

Tartu Ülikool
Loodus- ja tehnoloogiateaduskond
Ökoloogia ja Maateaduste instituut
Geograafia osakond

Lõputöö
Juurdepääs mereäärsetele kallasradadele Varbla valla näitel
Marie Selberg

Juhendaja: PhD Evelyn Uuemaa

Kaitsmisele lubatud:

Juhendaja:

Osakonna juhataja:

/allkiri, kuupäev/

Tartu 2015

Sisukord

Sissejuhatus	3
1. Teoreetiline taust.....	4
1.1. Igaüheõigus Eestis ja mujal maailmas.....	4
1.2. Probleemid, nende ennetamine ja lahendamine	5
2. Andmed ja metoodika	7
2.1. Uuritav ala.....	7
2.2. Metoodika	9
3. Tulemused ja arutelu.....	10
Kokkuvõte	15
Summary	17
Tänuavaldused.....	19
Kasutatud kirjandus.....	20
Lisad.....	22
Lisa 1. Aed, mis on rajatud Varbla valda	
Lisa 2. Tõkkepuu, mis on rajatud Varbla valda	
Lisa 3. Värav, mis on rajatud Varbla valda	
Lisa 4. Näide sissesõidukeelu märgist	
Lisa 5. Varbla valla ranniku kaart teedevõrguga, teedele seatud takistuste ja suletud rannikualadega	

Sissejuhatus

Kallasrada on kaldariba avalikult kasutatava veekogu ääres veekogu avalikuks kasutamiseks ja selle ääres viibimiseks, sealhulgas selle kaldal liikumiseks (SA Keskkonnaõiguse Keskus, 2014). Mujal maailmas ei ole otseselt kallasraja nimetust määratletud, kuid teadusartiklites kasutatakse sõna *coast*, mis eesti keeles tähendab rannaala. Viimase puhul on samuti mõeldud ala, kus inimesed käivad oma vaba aega veetmas.

Probleeme tekitavad nii Eestis kui ka välisriikides eraomandis olevad rannikul asuvad kinnistud. Maaomanikud ei ole valmis enda omandit võõrastega jagama ning sulgevad seetõttu kallasrajale juurdepääsu tarade või sissesõidukeelu märgiga. Uurimistöö eesmärk on hinnata, kui suures mahus on juurdepääs mereäärsetele kallasradadele takistatud Varbla vallas ning milliseid takistavaid vahendeid on kasutatud. Eraldi vaadeldakse takistusi maanteel ning kinnistul liikumiseks.

Uurimisküsimused:

1. Kas Varbla vallas on vastavalt keskkonnaseadustiku üldosa seadusele tagatud juurdepääs kallasrajale?
2. Milliseid takistusi on seatud kallasrajale pääsemiseks?
3. Mis mahus on juurdepääs takistatud?
4. Milliseid meetmeid on võimalik kohalikul omavalitsusel juurdepääsu tagamiseks kasutusele võtta?

1. Teoreetiline taust

1.1. Igaüheõigus Eestis ja mujal maailmas

Eestis on kallasrada laevatatavate veekogude ääres 10 meetrit ja mittelaevatatavate puhul 4 meetrit, millele on kohalik omavalitsus kohustatud tagama avaliku juurdepääsu (Riigikogu, 2014). Samas üleujutuse korral on selleks 2 meetrit tõusuvee piirist (Sarv, 2014). Kalda omanik on kohustatud seaduse alusel lubama igaühel kallasrada kasutada (Riigikogu, 2014).

Maaomanik, kelle maa asub veekogu ääres, ei tohi keelata ega piirata kallasraja kasutamist, samuti ei tohi külastajaid ohustada maaomaniku koduloomad, näiteks koerad või kariloomad. Samas ei ole kinnistu omanikul kohustust hoida kallasrada kõigile läbitav ehk puhastada see tormimurrust, pilliroost või võsast (Sarv, 2014).

Ülemaailmselt tekitab küsimusi, kas inimestel on õigus jalutada võõral maal. Näiteks Inglismaa kodakondsusega inimesed omavad seadusega reguleeritud õigust eraomandis oleval maaüksusel liikuda (Robertson, 2011). Eestis on loodus- ja kultuurmaastikul lubatud liikuda jalgsi, jalgrattal, suuskadel, paadiga või ratsa (Keskkonnaministeerium, 2014). Rootsis võib eramaid, millel on ajalooline traditsioon ehk alad, kus on ajalooliselt ka avalik juurdepääs olnud, vaba aja veetmiseks kasutada (Robertson, 2011). Piiramata ja tähistamata eramaal võib liikuda igal ajal ja korjata marju, seeni, ravimtaimi ja maha langenud või kuivanud oksa, kui maaomanik seda suuliselt ei keela (Keskkonnaministeerium, 2014). Sarnane Eestile on USA, kus on määratud maaomaniku õiguseks valida, kas avalik kasutus sobib neile või ei (Robertson, 2011).

Taani Looduskaitse Akt (The Danish Protection of Nature Act) sätestab, et ujumiskohad ja teised ranniku maa-alad peavad olema jalgsi liikumisele, lühiajalisele tegevusele ja suplemisele avatud juhul, kui viiekümne meetri raadiuses ei asu elumaju (Robertson, 2011). Eestis on määratud laevatatavate veekogude kallastele avalikuks kasutamiseks kallasrada laiusega kümme meetrit ning kalda omanikul või valdajal ei või põhjendamata seda ala sulgeda (Riigikogu, 2014). Rootsi igaüheõiguses on samuti välja toodud, et lubatud on ujumine ja ajutiselt paadi kinnitamine kaldale minekuks, aga seda aladel, kus ei asu elumaja (Robertson, 2011).

Šotimaa elanikel on ajalooline õigus avalikult kasutada kallasrada rekreatsiooni eesmärgil. Selline õigus on tekkinud Maapiirkonna Akti (*Country-side Act*) (1967) alusel, mis annab

kohalikele planeerijatele õiguse selliselt luua avalikke õigusi. Samuti on võimalik luua kokkuleppeid maa kasutamise osas maaomaniku ja maakasutaja, näiteks matkajate või kalastajate, vahel. Itaalias ja Hispaanias on seadusega lubatud võõra kinnistu ületamise eest küsida kompensatsiooni, näiteks kui suusataja ületab naabri kinnistut, siis maksab ta hüvitist. (Robertson, 2011)

Võrreldes eelnevalt toodud regulatsioone Eesti omadega, siis erinevus seisneb selles, et Eestis ei ole keelatud kallasrada kasutada, kui maatükil asub eluhoone (Sarv, 2014). Nimelt Põhjamaades, Inglismaal ja Šotimaal ei ole lubatud lähemal kui 50 m elumajadest võõrastel liikuda (Robertson, 2011).

1.2. Probleemid, nende ennetamine ja lahendamine

Hawaii näide sarnaneb mõneti Eesti olukorraga, nimelt on sealgi kiire rannikuala arendustegevus, mis kaotab ära varem avalikuks kasutamiseks mõeldud kallasrajad. Erinevus on selles, et sealne arendus on peamiselt turismile suunatud ehk ehitatakse enamasti suuri hotelle. Hawaiiil on tekkinud konflikt arendamist ja traditsioonide säilitamist pooldavate inimeste vahel. Probleemid on kasvanud nii suureks, et asju lahendab kohus (Harris, 1997). Kohus lahendas Hawaii probleemi selliselt, et uusarendus ei tohi takistada traditsioonilisi Hawaii põliselanike veega seotud tavasid ehk kogunemisi rannikul. Eesmärk ei ole takistada või tõrjuda arengut, vaid ennetada olemasoleva kultuuri hävinemist (Harris, 1997).

Varbla vallas on peamiselt probleemiks suvilate omanike ja rannikul jalutada soovivate inimeste omavaheline läbisaamine. Linnast maale tulnud puhkajad soovivad privaatset aega veeta oma mereäärsel kinnistul ning neile ei meeldi, kui keegi nii-öelda nende tagahoovis ringi vaatab. Probleemi võib põhjustada ka see kallasraja küllastaja, kes soovib mootorsõidukiga üle teise kinnistu rannale pääseda. Keskkonnaseadustiku üldosa seadus näeb aga ette vaid jalgsi läbipääsu tagamise. (SA Keskkonnaõiguse Keskus, 2014)

Üks olulisi samme kallasrajaga seonduvate probleemide ennetamiseks on läbi viia uuring, kus selgitatakse välja, kui intensiivne on tegelikult kallasrajale pääsemise vajadus. Eesmärk on välja selgitada, kas inimesed tegelikult ka kasutavad kallasrada nii palju, kui seda väidetakse. See annab alusinfo ka planeerijatele uute hoonete või rajatiste rajamiseks veekoguga piirnevale kinnistule. (Thompson & Dalton, 2010)

Konfliktide vältimiseks on mõistlik kaardistada ka kõik planeeringutega ettenähtud juurdepääsukohad. Nii teaksid kohalikud elanikud ning turistid, kes kallasrada külastavad, millistest kohtadest kallasrajale on lubatud minna. Ameerika Ühendriikide puhul leiti ka, et mõistlik oleks määrata kaardil ära erinevad kasutusala, näiteks kalapüük, supluskoht, jalgrattaga ligipääs jm (Thompson & Dalton, 2010). Inimestel oleks sel juhul aimu, kus ja millega on võimalik tegeleda.

Eestis on praktiseeritud seda, et iga uue detailplaneeringuga tuleb määrata juurdepääs kallasrajale. Paika tuleb panna koht, kus kinnistuomanik lubab võõral oma maad läbida ning hiljem on ta kohustatud sellest kinni pidama. Selleks tuleb kohalikul omavalitsusel teostada pidevat järelevalvet probleemsetes piirkondades.

2. Andmed ja metoodika

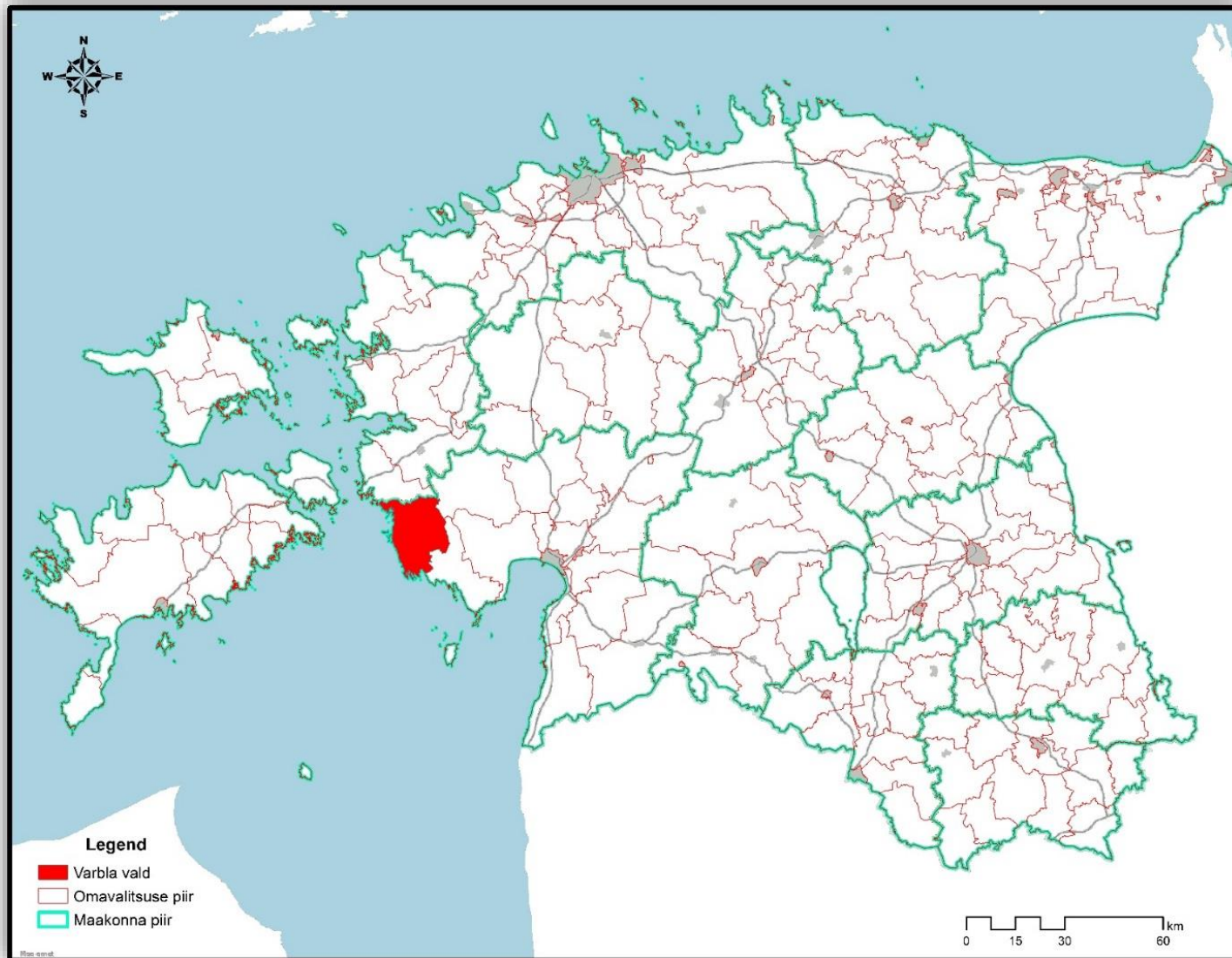
2.1. Uuritav ala

Uuritavaks alaks valiti Varbla vald (joonis 1), millel on üle 40 kilomeetri rannajoont (Maa-amet, 2015). Varbla vald asub Pärnu maakonna lääneosas, piirnedes Tõstamaa, Koonga ja Hanila vallaga, millest viimane asub Lääne maakonnas (Maa-amet, 2015). Suuruselt on tegemist ühe keskmise vallaga Pärnu maakonnas. 313,8 ruutkilomeetrist on 57 % metsamaad, 16 % haritavat maad ja 8,6 % looduslikku rohumaad (Varbla Vallavalitsus, 2014). Liivi lahe rannikule omaselt on seal levinud rannavallid, luited ja teised sarnased meretekkelised pinnavormid. (Varbla Vallavalitsus, 2014)

Varbla valla elanike arv oli 1. jaanuari 2014. aasta seisuga 897, mis on võrreldes eelneva aastaga kahanenud 29 elaniku võrra (Siseministeerium, 2014). Valla keskus on Varbla küla, kus oli 2013. aasta seisuga 129 elanikku, mis on ühtlasi valla kõige tihedama asustusega piirkond (Varbla Vallavalitsus, 2014). Rannikust asub keskus linnulennult ca 3 km kaugusel (Maa-amet, 2015).

Valla territoorium on liigendatud 40 külaks, millest rannikul paikneb 13 küla (Haapsi, Hõbesalu, Kadaka, Matsi, Mereäärse, Muriste, Paatsalu, Raespa, Rannaküla, Saare, Saulepi, Tamba, Vaiste) (Maa-amet, 2015) (lisa 1). 2013. aasta 1. jaanuari seisuga elab Haapsi külas 3, Kadaka külas 3, Matsi külas 17, Mereäärse külas 12, Muriste külas 9, Paatsalu külas 72, Raespa külas 19, Rannakülas 11, Saare külas 13, Saulepi külas 8, Tamba külas 10 ja Vaiste külas 36 elanikku (Varbla Vallavalitsus, 2014). Vaatlusaluste asustusüksuste elanike arv kokku oli 213, mis tähendab, et ranniku lähedal elavaid inimesi oli vallas ca 23% kogu elanikkonnast.

Rannikuga piirnevale vallale omaselt on surve arendustegevusele suur. Peamiselt soovitakse rajada suvila/elamu koos kõrvalhoonete ning paadilautriga. Tulenevalt Varbla valla üldplaneeringust on kohustus koostada nendele aladele ehitusõiguse saamiseks detailplaneering (OÜ Entec Eesti; Varbla Vallavalitsus, 1999). Viimase kolme aasta jooksul on kehtestatud 5 planeeringut, millest viimasel (Jaagoranna kinnistu detailplaneering (Laidsaar, 2015)) määrati kinnistusisesele teele servituut kallasrajale juurdepääsuks (Varbla Vallavalitsus, 2015).



Joonis 1. Varbla valla asukoht Eesti omavalitsusüksuste kaardil

2.2. Metoodika

Analüüsi alusandmed koguti vaatluste käigus, mis viidi läbi ajavahemikul 01.07.2014-01.04.2015. Teede läbitavust kallasrajale juurdepääsuks kontrolliti külade kaupa ning liikudes lõunast põhja suunda. Eraldi märgiti üles füüsiline takistus, aed (lisa 1), tõkkepuu (lisa 2) või värav (lisa 3), ja sissesõidukeelu märk (lisa 4), mis lubab vaid valdaja loal teed kasutada.

Analüüsimiseks kasutati programmi ArcMap 10.2. Teede kihina kasutati ETAK andmeid. Esmalt olid märgitud teed kogu valla ulatuses, seetõttu esimese etapina eemaldati kaardikihilt kõik teed, mis riigimaanteelt rannikule ei lähe.

Analüüsi aluseks valiti need teed, mida on võimalik transpordivahendiga (näiteks jalgrattaga, autoga, mootorrattaga) rannikule pääsemiseks kasutada. Ainult jalgsi läbitavaid radu analüüsi ei kaasatud, sest kõik neist ei ole tänasel päeval läbitavad, peamiselt on need võsastunud või pillirooga kaetud.

Edasi eraldati teed liigiti:

1. kruusa kattega kõrvalmaantee;
2. püsi- ja kergkattega kõrvalmaantee;
3. täitmata kõrvalmaantee;
4. kruusa kattega muu tee;
5. pinnase kattega muu tee;
6. püsi- ja kergkattega muu tee;
7. täitmata muu tee;
8. pinnasrada;
9. püsi- ja kergkattega rada.

See andis võimaluse eemaldada kõik valimist välja jäävad teed, näiteks enne rannikut lõppevad või läbimatud lõigud. Tänu erinevale märgistusele oli võimalik kustutada kõik pinnasrajad, mis on aja jooksul kinni kasvanud. Ühtlasi ei olnud otstarbekas jätta kaardile teid, mis lõppevad kilomeeter enne rannikut, sest suure tõenäosusega inimesed sealt jalgsi mereäärde ei pääse.

ArcMapis mõõdeti teede pikkused, mis on suletud ning märgiti atribuuditabelisse, millise takistuse tõttu see teelõik läbimatu on.

3. Tulemused ja arutelu

Koos riigimaanteega, 19101 Audru-Tõstamaa-Nurmsi teega, on valimis kokku 139,211 km teid, millest kruusa kattega kõrvalmaanteed 5,305 km, püsi- ja kergkattega kõrvalmaanteed 29,004 km, kruusa kattega muid teid 51,965 km, püsi- ja kergkattega muid teid 2,705 km, pinnaskattega muid teid 48,348 km ja pinnasradu 1,885 km.

Varbla vallas on ligikaudu 100 eraomandis olevat teed (78,240 km) (tabel 1), mis on suunaga rannikule. Erateede täpset hulka ei ole võimalik kindlaks tea, sest vähesed neist kuuluvad teeregistrisse. Kohalikule omavalitsusele kuulub kokku uuringualas 19 (26,143 km) ja riigile viis teed (34,829 km) (Maanteeamet, 2015).

Tabel 1. Teede pikkus [km] vastavalt teomandile ja teetüübile

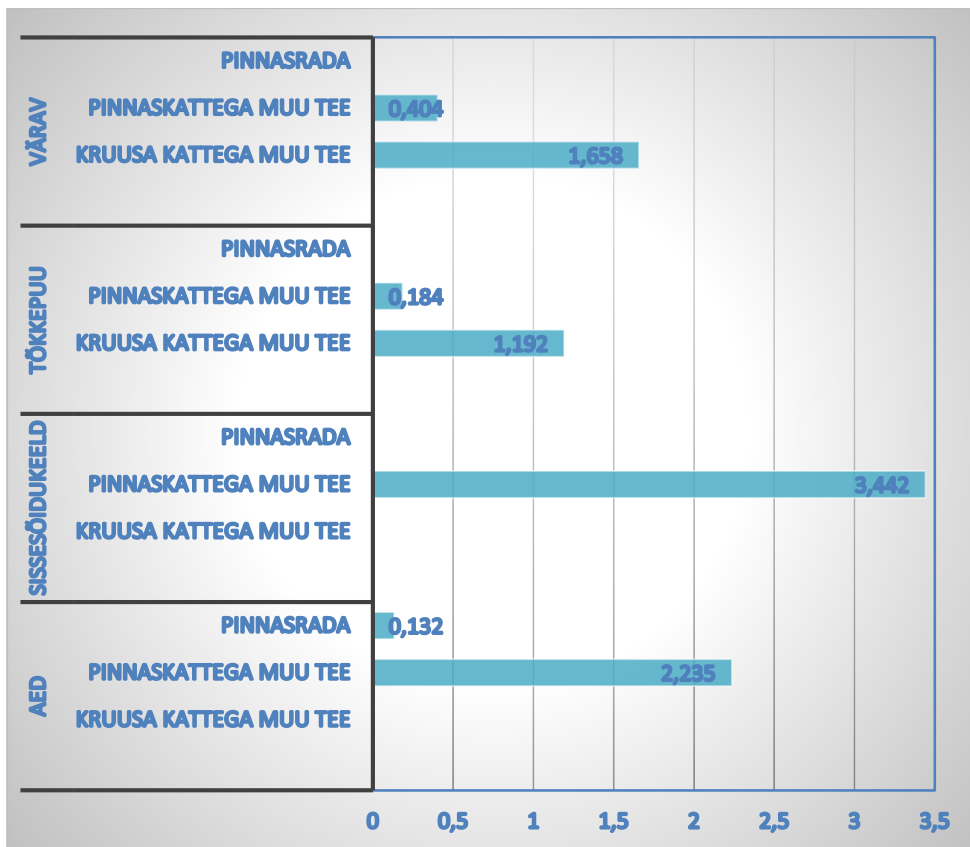
Kohaliku omavalitsuse teed		
	Kruusa kattega muu tee	24,157
	Pinnaskattega muu tee	0,041
	Püsi- ja kergkattega muu tee	1,944
	Kokku	26,143
Erateed		
	Kruusa kattega muu tee	27,808
	Pinnaskattega muu tee	47,787
	Püsi- ja kergkattega muu tee	0,760
	Pinnasrada	1,885
	Kokku	78,240
Riigiteed		
	Kruusa kattega kõrvalmaantee	5,305
	Püsi- ja kergkattega kõrvalmaantee	29,004
	Pinnaskattega muu tee	0,520
	Kokku	34,829
	PIKKUS KOKKU	139,211

Eelnevast tulenevalt on näha, et suurem osa (56,2 %) Varbla valla rannikuäärsetest teedest on eraomandis. See toob endaga kaasa kõrge riski teede sulgemise osas, sest teeseaduse alusel on maaomanikel õigus erateede kasutamist piirata (Riigikogu, 2015).

Vaatluste käigus selgus, et viieteistkümnele erateele on seatud takistus. Neist viis on sissesõidukeelu märgiga, viis aiaga, kolm tõkkepuuga ja kaks väravaga suletud (lisa 5). Üks värav ja tõkkepuu, mis asuvad Rannakülas, olid ühel vaatluse päeval avatud, kuid teisel juhul takistasid läbipääsu. Jalakäija või jalgratturi liikumisele seal takistusi seatud ei olnud, möödapääs tagati teeperve kaudu.

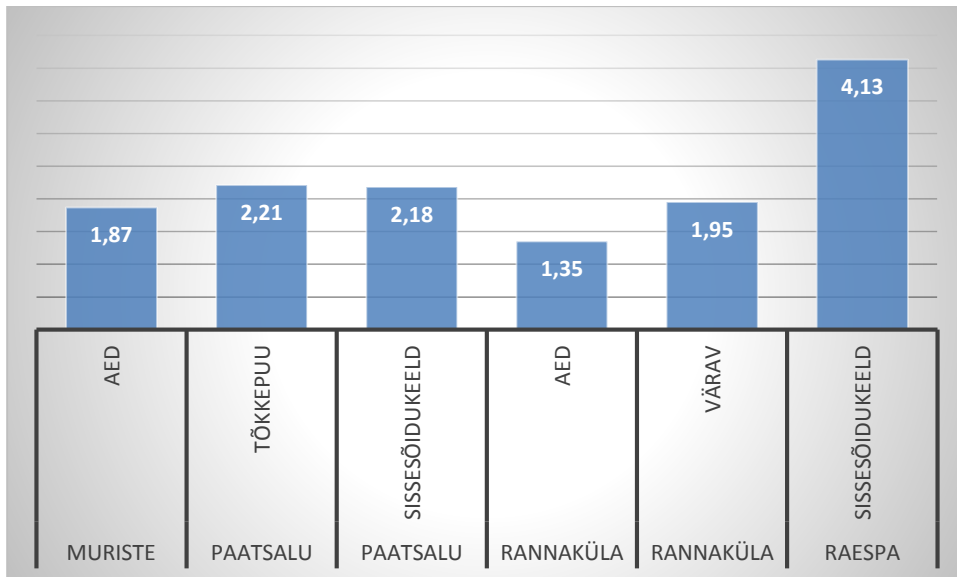
Suletud teid võib leida Rannakülas (5), Paatsalu (3), Matsi (2), Tamba (2), Muriste (1), Saulepi (1) ja Raespa külas (1). Kogu teepikkus, mida ei ole võimalik läbida, on 9,247 km. Sellest aiaga 2,367 km, sissesõidukeeluga 3,442 km, tõkkepuuga 1,376 km ja väravaga piiratud 2,062 km valla teedest (joonis 2). Takistatud juurdepääs kallasrajale on peamiselt pinnaskattega (ca 5,68 km) ja kruusa kattega muudel teedel (ca 2,85 km). Vaadeldavas alas ei olnud ühtegi liikumist takistavat meedet kasutatud kruusa kattega kõrvalmaanteel, püsi- ja kergkattega kõrvalmaanteel ning püsi- ja kergkattega muul teel. Vastavalt saadud tulemustele on 15 % kõigist erateedest ning 11,8 % kogupikkusest liiklemiseks suletud.

Nimetatud protsent on nii kõrge seetõttu, et vaid erateedele on võimalik seada liikumispiiranguid. Tulenevalt survest rannikule ehitada, satuvad paljud sellised kinnistud, mille koosseisu kuulub ka osa teest, erakättesse. Vastavalt teeseadusele on eratee omanik kohustatud oma kuludega teed hooldama, see omakorda paneb mõtlema, kas võõrad peaksid saama neid teid piiramatult kasutada. Halvemal juhul ehitatakse krundi ümber aed või paigaldatakse mõni muu takistus.



Joonis 2. Suletud teede pikkus [km] vastavalt teele seatud takistusele ja tee tüübile

Uuringu käigus selgus, et neljas külas (Muriste, Paatsalu, Raespa ja Rannaküla) on paigaldatud takistused, mis piiravad täielikult kallasraja kasutamist (joonis 3). Rannik on juurdepääsmatu ca 13,69 km ulatuses. Arvesse on võetud need alad, kus rannikule ei pääse muid teid mööda. Kõige rohkem on merekaldale ligipääs häiritud Paatsalu külas (4,39 km suletud), seejärel Raespa külas (4,13 km suletud), tunduvalt vähem Rannakülas (3,30 km suletud) ja Muriste külas (1,87 km suletud).



Joonis 3. Juurdepääsuta ranniku pikkus [km] külade ja takistuse tüübi alusel

Lisas 5 on välja toodud kõik takistused koos suletud teede ja piiratud kallasraja kasutamise aladega. Varbla valla piire kujutava aluskaardi alusel on ranniku pikkus (ilma laidudeta) üle 85 km, mis tähendab, et ca 7,65 % kogu rannajoonest on suletud.

Ühest küljest võib saadud tulemusi analüüsidest väita, et takistusi on seatud suhteliselt väikeses mahus (ca 7,65 % kogu valla rannajoonest). Teisalt võib võõrale liiklejale jääda olukorrast negatiivsem mulje, sest põhimaantee äärde on paigaldatud arvukalt sissesõidukeeldu tähistavaid märke.

Erasteede arvukus Varbla vallas on kasvanud maareformi tõttu. Nimelt paljud kõrvalmaanteelt alguse saavad teed on mõõdetud maade tagastamisel kinnistute sisse. See omakorda tähendab, et vastavalt teeseaduse § 5² sätestatule võib erasteed kasutada üksnes kinnisasja omaniku loal (Riigikogu, 2015).

Paljudes kohtades, kus kinnistu piirneb veekoguga, puudub juurdepääs looduslike takistuste, näiteks pilliroo või võsa vohamise tõttu. Tulles teiste riikide praktikate juurde, oleks ka Eestis mõistlik koostada valdade lõikes sarnaseid turismi kaarte, kus on selgitatud rannikule pääsemise võimalusi.

Varbla valla üldplaneering on valminud aastal 1999 ning seetõttu ei ole igas aspektis kehtiva seadusega kooskõlas. Palju annaks juurde see, kui kallasradadele juurdepääs oleks planeeringus ära näidatud, sest kohaliku omavalitsuse töötajad on kursis looduslike tingimuste ja õuemaade paiknemisega vallas. Nimelt on õuemaade olemasolu antud kontekstis oluline, sest

vastavalt keskkonnaseadustiku üldosa seaduse § 33 lõikele 3 on sätestatud: „Omanik ei või keelata eratee ega raja kasutamist jalgsi, jalgrattaga ega muul sellesarnasel viisil liikumiseks, kui kasutus põhineb väljakujunenud taval ega ole talle koormav. Eratee või raja kasutamise liigset koormavust eeldatakse õuemaal asuva eratee või raja korral, kui seaduses ei ole sätestatud teisiti.“ (Riigikogu, 2014). Seega ei saa eeldada, et õueala läbivat teed võib kasutada juurdepääsuna mereäärsele kallasrajale.

Ühtlasi on kohalikul omavalitsusel võimalik sõlmida maaomanikega kokkuleppeid, et erateed muuta avalikuks, sõlmides selleks vastavalt avaliku kasutuse leping. Samas ei ole see usaldusväärne kokkulepe, sest maaomanikul on õigus iga hetk taganeda ning leping üles öelda. Sellist lahendust saab kasutada usaldusväärse isikuga.

Teisalt viimase võimalusena on võimalik rakendada vastavalt kinnisasja sundvõõrandamise seadusele erateede sundvõõrandamist (Riigikogu, 2015). See on äärmuslik samm, sest nõuab võõrandatud tee kohest hüvitamist maaomanikule (Riigikogu, 2015). Varbla vallas ei ole viimase aasta jooksul ühtegi sellist olukorda ette tulnud, kuid arvestades survet teede sulgemisele, oleks mõistlik sellist varianti kaaluda.

Kokkuvõte

Uurimistöö eesmärk oli hinnata, kui suures mahus on Varbla vallas juurdepääs mereäärsetele kallasradadele takistatud ning milliseid takistavaid vahendeid kasutatakse. Selle hindamiseks viidi läbi 01.07.2014.-01.04.2015. a vaatlusi, kus pandi kirja kõik liiklemiseks suletud erateed.

Analüüsiks kasutati ArcMap 10.2. programmi, kus esmalt eemaldati kaardikihilt uuringusse puutumatud teed. Seejärel kanti kaardile takistused ning määrati nende olemus (aed, sissesõidukeelu märk, tõkkepuu või värav). Selle alusel oli võimalik määrata ära teed ja nende pikkused, mis läbimatuks osutusid. Ühtlasi võimaldas see määrata kallasraja ulatuse, kuhu juurdepääs on tagamata.

Allikatega töötamisel selgus, et Varbla valla üldplaneeringu alusel ei ole määratud ühtegi juurdepääsu mereäärsetele kallasradadele (Entec AS, 1999). Tulemusi analüüsides selgus, et kohati on rannik ligipääsmatu 4,39 km ulatuses, mida ei saa mõistlikuks vahemaaks pidada. Samuti tõrjuvad kõrvalmaantee äärde paigaldatud sissesõidukeelu märgid väljaspool valda elavaid inimesi, kellel oleks huvi avalikku ruumi ehk keskkonnaseadustiku üldosa seadusest tulenevat kallasrada kasutada. Selline olukord tuleneb suhteliselt pikka aega uuendamata üldplaneeringust. Samuti annab võimaluse takistada juurdepääsu kallasrajale erateede suur osakaal. Maareformi algusaastatel on tagastatud mereäärseid maid koos teega, mis võimaldab maaomanikul piirata eraomandis oleva tee kasutamist.

Peale kohati esinevate looduslike takistuste (nt kevadiste ja sügiseste tõusude tagajärjel teele sattunud pilliroog) on inimeste paigutatud sissesõidukeelu märgid, aiad, väravad ja tõkkepuud. Ühtlasi esineb uuringualas veiste ning lammaste karjaaedu, kuid vaatluste käigus selgus, et neist kõigile on seatud läbipääsu kohad (hõlpsasti avatavad aiagulgid).

Sellisel viisil tee sulgemine on maaomanikule mugav lahendus, sest see on ühest küljest soodne ning teisalt kasutab ta ka ise seda teed elamuni/sadamani pääsemiseks. Eratee püsiva sulgemisega (läbikaevamise või kivide ette ladumise teel) kaotab maaomanik võimaluse oma kinnistule pääseda.

Juurdepääs mereäärsetele kallasradadele on Varbla vallas takistatud 9,247 km erateid on suletud, neist 2,367 km aia, 3,442 km sissesõidukeelu, 1,376 km tõkkepuu ja 2,062 km väravaga. Seetõttu on kallasrada juurdepääsmatu kokku ca 13,69 km ulatuses, millest Paatsalu

külas 4,39 km, Raespa külas 4,13 km, Rannakülas 3,30 km ja Muriste külas 1,87 km. See teeb kokku ca 7,65 % Varbla valla rannajoonest, mis on kokku üle 85 km.

7,65 % on üsna hea tulemus, mis tuleneb sellest, et paljud teed viivad samasse sihtkohta või lõppevad lähestikku. Seega, kui panna kinni järjestikku mitu teed, tekib olukord, kus kallasrajale ligi ei pääse.

Esmalt oleks mõistlik määratleda ära üldplaneeringuga, kus on toimivad avalikud juurdepääsud mereäärsetele kallasradadele. Lisaks sellele sõlmida jätkuvalt erateede avaliku kasutuse lepinguid, mis hoiavad juba praegusel hetkel teid avatuna. Viimase võimalusena tuleks kasutada teede järkjärgulist sundvõõrandamist, sest sel juhul oleksid kõik rannikule viivad teed kohaliku omavalitsuse hallata. See omakorda keelaks ka tee sulgemise.

Access to the seaside shore paths in example of Varbla municipality

Marie Selberg

Summary

The aim of this research was to assess to what extent the access to the seaside paths are impeded in Varbla parish. And also find out what methods are used to do that. A survey was carried out from 1.07.2014 until 4.01.2015, during which all the private roads that were closed for travelling were marked on the map.

Program named ArcMap 10.2 was used for analyze the data. Firstly the roads that were not included in the study were removed from the map layer. Then the obstacles and their nature (a fence, a sign of the prohibition on entry, a barrier or a gate) were added to the layer. This gave a chance to determine the roads and their length, which were found to be impassable. Also, it was possible to determine the extent of the shore to which the access was not guaranteed.

Working with the sources revealed that the comprehensive plan of Varbla parish does not indicate any access to the shore paths (Entec AS, 1999). The results of the research showed that in some places the coastline is inaccessible up to 4.39 km, which is not reasonable distance. Also, the signs of the prohibition on entry, which are installed along the main road, are repelling people who have come down to use the public space – shore paths. This situation stems from the comprehensive plan that has not been renewed a relatively long. In early years of the land reform the land was given back to their rightful owners with the road on it. So a great number of the public roads went to the hands of the private owners. This means that nowadays the landowners are allowed to obstruct the usage of private roads that lead to the shore paths.

Apart from the natural obstacles (reed) there are people placed prohibition on entry signs, fences, gates and barriers on the roads. In some places cattle and sheep pasture fences were installed, but survey showed that all of these had passes (easy-open gates). Using this type of obstacles is convenient for the landowner, because it is on the one hand cheap and on the other hand he still needs to use the road to get to the house or to the landing place. By closing the road permanently (through excavation or placing rocks on the road) the owner loses the opportunity to gain access to his property.

The Access to the shore paths in Varbla municipality is closed by total of 9.247 km, of these by fence 2.367 km, by the sign of prohibition entry 3.442 km, by barrier 1.376 and by gate 2.062 km. Therefore, the shore paths are inaccessible in total of approximately 13.69 km, of which 4.39 km is situated in Raespa, 3.30 km in Rannaküla and 1.87 km in Muriste village. The coastline of the municipality of Varbla is over 85 km long, so approximately 7.65 % of the coast is closed.

This result (7.65 %) is due to the fact that many roads lead to the same destination or end quite close to each other. In case where several roads nearby were closed the shore will not be accessible for people.

Firstly, it would be reasonable to renew the comprehensive plan of the municipality of Varbla and define where the public access to seaside shore paths are. In addition, continue to sign agreements with private road owners to give the roads in public use, which is keeping many of these roads open. As a last alternative, the roads should acquire compulsorily, because in this case local government will manage the roads that lead to the coast. Also it would prohibit the closure of the roads.

Tänuavaldused

Soovin avaldada suurimat tänu oma lõputöö juhendajale Evelyn Uuemaale, kes andis igas tööetapis hulgaliselt soovitusi ning oli alati olemas, kui abi vajasin. Tänaksin veel Riigikontrolli audiitoreid Elin Vakot ja Taavi Möldrit, kes viisid Varbla vallas läbi riigikontrolli kallasradade kasutamise kohta ning andsid mulle sellega uusi ideid. Samuti tänan oma isa, Varbla valla maanõunikku Kaido Selbergi, selle eest, et ta leidis aega minuga vaatlusi läbi viia ning andis infot teede omanike kohta. Lisaks soovin tänada oma ema, kes aitas töö vormistamisel. Suur tänu ka mu ülejäänud perele, kes mind sellel pingelisel perioodil välja kannatasid.

Kasutatud kirjandus

Entec AS. (10.09.1999. a). Varbla valla üldplaneering. Varbla küla, Pärnu maakond, Eesti.

Harris, L. C. (1997. a). Public Access Shoreline Hawaii v. Hawai'i County Planning Commission: Expanding Hawaii's Doctrine of Custom. *Ocean and Coastal Law Journal*, 293-305. Allikas: Heinonline:

<http://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/occoa3&div=12&id=&page=>

Laidsaar, E. (2015. a). *Jaagoranna kinnistu detailplaneering*. Tallinn.

OÜ Entec Eesti; Varbla Vallavalitsus. (1999.a). Varbla valla üldplaneering. Varbla vald, Pärnu maakond, Eesti.

Robertson, H. G. (Juuni 2011. a). Public Access to Private Land for Walking: Environmental and Individual Responsibility as Rationale for Limiting the Right to Exclude. Cleveland.

Sarv, P. (2014. a). Igäüheõigus - Mida igäüks peaks looduses käies teadma. *Eesti Loodus*, 30-33.

Siseministeerium. (01. 01 2014. a). Rahvastikuregister.

Thompson, R., & Dalton, T. (2010. a). Measuring Public Access to the Shoreline: The Boat-Based Offset Survey Method. *Coastal Management*, 378-398.

Internetiallikad

Keskkonnaministeerium. (25.08.2014. a). *Liikumine looduses ja igäüheõigus*. Kasutamise kuupäev: 22.04.2015. a, allikas:

https://www.eesti.ee/est/keskkond_loodus/looduskaitse/liikumine_looduses_igauheoigus

Maa-amet. (2015. a). *Geoportaal*. Kasutamise kuupäev: 19.03.2015. a, allikas Maa-amet :

http://xgis.maaamet.ee/xGIS/XGis?app_id=UU82&user_id=at&punkt=489290,6481464&zoo m=28121.4840639292&setlegend=UUKAT1_82=0,SHYBR_ALUS01=0,SHYBR_ALUS08_82=1&LANG=1

Maanteeamet. (2015. a). *Teeregister*. Kasutamise kuupäev: 22.05.2015. a, allikas

<https://teeregister.riik.ee/mnt/index.do;jsessionid=B0F3E80A8A94652133E5EF6E0D624B8E>

Riigikogu. (16.02.2014. a). *Keskkonnaseadustiku üldosa seadus*. Kasutamise kuupäev: 29.10.2014. a, allikas Riigiteataja: <https://www.riigiteataja.ee/akt/Ke%C3%9CS>

Riigikogu. (01. 01 2015. a). *Kinnisasja sundvõõrandamise seadus*. Kasutamise kuupäev: 22.05.2015. a, allikas Riigiteataja: <https://www.riigiteataja.ee/akt/12807897?leiaKehtiv>

Riigikogu. (01.01.2015. a). *Teeseadus*. Kasutamise kuupäev: 18.05.2015. a, allikas Riigiteataja: <https://www.riigiteataja.ee/akt/112072014024?leiaKehtiv>

SA Keskkonnaõiguse Keskus. (2014. a). *Keskkonnaseadustiku üldosa seaduse kommentaarid*. Kasutamise aeg: 22.05.2015. a, allikas: Keskkonnaõiguse Keskus: <http://k6k.ee/keskkonnaseadustik/4-ptk/2-jagu/pg-38>

Varbla Vallavalitsus. (2014. a). *Varbla valla arengukava 2012-2022*. Kasutamise kuupäev: 19.03.2015. a, allikas Varbla vald: http://www.varbla.ee/ul/Varbla_valla_arengukava_2012-2022uus.pdf

Varbla Vallavalitsus. (18.03.2015. a). *Dokumendiregister*. Kasutamise kuupäev: 25.04.2015. a, allikas Vallavolikogu tegevus: <http://avalik.amphora.ee/varblavv/documents.aspx?org=309&unit=-1>

Varbla Vallavalitsus. (kuupäev puudub). *Üldinfo*. Kasutamise kuupäev: 29.10.2014. a, allikas Varbla vald: <http://www.varbla.ee/uldinfo>

Lisad

Lisa 1. Aed, mis on rajatud Varbla valda (autori foto)



Lisa 2. Tõkkepuu, mis on paigaldatud Varbla valda (autori foto)



Lisa 3. Värav, mis on paigaldatud Varbla valda (autori foto)



Lisa 4. Näide sissesõidukeelu märgist (Foto: Ralf Mae) (Sarv, 2014)



Lisa 5. Varbla valla ranniku kaart teedevõrguga, teedele seatud takistuste ja suletud rannikualadega



**Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele
kättesaadavaks tegemiseks**

Mina,

Marie Selberg,
(*autori nimi*)

1. annan Tartu Ülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose
“Juurdepääs mereäärsetele kallasradadele Varbla valla näitel“,
(*lõputöö pealkiri*)

mille juhendaja on

PhD Evelyn Uuema
(*juhendaja nimi*)

1.1.reprodutseerimiseks säilitamise ja üldsusele kättesaadavaks tegemise eesmärgil,
sealhulgas digitaalarhiivi DSpace-is lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse
tähtaja lõppemiseni;

1.2.üldsusele kättesaadavaks tegemiseks Tartu Ülikooli veebikeskkonna kaudu, sealhulgas
digitaalarhiivi DSpace'i kaudu kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni.

2. olen teadlik, et punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.

3. kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega
isikuandmete kaitse seadusest tulenevaid õigusi.

Tartus, **25.05.2015**