



Eesti rannikualal ei ole mereäärset ranget piiritsooni olnud juba ligi 30 aastat. Seetõttu võiks loota, et aja jooksul on rannaäärased elanikud taas näo mere poole pööranud. Ent nende hulk, kes elatuvad merest või tegelevad merega seotud harrastustega, on praeguseks siiski pigem väike. Pildil on Eesti enim pildistatud võrgukuurid Altjal

Mere- ja rannikukultuur: kas seljaga või näoga mere poole?

**Anu Printsman, Maila Kuusik,
Tarmo Pikner**

Projekt SustainBaltic sai alguse 2016. aasta septembris; seadsime sihi koostada valitud rannikualadele korralduskavad. Need hõlmavad ühelt poolt loodushoidu, teiselt poolt inimtegevusega seotud sotsiaal-, kultuuri- ja majanduskeskkonna arendamise vajadusi ja võimalusi.

Rannikuala korralduskava koostamise käigus on kogunenud palju tähelepanekuid merekultuuri arengu kohta. Need tulenevad osalt meie ajaloost, aga ka tänapäevastest merega ja mereäärse eluga seotud asjaoludest.

Mere- ja rannikukultuuri all käsit-

leme mere ning maa kokkupuutes kujunenud kultuuriruumi, millel on rannikule omased väärtused, tähendused, oskused ja kogemused, mis väljenduvad nii visuaalselt maastikus,

Rannad on oma olemuselt ühisalad, mis on ühtviisi olulised nii kohalikele kui ka turistidele.

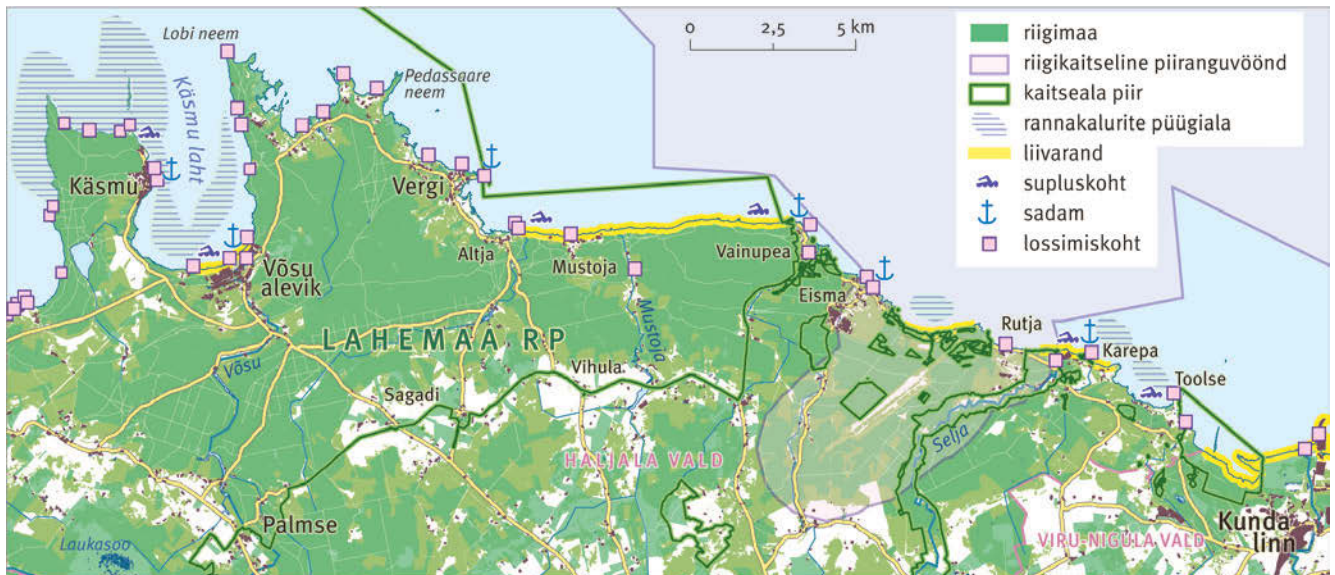
ehituspärandis kui ka inimeste käitumisviisides, toiduvalikus jne.

Üks projekti uuringuala hõlmas mereäärset piirkonda Käsmust Kundani (vt kaarti), kus välitoidi tehes jõudsimme ühe põhitõdemu-

seni. Nõukogude ajal merekultuuri areng katkes [1], nagu on sedastanud ka Valdur Mikita oma raamatus „Kukeseene kuulamise kunst“.

See katkestus on mõjutanud ranniku eluolu tänini. Ehkki oleme ennast pidanud mererahvaks, oleme merest võõrdunud. Meri võiks palju enam olla meie igapäevaelu osa ja toimetuleku allikas.

Võttes selle tõdemuse aluseks, vaatleme, kuidas merekultuur seostub juurdepääsuga merele ja randadele ning väikesadamate ja rannakalanduse arenguga. Millised on rannikualadega seotud proovikivid ja ajakohased lahendused?



Projekti SustainBaltic raames uuriti rannikualade ja mere sotsiaal-ökoloogilisi võrgustikke Läänemere piirkonnas, sh alal Käsmust Kundani. Muu hulgas selgitati, kuidas liivarandade ja kasutatavad on rannad ning milliseid arenguvõimalusi need pakuvad. Kaardi koostamise allikad: maa-amet, 2018; Tallinna ülikooli ökoloogiakeskus, 2017; maaeluministeerium, 2017; keskkonnaregister, 2018; Lääne-Viru maakonnaplaneering „Lääne-Viru maakonna rannikuala“, 2011; Lääne-Viru maakonnaplaneering 2030+, 2017; välitööde kaardistused 2017–2018

Juurdepääs merele ja rannale.

Üsna levinud on müüt, et mere äärde ei saa, kuna kõik randa viivad teed on märgistatud keelavate siltidega: „Eramaa“. Tundub, et mida kaugemale Tallinnast liikuda, seda vähem hakkab silma selliseid hoiatustahvleid. Vahel on lisatud leebem selgitus, näiteks: „Sõida vaikselt! Lapsed teel!“, „Sõida vaikselt, tee tolmas“. Need kutsuvad üles pigem olema mõistlik ja arvestama kohalike elanikega. Inimeste teadlikkus igapäevast elust on samuti järjest paranenud.

Pikematele liivarannaribadele pääseb enamasti ligi mitmelt poolt. Juurdepääs ei valmista seal raskusi jalgsi ega jalgrattaga liiklejatele, seevastu autoga tulijatel on nii mõneski

kohas keeruline leida parkimispaika ja isegi kohta, kus turvaliselt peatuda. Mõistagi ei tuleks eeldada, et randa peab saama tingimata autoga sõita. Paljudes kohtades on siiski välja kujunenud ja tähistatud parkimisalad.

Oma uuringualalt oleme leidnud ka mõne sellise supluskoha, kus sissesõitu või parkimist korraldava märgi juures on lisatahvel „lubatud valdaja loal“. Kahjuks ei ole täpsustatud, kes on valdaja ning kuidas tema käest luba taotleda.

Kõige paremate rannailmade ajal on suplushuvilisi tavapäraselt rohkem ja autoparklad sõidukeid täis ning auto jäetakse sinna, kuhu juhtub. Selline toimimine teeb tuska nii kohalikele elanikele kui ka teiste-

le autodega tulijatele, kuid võib halvasti mõjuda ka looduskeskkonnale. Mõned suuremate kultuuriürituste korraldajad on sedalaadi juhtumitest õppust võtnud: parkimiskorraldus mõeldakse aegsasti läbi, näiteks kohandatakse parklaks mõni lähikonna heinamaa.

Suure koormusega suvitusrandade puhul tasub kohalikul omavalitsusel kaaluda hooajalist parkimistasu. See on igati seaduslik, kuid seni vähe rakendatud, sest nõuab eeltööd ja läbimõeldud lahendusi, näiteks täpsemat märgistust, piletimüügi korraldust jne.

Käsmust Kundani pääseb merele ja rannajoonele väga hästi ligi, kuna suure osa hõlmab riigile kuuluv metsamaa (vt kaarti). Võrdluseks võiks tuua Soome, kus enamik rannikuvööndist on hoopis eramaa. Soomes vaetakse ehituskeeluvööndit planeeringumenetluses ning eraldi kallasraja mõistet seal ei ole, kehtib igapäevane õigus, kuid hooivid ulatuvad merepiirini, seetõttu on huvilistel märksa keerukam randadele ligi pääseda. Paljudes Euroopa riikides on mereäärsed alad nüüdseks nii täis ehitatud, et rannamõnusi saabki nautida üksnes supelranna alal.



Foto: Tarmo Pikner

Enamasti pääseb Eestis mere äärde lihtsasti. Nõnda leidis ka Käsmu–Kunda vahelisel alal eramaad tähistavaid tahvleid vähe, ent ka nende otstarve oli pigem teavitada kui keelata



Liivarannad on ühelt poolt piirkonna tugevus: palaval suvel tuleb siia rannamõnused nautima arvukalt inimesi. Teiselt poolt tuleb supluskohti korrastada, rajada pinke, riietuskabiine, WC-sid, parklaid jmt



Eisma erasadam pakub mitmesuguseid teenusid: peale kaikohtade ka näiteks seminariruumi kasutust, vaba aja veetmise võimalusi, korraldatakse laagreid ja suveüritusi. Eisma eristub teistest kindlasti ka kauni sadamahoone ja selle lähikonna erilaadsete lahenduste poolest, näiteks jääb silma tänapäevane roigasaed

Üldistades ei tulnud meie projektis käsitletud alal ette randu, kuhu jalgsi ei pääsenud või kus ei oleks saanud rannaribal jalgsi liikuda – suletud rannaalad ei olnud. Märkasime vaid üksikuid keelavaid märke või eramaid tähistavaid tahvleid. Ent rannakalurite sõnul tuleb neil selleks, et mõnele laurilje juurde pääseda, jõuda kokkuleppele eratee omaniku-

ga. Mõistetavalt ei pääse igale poole looduslike tegurite tõttu: liikumist tõkestab näiteks pilliroog, pehme pinnas vms.

Randade heakord. Oma käikudel jälgisime ka randade heakorda. Alati võiks olla vähem prügi ning rohkem riietuskabiine, laste mänguväljakuid, spordiplatse, pesemisvõimalusi,

käimlaid, joogivett ja jäätisemüüjaid.

Rannad on oma olemuselt ühisalad, mis on ühtviisi olulised nii kohalikele kui ka turistidele. Selle eest, et supluskohad oleks puhtad, tuleb pidevalt hoolt kanda. Muu hulgas korrapäraselt tõrjuda pilliroogu, et vaatekohad ei kaoks. Vanasti oli tavaks sedalaadi töid teha talgute korras ning avatud vaateid aitas hoida ka loomade pidamine rannikualal. Tänapäeval käib see enamasti teistite: taotletakse raha projektide kaudu ja saadud toetuse eest tellitakse korrastustööd.

Agaralt kasutatavate rannaalade suvine hooldus on kohalikele omavalitsusele suurim katsumus, samas on see hädavajalik, et tagada kena keskkond ja meelitada sinna turiste. Hooaja heakorratöösse võiks märksa enam kaasata piirkonna kogukonda, tellides rannahoolduse külakogukonnalt või külas tegutsevatest mittetulundusühingutelt. Sedalaadi kogukondlik ranna korrashoid toimib mõnes privaatsemas rannalõigus juba praegu. Riigihangete menetlemise kord võiks maastikuhoiduse valdkonnas lihtsustuda, sest head tahet kogukondadel leidub, kuid sageli takerdutakse bürokraatlikesse kohustustesse.

Üks võimalus on randade korrashoidu korraldada turismimaksu kaudu, ent selleks tuleb enne muuta õigusakte ja hinnata maksu võimalikke sotsiaalmajanduslikke mõjusid. Turismimaks võib olla seatud näiteks ettevõtetele (saaks lahendada ka koostööfondina), kes pakuvad turismiteenust, ja tulu peaks minema otseselt turismiarendusse: kergliiklusteed, suvel tihedam graafik ühissõidukitel, parem parkimiskorraldus, supluskohtade korrashoid ja rajatised vms. Tähtis on, et otsustamise juures saavad osaleda ka maksumaksjad ise.

Väikesadamatel on mitu rolli. Üks merekultuuri oluline sõlmpunkt on väikesadamad. Praegusajal on paljud sadamad korrastatud ja neist on muu hulgas saanud vaatamisväärsused. Sadam ei ole ainult värv merelt tuli-



Võsu sadam on osaliselt suletud: väikelaevad on aia taga. See aitab eemal hoida uudishimulikke, kes sadamaolustikku nautides kipuvad teinekord laevadele ronima

jatele ja merele minejatele, kes kasutavad selle rajatise teenuseid (vesi, kütus, transport vms). Sadamate vastu tunnevad huvi needki, kelle soov ei ole niivõrd merele pääseda, kuivõrd olla mere ääres: uudistada väikesadamat ja selle toimimist, nautida päikeseloojangut muulil, kasutada toitlustus- ja majutusteenu- seid, osaleda vabaõhuüritustel jms. Näiteks võib tuua Eisma sadama, mis on erasadam, kuid mille vastu on suur huvi: soovitakse, et sadam oleks senisest avatum.

Suurema huvi tõttu vajavad sadamad paremat korraldust. Sadamakaptenid kurdavad, et kiputakse omavoliliselt paatidesse ronima, näiteks asetatakse sinna oma laps, et pilti teha. Parklas me ju ei istu pildistamiseks võõrasse autosse. Üks lahendus on muuta sadam osaliselt avatuks. Hea näide on Võsu sadam: osa sellest on avatud jalutajatele ja teine osa on kinnine, kus hoitakse paate.

Nii sadamate rajamine kui ka

vanade laiendamine on üks suurim konfliktiallikas kogukonnas. Tüli tekib enamasti sellest, et arendajad soovivad rajada märksa suuremaid sadamaid, kui kohalikud elanikud eeldavad. Iga uue sadama ehitusega kaasnevad teed ja juurdepääsud, parkimine ja muud

Erisuguseid võimalusi ja teenuseid pakkuvad väikesadamad on mereäärsete piirkondade arengu võti.

teenused. See muudab väljakujunenud külastruktuuri ja käitumismustreid, mis tekitab kohalikes vastumeelsust. Ilmekas näide selle kohta on Käsmu sadam, millega seotud muresid on Anne Kurepalu käsitletud Eesti Looduse märtsinumbri ilmunud mõtiskluses. Ent samalaadseid raskusi on tulnud ette ka Võsu sadamas, mis peagi pärast valmimist hakkas kitsaks jääma.

Sadamaarenduse puhul tuleb arvestada, et läbirääkimiseks ja plaanide seadmiseks kulub kindlasti rohkem aega, kui oli esialgu kavandatud.

Kui tahetakse arendada meretuuri, tuleb seada siht rajada väikesadamate võrgustik. Soovitavalt võiks sadam olla iga 30 meremiili ehk päevateekonna kaugusel. Oluline on ka sadamates pakutavate võimaluste mitmekesisus. Sadamas võiks saada süüa, majutust ja turis-

miinfot, kasvõi jalgratastki laenutada. Võrgustikku kuuluvad sadamad võiksid igaüks eristuda. Näiteks mõni neist pakub peopaika ja korraldab üritusi, kuid on seetõttu kärarikkam. Seevastu teine on sobiv rahu ja vaikust hindavale merehuvilisele. Ent mõni sadam võiks hoopis keskenduda veesportidele või restoranipidamisele. Samas on võimalik koostöövõrgustikku hõlmata ka teised tagamaa



Karepa kogus omal ajal tuntust pioneerilaagripaigana, nüüd on rannamelu teenimatult vähemaks jäänud. Räägitakse ideest rajada väikesadam, mille planeerimiseks tuleb kindlasti arukalt aega varuda, et vältida lõhet kogukonnas

ettevõtted: majutusasutused ja teenuste pakkujad; oluline on, et selline info oleks merelt tulijale kättesaadav juba sadamas.

Erisuguseid võimalusi ja teenuseid pakuvad väikesadamad on mereäärsete piirkondade arengu võti, sel sajandil Euroopa sõnavarasse ilmunud sinise majanduskasvu (*blue growth*) osa. Nn sinikasvuharud on rannikuturism, vesiviljelus, merebiotehnoloogia (mereorganismide uurimine, et arendada uusi tooteid), kaevandamine merepõhjast ja ookeanienergia. Näiteks Rootsis on merekultuur üks enim levinud ajaveetmisviis, millel on hulk positiivseid majanduslikke mõjusid: kulutatakse söögile-joogile, muuseumidele ja teistele huviväärsustele, vabatahtlikud panustavad mereohutusse ning keskkonnateadlikkusse, laevaehitus tagab hõredalt asustatud piirkondades töökohad ja eksporditulu.

Rannakalandus ja meremehetarkus. Rannikualadel on traditsiooniline elatusallikas olnud kalapüük, kuid nüüdsel ajal on see elulaad hääbumas. Peapõhjus on kalapüügist saadav vähene tulu ning õigusaktid, mis seavad ülearu piiranguid.

Üks rannakalanduse suurim proovikivi on leida selleks ajaks, kui merele ei saa või kala napib, kõrvaltegevus, näiteks pakkuda turismiteenu-

seid. Kohalikul omavalitsusel ja riigil on siin tähtis roll: tuleb senisest rohkem kaasa aidata, toetades merega, sh kalapüügiga seotud ettevõtlust. Samuti tuleb leida tasakaal kutseliste ja pühapäevakalurite huvide vahel. Mõistagi on oluline tegeleda ka kalavarude jätkusuutlikkuse ja terviseohutusega.

Üks merekultuuri osa on oskus merd tunda ja merel käituda, ent see kujuneb üksnes kogemuste varal. Rannakalurkond vananeb, mistõttu on ilmne, et suurte kogemustega kalureid on jäänud aina vähe-

Üks merekultuuri osa on oskus merd tunda ja merel käituda, ent see kujuneb üksnes kogemuste varal.

maks. Sedamööda nõrgeneb ka põlvest põlve edasi kantud side merega. Merekultuuri arengu mõttes on selline ilming muret tekitav. Sestap on vajalik igasugune tegevus, mis aitab leida ja hoida sidet merega, näiteks korraldades kala- või purjespordi-laagreid lastele.

Põlvest põlve edasi antaval teadmisel ehk meremehetarkusel (talupojatarkusel) on vaata et kulla hind. Näiteks on Lahemaa kandi kogunud kaluritel kujunenud teadmine

head kalasaaki toovate pengrate asukohtadest. Need on kohad meres, kus merepõhi järsku langeb ning kus teatud aegadel liigub rohkem kala. Mõni selline ökoloogiline tarkus tuleb aja jooksul üle vaadata, sest aastakümneid kehtinud tähelepänekud ei pruugi enam kliimamuutuste jms tõttu paika pidada.

Omajagu muutusi on toimunud mereelustiku liigilises koosseisus. Näiteks on meie vetesse invasiivse liigina lisandunud ümarmudil. Mõnes riigis peetakse teda delikaatesskalaks, kuid meie toidukultuuris ei ole ümarmudilat veel omaks võetud ning seni temast kaluritele kuigi suurt tulu ei ole. Püütud mudilasaak läheb siiani ennekõike loomasöödaks või visatakse lihtsalt ära.

Aja jooksul on muutunud ka kalaturu toimimine sadamates. Kui keegi tahab praegusajal osta värsket kala otse sadamast, on vaja tuttavat kalurit. Kehtib reegel: kui tahad kala, helista oma kalurile. Ühe sadamapäeva kuulutusel oli hüüdlause: „Leia oma kalur!“.

Või siis hakka ise kaluriks, mis paraku ei ole aga sugugi lihtne: soetada tuleb kulukas varustus ja võtta arvesse sellega seotud väljaminekuid (nt paat, mootorikütus, remont, talvine hoiustamine jm). Kalapüügil peab järgima võrdlemisi rangeid püügieeskirju. Mõistagi on vaja ka teadmisi merekalapüügist ja taluda konkurentsi heade püügikohtade pärast.

Kohalikud rannakalurid konkureerivad kalastuslubade pärast igal aastal kõigi huvilistega üle Eesti. Kutselised kalurid taotleavad püügiloa aga peamiselt omandatud ajaloolise püügiõiguse kaudu: sageli pärandatakse seda edasi sugulaste ringis (vähem ostetakse võrgulubasid vabaturult). Eriseisuses on väikesaarte püsielanikud: nemad saavad püügivahendite piirarvu alusel kohalikust haldusüksusest kalastuskaardi, mis lubab kala püüda tema elukohajärgset väi-

kesaart ümbritseval veealal. Eriõigus on rannakaluritele mõistagi hea, kuid riigi poolt vaadates tuleb igasuguste erisustega olla mõistuspäraselt kitsi.

Meri ja kalavarud on siin samuti ühine loodusvara, mille majandamisel kehtivad peale seaduste ka omavalitsusel kirjutamata reeglid: kes kuhu oma võrgu tohib panna ning kes kelle lautrikohta ehk valgmat võib kasutada.

Meri kui ühisomand tingib koostöövajaduse. Eestis kuulub meri riigile, seetõttu on valdadel ja kohalikel elanikel olnud vähe motivatsiooni sellega tegeleda. Näiteks Soomes võivad mere omanikud olla ka eraisikud, kuid merealade kohta koostab planeeringuid maakond. Lätis kehtestati hiljuti rannikumere vöönd: ala, mida peaksid hakkama haldama kohalikud omavalitsused. See on samuti samm selle poole, et kohapeal tekiks suurem võimalus ja huvi merd piirkonna arenguga rohkem siduda ning omavahel koostööd teha. Eestis saaksid omavalitsused praegu sõna sekka öelda riigi mereala planeeringu kaudu (vt ka mereala.hendrikson.ee).

Koostöö on igal juhul üks merekultuuri edenemise alus. Nõnda jõuab kogukondlik ettevõtetus uuele tasemele ja saab anda hoogu mitmesugustele majandamisvormidele: sinikasvule, rohe- (*circular economy*) ja jagamismajandusele (*shared economies*). Need põhinevad paljuski kogukondade iseorganiseerumisel ja nutikatel tehnoloogiatel, kus ressursse kasutatakse säästlikult.

Koostöövorme saab ka kaudselt toetada, näiteks võimaldades kooskaimiskohti, kus kogukonna tegusamad inimesed vahetavad olulist teavet, arutavad tulevikuplaane, lepivad kokku tegevustes jne. Tõhusam koostöö on üks teguviis, mis võimaldaks merekultuuri jätkusuutlikult edendada.

SustainBalticu projekti on rahastanud Euroopa regionaalarengu fond Kesk-Läänemere piiriülese koostööprogrammi 2014–2020 kaudu. Koostööpartnerid olid Tallinna ülikool, Eesti maaülikool, Turu üli-



Foto: Anu Printsman

Üldjoontes ei tulnud meie vaadeldud alal ette suletud rannaalad, kuhu jalgsi ei pääsenud või kus ei oleks saanud kallasrajal jalgsi liikuda. Ka mõnele privaatsemale paigale oli juurdepääs olemas



Foto: Tarmo Pikner

Pildil on Lahemaa suvituspiirkonna paadikuurid: need on rannaalade kultuuripärandi lahutamatu osa. Tänapäeval leidub ka märksa moodsamaid võrguküure, mille puhul on vanadele objektidele leitud uus otstarve. See on tekitanud ühiskondlikke debatte selle üle, kuidas hoida kultuuripärandit

kool, Soome keskkonnainstituut ja Satakunta maakonnavalitsus, projekti esimestel kuudel osales ka Lääne-Viru maakonnavalitsus. Rohkem teavet projekti kohta leiab veebilehtedelt www.pk.emu.ee/sustainbaltic ja www.utu.fi/en/sites/SustainBaltic. ■

1. Sooväli-Sepping, Helen; Reinert, Hugo; Miles-Watson, Jonathan (eds.) 2015. Ruptured Landscapes: Landscape, Identity and Social Change. Landscape Series 19. Springer. Dordrecht.

Anu Printsman (1979) on lõpetanud Tartu ülikooli geoinformaatika, kartograafia ja inimgeograafia eriala; töötab Tallinna ülikooli humanitaarteaduste instituudi maastiku ja kultuuri keskuse maastiku-uuringute teadurina.

Maila Kuusik (1968) oli Eesti maaülikooli SustainBalticu projekti ruumilise planeerimise spetsialist.

Tarmo Pikner (1975) on geograaf, Oulu ülikoolis kaitsnud doktoritöö piiriülese linnastumise protsessidest Läänemere regioonis; töötab vanemteadurina Tallinna ülikooli maastiku ja kultuuri keskuses.