD JA VÕIMALUSED

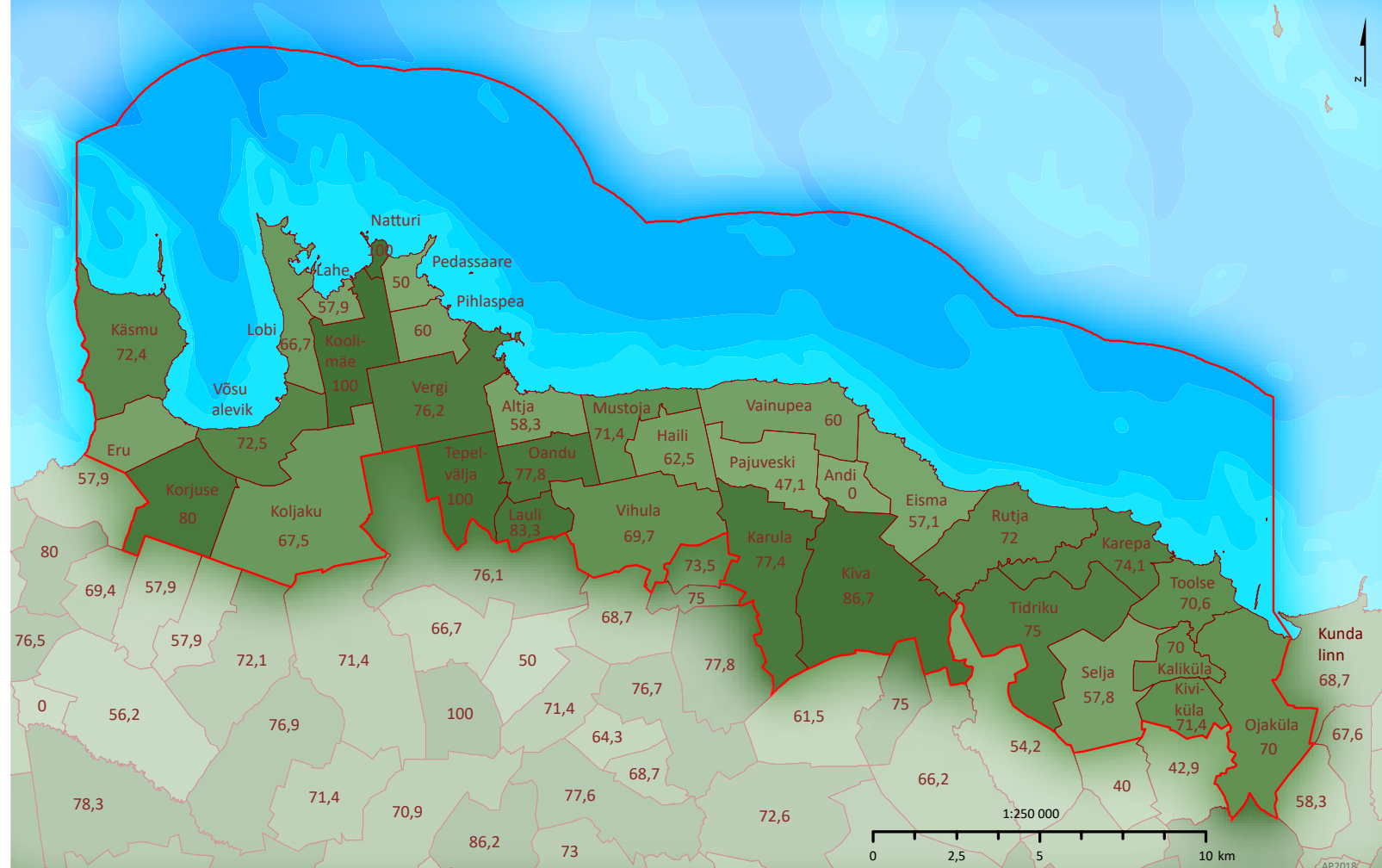
Lääne-Viru testala sõlmküsimusi käsitlev osa põhineb dokumentidel ja kirjandusel, mida täiendasime ekspertintervjuude, avalike arutelude ja läbiviidud küsitlusega.

2.2.1 ELANIKKONNA VANANEMINE JA KOGUKONDADE TUGEVDAMINE

Rahvaloenduse andmed perioodi 2001–2011 kohta näitavad, et enamikes Lääne-Viru piirkonna rannakülades on tööealiste (15–69 aastaste) osakaal kahanenud u 25%. Siiski on paljudes küldes tööealise elanikkonna osakaal üle 70% (joonis 15), siinkohal tuleks muidugi arvestada registreeritud elukoha võimalikke erinevusi tegelikkusest, sest inimesed saavad end sisse kirjutada ka näiteks suvekodusse. Samas mitmed külad (Altja, Lahe, Vainupea, Käsmu ja Võsu) suudavad oma

elanike arvu hoida stabiilsena.²² Seda positiivset demograafilist tendentsi mõjutab tugeva keskusasula olemasolu, aktiivne kogukond ja ka suvitustraditsioonid, mis võimaldavad suurendada registreerunud elanike arvu. Seega terviklikult regiooni elanikkond väheneb ja vananeb, aga mitmed piirkonna külad pigem kasvavad.

Piirkonna rannaaladel on tegemist peamiselt hõreasustusega, kus eksisteerib väikseid tihedamaid asustusstruktuure. Elanikkonna vähenemist rannaaladel on mõjutanud üldisemad tendentsid Eestis pärast nõukogude võimu perioodi lõppu, nt põllumajanduse ja kalatööstuse töökohade vähenemine, inimeste koondumine linnadesse, kasvav väljaränne Eestist, mis nõrgendasid oluliselt sotsiaalseid suhteid maapiirkondades tekitades maa-elust negatiivse kuvandi²³. Ajavahemikul 1990–2015 vähenes Eesti rahvaarv 250 000 inimese võrra. Eesti inimarengu rahvastikuproгноos²⁴ sedastab, et praeguse kümnenendi esimese poole olukorra jätkudes väheneks 2040. aastaks Eesti elanikkond u 150 000 inimese võrra ja 21. sajandi lõpul tuleks Eestil hakkama saada umbes kaks korda väiksema tööealiste hulgaga. Samas, kui sisse- ja väljaränne suureneks ja sündimus mõnevõrra tõuseks, siis võiks elanikkonna kahanemine olla isegi 3–5 korda väiksem. Nimetatud prognoosi kohaselt ootab Eestit igal juhul ees 20–64 aastaste



hobitegevuseks kasutada. Õpetajadki on tihti sädeinimesed, kes kogukondlike initsiatiive eest veavad.

Aktiivse kogukonna tegutsemist esitatakse sageli maaelu ja pärandkultuuri(de) jätkumise võluvitsana. Samas rannikualadega seotud eluviisi on hakatud üha enam seostama maaelu positiivsete tähendustega: puhas, reostamata keskkond, vabadus elada oma tahtmise järgi, eemal naabritest ja linnaelu piirangutest. Siinkohal tuleb silmas pidada, et nimetatud maaelu positiivsete tähenduste avaldumise eelduseks on aktiivsed sotsiaalsed sidemed, mis võimaldavad hoida ja taasluua toetavaid võrgustikke liikuva eluviisi juures²⁵. Paindlike töötingimuste ja kodukontorite suundumus võimaldab inimestel enam päevi aastas elada linnakeskusest eemal rannaküla (suve)majas ja panustada kohalikku kogukonda. Selle arengujoone väljavaates tuleks olla mõõdukas, sest entusiastlikud uusasunikud võivad küll füüsiliselt keskuskülas viibida, aga nende aktiivne tegevus (ka maksude tasumine sissekirjutuse alusel) toimub enamasti mujal Eestis ja üleilmsel tasandil²⁶.

Kogukonna aktiivsusest Lääne-Viru rannakülades annavad märku näiteks rannaka-

lurite seltsid, avalikud vastuolud seoses arendustegevusega (nt Käsmu sadama laiendamine), vabatahtliku merepääste organiseerumine ning kultuurisündmuste läbiviimine (nt Viru Folk, Käsmu Kaunite Kontsertide sari, Võsu Jazz, Vergi Kaluripäevad, Eisma Sadamapäevad, jaaniõhtu Altja kiigeplatsil, suveetendused, jne). Samas tuntakse puudust rannikuala kultuuripärandit tutvustavatest tegevustest ja kino seanssidest väljaspool suvehooaega. Sageli konkreetsemad aktiivsussfäärid sõltuvad ühest-kahest sädeinimesest, ja mõningate suundumuste juures on täheldatavad erimeelsused aastaringsete asukate ja n-ö kinnistuomanike või suvitajate vahel. Siinkohal on väljakutseks järjepideva koostöö, avatud (õiglaste) otsustusprotsesside ja sotsiaalsete koostöökohtade toetamine.

Testala merekultuuri on suhteliselt vähe uuritud. Kogukondadel nähakse olulist rolli järgnevate kultuurilooliste uuringute juures²⁷: nt lautrikohtade täpne kaardistamine ning traditsioonilise oskusteabe ja kohapärimuse talletamine, kogukondlik ettevõtetus, jätkuv turismimajandus ning selle kasv.

2.2.2 INIMTEGEVUSE MÕJU JA INTEGREETIVUS JUURDEPÄÄSETAVUS MERELE

Inimtegevuse mõju olemust rannikualadel on kujundanud viimastel aastakümnetel mitmed olulised muutused. Nõukogudeaegne (osaliselt) suletud piirirajoon rannavööndis rikkus keskkonda, kuid samas läbi militaarse kinnisuse tegi võimatuks mererandade täisehitamise ja suuremate inimvoogude eemal hoidmisega randadest aitas kaasa loodusväärtuste kestmisele. Omandireform, maade erastamine ja elamuaseme krediitvõimaluste avarumine suurendasid rannavööndis hüppeliselt inimtegevuse mõju. See tendents hakkas peale suuremate linnade lähiümbrusest ja laienes ka maapiirkondadesse, sh Lääne-Viru rannaküladesse, mis on atraktiivne suvituspiirkond. Ehituskeeluvööndite, kallasraja, väärtuslike miljöalade ja mitmete loodus- ja maastikukaitsealade olemasolu on suutnud ehitussurvet ka Lääne-Viru rannikualadel ohjeldada. Riigile kuuluvad metsaalad ning loodus- ja riigikaitsega seotud territooriumid (joonis 16) suunavad oluliselt

erinevate funktsioonide integreerimist rannikualal. Lahemaa looduskaitseala ja Rutja (suurtükiväe ja õhutõrje) harjutusalade kehtestavad laialtulatavalt piirangud merealal ja ka maismaal. Laskeharjutused (viis päeva aastas, lisaks ettevalmistused) on enamasti kavandatud talveajale kahandamiseks mõjusid elusloodusele ja piirkonna elanikele²⁸. Samas küsitluse käigus ilmnis, et kaitseväge harjutusalade funktsioonid Lääne-Viru rannikuvööndis ja merealal mõjutavad elutegevuse keskkonda, nt liikumispiirangud ja teatav müra. Üheks võimaluseks on osaliselt kaitsetegevuse infrastruktuuri seostamine tsiviilkasutusega (nt Rutja lennuväli).

Uurimustulemused²⁹ näitavad, et kaitsealaga seotud piirangute mõju regionaalarengule ei ole seni olnud märkimisväärne, aga samas mitmed jäigad piirangud – eelkõige ehitustegevusele – võivad hakata maakohtade arengule kaitsealadel tugevasti vastu töötama. Selle tulemuseks on kas võsastumine või suvituskohad; viimased pole aga kultuurimaastike säilimiseks sobivad. Seetõttu võiks edaspidi planeeringute ja kaitsekorralduskavade koostamisel kaaluda maastikukaitsealade ja rahvusparkide piiranguvööndite diferentseerimist kahjustamata samas kaitsetavaid väärtusi. Lahemaa rahvusparkist

25 Annist, A. (2016/2017). Maaelu muutuv tähendus ja väljaränne. *Eesti Inimarengu Aruanne*, ptk 5.5.

26 Sakkeus, L.; McKibben, J.; Puur, A.; Rahnu, L.; Abuladze, L. (2016/2017). Rahvastikuproгноos erinevate rändestsenaariumite korral. *Eesti Inimarengu Aruanne*, ptk 1.5.

27 Lahemaa rahvusparki kaitsekorralduskava 2016–2025.

28 Arendusprogramm. Õhutõrje ja suurtükiväe merele orienteeritud harjutusalade ja mereväe harjutusalade asukohtade valimine (kinnitatud kaitseministri 14.03.2014 käskkirjaga nr 94).

29 Kliimask, J.; Parts, P.-K.; Järv, H.; Sepp, K.; Ward, R. (2015). Endangered settlements and protected areas in Estonia: the challenge of maintaining cultural landscapes. *International Journal of Agricultural Resources, Governance and Ecology*, 11: 346–368.

täiendab maismaaühendusi. Selle saavutamiseks võiksid sadamad ja muud turismiettevõtted enam koostööd teha, nt teenuste disain, infomaterjali levitamine. Küsitluse vastajate arvates võiks suvel nädalavahetuseti sõita Tallinna ja rannikuala sadamate vahel väikelaev.

Integreeritud juurdepääsetavus merele, sadamatele ja mereline liikuvus toetab merekultuuri, mis hõlmab rannikuvööndile iseloomulike keskkondade ja elulaadide mustreid ning nendega seotud dünaamikaid. Intensiivse kasutusega laevateed Läänemeresel jäävad testala piiridest väljapoole. Integreeritud maastikuline juurdepääsetavus³² rannikualadele hõlmab maismaa ja mere paljusid seoseid nagu nt kogemuslik merel käitumise oskus, ligipääsud, liikuvus ja selle infrastruktuurid, sotsiaalsed staatused, kollektiivne mälu, kultuurilised miljööd, kommunikatiivsed protsessid. Juurdepääsused takistavad sildid nagu "eramaa" on tekkinud ja toimivad teatavates sotsiaal-poliitilistes kontekstides. Seejuures on oluline tegeleda ühiselt kasutatava eluruumi juurdepääsetavusega, st vaadelda avaramalt kasutusõigusi ning mitte takerduda kitsaste omandiõiguste taha.³³ Välitöö käigus ei ilmnenud olulisi probleeme (füüsilise) juurdepääsuga rannajoonele ja seal jalutamiseks. Igaühe õigus kallasrajal piki mereäärt kõndida testalal üldjoontes toimib

ja seda aitab tagada riigiomandis olevate maade (sh RMK valdused) rohkus. Kõige rohkem küsitavusi on tekitanud sadamate avatus-suletus avalikkusele.

Piirkonna eriilmelised rannad soosivad rekreatiivseid tegevusi suveperioodil, mis võiks kasutajaid hajutada rannikuvööndis. Hooajaline ülekoormatus tekitab teatavaid vastuolusid suvitajate ja kohalike inimeste vahel, st lisaks looduskeskkonna kasutusintensiivsusele tekib ka sotsiaalne surve. Piirkonna avalik suplusrand Võsul võib osutada massiliselt populaarseks pikema suvesooja jooksul. Rannaäärseid suvitajad jätavad maha hulga prügi, mis saastab ja rikub heakorda. Küsitlusele vastajad soovivad esile, et prügikoristus on suvehooajal puudulik ning autoga püütakse merele võimalikult lähedale saada. Suplusrannad vajavad mõningast toetatavat infrastruktuuri, mis arvestab kohaliku keskkonda ja hooajalisust.

Möödukas ehitussurve avaldub eelkõige rannikuvööndi keskuskülades (nt Käsmu, Võsu, Vainupea, Vergi, Eisma ja Karepa). Küsitluses väljendati seisukohta, et modernsemad uusehitised pole sageli kooskõlas traditsioonilise maastikuga ning selline suundumus vähendab miljööväärtust. Seejuures on väljakutseks leida tasakaal kinnisvaraarenduse, keskkonnakaitse ja kogukondlike eelistuste vahel, ning sa-

mas luua võimalusi elanikkonna kasvuks. Majapidamiste kaevudes esineb veepuudust, mistõttu küsitluses toodi välja tiheidamate külade ühise veevärgi vajadus. Suuremahulise turismiinfrastruktuuri rajamise huvid võivad esile kerkida Võsul (nt soojendatud mereveega spaa rajamine, mis pikendaks suvitushooaega).

Liikuvuse osas on kohalike arvates probleeme teede seisukorra, kergliiklusteede vähesusega ja ühistranspordi ühendustega. Rannikukülades elamine on igapäevaselt seotud autokasutamisega ning see püsib teatud sotsiaalsete gruppide iseseisvat liikumist. Kuigi riigi ja kohaliku omavalitsuse teenused on järjest enam elektroonilisel kujul, oleks vajaduspõhine (ühis)transport piirkonnas liikumiseks oluline. Teatud ulatuses toimib kollektiivne sõidujagamine, st auto peale võetakse lisaks tuttavaid ja sugulasi, kel samas suunas asjatoimetusi. Suveperioodil kasutatakse rannikupiirkonnas liikumiseks autole lisaks aktiivselt jalgratast. Arvestav hulk küsitlusele vastajaid osutas rannaäärsete teede turvalisusele, probleemina tuuakse peamiselt välja autode sõidukiirused, mis seavad ohtu jalgratturid (võivad olla eakad turistid).

Rannakalandus eluviisina kestab testalal edasi, kuid rannakalureid on jäänud järjest vähemaks, kuna puudub järelkasv ja os-

kused ei kandu edasi. Mitmed koolitused, kutsestandardid ja koolitusreisid välismaale on rannakalurite ametikutsele positiivselt mõjunud. Samas on väärtuslikke kalavarusid vähendanud biokemikaalid ja võõrliikide (nt ümarmudil) ekspansiivne sissetung. Erinevate tegurite tagajärjel on rannakalurite püügimahud viimastel aastatel vähenenud (vt joonis 13 ja lisa 3). Rannakalurit mõjutavad ka kalatoidulised looduskaitsealused liigid (nt hüljes, saarmas, kormoran), kes vahel võrkude kallal käivad. Seetõttu on väljakutseks tasakaalu leidmine kalapüügi, kalavarude taastamise ja looduskaitse vahel. Rannakalanduses konkureerivad heade püügikohtade pärast harrastuskalurid ja kutseelised kalamehed, kes sooviksid teatavaid privileege püügikohtade jaotamisel. Kutseelised rannakalurid taotleavad püügiloa peamiselt omandatud ajaloolise püügiõiguse³⁴ kaudu (vähem ostetakse võrgulubasid vabaturult), mida sageli pärandatakse edasi sugulaste ringis. Kalanduse valdkonna korraldamine Eestis on jagatud viie erineva institutsiooni (Maaeluministeerium, Keskkonnaministeerium, Keskkonnaamet, Keskkonnainspektsioon ning Veterinaar- ja Toiduamet) vahel – siiani on puudunud poliitiline tahe riigi tasandil olukorda parandada.

32 Semm, K.; Palang, H. (2010). Landscape Accessibility: Spaces for Accessibility or Spaces for Communication? *Living Reviews in Landscape Research*, 4 (1): 1–36.

33 Porter, L. (2011). Informality, the commons and the paradoxes for planning: Concepts and debates for informality and planning. *Planning Theory & Practice*, 12 (1): 115–153.

34 Ajaloolise püügiõiguse reguleerimise kohta vt Kalapüügiseadus, <https://www.riigiteataja.ee/akt/109112017003>.

2.2.3 TÖÖKOHAD, HOOAJALISUS JA UUENDUSLIKUD MAJANDAMISVIISID

Püsivaid töökohti rannakülade lähedal olevates keskustes kahandas oluliselt kalatööstuste ja põllumajandusvaldkonna hääbumine. Turism ja muu väikeettevõtlus on suutnud uusi töökohti luua piiratud ulatuses ning paljud nendest töökohtadest ja ettevõtlustegevustest on hooajalised. Arengupotentsiaale otsides tuleks vaadata üldisematele suundumustele maailmas³⁵, mida iseloomustavad liikuv tööjõud, paindlikumad töötingimused, jagamismajandus, keskkonnateadlikkuse kasv (sh loodusressursside väärtustamine, energiasäästmine), uute kasvumudelite otsingud (nt rohemajandus, sinikasv, taaskäitlemise tehnoloogiad), ühiskondlike struktuuride ümbermõtestamine, jne. Soositud (hooajalise) elukeskkonnaga rannikuvööndi küladel võiks olla nende tendentside valguses mitmeid arenguvõimalusi. Liikuvale elulaadile sobivat sidustatud eluruumi toetab ka Eesti 2030+ eesmärk "hajalinnastunud ruumist"³⁶, mille inimsõbralikkuse ja majandusliku konkurentsivõime tagavad eeskätt looduslähedane keskkond ja hästi sidustatud asulate võrgustik.

35 Matsulevitš, L. (2011). Megatrendid, mis mõjutavad kõike ja kõiki. Arengufond, <http://www.arengufond.ee/upload/Editor/Publikatsioonid/arengufond-raport-riigikogule-2011.pdf>.

36 Eesti 2030+ planeering.

37 Lääne-Viru maakonnaplaneering 2030+.

Lääne-Viru maakonnaplaneeringus³⁷ on ettevõtlusvõimalusena esile toodud vananevast rahvastikust tulenev hõbemaajandus, mis loob tooteid ja teenuseid kindlustamaks pikeneva eluea veetmise tervena, aktiivsena ja turvaliselt. See suundumus esitab väljakutse ka rannikuvööndi sotsiaalsele taristule, transpordiühendustele ja arstiabi kättesaadavusele ning kvaliteedile. Sõltuvalt ka Lääne-Virumaa asukohast Tallinna linnapiirkonna suhtes on rannikuvööndil head võimalused üheltpoolt kasutada Tallinna teenus- ja töokeskkonda, samas pakkuda vastupidiselt rahulikku elu- ja puhkekeskkonda, samuti mõlemasuunalise ühistranspordiühenduste arendamisel toetuda Tallinna piirkonna tööjõuturule. Praegused rannikuvööndi külade ühendused Tallinna ja teiste keskustega on puudulikud. Vaadeldav rannikuala on atraktiivne puhkepiirkond ja sellest tulenevalt on rajatud ning rajatakse sinna suvekodusid, mida valdavalt kasutatakse hooajaliselt. Kaugtöö võimaluste avarumisega ja ökoloogiliste väärtuste mõjujõu kasvuga asendub hooajalise elanikkonnaga asustus rannikualal osaliselt püsielanikkonnaga asustusega. Seetõttu on oluline, et selles rannikuvööndi piirkonnas säiliks teenuskeskustena Võsu ja tugi-toimepiirkonna keskusena Kunda linn, maakonnakeskuseks jääb Rakvere. Peale haldusreformi nihkus uutes piirides oleva Haljala omavalitsuse

halduskeskus Haljalasse, mis võib selle asula olulisust teenuskeskuseks kasvatada. Samas Võsu kui endine populaarne suvituspiirkond on viimasel kümnendil muutunud enam ääremaaks, mida iseloomustab püsielanike vähenemine ning majandusliku keskkonna taandareng (töökohtade vähenemine, ebasoodsad tingimused ettevõtluseks).

Töökohtade ja teenuste arendamist suunavad muuhulgas Põhja-Eesti linnakeskuste vaheline ida-lääne-suunaline pendelränne ning samas ka regionaalsed tõmbekeskused. Lääne-Viru maakonnaplaneeringu alusel paikneb käsitletav rannikuala Rakvere toimepiirkonnas, ning testala idapoolne serv jääb Kunda tugi-toimepiirkonda. Tööstusliku taustaga Kunda väikelinna määratlemisel regionaalse keskusena on eesmärk tugevdada maakondlikku ja laiemalt põhjaranniku asustusstruktuuri. Selles on lähtutud linna ja tema lähialade võimalikust arengupotentsiaalst transpordi, tööstuse ja logistika valdkonnas töökohtade loomisel, mida toetab oluliselt Kunda sadam. Võsul ja Haljalal on planeeringus kohaliku keskuse perspektiiv, st vajalikud on tervishoiu, haridusteenuse kvaliteedi tagamine ning elanike turvalisusega seonduvad teenused avaliku sektori poolt. Teiste (era) teenuste osas tuleb tagada postipunkti olemasolu, sularaha ning ravimite kätte-

saadavus. Võsu eristub teistest kohalistest keskustest, kuna omab puhkepiirkonna arengueeldusi turismi valdkonnas (mere-, konverentsi- ja spaa-turism). Seetõttu tuleb teenuste arendamisel arvestada sesoonsusega, nt teatavate teenuste tarbijate arvu kasvuga suveperioodil.

Korralduskava kontekstis võiks lisaks kohalikele keskustele esile tuua sisemiste arenguvõimalustega sõlmkohad (Käsmu, Vergi, Eisma, Karepa, Vainupea), milles paikneb väikesadam (või selle loomiseks initsiatiiv), eripärane kultuuripärand ja/või aktiivne kogukond. Need keskused ja sõlmkohad iseloomustavad eeldusi väikeettevõtlusele, mis on suunatud turismivaldkonnast tulenevate teenuste arendamiseks ja täiendavate töökohtade ning kogukonnateenuste loomiseks. Piirkondlikul eripäral põhineva ettevõtluse arendamiseks on vajalik kohalike ressursside (nt oskusteave, toit, vaatamisväärsused) eeliskasutus ning vastav brändikujundus. Turismi teenindamine on täiendav sisetulek traditsioonilistele töökohtadele. Sisestulekud turismist võivad aidata stabiliseerida traditsioonilist maalist eluviisi, väärtustada kohalikke töösusi, teadmisi ning kombeid. Turismi areng annab täiendava sisu ja mõtte kultuurimaastiku korrastamisele ning liikumisvõimaluste parandamisele piirkonna sees.

Eesti turismiarenduskavas³⁸ tuuakse esile mereturismi- ja loodusturismiteenuste terviklikku pakkumist lähtuvalt sihtrühmast ja integreeritust rahvusvahelistesse võrgustikesse. Seejuures tuleks arvestada keskkonnateadlikkuse kasvuga (sh kvaliteedimärgised), ja individuaalsete ning perede vajadustega turismipakettide arendamisel. Lahemaa rahvuspark on testalal turistide tõmbekoht, nt 2014. aastal külastas rahvusparki teabepunkte u 20 000 inimest. Külastusuuringu³⁹ kohaselt suurem osa vastajatest ei viibinud rahvusparkis kauem kui pool päeva ning teabepunktide külastajatest 77% kasutas rahvusparkis liikumiseks autot, 20% tellitud bussi, 15% külastajatest olid jalgrataga, 8% jalgsi ja vaid 2% külastajatest kasutasid ühistransporti. Küsitluse käigus ilmnis ka telgis ööbimise, telkimisplatside infrastruktuuri ja kergliiklusteede olulisus puhkeaja veetmisel testalal. Seega rannikualal on turismiarenduse väljakutseks külastajate viibimisperioodi pikendamine (sh terviklike tegevus- ja majutusteenuste pakkumine). Suvehooajal võiks kaaluda ka täiendavate bussiliinide avamist, mis ühendaksid rannikuala sõlmkohad piirkondlike keskustega.

Rannakalandus hoiab elus tähtsat osa kultuuripärandist ning samas pakub ka teatavat sissetulekut. Enamus kutselisi rannakalureid on FIE-d. Kollektiivset

koostööd veab piirkondlik kalameeste selts. Kalurite töö koordineerimiseks ja EL vahendite jagamiseks on Virumaal 2007. aastal moodustatud Virumaa Rannakalurite Ühing (VRÜ). Ühingu 77 liikmest (2017. aastal) pole kõik kutselised kalurid ja samas kõik piirkonna kutselised kalurid ei kuulu sellesse ühingusse. Kokku on Lääne-Virumaa piirkonnas 127 kutselist kalurit, see number tuleneb kutselise rannakaluri koolituse läbinutest ning ei kajasta tegelikkuses aktiivseid kalureid. Rannakalanduse üks suuremaid väljakutseid on hooajaliste kõrvaltegevuste arendamine nendeks perioodideks, kui merele ei saa või kala napib. Olemasolev kogemus näitas, et lihtsamad kõrvaltegevused (nt puude lõhkumise teenus ja küttepuid müük) pole jätkusuutlikud. On näited⁴⁰, et edukate kõrvaltegevuste jaoks saab rannakalanduse seostada just oskustegevustega, nt toitlustus koos kala väärindamisega (marineerimine, suitsutamine, vinnutamine, konservide tegemine), giiditeenus ja puhkemajandus, puidust väikemööbli ja meenete valmistamine, huvimatkad paadiga, lumekoristusteenus, kalapüügiseadmete valmistamine, jne. Vähem nõutud kala (sageli antakse loomadele) on võimalik õige tehnoloogia olemasolul kuivatada aasta läbi ning seda eksportida. Nimetatud tegevusi ja vajalikku infrastruktuuri toetab osaliselt ka EL Kalandusfond ning

väljakutseks siin on rannakalurite teadlikkuse tõstmine võimalustest ning heade praktikate tutvustamine.

2.2.4 VALDKONDADE VÕIMALIKUD VASTUOLUD JA SEOSSED

Rannikuala integreeritud korraldamine hõlmab erinevate valdkondade ja tegevuste seoste hindamist tuleviku perspektiivis. Lääne-Viru mereala visiooni koostamise käigus formuleeris juhtühm järgmised võimalikud vastuolud mereala arendamisel.

- a) Meretransport, sh sadamad ja väikesadamad. Sadamate arengut mõjutavad Lääne-Virumaal looduskaitse- ja riigikaitsepiirangud. Kuna kavas on laskealade laiendamine (võimalik ka uue laskeala kasutuselevõtt Letipeal), siis mõjutab see laevaliiklust. Looduskaitsepiirangud mõjutavad sadamarajatiste väljaehitamist.
- b) Looduskeskkond, sh kaitsealad. Omavalitsuste arengut (peamiselt ehitustegevust) pärsivad Lääne-Virumaal kõige enam looduskaitsepiirangud. Võimalikud on ka konfliktid eri ametkondade vahel – keskkonna-

ja muinsuskaitse (nt pais Kunda jõel).

- c) Energeetika, sh tootmine ning ühendused (vajadusel kaablid maismaal). Tuuleenergia areng on mõjutatud nii riigikaitsepiirangutest kui looduskaitsepiirangutest. Mere hüdroenergia kasutamine võib mõjutada kalaresursside olukorda.
- d) Mereturism ning rekreatsioon. Üheks olulisemaks probleemiks on merele juurdepääsude tagamine, eriti eramaade osas tiheasutusaladel, vaatamata asjaolule, et rannale on õigusaktidest tulenevalt formaalselt tagatud igaüheõigusest tulenev juurdepääs. Konflikte võivad tekitada suurüritused, eelkõige välja arendamata või ebapiisava, kasutusintensiivsusele mittevastava tehnilise taristu (nt parklad, koormus teedele) tõttu.
- e) Kalandus ja vesiviljelus. Võimalikud konfliktid harrastus- ja rannakalurite vahel, eelkõige kalavarude taastamisega seotud jõgedel.
- f) Riigikaitsepiirangud mõjutavad tuuleenergia arengut, sadamaid. Võivad tekitada konflikte kogukonnas kui riigikaitsealane tegevusintensiivsus kasvab (nt võimalik negatiivne mõju puhkemajanduse arendamisele, sh kohalikele teedel võib kasvada kasutuskooormus, mereäärsed alad võivad olla ajutiselt suletud vms).

38 Eesti Riiklik Turismiarenduskava, 2014–2020. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, 2013.

39 Lahemaa kaitsekorralduskava 2016–2025.

40 Rannakalandus täna – uued valikud, võimalused ja usk tulevikku. Maaleht, 23.04.2015.

- probleemne
- potentsiaalne konflikt
- kõik on hästi, sünergia
- mõju puudub, vastastikust suhet ei ole

- g) Kaevandamine ja kaadamine. Võivad tekkida konfliktid looduskaitse piirangutega, mõjuga mere-elustikule ja kalaressurssidele.
- h) Elamuehitust rannikualal mõjutavad looduskaitse piirangud. Ehitus- ja majandustegevusse suhtutakse kahetiselt – on huvigruppe, kes suhtuvad arendus- ja ehitustegevusse soosivalt, kuid on ka kogukondi, kes suhtuvad sellesse tõrjuvalt.

Valdkondlike vastuolude ja seoste täpsustamiseks rannikuala kontekstis koostas Lääne-Viru juhtühm maatriksi perspektiiviga aastani 2025 (tabel 4). Seega ei ole lähtutud olemasolevast olukorrast vaid eeldatavatest valdkondade arengust. Maatriksit saab kasutada töövahendina, et selgitada välja võimalikud konfliktid, kuid ka valdkonnad, mille vahel on olemas positiivne koosmõju ning mis tekitavad omavahelist sünergia. Ajas võivad muutuda nii teemad ja nende olulisus kui trendid (nt põllumajandusreostuse osakaal, militaarkasutuse intensiivistumine, looduskaitse reeglid vms). Maatriksi tulemusi mõjutab ka täitjate kogemus, teadmised, jne. Seega omab maatriks väärtust eelkõige valdkondade omavaheliste seoste ja mõjude (nt positiivne/negatiivne) kaardistamisel, eri osapoolte arusaamade väljaselgitamisel ja ühtlustamisel.

Tabel 4. Rannikuala mere- ja maakasutuse maatriks lähtudes testalast, perspektiiviga aastani 2025

		Juurdepääs (merele)	Supluskohad, rannad	Elamuehitus (sh suvilad)	Turism	Militaarkasutus	Looduskaitse	Muinsuskaitse (sh vrakid)	(Mootor)paadid, kaatrid	Jetid-skuutrid, lohesurf	Rannakalandus	Väikesadamad	Lautrid ja lossimiskohad	Põllumajandus	Taastuvenergeetika	Metsamajandus
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Juurdepääs (merele)	1															
Supluskohad, rannad	2															
Elamuehitus (sh suvilad)	3															
Turism	4															
Militaarkasutus	5															
Looduskaitse	6															
Muinsuskaitse (sh vrakid)	7															
(Mootor)paadid, kaatrid	8															
Jetid-skuutrid, lohesurf	9															
Rannakalandus	10															
Väikesadamad	11															
Lautrid ja lossimiskohad	12															
Põllumajandus	13															
Taastuvenergeetika	14															
Metsamajandus	15															

Suures plaanis kattuvad probleemsed valdkonnad nii maakonna mereala kui ka käsiteldava rannikuala kontekstis. Detailsemad probleemid rannikuala kontekstis:

- a) skautritega, seda eriti juhul kui teemaga ei tegeleta ning ei suunata nende kasutamist (keelamine ei ole lahenda probleemi, stiihiline kasutus jätkub),
- b) militaarialadega, eelkõige juhul kui militaarialade ulatus või kasutusintensiivsus muutub,
- c) looduskaitsest tulenevad piirangud seavad rangeid tingimusi maakasutusele ja liikumisele.

Kui skautritega seonduv problemaatika on lahendatav peamiselt kohalikult tasandil (Lahemaa kaitsekorralduskavas on küll määratud ala, kus skautritega sõitmine on keelatud), siis militaarkasutuse ja looduskaitsega seonduva probleemide lahendamiseks on vajalik eelkõige riigi ja kohaliku tasandi kommunikatsioon, sh kohalike huvidega arvestamine – mis ongi planeerimistegevuses üks suuremaid väljakutseid.

3. TULEVIKU-VISIOONID

Mere kasutamise põhimõtted ja üldised arendamise suundumused on seatud kehtivas üleriigilises planeeringus, kuid neid hakkab kindlasti täpsustama koostatav mereala planeering.

Üleriigilise planeeringu Eesti 2030+⁴¹ kohaselt on:

- a) Eesti avatud merele;
- b) riigi rahvusvahelise konkurentsivõime üheks põhiteguriks on reisi-, kauba- ja väikesadamate võrgustik, mis toimib tugevalt ning on muu taristuga hästi ühendatud;
- c) tõhus ja kestlik merealade kasutamine on riigile oluline. Sobivate planeeringute abil on saavutatud mõistlik tasakaal vaba aja kasutuse, turismi, veekogude kaitse, riigikaitse ja majandustegevuse vahel;
- d) nii linnades kui ka maal Eesti maastiku hästi ilmestavad ja ruumi eripära esile tõstvad veekogud ja rannaalad on aktiivses ja kestlikus avalikus kasutuses.

Lisaks eelnevale mõjutavad testala olulised riigi huvid, peamiselt piirangute näol, loodus- ja riigikaitse valdkonnas (vt joonis 16). Testalast suure osa nii maismaast kui

merealast hõlmavad Lahemaa rahvuspark ja Toolse looduskaitseala, lisaks Selja jõe maastikukaitseala. Rannaalal kehtib teisiigi piiranguid, nt ehituskeeluvöönd (mida on võimalik nii suurendada kui vähendada omavalitsuse üldplaneeringuga), kallasrada, üleujutusala, ja veekaitsevöönd.

Riigikaitsele on oluliseks piiranguks testalal merele orienteeritud laskeala Rutjal. Kaitseministeeriumi hinnangul on vajalik senise harjutusala laiendamine ohualade suurenemise ning laskeala(de) kasutusintensiivsuse tõusu suunas. Põhjuseks on lisanduv riigikaitse võimekus – uued relvaliigid ning liitlaste kohaloleku suurenemine.⁴²

Lääne-Viru maakonnaplaneeringus on olulisemate arengutrendidena toodud:

- a) IT arenduste levik ja kasvav mobiilsus,
- b) rahvastiku vähenemine ja vananemine,
- c) üldine linnastumine,
- d) ökoloogilise mõtteviisi väärtustamine ja taastuvenergeetika laiem levik, kliimamuutus.

Lääne-Viru maakonnaplaneeringus on eraldi piirkonnana käsitletud põhjarannikut, mis on atraktiivne puhkepiirkond ja sellest tulenevalt on rajatud ning rajatakse sinna suvekodusid, mida kasutatakse hooajaliselt.

Lisaks Lääne-Viru maakonnaplaneeringule on 2017. aastal koostatud Lääne-Viru Maavalitsuse poolt, koostöös kohalike omavalitsuste, era- ja kolmanda sektori, üleriigilise mereala planeeringu raames Lääne-Viru maakonna mereala visioon, kus on sõnastatud kolm peamist ruumilise arengu eesmärki, mis on võetud aluseks ka käesoleva korralduskava koostamisel.

1. Lääne-Viru maakonnas on tagatud mitmekülgne meretranspordi, sadamate ja mereturismi areng

Sadamavõrgustik on välja kujundatud põhimõttel, et tagatud on huvigruppide vajadused ja sadamate erinevad kasutusfunktsioonid (sh sadamate tehnilised parameetrid). Selleks vaadeldakse sadamavõrgustikku tervikuna nii põhjaranniku kui Lääne-Viru maakonna kontekstis. Sadamavõrgustikuga on tagatud varjused sadamate olemasolu. Turvalisuse suurendamiseks tehakse sadamate ja kogukondade vahel koordineeritult koostööd merepääste arendamisel. Maismaal on välja arendatud juurdepääsud sadamatele ning sadama funktsioonist tulenev tehniline infrastruktuur ja teenused.

Avalikes randades (Kunda, Võsu, Mahu, Kalvi) toimub teenuste mitmekesine arendamine ja selleks vajaliku infrastruktuuri rajamine ning juurdepääsude taga-

mine nii merelt maismaale kui maismaalt merele. Mereturismi arenguks on vajalik kohaliku ettevõtluse arendamine ja koostöö (kalandus ja mereturism, loodusturism, loodus- ja kultuuriväärtuste säilitamine ning eksponeerimine jne).

Käesolev korralduskava keskendub testala sadamate arengule st peamiselt olemasolevate sadamate funktsioonide laiendamise võimalustele kui uute sadamate rajamise võimalustele, samuti merepääste aspektidele. Oluliseks teemaks on korralduslikud küsimused: koostöö sadamate vahel – funktsioonide jagamine, ühisürituste korraldamine jt – ja koostöö teiste sektoritega (turism, kalandus, looduskaitse).

Üheks teemaks on ka puhkemajanduse arendamine, st supluskohtades infrastruktuuri arendamine ja mitmekesistamine.

2. Lääne-Viru maakonna ajaloolised rannakülad on elujõulised. Kohalikud kogukonnad on aktiivsed ja kannavad piirkonnale omast kultuuripärandit, identiteeti ning traditsioone. Taristu ja avalike ning erateenuste kvaliteet ja mitmekesisus on kaasa aidanud püsielanike juurdekasvule

Ajalooliste rannakülade ehituspärand (sh asutusstruktuur ning hoonestuslaad) ja traditsioonid on säilinud. Randlus kui elu-

⁴¹ Üleriigiline planeering Eesti 2030+.

⁴² Lääne-Viru maakonna mereala visiooni arutelu. Memo. Rakvere 18.05.2017.

stiil võimaldab säilitada kohalikku kultuuripärandit sh maastikke, ehituspärandit ja -võtteid ning kalandusega seonduvaid traditsioonilisi tegevusi. See toetab ka turismi arengut piirkonnas. Oluline on säilitada ja taastada rannamaastike.

Käesolev korralduskavakava keskendub randlusele kui elustiilile peamiselt läbi kalanduse valdkonna arendamise (nii tehnilise taristu kui traditsioonide edasiandmise ja valdkonna väärtustamise näol). Samuti kalanduse integreerimisse turismisektoris.

Kogukonna elujõulisuse tagamisel ja pärandi säilimisel on vajalik püsielanikkonna säilimine piirkonnas. Seega tuleb luua võimalused ettevõtluseks ja elamumajanduse arendamiseks ning kaugtöövõimaluste loomiseks piirkonnas.

3. Mere- ja rannaala loodusressurssi (maavarad, kalavarud) kasutatakse jätkusuutlikult. Piirkonnas on kasutusel innovaatilised taastuvenergeetika lahendused

Mere keskkonnaseisund on parenenud, mis tagab kalavarude säilimise ja loodusliku taastumise. Lisaks merekeskkonnale on oluline ka jõgede keskkonnaseisundi parendamine ning kudemisvõimaluste loomine ja kaitsmine merikaladele (löhe, meriforell, vimb).

Kohalikul tasandil kasutatakse innovaatilisi taastuvenergeetika lahendusi (tuuleenergia, maasoojus sh maa- ja veekolektor, päikesenergia vms). Leitakse konsensus kalavarude taastamise ja olemasoleva hüdroenergia taristu võimaliku kasutamise (säilitamise) vahel.

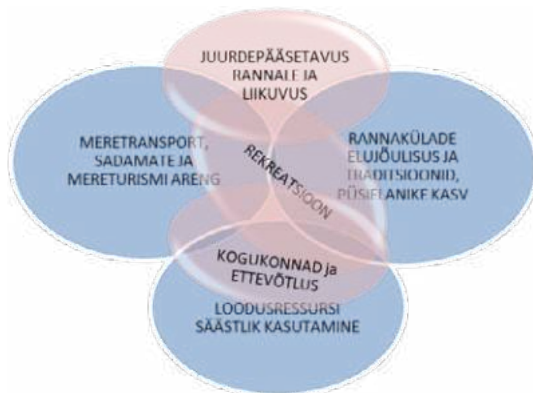
Looduskaitse ja majandustegevuse tasakaalustamine. Kaitsealade moodustamisel ning majandamisel arvestatakse majanduslike ja sotsiaalsete aspektidega (ääremaastumise vähendamine: töökohade loomine, ettevõtluse arendamine) ja kohaliku arengu vajadustega. Ettevõtluse arendamisel lähtutakse omakorda loodushoiu printsiibist ning piirkonna kultuuri- ja loodusväärtustest.

Käesolev korralduskava keskendub talal olevate loodusressursside keskkonnasäästlikule kasutamisele sh loodusturismi ning puhkemajanduse arendamisele, säästliku transpordi arendamisele.

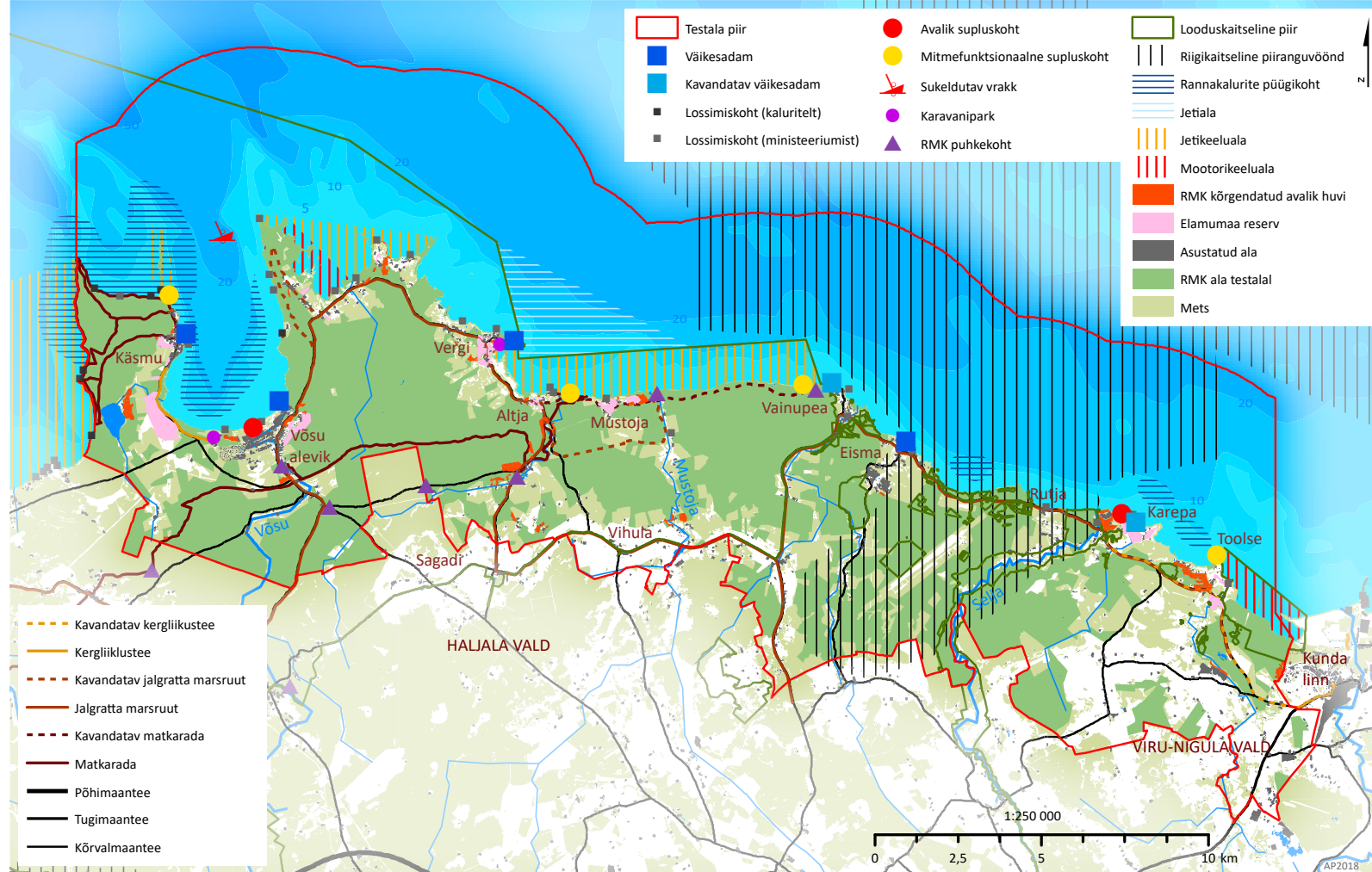


4. KORRALDUSKAVA TEGEVUSED

Korralduskava valdkondlikud eesmärgid tulenevad peamiselt maakonna mereala visioonist (joonis 17), mis arvestab testala eripära ja traditsioonidega toetudes olemasolevatele väärtustele ning samal ajal pakkudes väljakutsetele lahendusi. Traditsioonilised ettevõtlusvormid nagu põllumajandus ja kalandus on aja jook-sul marginaliseerunud, kuid piirkonna identiteedi ja traditsioonide säilimiseks olulised. Seetõttu on oluline leida traditsioonilisele ettevõtlusele uusi väljundeid ja integreerida neid turismisektoris. Liikuvuse ja sotsiaalse infrastruktuuri pa-randamine võimaldaks tuua piirkonda pü-sielanikke ja pidurdaks ääremaastumise



Joonis 17. Korralduskava fookusteemade (roosakad) seosed maakonna mereala visiooni põhiteemadega (sinised).



suundumust. Korralduskava keskendub maismaa ja mere kokkupuutepunktile neid nii ruumiliselt sidustades kui ka valdkonnaülese koostöö arendamiseks ettepanekuid tehes.

Korralduskava on soovitusliku iseloomuga (vt joonis 2) ja sisaldab teemade lõikes kirjeldust, üldisi arengusooitusi ja kohapõhiseid tegevusi. Korralduskava tegevuste juurde kuulub skeem (joonis 18).

Joonis 18. Rannikuala integreeritud korralduskava skeem: ruumilised tegevused Lääne-Viru testalal (aluskaart: Maa-amet, 2018).

4.1 REKREATSIOON

Puhkemajanduse arendamine on üks võimalus, millega toetada kohalikku ettevõtlust ja eksponeerida piirkonna loodus- ja

kultuuriväärtusi, mis on eesmärgiks nii mereala visioonis (loodusressursside kasutamine, mereturismi arendamine) kui teistes maakonna arengudokumentides (väärtuslikud maastikud, puhkealad). Lahemaa rahvuspark ja mõisakolmnurk: Palmse-Sagadi-Vihula on juba tuntud turismisihtkohtadena, kuid inimeste külastusperioodi pikendamiseks (st kauem kui pool päeva) tuleks välja töötada teraviklikumaid lahendusi. Testalal paikneb mitmeid supluskohti, mille potentsiaali

on seni ainult osaliselt kasutatud. Tänu piirkonna kultuuri- ja loodusväärtustele on arendatud välja matkaradasid, aga seda peamiselt Lahemaa territooriumil. Samas on matkaradade ja supluskohtade arendamine vajalik väljaspool looduskaitseala võttes arvesse külastuskoormuse hajutamist kui ka kohalike elanike vajadusi. Loodusväärtuste säilimiseks on oluline ka maastikuhooldus, nt läbi põllumajanduse või kogukondlike maastikuhooldustegevuste kaudu.

Testalal paiknevatele kaitsealadele koostatud kaitsekorralduskavad nendivad, et põllumajanduse osakaal on oluliselt vähenenud. See tähendab, et avatud alade osakaal on samuti vähenenud. Lisaks looduskaitsealadele väärtustele, annab maastikuline mitmekesisus, liigendatus ning esteetilisus lisandväärtuse puhkemajandusele. Väärtuslike maastike määratlemisel maakonnas arvestatakse ka puhkeväärtuse komponendiga, mistõttu on kõik tasakaalukad maastikuhooldusega seondavad tegevused testalal positiivse mõjuga. Samas on vahel puudust selgitustööst, et miks osadel matkaradadel maha kukkunud puid "vedelema jäetakse" – ökoloogiline mets ei näe alati puhas ning klanitud välja. Maastikuhoolduseks on peamiselt kaks võimalust – läbi põllumajanduse või kogukonna initsiatiivil nt talgute raames maastikuhoolduse tööde

teostamine. Teine variant ei pruugi olla jätkusuutlik, kuid kui kogukond on oma tegevuses järjepidev, siis võib nimetatud variant toimida, nt kogukonna supluskohad olid väga hästi hooldatud (niidetud, paigaldatud pingid). Lisaks supluskohtadele võib taoliselt töötada ka väikeste alade hooldamine vaadete avamiseks ning kõne alla saaksid tulla hoolduslepingud RMK-ga, kui aktiivsed kogukonnad ja institutsioonid astuksid sammukese teineteisele lähemale.

Kahtlemata tuleks vaadata võimalusi, mis soodustavad kohalike elanike kaasamist maastikuhooldustööde teostamises⁴³, arvestades, et Eesti on ühinenud 2017. aastal maastikukonventsiooniga.

4.1.1 SUPLUSKOHAD

Supluskohtade heakord, välitööde käigus tehtud ülevaatusel augustis 2017, oli üldiselt hea (v.a Toolse). Kõikidele supluskohtadele olid juurdepääsud olemas, mõnel juhul isegi mitu (Karepa, Eisma). Probleeme võib tekkida juurdepääsu osas autodega parkimise/peatumisega, kuid jalgsi või jalgrattaga on kõik supluskohad ligipääsetavad. Üldiselt ei peaks eeldama, et randa saab tingimata autoga sõita, paljudes kohtades on siiski kujunenud tähis-

tatud parkimisalad. Segadust tekitavad supluskohtade juures märgid "lubatud valdaja loal", kusjuures on täpsustamata valdaja (enamikel juhtudel selleks ilmselt vald) ning kuidas on võimalik valdajalt luba taotleda.

Välitöö käigus ei esinenud olukorda, kus rannas ei saanud jalgsi liikuda, kuna rannaala oleks suletud. Probleeme võib esineda ala läbitavusega (pilliroog, pehme pinnas vms), kuid rajatud takistusi (nt aiad, keelavad märgid, eramaa sildid, vms) esines vähesel määral. Mõnes kohas tuli ette pigem nõ korrale kutsuvaid märke: sõida tasa, lapsed mängivad teel, jne.

Testala suplusrandade omadused ja senised funktsioonid võib jagada järgmistesse gruppidesse:

- avalikud supluskohad: Võsu, Karepa ja Kunda;
- multifunktsionaalsed supluskohad: Käsmu, Altja, Vainupea ja Toolse;
- piirkondlikud/kohalikud supluskohad: Lobi, Pedassaare, Vergi, Eisma ja Rutja;
- kogukondlikud/naabruskondlikud supluskohad: Natturi, Pihlaspea jne.

Need omadused määravad ära supluskohtade varustatuse ja investeerimistase teenides ühtlasi hajutatuse printsiipe

suvehooajal. Väiksemad ja privaatsemad kohad, kuhu ei ole vaja rajada taristut ega tekitada hooldusteenust, saab jätta reklaamimata, luues avastamisrõõmu nii kohalikele kui ka välituristidele.

Terviseameti andmete kohaselt kuuluvad testalal avalike supluskohtade nimistusse⁴⁴ Võsu ja Karepa ning samuti testalaga piirnev Kunda. Kõik nimetatud supluskohad kuuluvad ühtlasi Euroopa supluskohtade nimekirja. Võsu supluskoha vee kvaliteet on Terviseameti andmetel hea, Karepal piisav. Nõuded suplusveele ja supelrannale on kehtestatud 3.04.2008 Vabariigi Valitsuse määrusega nr 74, mis sätestab, et enne suplushooaja avamist peab supluskoht olema hooldatud, korastatud ja varustatud piisaval hulgal vajalike riietuskabiinide, tualettruumide ning prügiurnidega ning seal peab olema tagatud suplejate ohutus.

Eelpool nimetatud rajatiste puudumisele või täiendavale vajadusele (Võsu) ning järjepidevale hooldusele viitasid ka paljud küsitlusele vastanud inimesed. Lisaks neile viidati ka pinkide puudumisele ning laste mängualade väljaarendamisele, kuid seda vähesemal määral.

Võsu supluskoht (joonis 19) on varustatud piisava tehnilise taristuga ning pakutavate teenuste hulk on piisav. Igal juhul

43 Kliimask, J.; Parts, P.-K.; Järv, H.; Sepp, K.; Ward, R. (2015). Endangered settlements and protected areas in Estonia: the challenge of maintaining cultural landscapes. *International Journal of Agricultural Resources, Governance and Ecology*, 11: 346–368.

44 Terviseamet, <http://www.terviseamet.ee/keskkonnatervis/vesi/suplusvesi/avalikud-supluskohad.html>.



on tegemist piirkonna parima taristu ja tagamaaga suplushohaga. Teenuste hulka ja kvaliteeti on võimalik edasi arendada. Ala ulatusest lähtuvalt ei ole ette näha konflikte kasutajate gruppide vahel – ujumisala, sadama-ala, aktiivne puhkeala on selgelt eristatavad. Probleeme tekitab prügimajanduse korraldus, sest ranna teeninduseks mõeldud prügikonteineritesse viiakse suvitusperioodil ilmselgelt aleviku ja/või suvitajate olmeprügi.

Karepa avaliku suplushoha taristu on kehteline, sest tehniline infrastruktuur (eelkõige parkimine, tualetid) on praktiliselt välja arendamata. Sportimise võimalused (palliplatsid vms) puuduvad või on nende kasutamine raskendatud. Samas on rannale mitmeid juurdepääsusi (peamiselt metsateed) ja seal on võimalik ka peatuda, kuid see tekitab täiendava koormuse looduskeskkonnale. Võsu ja Karepa on pika traditsiooniga puhkekohad ning neid

Joonis 19. Suvised tegevused Võsu rannas (foto: Tarmo Pikner, 2017).

randasid tuntakse maakonnaüleselt. Igal juhul on tegemist ulatuslike ja suure potentsiaalse kasutusega liivarandadega.

Eraldi grupi moodustavad rannad, kus ranna-ala kasutus on multifunktsionaalne, st suplushoha võimalustega samaväärselt olulised on muud vaatamisväärsused ja kohapõhised praktikad. Nimetatud rannad on kasutatavad nii loodus- kui kultuurituristile, samuti rekreatsiooniks (liivarand). Teenused ja tehniline taristu on nendes randades üldiselt hästi välja arendatud, v.a Toolsel. Nende suplushohtade hooldamine on problemaatilisem (peamiselt prügimajandus) ja kulukam, kuna alade kasutusintensiivsus on üsna suur. Kõikide nende randade puhul on arengupotentsiaal suurem kui seda seni rekreatsiooniks on kasutatud. Soovitav

on arendada just neid randasid, kus selleks on ka toetav infrastruktuur (söögikohad, tualetid, parklad).

Järgmise suurema grupi moodustavad liivarannad, mis on pigem piirkondliku/kohaliku kasutusega. Peamise kasutajagrupi moodustavad nendes randade lähipiirkonna elanikud või kasutajad, kes soovivad nn vaiksemat ja privaatsemat kohta puhkuseks. Enamikel juhtudel esineb seal parkimisvõimalus (u 3–4 autole). Prügimajandus oli suveperioodil korraldatud, seda haldab ja korrastab peamiselt kohalik omavalitsus. Nende alade puhul pole vaja luua täiendavat tehnilist taristut, kuid tuleks säilitada avalik juurdepääs ja ranna kasutamine ning heakord.

Ülejäänud suplushohti saab liigitada pigem kogukondliku või naabruskonna kasutuses olevateks suplushohtadeks (joonis 20), mille peamiseks kasutajateks

Joonis 20. Pihlaspea värvikas suplushoht (foto: Maila Kuusik, 2017).

lähiala elanikud. Nähtud suplushohtade paistsid hästi hooldatud vaatama sellele, et rannik on tugevalt pilliroostunud. Nimetatud suplushohtade ei vaja olulisel määral taristut, peamine on ala kogukondlik korrashoid.

Testala suplushohtade suur potentsiaal on hetkel alakasutatud. Positiivseks tuleb lugeda, et alad ja juurdepääsud on peamiselt avalikus kasutuses (suur osa riigimaad) ning selle suundumuse jätkumine on piirkonna rekreatsioonipotentsiaali arvestades väga oluline. Maade erastamisel tuleks silmas pidada, et juurdepääsud merele ja eriti suplushohtadele jääksid avalikku kasutusse. Selles osas on vaja riigi ja omavalitsuse koostööd. Riigi tasandil võiks ka õigusruumis ühtlustada suplushoha ja supelranna mõisted (vi-

mane on kasutusel looduskaitseaduses, mille läbi toimub ehituskeeluvööndi vähendamine). Kohalik omavalitsus võiks mõelda teede omamisele või hooldus- ja kasutuslepingute sõlmimisele. Alade hooldusel võiks teha eri ametkondade vahel senisest tõhusamat koostööd eriti kultuuriobjektide haldajatega.

Alljärgnevate tegevuste kirjeldamisel lähutakse peamiselt eeldusest, et need nimetatud alad võiksid edaspidi olla suurema kasutusintensiivsusega. Suvitajate ja turistide mõningane hajutamine parema info esitamise kaudu aitaks vähendada hooajalist ülekoormatust Vösu rannas.

Üldised tegevused supluskohtade arendamisel:

- tagada ka edaspidi juurdepääsud supluskohtadele (maa riigiomandise jätmisega või avaliku kasutuse tagamise lepingutega). Soovitav on ulatuslikele rannaaladele kavandada mitu juurdepääsu;
- randade heakorra parandamine – prügikastide ja tualettide lisamine suurema koormusega ja multifunktsionaalsetes supluskohtades ning võimalusel piirkondlikes/kohalikes supluskohtades. Oluline on ka supluskohtade hooldatuse järjepidevus, mis on kohalikule omavalitsusele suhteliselt suur kulu, mistõttu on mõisteta, et hooldustöid ei taheta väga paljudesse kohtadesse hajutada; informat-

Asukoht	Tegevus
Vösu	Jätkata rannaarenduse head tööd, pöörates seejuures rohkem tähelepanu prügimajanduse korraldusele. Probleeme tekitab asjaolu, et ranna prügikonteineritesse toovad suvitajad oma olmejäätmeid. Lahenduseks on konteinerite lisamine või hooajaliste lepingute sõlmimise kohustuslikkus suvilaomanikele ⁴⁵ .
Karepa	Karepa supluskoht vajab tehnilise taristu väljaarendamist. Ala tundus ja potentsiaal on suur, kuid puudub supluskohta toimimiseks vajalik infrastruktuur – tualetid, prügikonteinerid, veeohutust tagavad meetmed sh ala tähistus, vetelpääste. Teatava impulsi ala arengule võib anda ka väikesadama arendus, millega on alustatud. See eeldab erinevate osapoolte koordineeritud koostööd taristu arendamisel nt parkla, tualetid vms.
Toolse	Toolse supluskoht ei ole kasutussurve all, kuid seda kasutatakse puhkealana (lõkkekohad). Supluskoht piirneb Toolse looduskaitsealaga, kuid kaitseala kohta puudub informatsioon. Edasise tegevuse arendamisel vajaks ala korrastamist ja koostööd nii muinsus- kui looduskaitsega tegelevate ametkondade vahel.

- siooni lisamine ranna haldaja kohta;
- teenuste ja rajatiste arendamine (nt mänguväljakud, spordirajatised, suvekohvik, kiosk, vetelpääste) suuremates supluskohtades.

4.1.2 MATKARAJAD

Matkaradasid kavandades tuleb vaadelda matkamise trajektoori seoseid ja koostoimet kergliiklusteedega. Lahemaa rahvuspargi külastusstatistikast võib järeldada, et enam kasutuses on nn mitmefunktsionaalsed (st esindatud on nii

kultuuri- kui loodusväärtused) ja keskmise pikkusega matkarajad (nt Käsma ja Altja loodus- ja kultuuriõpperajad). Oluline on radade sisemine sidusus: rada võiks jutustada lugu või käsitleda mingit teemat, sisaldada juurdepääsetavat puhkekohta (kiirabi vms kutsumise võimalus), lõppeda positiivse elamusega (nt vaatekohaga) ning mõnel pool jõuda ringiga raja algusesse välja (võimalus parkida ja tualetis käia). Matkaradade planeerimisel tuleb arvestada nende erineva raskusastme ja pikkusega, samuti rakendada universaalsidaini põhimõtteid, st loojad võtavad arvesse laia kasutajate grupi

vajadusi ja huve, olenemata kasutaja eest või võimetest. See lähenemine muutub üha olulisemaks arvestades puhkemajanduse sihtrühmade paljusust ja elanikkonna vananemise tendentsi. Matkaradade alguspunkti võiks olla juurdepääs (laenu-tatud) jalgrattaga ning mõeldud lastega liikuvatele peredele. Oluline on matkaradade selge tähistamine ja järjepidav hool-dus. Terviklikumalt tuleks läbi mõelda, et kui turist tuleb testala piirkonda, siis kuidas ta liigub, palju jõuab käia ja milline on motivatsioon läbida erinevaid matkaradu. Rattalaenutuse puhul võiks mõelda kas ringmarsruutidele või tekitada vahetuspunkte, nt ühest mõisast teise kulgemisel. Matkaradu läbitakse erinevatel viisidel ja see sõltub aastaajast. Jalgrat-taga saab vabalt seigelda näiteks Käsma poolsaare rannaäärsetel teedel. Sageli just selle võimaluse pärast piirkonda tul-laksegi, et saab liiklustiheda tee asemel ratta sõita metsa vahel ja vaadata merd (nt Vösul Vergi poolsaare ring Oandu või Sagadi kaudu; või maastikujalgratastele sobivam Altja–Mustoja–Vainupea kuni Lahemaa piirini).

RMK on teinud ära suure ja tänuväärse töö oma matkaradade väljatöötamisel, mille olulisteks osadeks on puhkekohad, ilma milleta enam matkarada ettegi ei kujutagi. RMK on leidnud, et nad hool-davad ise oma radu ja puhkekohti, et ta-gada vastavad standardid. Samas võiks proovida ka koostööd kogukondade ning

⁴⁵ Vastavalt 2004. aasta Jäätmeseadusega on üle 1500 elanikuga (Vösul ca 500 elanikku) omavalitustel kohustus tegeleda korraldatud jäätmeveoga ja ka suvila omanikud peavad vähemalt suvekuudel korraldatud jäätmeveo eest maksma. Hooajalisust seadus ei arvesta.



MTÜ-dega talgute/hoolduslepingute asjus. Mõneti võiks igal külal (või väiksemal kandil) oma matkarada olla, et paiga loodus- ning kultuuriväärtusi tutvustada (kasvõi QR-koodi viitena küla Facebooki lehele vms) (joonis 21), matkaradu mitmekesistada, ehk ka külastuskoormust hooajalisust hajutada – vaja on vaid maaomanike nõusolekut ja selget märgistust. Lisaks vajaks kõikide nende matkaradade info ühte kohta koondumist, kas füüsilisele või virtuaalsele kaardile.

Infotahvlitel võiks lisaks konkreetsele alale või objektile olla täiendav informatsioon lähikonnas paiknevate analoogsete loodus- ja kultuuriväärtuste kohta. Kui Lahemaa osas on huvipakkuvad objektid (peamiselt küll kaitsealused) markeeri-

Joonis 21. Altja õpperaja kultuuriajalooline kaart (foto: Anu Printsman, 2018).

tud, siis väljaspool kaitsealasid on selline informatsioon sageli kohapeal kättesaadu.

Lisaks olemasolevatele matkaradadele nähakse Kunda linna arengukavas⁴⁶ ette tervise- ja matkaradade rajamist Kronkskaldale, samuti Kronkskalda vaate avamist, trepistiku ning laudtee ehitamist. Kronkskalda ja Toolse linnuse vahelisel alal paikneb Toolse looduskaitseala. Nii Toolse linnuse kui Kronkskalda alal võiks olla informatsioon piirneva looduskaitseala kohta.

Küsitluse tulemused näitavad, et täiendavaid matkaradasid peetakse oluliseks

Asukoht	Tegevus
Kronkskallas	Tervise- ja matkaradade rajamine.
Toolse	Toolse linnuse juurde puhkekoha rajamine.
Rutja	Vaatlustorni rajamine ja juurdepääsuteede korrastamine koostöös kaitseväge ja RMK-ga ⁴⁷ .
Altja–Mustoja–Vainupea	Rannäärse tervikliku matka(jalg)radade süsteemi kavandamine, sh jalgrattaga ringselt liikumise võimalused, arvestades looduskaitse tingimusi.
Endised piirivalverajatised	Piirivalve radade taastamine ja kasutamine rekreatsiooni võimaluste edendamisel, sh militaarotstarbeliste tornide kasutamine linnuvaatluseks.

turismi arendamisel. Samas nenditakse, et olemasolevad matkarajad ei ole alati läbitavad (teele langenud puud, risu). Seega tuleb leida realistlik tasakaal uute matkaradade arendamisel ja olemasolevate hooldamisel. Üheks võimaluseks on talgute korraldamine huvigruppide või kogukondade koostöös valla või RMK-ga.

4.1.3 KÕRGENDATUD AVALIKU HUVIGA RIIGIMETSAD

Suurema osa Lääne-Viru maakonna roheline võrgustiku ökosüsteemidest moodustavad metsad (u 75%), kuid suhteliselt kõrge on ka põllumajanduslike ökosüsteemide osakaal u 12–13%. Tes-

tala metsad (joonis 22), mis on suures ulatuses riigimetsad, moodustavad olulise ressursi puhkemajanduse seisukohalt. Suur osa Riigimetsa Majandamise Keskuse (RMK) puhkealadest ja -objektidest asub rohelises võrgustikus, Lääne-Viru maal moodustab see 91%.⁴⁸

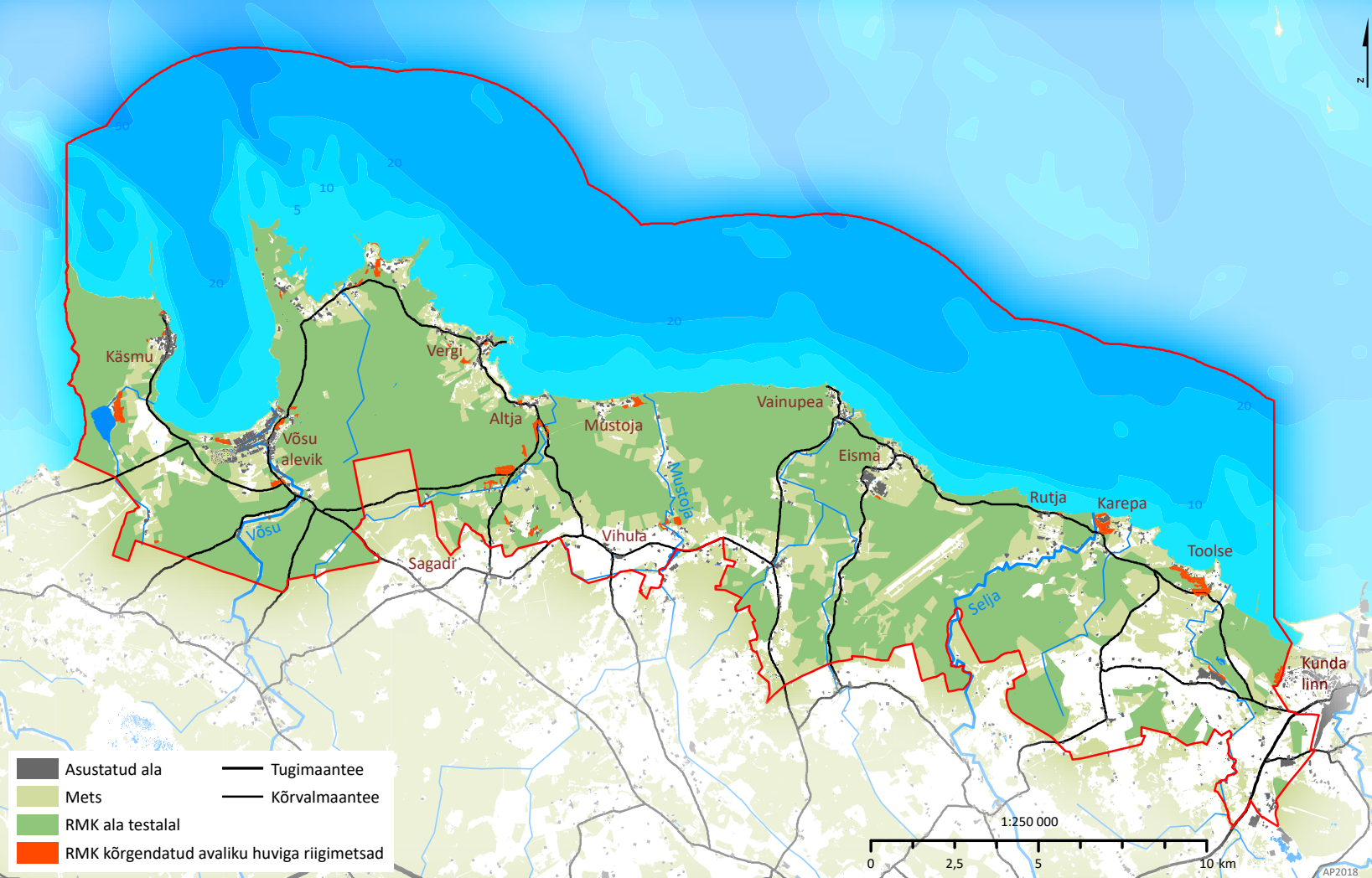
Viimasel ajal on tõstatunud kõrgendatud avaliku huviga (KAH) riigimetsade teema RMK maadel, seda eelkõige seoses metsade senisest intensiivsema majandamisega. RMK lähtub KAH metsade määramisel nii kultuurilistest kui sotsiaalsetest iseärasustest. KAH metsade puhul on RMK-l teavitamiskohustus, kuid nendel aladel ei välistata lageraie tegemise võimalust. Majandamise tüüptingimusena küll märgitakse, et lageraied tehakse maastikku sobituvalt, võimalusel vältides sirgjoonelisi langi piire.⁴⁹ Rannametsade

⁴⁶ Kunda linna arengukava 2013–2025.

⁴⁷ Tegevus on fikseeritud kaitseväge arendusprogrammis “Õhutõrje ja suurtükiväe merele orienteeritud harjutusalade ja mereväe harjutusalade asukohtade valimine” (2014).

⁴⁸ Rohevõrgustiku analüüs ja planeerimisjuhendi koostamine. Rohevõrgustiku analüüsi vahearuanne, 4.12.2017.

⁴⁹ RMK kõrgendatud avaliku huviga alade määramise, majandamise ja seal tehtavatest töödest teavitamise juhend, kinnitatud 30.01.2018.



puhul tuleb arvestada, et neil on oluline kaitsefunktsioon nii asustuse kui maastikulisest aspektist. Ka metsamajanduse seisukohalt on oluline säilitada rannäärseid metsasid, kuna nad on paremini kohanenud tuultega, kaitstes seega sise-maa metsi.

Küsitluses peavad vastanud piirkonnale iseloomulikeks väärtusteks männimetsa, randa ja merd. Seega on rannikumetsad inimeste hinnangul üheks olulisemaks

märgiks piirkonnas. Juba KAH metsadeks määratutele lisaks on küsitluses markeeritud Eisma ja Karepa vahelist metsa väärtuslikuna. Märksõnadena joonistus välja, et lageraiet ei peaks rannikumetsades tegema, pigem piirduma hooldusraietega ja seda ka väljaspool Lahemaa rahvusparki.

Kaitsealadel on metsamajandamine täpselt reguleeritud, siis KAH metsade määramine kujuneb eriti oluliseks väljaspool kaitsealasid.

Joonis 22. Metsaalade (sh RMK alad ja kõrgendatud avaliku huviga riigimetsad) paiknemine testalal (andmed: Maa-amet, 2018; Vee- ja teede amet, 2017; RMK, 2017).

Metsade majandamisel tuleb silmas pida testala puhkeväärtust laiemalt, arvestada tuleks KAH metsade määramisel samuti kumulatiivseid aspekte (nt rekreatsiooni ja elumualade kombinatsioon). Tüüpiliseks näiteks on testalal Toolse küla, kus elumualade ja ranna vahelisel

alal tuleb mets kindlasti säilitada (sõltumata ka omandivormist, seega peaks selliseid aspekte arvestama raielubade väljastamisel). Sama kehtib ka Karepa küla kohta.

Üldised tegevused:

- kogukondade osalemine KAH metsade määramisel,
- korraldada paremini parkimine ning reguleerida ATV-dega sõitmine rannavööndis,
- maastikuhoolduskavade koostamine ja rakendamine (nt talgute korras) koostöös omavalitsuse ja kogukondadega,
- maastikuhooldusega seotud hange- te/tellimuste osas lihtsustada taotlemistingimusi, et ka piirkonna väike- tevõtjatel tekiks huvi ja võimalusi taotlustes osaleda.

4.2 LIIKUVUS

Visiooni eesmärk on rannikualal mitmekülgse meretranspordi, väikesadamate ja mereturismi arendamine, mida toetaksid merele avatud juurdepääsud ja integreeritud teenused, sh läbimõeldud ühistransport. Juurdepääsude tagamiseks toetatakse ühiskondlikke kokkuleppeid (igaüheõigus, kallasrada), mis realiseeriks avaramalt kasutusõigusi ruumis/maastikus ega takerduks piiravate omandiõiguste taha. Siin käsitletakse rannikualade nelja seostatud liikuvuse aspekti: juurdepääs, sadamad, kergliiklusteed ja

merepääste. Suuremaks väljakutseks on väikesadamate kestliku võrgustiku arendamine, mis arvestaks keskkonnatingimuste, liikumismustrite ja kultuurilise kontekstiga ning suudaks mitmekesisista-da puhketeenuseid ja töökohti.

Testalale jäävad navigeerimiseks vajalikud kuus maamärki (peamiselt sidemastid). Oluliseks orientiiriks võivad olla samuti teised kaldaäärsed ehitised (või loodusobjektid nt kivid). Käsmus orienteeruvad kalurid nt hoonete korstnate järgi, mistõttu on oluline lisaks maismaalt avanevatele vaadetele tähelepanu pöörata ka merelt avanevatele vaadetele.

4.2.1 JUURDEPÄÄSUD MERELE JA ÜHENDUSED

Testalal on merele ja rannajoonele juurdepääs hea, kuna suur osa maismaast (sellest ligi 75% mets) on riigi omandis. Seega igaüheõigus mööda kallasrada liikuda üldjoontes toimib. Mõningaid probleeme küll esineb rannikäärsete krundiomanike poolt tõkestatud teedega ja ka hoolimatute suvitajatega, kes autoga soovivad rannale võimalikult lähedale saada.

Liikuvuse perspektiivist on olulised ka ühistranspordi ühendused suuremate rannikukülade (Käsmu, Vergi), keskuskohtade

ja linnade (sh Tallinn) vahel. Need mõjutavad ligipääsetavaust avalikele teenustele, (laste) huvitegevustele ja rekreatsioonile. Suvisel hooajal võiks ühistranspordi ühendus olla tihedam – see võimaldaks autole tõsisemat alternatiivi ning suurendaks teatud sotsiaalsete gruppide liikuvust.

Autoga liikumisega tekib mõningaid probleeme just intensiivsel külastusperioodil. Näiteks Käsmu külas on põhimõtteliselt vaid üks sissesõidu tee, mis ürituste ajal võib tekitada märkimisväärseid ummikuid ning suurtel turismibussidel on piiratud võimalused ümberpööramiseks.

Autodega parkimine testala mõnes piirkonnas võib kujuneda probleemiks ideaalsel rannapäeval ja suurema kultuuriürituse ajal. Ühe võimalusena võib tuua esile hooajalise parkimistasu kehtestamist suvitusperioodil kõrge külastusintensiivsusega rannaaladel, kuid siis tuleks luua ka vastavad parkimisvõimalused.

Intensiivse kasutusega rahvusvahelised laevateed Läänemerel jäävad testalast väljapoole. Vaadeldaval merealal liikumise üheks problemaatiliseks teemaks on jettide kasutamine⁵⁰. Mitmetes sadamates on keelatud jettidega liikumine sadama veealal (nt Eisma ja Võsu) väikesadama eeskirjadega (joonis 23). Jettidega liikumise piirangud sätestatakse ka Lahemaa kaitse-eeskirjas (vt piiranguala joonisel 18).



Joonis 23. Võsu sadamas on jettidega merele pääs keelatud (foto: Tarmo Pikner, 2017).

Käsmu lahes on jettidega sõitmine samuti problemaatiline, eelkõige tekkiva mürafooni tõttu. Seetõttu soovitame jettidega sõitmiseks kavandada tähistatud rada Vergi sadama lähialal (vt joonis 18). Jettidega sõitmine peaks toimuma pigem avatud merealal kui kinnistes lahtedes. Reaalsuses sõitjad sageli muidugi sooviks endale pealtvaatajaid. Mere kasutamise osas ei peaks olema eesmärgiks tegevuste keelamine vaid nende suunamine rannikumere piirkondadesse, kus tegevus oleks enamikele osapooltele vastuvõetav ega tekitaks konflikte (ka looduskaitstes) ega turvalisusriske. Avalikustamiselt tuli välja jetti-äpi mõte, et infotehnoloogia vahendite kaudu edastada veesporti võimalusi ning laiemalt kaasata inimesi jätkusuutliku merekultuuri edendamisse.

4.2.2 VÄIKESADAMAD

Haljala vallas asuvad järgmised väikesadamad: Vergi, Võsu, Eisma, ja Käsmu (viimane pole sadamaregistris registreeritud). Vergi sadam on oma looduslikelt tingimustelt (veesõiduki suurim süvis 3,0 m) kõige perspektiivsem, kuid selle praegune taristu ei võimalda kasutada sadama tegelikku potentsiaali. Võrdluseks on Võsu sadama suurim süvis 0,8 m ja Eisma sadamal (joonis 24) 1,5 m. Potentsiaalsed sadamakohad on lisaks nimetatutele Karepal, kus on praegu olemas muul ja mõned paadikuurid ning loodud MTÜ on alustanud planeerimistöödega. Vainupea sadamakoha potentsiaal vajab selgitamist. Käsmu väikesadama rekonstrueerimise kavandamine on käimasolev protsess.

50 VV määrus "Jetti ohutu kasutamise ja jeti juhi ettevalmistamise nõuded ning jeti juhi tunnistuse vorm", vastu võetud 31.01.2006 nr 11.



Joonis 24. Eisma rekonstrueeritud väikesadam ja sadamahoone (foto: Tarmo Pikner, 2017).

Olemasolevate ja plaanitavate sadamate suurused paadikohtade arvu järgi on järgmised: Võsu (55), Eisma (35), Vergi (30), Käsmu (kavandamisel), Karepa (kavandamisel).

Vaadeldava rannikuala katvus väikesadamatega on muutumas üha paremaks ning meritsi liikumine kogub populaarsust. Seetõttu võiks kaaluda suvekuudel nädalavahetuse või suuremate ürituste raames (Kaunid Kontserdid Käsmus, Viru Folk, muinastulede öö) Tallinna ja rannikupiirkonna väikesadamate vahelist laevavahendust, mis leevendaks mõnevõrra ka parkimisprobleemi. Selline regulaarliin kolm korda nädalas toimis ka 1920. aastatel⁵¹.

51 <http://urvepars.blogspot.com.ee>.

Sadamad avardavad merelise liikuvuse võimalusi ning selle kaudu tuleb juurde paadiga merelkäijaid ja ettevõtlusvõimalusi, nt Võsu sadama kolmandal hooajal selgus juba laienemissoov. Sadamainfrastruktuuri käigushoidmine (nt faarvaatrite puhastamine) nõuab palju ressursse, mistõttu on vaja leida võimalusi väikesadamate infrastruktuuri jätkusuutlikkuse toetamiseks peale EL struktuurifondide perioodi, koostöö sadamate vahel aitaks siingi.

Väikesadamate kujunemise käigus tuleb esile mitmekesisuse aspekt, mille kaudu luuakse eripära ja tasakaalustatakse hooajalisi kõikumisi sissetulekutes. Maismaaga seotud turismivoogude ja -teenuste (nt majutus, mõisate külastamine, haagissuvilate parkimine) roll on testala väikesadamate kontekstis kasvamas. Eripära juures muutub järjest olulisemaks

teenuste disain, mis seostab kohapõhised tegevused ja teenused laiemaks tervikuks pakkudes külastajale valikuvõimalusi lähtuvalt elustiilidest, vanuserühmadest jne.

Sadama kasutajagruppidel võivad olla eripärased vajadused teenustele ja infrastruktuurile, tuleb leida tasakaal erinevate funktsioonide vahel (nt jetisõitjad ja purjetajad). Väljakutseks on täiendavate huvirühmade (nt noored) ja neile suunatud tegevuste/teenuste integreerimine, mille kaudu laieneks merekultuuri sfäär. Testala sadamate haldajad ei suhtle omavahel piisavalt, samas piirkondliku koostöö jaoks saab leida ühisosad. Suurematest keskustest kaugemal olevatel sadamatel on enam ühiseid väljakutseid (sh turundus) teiste sarnase paigutusega väikesadamatega, nt ülemere Soomes. Vajadus on toetada sadamate rahvusvahelist võrgustumist läbi infovahetuse, kultuuri-sündmuste ja ühisturunduse.

Üldisemad tegevused, millega tuleb arvestada sadamate arendamisel:

- a) käsitleda sadamat kavandades ümbritsevat rannikuala terviklikult vältimaks hiljem erimeelsusi juurepääsuteede ja muude sotsiaalsete või keskkonnamõjude osas,
- b) planeerida teatud maareserv edasiseks kasutuselevõtuks, sest kõiki vajalikke sadamafunktsioone (võimalusi) ei pruugi osata esialgse kavandamise protsessis täpselt formuleerida,

- c) kombineerida avalik juurepääs poolavaliku alaga sadama territooriumil, mis aitab tagada turvalisust paatide hoidjatele ja samas pakub avalikkusele võimalusi liikuda sadamakail ning nautida merevaateid,
- d) luua pikemaajalisem visioon, mis seostab erinevate sihtrühmade vajadused ja teenuste komponendid rannavööndi kontekstiga, vajadusel planeerida selgemad kasutusareaalid,
- e) toetada sadamate rahvusvahelist ja piirkondlikku võrgustumist läbi infovahetuse, kultuuri-sündmuste ja ühisturunduse,
- f) rekonstrueerimisel arvestada asukohta tagamaa ja (muutuva) külastatavuse intensiivsusega, et tekiks piisavalt kasutajaid ja edeneks merekultuur ning samas säiliks kultuuriline eripära,
- g) võimaldada rannakaluritele merele ligipääsud ja toetada nende järjepidevat koostöö väikeettevõtlusega,
- h) leida võimalusi sadamate infrastruktuuri käigus hoidmise toetamiseks peale EL struktuurifondide perioodi.

Asukoht	Tegevus
Võsu (ca 55 alusele)	Mitu hooaega tegutsenud sadam on leidnud palju kasutajaid. a) Sadamakohtadele on suveperioodil rohkem tahtjaid kui vabu kohti, mistõttu tõstatunud täiendava ujuvkai paigaldamise vajadus (perspektiivis kokku ca 80 kohta alustele). b) Hoida head tasakaalu avaliku ja poolavaliku juurdepääsuga sadamaalale (inimesed soovivad käia muulil jalutamas ja samas paadiomanikud vajavad teatavat turvalisust). c) Uue sadamahoone kasutusfunktsioonid on välja kujunemas, mistõttu vajalik neid integreerida erinevate kasutajagruppide vajadustega (nt restoran, pesemisvõimalused paadiga turistile, kooskäimiskoht kalurite seltsile, n-ö hädasolija ööbimisvõimalus, sadamakapteni tööruum, seminariruum jne). d) Kala esmaseks töötlemiseks luua kaluritele infrastruktuur. Paadihoidmiseks või väiketootmiseks lisahoonete rajamisel arvestada keskkonda sobivusega.
Eisma (ca 35 alusele)	Eripärase disainiga rekonstrueeritud väikesadam (eraomandis) kombineerib mitmekesiseid kasutusviise. a) Suveperioodil vajalik Eisma parem seostamine ühistranspordihendustega. b) Purjetamisoskusi- ja elustiili edendavate ürituste kohale toomise võimalus, sh koostöö piirkonna majutus- ja toitlustusasutusega. c) Soovitatavalt hoida head tasakaalu avaliku ja privaatse juurdepääsuga sadamaalale, selgem info võimalikele kasutajatele väljastpoolt.
Vergi (ca 30 alusele)	Pikemat perioodi toiminud (era-)sadama jaoks on mh olulisemaks muutunud maismaa suunalt tulevad kasutajagrupid (nt restorani- ja hotelilikülalastajad, autokaravanidega sõitjad). a) Täiendavate ööbimiskohtade rajamist plaanitakse sadamaala lähedal asuvasse kasutamata hoonesse. b) Sadama valdajal on huvi arendada veespordi tegevuse võimalusi. Selle jaoks vajalik määratleda selgemalt jettide kasutamisalala koos vastavate infrastruktuuridega. c) Luua jetisõitjatele (ja lisaks ehk ATV, jms) mobiilirakendus, mis näitaks nendeks tegevusteks mõeldud alad ja vastavad tingimused. d) Osade ujuvkaide rekonstrueerimise või väljavahetamise vajadus. e) Lastele mänguväljaku ehitamine, mis rikastaks sadamaala kasutust.

Käsmu (praegu võimalus 15 paadi kinnitamiseks, maht kavandamisel)	Rekonstrueerimisel arvestada asukoha tagamaa ja külastatavuse intensiivsusega, et tekiks piisavalt kasutajaid ja edeneks merekultuur ning samas säiliks kultuuriline eripära.
Karepa (maht kavandamisel)	Karepa endises sadamakohas on muul, mille juures rannakalurid hoiavad oma paate. Väikesadama järele eksisteerib vajadus. Selle arendamiseks on loodud MTÜ ning alustatud planeerimistegevustega. Rekonstrueerimisel arvestada asukoha tagamaa ja külastatavuse intensiivsusega, et tekiks piisavalt kasutajaid ja edeneks merekultuur ning samas säiliks kultuuriline eripära.
Vainupea (maht kavandamisel)	Endine sadamakoht. Sadama potentsiaal ja vajadus vajaks selgitamist. Rekonstrueerimisel arvestada asukoha tagamaa ja külastatavuse intensiivsusega, et tekiks piisavalt kasutajaid ja edeneks merekultuur ning samas säiliks kultuuriline eripära.
Tallinn–Võsu–Tallinn laevaühendus	Kaaluda suvekuudeks Tallinna ja Võsu (ja lisaks piirkonna teiste väikesadamate) vahelise laevaühenduse arendamist.

4.2.3. KERGLIIKLUSTEED

Piirkonna kergliiklusteed on kajastatud detailselt Lääne-Viru maakonnaplaneeringus. Planeeringuga pole kavandatud üldiselt eraldiseisvaid kergliiklusteid, vaid jalgrattaliiklus saab toimuda maanteel. Erandiks on Võsu–Käsmu ja Karepa–Toolse–Kunda vahelised teelõigud, kus kergliiklustee on kavandatud eraldiseisvana. Testalal on juba rajatud Võsu–Käsmu vaheline 6 km pikkune kergliiklustee (joonis 25), mis on olnud loomisest alates intensiivses kasutuses. Samas Võsu ja Altja

vahel on kurviline maantee ning suviti sõidab seal palju jalgrattureid (sh eakad välisturistid). Sinna kergliiklustee rajamisele seab omad raamid ilmselt Lahemaa rahvuspark. Rannaäärsete teede turvalisuse osas jagunesid küsitluses osalejad pooleks. Jalgrattaga sõitmine kurvistel ja kõrge kiirusega autoteel pole päris turvaline. Kiirusepiirangutest pole väga kasu, sest neist ei peeta kinni.

Teiseks projektiks testalal on Karepa ja Kunda vahelise kergliiklustee väljaarendamine. Kergliiklustee eesmärk on parandada ühendust Karepa–Toolse piirkonna ja Kunda linna vahel. See on lähim keskus, kus Karepa piirkond saab tarbida vajalikke



teenuseid. Suur osa testalal asuvatest teedest kuuluvad ka rahvusvahelise jalgrattamarsruudi koosseisu. Kergliiklusteedega peaks olema ühendatud ka autode karavaniparklad. Kõige suurem karavaniparkla paikneb Võsu aleviku piiril, kuid võimalusi karavaniga peatuda on ka Vergis. Sportimise või loodusturismi arendamise eesmärgil on võimalik kasutada ka olemasolevaid metsateid. Kasutusel on piiratud ajal (sõltub ilmastikuoludest ja läbitavusest) nii Käsmu kui Vergi poolsaare lääneosas kulgevad metsateed (vt joonis 18). Arvestada tuleb, et need ei pruugi olla alati läbitavad, kuid nende korrastamine (teele langenud puud vms) loob eeldused erinevatele kasutajagruppidele suunatud tegevustele. Oluline on arendada ka jalgrattamarsruudina ühendust Oandu–Haili vahel (vt joonis 18).

Joonis 25. Võsu–Käsmu kergliiklustee Võsu rannas (foto: Tarmo Pikner, 2017).

Analoogselt matkaradadega võiks kõnni- või kergliiklusteel kulgejal olla huvitav lugeda paiga kultuuriloo kohta. Siinkohal saab positiivse näitena tuua Võsu aleviku projekti, kus praegu kasutusest väljas olevatel kruntidel on informatsioon nende varasema kasutuse ja hoonestuse kohta (joonis 26). Analoogseid kultuuriloolisi projekte võiks algatada ka teistes asulates.

Üldised tegevused kergliikluse arendamisel:

- jalgrattahoidlate rajamine supluskohtades, toitlustus- ja majutuskohades, parklates,
- jalgrattalaenutussüsteemi arendamine,

- kaaluda täiendavate kiiruspiirangute vajadust turvalisuse tagamiseks jalgratta marsruutidega kattuvatel teedel,
- info koondamine ja levitamine jalgrattavõrgustiku kohta,
- kohtade ajaloo ja kultuurilooliste seoste esitamine kergliiklusteede ääres.

Joonis 26. Võsu alevikus on markeeritud varasem asutusstruktuur ja kirjeldatud seal paiknenud hooned ning kultuuriloolisi seoseid (foto: Maila Kuusik, 2017).

Asukoht	Tegevus
Karepa–Toolse–Kunda teelõik	Kergliiklustee rajamine.
Võsu–Vergi–Altja teelõik	Võsu–Käsmu kergliiklustee pikendamine Vergi ja Altjani.
Käsmu ja Vergi poolsaarte lääneosad	Metsateede hooldus, mis on kasutatavad ka jalgrattateedena.
Oandu–Haili	Jalgrattamarsruudi kujundamine.

4.2.4 MEREPÄÄSTE JA TURVALISUS

Mereala kasutuse intensiivistumisega on oluline pöörata enam tähelepanu turvalisusele st ka vabatahtliku merepääste arendamisele. Merepääste toimub merel, mida ei tohi segi ajada vetelpäästega avalikes supluskohtades. Testalal paikneb kaks vabatahtlikku merepääste üksust – Käsmu Vabatahtlik Merepääste (loodud 2009) ja Kunda Vabatahtlik Merepääste (loodud 2015).⁵² Käsmu merepäästeüksuse teeninduspiirkonnaks on määratud ala Soome lahel Juminda poolsaarest Kunda ni. Kunda üksuse (joonis 27) teeninduspiirkond on eelkõige Kunda linna ja sadama ümbrus ning päästetöid on tehtud Eisma piirkonnas. Mõlema üksuse poolt teostatavad teenused on: pinnaltpääste, pukseerimine, esmaabi, laevade tühjaks pumpamine, inimeste transport, varustuse transport, otsingud valges ja pimedas, väiksema tulekahju likvideerimine nii laeval kui saarel.

Valmisolek on üksustel erinev – Käsmu merepäästeüksuse valmisolek on 3 meeskonda, kuid reaalset on see 2 meeskonda ning navigatsioonihooajal reageerimisaeg 1 tund. Kunda merepäästeüksuse valmisolek on 2 meeskonda ja reageerimisaeg 15 min.



Joonis 27. Kunda merepäästekaater ja päästjad oma tööst rääkimas (foto: Tarmo Pikner, 2017).

Kui Käsmu merepääste üksusel on olemas varustus päästetegevuse läbiviimiseks, siis Kunda merepääste varustus vajab täiendavalt komplekteerimist (eelkõige individuaalse varustuse osas), mida tehakse projektide ning annetajate toel. Meresõidu oskuste säilitamiseks tuleb aeg-ajalt merel käia ning üritustel, kus merel käitumist tutvustatakse, on vabatahtlike päästepaadi sõitudel alati järjekorrad. See näitab, et inimesed igatsevad merele minna.

Üldised tegevused merepääste arendamisel:

- a) varustuse tagamine vabatahtlikele merepäästeüksustele, ka selle ajakohastamine,
- b) mereohutuse teavitustegevuse läbiviimine erinevatele huvigruppidele,
- c) koostöös väikesadamatega teabeürituste korraldamine.

4.3 KOGUKONNAD JA PIIRKONDLIKUL ERIPÄRAL PÕHINEV ETTEVÕTLUS

Eesmärk on taristu ja teenuste mitmekesistamine, mis toetaks kultuuripõhist ettevõtlust, kohalikke kogukondi ning püsielanike juurdekasvu piirkonnas. Väljakutseks on kultuuripärandi ja kogukondlike oskustegevuste pööimimine jätkusuutlike majandamisviiside ja turismiteenustega. Käesolev peatükk hõlmab järgmisi aspekte: rannakalandus, kultuuri- ja kogukonnapõhine ettevõtlus ning elamuuehitus.

4.3.1 RANNAKALANDUS

Aktiivseid kutselisi rannakalureid on testala piirkonnas ca 70. Rannakalanduse jaoks kujunes väga oluliseks Võsu ja Eisma väikesadamate rekonstrueerimine, mis mh väärtustas ka kaluriametit. Rannakalur (ja rannakalurite piirkondliku ühingu liige) maksab paadihoidmise eest väiksemat tasu kui sadama tavakasutaja. Rannakalanduse kestlikkuse aspektist on oluline säilitada rannakalurite huvide esindatus piirkonna väikesadamate

⁵² Eesti Vabatahtlik Mere- ja Järvepääste, <http://www.vomare.ee/et/liikmed>.

haldamise protsessis. Näiteks VRÜ-l on Vösu sadamaga selline leping sõlmitud 25 aastaks, erasadamate puhul on see sageli lahtisem. Seetõttu tuleks soosida rannakalurite aktiivset osalemist väikesadamate rekonstrueerimis- ja haldamisprotsessis pikemaajaliselt.

Muutunud oludes tuleb kaluritel enam mõelda kala väärindamise ja võimalike kõrvaltööde peale. Edukate kõrvaltegevuste jaoks saab rannakalanduse seostada oskustegevustega, nt toidlustus, toiduainetööstus, kalapüügiseadmete valmistamine ja puhkemajandus – nende suundade jaoks toetab infrastruktuuri soetamist mh Euroopa Kalandusfond (sh mitmekesistamise suund). Kutselised rannakalurid tegutsevad kõik ettevõtjatena (enamus FIE-dena), mis peaks positiivselt mõjuma iseorganiseerumisele ja ettevõtlikkusele.

Kogemuspõhine laurite kasutamine (joonis 28) võimaldab kaluritel teha kõrgema veetaseme korral õiged valikud ning vajadusel laurteid käepäraste vahenditega täiendada. Konkreetsele laurile sõidukiga juurdepääsuks tuleb kaluril iga-aastaselt Keskkonnaametilt taotleda rannavööndis autoga liikumise luba, mis seostatakse konkreetse sõiduki ja liikumistrajektooriga. Laurikohtade korrashoidmine ja kasutamine põhineb omavahelistel kokkulepetel. Päris võõra kaluriga laurikohta eriti jagada ei soovita. Ühiskasutuses olevaid laurteid samas ikka leidub, nt Eru ja Käsma lahes, Vergi kandis jne. Laurikohta-



dega rannakaluritel probleeme pole. Eratööde läbimine (nt Lepispeal ja Mustojal) õnnestub tänu omavahelistele mitteformaalsetele kokkulepetele. Samas olukord võib muutuda, mistõttu võiks kaaluda võimalusi pikemaajaliseks lahenduseks.

Paljud laurikohad on märgitud rannavööndis ka ametlike lossimiskohtadena (vt joonis 5), mille kaudu kalasaak maale toimetatakse ja püügiaruandlus esitatakse ning vajadusel ka kontrollitakse. Testala rannavööndis on 44 ametlikku lossimiskohta, millele kalurid lisasid mõned täiendused jutuajamiste käigus. Lossimiskohtade määratlemine on viimase kümnendi jooksul läinud täpsemaks, nt varem märgiti lihtsalt Eisma, aga nüüd vajadusel täpsemalt Liivakünka.

Rannakalur saab teatud koguse saagist realiseerida mitteametlikult oma võrgustike kaudu – seda aktiivselt ka tehakse ning soovijaid jätkub kohapeal külas kui ka ümberkaudsetes linnades. Kala esma-

Joonis 28. Hommikune võrgupuhastus Vösu sadamas (foto: Tarmo Pikner, 2017).

seks töötlemiseks on väikesadamates vaja vastavat tööruumi ja jäämasinat, mis võimaldaks suuremate koguste ja soojade ilmade korral pikendada kala realiseerimise aega.

Testala rannakalurid püüavad kala peamiselt lahtedes ja järsema kallakuga merepõhja vööndis, mis paikneb nt Lobi neeme tipus meres. Avamere poolne rannakalurite liikumisulatus jääb enamasti kuni 20 meetri sügavusjooneni, rannakalurite paatide liikumisulatus on alla 2 meremiili (3,7 km) rannajoonest. Sügavamat vett otsitakse kuumemal suveperioodil kaugemal, nt käiakse ka Uhtju saarte ümbruses mõnevõrra kala püüdkas. Navigeerimiseks kasutatakse sageli GPS-seadmeid, mis on eriti vajalikud udus ja avavees. Samas tänaseni aitavad õiget kurssi võtta rannavööndi kõrgemad korstnad (nt Käsma meremuuseum, Kunda tehas) ja

mobiilside mastid. Rannakaluri püügiala on paindlikult määratud püügiruudu kaudu, mis on kirjas kalastusloal. Rannakalurite sõnul jälgitakse neid laiemaid püügiruutuseid merel kogemuspõhiselt ja probleeme pole olnud. Suveperioodil tuleb rannakaluritel tegeleda lõbusõidu kaatritega ja veeskuutritega, kes sõidavad katki võrgunööre ja tekitavad asjatult palju müra.

Merel püügivõrkude ja -mõrdade paigutamine kujuneb vastavalt lubadele ning samas ka kokkulepete kaudu rannakalurite kogukonnas. Need kokkulepped võivad osaliselt kesta läbi mitme põlvkonna ning kokkulepetest mittekinnipidamine tekitab lahkelsid. Tegemist pole päris suletud süsteemiga ning ikka leidub n-ö piiririkkujaid, kes soovivad hommikul kiiresti võtta parimad püügikohad. Siin võistlevad kutselised kalurid harrastuskaluritega, kellel on sageli kiiremad paadid. Näiteks, Kunda alt käiakse kiirete paatidega Aksi ja Toolse lahel võrke panemas ning kutselised Karepa rannakalurid aeglasematel alustel (mootori võimuse piirmäär etteantud) jäävad kivisel rannikul oma traditsioonilistest püügikohtadest tihti ilma. Üks 70 meetrine püügivõrk paneb kinni ligi 200 m vööndi rannikumeres. Olukorra reguleerimiseks on tehtud ettepanek, et harrastuskalurite püügialad võiks olla määratud kohalike omavalitsuste rannikuvööndi (sh rannikumeri) ulatuste järgi ning vallad/linnad saaksid selles ise teha otsuseid ning kokkuleppeid. See ettepanek esitab väljakutse mereala haldamise osas, sest

praegu kohalik omavalitsus ei korralda rannikumere ala.

Mitmed rannakalurite murekohad ja ettepanekud käsitlevad üldisemat kalanduspoliitikat, mis mõjutab tegelikkuses merekultuuri ja sellega seonduvat keskkonda. Siinkohal saab välja tuua mõned aspektid sellest laiemast teemast. Mures ollakse kalavarude vähenemise pärast, mis selles rannavööndis on toimunud kiiresti viimase kümnendi jooksul. Vaatamata seadusandlusele lubavad eeskirjad püüda välja kudema siirduvaid lõhesid jõesuudmetest ja sildadelt ning järelvalve selles osas olevat puudulik. Olukorra parandamiseks soovitakse paremini reguleerida harrastuskalurite tegevust. Siinkohal tuleks arvestada seda, et rannakülades elavad ka mitmed harrastuskalurid, kes kalastuslubade pärast konkureerivad iga-aastaselt kõigi huvilistega üle-Eestiliselt. Vajadus on leida tasakaal kalavarude jätkumise ja looduskaitse vahel (nt hülged, kormoranid), sh suurendada teadlikkust mõlema poole vajadustest. Praegune seadusandlus käsitleb rannakaluri paati ja tööstuslikku kalatraalerit peaaegu samaväärselt esitades samad tehnilised jms nõudmised. Samuti on oluline Euroopa Kalandusfondi taotlustes bürokraatia vähendamine.

Rannakalanduse korraldamise põhijooned.

a) Soosida rannakalurite aktiivset osalemist väikesadamate rekonstrueerimis- ja haldamisprotsessis pikemaajaliselt.

b) Rannakalanduse traditsioonide säilitamine. Taastada ajaloolisi paadikuure ja taaselustada siinsete puupaatide ehitamise traditsioon, teha rannakalanduse töötubasid. Kogukonna kaasaamine kalapüügitraditsioonide ja -tavade talletamisse.

c) Kalasaagi väärindamine. Arendada otsekontakte kala kokkuostjatega ja piirkonna toitlustustevõtetega. Kala väärindamise osas teadlikkuse kasvatamine (kursused, infomaterjalid).

d) Rannakalanduse kõrvaltegevuste toetamine. Suurendada teadlikkust läbi hea-praktika näidete ja kaasrahatuvõimaluste info ning kogukondliku kaasatuse.

e) Kasvatada teadlikkust rannakalandusest merel hobikaatrite kasutajate seas.

f) Kalavarude jätkusuutlik majandamine rannakalanduse eluviisi toetamiseks:

- » vastavalt seadusandlusele koos tõhusama järelevalvega reguleerida lõheliste väljapüüki jõesuudmetes ja jõgedel (nt Selja jõgi),
- » kaaluda harrastuskalurite püügialade seostamist kohalike omavalitsuste rannikuvööndi (sh rannikumeri) ulatustega,
- » kaaluda võrgupüügi reguleerimist harrastuskalurite jaoks,
- » kaaluda kalastuslubade jagamisel eriõiguste andmist rannakülades elavatele kaluritele (väikesaarte eeskujul),
- » otsida tasakaalu looduskaitse ja rannakalurite huvide vahel, suu-

Asukoht	Tegevus
Letipea, Mustoja	Väljakujunenud lautrikohtade juurde viivate eratee lõikude läbimise õiguse vormistamine osapoolte kokkuleppel.
Võsu	Kala esmaseks töötlemiseks on piirkonna väikesadamates vaja vastavat tööruumi ja tehnikat (nt jäämasin).
Vergi	Veeskuutrite sõiduala selge määramine rannavööndis ja raja markeerimine.

rendada mõlemapoolset teadlikkust,

- » kasvatada kompetentsi ja võimekust Kalandusfondist koelmualade taastamiseks arenguprojekti koostamiseks,
- » ühtlustada kutselise kaluri ja harrastuskaluri aruandekohustusi,
- » käsitleda rannakalandust enam kohaliku eluviisi osana ja eristada nt püügialuste (paatide) tehnilised nõudmised.

4.3.2 KULTUURI- JA KOGUKONNAPÕHINE ETTEVÕTLUS

Pärandi säilimise ja kogukonna elujõulisuse jaoks on vajalik püsielanikkonna säilimine/kasvamine rannikualal. Selle toetamiseks tuleks soodustada piirkonnas eripäral põhinevat väikeettevõtlust (turism), kaugtöövõimalusi ning kultuurisündmusi. Praktika-kogukondade (s.o inimesed, keda ühendavad sarnased kut-

seoskused ja/või amet) kooslused loovad soodsa pinnase sinikasvu (*blue growth*), rohemajanduse (*circular economy*), jagamismajanduse (*shared economies*) arendamiseks, mis põhineb iseorganisatsioonil, nutikatel tehnoloogiatel ning vaatleb ressursse jätkusuutlikkuse perspektiividest. Sellised kooslused võiksid piirkonnas tekkida puhketeenuste ja huvialategevuste ümber, mis võimaldaksid vähendada hooegade volatiilsust, pikendada külastajate piirkonnas viibimise aega ning aktiveerida enam inimesi (eakad, suvitajad) panustama rannikuala edendamisse. Elanikkonna vananemine loob mitmeid võimalusi hõbemajanduseks, st luuakse uusi või kohandatakse olemasolevaid teenuseid, mis suunatud eakatele väärrika vanaduspõlve perioodil. Seda suunda peab toetama ka avaliku ruumi ja taristu läbimõeldud arendamine. Näiteks aruteludes tuli esile plaan Rutja kordonisse hooldekodu rajamisest, mille üheks takistuseks olevat töötajate leidmine.

Kogukonnapõhise ettevõtluse edendamise väljakutseks on avatud järjepidevate



koostöövõimaluste arendamine ja sotsiaalsete kooskämiskohtade toetamine, olgu nendeks siis väiksed külapoed, seltsitoad, külaplatsid, raamatukogud või turg (joonis 29). Oma potentsiaal on sisetiste arenguvõimalustega sõlmkohtades (Käsmu, Vergi, Vainupea, Eisma, Karepa), milles paikneb väikesadam, eripärane kultuuripärand ja/või aktiivne kogukond. Testalaga külgnevas Kundas on arengupotentsiaali transpordi ja logistika valdkonnas.

Ranniku piirkonda külastavad turistid tekitavad lisaks hooajalistele töökohtadele ka märkimisväärse keskkonnasurve, millele tuleb samuti omavalitsusel tegeleda. Turismiettevõtjate suurem panus, nt kas koostöö fondi või (sihtotstarbelise) mõõduka turismimaksu kaudu (mille ka-

Joonis 29. Võsu turg (foto: Maila Kuusik, 2017).

sutamise üle otsustataks nt kord aastas ümarlaua koos kohaliku omavalitsusega) võimaldaks piirkonda veelgi edendada.

Kogukondlikkust ja ettevõtlust toetavate tegevuste arendamine:

- a) kogukondade aktiivne kaasamine külade ajaloolis-kultuuriliselt oluliste paikade, tavade, oskuste talletamise, ning selle integreerimine puhkemajanduse ja huvialategevustega,
- b) rannakalurite oskuste ja taristu põimimine puhkemajandusega,
- c) internetiühenduste parendamine soodustamiseks kaugtöö võimalusi,
- d) ühistranspordi läbimõeldud korraldamine, mis looks külade paremad

ühendused Tallinna, Rakvere ja teiste linnadega ning kohalike keskustega,

- e) sotsiaalsete kooskämiskohtade (nt külapoodide, külaplatside, raamatukogude) tegevuse toetamine,
- f) paindlike infojagamise ja rentimistingimuste loomine leidmaks hooajaliselt (või pikema aja aastast) tühjalt seisvatele majadele/suvilatele (loomingulist) kasutust,
- g) hõbemajanduse võimaluste toetamine, nt väikeste pansionaatide loomine (sh olemasolevate hoonete kohandamine selleks),
- h) noortele suunatud huvialategevus, ning selle põimimine merenduse ja ettevõtluspraktikaga,
- i) rannikupõhist pärandit ja identiteeti toetavate kultuurisündmuste loomine ja arendamine,
- j) turistide rannaala piirkonnas veedetava aja pikendamiseks infovõrgustike toetamine ja teenuspakettide arendamine,
- k) kaaluda turismimajandusega tegelevatele ettevõtjatele panuse suurendamist rannikualade kasutamise seotud infrastruktuuri arendamisel, nt sihtotstarbeline koostööfondi või mõõduka turismimaksu kaudu, millele nt toetada kergliiklusteede arengut või puhastada randu koostöös kogukondadega,
- l) sinikasvu suundumuste (taastuv energeetika, turism, vesiviljelus) toetamine.

4.3.3 ELAMUALAD

Elamualad on määratud kehtivates üldplaneeringutes Võsu alevikku ning Käsmu, Natturi, Vergi, Altja ja Mustoja küladesse. Väljaspool kompaktsemaid külakeskusi on elamualad määratud Karepa ja Toolse külades. Võsu–Käsmu vahelisele alale on kavandatud üks ulatuslik elamuala, millele on kohustus koostada detailplaneering. Eelistada tuleb elamualasid, mis on kavandatud juba välja kujunenud asustusaladele. See tagab teenuste parema kättesaadavuse ning vähendab nõudlust/koormust ühistranspordile, kuna teenused on keskustes kättesaadavamad või keskuste vaheline ühistransport on tihedam. Maakonnaplaneeringus on Võsu määratud kohaliku tasandi keskuseks (lisa 2). Kohaliku keskuse teenuste soovitatav nimekiri on: põhikool, lasteaed, haruapteek, esmatasandi tervisekeskuse filiaal või üksik perearstipraksis, postipunkt, sularahaautomaat või postipank, spordisaal, välispordiväljak ja terviserada, noortekeskus, rahvamaja, raamatukogu, päevakeskus eakatele, sotsiaaltöötaja kabinet, kütuse müügikoht, vabatahtlik päästeüksus, piirkonnapolitseeriku vastuvõtupunkt. Enamik teenuseid on Võsul ka olemas v.a noorte- ja päevakeskus. Rohkem suuremaid keskusi testala piires ei paikne, kuid testala piirneb idas Kundalinnaga, kus on kättesaadav enamik vajalikke teenuseid. Tähelepanu tuleb pöörata asjaolule, et teenuseid tarbivad

suveperioodil ka suvilaomanikud ja puhkajad. Seega on teenuste käigushoidmine ja edasine arendamine oluline, vaatamata rahvaarvu eeldatavale ligi 15% vähenemisele piirkonnas.⁵³

Lisaks sotsiaalsele taristule on oluline arendada tehnilist taristut, mis toetavad kaugtöövõimalusi (kiire internetiühendus, ühenduste lihtsustamine, kaugtöökontorid jne), kuid tähelepanu tuleks pöörata ka elektri varustuskindlusele ja teede korrashoiule.

Surve rannaladel ehitustegevuseks on olemas, eelkõige suvekodude rajamiseks. Eelistada tuleks siiski püsielanikkonna teket piirkonnas, mis loob eelduse piirkonna jätkusuutlikuks arenguks. Elamuehituseks tuleb kasutada eelkõige keskuste alasid sh külakeskusi, hajaasutuses olemasolevaid õuealasid või hoonestusalasid ja taastada taluhooneid jne.

Ehitustingimused ning arhitektuursed nõuded sätestatakse üldplaneeringuga, mistõttu käesolevas kavas neid ei kajastata. Ehitusreeglid on soovitusena (peamiselt olemasoleva hoonestuse osas) sätestatud ka Lahemaa kaitsekorralduskavas, kuid uute hoonete kavandamine on kaitseala piires oluliselt piiratud. Kui kaitsealade sihtkaitsevööndites on ehitustegevus (uute hoonete rajamine)

praktiliselt keelatud, siis piiranguvööndis on kaitsekorralduskava kohaselt ehitustegevus mingil määral lubatud, kuid sellega kaasnevad, mõneti põhjendamatud, suhteliselt jäigad arhitektuursed tingimused.

Ehitustegevuse piirangute leevendamisele kaitsealadel juhitakse tähelepanu 2014. aastal koostatud uuringus ning Keskkonnaameti hinnangul on neid ettepanekuid kaitsekorralduskavas arvestatud. Valikuline piirangute leevendamine piiranguvööndis oleks ehk kõige sirgjoonelisem tee. Eelkõige puudutaks see elamuehituse rajamise lihtsustamist püsielanikkonna tekkeks (püsielamuid ja suvekodusid on võimalik eristada), kaitseala arenguplaaniga kooskõlas oleva turismi- ja põllumajanduse edendamise piiranguliste takistuste leevendamist ja muidki võimalikke meetmeid. Selle lähenemise plussiks võiks olla näiline lihtsus, vajadus mitte laskuda aegavõtvasse analüüsi- desse kaitsealade ja nende asulate eripäradesse, ka on piirid erinevate kaitseeržiimidega alade vahel detailselt määratud. Küsitavuste osas tuleb esmalt esile tuua kaitsealade eripärad, mis seotud nende erineva sotsiaal-majandusliku olukorra ja demograafilise elujõulisusega.⁵⁴

Avalike arutelude käigus on välja tulnud ka rannakülade miljööväärtuse temaatika. Üldiselt peetakse rannakülade mil-

jööd väärtuslikuks ning ollakse uuemate arhitektuursete lahenduste suhtes pigem konservatiivsed. Elamualade laiendamisele on nii vastaseid kui pooldajaid. Küsitluses jääb domineerima seisukoht, et omavalitsuse arenguks on siiski vajalik reserveerida ka elamumaid. Kindlasti on vaja elamumaade kavandamisel planeeringutes (või ka projekteerimisel) tähelepanu pöörata asjaolule, et planeeringuprotsess võib pikeneda avalikustamise arvel, kuna teema vajab kogukonnas nii alade ulatuse kui arhitektuursete tingimuste osas enam selgitamist.

Lisaks tavapärastele suuremetele keskustele nagu Võsu ja Vergi, markeriti elamuehituse vajadust Karepal. Hajaasutuses elamute kavandamisel tuleb säilitada juurdepääs rannalale.

Rannikul tuleb silmas pidada ka kliimamuutustega seonduvat. Piirkonda on enam mõjutanud 1967. aasta sügistorm⁵⁵, kus merevesi ulatus Käsmus ka hoonestuseni, kuid põhjarannikul on kokkuvõttes üleujutused avaldanud asutusele väiksemat mõju kui Eesti läänerannikul. Arvestades siiski kliimamuutustest tulenevaid suundumusi tuleb planeeringute koostamisel edaspidisest enam arvestada ka üleujutusriskiga (joonis 30).



Joonis 30. Endise Vihula valla üldplaneeringuga kehtestatud Lahepõhja elamuala (kollane) Võsu ja Käsmu vahelisel alal. 1 m samakõrgusjoon (punane viirutus) ulatub teeni ehk potentsiaalne üleujutusala jääb väljapoole kavandatud elamuala piire. Samas 2,5 meetrine (sinine viirutus) merevee tõus mõjutab ala juba olulisel määral (koostas: Janar Raet, 2018).

Üldised tegevused elamualade arendamisel:

- ehituslaadi ja -väärtusi tutvustavate teabepäevade korraldamine. Ehitustraditsioonide säilitamiseks teha omavalitsustel ja Keskkonnaametil (kaitseala valitseja) koostööd ka väljaspool rahvusparki paikneva hoonestuse inventeerimiseks, rekonstrueerimiseks ja korrastamiseks,
- juurdepääsuteede kasutuslepingute koostamine, et tagada juurdepääsud merele,

⁵³ Lääne-Viru maakonnaplaneering 2030+.

⁵⁴ Kliimask, J.; Parts, P.-K.; Järv, H.; Sepp, K.; Ward, R. (2015). Endangered settlements and protected areas in Estonia: the challenge of maintaining cultural landscapes. *International Journal of Agricultural Resources, Governance and Ecology*, 11: 346–368.

⁵⁵ http://ilmateenistus.ee/wp-content/uploads/2013/01/eesti_ilma_riskid_2012_uleujutus.pdf.

- c) sotsiaalse taristu säilitamine (vaatamata rahvastiku hooajalisele või ajutisele vähenemisele),
- d) elamualade mitmekesistamine – korterelamute kavandamine suurematesse keskustesse nagu Vergi ja Võsu,
- e) omavalitsuse initsiatiivil detailplaneeringute koostamine uute ulatuslike elamualade puhul, rannikualal ehitustegevuse arendamisel tuleb igal juhul arvestada võimalike kliimamuutustega ja üleujutusriskiga,
- f) kaaluda tihedamates külates ühise vee- ja kanalisatsioonivärgi (külakaev, biopuhasti) rajamist ja/või toetamist.

Asukoht	Tegevus
Võsu	Nõukogude perioodi väljaarendatud suvilapiirkondade arhitektuursete väärtuste inventeerimine ja ehitustingimuste seadmine hoonete renoveerimiseks. Prioriteetseks alaks on Võsu alevik ⁵⁶ .

⁵⁶ Vt ka Leele Välja (2011). Ajalooline keskkond on rannaküla identiteedi ja arengu alus. Eesti Loodus, 05/2011.



5 KOKKUVÕTE

Projekt SustainBaltic tegeles rannikuala- de integreeritud korraldamisega, mis hõl- mab mere ja maismaa vaheliste seoste järjepidevat ja kommunikatiivset kavanda- mist. Projekti üks testala hõlmas ranniku- vööndit Lääne-Viru maakonnas Käsmust Kundani. Korralduskavas on kaardista- tud testala loodus- ja kultuuriväärtused, peamised väljakutsed ja visioonid ning esitatud ettepanekud rannikuala tasakaa- lustatud arenguks, mille välja töötamisse kaasati piirkonna elanikke ning huvirüh- made esindajaid.

Rannikuala peamised väljakutsed.

Korralduskava koostamise käigus tulid selgelt esile rannikualade sesoonsuse ja mitmekesisusega seotud aspektid. Testala on tuntud suvituskohana, aga pü- sielanikkond väheneb ja sotsiaalseid tee- nuseid tõmmatakse koomale. Samas kan- nab Lahemaa kant positiivset ruraalsuse kuvandit ja rannikuala on hästi ühendatud Tallinn–Narva suunal. Loodus- ja kultuuri- pärandiga tegeletakse aktiivselt Lahemaa rahvuspargi piires, aga sellega külgnevaid alasid ja protsesse teadvustatakse vä- hem. Väikesadamate arendamine, kait- seväe kasutuste ja elamualade surve tek- itavad vastuolusid. Lähtudes rannikuala väärtustest ja mitmetest väljakutsetest tegeleb ja seostab korralduskava järgne- vaid põhiteemasid: rekreatsioon, merega seotud liikuvus ning piirkondlikul eripäral

põhinev kogukondlik ettevõtlus. Projekti fookus on nende kitsaskohtade ületami- ne mere ja maa sümbioosis tagamaks sotsiaalse ning ökoloogilise jätkusuutlik- kuse.

Rannikuala korralduskava protsess

Projekti alguses sai uuritud eelnevaid rannikute kavandamise initsiatiive ja ko- gemusi, sest ühene metoodika puudub. Sisendina kasutati olemasolevaid planeer- ringuid, strateegiaid, kaitsekorralduskavu ning visioone. Ulatuslik kaardimaterjali süntees tõi esile mitmed mustrid ja ten- dentsid testalal. Samas konkreetsemate suundumuste ja väljakutsete jaoks kuju- nesid oluliseks ekspert-intervjuud, aru- telud huvirühmadega (nt rannakalurid, väikesadamate haldajad) ja välitöö koh- tumised ning vaatlused. Korralduskava juhtrühm kaasas piirkondlikke eksperte ja võimaldas arutada rannikuala kitsaskohti ning tegevusettepanekuid. See koostöö vorm tasandas hiljutist (toimus sama- aegselt projektiga) riigireformi, mis lõpe- tas Eestis maavalitsuste institutsiooni ja muutis kahe omavalitsuse piire testalal. Korralduskava täiendamiseks läbiviidud avalikud kohtumised ei tekitanud laiemat huvi kohalikes inimestes, mistõttu pais- tab aruteluks paremini toimivat perso- naalsem kontakt erinevate huvirühmade liikmetega. Samas internetis läbiviidud küsitlus (osalus-GIS kohapõhiste väärtus- te ning tegevuste kaardistamine) kujunes oodatust aktiivsemaks, näidates selliste osalusmeetodite potentsiaali. Avalikus- tamise käigus toodi välja mitmeid konk-

reetseid ettepanekuid, mis on leidnud tee korralduskavasse.

Testala ranniku integreeritud korral- damise põhijooned

Siinkohal saab esile tuua peamised suun- dumused ja ettepanekud tegevustele testalal, kuid mõned arengud hõlmavad ka laiemat konteksti.

Katkestused ja territooriumi valitsemine.

“Seljaga mere poole” suhtumine ilmnes mõnegi organisatsiooni hoiakus, kelle arvates mereline elulaad ulatub ranna- joonest vaid natuke sisemaale. Taoliste hoiakute kujunemises mängib oma rolli kahtlemata nõukaaegse piiritsooni kat- kestus, mis merele minekut ja merekul- tuuri arengut oluliselt takistas. Aga enam kui kahekümne viie aastaga on palju muutunud ja edaspidi muutumas. Korral- duskava koostamisel tuli esile praegune olukord halduses: mereala planeerimine ja vastavate otsuste tegemine toimub riigi tasandil. Seetõttu on omavalitsustel ja kohalikel elanikel vähe motivatsiooni merealadega tegeleda. Selline maa- ja merealade jaotus valitsemis- ja kaasa- misprotsessides pärsib integreeritud lä- henemisi rannikutele ning merekultuurile laiemalt. SustainBaltic projektitegevused langesid osaliselt kokku Eesti merealade planeeringu algatamisega, mille käigus on võimalik omavalitsusel läbi avaliku pla- neeringuprotsessi kaasa rääkida mereala planeerimisel.

Liikuvus ja sadamad

Testalal on merele ja rannajoonele juurde- pääs hea, kuna suur osa maismaast (sel- lest isegi ligi 75% mets) on riigi omandis. Seega igaüheõigus mööda kallasrada lii- kuda üldjoontes toimib. Mõningaid prob- leeme küll esineb rannikuäärsete krun- diomanike poolt tõkestatud teedega ja ka hoolimatute suvitajatega, kes autoga soovivad rannale võimalikult lähedale saa- da. Rattaga liikumise võimalusi ja ohutust rannikupiirkonnas aitaksid parandada pa- remad kergliiklusteed. Suvitushooajal va- jaksid mitmed külad paremaid ühistrans- pordiühendusi ümberkaudsete linnade, kohalike keskuste ja Tallinnaga. Väikesa- damad on kujunemas multifunktsionaal- seteks sõlmkohtadeks pakkudes lisaks laevatamisele näiteks toitlustust, mee- lelahutust, karavani parkalt ja majutust. Väikesadamate areng toob kaasa merel käijate kasvu, mis omakorda tekitab vaja- duse sadamat laiendada või kasutushoo- aja pikendamiseks tuua sadamasse uusi funktsioone. Sadamate arendamine on senini üheks suuremaks konfliktiallikaks kogukonnas. Kuna sadama kavandamine hõlmab oluliselt komplektsemat ruumi kui pelgalt kaide rajamine, siis tekitab see väljakujunenud külastruktuurile ja kogu- konnale märkimisväärset mõju. Seega sadamate kavandamisel tuleb arvestada, et selleks kulub rohkem aega kui tavapä- rasel planeeringu koostamisel ning seda just avalike arutelude läbiviimiseks.

Rekreatsioon ja rannad

Inimesed hindavad piirkondlike väärtuste puhul eelkõige merd, liivarandasid ja männimetsa ning avalikke juurdepääsusid mere äärde. Positiivse suundumusega on riigi tasandil kaardistatud kõrgendatud avaliku huviga riigimetsad rannikupiirkonnas. Ujumas käikase sageli privaatsemates randades ning kodu- või suvituskoha lähedastes randades. Supluskohade olukorraga ollakse üldiselt rahul. Peamiste probleemidena randades tuuakse esile prügimajanduse korraldamist ja riietuskabiinide vähesust. Samuti on inimestel ootused nn pisiteenuste ehk jäätise ja joogivee olemasolule ning sobivate laste mänguväljakute lisamine parandaks avaliku ruumi kvaliteeti. Parkimine testala mõnes piirkonnas võib kujuneda probleemiks ideaalsel rannapäeval ja suurema kultuuriürituse ajal. Ühe võimalusena toodi esile hooajalise parkimistasu kehtestamine suvitusperioodil kõrge külastusintensiivsusega rannaaladel. Ranniku piirkonda külastavad turistid tekitavad lisaks hooajalistele töökohtadele ka märkimisväärse keskkonnasurve, mille tuleb samuti omaavalitsusel tegeleda. Turismiettevõtjate suurem panus, nt kas koostöö fondi või (sihtotstarbelise) mõduka maksu kaudu, võimaldaks piirkonda veelgi edendada.

Piirkondlikult eripärane kogukondlik ettevõtlus

Pärandi säilimise ja kogukonna elujõulisuse jaoks on vajalik püsielanikkonna olemasolu ja kasvamine rannikualal. Selle

toetamiseks tuleks soodustada piirkonna kultuuripärandil põhinevat väikeettevõtlust ning kaugtöövõimalusi. Turismimajandusega seotud töökohtade juures on väljakutseks sesoonsus ning teenuste mitmekesistamine. Rannakalandus hoiab elus tähtsat osa kultuuripärandist ning samas pakub teatavat sissetulekut. Võrreldes teiste kalastuspiirkondadega Eestis, on Lääne-Viru rannakalurite kogupüük tagasihoidlik ning viimastel aastatel on püügimahud veelgi vähenenud. Rannakalanduse üks suuremaid väljakutseid on hooajaliste kõrvaltegevuste arendamine (nt osalemine turismiteenustes) nendeks perioodideks, kui merele ei saa või kala napib. Lisaks tuleks toetada kala väärindamist piirkonnas, leida tasakaal kutseliste ja harrastuskalurite huvide vahel ning panustada kalavarude jätkusuutlikusse. Lisaks rannakalandusele loob elanikkonnas vananemine mitmeid võimalusi hõbemajanduseks, st luuakse uusi või kohandatakse olemasolevaid teenuseid, mis suunatud eakatele väärrika vanaduspõlve perioodil. Seda suunda peaks toetama ka avaliku ruumi ja taristu läbimõeldud arendamine. Kõik tegevused, mis toetavad merel ja mere suunas tegutsemist nagu purjespordi- ja kalanduslaagrid, võiksid olla prioriteetsed. Kohalike inimeste jaoks on oluline kooskäimiskohtade kehtmine, olgu nendeks siis väiksed külapoed, seltsitoad või raamatukogud. Elamualade arendamine rannikualal on tundlik teema, milles tuleb arvestada inimeste erinevate arusaamadega ehituspärandist ja -tavadest ning kliimamuutustega. Seetõttu

tuleks varuda piisavalt aega planeeringute avalikuks arutamiseks ja koostamiseks. Kogukonnad saaksid aktiivsemalt panustada kultuuriliste tavade lõimimisse huviala- ja turismitegevustega ning jõudumööda osaleda vabatahtlikus merepäästes ja maastikuhoolduse töödes. Püsielanikkonna osaline vananemine, laienevad kaugtöö võimalused ja sellega kaasnev noorte perede lisandumine ning hooajaline külastusintensiivsuse tõus – nende tendentsidega tuleks arvestada rannikuala sotsiaalse infrastruktuuri kaavamisel. Ühe väljakutsena võiks edaspidi läbi töötada sinikasvu (blue growth, st taastuv energeetika, integreeritud liikuvus, jätkusuutlik turism, vesiviljelus) suundumused ranniku- ja mereala kontekstis.

Rannikuala integreeritud korralduskava on soovituslik dokument, mida saab rakendada üldplaneeringute ja piirkondlike, sektoraalsete, valla või küla arengukavade koostamisel arendades edasi esitatud tegevusi projektide kirjutamisel või rahastamisaotlustes. SustainBaltic-laadsed projektid võimaldavad täiendada ja testida käsitlusi rannikualade integreeritud planeerimisest, tuua läbi koostöö kokku erinevaid huvigruppe, ületada institutsionaalseid piire ning esile tuua potentsiaalseid tegevussuundi jätkusuutlike rannikualade kontekstis.



LISAD

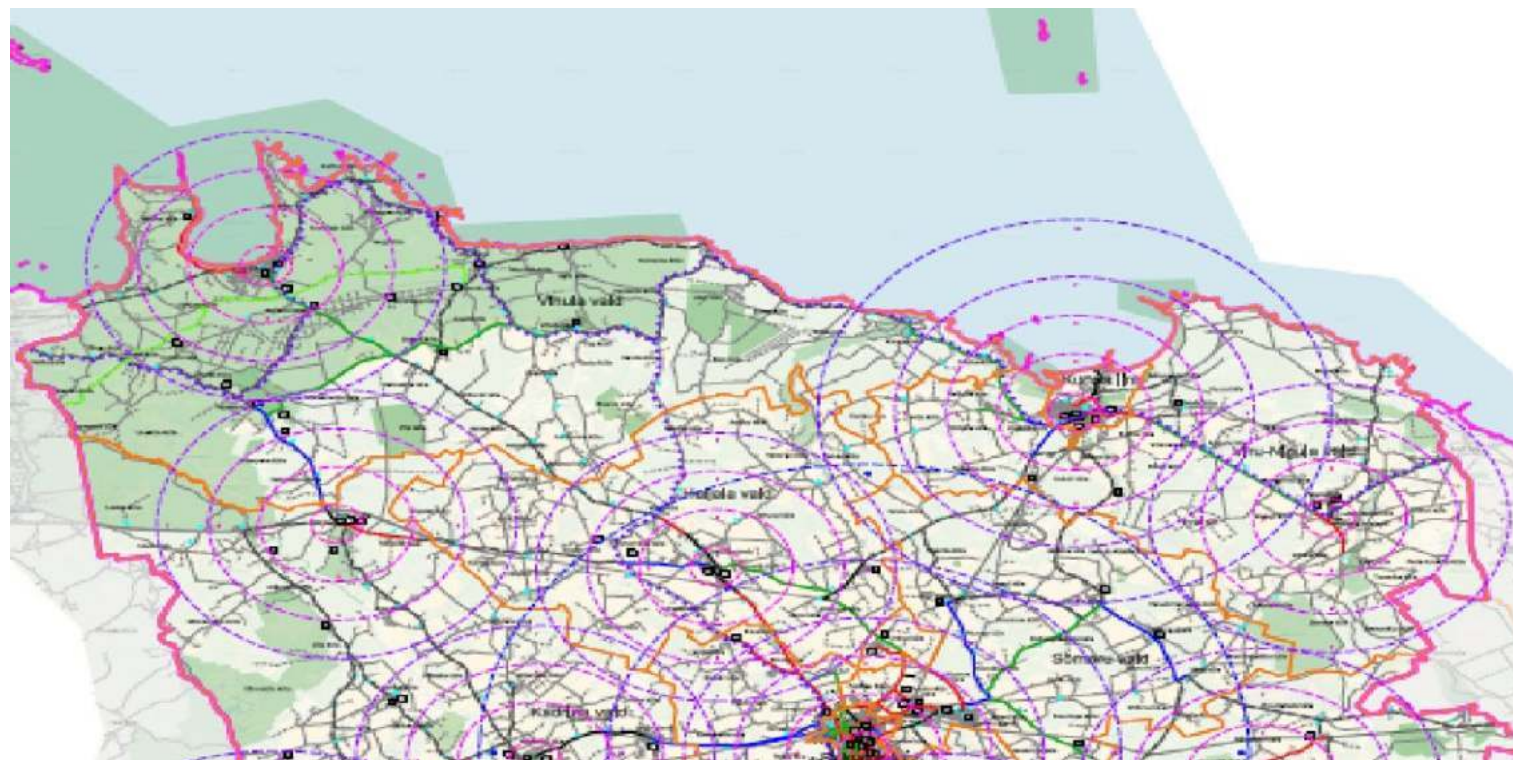


LISA 1

PLANEERINGUTE VÄLJAVÕTTED

Lääne-Viru maakonnaplaneering “Lääne-Viru maakonna rannikuala” kehtestati 2011. aastal. Maakonnaplaneeringu koostamise eesmärgiks oli Lääne-Viru maakonna rannikuäärse piirkonna arengu põhisuundade ja tingimuste määramine järgnevas 10 aastaks, olulisemate infrastruktuuri objektide asukoha määramine ning maa- ja veealade üldiste kasutustingimuste määramine. Peamisteks teemadeks oli sadamate jaotuse määratlemine ja seal kasutustingimuste määramine, arengualade määramine, puhkemajandus, energeetika. Planeeringualaks määrati ca 10 km rannikust, et haarata planeeringualasse ka olulised mõisakompleksid – Palmse, Sagadi, Vihula kuna need on oluliseks külastusobjektideks.

2015. aastal kehtestati Lääne-Viru maakonnaplaneeringut 2010+ täpsustav teemaplaneering “Lääne-Viru maakonna jalg- ja jalgrattateed”. Koostatud maakonnaplaneeringu aluseks on uuring¹, kus on arvestatud liiklussagedust, rahvastiku paiknemist, turismiobjekte ja toimunud liiklusõnnetusi, kus on osapooleks olnud mopeed, jalgratas või jalakäija. Testalal on,



ajavahemikus 2009–2013, toimunud kaks taolist liiklusõnnetust – Altjas ja Kunda linna vahetus läheduses. Teemaplaneering koostati kogu Lääne-Viru maakonna territooriumi kohta ning selle koostamise eesmärgiks on toimiva jalg- ja jalgrattateede võrgustiku kavandamine oluliste keskuste ja nende tagamaade sidumiseks maakonnas, et seeläbi parandada teenuste kättesaadavust kohalikele elanikele ja tagada liiklusohutus ning tõsta tervisliku ja keskkonnasäästliku transpordiliigi osatähtsust

igapäevases liiklemises. Lisaks on teemaplaneeringuga määratud maakonna matkamarsruutide paiknemine arvestades maakonna kultuuri- ja loodusväärtustega, et toetada turismivaldkonna arengut. Teemaplaneeringuga ei ole määratud täpset asukohta maastikul vaid näidati ära põhilised suunad keskuste ja nende tagamaade ühendamiseks jalg- ja jalgrattateedega. Planeeringus on sõiduteest eraldiseisvad jalg- ja jalgrattateed jagatud välja ehitamise seisukohast kolme eelis-

Joonis. Jalgrattateede võrgustik. Punane – I prioriteet jalgrattateede arendamiseks (Käsmu–Võsu); roheline – II prioriteet jalgrattateede arendamiseks (Karepa–Kunda); sinine katkendlik joon näitab jalgrattamarsruuti.

tusklassi ning teede välja ehitamist tuleb alustada I eelistusklassi teedest tagades kõigis omavalitsustes vastava klassi teede välja ehitamise.

2012–2016 koostatud maakonnaplaneeringusse on integreeritud mõlemad eel-

1 http://laane-viru.maavalitsus.ee/documents/181101/0/60MP13_L-Viru_mk_jalg-ja_jalgrattateede_uuring.pdf/0e6c55c1-78db-4616-89bf-5f61a0242749.

pool viidatud planeeringud ning ka eelnevalt koostatud teemaplaneeringud, mis on käsitlenud rohelist võrgustikku, väärtuslike maastikke ja sotsiaalset taristut.

Uue Lääne-Virumaa maakonnaplaneeringu 2030+ keskuste võrgustiku hierarhias on Võsu alevik määratud kohalikuks keskuseks. Võsu eristub teistest kohalikest keskustest, kuna omab puhkepiirkonna arengueeldusi turismi valdkonnas (mere-, konverentsi- ja spaaturism). Seetõttu tuleb teenuste arendamisel arvestada sesoonsusega nt teatavate teenuste tarbijate arvu kasvuga suveperioodil.

Arendatavate sadamatena on määratletud maakonnaplaneeringus Kunda, Aseri, Vergi, Mahu, Võsu, Eisma, Käsmu, Vainupea, Karepa ja Eru sadamad. Kunda sadama baasil on võimalik arendada välja transpordikoridor – ca 100 km kaugusel paiknevad olulised kaubasadamad.

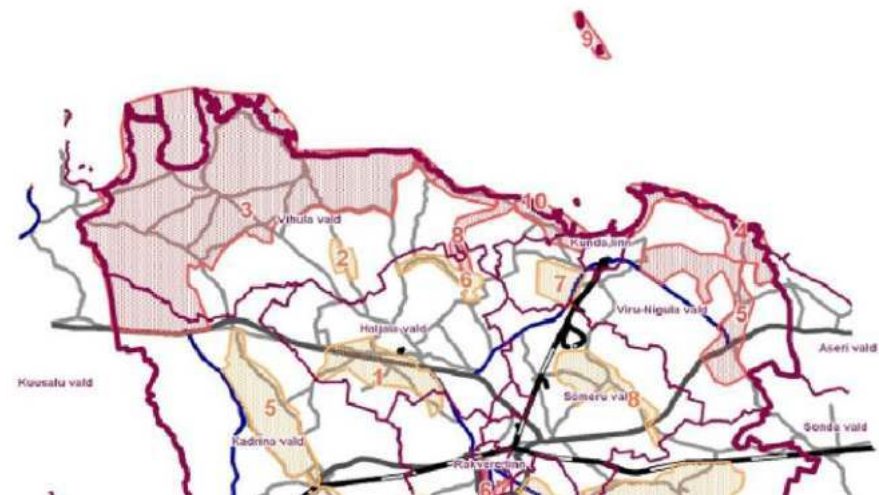
Suuruse ja perspektiivse kasutuse järgi on sadamad jaotatud maakonnaplaneeringus kolmeks:

- » Kunda ja Aseri – kauba- ja reisisadam;
- » Väikesadamad Vergi, Mahu, Võsu, Eisma – tasuliste sadamateenustega, kvaliteetsed tugiteenused kaluritele, harrastusmeresõidule ja mereturismile, talvised hoiuteenused jahtidele ja paatidele;
- » Väikesadamad Käsmu, Vainupea, Karepa, Eru – rannakalurid, talvised hoiuvõimalused paatidele.

Maakonnaplaneeringu kohaselt on kogu testala rannikuvöönd määratud **I klassi väärtuslikeks maastikeks**. Sinna kuuluvad tervikuna Lahemaa ning Vainupea – Rutja – Karepa – Toolse – Kunda rannik. Maakonnaplaneeringuga on puhkealaks määratud Käsmu–Võsu piirkond.



Joonis. Väljavõte maakonnaplaneeringu keskuste võrgustikust. Kohalik keskus – Võsu ja piirkondlik keskus Kunda.



Joonis. Väljavõte maakonnaplaneeringu väärtuslike maastike kaardist. I klassi väärtuslike maastikud: 3 – Lahemaa; 8 – Selja jõe alamjooks; 9 – Uhtju saared; 10 – Vainupea–Rutja–Karepa–Toolse–Kunda rannik.

ÜLDPLANEERINGUD JA OLULISEMAD DETAILPLANEERINGUD

Vihula valla üldplaneering on kehtestatud 2003. aastal.

Korralduskavaga seonduvad teemad on sadamad, elamualad, miljööväärtuslikud alad.

Vihula valla üldplaneeringuga (nüüdseks Haljala valda kuuluva osaga) on määratud miljööväärtuslikeks aladeks piirkonnad Käsma, Vergi, Altja, Mustoja, Lahe, Lobi, Vainupea ja Eisma külates. Üldplaneeringu kohaselt on miljööväärtuslikel aladel oluline säilitada vanadele rannaküladele iseloomulikke jooni. Tähtis on, et ehitataks ümbritsevasse keskkonda sobivaid uusi hooneid ja restaureeritaks vanu hooneid nii, et külale iseloomulik ja väärtuslik alles jääks ja miljööväärtus külates säiliks. Uute elamute ehitamisel tuleb eelistada ajaloolisi talukohti ning soovitatav on arvestada vanade kinnistu piiridega. Hoonete (hoonegruppide) paigutusviisil ja elamute omavahelise kauguse määramisel tuleks eelkõige lähtuda antud paigas ajalooliselt välja kujunenud asustusstruktuurist. Säilitada tuleb ajaloolised teed ja olemasolevad juurdepääsud randa ning avalikult kasutatavatele aladele. Vältida tuleb suuremaid pinnavormide muutmisi

juurdepääsu teede rajamisel või hoonete paigutamisel nõlvadele.

Enamik ulatuslikumaid elamualasid on kavandatud keskustesse Võsu ja Vergi, kuid ehitustegevuse arendamine on lubatud ka hajaasutuses. Üldplaneeringuga on seatud seal ka ehitustingimused.

Erandiks on Võsu ja Käsma vahele kavandatud ulatuslikum elamuala. See on ühtlasi detailplaneeringu kohustusega ala, üldplaneeringu kohaselt on soovitatav koostada sinna ideekonkurss ja kavandada ala tervikuna, mitte üksikute detailplaneeringutega.

Olulisemad koostamisel olevad detailplaneeringud:

- a) Võsu sadama detailplaneering, millega kavandatakse sadama laiendamist.
- b) Võsu alevikus (Võsu rand 2) kavandatakse detailplaneeringuga Võsule vee- ja vabaajakeskust, mille eesmärk on eelkõige suvitusperioodi pikendamine. Planeeringu eestvedajaks ja finantseerijaks on vallavalitsus.
- c) Käsma sadama detailplaneering.

Viru-Nigula valla üldplaneering on kehtestatud 2007. aastal.

Testala osas paikneb seal Toolse looduskaitseala, seega ei ole alal kavandatud olulist arendustegevust. Valla üldplaneeringu kohaselt on ala määratud kaitsealal paiknevalt puhkealaks (tähis P3). Ala kasutus- ja ehitustingimused on järgnevad:

- » Uute hoonete ehitamine on keelatud.
- » Lubatud on ehitada puhkeala teenindavaid rajatise – viidad, laudteed, pingid, prügikastid, vaatlustornid jne ja kuni 20 m² suuruseid looduskeskkonda sobituvaid väikehooneid.
- » Igasuguse puhketegevuse ja maakasutuse- ja ehitustegevus puhul tuleb lähtudakaitseala kaitse-eeskirjast.



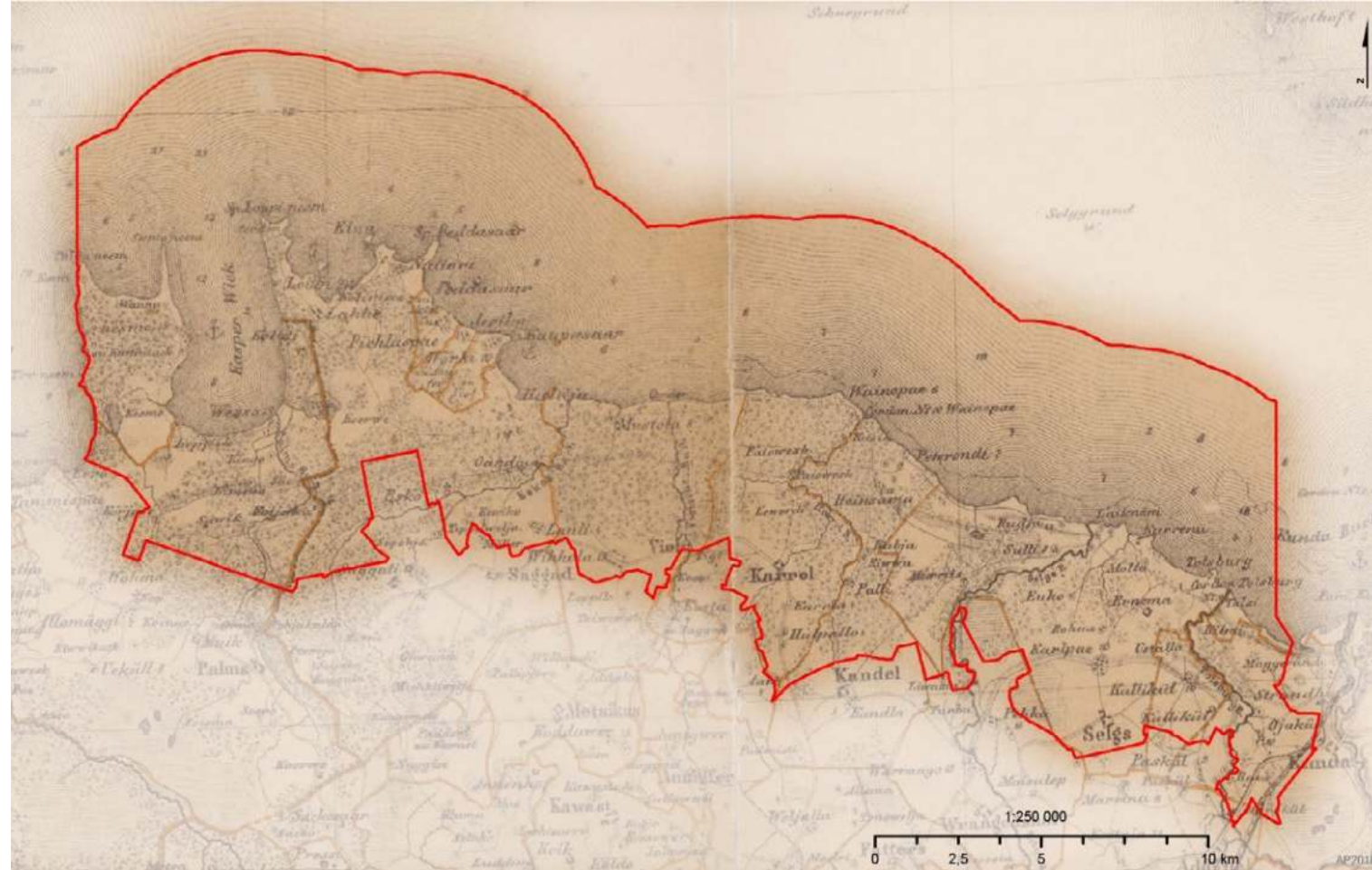
LISA 2

ASUSTUSE AJALOOLINE KUJUNEMINE

Rannikupiirkonna ajaloolised külad on Käsmu, Vösu, Natturi, Vergi, Altja, Vainupea, Eisma, Karepa, Toolse.

Käsmu nime, ka Kesamo või Kasperwiek, mainitakse esmakordselt ürikutes 1453. aastal. Käsmu oli algselt suvine kalastamiskoht. Püsiasiustus tekkis 16. sajandil, mil külas elas üheksa peret. 1726. aasta andmetel oli külas 15 peret (üheksa talu ja kuus vabadikukohta). Algselt on küla olnud praeguse Võrkneeme ja Majakamäe vahel. Majakaneem ulatus tol ajal kaugemale merre ja kaitstes randa põhjatuulte eest. Kehvad põllud ja vähene kalavaru soodustasid juba tol ajal vahetuskaubanduse ehk sõbrakaubanduse arengut Soomega. Elatuti peamiselt räimepüügist, kala vastu vahetati sisemaalt vilja.²

19. sajandi lõpuks oli Käsmust kujunenud Viru ranna tähtsaim meresõiduküla, kus ehitati kaugsõidupurjekaid, oli talvesadam, tegutses merekool jne. Just nende tõttu kujunes Käsmust hoopis teistsuguse sotsiaalmajandusliku mudeliga asum kui teistest rannaküladest. Ja loomulikult



jättis see ka jälje küla arhitektuursele palgele võimaldades eristuda paljudest teistest jõukuse, esinduslikkuse ja heakorrastusega. Käsmu kui suvituspaiga potentsiaali adus esimesena Aaspere mõisnik Nikolai von Dellingshausen (1827–1896), kes oma isa järel valduste peremeheks saades kolis 1840. aastal Aaspere mõisa. Koos Vösuga kujunes Käsmu laiemalt soovitud suvituskohaks pakkudes pelgupaika enim privaatsust

soovijatele puhkajatele. Eriliseks tõmbenumbriks kujunes Käsmu intelligentsi hulgas, mis nõukogude ajal lausa enneolematud mõõtmed võttis³. Aegade jooksul on küla tihendamisprotsess jätkunud. Kui 1972. aasta inventeerimismaterjalides võib loendada 107 krunti (päris kõik neist ei olnud ka hoonestatud), siis täna ületab hoonestatud ja n-ö hoonestatavate kruntide arv 250 piiri. See on toonud ühel poolt kaasa küla tuumiku ajaloolise struk-

Joonis. Schmidt's kaart 19. sajandist. (andmed: Maa-amet, 2018).

tuuri märkimisväärse tihenemise, teisalt aga küla märkimisväärse laienemise sise-maa suunas.

Vösu. Olles kasvanud välja traditsioonilisest rannakülast, kus lisaks merele ja põllupidamisele ka Palmse mõisa tellisevabrik teenistust võimaldas, kujunes Vösu puhul dominantseks suvituspaiga

2 Leele Välja (2010). Lahemaa Rahvuspargi kaitsekorralduskava alusuuringud ja rannakülade inventeerimine, Käsmu.

3 Lahemaa külaarhitektuurist (Keskkonnaamet, 2013). https://issuu.com/lahe21sajand/docs/lahemaa_ahitektuurist_2013/54.

identiteet. Suvituskoha tekkele pandi alus juba 1870. aastatel, kui mõis hakkas Võsul krunte müüma. Nii võibki Võsu suurimaks väärtuseks pidada Eesti üht esinduslikumat läbilõiget viimase saja aasta suvilaarhitektuurist.

Natturi. Natturi on alati olnud väike küla, aga aja jooksul pole Natturi küla suitsud vähenenud. Iga saja aasta kohta on lisandunud kolm-neli talu. 1699. aasta kaardil on Natturi läänepoolisel neemenukil läänkaldal kolm täppi, 1732. aastal oli Nattori külas 2 peret. Natturi on vana küla, niipalju kui teada on ta alati kuulunud Sagadile. Esimest korda esineb ka kirjalikult 1464. aastal Sagadi ja Vihula mõisnike vahel sõlmitud piirikokkuleppes.⁴

Vergi. Kauga aega teati Vergi esmamainimise ajana 1539. aastat, kui Sagadi ja Metsiku mõisnike vahel sõlmitud lepingus on mainitud Vergi sarast (küla ühismaad, järelikult pidi küla juba siis eksisteerima). Hiljuti ilmunud koduloolises raamatus on aga viidates uutele arhiiviuuringutele mainitud veelgi varasemat aega - 1464. aastal Virkes'i külanäe Viru Vasallikohtu dokumendis. Vergi on rannikupiirkonnas paiknevatest küladest vanim ning ajalooliselt tuntud endise rootslaste küla ning muistsetest aegadest pärit sadamapaiga poolest. Vergi on olnud kuni 20. sajandini

väike ja suhteliselt vähetähtis küla. Küll on Vergi sadam olnud tähtis Vergi sadam suur talukaubanduse keskus ning 17. sajandil kujunes tast Viru ranniku tähtsaimad sadamaid.

Jõudsamalt arenes küla Eesti Vabariigi ajal kui kasvas oluliselt elanike ja hoonete arv. Ehitati ka mõned suuremad ja edumeelsemad eluhooned. Kohaliku Tuletõrje Seltsi eestvõttel rajati seltsimaja-kool, Tarbijate Ühistu avas kaupluse. 1928. aastal algas Vergi sadama rajamine, ühendusmuul saarega sai valmis 1930-ndatel, sadam tervikuna 1936. aastal.⁵ Eriilmelise ja tiheda asustusstruktuuri-ga Vergi küla jaguneb tinglikult mitmeks osaks, kus eri ajastusi iseloomustava ehitustraditsioonide kõrval on olulisel kohal küla identiteedi kujunemisel mererand. Küla väärtuse loob eelkõige tema kultuurilisajalooline pärand, millest võib leida hästisäilinud struktuure ja elemente erinevatest ajaloooperioodidest.⁶

Altja küla on põline ja omalaadse asustusstruktuuriga rannaküla. Altja kaluriküla esineb kirjalikes allikates esmakordselt 1465. aastal. Tänapäeval on jälgitavad Altjal Uustalu ja Toomarahva tüüpilisi rannatalusid 19. saj lõpust ja 20. saj algusest. Küla on aegade jooksul kujunenud hajakülalast ridakülaks. Küla läbib Võsu-Vergi-

Sõeaugu tee ja väiksem rannatee, mis suundub Vergi teelt põhja mererannikule ning Altja oja suudmealale.

Ajaloolised krundid külatuumikus paiknevad enamasti lähestikku vahetult külateega piirneval alal, enamasti põhja pool Võsu-Vergi-Sõeaugu maanteed ning rannateest idas. Altja küla tuumik on hästi säilinud. Tegemist on tänapäeval küll segatüüpi külaga, kuid üle mitmekümne väärtusliku hoone ning hästi säilinud rannaküla miljöö muudavad küla tuumiku väga väärtuslikuks.⁷

Vainupead on mainitud juba 1499. aastal kui Karula mõisale kuulunud rannavaladust. Küla maad on aja jooksul kuulunud nii Karula mõisale kui ka teisel pool jõge Kandle mõisale. Vainupea on ajast aega olnud tuntud puhke- ja suvituskohana. 19. sajandil kui mõisnikud hakkasid enam lugu pidama suvitusmõnudest, kerkisid ka Vainupeale esimesed suvemajad. Külas oli suur suvituskoht mitmekümne suvilaga. Peale mõisnike suvitasid ja lõbutsesid külas ka mitmed Tartu ja Tallinna rikkamad ärimehed, eriti meeldis aga Vainupeal suvitada baltisakslastele. Suvitajate teenistuses olid pansionid, mis kandsid erinevaid nimesid nagu näiteks "Paradiis", "Eedeni aed" ja "Kiigemõis". "Behsede" pansionis võeti vastu saksla-

si, Mathilde Wimbergi pansionis said aga koha eestlased.⁸

Vainupeal asus väikene sadam koos lautrikohtade ja võrgukuuridega. 1863. aastal sai sadam loa kauplemiseks Soome-Vene kaubandust reguleeriva määrusega Vene tsaarivalitsuse poolt. 19. sajandi algul käisid Vainupea mehed 5 paadiga merel, enne I maailmasõda oli Vainupeal 7-8 laeva. Veel 1950-ndatel aastatel seisis sadamas kaks kahemastilist purjelaeva "Elli"-ja "Marie". Vainupea kaluritel olid oma peatuspaigad ka Vaindloo ja Uhtju saartel.

Eisma. Kuna ajaloolisi kirjalikke allikaid on vähe, võiks Eisma ja Andi küla ajalooa alustada 19. sajandi lõpust, mil need külad kuulusid Kandle mõisa valduste hulka. Kuigi õigus talusid päriseks osta anti Eestimaa talupoegadele juba 1865. aasta talurahvaseadusega, algas Eisma ja Andi külas talude päriseksostmine alles 20. sajandi algul. Koos maade ja hoonetega osteti päriseks ka paadikoht rannas ehk kalapüügiõigus. Eisma kalarand oli küla omapärasemaid vaatamisväärsusi. Vee piiril asusid valgmad (lautrid). Nendest maa poole jäid paadikuurid, igaühe ees "kepsel" ehk vinn, mille abil paadid kaldale veeti. Edasi maa poole asusid aken-deta, palkidest, õlg- või piibaskatustega võrgumajad ja nendest edasi vabed kalavõrkude kuivatamiseks (Valter 1998: 40).

4 Lahemaa külaarhitektuurist (Keskkonnaamet, 2013).

5 <https://kaitsealad.ee/sites/default/files/Lahemaa%20rahvuspark/Uuringud%20ja%20seired/Lahemaa%20rannaasulate%20inventuur%202010/Vergi.pdf>.

6 Lääne-Virumaa maakonnaplaneering 2030. "Lääne-Viru maakonna rannikuala".

7 Lahemaa rahvuspargi kaitsekorralduskava 2016–2025.

8 <http://www.vainupea.ee/kula/ajalugu>.



Joonis. Eisma kalarand: võrgumajad. 20. sajandi algus (foto: Perekond Karine erakogu).

Kuigi Eisma ja Andi küla olid peaaesjalikult kalurikülad, muutusid nad juba 19. sajandi lõpus ka suvituspiirkonnaks, nii nagu naabruses asuvad Karepa, Rutja ja Vainupea. Eismasse tuldi enamasti Rakverest ning suvitajaskonna moodustasid mõne erandiga eestlased, kes suvitasid taludes (n-ö kodumajutus), erinevalt Vainupeast, kus suvitajateks olid sakslased, kes ehitasid Vainupeale isiklikke suvilaid. Kahjuks puudutas kolhoosikord kalaranda – arhitektuuriliselt väärtuslikud võrgumajad lammutati, ehitati ühine paadikuur ja võrgukuurid ning süvendati sadamat. Tänu piiratud ehitusvõimalusele ja väheaktiivsele põllumajandustegevuse jäi ajaloo-

line külastruktuur peaaegu puutumata. Nõukogude ajal liideti maareformi käigus Andi ja Eisma küla. Eisma ja Andi küla on ahlakülad, kus elumajad ei asu külatee joonel, vaid selle suhtes juhuslikult, enamasti õue sügavuses – tee poole võivad jääda kõrvalhooned, ilu- või viljapuuaiad.⁹

Karepa. Küla on esmakordselt mainitud 1541 metsa nimetusena (Wald von Karepso). Karepa küla on kujunenud endistele Selja mõisa maadele. Pärast valdade moodustamist 19. sajandil kuulus Karepa küla Virumaa Haljala kihelkonna Selja valda (1866–1893).

Kohalikud talunikud tegelesid kalapüügi, põllumajanduse ja rannakaubandusega. 19. sajandi lõpuaastatel ja 20. sajandi al-

guses hakkas Karepa kujunema suvituspiirkonnaks. Sel perioodil ehitas Girard de Soucanton aadlisuguvõsa Karepale neli historitsistlikus stiilis suvilat: Villa Taormina – ehitatud 1896 (teistel andmetel 1898–1899); Villa Dombrovka – ehitatud 1909; Roosa villa – ehitatud samuti 20. sajandi alguses. Samas piirkonnas asus ka neljas suvila, mis nõukogude perioodil lammutati. Hooned olid kasutusel Karepa pioneerilaagrina alates 1948. aastast. 1990.ndast aastast kasutab Villa Taorminat ja Roosa Villat noortelaager Kullo. Villa Dombrovka seisab tühjalt ja kasutuseta.¹⁰ Toolse. Küla alal asusid ka kaks muistset linnamäge – Toolse linnamägi ja Toolse Ussimägi. Selja, Rutja, Karepa ja Toolse küla maad kuulusid Selja mõisale, mis rajati 15. sajandil. Toolse külas asuvad Toolse ordulinnused varemed. Toolse ordulinnus (Tolsburg, algul Vredeborch) on Eesti põhjapoolseim ja noorim kesk-aegne ordulinnus, mille ehitusajaks loetakse 1471. aastat. Kants pidi kaitsma sealset Toolse sadamat mererövlite rüüsteretkede eest. Toolse ordulinnus oli ka Toolse foogtkonna keskus ja Toolse foogti residents.¹¹



9 Kadi Karine, Miljööväärtuslike Virumaa rannakülade Eisma ja Andi väärtuste määratlemine ja kaitse https://evm.ee/uploads/files/EVM%20toimetised/Toimetised2/EVM_toim-2-art6-Karine.pdf.

10 <https://et.wikipedia.org/wiki/Karepa>.

11 <https://et.wikipedia.org/wiki/Toolse>.

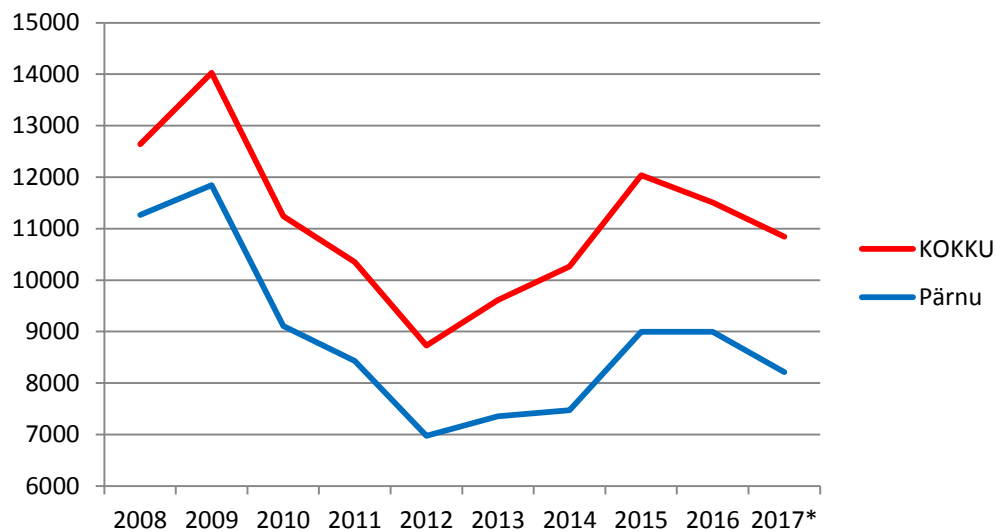
LISA 3

RANNAPÜÜGI ANDMED KALALIIKIDE KAUPA

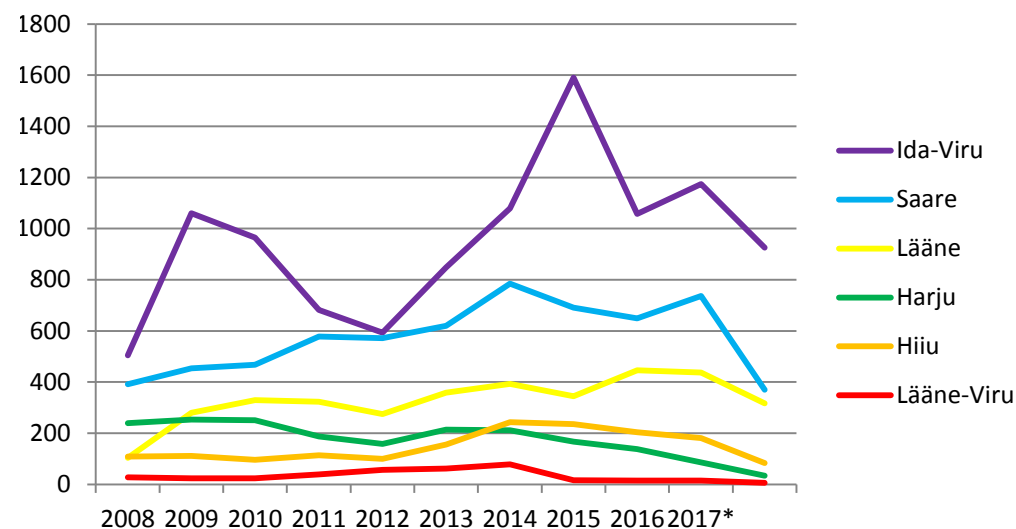
Maaeluministeeriumi püügiandmete arhiivist
(<https://www.agri.ee/et/eesmargid-tegevused/kalamajandus-ja-kutseline-kalapuuk/puugiandmed> ja
<https://www.agri.ee/et/varasemate-aastate-puugiandmed>).

Aastal 2017 muutusid haldusreformi käigus maakondade piirid.

Huvitav on vaadata, kuhu platseerub Lääne-Viru rannakalandus teiste maakondadega võrreldes ja mis on selle põhjuseks?



Joonis. Kutseliste rannakalurite kogupüük Eestis kokku ja Pärnu maakonnas (t) 2008–2016.



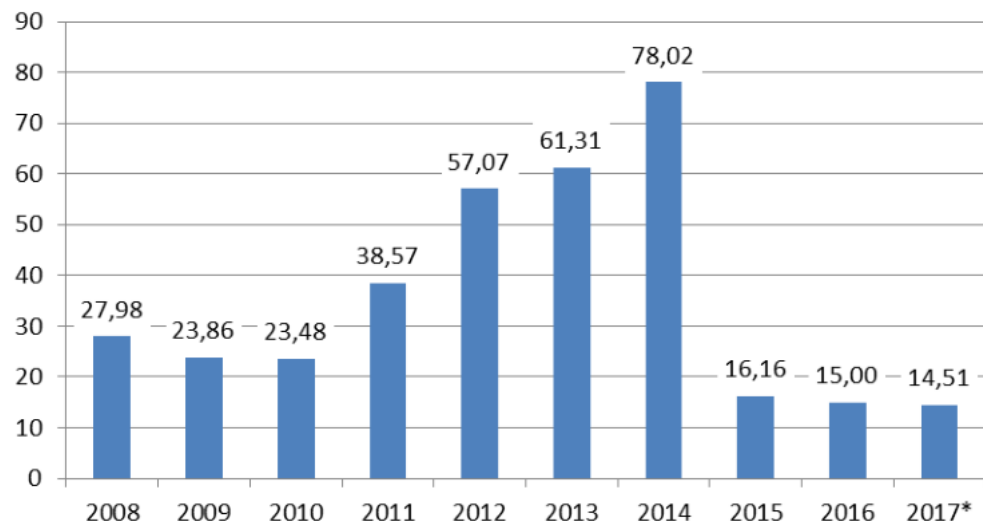
Joonis. Kutseliste rannakalurite kogupüük ülejäänud Eesti maakondades (t) 2008–2016.

Alates 2008. aastast on püütud Lääne-Virumaal kutseliste kalurite poolt 34 eri liiki kalu (euroopa angerjas, harilik ahven, harilik haug, harilik kammeljass, harilik koha, harilik makrell, harilik meritint, harilik särg, harilik tuulehaug, harilik viidikas, harjus, hõbekoger, jõesilm, karpkala (sasaan), kiisk, kilu, koger, latikas, lest, linask, luts, lõhe, meriforell, merihärg, meripühvel, merisiig, roosärg, räim, säinas, tursk (atlandi tursk), vikerforell, vimb, vinträim, ümarmudil).

Peamiste püügivahenditena on 2008–2016 ajavahemikul kasutatud avaveemõrda (suu kõrgusega 3 m ja üle selle), kastmõrd, nakke- või raamvõrku, õngejada (100 konksu), ääremõrda suu kõrgusega kuni 1 m, ääremõrda suu kõrgusega 1 kuni 3 m.

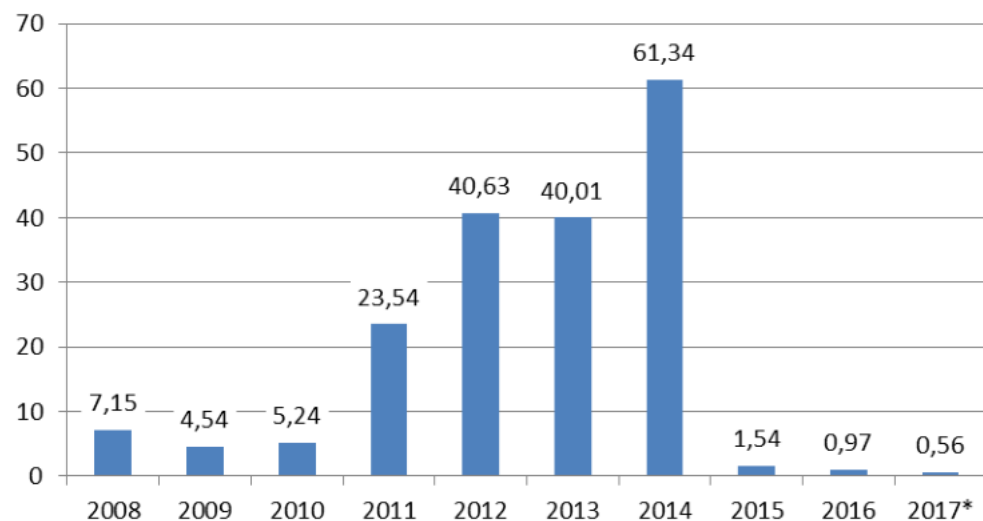
Iga-aastased püügikvoodid puudutavad kilu, räime, turska ja lõhe. Üldist kvoodiseadmise mõju rannakalandusele on raske hinnata, kuna riigi kvoodid on jaotatud kalapüügipiirkondade (Läänemere avaosa, Liivi laht, Soome) ja püügiruutude kaupa nii traali- kui rannapüügile eraldi, kuude kaupa, eranditega teatud alustele, lisaks toimub riikidevaheline kvoodivaetus.

Viimased paar aastat on tõesti väga raske olnud – ei oska seda kohe millegagi seletada, vahest ehk ainult räime osakaalu ranga kukumisega (miks?), vt järgmist graafikut.



Joonis. Lääne-Viru kutseliste rannakalurite püügiandmed (t) 2008–2017.

Eesti rahvuskala – räim – on ka ainuke kala, mille püügikogust on mõtet vaadelda tonnides.

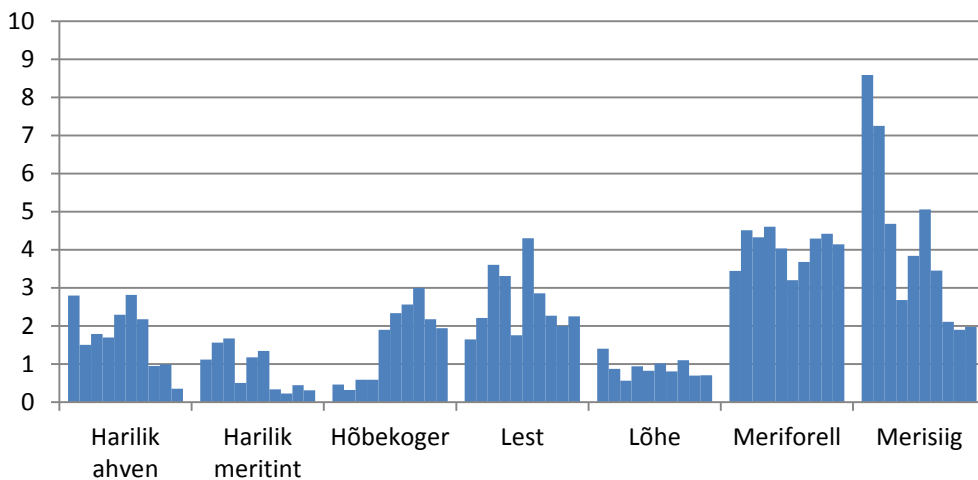


Joonis. Lääne-Viru kutseliste rannakalurite räime (*Clupea harengus membras*) püügiandmed (t) 2008–2017.



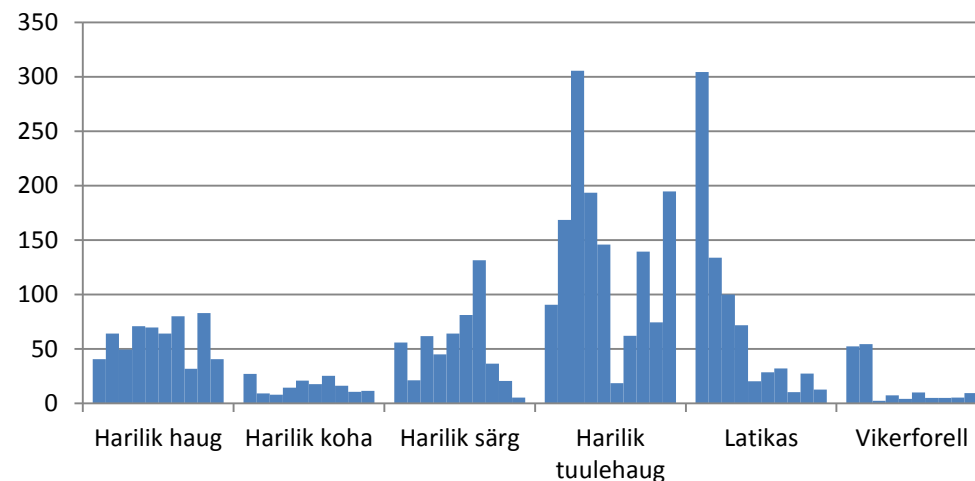
Läänemerest püütavatest liikidest olulisemad on kilu, räim ja tursk, rannapüügil räim, lest, ahven ja koha
(<https://www.agri.ee/et/eesmargid-tegevused/kalamajandus-ja-kutseline-kalapuuk/kutseline-kalapuuk>).

Teised enampüütud kalaliigid. Siig on kõige tuntavamalt kukkunud, tõepoolest. Siig on kõige tuntavamalt kukkunud, tõepoolest.

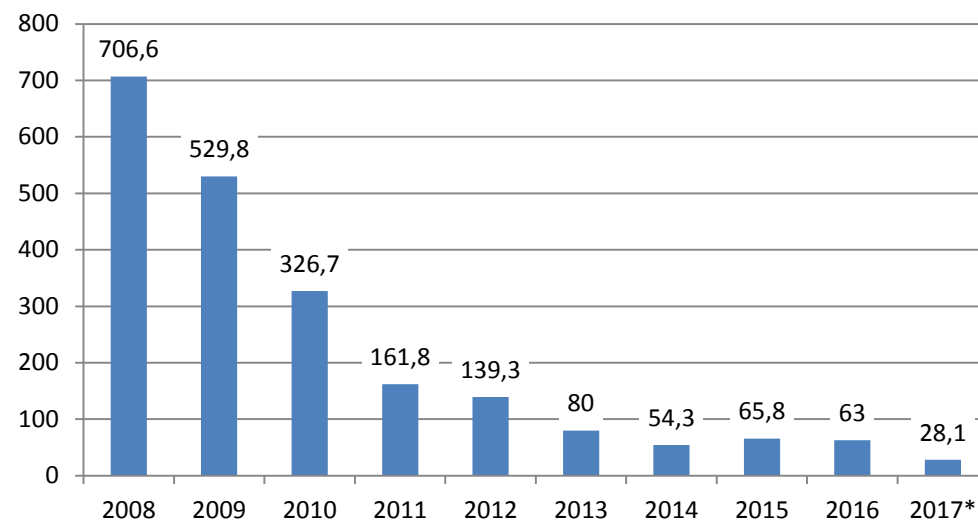


Joonis. Lääne-Viru kutseliste rannakalurite enampüütud kalaliikide püügiandmed (t) 2008–2017*.

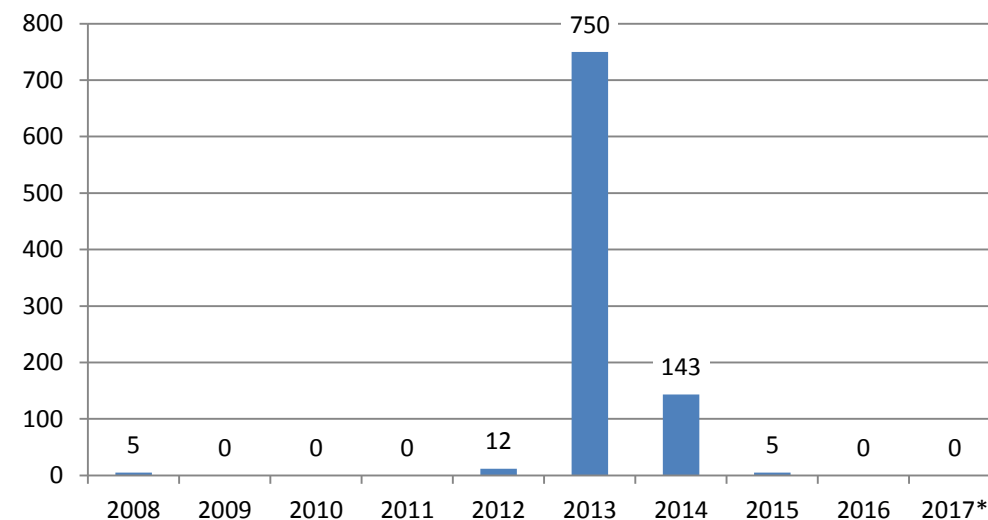
Vähempüütud kalaliigid.



Joonis. Lääne-Viru kutseliste rannakalurite vähempüütud kalaliikide püügiandmed (kg) 2008–2017*.

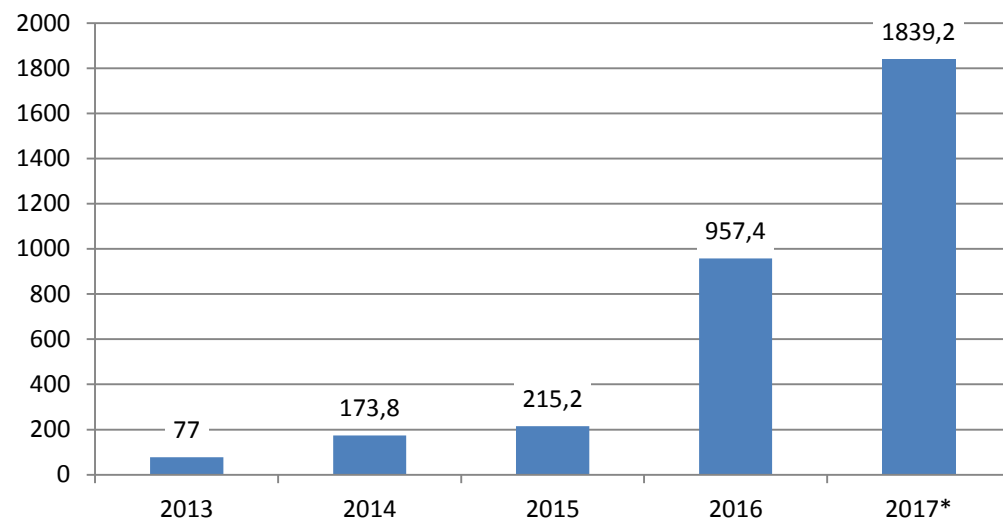


Joonis. Lääne-Viru kutseliste rannakalurite angerja (*Anguilla anguilla*) püügiandmed (kg) 2008–2017.



Joonis. Lääne-Viru kutseliste rannakalurite kilu (*Sprattus sprattus balticus* / *Clupea sprattus balticus*) püügiandmed (kg) 2008–2017.

Ümarmudil kajastub püügiandmetes alates 2013. aastast.



Joonis. Lääne-Viru kutseliste rannakalurite ümarmudila (*Neogobius melanostomus*) püügiandmed (kg) 2013–2017.



