



Pärnu maakonna planeeringu teemaplaneering

Pärnu jõe ja kaldaala ruumilise arengu perspektiiv ning seosed mereplaneeringuga

seletuskiri



SISUKORD

1. ÜLDOSA	3
1.1. Planeeringu eesmärk	5
1.2. Planeeringuala	7
1.3. Pärnu jõe keskkonna- ja looduskaitse väärtused ning kalanduslik tähtsus	8
2. RUUMILISE ARENGU VISIOON JA EESMÄRGID	10
3. MAA- JA VEEALADE KASUTAMISE SUUNISED JA TINGIMUSED	12
3.1 Jõe ja kaldaala ruumilise arengu suunised ja tingimused	12
3.1.1 Jõe ja kaldaala ruumilise arengu suunised maalises piirkonnas	13
3.1.2 Jõe ja kaldaala ruumilise arengu suunised ja tingimused linnalises piirkonnas	15
3.1.2.1 Ala 1. Pärnu jõe Merevärav – sadama akvatoorium	17
3.1.2.2 Ala 2. Pärnu jõgi Kesklinna sillast Papiniidu sillani	22
3.1.2.3 Ala 3. Pärnu jõgi Papiniidu sillast kuni Tammiste küla ja Paikuse alevi elamuvaladeni	26
3.1.2.4 Ala 4. Pärnu jõgi Tammiste küla, Paikuse alevi ja Sindi linna läbival lõigul	31
3.1.2.5 Ala 5. Sauga jõgi	35
3.2 Puhkealad ja puhkemajandus	38
3.2.1 Puhkealade võrgustik linnalises piirkonnas	38
3.2.2 Puhke- ja külustuskeskkond	43
3.2.2.1 Veematkateed	45
3.2.2.2 Matkarajad ja -marsruudid	47
3.2.2.3 Puhkevõrgustiku sõlmpunktid, puhke- ja peatuskohad	49
3.2.2.4 Avalikud supluskohad	52
3.3 Väärtuslikud maastikud	54
3.4 Kultuuriväärtused	58
3.5 Rohevõrgustik	64
3.6 Liikuvus ja tehniline taristu	67
3.6.1 Jõe veeala kasutus	67
3.6.2 Laevatatavad jõed	70
3.6.3 Veeskamiskohad ja sildumisalad	72
3.6.4 Sadamad	74
3.6.5 Teedevõrk	76

3.6.6	Sillad ja jõe ületuskohad	77
3.6.7	Kergliiklusteede võrgustik	79
3.6.8	Liikumine kaldaalal ja juurdepääs kallasrajale	82
3.6.9	Turvalisus ja päästevõimekus	83
3.6.10	Taastuenergeetika	85
4.	KLIIMAMUUTUSED	87
4.1	Üleujutuse ohuga arvestamine	88
4.2	Lihkehuga arvestamine	91
5.	OLULISE EBASOODSA KESKKONNAMÕJU VÄLTIMISEKS JA LEEVENDAMISEKS KAVANDATAVAD MEETMED	93
5.1	Meetmed Natura alade kaitse-eesmärkide soodsa seisundi tagamiseks	93
5.2	Meetmed kaitstavatele loodusobjektidele ja elustikule avalduvate mõjude vältimiseks ja vähendamiseks	94
5.3	Meetmed jõgede veekvaliteedi ebasoodsa keskkonnamõju vältimiseks ja leevendamiseks	95
5.4	Meetmed kallaste lihkeohtlikkuse ebasoodsa keskkonnamõju vältimiseks ja leevendamiseks	97
5.5	Meetmed üleujutusega kaasneva ebasoodsa keskkonnamõju vältimiseks ja leevendamiseks	98
5.6	Meetmed kultuuripärandi kaitseks	99
5.7	Meetmed maastike kaitseks ja väärtustamiseks	100
5.8	Meetmed taristuobjektide kavandamiseks	100
5.9	Meetmed välisõhus leviva müra vähendamiseks	102
5.10	Meetmed kliimamuutustega arvestamiseks	103
6.	PLANEERINGU ELLUVIIMINE	105
7.	PLANEERINGUS KASUTATAVAD MÕISTED	108
8.	LISAD	113

Lisa 1. Keskkonnamõju strateegilise hindamise aruanne

Lisa 2. Asjakohaste mõjude hindamise aruanne

Lisa 3. Kultuuriväärtuslike objektide nimekiri

Lisa 4. Jõe puhastamise ja süvendamise uuring

1. ÜLDOSA

Pärnu maakonna planeeringu teemaplaneeringu „Pärnu jõe ja kaldaala ruumilise arengu perspektiiv ning seosed mereplaneeringuga“ (Pärnu jõe teemaplaneering, teemaplaneering või planeering) ning selle keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) algatas Vabariigi Valitsus 15.01.2021 korraldusega nr 15.

Teemaplaneeringu üldine ülesanne on avaliku planeerimisprotsessi käigus määrata Pärnu jõe ja selle kaldaala kasutamise suunad, mis tasakaalustatult arvestavad erinevate kasutajate huve. Seejuures vältida kasutajate ja looduse vahelisi vastuolusid või minimeerida need leevendavate meetmete kavandamise kaudu.

ALGATAMINE 15.01.2021	
01-04.2021	Lähteinformatsiooni kogumine ja analüüs, olulisemate arendusideede ja probleemide kaardistamine, kohtumised erinevate huvigruppidega
05-11.2021	Hangete läbiviimine ja vajalike tööde tellimine (KSH, asjakohaste mõjude hindamine, uuringu „Pärnu jõe setetest puhastamise ja süvendamise vajalikkus ning võimalikkus“)
04-10.2021	Planeeringu lähteseisukohtade ja KSH väljatöötamise kavatsuse koostamine ja ettepanekute küsimine
11.2021-12.2022	Planeeringu eelnõu ja KSH aruande eelnõu koostamine
03-04.2022	Töökoosolekud kaasatavate ja koostöötegijatega. Paikvaatalused kohalike omavalitsuste esindajate ning mõjude hindajatega.
01-03.2023	Planeeringu ja KSH aruande eelnõude avalikustamine
03-04.2023	Planeeringu ja KSH aruande eelnõude korrigeerimine
06-11.2023	Planeeringu ja KSH aruande eelnõude kooskõlastamine ning arvamuste küsimine
02.2024	Planeeringu vastuvõtmine
02-04.2024	Planeeringu avalikustamine
KEHTESTAMINE 2024.a.	

Tabel 1. Teemaplaneeringu koostamise ajakava ja olulisemad etapid

Pärnu jõe teemaplaneering koostatakse riiklike ja Pärnu maakonna kohalike omavalitsuste huvide ja arenguvajaduste väljendamiseks. Teemaplaneering on aluseks eelkõige kohalike omavalitsuste üldplaneeringute koostamisele. Teemaplaneeringu terviklikku elluviimist toetab sellega arvestamine ka teiste kohalike omavalitsuste ja riiklike arengudokumentide koostamisel. Teemaplaneeringu koostamisel on lähtutud üleriigilises planeeringus Eesti 2030+, Pärnu maakonnaga piirneva mereala maakonnaplaneeringus, Pärnu maakonna planeeringus ning Pärnumaa arengustrateegias 2030+ seatud eesmärkidest. Arvestatud on teiste riigi tasandi

strateegiliste dokumentide ja riskianalüüside, kohalike omavalitsuste üldplaneeringute ning asjakohaste detailplaneeringutega¹.

Pärnu jõe teemaplaneering on koostatud koostöös planeeringuala kohalike omavalitsustega, ministriumide ja valitsusasutuste ning teiste asjaomaste asutuste ning huvitatud osapooltega. Koostööpartnerid Pärnu jõe teemaplaneeringu koostamisel olid Pärnu Linnavalitsus, Tori Vallavalitsus, Põhja-Pärnumaa Vallavalitsus, Päästeamet, Keskkonnaamet, Muinsuskaitseamet, Põllumajandus- ja Toiduamet, Transpordiamet, Terviseamet, Maa-amet, Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet, Politsei- ja Piirivalveamet, Maaeluministeerium (alates 01.07.2023 Regionaal- ja Põllumajandusministeerium), Keskkonnaministeerium (alates 01.07.2023 Kliimaministeerium) ja Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium.

Pärnu jõe teemaplaneeringu koostamisse kaasati Eesti Keskkonnaühenduste Koda, Türi Vallavalitsus, Kehtna Vallavalitsus, Põhja-Sakala Vallavalitsus, Eesti Linnade ja Valdade Liit, SA Pärnumaa Arenduskeskus, Riigimetsa Majandamise Keskus, TTÜ Särghaua õppekeskus, SA Pärnu muuseum, Sõudeklubi Pärnu, Pärnu sõudekeskus Kalev, Eesti Harrastuskalastajate Liit MTÜ, Liivi Lahe Kalanduskogu MTÜ, MTÜ Pärnu Lahe Partnerluskogu, MTÜ Rohelise Jõemaa Koostöökogu, Fishing Village, Soomaa turism MTÜ, Klaaramanni Puhke- ja seminarikeskus, Pärnu sadam AS, MTÜ Pärnu jahtklubi, JAPS AS, Tucuruvi OÜ Lustipark, Kaitseliidu Pärnumaa malev, Ülejõe selts MTÜ, Keskkonnaagentuur, OÜ Pärnu Loovlinnak Haldus, OÜ Rail Baltic Estonia, Suurejõe Rahvamaja, Tartu Ülikooli Eesti Mereinstituut ning kutseliste kalurite esindaja.

Pärnu jõe teemaplaneeringu koostamisse kaasati ka personaalselt isikud, kes esitasid teemaplaneeringule ettepanekuid ja keda planeeringulahendus tulevikus võib mõjutada, nagu maaomanikud kelle maaüksustel asuvad rippsillad ja veeskamiskohtade võimalikud asukohad, kelle maaüksused jäävad pikendatava laevatatava jõelõigu äärde Sauga ja Pärnu jõel ning kelle maaüksused on olulised puhke- ja peatuskohtade sõlmpunktide ning puhke- ja kergliiklustee võrgustiku arendamiseks.

Planeeringuga samaaegselt viidi läbi KSH ja asjakohaste mõjude hindamine, mis tasakaalustatult arvestab sotsiaalseid, majanduslikke, looduslikke ja kultuurilisi mõjusid ja pakub välja olulisi negatiivseid mõjusid välistavad või leevendavad meetmed. Mõjude hindamise tulemustega on arvestatud ning need kajastuvad planeeringulahenduses. Teemaplaneeringu asjakohaseid mõjusid hindas Eesti Planeerijate Ühing, hindajad Pille Metspalu, Maila Kuusik ja Indrek Ranniku ning Kaido Koppel. Töögrupi ettepanekutega arvestati jooksvalt planeeringu koostamise käigus.

¹ Teemaplaneeringu seos erinevate strateegiliste dokumentide ja planeeringutega on kajastatud [KSH väljatöötamise kavatsuse](#) peatükis 4 ja KSH aruande (Lisa 1) peatükis 5.2.

Teemaplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise viis läbi Skepast ja Puhkim OÜ juhtekspert Eike Riis, eksperdid Raimo Pajula, Vivika Väizene, Marko Ründva ja Marko Lauri. KSH töögrupi ettepanekuid on jooksvalt arvestatud planeeringu koostamise käigus. KSH aruandes toodud leevendavad meetmed on integreeritud planeeringu lahendusse ja toodud eraldiseisvalt välja seletuskirja viiendas peatükis.

Teemaplaneeringu koostasid Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi ruumilise planeerimise osakonnast Merilin Rosenberg, Raine Viitas, Tiiu Pärn ja Tiia Kallas, planeeringujoonise vormistas ning kaardirakenduse koostas Anne Karjus.

Teemaplaneering koosneb seletuskirjast ja põhijoonisest. Seletuskirja peatükkide alguses on toodud piirkondlik või valdkondlik ülevaade olemasolevast olukorrast, mille alusel on seatud suunised ja tingimused edasise tegevuse kavandamiseks. Lisaks joonisele on planeeringulahendused ja asjakohased taustaandmed kuvatud planeeringu kaardirakenduses. Planeeringu juurde kuuluvad planeeringulahendust toetavad lisamaterjalid nagu KSH aruanne, asjakohaste mõjude aruanne, jõe süvendamise ja puhastamise uuring ning kultuuriväärtuslike objektide loetelu. Teemaplaneeringu materjalid on kättesaadavad Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi veebilehel.

1.1. Planeeringu eesmärk

Pärnu jõe teemaplaneeringuga täpsustakse Pärnu maakonna planeeringut Pärnu, Sauga ja Reiu jõgedega seondult. Teemaplaneeringuga seatakse esmakordselt ja ühes arengudokumendis jõe ja kaldaala ruumilise arengu põhimõtted ja suundumused aastani 2030 ja sellele järgnevatel aastatel ning antakse suunised ja tingimused kohaliku tasandi planeeringute, eelkõige üldplaneeringute, koostamiseks. Konkreetsed maakonnaplaneeringu täpsustused on välja toodud vastava peatüki juures.

Teemaplaneeringu koostamisel analüüsiti Pärnu maakonnaga piirneva mereala planeeringus² seatud eesmärke ja käsitletakse mereala seoseid jõgedega. Seosed merega avalduvad teemaplaneeringu alal eelkõige läbi sadamate ja laevaliikluse, merele pääsu, merepääste, puhke- ja harrastustegevuse ning merest tuleneva üleujutuse.

Maakonnaplaneeringu olemuslik ülesanne on riigi huvide väljendamine. Pärnu jõe teemaplaneeringu puhul on olulisemad **riigi huvid**:

- pääs jõelt merele;
- Pärnu sadama toimimine (kaubasadam, reisisadam ja ühendused saartega);
- väikesadamate võrgustiku ja väikelaevaliikluse arenemine;
- jõe ja mere kasutajate turvalisuse kindlustamine;

² [Pärnu maakonnaga piirneva mereala maakonnaplaneering](#)

- jõe ja kallaste avalik kasutus ning juurdepääs kaldaalale;
- rohevõrgustiku toimimine;
- maastikuväärtuste säilimine;
- asustuse kestliku arengu tagamine;
- säästvate liikumisviiside soodustamine;
- kliimakindluse tagamine;
- veekogu hea seisundi tagamine.

Läbi koostöö ja kaasamise selgitatakse välja täiendavad riigi huvid, kohalike omavalitsuste ülesed ja kohalikud huvid seoses jõega. Koos valitsusasutuste ja kohaliku omavalitsuse üksustega ning huvitatud osapooltega lepitakse kokku ühine raamistik piirkonna arendamiseks.

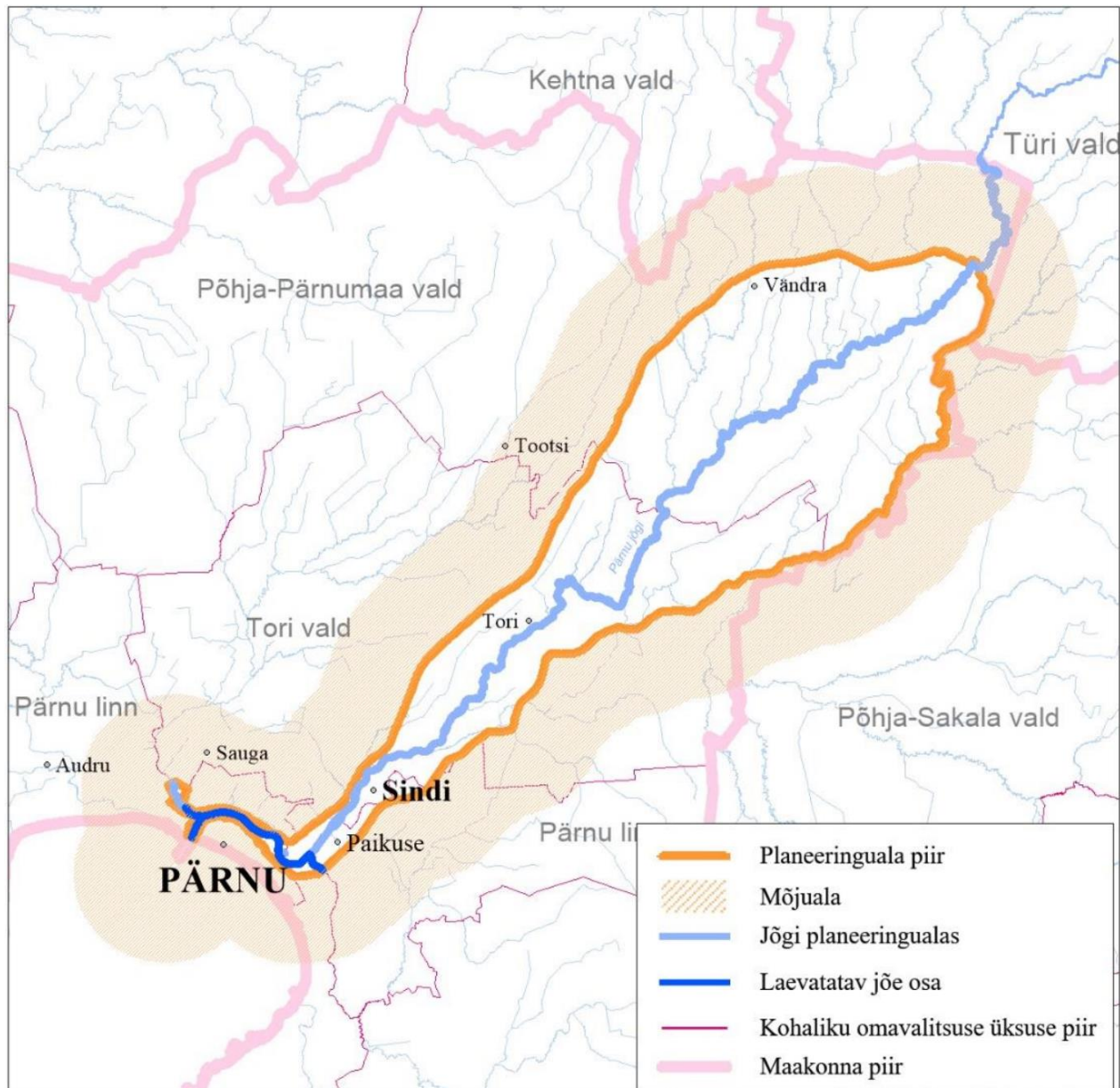
Pärnu jõe teemaplaneeringu ülesanded:

- piirkonna ruumilise arengu põhisuundade ja eesmärkide määratlemine;
- üldplaneeringute ning erineva tasandi arengudokumentide koostamiseks suuniste andmine;
- kohalike omavalitsuste üleste huvide väljendamine ning riiklike ja kohalike ruumilise arengu vajaduste ja huvide tasakaalustamine;
- ruumikasutuse kavandamine, mis tagab positiivse mõju piirkonna majandusele ja elanikkonnale ning säilitab loodus- ja kultuuriväärtused;
- Pärnu jõe veeala kasutuseks suuniste ja üldiste tingimuste andmine;
- oluliste jõega seotud puhke- ja virgestusalade ning nende üldiste kasutustingimuste määramine;
- jõega seotud olulisemate taristu objektide põhimõttelise asukoha määramine;
- loodus- ja kultuurilise keskkonna väärtuste säilimise tagamiseks suuniste ja üldiste tingimuste andmine;
- rohevõrgustiku toimimise tagamiseks suuniste ja üldiste tingimuste andmine;
- piirkonna elanikele kvaliteetsema elukeskkonna loomine;
- piirkonna ettevõtjatele majandustegevuse, sh turismi- ja puhkemajanduse arendamiseks eelduse loomine;
- kliimamuutustega arvestamine.

Avaliku planeerimismenetluse käigus lepitakse erinevate osapoolte (riik, kohaliku omavalitsuse üksused, keskkonnaorganisatsioonid, kohalikud kogukonnad jt) vahel kokku vee- ja kaldaalade ruumilise arengu eesmärgid, suunised ja tingimused ning elluviimiseks vajalikud tegevused.

1.2. Planeeringuala

Planeeringuala suurus on 42 000 ha, koos mõjualaga 112 000 ha. Planeeringuala hõlmab Pärnu jõe veeala koos kaldaaladega Kurgjalt kuni suubumiseni Pärnu lahte (ca 75 km pikkuses lõigus). Planeeringualasse jääb Reiu jõgi laevatatava jõelõigu ulatuses, kuni raudteesillani (ca 1,2 km). Sauga jõgi on haaratud planeeringualasse kuni Kalurikülani (ca 3 km), kuna jõelõik on üha suurema kasutusega.



Skeem 1. Planeeringuala

Planeeringualasse on haaratud jõe kaldaalad Pärnu linnas ning Tori ja Põhja-Pärnumaa valdades. Planeeringuala määramisel võeti aluseks suured erinevused Pärnumaa eri piirkondade

asustustiheduses – suur asustustihedus on Pärnust Sindini, oluliselt väiksem asustustihedus on Sindist ülesvoolu Kurgjani. Hõredamas asustuses on planeeringuala määratud suurem, et lahendada jõega seonduvaid ühendusi.

Pärnu jõe teemaplaneeringuga täpsustatakse Pärnu maakonna planeeringut Pärnu, Sauga ja Reiu jõgedega seotud teemades keskendudes valdavalt vahetule kaldaalale.

Tervikliku ruumilahenduse koostamiseks on planeeringuala juurde haaratud mõjuala. Mõjualaks on planeeringuala piirist ca 5 km laiune puhverala, mida iseloomustab tihedam seotus planeeringualaga nii sotsiaalsest, majanduslikust kui ka kultuurilisest aspektist, samuti kogukonna identiteediväärtustest lähtudes.

1.3. Pärnu jõe keskkonna- ja looduskaitse väärtused ning kalanduslik tähtsus

Pärnu jõge teatakse kui Eesti üht kala- ja liigirikkaimat jõge, mis on Eestis Narva jõe järel 2-3 kohal (koos Emajõega). Jõe eri osades on kalastiku koosseis ja ökoloogilised tingimused erinevad. Ülemjooks on üsna liigivaene, sealt edasi liigirikkus järjest suureneb³. Koos oma eriilmeliste jõelõikude ja paljude lisajõgedega pakub Pärnu jõgi kalastikule ja kogu vee-elustikule väga suurt elupaikade mitmekesisust. Merre suubuva jõena on ta sigimispaiaks ka paljudele meres elunevatele siirde- ning poolsiirdekaladele, rikastades oluliselt ka rannikumere (eelkõige Pärnu ja Liivi lahe) kalastikku⁴.

Pärnu jõgi on suure looduskaitse väärtusega, selle kaitseks on moodustatud Pärnu jõe hoiuala⁵, mis ühtlasi kuulub loodusala Natura 2000 alade võrgustikku. Pärnu jõe loodusala eesmärgiks on elupaikatüüpide (jõed ja ojad, lammi- ja puisniidud) ning liikide (hink, võldas, jõesilm, lõhe ja paksukojaline jõekarp) soodsa seisundi säilitamine. Soodsa seisundi tagavad kirjeldatud liikide elu ja kudealade säilitamine ning kalaliikide takistamatu juurdepääsu võimaldamine koelmualadele.

Pärnu jõgi on lõheliste ja karpkalaliste elupaigana kaitstav veekogu. Lõheliste elupaigana kaitstud veekogus on lõhe, meriforelli, jõeforelli, harjuse, räabise, merisiia või peipsi siia kaitstavad elupaigad. Karpkalalaste elupaikadena kaitstavates veekogudes on tõugja, latika, vimma, teivi, turva või säina kaitstavad elupaigad⁶.

Pärnu jõgi on lõhe, meriforelli, jõeforelli ja harjuse kudemis- ning elupaik, kus ei ole lubatud uute paisude rajamine ja olemasolevate paisude rekonstrueerimine, kui sellega kaasneb veetaseme

³ Eesti Jõed, A. Järvekülg, Tartu 2001

⁴ [Pärnu jõel paiknevate Türi, Jändja, Kurgja ja Sindi paisudele kalapääsude rajamise KMH](#), koostajad: K&H AS, Maves AS, Inseneribüroo Urmas Nugin OÜ, Eesti Loodushoiu keskuste MTÜ, Merin AS, 2006

⁵ [Moodustatud Vabariigi Valitsuse 18.05.2007 määrusega nr 154](#);

⁶ Veeseadus § 38 lõige 7

tõus või veekogu loodusliku sängi ja hüdrooloogilist režiimi muutus⁷. Pärnu jõel on välja selgitatud lõhelaste kudealad, milleks on kärestikud ja ritraased (kivise-kruusase põhjaga kiirevoolulised) jõelõigud⁸. Planeeringualasse jäävatel Sauga ja Reiu jõgedel ning Pärnu jõe laevatataval alal selliseid elustiku jaoks olulisi ning tundlikke lõike ei esine.

Pärnu jõgi on ka pikim rändetakistusest vaba lõhejõgi Eestis. Sindi, Jändja ja Vihtra paisude avamise ning veel kümme-konna väiksema paisutuse likvideerimise järgselt on kaladele avatud terve Pärnu jõestik. Pärnu jõestik on võimeline tootma pea sama palju lõhekala kui ülejäänud Eesti lõhejõed kokku⁹. Lisaks lõhele parandas Sindi paisu lammutamine ka selliste looduskaitsete liikide nagu jõesilmu, paksukojalise jõekarbi ning hariliku võldase, aga ka tööstuslikult oluliste kalade nagu meritindi, meriforelli, vimma ja siia elupaiku.

Pärnu jõe puhul on tegemist olulise meritindi koelmualaga. Olulisim kudeala Pärnu jõel jääb suudmest ligikaudu 9 km ülesvoolu nn Tindisaarte piirkonda, mis on ühtlasi olulisim kogu Liivi lahe meritindi varu seisukohalt. 2020. aastal oli sellel kudealal reproduktsiooniprotsessis osalenud meritindi kudekarja biomassiks hinnanguliselt ligikaudu 1700 tonni ja kudeaegselt saadi Pärnu lahesopist meritindi kudekarjal baseeruvast töönduspüügist 892,9 tonni kala, mis moodustas 97,5% kogu Eesti rannikumerest saadud meritindist¹⁰.

Jõgedel on oluline ülesanne pakkuda elupaiku mageveeliikidele ning sobilikke kudealasid siirdekaladele. Veekogude kaldad toimivad omakorda elupaikade ning liikumiskoridoridena mitmetele maismaaliikidele. Sel kombel on jõed oluliseks osaks rohevõrgustikust ja aitavad kaasa elurikkuse säilimisele ja veevoogude reguleerimisele tervikuna.

⁷ Looduskaitse seadus § 51 lõige 2

⁸ Planeeringu lisa 4 „Pärnu jõe setetest puhastamise ja süvendamise vajalikkus ning võimalikkus“ Maves, 2022

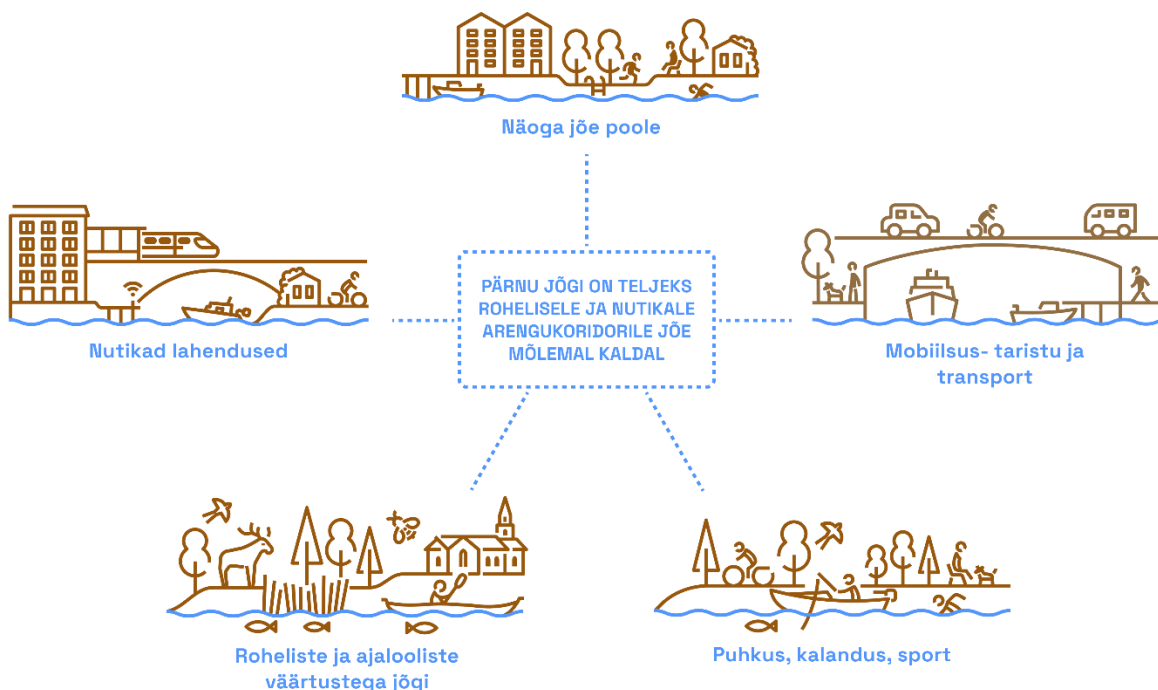
⁹ [Keskkonnaagentuur, 2018](#)

¹⁰ Ekspertarvamus „Pärnu muulide remonttööde teostamiseks sobiv ajavahemik kalastiku ja kalanduse seisukohast“, TÜ Eesti mereinstituut, Heli Shpilev

2. RUUMILISE ARENGU VISIOON JA EESMÄRGID

Pärnu jõgi – piirkonda ühendav südajõgi

Pärnu jõgi on teljeks rohelsele ja nutikale arengukoridorile jõe mõlemal kaldal. *Jõgi kui ajatelg ühendab kogukondi minevikust tulevikku: 11 000 aastat ajalugu, mille pärliks on UNESCO vaimse kultuuri maailmapärandi nimekirjas olev ühepuulootsik ehk haabjas.*



Joonis 1 Teemaplaneeringu eesmärgid

“Näoga jõe poole”

- Pärnu jõe kallastel on hea elukeskkond, mis meelitab jõe äärde elama. Hoonestatud alad vahelduvad tasakaalustatult puhkealadega. Kavandatava linnaruumi ning hoonestuse kvaliteet rikastab olemasolevat keskkonda. Maaline asustus on elujõuline ja külakeskused on korras. Miljö-, arhitektuuri- ja maastikuväärtused on hoitud.
- Pärnu jõe kallaste elukeskkond on mitmekesine (elu-, töö-, kultuuri-, looduskeskkond). Jõe äärse ala ettevõtluse suundadeks on sadamad, kalandus ja keskkonnasõbralik väikeettevõtlus ning tööstus.

- Pärnu jõgi on ümbritseva keskkonnaga sidus. Kallastele on tagatud avalikud pääsud, jõele ja jõelt avanevad vaatekoridorid, jõe äärsel maastiku keskkonnaseisund on hea ja hooldus vastab kasutajate vajadustele.
- Ehitatav keskkond on kliimakindel.

“Mobiilsus- taristu ja transport”

- Pärnu jõgi on juurdepääsetav ja avatud erinevateks tegevusteks.
- Pärnu jõgi on merevärv, oluline linnapiirkonna liikumistelg ja maapiirkonna matkatee.
- Pärnu jõe ääres on kasutajate vajadustele vastav jõeliiklutaristu.
- Ühendused jõe kallastel ja üle Pärnu jõe vastavad piirkonna vajadustele. Linnalises piirkonnas soodustavad liiklemist uued sillad.
- Liiklemine Pärnu jõel on hästi korraldatud, nutikas ja turvaline.

“Puhkus, kalandus, sport”

- Pärnu jõgi koos kaldaalaga moodustab atraktiivse puhke- ja külastuskeskkonna.
- Pärnu jõgi on juurdepääsetav ja avatud nii kohalikele kui külastajatele erinevateks tegevusteks – puhkuseks, kalastuseks, suplemiseks, veel liiklemiseks.
- Pärnu jõgi, selle kaldaalad ja kallastel paiknevad rohealad on olulised rekreatsioonikoridorid, linnapiirkonna keskne ja erinevaid tegevusi võimaldav puhkeala ning maapiirkonna puhke- ja külastusobjekt.
- Pärnu jõgi on atraktiivne puhke ja turismiobjekt, kultuuri- ja kunstijõgi.
- Pärnu jõgi on kalavarude seisukohalt üks olulisim ja liigirikkaim jõgi Eestis.

„Roheliste ja ajalooliste väärtustega jõgi“

- Pärnu jõgi, selle kaldaalad ja kallastel paiknevad rohealad moodustavad olulise rohekoridori, mis toetab elurikkust, tasakaalustab kliima mõjusid ja keskkonda ning tagab kestlikud kalavarud.
- Pärnu jõe ajalugu ja ajaloo väärtusega objektid on eksponeeritud ja külastajale kergelt leitavad.

“Nutikad lahendused”

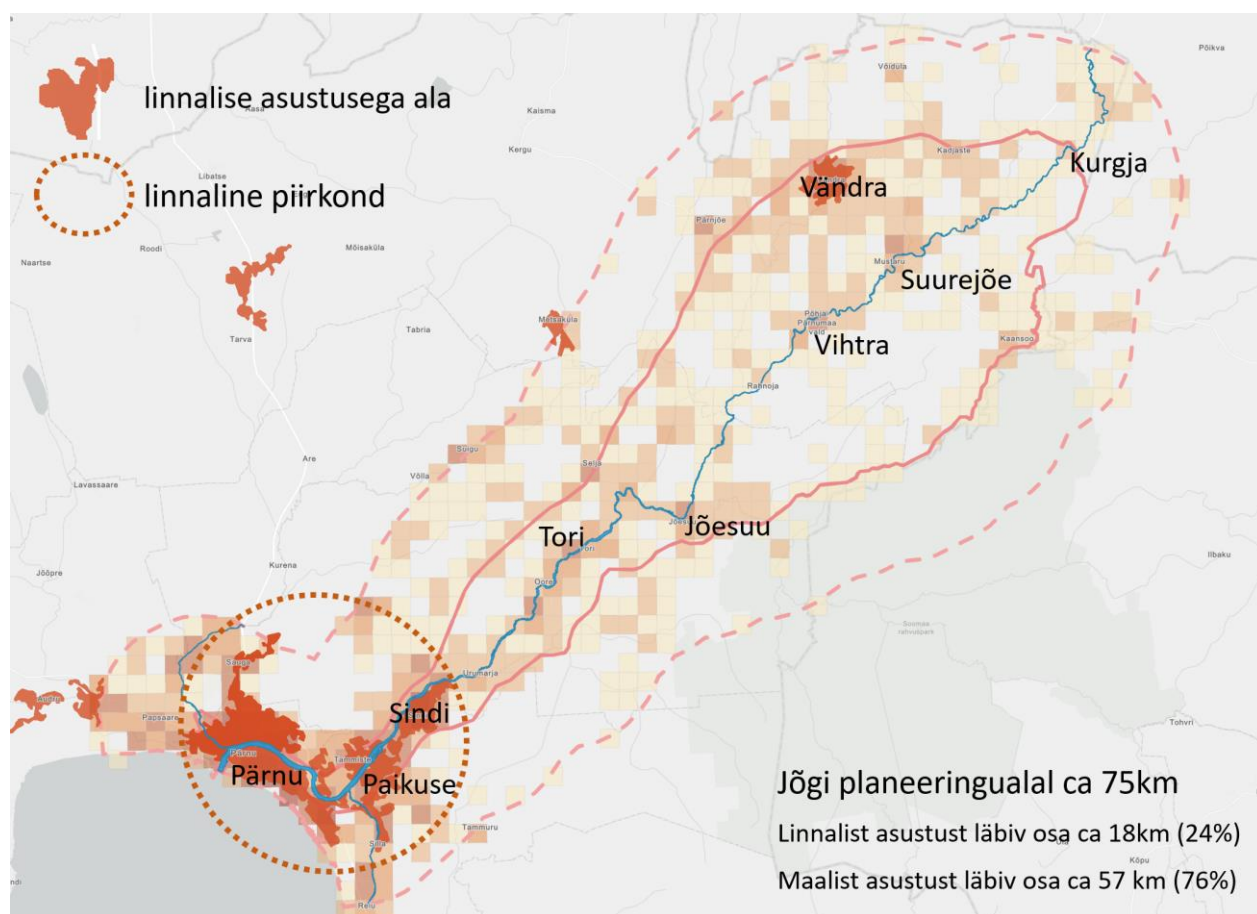
- Pärnu jõe ääres on eeldused targa ja koostöövõimelise ettevõtluskeskkonna tekkeks (Pärnu kesklinna arengualad, Rail Baltic reisijate raudteejaama ala, sadamaalad).
- Pärnu jõe külastusvõimaluste tutvustamine ja jõel liiklemine on korraldatud nutikalt (Pärnu jõe turismiväärtused ning külastus- ja kasutusvõimalused on nutikalt presenteeritud, jõel liiklemine on hästi ja nutikalt korraldatud ning turvaline).

3. MAA- JA VEEALADE KASUTAMISE SUUNISED JA TINGIMUSED

3.1 Jõe ja kaldaala ruumilise arengu suunised ja tingimused

Teemaplaneeringu eesmärk on piirkonna ruumilise arengu põhimõtete ja põhisuundade määramine, sh prioriteetide täpsustamine ja kaldaalal asustuse paiknemist suunavate tingimuste määramine.

Pärnu maakonna planeeringuga on määratud linnalise asustusega alad. Linnalise asustusega ala Pärnu jõe ääres hõlmab Pärnu linna, Paikuse alevit, Sindi linna ja Tammiste küla. Lisaks on linnalise asustusega alaks Väandra alev. Ülejäänud osas jääb Pärnu jõgi maalise piirkonna alale.



Skeem 2. Linnalise asustusega ala ja rahvastikutihedus planeeringualal

Asustus Pärnu jõe alamjooksu ja suudme alal on oluliselt tihedam kui mujal maakonnas. Jõe äärde jäävad tihedama asustusega Pärnu ja Sindi linn, Paikuse alev ja Tammiste küla, mis koos väiksemate küladega (Kiisa, Vainu, Pulli) moodustavad Pärnu linnalise piirkonna. Piirkonnas paikneb kaks kolmandikku maakonna tööstusettevõtetest ning suured turismiettevõtted.

Piirkond on hea ligipääsuga, mille tagavad rahvusvaheline maantee Via Baltica, rahvusvahelise kategooria lennujaam ning sadam.

Projekteerimisel on Rail Baltic kiirraudtee koos kaubajaama, reisijate raudteejaama ning kohalike peatustega (Urge, Tootsi, Kaisma).

Maalises piirkonnas on hoonestus ja asustusstruktuur tihedam Pärnu jõe ääres Sindi linna ja Jõesuu küla vahelisel lõigul. Jõesuust Kurgjani suureneb oluliselt põllumajandusmaa osatähtsus, kus kompaktsema asustusena eristuvad Vihtra ja Suurejõe külad Vändra lähialal.

Arvestades maalise ja linnalise asustuse erinevusi, võimalusi, huve ja kasutusintensiivsust, on teemaplaneeringus ruumilise arengu suunised ja tingimused määratud maalises ja linnalises piirkonnas eraldi.

3.1.1 Jõe ja kaldaala ruumilise arengu suunised maalises piirkonnas

Maaline piirkond ulatub Kurgjast Sindi raudteesillani. Maaline asustumuster hõlmab metsa ja põllumaad ning teisi looduslikke kõlvikuid koos hajali paiknevate hoonegruppidega ja väiksemate kompaktsemate külakeskustega.

Pärnu jõe planeeringuala on põhiosas maalise asustusega, kus on valdavalt hajus asustumuster, väiksemad kompaktsed asustusalaad (nt külakeskused, elamupiirkonnad), metsad ja suured põllualad. Lisaks Tori alevikule paiknevad maalises piirkonnas jõe ääres tihedamad külakeskused – Jõesuu, Vihtra ja Suurejõe ja kompaktsemad elamupiirkonnad nagu Taali, Pulli, Muraka, Randivälja. Jõeäärsed külakeskused on täna kahaneva asustusega piirkonnad, samas külakeskust ümbritsevad asulad on stabiilse või kergelt kasvava elanikkonnaga¹¹. Keskusi ilmestavad nii ajalooäärtuslikud pärandkultuuriobjektid (näiteks Suurejõe Meierei, Vihtra Reimanni jahu- ja püüliveski) kui endised suuremõõtmelised majandihooned ja väiksemad korruselamute piirkonnad¹². Tori, Suurejõe ja Jõesuu asulate näol on tegemist endiste kolhoosikeskustega.

Pärnu jõe äärse asustuse tugevuseks on looduskaunis keskkond, rikas ajalugu ja säilinud kultuuriväärtuslikud objektid, sidus teedevõrk ning Pärnu linnalise piirkonna ja Vändra alevi lähedus. Piirkonna pärliks on Tori alevik oma rikkaliku kultuuriväärtusliku keskkonna ja asula miljööga. Maalise asustuse kitsaskohtadeks on suur eakate osakaal, külakeskuste kahanev asustus ning alakasutatud ja lagunevad tootmisterritooriumid keskustes ja jõe lähedases maastikus.

¹¹ [Väikeasulate elujõulisuse uuringu veebirakendus](#), Rahandusministeerium, Hendrikson&Ko, Tallinna Ülikool, 2018.a.

¹² Taali, Tori, Jõesuu, Piistaoja, Vihtra ja Suurejõe piirkonda eristab muu asustusega võrreldes 10-30% korterelamute osakaal hoonestuses (samas).

Teemaplaneering toetab maalise asustuse maakasutuse põhisuuna, asustusstruktuuri ning valdava ehitusviisi säilimist ja taastamist ning mõõdukat kahanemisega kohanemist.

Pärnu jõe äärse maalise piirkonna arendamise põhisuund on maalise asustusmustrit säilitamine, olemasolevate jõe äärsete keskuste elujõulisuse säilitamine ning piirkonna turismipotentsiaali tõstmine.

Üldised suunised maalise piirkonna arendamiseks

- Eelistada uute arendustegevuste koondumist olemasolevatesse keskustesse, et toetada sellega juba toimivate keskuste jätkusuutlikkust ja edasist arengut, sh teenuste ja töökohtade olemasolu.
- Piirkonna ettevõtluse arendamisel arvestada jõe äärse ala turismipotentsiaali ja olemasoleva elukeskkonnaga. Jõeäärsel alal, asula keskustes ja elamute ligidal soosida puhkemajandust toetavat ja keskkonnahäiringuteta ettevõtlust.
- Asulate elukeskkonna ja üldilme parendamiseks ning külastuspotentsiaali tõstmiseks kaaluda kasutusest väljas olevate ja perspektiivitate tootmishoonete lammutamist ja kasutusest väljas olevatele territooriumitele uue piirkonda sobiva kasutuse leidmist. Planeeringute ja arengukavade koostamisel näha ette meetmeid kasutuses olevate tootmishoonete üldilme ja heakorra parandamiseks (haljastuskava, territooriumi heakorrastamine, hoonete välisviimistluse parandamine jms).
- Planeeringute ja arengukavade koostamisel näha ette meetmeid kahaneva elanikkonnaga korterelamute piirkondade elukvaliteedi parandamiseks (säästev renoveerimine, haljastuskavad jms).
- Väärtustada ajaloolist tähendust omavaid hooneid, komplekse, rajatisi, mis loovad piirkondlikku lisandväärtust (vesiveskid, rippillad, meiereid, põlistalud, mõisahooned jms), võimalusel ehitised korrastada ja vajadusel leida neile uus kasutus.
- Uute hoonete kavandamisel järgida välja kujunenud asustusmustrit ja hoonestusstruktuuri. Elamuadadena võtta esmajärjekorras kasutusele ajaloolised talukohad¹³.
- Säilitada jõeäärsed väärtuslikke maastikke, väärtuslikku põllumajandusmaad ning metsamaad.
- Jõe kaldad säilitada looduslikuna.

¹³ Vt Lisa 3 Kultuuriväärtuslikud objektid, pärandkultuuriobjektid, põlised talukohad.

3.1.2 Jõe ja kaldaala ruumilise arengu suunised ja tingimused linnalises piirkonnas

Planeeringuala linnaline piirkond ulatub suudmest kuni Sindi raudteesillani. Linnalisse piirkonda jäävad Pärnu maakonna planeeringuga määratud linnalise asustusega alad (Pärnu linn, Sindi linn, Paikuse alev, Tammiste küla). Linnalise asustusega alad on nii elamualad, äri- ja tootmisalad kui ka linnasisesed puhkealad, mis moodustavad kompaktse terviku. Linnalise asustusega alad on Pärnu maakonna planeeringuga kavandatud eelisarendatavateks aladeks, mis on elanike, töökohtade ja teenuste peamisteks koondumiskohtadeks ka rahvastiku kahenemise tingimustes.

Pärnu jõe teemaplaneeringuga on kavandatud üldised suunised ja tingimused jõe äärde jääva linnalise piirkonna arendamiseks. Arvestades linnalise asustusega ala iseloomu, jõe kasutusintensiivsust ning arenguvõimalusi, on linnalises piirkonnas olulisemad linnaehituslikud seosed, piirkonna arengusuunised ja tingimused toodud välja järgmiste tsoonide kaupa:

Ala 1. Pärnu jõe Merevärav – sadama akvatoorium

Ala 2. Pärnu jõgi Kesklinna sillast kuni Papiniidu sillani

Ala 3. Pärnu jõgi Papiniidu sillast kuni Tammiste küla ja Paikuse alevi elamualadeni ning Reiu jõgi

Ala 4. Pärnu jõgi Tammiste küla, Paikuse alevi ja Sindi linna läbival lõigul

Ala 5. Sauga jõgi

Üldised suunised linnalise piirkonna arendamiseks

- Tagada kogu jõeäärse linnalise piirkonna ruumiline ja funktsionaalne terviklikkus, erinevate funktsioonide ja teenuste ning elu-, puhke- ja ettevõtluskeskkonna koostoimimine, jõe maastikuväärtuse säilimine ja puhkepotentsiaali tugevdamine ning veeliikluse arendamine.
- Jõeäärse asustuse arendamisel arvestada olemasolevat asustusstruktuuri, selle tihendamisel tagada hoonestatud ja looduslike alade tasakaal ning jõeäärsete puhkealade olemasolu.
- Tühjana seisvatele hoonetele ja kasutusest välja langenud maa-aladele kavandada uued, ümbritseva keskkonnaga sobivad kasutusviisid.
- Näha ette jõeäärsete tootmisalade kasutusele võtmine ümbritsevasse keskkonda sobival viisil (elukeskkonda häiriva tootmistegevuse asendamine häiringutevaba ettevõtlusega, väikesadamate arendamine, tootmisalade hoonestuse ja välisilme parendamine, kasutusotstarvete laiendamine äri- ja tootmisaladeks, väikeettevõtluse soodustamine, alade ümber kavandamine elu-, ettevõtluse- ja kultuuriasutuste arengualadeks jms).
- Väärtustada väljakujunenud ruumilist linnastruktuuri, miljööd ja ajaloolist ehituspärandit (Pärnu vanalinn, jõe äärsed miljööalad, endised mõisad ja mõisapargid, Sindi ja Pärnu linna tööstuspärand jms).

- Säilitada linna- ja asulasüdameid, toetada seal teenuste mitmekülgust, inimõõtmelise ruumi¹⁴ ning hea kvaliteediga avaliku ruumi arengut. Siduda asulate südamed jõega.
- Uushoonestuse kavandamisel arvestada piirkonnas väljakujunenud ehitusmahtude ja hoonestuslaadiga. Muutused hoonestuslaadis peavad olema põhjendatud ja looma juurde uut ruumilist kvaliteeti.
- Jõe kallastel seada eesmärgiks hoonete ja avaliku ruumi kõrge arhitektuurne tase. Kaldapromenaadid kavandada ümbritsevasse linnaruumi arhitektuurselt sobivana.
- Kavandada jõe äärde puhkealaid ja ühiskondlikke või avalikke funktsioone.
- Tagada jõgede juurdepääsetavus ja avada jõe kaldaalad kõigile kasutamiseks. Veeäärsed alad siduda avaliku ruumi ja kergliiklusteede võrgustikuga.
- Eelisarendada keskkonnasäästlikke ja tervislikke liikumisviise, arendada välja jõeäärne kergliiklusteede võrgustik ja ühendada see ühistranspordi võrgustikuga, soodustada erinevate liikumisviiside kombineerimist.

Planeeringujoonisele on kantud linnalise piirkonna tsoneering (alad A1-A5).

¹⁴ Inimõõtmeline ruum – ruum, mille kavandamisel on lähtunud inimlikust mõõtkavast ehk ruum, mille planeerimisel ja projekteerimisel pööratakse tähelepanu inimese silmakõrguselt saadud kogemustele, arvestatakse jalakäija liikumiskiiruse ja tajumisvõimega, et kujundada meeldiv ja inimese meeli positiivselt stimuleeriv keskkond (eristatavad detailid, tekstuudid, värvid, lõhnad, helid jms) ning soodne mikrokliima. Inimõõtmelise ruumi kavandamise kaudu luuakse positiivne kasutajakogemus ja seeläbi eeldused inimeste pikemaks ja sagedasemaks viibimiseks ruumis.

3.1.2.1 Ala 1. Pärnu jõe Merevärav – sadama akvatoorium



Skeem 3. Ala 1 paiknemine linnalises piirkonnas

Piirkond on tihedalt seotud merega ning hõlmab Pärnu jõe ja Sauga jõe suudmealasid. Pärnu Sadama akvatoorium (ka sadama akvatoorium) Pärnu jõel ulatub Kesklinna sillani ja Sauga jõel Siimu sillani. Sadama akvatooriumi ääres paikneb suurem osa Pärnu linna sadamatest: kaubasadam, jahisadam, Japsi kalasadam, reisiparvlaeva- ja kruuisisadam. Suuremate aluste pääsu sadama akvatooriumi alt ülesvoolu takistab Kesklinna sild.

Pärnu sadam on regiooni suurim ja olulisim sadam, mis võimaldab parandada kohaliku majanduse konkurentsivõimet, piirkonnale oluliste kaupade sisse- ja väljavedu ning toetab uute kaasaegsete tegevusvaldkondade arendamist. Pärnu sadamat on käsitletud nii üleriigilises planeeringus kui ka Pärnu maakonna planeeringus rahvusvahelise tähtsusega toimiva ja arendatava sadamana.

Kaubasadam koos laevaremondi tehasega paikneb jõe paremkaldal, Sauga jõe suudme ja Vana-Pärnu rannaniidu vahel. Kaubasadama maismaaühendus toimub riigimaanteedega ühendatud Kaubasadama teelt. Kaubasadama territoriaalsed arenguvõimalused on piiratud, kuivõrd sadama ala külgneb Natura 2000 võrgustikku kuuluva Pärnu rannaniiduga ja sadama mõjusid Vana-Pärnu elupiirkonnast puhverdava metsapargiga. Samas koostoimes kavandatava Rail Baltic kaubajaama, Pärnu lennujaama ning maanteedega ühendusega tekib tulevikus võimalus arendada erinevaid logistika teenuseid ja tõsta nii Pärnu Sadama kui üldiselt kogu Pärnu piirkonna logistilist

potentsiaali¹⁵. Kaubasadama toimimiseks on oluline laevatee vabana hoidmine ning regulaarne sadama akvatooriumi puhastamine ja süvendamine, mis toetab ka jõeliiklust tervikuna.

Jõe vasakkaldal paiknevad **Pärnu Jahtklubi jahisadam, reisiparvlaeva- ja kruisisadam ning** Pärnu ajaloolises vallikraavis väikealuseid teenindav **Talvesadam**. Vasakkaldal paiknevad sadamad on suure külastuspotentsiaaliga ning moodustavad koostoides Pärnu „merevärava“. Jahisadam on aktiivses kasutuses, laienev ja suure arengupotentsiaaliga sadam. Reisi- ja kruisisadama piirkond arendatakse välja kaasaegse, atraktiivse ja mitmekülgse linnakeskkonnana¹⁶.

Paremkaldal, Sauga jõe suudme ja Kesklinna silla vahel, paikneb endine kaubasadama ala koos tegutseva **Japsi kalasadamaga**. Tegemist on sadamana välja arendatud, kuid täna suures osas alakasutatud piirkonnaga. Piirkonnal on suur potentsiaal edasi areneda nõ „**Pärnu marina**“ piirkonnaks, kus olemasolev alakasutus tootmise- ja sadamaala võib kujuneda ümber eripäraseks sadama funktsioonidega rikastatud ettevõtlus- ja elupiirkonnaks. Kesklinna lähistel jõe äärsel tootmisala asendamine ettevõtlus- ja elukeskkonnaga võimaldab kavandada kaasaegset ja merelinnale iseloomulikku segahoonestusega ala ja ühendada Ülejõe elupiirkond jõega, sh võimaldada juurdepääsu kaldaalale, kust avanevad ilusad vaated suudmele ja vastaskaldale.

Avalikult kasutatav haagispaatide **veeskamise** võimalus on jõe vasakkaldal Ringi tänava ja Rannapargi vahel. Veeskamiskoht on paadisõidu hooajal intensiivses kasutuses, kuid alal puudub piisav võimalus paadihaagiste parkimiseks ning veeskamiskohale juurdepääs on kitsas linnakeskkonnas raskendatud. Veeskamiskoha kasutamine takistab liiklemist jõe äärsel randa suunduval kergliiklusteel.

Ühendus üle Pärnu jõe toimub Kesklinna **silla** kaudu. Vana-Pärnu ja Pärnu kesklinna ning rannapiirkonna vahel puudub otseühendus.

Pärnu jõe paremkalda ala on avalikkusele sadama osas suletud, mistõttu puudub kaldal läbiv ühendus. Jõe kaldale pääseb kesklinna silla kõrval olevalt puhkealalt ning Vana-Pärnu rannaniidult. Ülejõe ja Vana-Pärnu piirkonnas ei ole piisavalt jõe äärsel puhkevõimalusi.

Pärnu jõe vasakkalda ala on avalikkusele avatud ja aktiivselt kasutatav, kui kesklinna ja ranna vaheline ühendus. Jõe äärde ulatub vanalinna ümbritsev parkide võõnd, Pärnu rannapark, Pärnu rannaniit ja muuliga eraldatud mererand. Pärnu linna üldplaneeringuga on seatud eesmärki siduda jõeäärne promenaad rannapromenaadiga¹⁷.

Kogu ala jääb **üleujutusohuga riskipiirkonda**¹⁸. Jõe kaldaalad on kohati **lihkeohtlikud** ning vajavad nõlva stabiilsuse kontrolli¹⁹.

¹⁵ [Arengustrateegia Pärnumaa 2035+](#)

¹⁶ [Kalda tn 2 ja Kalda tn 4 kinnistute detailplaneering](#)

¹⁷ [Pärnu linna asustusüksuse üldplaneering 2025+](#)

¹⁸ [Maa amet, üleujutusohuga alade kaardirakendus](#)

¹⁹ [Pärnu linna asustusüksuse üldplaneering 2025+, ehitusgeoloogiliste tingimuste skeem](#)

Suunised piirkonna arendamiseks

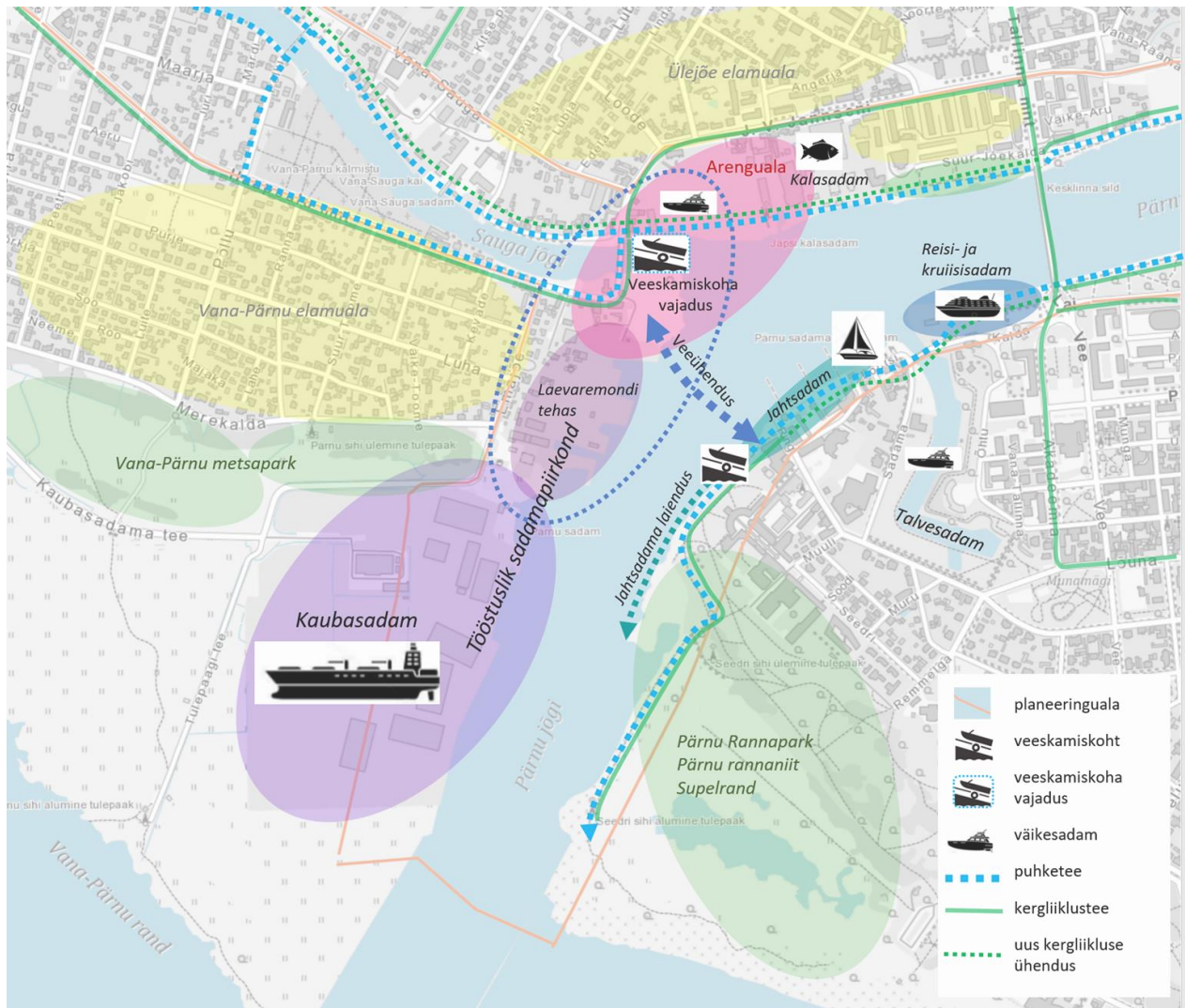
- Eelisarendada Pärnu sadama akvatooriumi alal sadamaid, mille kasutus on seotud merega ja eelkõige selliste aluste teenindamisega, mis ei pääse Kesklinna sillast ülesvoolu.
- Pärnu sadama akvatooriumi äärsete kaldaalade arendamisel kaaluda täiendavate keskkonda sobivate sadamate ja sadamateenuste (sildumine, veeskamine) arendamist.
- Arvestades riiklikke taastuvenergeetika arendamise eesmäärke, Liivi lahe tuuleenergia arendamise potentsiaali²⁰ ning vajadust leida uus sobilik kasutus endisele Pärnu Jannseni kaubasadama alale, kaaluda Pärnu sadama akvatooriumi äärsel alal meretuuleparke teenindava hooldussadama kavandamise otstarbekust.
- Vana-Pärnu piirkonnas arvestada kaubasadama arenguvajadustega. Kaubasadama mõjupiirkonnas uute tegevuste kavandamisel arvestada sadamast lähtuvate keskkonnahäiringutega ja rakendada vajadusel leevendavaid meetmeid. Kaubasadamas toimuv tegevus peab arvestama piirkonnas juba välja kujunenud maakasutust ja ning keskkonnahäiringutega ei tohi kahjustada olemasolevat puhke- ja elukeskkonda.
- Reisisarvlaeva- ja kruisisadama arendamisel tagada mereväravale kohane kõrge tasemega arhitektuurne lahendus. Reisisadama ala siduda selgelt ja mugavalt kesklinna ja rannapiirkonnaga ning linna transpordivõrgustikuga (Rail Baltic reisijate raudteejaam, ühistranspordi terminal, veetakso peatus, jalgteede ja kergliiklusteede võrgustik jms).
- Pärnu külastuspotentsiaali tõstmiseks ja merevärava tugevdamiseks laiendada ja arendada Pärnu Jahisadama ala. Kaaluda sadama sildumisala pikendamist Rannapargi ja muuli suunal.
- Kalasadamate arendamisel arvestada lossimistingimuste ja kala kvaliteedi tagamiseks esmatöötlemise tingimuste parandamisega. Piirkonna atraktiivsuse tõstmiseks ja värske kalaga varustamiseks kaaluda hooajalise kalaturu või paadimüügiks sobilike kohtade kavandamist.
- Vana-Pärnu ja Ülejõe piirkonna ning kesklinna ja rannapiirkonna ühendamiseks kavandada veetakso/väikepraami sildumisalad Ringi tänava ja Sauga jõe suudme piirkonda. Uue veetranspordi ühenduse loomine võimaldaks ühendada sadama akvatooriumi kalda alad kergliiklusele, arendada välja terviklik rannaäärne puhketee ning siduda Pärnu rand ja Valgerand üheks puhkealade võrgustikuks.
- Kavandada Pärnu jõe äärse promenaadi (Jaansonite raja) katkematu ühendus rannapromenaadiga. Promenaadi pikendamisel Rannapargi suunas kaaluda selle äärde sildumisvõimaluste kavandamist.
- Sauga jõe suudme piirkonda jäävate kaldaalade arendamisel ja tööstusliku sadamategevuse välja viimisel pöörata tähelepanu sobilike keskkonnatingimuste loomisele. Leida olemasoleva sadamategevuse ja uue kasutuse vahel toimiv ruumiline lahendus, mis aitaks suurendada Pärnu merevärava positiivset mõju piirkonnale ja avada kalda ala avalikuks kasutuseks.

²⁰ [Pärnu maakonnaga piirneva mereala maakonnaplaneeringuga](#) on kavandatud tuuleenergeetika võimalik arenduspiirkond Liivi lahte.

- Ülejõe ja Vana-Pärnu piirkonnas tagada elanike juurdepääs jõearsetele aladele, säilitada olemasolevad puhkealad ja kavandada täiendavaid jõearseid puhkevõimalusi.
- Säilitada sadama akvatooriumi alal veeliiklust teenindav tankla.

Tingimused piirkonna arendamiseks

- Väikealuste merele pääsu soodustamiseks ja jõel läbiva liikluse vähendamiseks kavandada Pärnu Sadama akvatooriumi piirkonda haagispaatide veeskamiskoht koos parkimise võimalusega. Arvestades maismaa juurdepääsu võimalust ja ümbritseva keskkonna maakasutust, on merele pääsu veeskamiskoha vajadusega piirkonnaks määratud Pärnu Kaubasadama ja Jannseni tn kai vaheline piirkond koos Sauga jõe suudmealaga (vt pt 3.6.3).
- Kesklinna silla ja Siimu silla vahelise piirkonna arendamisel ja tööstusliku sadamategevuse välja viimisel avada kaldaala avalikuks kasutuseks ja näha ette sidus kergliiklejate ühendus ning jõepromenaadi pikendamine (vt pt 3.2.1 ja 3.6.7).



Skeem 4. Linnaehituslikke seoseid ja planeeringulahendust illustreeriv skeem

3.1.2.2 Ala 2. Pärnu jõgi Kesklinna sillast Papiniidu sillani



Skeem 5. Ala 2 paiknemine linnalises piirkonnas

Jõelõik asub Pärnu kahe keskuse, ajaloolise Pärnu kesklinna ning valdavalt kaubandusele suunatud Papiniidu keskuse vahel. Keskuste vahele jäävad Eeslinna ja Rääma elamupiirkonnad.

Kesklinna ja Papiniidu silla vahelisele alale on planeeritud **kaks uut silda**: Raba ja Lai tänavat ühendav autosild²¹ ning A.H.Tammsaare pst ja Niidu metsapargi vaheline jalakäijate sild²². Kavandatav Raba-Lai autosild tasakaalustab piirkonna liikluskoormust, loob täiendava juurdepääsu kesklinna ning parandab oluliselt Rääma piirkonna ja linnakeskuse vahelist ühendust.

Pärnu linn on maakonna keskus ja oluline sihtkoht nii sise- kui väliskülastajatele. **Linnakeskuse** funktsionaalsus ja atraktiivsus on oluliseks piirkonna arengut edasi viivaks jõuks ning veeäärsete alade arendamise kaudu on võimalik linnakeskuse atraktiivsust oluliselt tõsta. Täna on kesklinna kaldaala suures osas endine tootmisala, millel on kesklinna arengu mõistes suur tulevikupotentsiaal.

Pärnu jõgi käsitletavas lõigus on **laevatatav**²³. Pärnu kesklinna silla kõrval oleva kai ääres peatuvad reisilaevad, millega suvehooajal korraldatakse regulaarseid huvireise jõe ja merele. Kesklinna silla ja kavandatava Raba-Lai silla vahelisel alal on hakatud arendama **veega seotud**

²¹ [Raba-Lai tänava silla detailplaneering](#)

²² [Suur-Jõe tn 50 kinnistu detailplaneering](#)

²³ Meresõiduohutuse seadus § 2¹

puhketegevust (veebatuut, tuubisõit, SUP laua matk jms). Viimastel aastatel on jõel kasvanud veeliiklus ja suurenenud nõudlus **sildumisalade** järele. Haagispaatide veeskamiskoht on Papiniidu silla lähistel, kuid puudub korralik juurdepääs ja parkimisala.

Pärnu jõel toimuvad **sõudmise ja aerutamise** treeningud ja võistlused. Papiniidu silla ja kavandatava Raba-Lai silla vahelisel lõigul paiknevad Pärnu sõude- ja aerutamise klubid, jõele on kehtestatud sõudmise eripiirkond ning kavandatud sõudmise ja aerutamise staadion. Võistluste ajal (ca 5-9 korda suvehooaja jooksul) on staadionil veeliiklus muuks kasutuseks suletud. Sõudesport on jõelõigul määratud prioriteetseks tegevuseks, mis määrab teiste aluste liiklemist (kiirus, lainetus)²⁴.

Kesklinna silla ja Papiniidu silla vahel, jõe mõlemal kaldal kulgeb „Jaasoni rada“ – ca 10 km pikkune aktiivselt kasutatav **kergliiklustee**, mis võimaldab kogu jõe kallast katkematult läbida. Kallasrajale juurdepääs vajab parendamist vanalinna tänavate sihil, Mai, Papiniidu ning Niidu asumite piirkonnas.

Jaasoni rada on tänu oma keskele asukohale ja veeäärsele paiknemisele kogu linna jaoks oluline **puhketee**, millel on suur potentsiaal edasi kujuneda mitmekülgseks vabaaja veetmise kohaks. Raja ääres asuvad pargid ja haljasalad, mis võimaldaksid oluliselt täiendada raja senist funktsionaalsust nii rahva- kui keskkonnatervise aspektist. Piirkonna elanikud kasutavad jõge suplemiseks, enimkülastatavad kohad on paremkaldal Rääma sõudeklubi kõrval ja vasakkaldal Liiva tn lõpus ning Annemõisa pargi juures. Ametlikud **supluskohad** puuduvad.

Ajalooliselt on jõe vesi olnud tootmisettevõtete jaoks vajalik ressurss, seetõttu paikneb jõe ääres mitmeid tootmisalasid, millest mõned on täna veel kasutusel. Arengusuunaks on **tootmistegevuse jõe äärest välja viimine** ja aladele uute olemasolevasse linnakeskkonda sobivate terviklahenduste kavandamine. Tootmisalade ümberplaneerimisega muutub jõeäärne ruum oluliselt, suureneb elamualade osakaal ning kasvab kallaste kasutusaktiivsus. Endiste ettevõtjalade kasutuse muutmine võimaldab linna juurde kavandada atraktiivset ja kaasaegsetele säästva linnaruumi arendamise põhimõtetele vastavat keskkonda.

Jõeäärse linnaruumi muutust soodustab **Rail Baltic reisijate raudteejaama** (ka Rail Baltic jaam) valmimine Papiniidu keskuses, mis parandab kogu Pärnu aegruumilist kättesaadavust. Oluline arengueesmärk on Rail Baltic jaama sidumine kiirelt ja mugavalt Pärnu kesklinna ja kogu linna transpordivõrgustikuga.

Kogu kalda ala jääb **üleujutusohuga riskipiirkonda**²⁵, kus üleujutuse ulatus on suurim Kesklinna silla ja kavandatava Raba-Lai silla vahelisel alal ning Eeslinna piirkonnas. Jõe kaldaalad on kohati **lihkeotlikud** ning vajavad nõlva stabiilsuse kontrolli²⁶.

²⁴ Pärnu Linnavalitsuse 01.06.2022 määrus [Pärnu jõe staadioniga seotud liiklemise nõuded](#)

²⁵ [Maa amet, üleujutusohuga alade kaardirakendus](#)

²⁶ [Pärnu linna asustusüksuse üldplaneering 2025+, ehitusgeoloogiliste tingimuste skeem](#)

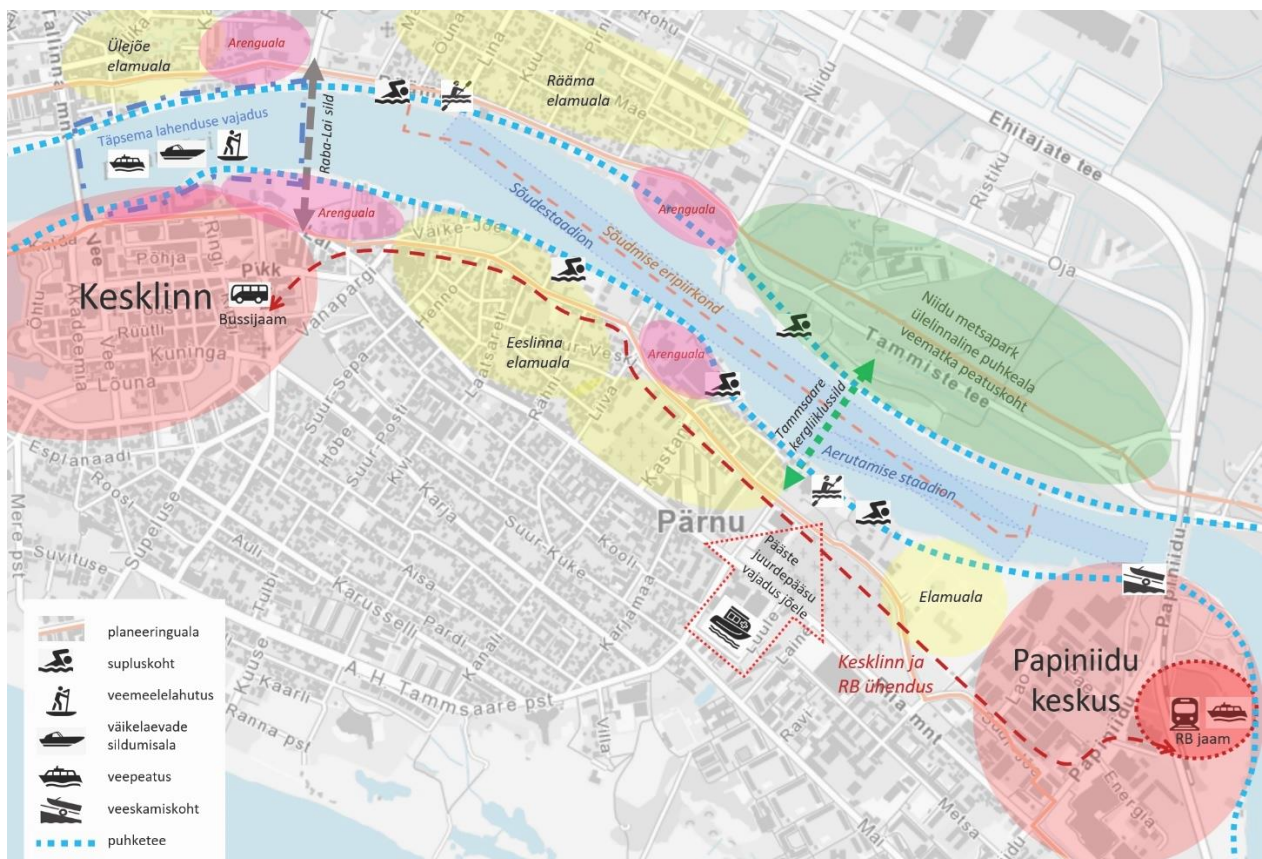
Suunised piirkonna arendamiseks

- Kesklinna piirkonna vee- ja kaldaala kasutusvõimaluste täpsustamiseks koostada terviklik lahendus. Arvestada väikelaevaliikluse arengust tulenevate vajadustega (veeliikluse suurenemine, sildumisalade vajadus, veetranspordi teenuste areng), piirkonna elanike ja linnakülaliste vajadustega ning jõepromenaadi potentsiaaliga kesklinna elavdamisel (kultuurisündmused, veemeelelahutus, jõematkad, jõekohvikud jms).
- Kesklinna silla ja kavandatava Raba-Lai silla vahelisel alal on veeteenuste ja -transpordi arenguks vajalik säilitada ja juurde luua veesõidukite peatuskohti (lõbusõidulaev, veetakso, veetamm jms). Veesõidukite peatuskohad ühendada selgelt ja mugavalt linna transpordivõrgustikku ning soodustada erinevate transpordiliikide kombineerimist (bussijaam, raudteejaam, reisisadam, kergliiklus, pargi-sõida parklad jms).
- Pärnu Sadama akvatooriumi alal suuremate aluste ning jahisadama alal purjejahtide eelistamiseks ja Pärnu linnakeskusele juurdepääsu võimaldamiseks kaaluda kesklinna piirkonda sildumisalade kavandamist väikealustele (kaatrid, paadid jms).
- Kavandatava Raba-Lai silla ja Papiniidu silla vahelisel alal tagada sõudeklubide arenguvõimalused. Veeliikluse korraldamisel ja kaldaala kasutusvõimaluste kavandamisel arvestada sõudespordi vajadustega (piirangud veeliikluse kiirusele ja lainetusele). Sujuva veeliikluse tagamiseks kaaluda jõe paremkalda ala puhastamist ja sõudekanali nihutamist kalda suunas.
- Jõe kallaste arendamisel tagada kõrge ruumilise keskkonna kvaliteet ja universaalse disaini põhimõtteid järgiv avalik ruum.
- Leida lisaks Läänemere kunstisadamale kasutusi, mis suurendaksid piirkonna turismipotentsiaali ja atraktiivsust ning võimaldaksid jõge eksponeerida kui “kunsti- ja loovjõge” (välinäituste pinnad, veeäärsete kontsertide ja kultuurisündmuste korraldamise võimaldamine, jõekohvikud, veega seotud meelelahutus ja teenused jms).
- Soodustada Kesklinna ja Papiniidu keskuste vahelise kaldaala arendamisel säästvat liikuvust ja erinevate liikumisviiside kombineerimist. Kesklinna ja Rail Baltic jaama kiireks ja mugavaks ühendamiseks kaaluda Suur-Jõe tänava välja arendamist kergliikluse põhivõrgustiku osana, mis võimaldab tagada kergliiklejatele kiire ja sujuva ühenduse.
- Jõeäärse ala arendamisel näha ette täiendavaid puhkealasid ning parendada puhkealade võrgustiku sidusust.
- Säilitada Jaansoniraja äärseid haljasalasid ja tõsta alade puhkeväärtust (kultuurisündmused, mänguväljakud, ujumiskohad, õpperajad jms). Parendada alal tervislikku eluviisi soodustavat infrastruktuuri (veevõtukohtad, jalgrattahoidjad, jalgratta hooldusjaamad, välijõusaalid, pingid jms) ning rajal pakutavaid teenuseid (liiklusvahendite laenus, välikohvikud, veega seotud meelelahutus jms), et arendada välja terviklik jõeäärne puhkeala.
- Pärnu linnakeskuse tugevdamiseks ja selle atraktiivsuse suurendamiseks parendada vanalinna ja jõe vahelist ühendust (vaatesihid, tänavakoridorid).

- Tagada avalikud juurdepääsud jõe kaldale. Säilitada olemasolevad ühendused ümbritsevatelt tänavatelt jõe äärde ning parendada Jaansoni raja ühendust kesklinna, Mai ja Papiniidu ning Niidu piirkondadega.

Tingimused piirkonna arendamiseks

- Täpsustada avalike supluskohtade asukohad ning näha ette võimalused ala varustamiseks supluskohta toimimiseks vajalike rajatiste ning inventariga. Jõe ääres puhkuse võimaldamiseks kaaluda avalike supluskohtade arendamist Rääma sõudeklubi kõrval, Niidu pargis, Liiva tänava sihil, Pilli pargis ja Annamõisa pargis (vt pt 3.2.1.4).
- Niidu pargi ala kavandada pikemat puhkust ja erinevate tegevuste kombineerimist võimaldavaks veematka puhkekohtaks (vt pt 3.2.1.4).
- Päästetööde operatiivseks korraldamiseks kavandada lähim võimalik juurdepääs Pärnu siseturvalisuse ühishoonest jõele (vt pt 3.6.9).



Skeem 6. Linnaehituslikke seoseid ja planeeringulahendust illustreeriv skeem

3.1.2.3 Ala 3. Pärnu jõgi Papiniidu sillast kuni Tammiste küla ja Paikuse alevi elamuvaladeni



Skeem 7. Ala 3 paiknemine linnalises piirkonnas

Pärnu jõgi on laevatatav²⁷ kuni Reiu jõe suudmeni ja Reiu jõe suudmest kuni raudteesillani. Jõelõigu **veela kasutus** on valdavalt seotud puhkusega (jetid, kaatrid, veesusatajad, vesijalgrattad, aerupaadid, kalastus, suplus jms). Reiu jõe suudme lähistel on välja kujunenud veepuhkuse piirkond (paadilaenus jt veeteenused). Pärnu jõekruiisi laeva marsruut lõppeb Reiu jõe suudmes. Jõelõigu keskel asub pikade traditsioonidega Vaala sadam, mida kasutavad Raeküla piirkonna kalurid. Uued väikesadamad on kavandatud Reiu jõele (külalissadam) ja Rail Baltic jaama lähistele. Haagispaatide **veeskamise** võimalusi on piirkonnas mitmeid, neist avalikkusele juurdepääsetavad on Papiniidu silla alune, Uuemetsa tee ots Tammistes ja Lustipargi ala Reiu jõe suudmes.

Pärnu jõe ületamine on piirkonnas võimalik üksnes Papiniidu **silla** kaudu. Reiu jõe ületamiseks on suudmes Sindi-Lodja sild ja kergliikluseks kasutatav endine kitsarööpmelise Reiu raudteesild, ca 1 km suudmest. Täiendavaid sildasid planeeritud ei ole, kuid liiklustingimused vajavad parandamist Sindi-Lodja sillal.

²⁷ Meresõiduohutuse seadus

Jõe paremkalda alale jäävad Uuemetsa elamupiirkond ja Tammiste puhkemetsad. Planeeringu mõjualas on arenemas Tammiste elamupiirkond Pärnu linnas. Uuemetsa elamupiirkonna ja Papiniidu silla vahele jääb endine Tammiste mõisa ala, mis on kasutusel vanadekoduna. Jõe vasakkaldale jäävad Papiniidu ärikeskus, Veteranide park, planeeritud Rail Baltic reisijate raudteejaam, looduslik kalda ala ja Reiu-Raeküla piirkonna puhkemetsad. Loodusliku ala sees paiknevad üksikud elamud ja tootmispiirkonnad ning kompaktsem elamuala Reiu jõe paremkaldal. Pärnu jõe vasakkalda ala on muust linnakeskkonnast osaliselt eraldatud infrastruktuuri koridoridega - Tallinn-Pärnu-Ikla põhimaantee ja kavandatud Rail Baltic raudteega. Mootorsõidukitega pääs kaldale toimub ühelt poolt Papiniidu silla alt ja teiselt poolt Raekülas Videviku tänavalt, läbiva liikluse võimalus kaldal puudub. Kergliiklejate juurdepääs jõe kaldale on lahendatud tunnelite kaudu Liivi tee alt, samuti Videviku tänava ning RB jaama kaudu.

Asustuse, sh elamualade areng piirkonnas, üldine väikelaevaomanike ning veeliikluse kasv ja sellega kaasnevad mõjud on tõstatanud küsimuse jetisõidu (nii võistlussport kui harrastustegevus) sobilikkuse kohta jõelõigul. Jetisõit kahjustab kalastikku, eriti kalade noorjärke kuderände ajal ning laevatatavast alast ülesvoolu jääb üks olulisim Pärnu lahe meritindi koelmuala²⁸. Jetisõiduga kaasnev müra häirib elu- ja puhkekeskkonda ning lainetus ohustab vara ja kaldaid. Lisaks on suurenemas üldine veeliiklus ja huvi kasutada piirkonda vaikse puhkamise (suplus, sup-laud, muu aeglaselt liikuvad veesõidukid) eesmärgil, mis muudavad jetisõidu arendamise piirkonnas keeruliseks.

Papiniidu keskusesse, Liivi tee ja jõe vahelisele alale on kavandatud **Rail Baltic reisijate raudteejaam** (ka Rail Baltic jaam). Jaama on planeeritud võimalused erinevate transpordiliikide ühildamiseks, lisaks kergliikuse, ühistranspordi ja sõiduauto juurdepääsule on jaam võimalik siduda ka veeliiklusega. Jaama kõrval on võimalus sobiva ettevõtluse ja majutuse arenguks, sh väikesadama välja arendamiseks. Jaam on kavandatud ühendada linna kergliiklusteede võrgustikku. Mootorsõidukite pääs jaamale on kavandatud Papiniidu silla alt ning täiendav mahasõidu võimalus on kavandatud Liivi teelt (Via Baltica).

Piirkond on **kõrge puhke- ja külastusväärtusega**. Ala läbib Pärnu linna puhkemetsade vöönd. Siin asub Sindi-Lodja kiviaja asulakoht ja Reiu vabaõhulava. Kontaktvööndisse jäävad Reiu-Raeküla terviserajad. Vastaskaldal asuvad Tammiste metsad koos RMK Tammiste matkarajaga. Supluskohad asuvad Raekülas Saare tänava sihil, Tammistes Uuemetsa elamupiirkonna kõrval ja Uuemetsa tee otsas, Paikusel vabaõhulava ja kiviaja asulakoha juures.

²⁸ MTÜ Liivi Lahe Kalanduskogu 04.05.2023 kirja nr 1-4/23.03/20 kohaselt on vajalik jõega seotud tegevuste planeerimisel arvestada vastkoorunud kalavastsetega, et need saaksid edukalt jõevooluga merre laskuda. Eriti oluline on kevadeti arvestada meritindi vastsetega, kes kanduvad oma Liivi lahe suurimalt ja produktiivseimalt koelmult Pärnu jõe Tindisaarte piirkonnast jõevee ülemistes kihtides mere poole. Jettidega aktiivne sõitmine jõel ohustab tindivastseid märkimisväärselt. Meritint on oluline toiduallikas tarbijatele ja sissetulekuallikas kalurkonnale. MTÜ teeb ettepaneku jetisõidu hooaja alustamiseks kõige varasemalt peale 25. maid.

Pärnu jõe vasakkaldale jääb kaks ajaloolist tootmisala. Arvestades Rail Baltic jaama mõju, piirkonna arengupotentsiaali ja Pärnu linna visiooni jõe äärest tootmistegevuse välja viimiseks on ettevõtlusalad haaratud linna arenguala koosseisu, mille üldiseks eesmärgiks on Reiu jõe suudme lähisele puhkepiirkonna arendamine.

Katkematu **kergliiklusteede võrgustik, mis ühendab Pärnu linna lähiümbruse aladega** on välja ehitatud mõlemal pool jõge, valdavalt maanteede ääres. Otsene side jõega on vähestes lõikudes.

Vasakkaldal ei ole terviklikku jõe äärset puhketeed välja arendatud, kuid kaldal on võimalik liigelda tänu pargiteedele, metsa- ja loodusradadele. Katkematu ühendust takistavad piirkonna tootmisalad. Paremkalda kallasrada on hästi kasutatav Tammiste puhkemetsa ulatuses. Kallasrajal katkematu liiklemist takistavad Uuemetsa elamupiirkonna paadikanalid, kohati kaldani ulatuvad õuealad, kraavid ja ojad, kaldataimestik ning paiguti liigniiske maastik.

Madalamad jõe kaldaalad on ohustatud **üleujutuse** poolt (sh Uuemetsa elamupiirkond), kõrgematel kallastel on **lihkeohtlikud** nõlvad.

Suunised piirkonna arendamiseks

- Jõelõigu veekasutuse kavandamisel lähtuda sobivusest olemasoleva elu-, puhke- ja looduskeskkonnaga. Arvestades linnalise asustuse tihenemist kallastel, üldist veeliikluse kasvu ja veemotospordi mõjusid ümbritsevale keskkonnale, on otstarbekas kaaluda veemotospordi jaoks uue asukoha leidmist piirkonnas, kus ei ole vajalik rakendada täiendavaid piiranguid elustiku, sh kalastiku (kudeaeg), elukeskkonna (müra), veeliikluse (turvalisus) ja kallaste (uhtumine, erosioon) kaitseks. Näiteks maardlate aladel, nende kaevandamisjärgse taastamise käigus veekoguks, Pärnu lahe sobilikel aladel või muudes sobivates asukohtades.
- Turvalise veeala kasutuse tagamiseks ja häiringute vähendamiseks kaaluda kogu jõelõigu ulatuses liikluse reguleerimist (kiiruse piirang ja laine tekitamise keeld, eripiirkondade kavandamine supluskohtadele, veemeelelahutusele jms). Ala kasutuse korraldamisel on oluline tähelepanu pöörata informatsiooni kättesaadavusele (selge ala piiritlemine, veeliiklusmärgid, infostendid veeskamiskohtade, sildumisalade, ujumiskohtade juures jms).
- Väikelaevaliikluse edendamiseks arendada välja Reiu külalissadam ja Rail Baltic väikesadam ning kaaluda sildumisalade, sh külaliskohtade kavandamist (Rail Baltic jaam, arengualad, Sindi-Lodja kiviaja asulakoht, puhkealad).
- Jõe äärsetele tootmisaladele uue kasutusotstarbe kavandamisel kaaluda väikesadamate või sadamateenuste kavandamise võimalusi.
- Soodustada ajaloolise Vaala kalasadama arengut piirkonnas. Piirkonna atraktiivsuse tõstmiseks ja värske kalaga varustamiseks kaaluda hooajalise kalaturu või paadimüügiks sobilike kohtade kavandamist.

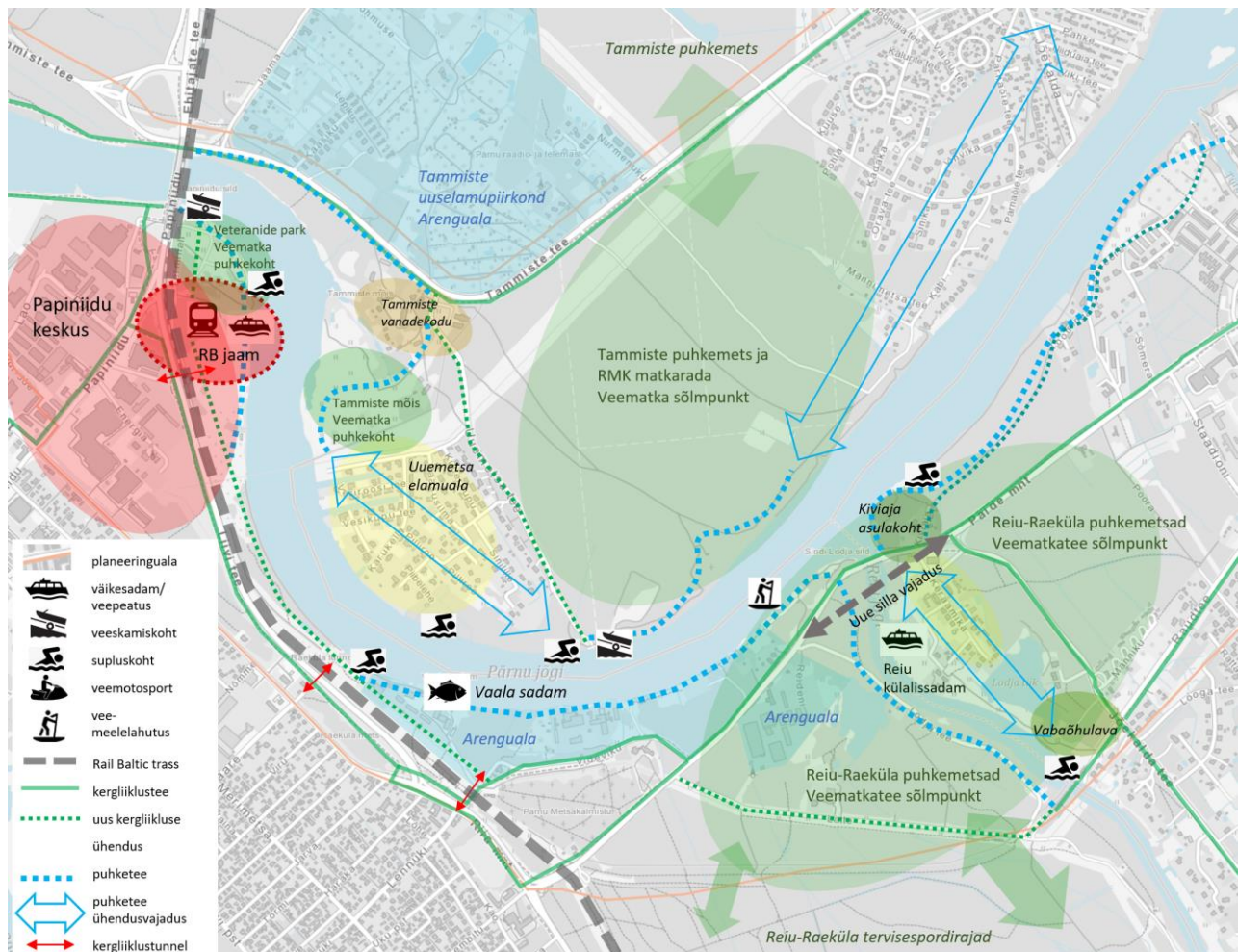
- Rail Baltic reisijate raudteejaam arendada välja multimodaalseks transpordisõlmeks, kus parendada erinevate transpordiliikide, sh veetranspordi ühilduvust (ühistranspordi teenused, kergliikluse ühendused, kergliiklusvahendite rent, jalgrattaparkla, elektriliste sõidukite laadimistaristu, perspektiivne sadamaala ja veetakso/veetrammi peatus jms).
- Kaaluda Rail Baltic jaama ja kesklinna vahel regulaarse veetranspordi ühenduse kavandamist.
- Arvestada Reiu jões olemasoleva Sindi-Lodja silla piirkonnas uue silla kavandamise vajadusega, mille eesmärk on viia silla kandevõime vastavusse kaasaegsete nõuetega ja luua sujuvad ja turvalised liiklemisvõimalused kõikidele liiklejatele.
- Sidusa kergliiklusteede võrgustiku arendamiseks Pärnu jõe vasakkaldal ühendada Jaasoni rada Videviku tänava kergliiklusteega ja kavandada kergliiklustee Kiviaja tee äärde kuni Teeveere tänavani.
- Sindi-Lodja kiviaja asulakoht arendada välja koos puhketee, sildumisvõimaluste, supluskoha ja piirkonna ajalugu tutvustava ekspositsiooniga. Siduda kiviaja asulakoht, Reiu külalissadam ja Paikuse vabaõhulava avalikult kasutatava puhketeega üheks tervikuks.
- Ühendada Reiu-Raeküla terviserajad ja puhkemetsad piirkonna kergliiklusteede võrgustikku (ühendused Paikuselt Raudtee tänavalt, Pärnu linnas Videviku tänavalt ja Riia mnt-lt).
- Ühendada Tammiste puhkemetsad ja RMK matkarada piirkonna kergliiklusteede võrgustikku.
- Olemasolevate tootmisalade säilimisel arvestada, et tootmistegevus ei põhjustaks häiringuid ümbritsevale puhkealale ning leida võimalusi tootmisalade keskkonnaesteeetika parandamiseks (haljastamine, hoonete rekonstrueerimine).
- Jõe äärde pääsuks uute kergliikluse tunnelite kavandamisel ja olemasolevate arendamisel parendada läbipääsude turvalisust, kasutusmugavust ja esteetikat.

Tingimused piirkonna arendamiseks

- Kavandada Pärnu jõe puhketee ja avalikud juurdepääsud jõekaldale. Juurdepääsud siduda piirkonna kergliiklusteede, jalgteede ja puhkealade võrgustikuga (*vt pt 3.2.1*).
- Täpsustada avalike supluskohtade asukohad ning näha ette võimalused ala varustamiseks supluskoha toimimiseks vajalike rajatiste ning inventariga. Jõe ääres puhkuse võimaldamiseks kaaluda avalike supluskohtade arendamist: Veteranide pargis, Saare tänava sihil, Sindi-Lodja kiviaja asulakohas, Uuemetsa elamuala kõrval ja Uuemetsa tee otsas (*vt pt 3.2.1.4*).
- Veteranide pargi ala kavandada pikemat puhkust ja erinevate tegevuste kombineerimist võimaldavaks veematka puhkekohaks. Arvestada Rail Baltic jaama, sellega kaasnevate ühenduste ja perspektiivse väikesadama potentsiaali terviklike puhkemarsruutide arendamisel (*vt pt 3.2.1.3*).
- Pärnu linna puhkemetsade vöönd Pärnu jõe mõlemal kaldal ja Reiu jõe suudmes arendada välja pikemat puhkust ja erinevate tegevuste kombineerimist võimaldavaks veematka sõlmpunktiks. Ala kohta koostada terviklik puhkamise ja vaba aja veetmise võimalusi arvestav

kontseptsioon (terviserajad, spordirajad, veesport, kalastus- ja ujumiskohad, lõkke- ja piknikukohad, puhketeenused, juurdepääsud, maastikuhoolds jms) (vt pt 3.2.1.3).

- Pärnu jõe paremkaldale ja puhkemetsale juurdepääsuks kavandada kergliiklustee Uuemetsa tee äärde.
- Kavandada haagispaatide veeskamise kohad Uuemetsa tee otsa Pärnu jõe äärde ja Papiniidu silla piirkonda (vt pt 3.6.3).
- Seada tingimused üleujutusohu ja lihkeohu vältimiseks.



Skeem 8. Linnaehituslikke seoseid ja planeeringulahendust illustreeriv skeem

3.1.2.4 Ala 4. Pärnu jõgi Tammiste küla, Paikuse alevi ja Sindi linna läbival lõigul



Skeem 9. Ala 4 paiknemine linnalises piirkonnas

Jõelõik ei ole **laevatatav**, kuid sügavusest tulenevalt on võimalik laevatatavat ala pikendada Türgi oja suudmeni. Sealt ülesvoolu on jõe sügavus muutlik, madalikud vahelduvad sügavikega, mistõttu on see sõltuvalt vee tasemest läbitav vaid väikese süvisega paatidega. Sindi linnas endise paisu asukohas on välja arendamisel **kärestikukeskus** (tehiskärestikuga veespordi võistluskeskus), mis on uueks oluliseks veega seotud külastus- ja spordiobjektiks.

Hetkel on jõe võimalik piirkonnas ületada vaid Sindi raudteesilla kaudu. Asulate vahelist ühendust parandab Tammiste **silla** (Via Baltica, Pärnu suur übersõit) välja ehitamine Sindi linna ja Tammiste küla vahel Paikuse alevi piiril.

Jõe vasakkaldale jääb välja kujunenud tiheda asustusega linnaline keskkond. Paikuselt Sindi kärestikukeskuseni on valdavaks elamualad koos jõe äärsete puhkealadega. Türgi oja suudmes kunagise Sindi mõisa asukohas asub Sisekaitseakadeemia Paikuse õppekeskus. Kärestikukeskuse ja raudteesilla vahel eraldab Sindi kesklinna ja jõe ulatuslik ettevõtlusalala, mis on kujunenud Sindi kunagise kalevivabriku ümber. Jõe paremkaldal on madaltihe linnaline asustus Tammiste külas, mis on arenenud endisest suvilapiirkonnast. Tammiste keskuse ja Sindi raudteesilla vaheline lõik on hajusa asustuse ning üksikute tihedamate elamugruppidega (näiteks endise Taali kooli piirkonnas).

Sindi linna keskus, kui kunagine töölisasula, on rikas kultuuriväärtuste poolest. Sindi linna arhitektuuripärandist on jõe kaldaga seotud ajalooline kalevivabriku kompleks, Wöhrmanni pst tööliselamud ning jõeäärne kiriku park koos Sindi õigeusu kirikuga. Kavandamisel on Sindi linnakeskuse ühendamine jõega peatänav (Jaama tänav) kaudu.

Paikuse alevi keskuse olulisemad teenindushooned paiknevad Paide mnt ääres ja endistes majandi hoonetes (osavalla keskus ja kompleks, mis sisaldab põhikooli, raamatukogu, spordi- ja perearstikeskust). Vajadus on välja arendada alevi keskuse avalik ruum. Praeguse keskuse side jõeäärse alaga on nõrk, seda saab parendada puhkealade võrgustiku kaudu (Kastani, Pihlaka, Teeveere pargid).

Tammise küla, kui uuselamupiirkonna **keskus**, on arenemas Kellukese tänava piirkonda. Keskuse side Pärnu jõega on nõrk, seda saab tugevdada Pahkoja järve (Tammiste paisjärve) ning selle äärde kavandatud roheala kaudu, mis jääb Kellukese tänava sihile.

Rail Baltic Urge peatuse 15 min kergliikuri teenindusraadiusesse jääb Pulli küla ja 10 min autosõidu kaugusele Sindi linn²⁹. Sindi linna ja Urge peatuse vaheline sidus kergliiklustee soodustaks elamuarendust ja säästvate liikumisviiside kasutust eelkõige Sindi linna põhjaosas ja Taali kooli piirkonnas.

Sindi linnas jõe kaldal paikneb ligi 1,5 km ulatuses **parkide võõnd** koos laululava ja talviste suusaradadega. Eesmärk on ala edasi arendamine koguperepargiks. Paikuse keskuses asub jõe ääres Teeveere park, millel on suur potentsiaal jõeäärse puhkeala välja arendamiseks. Jõe paremkalda alal avalikud pargid ja puhkealad puuduvad. Tammiste keskuse rohealaks on kavandatud Pahkoja järve (Tammiste paisjärve) äärne ala.

Suurema kasutusega **supluskohad** asuvad jõe vasakkaldal. Sindi raudteesilla lähistel paikneb Sindi väliujula ning Paikuse ja Sindi piiril, Pääsukese tänava sihil supluskoht.

Kergliiklustee on välja arendatud maanteed ääres. Paikuse alevit ja Sindi linna läbib katkematu kergliiklustee mööda Paide ja Pärnu maanteed kuni Sindi raudteesillani. Pärnu-Rakvere-Sõmeru mnt ääres on kergliiklustee välja arendatud kuni Tammiste keskuse ja Sindi raudteesilla juures. Perspektiivis on kavas kergliiklustee lõigud ühendada.

Jõe vasakkaldal on **jõe äärne puhketee** osaliselt välja arendatud Sindi linnas, Paikuse alevis on lõiguti võimalik kaldaala läbida. Jõe paremkaldal on kallasrajal võimalik liikuda osaliselt Tammiste külas ning Pulli külas Taali kooli juures. Terviklikult on kaldaala läbimine raskendatud jõeni ulatuvate õuealade, kraavide ja ojade ning kohati liigniiske maastiku tõttu.

²⁹ [Rail Balticu Pärnumaa arengukoridor](#), Skepast&Puhkim, 2021

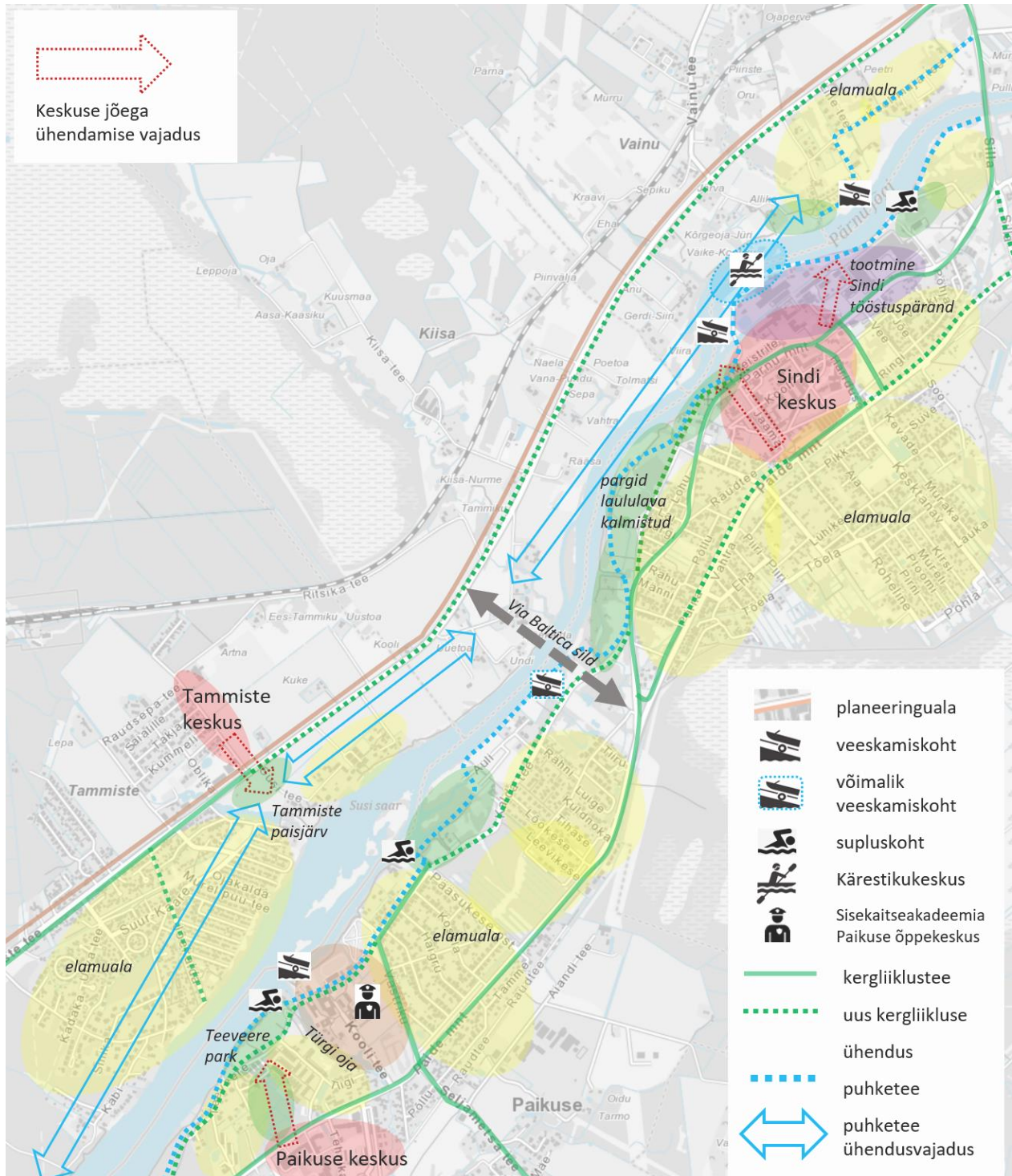
Jõe kalda madalamad alad on ohustatud **üleujutuse** poolt, kõrgematel kallastel on **lihkeohtlikud** nõlvad.

Suunised piirkonna arendamiseks

- Planeeringute koostamisel kaaluda laevatee pikendamist Türgi oja suudmeni väiksema süvisega alustele.
- Parendada Sindi linnakeskuse ja Paikuse alevi keskuse ja jõe äärse ala sidusust, luua ühendused jõe äärse ala ja puhkemaastikuga.
- Siduda Tammiste külakeskus jõega, kavandada jõeäärne puhkemaastik ja ühendused jõeäärse alaga.
- Soodustada Sindi kärestikukeskuse arengut. Luua täiendavad avalikud jalakäijate juurdepääsud Sindi kesklinnast kärestikukeskuse alale. Arvestada Pärnu jõe kui veematkeetega ning näha ette võimalused kärestikukeskuse ala ohutuks läbimiseks või veematkeetelt väljumiseks.
- Sindi kärestikukeskuse ja kesklinna vahele jääval endisel kalevivabriku alal kaaluda tööstuspärandi paremaks eksponeerimiseks ja linnakeskusesse sobiva kasutusotstarbe leidmiseks, avalikkusele suunatud ja kärestikukeskust toetavate funktsioonide kavandamist.
- Jõe paremkaldal arvestada puhkealade kättesaadavuse ja piisavusega, asustuse arendamisel kavandada puhkealaid ja veeäärseid puhkevõimalusi, avalikke supluskohti.
- Arendada Sindi jõe äärset parkide vööndit (koguperepark, suveteater- ja vabaõhukompleks, väliujula).
- Paikusel arendada jõeäärne Teeveere park välja multifunktsionaalseks puhkealaks.

Tingimused piirkonna arendamiseks

- Kavandada Pärnu jõe puhketee ja avalikud juurdepääsud kaldale. Juurdepääsud siduda piirkonna kergliiklusteede, kaldateede ja puhkealade võrgustikuga (*vt pt 3.2.1*).
- Täpsustada avalike supluskohtade asukohad ning näha ette võimalused ala varustamiseks supluskohta toimimiseks vajalike rajatiste ning inventariga. Jõe ääres puhkuse võimaldamiseks kaaluda avalike supluskohtade arendamist Teeveere pargis Paikusel ja Pääsukese pst sihil Sindi ja Paikuse piiril ning Pahke tn otsas Tammiste külas (*vt pt 3.2.1.4*).
- Sindi linna veematkeete sõlmpunkti välja arendamiseks kavandada veematkajatele peatuskoht, mis siduda piirkonna puhkealadega (*vt pt 3.2.1.3*).
- Kavandada haagispaatide veeskamiskohad Sindi Kärestikukeskuse juures, jõe mõlemale kaldale. Koostöös Päästemeetiga täpsustada päästevajadus ja -tingimused.
- Kaaluda täiendava veeskamiskoha kavandamise vajadust Tammiste silla (Via Baltica, Pärnu Suur ümbersõit) juures.



Skeem 10. Linnaehituslikke seoseid ja planeeringulahendust illustreeriv skeem

3.1.2.5 Ala 5. Sauga jõgi



Skeem 11. Ala 5 paiknemine linnalises piirkonnas

Sauga jõgi on **laevatatav** suudmest kuni Vana-Pärnu jalakäijate sillani. **Veeliikluse** kasutust mõjutavad piirkonnas enim jõe suudme lähedal paiknev **Vana-Sauga kalasadam** ning lennujaama lähistel paiknev **Kaluriküla** (ka Fishing Village).

Sauga jõe kallastel on pika aja jooksul välja kujunenud eriilmeline linnakeskkond. Jõe vasakkaldal on elamud, kalasadam ja tootmishooned ning endise Sauga mõisa ala. Alal asuvad mõisa hoonete varemed, allee ning ulatuslik roheala vahetult jõe kaldal. Piirkond on kavandatud välja arendada ülelinnalise tähtsusega **puhkealaks** (sh võimalik suurürituste toimumispaik). Jõe paremkaldale, Mõrra pargi ja surnuaia vahele jääb elamupiirkond. Lennuvälja tee lähistel paiknevad kaubandus- ja ettevõtusalad.

Kergliiklusteed on välja ehitatud Lennuvälja tee ja Haapsalu mnt ääres, mis tagavad Pärnu linna ühenduse Audru ja Valgeranna piirkonnaga. Sauga jõe kaldal ei ole kergliiklejate ühendust välja arendatud. Jõe paremkalda ala on suures osas läbitav ja elanike poolt kasutatav. Jõe vasakkaldal on liikumine takistatud Sauga-Jõekalda tänava ja Lennuvälja tee vahelisel lõigul.

Käsitletaval alal on jõe ületamiseks kolm **silda**: Siimu sild jõe suudmes, Vana-Pärnut ja Vana-Saugat ühendav kergliiklussild ning Sauga sild Lennuvälja teel (ühendab Via Balticat ja Pärnu-Lihula maanteed). Sildade vahelised kaugused jäävad alla 1 km.

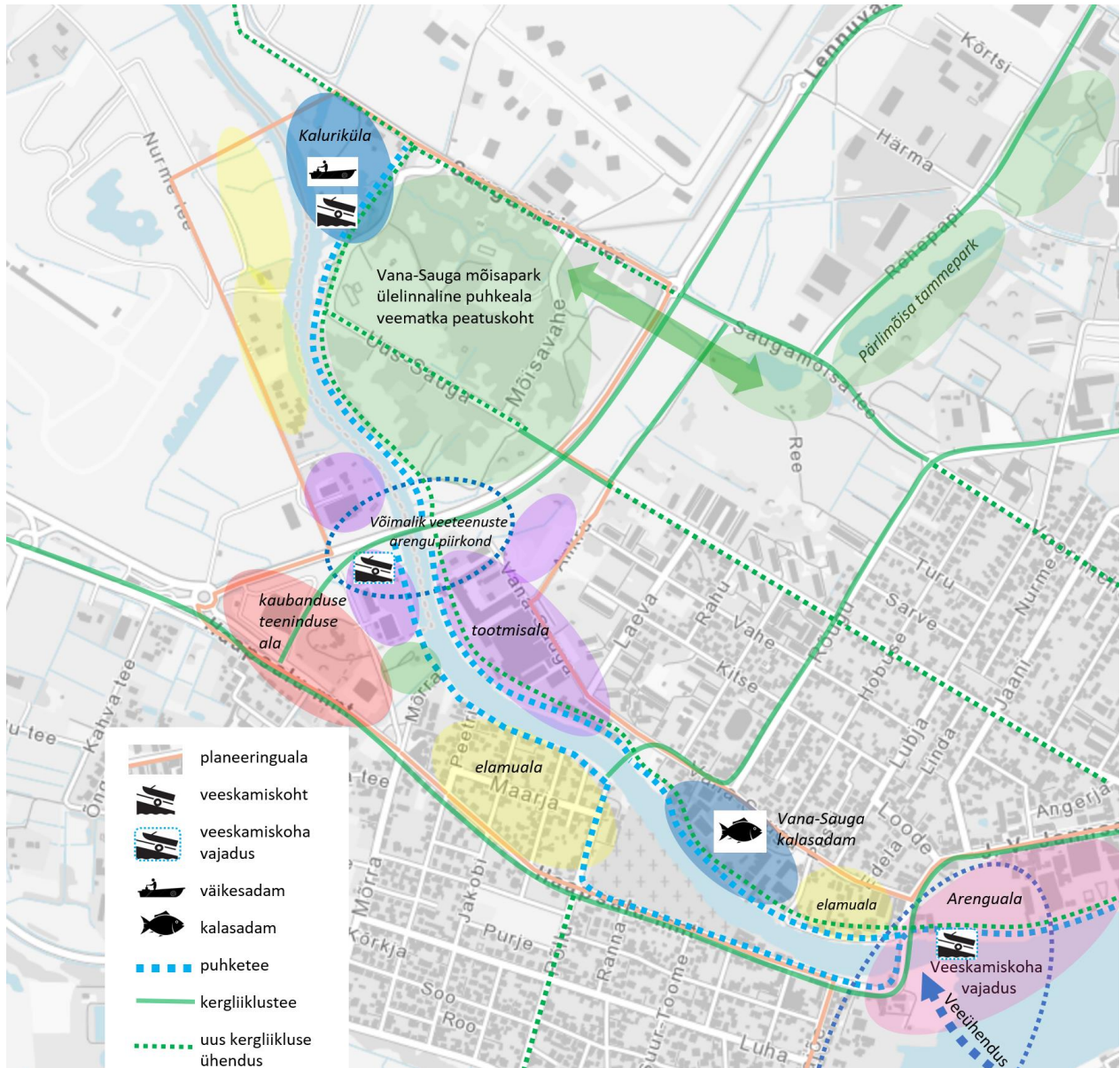
Sauga jõel veeliikluse arengut soodustab mere lähedus, hea juurdepääs riigimaanteedelt (Pärnu-Lihula maantee, Via Baltica) ja vaba maa olemasolu Sauga silla lähialal. Piirkonnas veega seotud ettevõtluse arendamine võimaldaks jõele ja merele pääsu ilma linnakeskkonda läbimata. Väikelaevaliikluse arengule seab piiranguid jõe **kallaste erosiooni- ja lihkeoht**, mille vältimiseks on vajalik rakendada meetmeid. Sauga jõgi ja selle kaldaalad asuvad Pärnu linna **üleujutusohuga riskipiirkonnas**.

Suunised piirkonna arendamiseks

- Arvestada Sauga jõel väljakujunenud veekasutust ja veeliikluse arendamise potentsiaali, sh mere lähedust ja head juurdepääsu võimalust Pärnu-Lihula maanteelt.
- Soodustada Vana-Sauga kalasadama arengut. Looa tingimused kala säilitamiseks ja töötlemiseks. Piirkonna atraktiivsuse tõstmiseks ja värsket kalaga varustamiseks kaaluda hooajaline kalaturu või paadimüügiks sobilike kohtade kavandamist.
- Soodustada Kaluriküla (ka Fishing Village) arendamist, tõsta piirkonna külastuspotentsiaali.
- Sauga mõisa puhkeala arendamisel näha ette võimalused veega seotud puhketegevusteks. Arendada välja Sauga veematkateega seotud pikemat puhkust võimaldav puhkekoht.
- Kaaluda jõe kasutusega seotud ettevõtluse soodustamist Sauga silla (Lennuvälja tee) läheduses (väikesadam, veeskamisteenus, paatide hoiu ja hooldamisega seotud ettevõtlus jms).
- Pärnu Linnavalitsusel ja Tori Vallavalitsusel kaaluda koostöös Transpordiametiga jõe laevatatava ala pikendamist.
- Väikelaevaliikluse arendamiseks kaaluda sildumisalade, sh külaliskohtade kavandamist.

Tingimused piirkonna arendamiseks

- Kavandada Sauga jõe puhketee ja avalikud juurdepääsud jõe kaldale. Juurdepääsud siduda piirkonna kergliiklusteede, jalgteede ja puhkealade võrgustikuga (vt pt 3.2.1).
- Kaaluda haagispaatide veeskamiskoha kavandamist Sauga silla (Lennuvälja tee) juures.



Skeem 12. linnaehituslike seoseid ja planeeringulahendust illustreeriv skeem

3.2 Puhkealad ja puhkemajandus

Pärnumaa on jätkusuutlik ja köitev turismisihtkoht, mis toimib tõmbekeskusena Läänemere piirkonnas. Turismi arendus toetub mitmekülgele loodusele, jätkusuutlikule ja kvaliteetsele elukeskkonnale ning sidususele kohaliku elanikkonnaga.

Pärnumaa puhkealad on seotud veekogude, metsade ja rabade, kaitsealade ja teiste looduskaunite kohtadega. Pärnu maakonna planeeringuga on määratud puhkealad, millest teemaplaneeringuga on seotud kuurorti- ja suvituslinn Pärnu koos ümbritseva puhkepiirkonnaga (Valgerand, Niidu, Reiu-Raeküla, Tammiste metsad), Pärnu jõgi ning Kurgja piirkond.

Avalikult kasutatavad veekogud on mõeldud igaühele kasutamiseks. Suuremad jõed ja nende kaldaalad pakuvad mitmekülgeid puhkevõimalusi – suplemine, veesport, veel ja kaldal liikumine, kalapüük jms, mistõttu on oluline neid väärtustada. Selleks tuleb tagada veekogudele avalikud juurdepääsud ja luua täiendavaid veega seotud puhkealasid ja -kohti.

Planeeringualal on võimalik kulgeda mööda jõge veematkateel, liikuda jalgsi või sõita jalgrattaga jõeäärsetel rattamatkamarsruutidel. Linnalises piirkonnas on jõe kaldal võimalik liikuda kergliiklusteedel, vaiksema liiklusega tänavatel ja puhkealadel. Maalises piirkonnas on üksikuid veeäärseid puhkealasid, mis asuvad valdavalt keskustes (näiteks Tori, Jõesuu, Vihtra), kultuuriväärtuslike objektide juures (Taali mõis, C.R.Jakobsoni Talumuuseum Kurgjal) või puhke- ja külastusteenuseid pakkuvate ettevõtete õuel.

Jätkusuutlik looduskeskkond ja kõrge kvaliteediga puhkealade võrgustik on oluliseks aluseks nii hea elukeskkonna kui puhkemajanduse arendamisel. Pärnu jõgi ja selle kaldaalad on nii oluliseks puhkealaks kui ka potentsiaalseks pikemat puhkust võimaldavaks külastusobjektiks. Teemaplaneeringuga käsitletakse puhke- ja külastuskeskkonda terviklikult kogu planeeringuala ulatuses. Kuna linnalises piirkonnas on avalike puhkealade vajadus ja kasutus suurem, käsitletakse linnalise piirkonna puhkealade võrgustikku eraldi.

3.2.1 Puhkealade võrgustik linnalises piirkonnas

Pärnu jõgi kulgeb oma alamjooksul ligikaudu 18 km ulatuses läbi linnalise piirkonna. Jõgi läbib Pärnu linna ning selle kallastele jäävad tihedama asustusega Paikuse alev, Sindi linn ja Tammiste küla ning hõredamalt asustatud Kiisa, Vainu ja Pulli külad. Jõgi seob kaldaaladel olevad puhke- ja metsaalad ühtseks puhkevööndiks.

Veekogusid kui linnalise asustuse sisestruktuuri olulisi elemente on tähtsustatud ka üleriigilises planeeringus³⁰, mille kohaselt tuleb veeäärseid alasid väärtustada ja avada. Veekogude kasutusvõimaluste suurendamiseks saab luua avalikud ligipääsud veekogudeni ja ühendada veekogude kaldad loomulikul viisil ülejäänud avatud ja avalikus kasutuses aladega. Kui füüsiline ühendamine ei ole võimalik on leevendava alternatiivina oluline kavandada veekogudele vaateid.

Pärnu jõe vasakkaldal on välja kujunenud võrdlemisi sidus puhkealade võrgustik. Kuni Reiu jõe suudmeni on võimalik liikuda jõeäärsetel kergliiklusteedel, mis ühendab suuremad ja väiksemad Pärnu linna pargid, puhke- ja rohealad. Osad rohealadest on puhkealadeks kujundatud, kuid aktiivseid tegevusvõimalusi on vähe. Suur metsa- ja rohealade osakaal on Paikuse alevis Reiu jõe ja Türgi oja suudme vahelisel alal. Valdav osa Sindi linna kaldaalast on avalikus kasutuses roheala, millest jõeäärsete parkide vöönd on ligi 1,5 km pikk. Jõe vasakkaldal on suur potentsiaal tervikliku jõeäärse puhkeala ja sidusa puhketee välja arendamiseks.

Pärnu jõe paremkaldal on võimalik jõe ääres liikuda Kesklinna sillast Tammiste küalani, Tammiste metsas, vähesel määral Tammiste elamupiirkonna ning Taali kooli juures. Katkematu jalakäijate ühendus kaldal puudub - liiklemist takistavad paadikanalid, kaldani ulatuvad elamukinnistud ja õuealad, ojad, kraavid, paiguti liigniiske pinnas. Olulisemad paremkalda puhkealad on Niidu metsapark ja Tammiste mets, peale mille esineb piirkonnas vaid üksikuid väiksemaid avalikke rohealasid.

Reiu jõe alamjooks paikneb Pärnu linna lähiümbruse puhkemetsade vööndis. Jõe vasakkaldal on võimalik liikuda mööda Reiu metsas asuvat Lodja teed. Jõe paremkaldal raudteesilla juures asub Paikuse vabaõhulava ja jõe suudmes Sindi-Lodja kiviaja asulakoht, katkematu jalakäijate ühendus kaldal puudub.

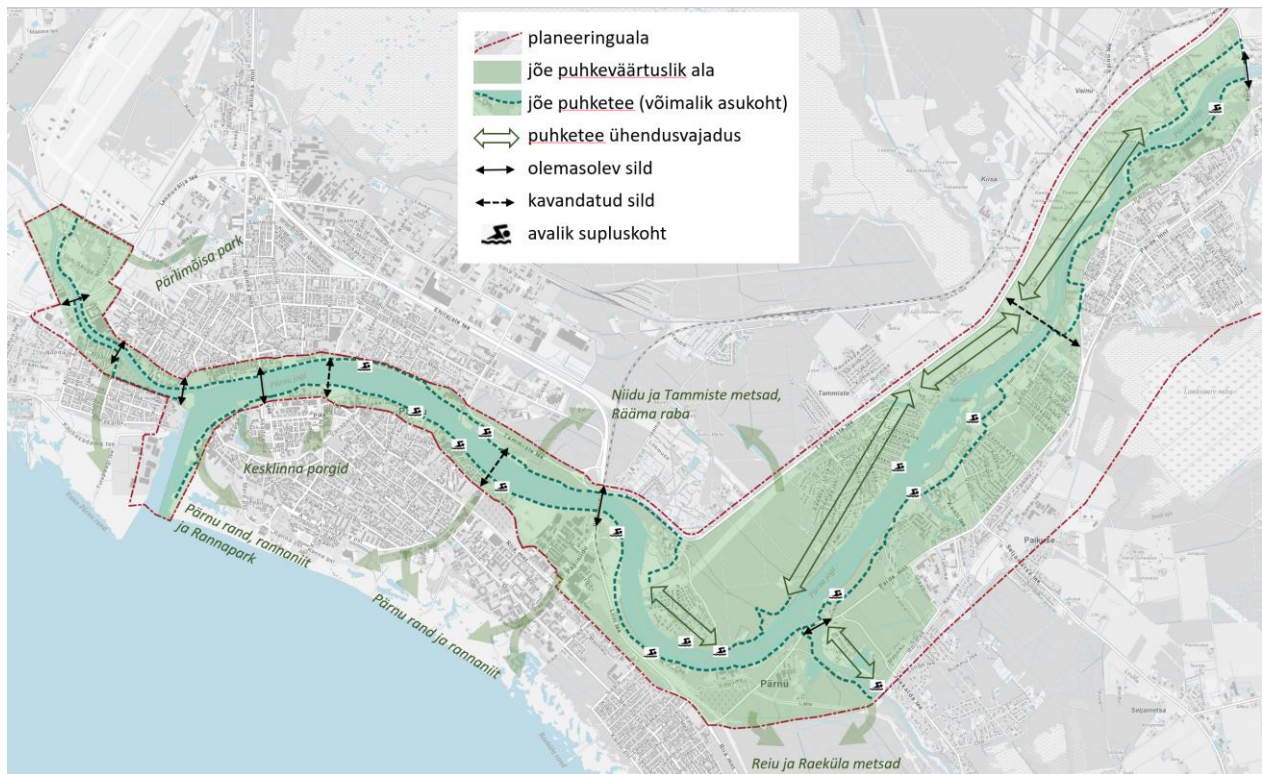
Sauga jõe paremkaldale jäävad Mõrra park ja Vana-Pärnu kalmistu, mille vahel kulgeb jõe kaldal loodusrada. Sauga jõe vasakkaldal, Kaluriküla kõrval asub ulatuslik Sauga mõisa puhkeala koos mõisa varemete ja pargi alleega. Väiksem roheala asub Vana-Pärnu jalakäijate silla juures. Puhkealad Sauga jõe ääres ei ole välja arendatud ja katkematu jalakäijate ühendus kaldal puudub.

Linnalise asustusega piirkonnas on oluline tagada Pärnu, Sauga ja Reiu jõgede ääres sidus puhketeede ja -alade võrgustik, mis tõstab elukeskkonna kvaliteeti ning toetab piirkonna puhkemajandust. Hästi ühendatud puhkealade võrgustik võimaldab katkematult kasutada erineva pikkusega puhkemarsruute ja loob eeldusi värskes õhus liikumiseks ning tervislike eluviiside harrastamiseks.

Arvestades Pärnu jõe keskset asukohta linnalises piirkonnas, olemasoleva asustuse tihedust ja edasist arengupotentsiaali ning jõe ja selle kaldaalade olulisust puhkekeskonnana, määratakse teemaplaneeringuga jõed ning nende kaldaalad puhkeväärtuslikuks alaks. **Jõe puhkeväärtusliku**

³⁰ [Üleriigiline planeering Eesti 2030+](#)

ala eesmärk on parendada linnapiirkonna elukeskkonda ja arendada välja jõe äärne puhkealade võrgustik, sh säilitada ja edasi arendada olemasolevaid puhkealasid ning luua juurde uusi puhkealasid sidusalt olemasoleva võrgustikuga. Jõe puhkeväärtuslik ala ulatub Pärnu jõel suudmest kuni Sindi raudteesillani, Reiu jõel suudmest vana raudteesillani ja Sauga jõel suudmest Kalurikülani. Puhkealade võrgustiku moodustavad avalikult kasutatavad pargid, metsad, rohealad ning neid ühendavad puhketeed (sh kergliiklusteed), mis jäävad jõe kaldale või on jõe kaldaga seotud.



Skeem 13 Linnalise piirkonna puhkealade võrgustiku illustreeriv skeem³¹

Pärnu maakonna planeeringuga on määratud maakonna puhkemetsad ja määratud nende üldised kasutustingimused. Teemaplaneeringuga on Tori valla Tammiste küla ja Pärnu linna Paikuse alevi osas täpsustatud Pärnu maakonna planeeringuga määratud puhkemetsa piiri ning puhkemetsa koosseisust välja arvatud selle piiril paiknevad kompaktselt hoonestatud alad. Puhkemetsa alal jäävad kehtima maakonnaplaneeringuga seatud üldised kasutustingimused.

³¹ Skeemil on katkendjoonega tähistatud puhketeede võimalik asukoht piirkondades, kus ühendus on võimalik kavandada jõe kaldal munitsipaal- või riigimaal. Noolega on tähistatud piirkonnad, kus jõe kaldal ühendus vajab täiendavaid kokkuleppeid maa omanikega, maa võõrandamist või ühenduse kaldalt eemale viimist.

Suunised puhkealade võrgustiku arendamiseks

- Pärnu jõe puhkeväärtuslikul alal on eesmärgiks avada jõeäärsed alad avalikuks kasutuseks.
- Puhkealade võrgustiku kujundamisel lähtuda puhkealade kättesaadavusest, juurdepääsetavusest, erinevate kasutajagruppide huvidest ja vajadustest, universaalse disaini põhimõtetest, mitmekesiste kasutusvõimaluste pakkumisest ning vastava keskkonna väärtustest ja võimalustest.
- Puhkealadele juurdepääsu tagamisel arvestada eelkõige jalgsi ja kergliikluse jaoks mugavate ühenduste kavandamisega elamupiirkondadest ja ühistranspordi peatustest.
- Linnalise keskkonna tihendamisel või jõe äärde uute elamualade kavandamisel näha ette uusi puhkealaid, et tagada hea ja tasakaalustatud elukeskkond, vähendada olemasolevate rohealade koormust ja tugevdada jõe äärset puhkekeskkonda.
- Pärnu linnas olemasolevate jõe äärsete tootmisalade ümberkavandamisel elamupiirkondadeks pöörata rõhku jõe kallaste avaliku kasutuse tagamisele ning näha ette puhkealad ja kavandada kaldaala läbipääs võimalikult vee lähedal.
- Pärnu Ülejõe ning Vana-Pärnu linnaosades tagada elanikele jõeäärsed puhkevõimalused Pärnu ja Sauga jõgede ääres, et kompenseerida piirkonnas avalikult kasutatavate puhkealade vähesust.
- Tori vallas Tammiste küla ja Sindi raudteesilla vahelisel lõigul uute elamualade kavandamisel näha ette jõeäärsed puhkevõimalused, et tasakaalustada piirkonnas avalikult kasutatavate puhkealade vähesust ja tagada jõeäärse puhkemaastiku jätkumine kuni Sindi raudteesillani.
- Pärnu linna lähiümbruse puhkemetsade võõndis parendada puhkevõimalusi ja ühendusi, säilitada piirkonna looduslik seisund ja maastikuväärtused.
- Puhkealade võrgustiku ja linnahaljastuse kavandamisel arvestada selle elurikkuse säilimise ning kliimariskide (üleujutus, erosioon, kuumasaared) maandamise rolli, mis koosmõjus tagavad hea elukeskkonna ka inimesele.
- Üleujutusohuga kaldaaladel säilitada looduslikud märgalad, lamminiidud ja roostikud. Kavandada jõe kaldale avalikku ruumi ning rohealaid, mis on ühtlasi puhvriks üleujutuste eest.
- Lihkeohtlikel kaldaaladel säilitada kõrghaljastus ning vajadusel kavandada täiendavat haljastust, et juurestiku abil säilitada nõlva stabiilsus.
- Pärnu jõe puhkeväärtuslikule alale jäävate riigi- ja munitsipaalnõlvade kohta koostada pikaajaline puhkemetsade majandamise kava, kus muuhulgas määratakse vajadusel raie intensiivsus, tingimused raieliigile, uuendusraie tegemisel langi suurusele, paiknemisele ja raiutava puistu vanusele. Lisaks käsitleda kavas metsamaastiku kujundamise- ja hoolduse põhimõtteid.
- Puhketee asukoha määramisel arvestada kultuuri- ja loodusväärtustega ning olemasolevasse keskkonda sobivusega. Puhketee kavandamisel läbi metsa eelistada võimalusel olemasolevaid looduslikke teid ja radu, vältida olemasolevate puude raiet. Puhketee

kavandamisel hoonestatud piirkonda arvestada ümbritseva ruumistruktuuri, hoonestuse ja avaliku ruumi iseloomuga.

Tingimused puhkealade võrgustiku kavandamiseks

- Tagada jõe puhkeväärtuslikul alal puhkealade võrgustiku sidus toimimine, täpsustada puhkeala piirid (määrata puhkeala moodustavad metsad, pargid ning rohealad) ja arendamise tingimused. Säilitada olemasolevad jõeäärsed ja jõega seotud munitsipaal- ning riigiomandis olevad pargid, rohe- ja metsaalad. Asustuse arendamisel, selle laiendamisel või tihendamisel tagada elanikele puhkealade kättesaadavus ja kaaluda täiendavate jõe äärsete puhkealade juurde loomise vajadust. Tagada linnapiirkonna elanikele avalikud juurdepääsud jõe puhkealale ning siduda puhkeala kergliiklusteede võrgustikku.
- Kavandada jõe puhkeala sidususe parandamiseks katkematu puhkeotstarbeline ühendus – jõe puhketee. Jõe puhketee eesmärk on ühendada jõe äärsed puhkealad ühtseks terviklikuks võrgustikuks ning võimaldada linnalise piirkonna elanikele pikemaajalist viibimist linnalooduses. Puhketee on eelistatult jõe lähim võimalik ühendus, mis on jalgsiliikluseks (võimalusel ka jalgrattaga) läbitav. Lähtuvalt ümbritsevast keskkonnast või piirkonna arenguvisionist võib jõe puhketee koosneda erineva iseloomuga lõikudest nagu pargitee, metsarada, matkarada, loodusrada, kergliiklustee, promenaad, vähese liiklusega tänav jms. Juhul, kui puhketeed ei ole võimalik rajada kalda lähedale on soovitatav näha ette vaatekoridorid või juurdepääsud jõe, et säilitada jõega sidusus.
- Tagada Pärnu jõe puhkealaga sidusus teiste linnalise piirkonna oluliste puhkealadega: Pärnu rand, rannaniit ja Rannapark; Pärnu vanalinna parkide vöönd, Niidu ja Tammiste metsad, Rääma raba puhkeala; Saugamõisa ja Loode-Pärnu puhkeala; Reiu, Raeküla ja Paikuse metsaalad jm.

Planeeringujoonisele on kantud jõe puhkeväärtuslik ala.

3.2.2 Puhke- ja külastuskeskkond

Pärnu linn ja laiemalt Pärnumaa on tuntud puhkepiirkond. Külastuskohana on eelkõige tuntud Pärnu kuurortlinn ja kaunis mererand, aga ka eripärase looduse ja traditsioonidega Soomaa ning loodus- ja kultuuriväärtuslik Tori ning Kurgja. Pärnu jõgi puhke- ja külastuskeskkonnana on vähem teada, kuid seda olulisem on jõest tulenev potentsiaal piirkonna puhkemajanduse arengul.

Pärnu piirkonna üldiseks probleemiks on sesoonsus, mistõttu on puhkemajanduse arengul eriti oluliseks piirkonna atraktiivsuse tõstmine ja külastajate arvu kasvatamine väljapool suveperioodi. Aastaringse atraktiivsuse jaoks on vajalikud uued põnevad ideed ja lahendused, sh Pärnu jõe potentsiaali kasutamine uute teenuste arenguks.

Pärnu jõe aktiivsemat kasutamist puhkamise ja turismi eesmärgil ning uute teenuste arendamisel on oluliseks peetud nii maakondlikus arengustrateegias³² kui maakonna turismivaldkonda käsitlevas strateegias³³.

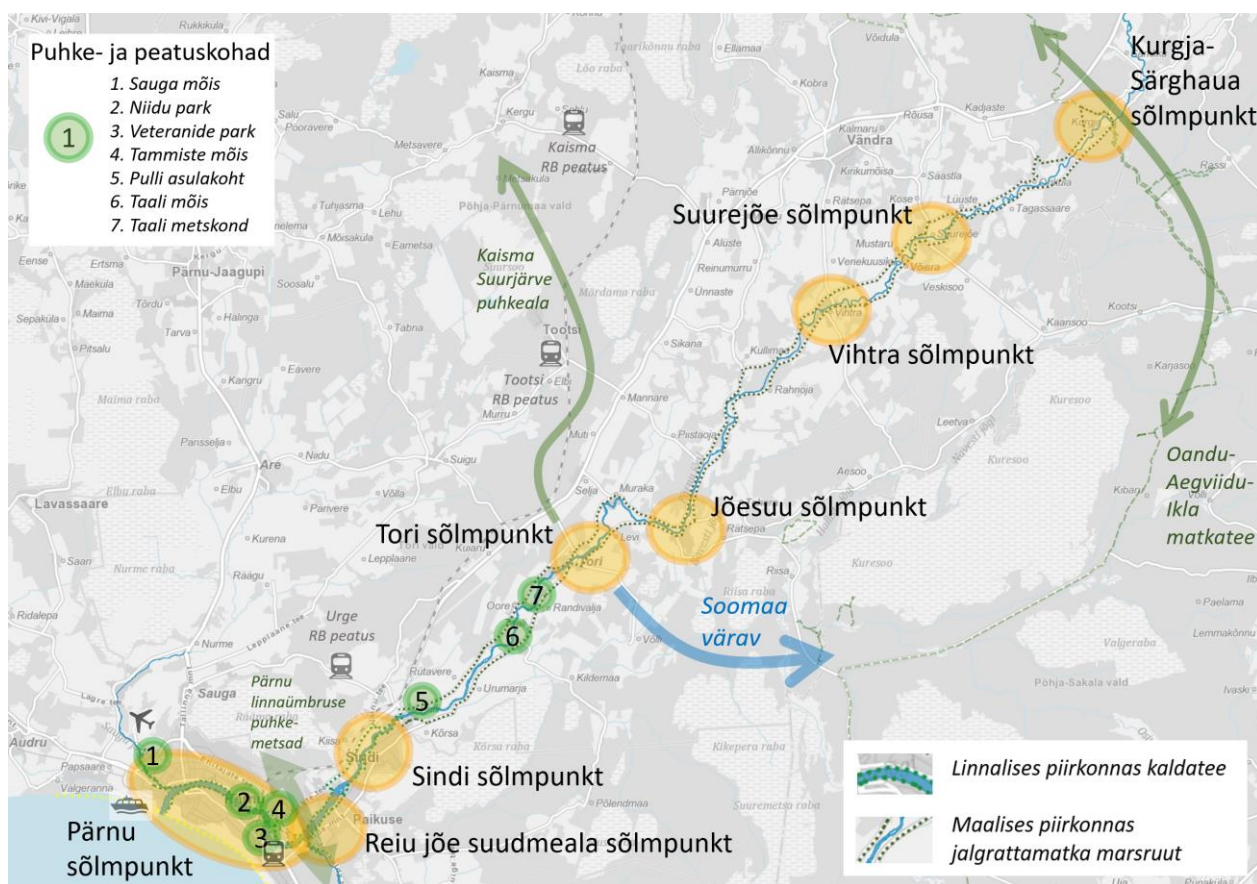
Säästev turism, jätkusuutlik majandamine ning roheline mõtteviis on puhkemajanduse arendamisel olulisel kohal. Piirkonna atraktiivsus sõltub järjest rohkem sellest, kuidas hoolitakse reisisihtkohas looduskeskkonnast ning millisel moel on loodud side kohalike elanike ja kultuuriga. Vajalik on arendada ja tutvustada piirkonna võimalusi komplekselt ning tagada, et info turismiteekondade, piirkonna vaatamisväärsuste ja juurdepääsuvõimaluste kohta oleks lihtsasti leitav ning külastajal oleks seetõttu huvi veeta piirkonnas rohkem aega. Tähtsustunud on digitaalne infovahetus. Vajalik on arendada piirkonna juurdepääsetavust, sh lennu-, rongi- ja mereühendust, parandada erinevate transpordiviiside omavahelist ühendust ja arendada välja terviklikud huviobjektini jõudmise teekonnad.

Teemaplaneering käsitleb jõel ja jõe kallastel liikumise ning puhkamise võimalusi, seoseid olemasoleva turismitaristu ja vaatamisväärsustega ning teeb ettepanekuid jõega seotud puhke- ja külastuskeskkonna välja arendamiseks.

Puhke- ja külastuskeskkonna arendamiseks on teemaplaneeringuga kavandatud **puhkevõrgustik**, mis koosneb puhketeedest (veematkateed, matkarajad- ja marsruudid), sõlmpunktidest ning puhke- ja peatuskohtadest. **Puhkevõrgustiku sõlmpunktid** on piirkonnad, kus koonduvad erinevad tegevused ja kasutusvõimalused, ristuvad erinevad matkamarsruudid, paiknevad vaatamisväärsused, puhkealad või teenused, mis tugevdavad võrgustiku toimimist.

³² Pärnumaa arengustrateegia 2035+ visiooniks on Pärnu jõe kasutusele võtmine atraktiivse puhke- ja turismiobjektina (sh vee- ja kalaturismi arendamine, paadisadamate ja veeskamiskohtade kavandamine).

³³ Pärnu turismistrateegia aastaks 2025 seab sihtkoha atraktiivsuse suurendamisel eesmärgiks Pärnu jõe potentsiaali parema ära kasutamise uute teenuste arendamisel (nt jõe kallastele kohvikute ja mänguväljakute arendamine).



Skeem 14. Puhkevõrgustiku paiknemine planeeringualal

Suunised Pärnu jõe puhke- ja külastuskeskkonna arendamiseks

- Kavandada puhketeed ning sõlmpunktid sidusa võrgustikuna ja siduda ühtsesse võrgustikku olemasolev puhketaristu.
- Toetada puhkevõrgustikku täiendavate puhketeenuste, puhke- ja peatuskohtade ning hivi- ja vaatamisväärsustega. Arvestada külastushooaja pikendamise vajadusega.
- Puhkevõrgustik siduda ühistranspordi sõlmpunktidega (Pärnu ühistranspordi keskterminal, kohalikud bussipeatused, Rail Baltic reisijate raudteejaam ja Urge, Kaisma, Tootsi peatused, Pärnu reisiparvlaevasadam, väikesadamad jms). Soodustada erinevate transpordiviiside sujuvat kombineerimist (transpordi alase info kättesaadavus, selge viidasüsteem, kergliikluse ühendused, parkimise ja rendi võimalused jms).
- Koostada terviklikud arendusprojektid, sh puhketaristu kujundusprojektid, viidasüsteem ja maastiku hoolduskavad.
- Tagada ilusate vaadete säilimine ja avatuna hoidmine. Olemasolevatele vaatamisväärsustele avada vaateid ja tuua vaatamisväärsused maastikus esile.

3.2.2.1 Veematkateed

Planeeringualale jäävad Pärnu, Sauga ja Reiu jõgede lõigud, mis on kõik kasutatavad veematkateedena. Matkasid korraldatakse erineva pikkusega, alates mõnest tunnist kuni mitme päevani ning kombineeritult teiste puhkevõimalustega (Tori keskuse, Kurgja talumuuseumi külastus jms).

Pärnu jõe veematkatee. Pärnu jõgi on 144 km pikk, planeeringualale jääb jõgi alates Kurgjast ca 75 km pikkuses lõigus. Mitmekülgse kaldamaastiku, paisuvarede ja kergete karestikega jõgi on vaheldusrikas ja heaks alternatiiviks aeglase kulgemisega Soomaa jõgedele³⁴. Kiirem vool on kevadise ja sügise suure veel ajal ning väikestel karestikel, vanadel veskitammidel või neist alles jäänud kivisematel kohtadel. Oma suuruse ja veehulga poolest on Pärnu jõgi kanuuga läbitav ka suviti ja sügiseti, kui veetase muutub madalamaks ja suur osa teisi väiksemaid jõgesid on veetaimestikku täis kasvanud. Vaid mõni erandlik jõelõik muutub madalama veetasemega kivisemaks ja veetaimedest küllastunuks. Jõgi saab alguse Järvamaal Roosna-Allikul, kuid veematka on sobivaim alustada peale Paide linna, kus jõgi on laiem. Eriti laiaks muutub jõgi Jõesuu külas, kus Pärnu jõkke suubub ka Navesti jõgi.

Pärnu jõe veematkamarsruudil³⁵ asuvad paatide vette laskmise kohad olemasolevate sildade juures, samas ei ole tegemist tähistatud ja avalikult kasutatavate veeskamiskohtadega ning juurdepääs toimub valdavalt läbi eramaade. Jõe ääres asub mitmeid veeturismi ja puhkemajutust pakkuvaid ettevõtteid, kelle territooriumilt on samuti võimalus matka alustada, lõpetada või puhkepause teha. Avalike ja selgelt tähistatud aluste vette laskmise kohtade puudumine on takistuseks veematkatee toimimisel ja veematkade korraldamisel.

Mööda jõge liikudes võib näha mitmekesisest kaldamaastikku - nii kõrgemat kui ka madalamat kallast, metsatukkasid, põllu- ja heinamaid ning asulaid. Veetee äärde jääb mitmeid vaatamisväärsusi: C.R.Jakobsoni Talumuuseum, TTÜ Särghaua õppekeskus, Suurejõe vesiveski ja veskitamm, Jõesuu rippisild, Tori põrgu, Eesti sõjameeste mälestuskirik Toris, Pulli kiviaja asulakoht, Sindi vabrik ja karestikukeskus, Paikuse Kiviaja õpperada jt. Samas puudub vee poolt selge ülevaade vaatamisväärsustest ning võimalus teha veematkal puhkepause koos vaatamisväärsuse külastusega.

Pärnu jõel toimub kevadeti suure veel ajal Türi-Tori kiirlaskumine, mis on Eesti pikim aerutamismaraton. 104 km pikkune marsruut algab Paides Pärnu ja Esna jõgede ühinemiskohas ja lõppeb Sindis. Planeeringualale jääb maratoni rahvamatka distants, mis saab alguse Kurgjast ning mille pikkus on 47 km. Pärnu jõe näol on tegemist sportliku klassifikatsiooni järgi kõige kergema tasemega, ehk sobilik kõigile, kes on omandanud kanuu- või süsta juhtimise tehnikad.

³⁴ [Loodusmatkad.ee veebileht](http://loodusmatkad.ee/veebileht)

³⁵ [Seikleveel.ee veebileht](http://seikleveel.ee/veebileht)

Pärnu jõe veematkateele jäävad mitmed kärestikud: Suurejõe maantee sillast 50 m allavoolu asub kunagisest Suurejõe veskitammist kujunenud kärestik; Vihtra ripsillast 200 m allavoolu asub Vihtra kunagise veskitammi asemele tekkinud kärestik; Jõesuu ripsilla juures asub kõrgete kallaste vahel kärestikuline jõelõik ligi 1 km ulatuses, langusega 1,9 m; ca 1 km Tori maantee sillast allavoolu asub kiirevooluline jõelõik, kus madala vee korral ulatuvad suured kivid välja ja on suur laine, Virula veskitammi kärestik.³⁶ Pärast Sindi paisu likvideerimist on jõelõigul vaid üks pais Kurgjal, kus on ohutuse tagamiseks vajalik alus veest välja tõsta ja maismaad pidi ümber paisu viia.

Reiu jõe veematkatee. 72,2 km pikkune Reiu jõgi saab alguse Lätist Soka järvest ja suubub Pärnu jõkke 9,1 km kaugusel suudmest. Reiu jõgi on vaheldusrikka kaldamaastikuga, parajalt käänuline ning huvitav veematka distants kevadel ja suve algul.³⁷

Planeeringualasse jääb Reiu jõe suudmeala 1,2 km ulatuses, alates vanast raudteesillast ja Reiu vabaõhulavast, mistõttu on käsitletav piirkond Reiu jõe veematkade lõpp peatuseks, peatuspaigaks või väljumiskohaks Pärnu jõele. Alates raudteesillast on jõgi laevatatav ja siin avaneb võimalus suuremate alustega veel liiklemiseks ja veekogu mitmekülgsemaks kasutamiseks.

Sauga jõe veematkatee. Sauga jõgi on 78,4 km pikkune ja suubub Pärnu jõkke selle vasakkaldal, 1,3 km kaugusel suudmest. Alamjooks on enne suubumist lai ja väga aeglase vooluga. Jõel on vähe allikaid, mistõttu jääb see suvel veevaeseks. Veematkateena on jõgi kajastatud 23,3 km ulatuses, alates Päivere küla Sepa sillast³⁸. Planeeringualasse jääb Sauga jõgi 2,5 km ulatuses alates Kaluriküllast (ka Fishing Village), mis pakub erinevaid veega seotud puhkamise võimalusi. Jõe vasakul kaldal Siimu silla ja Vana-Pärnu jalakäijate silla vahelisel alal paikneb maaliline Vana-Sauga kalasadama ala.

Suunised veematkateede arendamiseks

- Arendada jõgede kallastel välja avalikult kasutatavad puhke- ja peatuskohad koos matkapaatide (süst, kanuu, parv jms) vette laskmise ja sildumise võimalustega.
- Kuvada veeteel liiklejatele teavet asukoha, ohutuse, peatuskohtade ja vaatamisväärsuste kohta (anda infot ohtlike jõelõikude kohta, markeerida sildade nimed jms).
- Veeteelt säilitada ja vajadusel avada vaateid vaatamisväärsustele ning väärtuslikele maastikele. Kavandada sildumisalad huviobjektidele juurdepääsuks.

³⁶ [Türi-Tori maratoni veebileht](#)

³⁷ [Loodusmatkad.ee veebileht](#)

³⁸ [Seikleveel.ee veebileht](#)

- Maalises piirkonnas on kaldaalad valdavalt eraomandis, seetõttu on veematkatee terviklikul toimimisel oluline roll jõe äärsetel puhkeettevõtetel. Soodustada jõe äärset puhkeettevõtetelust ja veeteenuste pakkumist.

Tingimused veematkateede arendamiseks

- Tagada veematkateele avalikud juurdepääsud ning kavandada kohad aluste vette laskmiseks ja veest välja võtmiseks.
- Kavandada veematkateed teenindav puhketaristu (puhkealad, sildumisalad puhkealadele ja vaatamisväärsustele juurdepääsuks jms). Arvestada puhkeala teenindamiseks vajalike ehitiste kavandamisel jõe ehituskeeluvööndis kehtivate tingimustega ning vajadusel teha ettepanek ehituskeeluvööndi vähendamiseks.

3.2.2.2 Matkarajad ja -marsruudid

Olemasolevad jõe lähedal paiknevad matkarajad asuvad linnalise asustusega alal ja Kurgja piirkonnas. Linnalises piirkonnas on jõeäärne puhketeede võrgustik osaliselt välja arendatud. Pärnu jõe vasakkaldal on kergliiklejate ühendus tagatud Pärnu kesklinna muulist kuni Sindi keskuseni, paremkaldal kesklinna sillast kuni Tammiste külani. Pärnu linnas paikneb jalg- ja jalgrattatee suures osas vahetult jõe kaldal või jõe vaateulatuses.

Jõe kaldal, Pärnu linna ja Tammiste küla vahelisel alal, on **RMK Tammiste metsarada** – 2,8 km pikkune puhkekohtadega varustatud matkarada. Pärnu linna ja Paikuse alevi vahelisel alal, Pärnu ja Reiu jõe kallastel paiknevad **Reiu-Raeküla terviserajad** – 3, 5 ja 10 km pikkused tähistatud terviserajad ning neid ühendavad metsarajad. Sindi jõe äärses rohevööndis asub **Sindi terviserada**, kus talviti on 2,5 km pikkune ja 1,9 km ulatuses valgustatud suusarada.

Olemasolev taristu ja jõeäärsed puhkeotstarbelised maa-alad annavad võimaluse puhkealade ja teede paremaks sidumiseks ning veeäärsete puhkevõimaluste edasiseks arenguks, mis pakuvad linnalises piirkonnas erineva pikkusega radade läbimise võimalust.

Maalises piirkonnas on jõe kaldad valdavalt eraomandis ja põllumajanduslikus kasutuses, vee äärde pääseb keskustes (Tori, Jõesuu) ja puhketeenuseid pakkuvate asutuste ja ettevõtete maa-aladelt, vahetult jõe kaldal matkamise võimalused puuduvad.

Erinevate matkateede ristumise sõlmpunkt on Kurgja talumuuseum. Muuseumi alalt kulgeb läbi 375 km pikk **Oandu – Aegviidu – Ikla matkatee**, mis algab Põhja-Eestist Lahemaa rahvuspargist, viib läbi Kõrvemaa metsade ja ühe Euroopa võimsaima soomaastiku – Soomaa rahvuspargi ning Pärnumaa metsade kuni jõuab mereäärsetesse rannaküladesse ja Liivi lahe rannale Iklas.

Matkatee üheks osaks on Kurgjalt alguse saav **Sakala tee matkarada** (12,2 km), mis on märgistatud ja varustatud puhkekohtade, lõkkekohtade ja telkimisvõimalusega. Rada kulgeb metsateedel, mida mööda C.R.Jakobson käis Kurgjalt Viljandisse ajalehte Sakala toimetamas. Sakala rajal Saeveski ja Kabelimäe lõkkekohtade vahel paikneb tähistatud 8 km pikkune ringikujuline Saarjõe matkarada. Vaheldusrikas matkarada kulgeb jõe kallastel, ürgorus, mis on kohati 5 m sügav ja 40-50 m lai.

Planeeringualal paiknevad mitmed **jalgrattamatka marsruudid**. Üle-eestilised rattamatkateed nr 2 Tallinn-Pärnu ja nr 5 Värsk-Pärnu pakuvad võimalust matkata pikal lõigul mööda Pärnu jõe äärseid teid ja tänavaid. Rattamatkatee **nr 2 Tallinn – Pärnu** kulgeb planeeringualal jõe vasakkaldal Pärnust Jõesuuni ja jõe paremkaldal Jõesuust läbi Vihtra Vändrani. Rattamatkatee **nr 5 Värsk – Pärnu** kulgeb jõe vasakkaldal Pärnust Jõesuuni ning edasi mööda Navesti kallast ja Soomaa rahvuspargi teid.

Tervikuna asub planeeringualal **Vändra – Jõesuu ratta matkatee nr 372** mis on 82,4 km pikk ja kulgeb distantsil Vändra – Kurgja – Suurejõe – Kaansoo – Jõesuu – Vihtra – Suurejõe – Vändra. Poole distantsi ulatuses on tegemist kruusateedega, mis suvisel perioodil võivad olla tolmused.

Paikusel kulgeb Pärnu jõe ja Reiu jõe kallastelt läbi **rattatee nr 364 Paikuse ring**, 27 km pikkune teeolude poolest vaheldusrikas matkatee. Tori alevist on võimalik mööda **rattamarsruuti nr 373** liikuda Kaisma järve puhkealale, kus peale 35 km rattamatka on võimalik külastada 6 km pikkust laudteed ja kasutada erinevaid järveäärseid puhkevõimalusi (paadisõit, ujumine, kalastus, majutus).

Pärnu linnas Siimu silla ja Kesklinna silla vahelisel lühikesel lõigul kulgeb planeeringualalt läbi rattamatkatee **nr 1 Ikla – Narva**, mis kuulub ühtlasi ka rahvusvahelisse rattateede süsteemi EuroVelo (nr 10 Balti marsruut ja nr 13 Raudse eesriide matkatee).

Rail Baltic reisijate raudteejaama välja arendamine Pärnus ja kohalike peatuste arendamine Urgel, Tootsis, Kaismal soodustab piirkonna puhkevõrgustiku kasutust.

Teemaplaneeringuga kavandatakse maalises piirkonnas **Pärnu jõe äärne jalgrattamarsruut** jõe mõlemal kaldal Sindi raudteesillast Kurgjani. Matkamarsruut seob olemasolevad marsruudid üheks tervikuks ning on jätkuks Pärnu jõe puhketele.

Suunised matkaradade ja -marsruutide arendamiseks

- Veeäärsete puhkevõimaluste suurendamiseks ja veematka vaheldusrikkuse tagamiseks kavandada maalises piirkonnas jõe kaldale puhketeid, matkaradu ja -marsruute.
- Matkaradade ja -marsruutide atraktiivsuse tõstmiseks avada vaateid jõe (kujundada ja hooldada vaatesiht, eemaldada võsa jms). Jõe vaadeldavuse parendamiseks kaaluda vaatetornide ja vaateplatvormide kavandamist ning näha ette jõeäärseid peatuskohti.

- Siduda jalgrattamatka marsruudid kergliiklusteede võrgustikuga, et tõsta liiklejate turvalisust, pakkuda alternatiivseid teekondi ja luua võimalusi kohaliku keskkonnaga tutvumiseks.
- Ühendada jalgrattamatka marsruutidega Rail Baltic reisijate raudteejaam Pärnus ja peatused Urgel, Kaismal, Tootsis, Pärnu ühistranspordi keskterminal ja jõeäärsed bussipeatused.
- Jalgrattamatka marsruudid ühendada terviklikeks teekondadeks, mida on võimalik kasutada ringmarsruutidena.
- Sõiduteedel paiknevatel jalgrattamatka marsruutidel tagada liiklejate ohutus. Kruusateed, millel jalgrattamatka marsruudid kulgevad, viia eeljärjekorras mustkatte alla.

Tingimused matkaradade ja -marsruutide kavandamiseks

- Pärnu jõe äärsel jalgrattamatka marsruudil kaaluda ohutuse tagamiseks eraldi kergliiklustee kavandamise vajadust või marsruudi suunamist väiksema liiklusega teedele.
- Kavandada matkateid teenindav puhketaristu (puhke- ja peatuskohtad, vaateplatvorm, vaatetorn jms). Arvestada puhketaristu kavandamisel jõe ehituskeeluvööndis kehtivate tingimustega ning vajadusel teha ettepanek ehituskeeluvööndi vähendamiseks.

Pärnu jõe äärne jalgrattamarsruut on kantud planeeringujoonisele.

3.2.2.3 Puhkevõrgustiku sõlmpunktid, puhke- ja peatuskohad

Teemaplaneeringuga on määratud puhkevõrgustiku sõlmpunktid ja olulisemad puhke- ja peatuskohad. **Sõlmpunktid** on piirkonnad, kus koonduvad erinevad tegevused ja kasutusvõimalused, ristuvad erinevad matkamarsruudid, paiknevad vaatamisväärsused, puhkealad või teenused. Sõlmpunktides on võimalik erinevaid tegevusi ühendada ning seeläbi tugevdada puhkevõrgustiku toimimist.

Puhke- ja peatuskoht on Pärnu, Sauga, Reiu jõe kaldale kavandatav avalikkusele suunatud ehitiste kompleks, mis teenindab matkaraja külastajaid, puhkajaid, suplejaid, kalamehi ja veeliiklejaid (sõudepaadid, süstad, kanuud, jm väikealused). Puhke- ja peatuskohta on lähtuvalt konkreetse asukoha võimalustest ja sobivustest varustatud näiteks järgmiste rajatistega: ettevalmistatud lõkkease, lauad-pingid, erinevad varjualused, käimla, telkimisplats, infostend, veeliiklejate teenindamiseks slipp ja paadisild, supelranna rajatised. Puhke- ja peatuskohtade kaudu on võimalik täiendada veematka taristut ja jõeäärseid puhkevõimalusi.

Puhkevõrgustiku sõlmpunktideks on Kurgja - Särghaua, Suurejõe külakeskus, Vihtra külakeskus, Jõesuu külakeskus, Tori alevi keskus, Sindi linna keskus, Reiu jõe suudmeala ja Pärnu linn. Linnalises piirkonnas on **olulisemateks jõega seotud puhke- ja peatuskohtadeks** määratud Veteranide park, Niidu parkmets, Tammiste mõisa alune aas ja Vana-Sauga mõisapark, maalises asustuses Taali metskond ja Taali mõis ning Pulli kiviaja asulakoht.

Nimi	Huviväärsuste loetelu
Kurgja - Särghaua sõlmpunkt	C.R.Jakobsoni talumuuseum, Kurgja veskipais (IVK), Kurgja talu (M) Särghaua talu (PK) ja TTÜ Särghaua õppekeskus, Oandu – Aegviidu - Ikla matkatee, Sakala matkarada.
Suurejõe sõlmpunkt	Suurejõe vesiveski (M, IVK); Suurejõe sild (IV), Suurejõe meierei hoone (PK), Mustaru mõisa park (ka Uue-Vändra mõis) (PK).
Vihtra sõlmpunkt	Vihtra ripsild (PK), Vihtra külakeskus ja raamatukogu, Vesiveski saared, ajaloolised veskid ja talukoht (Reimanni jahu- ja püüiveski, möldri maja, saeveski, Ülejõe talu tall)(PK), Vihtra mõisa hooned (meierei, magasiait, karjalaut, peahoone) (PK).
Jõesuu sõlmpunkt	Jõesuu ripsild (PK, IVK), Navesti jõe suue, Jõesuu meierei (PK), Hiiesaaresitik, hiiehaud ja hiieaas, Pärnatõkke „Poola sild“.
Tori sõlmpunkt	Tori põrgu liivakivi paljand, Kurjamaa mägi ja Tõngi oja e Vanakuradi silmavesi, Tori hobusekasvandus, Tori muuseum, Tori sild (IVK), EELK Tori Püha Jüri mälestuskirik, Tori mõisa hooned (M), Tori muuseum, Soomaa värav, Tori-Jõesuu tee (IVK), Songa „Poola sild“, Haabjakeskus.
Taali metskonna puhke- ja peatuskoht	Tori pastoraadi peahoone ja park (M), Taali metskonna jõe aas (IVK), Randivälja õigeusu kirik (PK), Oore-Virula vesiveski pais (PK), Oore ja Randivälja liivakivi paljandid.
Taali mõisa puhke- ja peatuskoht	Taali mõis (M), Taali mõisa park (M), Taali mõisa kalmistu, Taali mõisa pargi kaldaala (IVK), supluskoht, Lõusa aas, Taali krossirada.
Pulli puhke- ja peatuskoht	Kiviaja asulakoht, supluskoht, puhkekoht.
Sindi sõlmpunkt	Sindi kärestikukeskus, Sindi muuseum, Sindi jõe äärsed pargid ja kalmistud (dendropark, Ojakalda park EV 100 tammed), Sindi õigeusu kirik ja kiriku park (M, IVK), Sindi tööstuslinna pärand - Sindi kalevivabriku hooned ja tööliselamud (M), Sindi väliujula, endine Taali kool ja park (PK).
Reiu jõe suudmeala sõlmpunkt	Kiviaja asulakoht (M), Reiu-Raeküla metsad ja spordirajad, Tammiste metsad ja RMK matkarada, Lustipark (veeatraktsioonid), Reiu jõe suudmeala ja Sindi-Lodja sild (IVK), Reiu vana raudteesilla (IVK), Paikuse laululava, supluskohad, Paikuse Kiviaja küla teemapark ja kallasrada.

Pärnu linna sõlmpunkt Pärnu vanalinn, bastionaalvööndi pargid, Pärnu kuurort ja supelrand, miljöövärtuslikud alad, Jaansoni rada, Pärnu muul, rannaniidu looduskaitseala ja matkarada, muuseumid, Pärnu kontserimaja ja Endla teater, Pärnu jahtklubi sadam, Rail Baltic jaam, reisiparvlaevasadam jm.

Tammiste mõisa puhke- ja peatuskoht Tammiste mõis, Tammiste mets

Veteranide pargi puhke- ja peatuskoht Veteranide park, Jaansoni rada, Rail Baltic jaam, perspektiivne sadamakoht, supluskoht, lõkkekohad.

Niidu pargi puhke- ja peatuskoht Niidu metsapark, Jaansoni rada, piknikuala, lõkkekohad, supluskoht, parkla, koerte väljak.

Sauga mõisa puhke- ja peatuskoht Kaluriküla (ka Fishing village), Sauga mõisa park ja allee, Sauga mõisa varemed, Pärlimõisa tammepark (EV 100 tammed).

Tabel 2. Puhkevõrgustiku sõlmpunktide ning puhke- ja peatuskohtade huviväärsuste ülevaade (M-mälestis, PK-pärandkultuuriobjekt, IVK – ilusa vaatega koht)

Suunised puhkevõrgustiku sõlmpunktide, puhke- ja peatuskohtade arendamiseks

- Puhke- ja peatuskohad varustada vajaliku inventari ja rajatistega (piknikukoht, varjualune, lõkkekoht, infostend, käimla, jalgrattahoiukohad jms).
- Kuvada teavet piirkonna vaatamisväärsuste ja tegevusvõimaluste kohta (viidad, stendid, IT-rakendused jms).
- Rail Baltic jaam siduda Veteranide pargi puhke- ja peatuskohaga ning Reiu jõe suudmeala sõlmpunktiga.
- Reiu jõe suudmeala sõlmpunktis arendada Pärnu ning Reiu jõe mõlemal kaldal välja puhke- ja peatuskohad, kus on võimalik ühendada veematk loodusradade külastusega, pakkuda erinevaid puhketeenuseid (veeatraktsioonid, telkimise ja kämpingu ala, disc golf, kontserti külustus jms).
- Kurgja – Särghaua sõlmpunktis arendada puhketeenuseid, sh telkimise ja majutuse võimalusi piirkonnas. Kaaluda kergliiklejatele mõeldud silla (rippsilla) kavandamise võimalusega, et parendada Kurgja Talumuuseumi ja Särghaua õppekeskuse vahelist ühendust, puhkevõrgustiku sõlmpunkti sidusust ja piirkonna külustuspotentsiaali.
- Jõesuu ja Tori sõlmpunktides arendada turismi ja kultuurisündmusi toetavaid teenuseid.

Tingimused puhkevõrgustiku sõlmpunktide, puhke- ja peatuskohtade arendamiseks

- Sõlmpunktides luua eeldused puhke- ja peatuskohtade ning puhketeenuste arendamiseks (sobiv maakasutus, vee ärsete puhkealade reserveerimine jms).
- Sõlmpunktides ning puhke- ja peatuskohtades kavandada võimalused matkapaatide vette laskmiseks, veest välja võtmiseks ning sildumiseks.
- Puhke- ja peatuskohtadele tagada avalikud juurdepääsud.
- Arvestada puhkeala teenindamiseks vajalike ehitiste kavandamisel jõe ehituskeeluvööndis kehtivate tingimustega ning vajadusel teha ettepanek ehituskeeluvööndi vähendamiseks.

Planeeringujoonisele on kantud puhkevõrgustiku sõlmpunktid ning puhke- ja peatuskohtade asukohad.

3.2.2.4 Avalikud supluskohad

Suplemine ja ujumine on üheks jõega seotud puhkuse vormiks. Pärnu jõe ääres paikneb mitmeid erineva kasutusintensiivsusega ning erinevalt varustatud supluskohti, millest ametlik on vaid Sindi ujula. Viimastel aastatel on hoogustunud ka talisupluse harrastamine.

Teemaplaneeringuga seatakse suunised ja määratakse tingimused avalike supluskohtade³⁹ kavandamiseks. Linnalises piirkonnas on määratud avalike supluskohtade põhimõttelised asukohad.

Suunised avalike supluskohtade arendamiseks

- Supluskohad varustada vajalike rajatiste ja inventariga (näiteks info- ja päästestendid, riietuskabiinid, pingid, palliplatsid, mängu- ja spordirajatised, teisaldatavate tualettide alused, varjualused, ujumissillad, vettehüppe platvormid, teenindavad parklad ja juurdepääsuteed veekogule jms).
- Supluskohtade arendamisel lähtuda universaalse disaini põhimõtetest, et arvestada vananeva ühiskonna vajadustega ja tagada võimalikult laiale kasutajagrupile jõeäärse puhkuse võimalused (näiteks kaaluda supluskohtade varustamist kaldtee, käsipuu jm toetava inventariga vaegliikujatele).

³⁹ Nõuded suplusveele ja supelrannale on kehtestatud sotsiaalministri 03.10.2019 määrusega nr 63 „[Nõuded suplusveele ja supelrannale](#)“

- Pärnu jõe puhkeala supluskohtade esteetilise ja tervikliku välisilme tagamiseks on soovitatav välja töötada ühtne kujunduskontseptsioon.
- Uute supluskohtade kavandamisel on vajalik arvestada kaasneva hoolduse vajadusega, Natura jões on soovitud lahendused, mille puhul setete eemaldamise vajadus on väiksem.

Tingimused avalike supluskohtade kavandamiseks

- Täpsustada linnalises piirkonnas avalike supluskohtade asukohad.
- Kaaluda maalises piirkonnas avalike supluskohtade kavandamist puhkevõrgustiku sõlmpunktidesse ning puhke- ja peatuskohtadesse.
- Avalikule supluskohale tagada avalik juurdepääs.
- Kavandada võimalused supluskoha varustamiseks vajalike rajatistega.
- Jõgede laevatataval osal on veeliiklusel eeliskasutus, mistõttu supluskohtade ohutu kasutuse tagamiseks tähistada suplemiseks ettenähtud vee ala ja kaaluda eripiirkonna määramist.

Supluskohtade põhimõttelised asukohad linnalises piirkonnas on kantud planeeringujoonisele.

3.3 Väärtuslikud maastikud

Pärnu maakonna planeeringus on määratud väärtuslikud maastikud, kaunid veeteelõigud ja silmapaistvalt ilusa vaatega kohad.

Väärtuslike maastikena käsitletakse inimese tegevuse ja maakasutuse tulemusena kujunenud kultuurmaastikke, milleks on eelkõige põllumajandusmaastik, kus on säilinud asustus ja teedevõrk koos seal sisalduvate looduslike elementidega. Väärtuslike maastikena on määratud alad, kus on kontsentreerunud kultuurilis-ajalooline väärtus, looduslik väärtus, puhkeväärtus ja turismipotentsiaal, identiteediväärtus ning esteetiline väärtus. Pärnu jõgi kulgeb suures osas väärtusliku maastiku ääres või läbi selle. Planeeringualal jäävad Pärnu jõe äärde järgmised väärtuslikud maastikud:

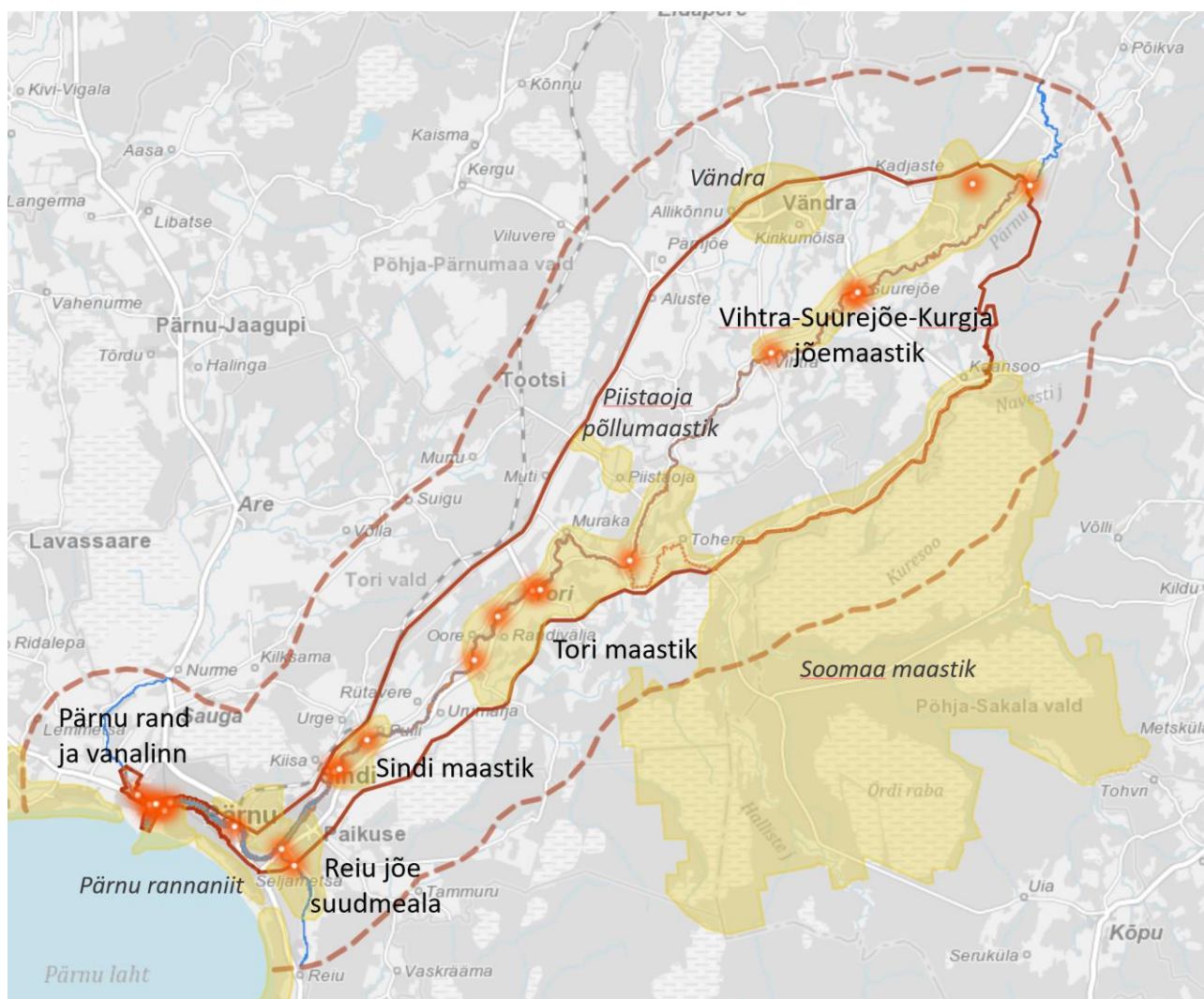
- Pärnu rand ja vanalinn
- Niidu – Tammiste metsamaastik
- Reiu jõe suudmeala
- Sindi linn
- Tori
- Vihtra – Suurejõe – Kurgja jõemaastik

Lisaks paiknevad planeeringualal Piistaoja põllumaastik ning osaliselt Väandra ja Soomaa väärtuslikud maastikud. Pärnu maakonna planeeringuga on tehtud ettepanek määrata **rahvusmaastikeks** Pärnu rand ja vanalinn, Tori ning Vihtra - Suurejõe - Kurgja jõemaastik.

Kaunid veeteelõigud planeeringualal on Pärnu, Navesti ja Reiu jõgi. Kauni veete moodustab jõgi koos kaldaalaga jõe ehituskeeluvööndi ulatuses. Veeteelõigud on sobilikud matkateede ja turismimarsruutide kavandamiseks. Teemaplaneeringuga on kavandatud Pärnu jõe veematkatee, Pärnu jõe puhketeed ning kergliiklusteed ja jalgrattamarsruudid jõe äärde. Teemaplaneeringuga määratakse Sauga jõgi planeeringuala ulatuses kauniks veeteelõiguks.

Silmapaistvalt ilusa vaatega kohti iseloomustab suhteliselt hea ligipääs ning vaadete avarus. Planeeringualale jäävad järgmised Pärnu maakonna planeeringuga määratud ilusa vaatega kohad:

- Sindi vana raudteesild
- Reiu vana raudteesild
- Tori sild
- Reiu jõe suue
- Sindi kirikupark
- Pärnu jõgi Taali metskonna juures
- Tori-Jõesuu tee
- Suurejõe veski
- Kurgja veskipais
- Mäbara linnamägi (*planeeringualas, jõest eemal*)



Skeem 15. Väärtuslike maastike ja ilusa vaatega kohtade paiknemine planeeringualal

Arvestades jõearsete vaadete atraktiivsust ja puhkeväärtust ning avalikku huvi määratakse teemaplaneeringuga täiendavad silmapaistvalt ilusa vaatega kohad:

- Vihtra ja Jõesuu ripp sillad
- Pärnu kesklinna sild, Siimu sild, Papiniidu sild, Vana-Pärnu jalakäijate sild, Sindi-Lodja sild, Vallikraavi sild, Suurejõe sild
- Sindi laululava
- Taali mõisa pargi kaldaala (Saare tee)
- Siimu silla ja laevaremonditehase vaheline ala, sh Haapsalu mnt sihilt vaade Eliisabeti kiriku tornile
- Keslinna silla ja Siimu silla vahelisel kaldaalal vaated Vallikraavi suudmele, Lootsi tornile ja jahtklubile.

Jõeäärsed ilusa vaatega kohad on teemaplaneeringuga arvestatud puhkevõrgustiku sõlmpunktide, puhke- ja peatuskohtade koosseisu ning jõe puhkeväärtusliku ala koosseisu.

Teemaplaneeringuga antakse suunised Pärnu jõe äärde jäävate väärtuslike maastike ja Pärnu, Reiu ja Sauga jõe äärde jäävate ilusa vaatega kohtade ning kaunite veeteelõikude arendamiseks⁴⁰.

Suunised väärtuslike maastike, kaunite veeteelõikude ja ilusa vaatega kohtade arendamiseks

- Väärtuslikud maastikud koos kauni veete ja silmapaistvalt ilusa vaatega kohtadega liita matkateede ja -marsruutide koosseisu.
- Matkamarsruutide kavandamisel arvestada maastikuväärtustega ja tuua need esile.
- Silmapaistvalt ilusa vaatega kohtades tagada vaadete säilimine. Vältida vaateulatusse uusehitiste kavandamist, mis ei ole kooskõlas maastiku väärtustega. Vaatekohtadele näha ette avalik juurdepääs ja võimalusel puhkeala. Tehnilise taristu objektide kavandamisel väärtuslikule maastikule, kauni veete äärde ja ilusa vaatega kohtade vaateulatuses on vajalik tagada kavandatava kooskõla maastiku väärtustega. Suurte mõõtmetega tehnilise taristu objektide kavandamisel, mis võivad olla maastikul domineeriva mõjuga, teostada visuaalse mõju hinnang, et selgitada välja kavandatava sobivus, leida sobiv asukoht ja seada vajadusel leevendavad meetmed.
- Kõrgelt hinnatud maastikuväärtuste ja tuuleparkide domineeriva visuaalse mõju tõttu vältida tuuleparkide kavandamist väärtuslikule maastikule. Põhjendatud vajadusel on tuuleparke võimalik väärtuslikule maastikule kavandada, kuid nende asukohta ja paiknemist tuleb hoolikalt valida läbi visuaalse mõju hindamise.
- Päikeseparkide paigaldamisel tuleb lahendus kavandada väärtuslikku maastikku sobivalt, arvestades maastiku mustrit ja väärtuslike maastiku elemente. Päikesepargid ei tohi häirida vaateid kaunilt veeteelt, ilusa vaatega kohtadest ning avalikelt teedelt väärtuslikele maastikuelementidele (ajaloolised hooned, avatud vaadetega maastikud, veekogud jms). Päikesepargi kavandamisel eelistada vähem silmapaistvaid asukohti maastikus.
- Vältida tööstuslike päikeseparkide rajamist väärtuslikule maastikule. Suurel maa alal paiknevate tööstuslike päikeseparkide kavandamine on võimalik üksnes põhjendatud vajadusel ja nende kavandamisel on vajalik viia läbi visuaalse mõju hinnang, et selgitada välja päikesepargi asukoha sobivus ja seada vajadusel leevendavad meetmed lähtuvalt maastiku väärtustest. Hinnata päikesepargi paiknemist, suurust, vaadete säilimist maastikuväärtustele, vaadete sulgemise ulatust, domineerimist väärtuslikul maastikul jms.

⁴⁰ Planeeringualale jäävate Vändra ja Piistaoja väärtusliku maastiku arendamisel tuleb lähtuda [Pärnu maakonna planeeringust](#). Soomaa väärtusliku maastiku puhul tuleb lähtuda [Soomaa piirkonna teemaplaneeringust](#).

Tingimused väärtuslike maastike, kaunite veeteelõikude ja ilusa vaatega kohtade arendamiseks

- Täpsustada väärtuslike maastike piirid ja kaitse- ning kasutustingimused.
- Määrata vaatesektorid ja näha ette meetmed vaadete avatuna hoidmiseks. Tagada maastikuväärtuste vaadeldavus arvestades eelkõige vaadetega avalikelt teedelt ja veematkateelt. Näha ette võimalused jõe vaadeldavuse suurendamiseks – vaatekohad, -platvormid, -tornid jms.
- Määrata tingimused päikeseparkide kavandamiseks.

3.4 Kultuuriväärtused

Kultuuripärand on meie kultuuri ja identiteedi oluline osa, millest tulevad füüsiliselt nähtavale ajaloo kihistused. Kultuuriväärtustena käsitletakse teemaplaneeringus riikliku kaitse all olevaid mälestisi, kohalikul tasandil kaitstavaid miljööalasid ja erinevate uuringute käigus välja selgitatud kultuuriväärtuslike objekte nagu 20. sajandi arhitektuuriväärtused, maaehituspärand ja pärandkultuuri objektid. Teemaplaneeringus on välja toodud arheoloogiatundlikud alad, millega tuleb tegevuste kavandamisel arvestada. Teemaplaneeringus käsitletakse planeeringualal Pärnu, Reiu ja Sauga jõe lähistelevaid jäävaid kultuuriväärtusi.

Riiklikud mälestised

Mälestis on riigi kaitse alla võetud kultuuriväärtusega kinnis- või vallasasi, selle osa, asjade kogum, maa-ala või ehituslik kompleks. Riiklikud mälestised on kajastatud kultuurimälestiste registris⁴¹ ja nende kaitse on reguleeritud muinsuskaitseadusega.

Pärnu jõe äärde jäävatest mälestistest on märkimisväärsimad **Pulli ja Sindi-Lodja kiviaja asulakohad**. Pulli kiviaja asulakoht on seni teadaolevatel andmetel Eesti vanim inimasula, mis paikneb Pärnu jõe paremal kaldal, Reiu jõe suudmest ülesvoolu Pulli külas. Hooajaliselt kasutatud Pulli laagripaigas elati ilmselt 9000 - 8550 a eKr. Vanuselt järgmised on Sindi-Lodja asulakohad, mis jäävad Reiu jõe suudmealale ja olid kasutusel 7100 - 6600 a eKr ning tõenäoliselt aastaringselt.

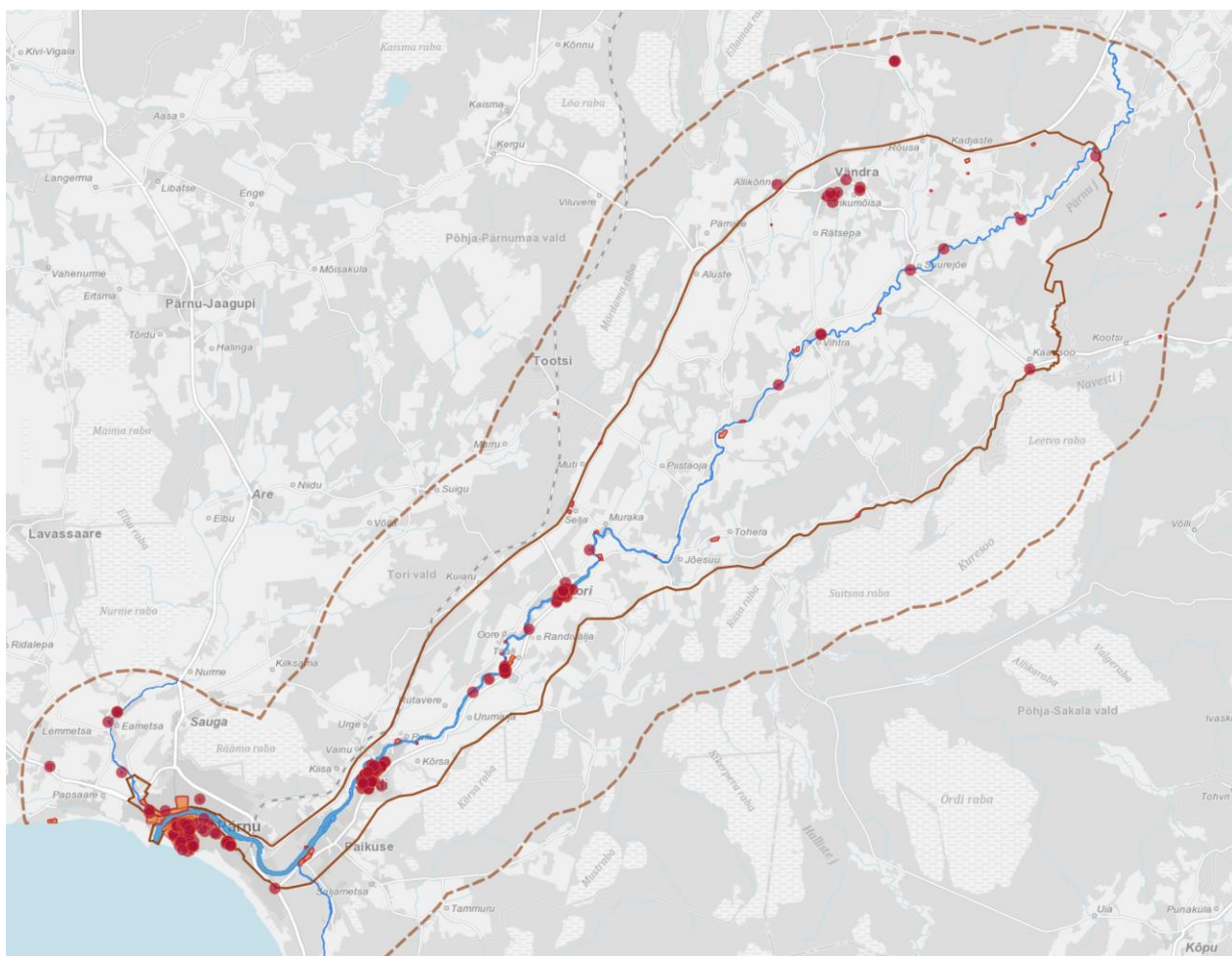
Pärnu linnas ulatuvad planeeringualale üksikud mälestised. Pärnu jõe suudmesse jäävad **Pärnu muinsuskaitseala** ning **arheoloogiamälestised** (kunagised asulakohad). Vana-Pärnu ja Ülejõe linnaosades paiknevad asulakohad ulatuvad Pärnu ja Sauga jõe kaldani, ning jäävad osaliselt planeeringualasse. Pärnu muinsuskaitseala kaitsekorra⁴² kohaselt ulatub muinsuskaitseala kaitsevöönd planeeringualale Rannapargi ja Vallikraavi suudme vahelisel lõigul. Oluliseks kaitstavaks väärtuseks on Pärnu jõe paremkaldalt ja Sauga jõe suudmealalt avanevad vaated Pärnu vanalinnale.

Sindi linnas kui kunagises töölisasulas on suur hulk riiklike mälestisi, sh vahetult jõe kaldaalale jääv **Sindi õigeusu kirik koos pargiga** ning **Sindi kalevivabriku hooned**. Kalevivabriku kompleks koosneb nii tööstushoonetest kui tööliselamutest ning omab Sindi linna kujunemisloos märgilist tähtsust.

Sindist ülesvoolu asuvad **Taali mõisakompleks koos pargiga**, **Tori pastoraadi peahoone**, **Tori alevis Tori kirik ja kalmistu ning Tori mõisa hooned**, **Suurejõe vesiveski** ning **Kurgja talu**. Lisaks eelpool toodule asub jõgede ääres mitmeid kalmistuid, kalmeid ja ohverduskohti. Arvestades veekogude olulist rolli asustuse ajaloos asuvad paljud piirkonna riiklikest mälestistest just Pärnu jõe ääres.

⁴¹ [Kultuurimälestiste register](#)

⁴² [Pärnu muinsuskaitseala kaitsekord](#)



Skeem 16. Riiklike mälestiste paiknemine planeeringualal

Miljöväärtuslikud alad

Miljöväärtusega hoonestusala on kohaliku tasandi planeeringuga määratletud ala, mille terviklik miljöö kuulub säilitamisele oma ajalooliselt väljakujunenud tänavavõrgu, haljastuse, hoonestusviisi, ühtse ja omanäolise arhitektuuri või muu avaliku huvi tõttu. Pärnu jõega on otseselt seotud viis miljööala:

- **Jõe miljööala** asub Pärnu Eeslinna asumis Pärnu jõe vasakkaldal. Tegemist on kunagisest kalurikülast välja kasvanud Pärnu vanima eeslinna osaga, mille miljöö kujunemisel on oluline roll Pärnu jõel, jõe suunduvatel tänavatel ja ajalooliselt väärtusliku hoonestuse mitmekesisusel.
- **Sindi miljööala**, kuhu kuulub Wöhrmanni puistee koos vabriku tööliselamutega, Sindi õigeusu kirik ja Kiriku park, raekoda ja hooneid ümbritsev haljastus.
- **Taali mõisakompleksi ja mõisapargi miljöväärtuslik ala** asub Tori vallas, Taali külas Pärnu jõe vasakkaldal.
- **Tori asula miljöväärtuslik** ala asub Tori aleviku keskuses valdavalt jõe vasakkaldal Tori mõisa hoonestuse alal, kuid haarates kaasa ka Tori silla ja Tori vallamaja hoone.

- **Oore küla talumaade miljöövärtuslik ala** haarab ulatuslikku külamaastiku ala Pärnu jõe paremkaldal.

Sauga jõe lähistele, planeeringuala piirile jääb **Haapsalu mnt miljööala**. Ala asub Sauga jõe paremkaldal, Vana-Pärnu asumis ja pakub linna sisse- ja väljasõidul unikaalset vaatepilti teeserva palistavast ajalooliselt väärtuslikust ning terviklikult säilinud 19. sajandi lõpu ja 20. sajandi alguse puitarhitektuurist.

20. sajandi arhitektuuripärandi objektid

20. sajandi arhitektuuripärandina⁴³ on käsitletud 1870 – 1991 vahemikus püstitatud ehitisi, mis ei ole riikliku kaitse all. Planeeringualale, jõe lähistele jäävad järgmised 20. sajandi arhitektuuripärandi objektid – Siimu sild⁴⁴, Beti linaait, Tsentraalelektrijaam, „Silla“ kauplus, Sindi hüdroelektrijaam, korterelamu Tori alevis. Jõega otseselt seotud objektidest väärrib välja toomist Siimu sild Sauga jõe suudmes ning Sindi hüdroelektrijaam.

Maaehituspärand

Maaehituspärandi⁴⁵ hulgas on esitatud piirkonnale iseloomulik taluhoonestus ja valla- ning koolimajad, mis ei ole riikliku kaitse all. Planeeringualale, jõe lähistele jäävad järgmised maaehituspärandi objektid:

- Taali ja Uue-Vändra vallamajad.
- Taali ministeeriumikool, Viira algkool, Aleksandri (Pumbioja) ja Juurikaru ning Saalemaa vallakoolid.
- Tölba (Oore külas), Tasase (Muraka küla), Eldorado (Piistaoja külas), Tahkuse-Madise (Piistaoja külas) rehemajad.

Pärandkultuuri objektid

Pärandkultuuri⁴⁶ objektidena käsitletakse eelmiste põlvkondade elamisviisist jäänud nähtavaid jälgi maastikul. See on eriline osa meie rahvakultuurist, rahvuslikust identiteedist – nii ainelise kui vaimse kultuuri pärandist. Pärandkultuuri tüübid on kultuurmaastiku kujunemisega seonduv, maa ja rahva ajalugu valgustav, kogukonna ajaloo seonduv, talupidamisega seonduv, töötleva tootmisega seotud ja metsanduslik pärandkultuur. Jõega

⁴³ [Muinsuskaitseameti riiklikus registris 20 sajandi arhitektuuripärandi andmekogu](#). Teemaplaneeringus on 20. sajandi arhitektuuripärandi objektid on toodud 12.2022 seisuga.

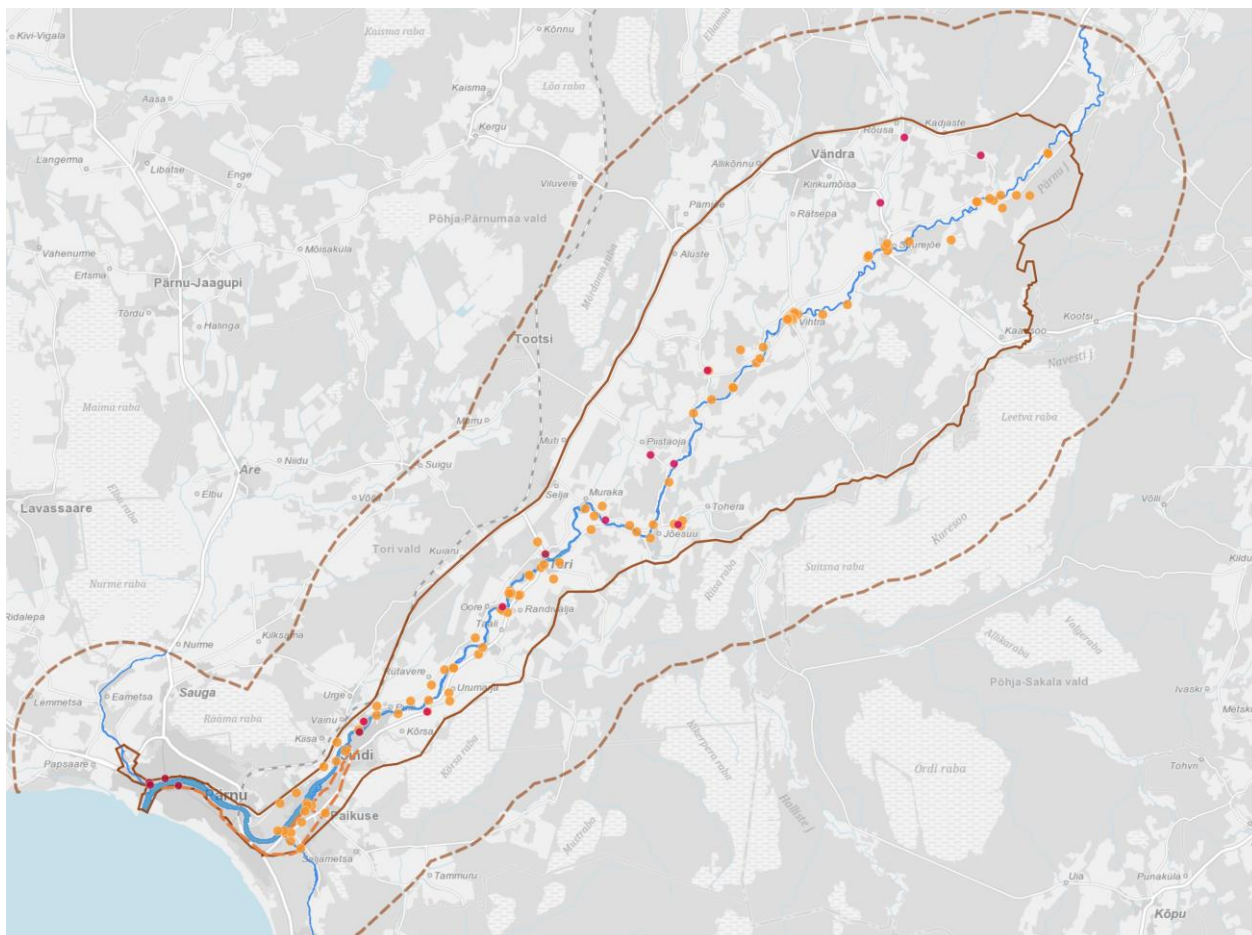
⁴⁴ 20 saj arhitektuuripärandi andmekogus nimetatud Sauga sillana.

⁴⁵ Muinsuskaitseameti riiklikus registri maaehituspärandi andmekogu

⁴⁶ Pärandkultuuriobjektide kaardistamine toimus Riigimetsa Majandamise Keskuse (RMK) algatusel aastatel 2005–2011. Töö tulemusel on lisaks Maa-ameti andmebaasile välja antud infomaterjal “Pärnumaa pärandkultuurist”

seotud olulisemateks objektideks on vesiveskid, ripp sillad, poola sillad, parvetuskohad, koolmekohad, kalatõkked jms.

Kultuuriväärtuslike objektide täpsem nimekiri on toodud planeeringu Lisas 3.



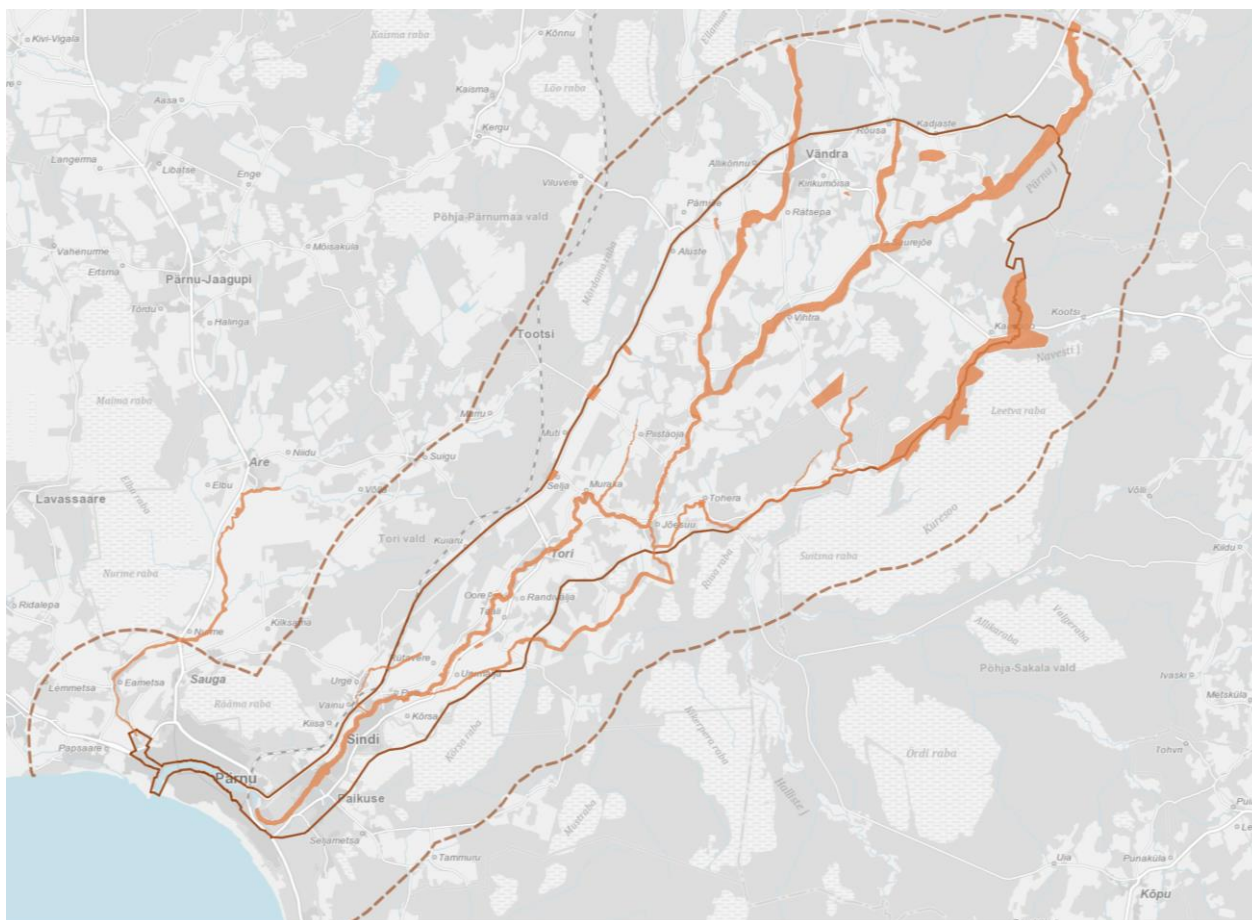
Skeem 17. Pärändkultuuri objektide, 20. sajandi arhitektuuripärandi objektide ja maaehituspärandi paiknemine Pärnu jõe ääres

Arheoloogiatundlikud alad

Info arheoloogiliste leiukohtade ja uute muististe kohta on ajas pidevalt täienev ja uuenev. Kiviaja küttide-kalurite-korilaste asustus koondus peamiselt veekogude (järved, jõed, mererand) kallastele, mistõttu on kogu Pärnu jõe kaldaala Tori ja Põhja-Pärnumaa valdade piires arheoloogiatundlik ala⁴⁷, kus on suur tõenäosus uute arheoloogiliste leidude ilmsikstulekuks. Arheoloogiatundlikel aladel tuleb ehitustööde ja ka maaharimise käigus olla tavalisest tähelepanelikum, et võimalikke leide mitte kahjustada. Et tagada pärandi, mis pole

⁴⁷ Arheoloogiatundlikud alad on teemaplaneeringus käsitletud 2021.a. seisuga Muinsuskaitseameti poolt esitatud materjali alusel. Arvestada tuleb, et arheoloogiatundlike alade informatsioon on ajas täienev ja võib muutuda.

veel riikliku kaitse all, kaitse, tuleb neil aladel ehitustegevuse kavandamisel teha koostööd Muinsuskaitseametiga.



Skeem 18. Arheoloogiatundlike alade paiknemine planeeringualal

Suunised kultuuriväärtuste säilimiseks ja arendamiseks

- Kultuuriväärtuste säilimise tagamiseks hoida kultuuriväärtuslikud objektid ja alad kasutuses. Planeeringute koostamisel soodustada jõeäärsete kultuuriväärtuslike alade ja objektide kasutuses hoidmist (paindlik maakasutus, segahoonestuse kavandamine, ühiskondlike või avalike funktsioonide ja puhkealade kavandamine, matkamarsruutide kavandamine jm konkreetse ala või objekti iseloomu arvestavad sobivad meetmed).
- Kaaluda kultuuriväärtuslike objektide lisamist vaatamisväärstena puhkealade ja matkateede võrgustikku, kavandada viidastus ja infokandjad ning tagada avalikud juurdepääsud.
- Kaaluda jõe äärsete alade arendamisel asustuse kujunemise erinevate ajalooliste kihistuste esile toomist, et tutvustada piirkonna asustuse arengu järjepidevust (kujunduselementidena avaliku ruumi projektides, tööstuspärandi esile toomine

endistele tootmisaladele uue linnaruumilise lahenduse leidmisel, turismimarsruutide välja töötamisel jms).

Tingimused kultuuriväärtuste säilimiseks ja arendamiseks

- Määrata kohaliku tähtsusega kultuuripärandi säilitamise meetmed. Hinnata jõe äärde jäävate 20. sajandi arhitektuuripärandi, maaehituspärandi ning pärandkultuuri objektide väärtusi, kaaluda nende määramist väärtuslikuks üksikobjektiks. Piirkondades, kuhu väärtuslikud üksikobjektid on koondunud, kaaluda miljööalade moodustamist.
- Tagada kultuuriväärtuslike objektide vaadeldavus arvestades eelkõige vaadetega avalikelt teedelt ja veematkateelt. Määrata olulisemad vaatesektorid ja meetmed nende avatuna hoidmiseks.
- Täpsustada koostöös Muinsuskaitseametiga meetmed veel leidmata arheoloogiapärandi hävimise vältimiseks jõe arheoloogiatundlikel aladel.

3.5 Rohevõrgustik

Rohevõrgustik (ka roheline võrgustik) on eri tüüpi ökosüsteemide ja maastike säilimist tagav ning asustuse ja majandustegevuse mõjusid tasakaalustav looduslikest ja poollooduslikest kooslustest koosnev süsteem, mis koosneb tugialadest ja neid ühendavatest rohekoridoridest. Rohevõrgustikuga tagatakse tasakaalustatum ruumistruktuur, ökosüsteemide ja liikide säilimine ning keskkonna loodusliku iseregulatsiooni võime, sh kliimamuutuste leevendamine ja nende mõjudega kohanemine, mis koosmõjus tagab kvaliteetse elukeskkonna ka inimestele.

Tugialad on ümbritseva keskkonna suhtes kõrgema väärtusega looduslad, paljudele kaitsealustele liikidele olulised elupaigad või kasvukohad, millele valdavalt võrgustiku funktsioneerimine toetub. **Koridorid** seovad tugialad ühtseks funktsioneerivaks tervikuks ja on liikide rände- ja liikumisteedeks ühest tugialast teise. Koridorid on looduslike alade riba- ja joonstruktuurid (tugialadest vähem massiivsed ja kompaktsed ning ajas kiiremini muutuvad või muudetavad).

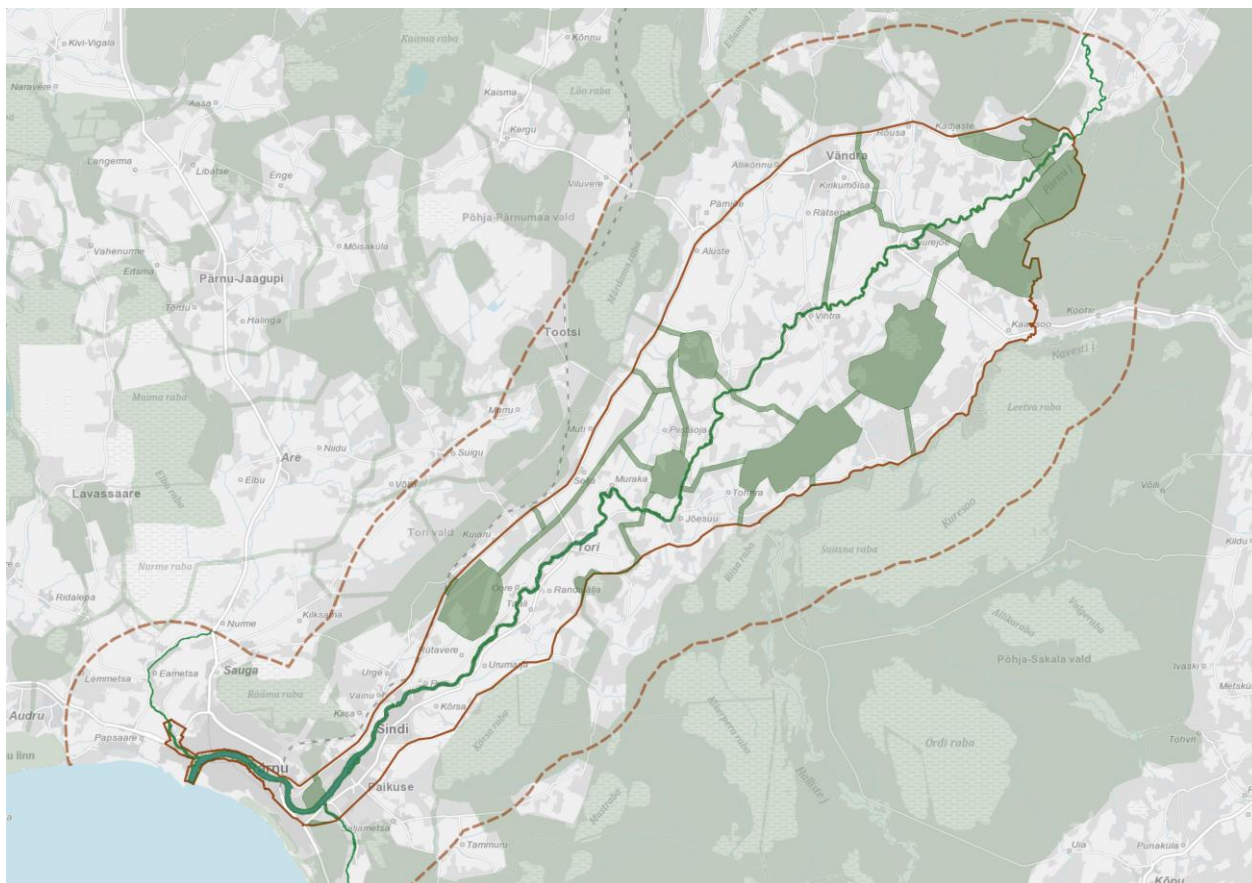
Pärnu jõe teemaplaneeringus käsitletakse Pärnu, Sauga ja Reiu jõge rohevõrgustiku koridoridena. Jõed on üheks siseveekogude ökosüsteemi osaks, mis kuuludes rohevõrgustiku koosseisu mitmekesistavad selle funktsioone ja loovad erinevate alade vahel sidusust. Rohevõrgustiku kontekstis on siseveekogudel oluline ülesanne mageveeliikidele elupaikade pakkumisel, mis aitab kaasa elurikkuse säilimisele. Veekogude kaldad toimivad omakorda elupaikade ning liikumiskoridoridena mitmetele maismaa liikidele. Veekogudel on oluline roll veevoogude reguleerimisel ning jõgede lammid pakuvad kaitset üleujutuste eest. Rohevõrgustiku koosseisu kuuluvaid veekogusid koos kaldaaladega nimetatakse eraldiseisvalt ka **sinivõrgustikuks**⁴⁸.

Ökoloogiliset hästi toimiv, sidus ja mitmekülgne rohevõrgustik annab võimaluse alal hoida ja seeläbi kasutada erinevaid looduse poolt pakutavaid hüvesid ehk **ökosüsteemiteenusid**⁴⁹.

Planeeringualal on suhteliselt suur põllumajandusmaade osakaal ja võrdlemisi tihe asustus, mistõttu on piirkonna rohestruktuur väiksema katvusega ning peenema struktuuriga kui alaga külgnevatel suurtel loodusmaastikel (nt Soomaa rahvuspark). Planeeringualale jäävad tugialad on väikesed, kuid tänu rohketele rohekoridoridele on üldiselt võrgustiku sidusus hea. Maakonna rohelist võrgustikku toetavad Pärnu linna lähiumbruse metsad, mis on lisaks rohelse võrgustiku staatusele, Pärnu maakonna planeeringuga määratud puhkemetsadeks ning kohalikul tasandil rohestruktuuri elemendid.

⁴⁸ [Rohevõrgustiku planeerimisjuhend, Keskkonnaagentuur 2018](#)

⁴⁹ Ökosüsteemiteenused – looduse hüved, mida ökosüsteemid pakuvad inimestele. Teenused jagatakse kolme rühma. Reguleerivad teenused – teenused, mis mõjutavad kliimat, vee-, õhu- ja mullakvaliteeti, veevarusid, üleujutusi, samuti tolmeldamine. Varustusteenused – teenused, mida inimene saab ökosüsteemilt näiteks toidu, vee, puidu jm materjalidena. Kultuuriteenused – teenused, millega loodus pakub esteetilist ja vaimset naudingut, on lõõgastumise kohaks ja uute teaduslike teadmiste allikaks.



Skeem 19. Rohevõrgustiku paiknemine planeeringualal

Pärnu maakonna planeeringuga on määratud maakonna taseme roheline võrgustik ja üldised kasutustingimused selle toimimise tagamiseks ja säilitamiseks. Teemaplaneeringuga on täpsustatud ja täiendatud maakonnaplaneeringuga seatud rohevõrgustiku toimimise tingimusi jõgede, kui teatavat liiki roheline võrgustiku koridoride osas. Pärnu, Sauga ja Reiu jõe roheline koridori alast väljaspool paikneva rohevõrgustiku osas jäävad kehtima Pärnu maakonna planeeringus seatud tingimused⁵⁰.

Jõe kui roheline võrgustiku koridori laiuks on jõgi koos selle kalda ehituskeeluvööndi⁵¹ ulatusega.

Suunised rohevõrgustiku toimimise tagamiseks

- Rohekoridori jääval alal säilitada kaldamaastiku looduslik seisund, mis võimaldab loomade vaba liikumist ja looduslike taimekoosluste levimist.
- Linnalises piirkonnas, kus olemasolev asustus paikneb jõe ehituskeeluvööndis, või kus jõe ehituskeeluvöönd on vähendatud, tagada rohekoridori toimimine. Vajadusel näha ette

⁵⁰ [Pärnu maakonna planeering](#)

⁵¹ Jõe ehituskeeluvööndi ulatus on vajalik igakordselt välja selgitada lähtuvalt kehtivast seadusest, sh seadusest tulenevatest erisustest ja kohaliku omavalitsuse planeeringust.

meetmed rohevõrgustiku tugevdamiseks – säilitada ja suurendada kaldaalal elurikkust, tagada optimaalne kõrghaljastuse osakaal (avatud ja varjuliste alade vaheldumine inimesele meeldiva ja liikide jaoks vajaliku vahemaa jooksul), endiste tootmisalade ümber kavandamisel parendada jõeäärse rohekoridori toimivust ning suurendada rohealade osakaalu.

- Arvestades jõgede olulisust rohevõrgustiku toimimisel ja jõeäärsete haljasalade olulisust kliimamuutustega kohanemisel, toetada ja tugevdada jõeäärset rohekoridori. Haarata rohekoridori koosseisu jõeäärsed lammialad, metsaalad ja pargid ning arvestada maastiku mitmekesisuse ja elurikkuse säilimisega.
- Vältida uute hoonete kavandamist rohekoridori. Jõe ehituskeeluvööndi vähendamise vajaduse korral tuleb arvestada rohekoridori toimimise tagamisega.
- Jõe kui rohekoridori kaldaalal vältida tarastamist, tarastamise vajaduse korral (elamu õueala, karjamaa jms põhjendatud vajadusest tulenev ala piiritlemine) arvestada loomade vaba liikumise ja kallasraja toimivusega.

Tingimused rohevõrgustiku toimimise tagamiseks

- Täpsustada jõe rohekoridori piirid ja toimimist tagavad tingimused.
- Jõe kaldaala arendamise ja jõe kaldale ehitamisega tuleb säilitada maakonna rohevõrgustiku sidusus ning parendada sidusust kohalikul tasandil.

Planeeringujoonisele on kantud maakonna rohevõrgustik, sh Pärnu, Sauga ja Reiu jõed kui rohekoridorid.

3.6 Liikuvus ja tehniline taristu

3.6.1 Jõe veela kasutus

Riigi huvid on tagada pääs jõelt merele, Pärnu sadama toimimine, väikesadamate ja väikelaevaliikluse arenemine ning jõe kasutajate turvalisuse kindlustamine. Üleriigilises transpordi ja liikumise arengukavas⁵² on suunaks seatud rannaäärse elu- ja külastuskeskkonna atraktiivsus, mis soodustab mereturismi ja kohaliku ettevõtluse arengut ning merekultuuri edasikandmist.

Pärnu jõgi on laevatatav suudmest kuni Reiu jõe suudmeni, Sauga jõgi suudmest kuni Vana-Pärnu jalakäijate sillani ja Reiu jõgi suudmest kuni raudteesillani⁵³. Pärnu jõe suudme ja Kesklinna silla vaheline jõelõik on Pärnu Sadama akvatoorium.

Kohalik huvi on võimalikult paljudele juurdepääsetava ja turvalise veela kasutamise võimaldamine lähtuvalt piirkonna iseloomust ja vajadustest. Valdav osa piirkonna elanikest ja väikelaeva omanikest asuvad planeeringuala linnalises piirkonnas laevatatava jõelõigu ääres. Pärnu linnas on registreeritud veesõidukite arv kasvanud viimase kümne aastaga (2010-2020) ligikaudu 60%, mis on toonud kaasa veela täpsema planeerimise vajaduse.

Teemaplaneeringuga antakse üldised ja piirkondlikud suunised veela kasutamiseks. Piirkondlikud suunised on määratud linnalises piirkonnas. Arvestades, et Sindi raudteesilla ja Kurgja vahelisel jõelõigul vahelduvad sügavamad alad madalate karestikuliste aladega ning jõe peamisteks kasutajateks on pikematel teekondadel veematkajad ning lühematel teekondadel kalastajad ning kohalikud elanikud siis maalises piirkonnas jõe veela tsoonideks ei jaotatud.

Üldised suunised jõe veela kasutamiseks

- Laevatataval alal näha ette võimalused veeteenuste (veetakso, veetramm, väikepraam jms) arendamiseks ning kavandada vastav taristu (sildumisala, peatuskoht jms) arvestades seoseid maismaa transpordivõrgustikuga.
- Kaaluda kaldaga püsivalt ühendatud ja funktsionaalselt seotud aluste⁵⁴ (nagu jõekohvikud, saunakompleksid, kultuuriasutused jms) kavandamist Pärnu jõe. Arvestades Pärnu jõe looduskaitse väärtust võib aluste kavandamist kaaluda jõe laevatataval alal ja soovitatavalt Papiniidu sillast allavoolu jääval jõelõigul tingimusel, et ei halvendata Natura loodusala kaitse eesmärke. Aluse välisilme, parameetrite ja täpse asukoha määramisel tuleb arvestada ümbritsevat loodus- ja ehitatud keskkonda, sh 10%

⁵² [Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021-2035](#)

⁵³ Meresõiduohutuse seadus §2¹

⁵⁴ Kaldaga püsivalt ühendatud ja funktsionaalselt seotud ehitised – planeeringu tähenduses on avalikul otstarbel kasutatav veekogu põhjale toetuv ehitised või ehitised käsitletavad, kaldaga püsivalt ühendatud ujuvalus, mida ei kasutata veesõidukina ja on ehitatud antud alale sobivaks.

tõenäosusega esinevat madalveepiiri ja kõrgveepiiri, kaldarajatise iseloomu ja jõesetete liikumist. Aluste kavandamisel tuleb muuhulgas lahendada kaldaga ühendamine, juurdepääsud tänavani ja teenindamine (sh näiteks prügimajandus). Aluse parameetrid ja välisilme peab sobituma ruumi, arvestada tuleb vaateid kaldalt, vastaskaldalt, sildadelt ning pikkivaadet jõelt.

- Rail Baltic reisijate raudteejaama ühendamiseks kesklinna, rannapiirkonna ning Reiu jõe suudmeala puhkepiirkonnaga (puhkevõrgustiku sõlmpunktiga) kaaluda veetrammi ühenduse kavandamist.
- Kavandada sildumise võimalusi jõe kallastel, sh näha väikelaevaliikluse soodustamiseks ette külaliskohti.
- Jõe laevatataval osal tagada veeliikluse ohutu toimimine. Veela turvaliseks kasutamiseks tähistada vajadusel erineva kasutusega piirkonnad ja kaaluda eripiirkondade määramise vajadust (ujumiskohad, sõudestaadion, veesportdiala jms) ning veeliikluse korra seadmist.
- Sindi raudteesillast Kurgjani ulatuva jõelõigu arendamisel arvestada veematkajate, kalastajate ja kohalike elanike veel liikumise ja jõe juurdepääsu vajadustega.
- Veeskamis-, sildumis- ja supluskohad varustada infostendiga, millel esitada teave veel liiklemise korralduse ja ohutuse kohta.

Piirkondlikud suunised jõe veela kasutamiseks



Skeem 20. Veela tzoneering linnalises piirkonnas

A1. Pärnu jõe Merevärav – sadama akvatoorium

- Tagada Pärnu kauba-, jahi-, reisiparvlaeva- ja kruisisadama toimimine.

- Piirkonna arendamisel arvestada eelkõige nende kasutajatega, kelle huviks on pääs merele. Tagada liikumisvõimalused alustele, mis ei pääse kesklinna sillast ülesvoolu (kaubalaevad, reisilaevad, kruisilaevad, jahid jt suuremad alused).
- Kavandada võimalused Pärnu jahisadama arendamiseks ja laiendamiseks Pärnu Vallikraavi suudme ja Rannapargi (Pärnu muuli tee) vahelisel alal.
- Kavandada sildumisvõimalusi Pärnu jõe paremkaldal Kesklinna silla ja kaubasadama vahelisel lõigul.
- Kavandada avalikult kasutatav veeskamiskoht (kohad) pääsuks merele koos mootorsõidukite ja paadihaagiste pikaajalise parkimise võimalusega.
- Säilitada piirkonnas veesõidukite tankimise võimalus.

Ala 2. Pärnu jõgi Kesklinna sillast kuni Papiniidu sillani

- Kavandada sildumisvõimalusi, sh külaliskohti väikelaevadele ja paatidele, et võimaldada veesõidukiga kesklinna saabumist.
- Arvestada jõeäärse ala potentsiaali kesklinna ja kaldapromenaadi elavdamisel ning leida lisaks Läänemere kunstisadamale kasutusi, mis suurendaksid piirkonna külalistatavust ja atraktiivsust ning võimaldaksid jõge eksponeerida kui “kunsti- ja loovjõe” (kvaliteetne avalik ruum, välinäituste pinnad, jõega seotud välikohvikud, veega seotud meelelahutus ja teenused, veeäärsete kontsertide ja kultuurisündmuste võimaldamine jms).
- Kesklinna kaldaala kasutusvõimaluste täpsustamiseks töötada välja detailne vee- ja kaldaala kasutuse lahendus.
- Kavandatava Raba-Lai silla ja Papiniidu silla vahelisel alal tagada sõudeklubide arenguvõimalused. Veeliikluse korraldamisel ja kaldaala kasutusvõimaluste kavandamisel arvestada sõudespordi vajadustega (piirangud veeliikluse kiirusele ja lainetusele). Sujuva veeliikluse tagamiseks ja sõudmise treening- ja võistlustingimuste parendamiseks selgitada välja sõudekanali paremkalda suunas nihutamise võimalus ja otstarbekus.

Ala 3. Pärnu jõgi Papiniidu sillast kuni Tammiste küla ja Paikuse alevi elamualadeni ja Reiu jõgi

- Jõelõigu veekasutuse kavandamisel lähtuda sobivusest olemasoleva elu-, puhke- ja looduskeskkonnaga. Arvestades linnalise asustuse tihenemist kallastel, üldist veeliikluse kasvu ja veemotospordi mõjusid ümbritsevale keskkonnale, on otstarbekas kaaluda veemotospordi jaoks uue asukoha leidmist piirkonnas, kus ei ole vajalik rakendada täiendavaid piiranguid elustiku, sh kalastiku (kudeaeg), elukeskkonna (müra), veeliikluse (turvalisus) ja kallaste (uhtumine, erosioon) kaitseks. Näiteks maardlate aladel, nende kaevandamisjärgse taastamise käigus veekoguks, Pärnu lahe sobilikel aladel või muudes sobivates asukohtades.
- Turvalise veeala kasutuse tagamiseks ja häiringute vähendamiseks kaaluda kogu jõelõigu ulatuses liikluse reguleerimist (kiiruse piirang ja laine tekitamise keeld, eripiirkondade kavandamine supluskohtadele, veemeelelahutusele jms). Ala kasutuse korraldamisel on

oluline tähelepanu pöörata informatsiooni kättesaadavusele (selge ala piiritlemine, veeliiklusmärgid, infostendid veeskamiskohtade, sildumisalade, ujumiskohtade juures jms).

- Soodustada ajaloolise Vaala kalasadama arengut piirkonnas. Piirkonna atraktiivsuse tõstmiseks ja värske kalaga varustamiseks kaaluda hooajalise kalaturu või paadimüügiks sobilike kohtade kavandamist.

Ala 4. Pärnu jõgi Tammiste küla, Paikuse alevit ja Sindi linna läbival lõigul

- Kaaluda Türgi oja suudme piirkonda täiendavate veeteenuste kavandamist (sildumine, veeskamine, laenutus, väikesadam jms) ja laevatatava ala pikendamist kuni Türgi oja suudmeni.
- Kavandada võimalused Sindi kärestikukeskuse kui piirkonna jaoks olulise ning omanäolise spordi- ja turismiobjekti välja arendamiseks.

Ala 5. Sauga jõgi

- Kavandada võimalused Sauga jõe ääres Vana-Sauga kalasadama ja Kaluriküla (ka Fishing Village) edasiseks arenguks.
- Veeliikluse arendamisel arvestada kallaste lihkeohtlikkuse ja erosiooniga ning kavandada meetmed ohu vältimiseks.
- Kaaluda jõe kasutusega seotud ettevõtluse soodustamist maantee silla läheduses (väikesadam, veeskamisteenus, paatide hoiu ja hooldamisega seotud ettevõtlus jms).

3.6.2 Laevatatavad jõed

Pärnu jõgi on laevatatav suudmest kuni Reiu jõe suudmeni, Sauga jõgi suudmest kuni Vana-Pärnu jalakäijate sillani ja Reiu jõgi suudmest kuni raudteesillani. Veeteede haldamine on reguleeritud meresõiduohutuse seadusega ja veeteede haldajaks on Transpordiamet⁵⁵.

Pärnu jõel Reiu jõe suudmest ülesvoolu on võimalik ligikaudu 1 km pikkusel lõigul märkida laevatee, mille sügavus on vähemalt 2 m ja kuni Türgi oja suudmeni märkida laevatee, mille sügavus on vähemalt 1,5 m. Olemasolevatele andmetele tuginedes ei ole vastavate näitajatega laevatee pikendamiseks süvendamine vajalik. Laevatee pikendamise vajadus võib tekkida Türgi oja suudmes oleva veeskamiskoha arendamisel ja veeliikluse suurenemisel piirkonnas.

Türgi oja suudmest ülesvoolu kuni Sindi kärestikuni on jõe sügavus muutlik, madalikud vahelduvad sügavikega ja vee sügavus on valdavalt 1,0 - 2,5 m. Kuna olemasolevas jõesängis

⁵⁵ Meresõiduohutuse seadus § 2¹

ei ole võimalik tagada kindlat sügavust ja takistusteta liiklemist, ei ole jõelõik sobiv laevatee pikendamiseks. Jõelõik on läbitav väikese süvisega paatidega.

Sauga jõgi on laevatatav ca 1 km kauguseni suudmest. Ligikaudu 2,5 km kaugusel suudmest asub Kaluriküla, mille tõttu on jõelõik veeteena kasutusel. Olemasolevatele andmetele tuginedes ei ole laevatee pikendamiseks süvendamine vajalik.

Teemaplaneeringuga selgitati välja laevatatava ala pikendamise võimalused ja seati suunised laevatee pikendamiseks.



Skeem 21. Laevatee pikendamise võimalused Pärnu ja Sauga jõel

Suunised laevatee pikendamiseks

- Kohalike omavalitsuste planeeringute koostamisel, sh maa- ja veelade kasutustingimuste määramisel arvestada laevatee pikendamise võimalusega.
- Arvestades Kaluriküla olemasolevat veeliikluse kasutust ja arengu potentsiaali ning vajadust tagada ühtne ning turvaline veeteede võrgustik, kaaluda kohalike omavalitsuste ja Transpordiameti koostöös turvalise veeliikluse tagamiseks Sauga jõel laevatatava ala pikendamist Kalurikülani. Laevatatava ala pikendamisel on oluline Kaluriküla kanda sadamaregistrisse sarnaselt teiste sadamatega.“
- Arengute kavandamisel, mis võivad Pärnu jõe lõigul Reiu jõe suudmest Türgi ojani oluliselt suurendada veeliikluse kasutust (veeteenuste arendamine, väikesadama kavandamine jms), kaaluda kohalikel omavalitsustel koostöös Transpordiametiga jõe laevatatava osa ja laevatee pikendamist kuni Türgi oja suudmeni.
- Laevatatava ala pikendamiseks ja laevatee tähistamiseks viia läbi hüdrograafiline mõõdistamine.

- Laevatatava jõeala ja Sindi karestikukeskuse vahelise ühenduse soodustamiseks kaaluda madalate aluste jaoks sobiliku veeliikluse ala tähistamist olemasolevas sängis ning väikesemahuliste hooldustööde (näiteks üksikute kivide eemaldamine) läbi viimise võimalust ja otstarbekust.

Planeeringujoonisele on kantud ettepanek laevatee pikendamiseks Pärnu ja Sauga jõel.

3.6.3 Veeskamiskohad ja sildumisalad

Veeskamiskohad ja sildumisalad on veetranspordi võrgustiku olulised osad, mis loovad võimaluse veel liiklemiseks. Veeskamiskohad on vajalikud aluste vette laskmiseks ja veest välja võtmiseks, sildumisalad annavad võimaluse jõelt juurdepääsuks ja paatide parkimiseks. Arvestades jõeliikluse suurenemist on oluline ette näha piisaval hulgal veeskamiskohti ja sildumisalad. Kuna veeliiklejate huvi on kiiresti pääseda merele, on vajalik näha ette uusi veeskamiskohti Pärnu ja Sauga jõe suudmealale. Läbimõeldud ja piisava tihedusega veeliiklustaristu loob eeldusi väikelaevaliikluse arendamiseks, sh veega seotud turismi, transpordi, harrastustegevuse ja puhkemajanduse arenguks ning turvalise veeliikluse korraldamiseks.

Teemaplaneeringuga antakse suunised ja tingimused veeskamiskohtade ning sildumisalade arendamiseks. Määratakse **veeskamiskohtade põhimõttelised asukohad** linnalises piirkonnas ja **veeskamiskoha vajadusega asulad** maalises piirkonnas. Lisaks tuuakse eraldi välja **piirkonnad**, kuhu on vajalik kavandada **veeskamiskoht merele pääsuks** ja **jõepääste korraldamiseks**.

Linnalises piirkonnas nähakse ette olemasolevate veeskamiskohtade edasi arendamine Pärnu Jahisadama juures (Lootsi 6/8), Papiniidu silla juures, Tammistes Uuemetsa tee otsas, Paikusel Türgi oja suudmes ja Sindis karestikukeskuse juures.

Arvestades vajadust pääseda kiirelt merele, maismaa juurdepääsu võimalust ja ümbritseva keskkonna maakasutust, määratakse merele pääsu veeskamiskoha vajadusega piirkonnaks Pärnu Kaubasadama ja Jannseni tn kai vaheline piirkond koos Sauga jõe suudmealaga.

Operatiivse päästetöö paremaks korraldamiseks ning kiire pääsu võimaldamiseks Pärnu siseturvalisuse ühishoonest jõele on ette nähtud jõepääste korraldamiseks veeskamiskoha kavandamine Papiniidu silla ja kavandatava A.H.Tammsaare kergliiklussilla vahelisele alale (vt pt 3.6.9).

Maalises piirkonnas on veeskamiskoha vajadus toodud välja järgmistes suuremates asulates: Tori alevik ning Jõesuu, Vihtra, Suurejõe ja Kurgja külad.

Suunised veeskamiskohtade ja sildumisalade arendamiseks

- Kaaluda veeskamiskohtade ja sildumisalade kavandamise vajadust lähtuvalt kohalikest ruumilise arengu eesmärkidest (elamupiirkonda, puhkepiirkonda või puhkeettevõtet teenindav veeskamiskoht ja sildumisala, piirkondlike harrastuskalurite juurdepääs, veesportlaste juurdepääs jms).
- Laevatataval alal väikelaevaliikluse soodustamiseks, veeteenuste arendamiseks ja vee poolt juurdepääsu tagamiseks kavandada avalike teenuste juurde (toitlustus, meelelahutus, puhkealad jms) sildumisalad koos külaliskohtadega.
- Arvestades, et planeeringuala jõed on avalikult kasutatavad veekogud on veeskamiskoha kavandamine üldreeglina lubatud avalikuks kasutamiseks mõeldud juhtudel.
- Sildumisalade kavandamisel, nende paiknemise ja ruumilise ulatuse määramisel vee alal tagada ohutu jõeliiklus. Lisaks õigusaktides sätestatule⁵⁶ arvestada jõe laevatee, süvise ning erinevate liiklejate (sõudjad, veematkajad, veetramm, veetakso jms) liikumisvajadustega.
- Paadisilla rajamisega ei tohi takistada kaldal vaba liikumist. Tagada tuleb katkematu kallasraja ühendus. Juhul, kui kallasraja vööndis on välja arendatud kergliiklustee, tervise- või matkarada vms ühendus tuleb tagada tee kasutajatele katkematu ühendus.
- Jõeäärse ala keskkonnaesteeetika parendamiseks ja jõe puhkeväärtuse suurendamiseks on laevatatava jõelõigu ulatuses soovitatav välja töötada ühtsed kujundusprintsipid sildumisalade kavandamiseks.
- Väikesadamate kavandamisel ja arendamisel kaaluda avalikkusele suunatud veeskamis- ja sildumisvõimaluste, sh külaliskohtade kavandamist.

Tingimused veeskamiskohtade ja sildumisalade kavandamiseks

- Täpsustada veeskamiskohtade asukohad ja ehitustingimused arvestades teemaplaneeringus välja toodud veeskamiskohtade põhimõtteliste asukohtade ja veeskamiskoha vajadusega piirkondade ning asulatega.
- Pärnu jõel veepääste võimekuse parandamiseks planeerida veeskamiskohad vähemalt 10 km vahemaa tagant. Maalises piirkonnas kaaluda lisaks välja toodud veeskamiskoha vajadusega asulatele täiendavate veeskamiskohtade kavandamist Sindi ja Tori ning Jõesuu ja Vihtra vahelistel jõelõikudel.
- Kaaluda veeskamiskohtade kavandamist sildade juurde: linnalises piirkonnas Sauga silla (Lennuvälja teel) ja kavandatava Tammiste silla (Via Baltica, Pärnu suur ümbersõit) juures ning maalises piirkonnas Tori alevikus, Jõesuu, Vihtra, Suurejõe ja Kurgja külates paiknevate sildade juures.
- Haagispaatidele mõeldud veeskamiskohtadele kavandada avalik juurdepääs ja vajalike parameetritega slipp (laius, sügavus, kandevõime, kaldenurk), piisav manööverdusruum ja parklakohad.
- Veeskamiskohtade kavandamisel täpsustada koostöös Päästeameti ning Politsei- ja Piirivalveametiga päästevõimekuse tagamise vajadus ja tingimused.

⁵⁶ Veeseadus §183 lg 4

- Määrata põhimõtted ja tingimused sildumisalade kavandamiseks.

Planeeringujoonisele on kantud veeskamiskohtade põhimõttelised asukohad, veeskamiskoha vajadusega asulad ning piirkonnad merele pääsu ja jõepääste veeskamiskoha kavandamiseks.

3.6.4 Sadamad

Riigi huvi on teemaplaneeringuga tagada pääs merele, Pärnu sadama toimimine ja väikelaevaliikluse arenemine. Arvestades väikealuste (mootorpaadid, purjekad jt) kiiret kasvutrendi on jõe tervikliku ruumilise arengu seisukohalt oluline kavandada väikesadamate võrgustik.

Pärnu sadam on regiooni suurim ja olulisim sadam, mis võimaldab parandada kohaliku majanduse konkurentsivõimet, piirkonnale oluliste kaupade sisse- ja väljavedu ning toetab uute kaasaegsete tegevusvaldkondade arendamist. Pärnu sadamat on käsitletud nii üleriigilises planeeringus kui ka Pärnu maakonna planeeringus kui rahvusvahelise tähtsusega toimivat ja arendatavat sadamat. Kuivõrd kaubasadama toimimine on üheks oluliseks argumendiks Pärnu jõe süvendamisel ja laevatee lahti hoidmisel, on Pärnu Sadama toimimine oluline kogu piirkonna veeliikluse mõistes. Ühendus väikesaarte Kihnu ja Ruhnuga toimub Pärnu sadamas.

Sadamaregistri⁵⁷ andmetel on planeeringualal järgmised sadamad:

- Pärnu Sadam – Pärnu jõe suudmes paiknev sadam, mis hõlmab kauba-, reisiparvlaeva ja kruiisidamala ala.
- Väikesadamad Pärnu jõe suudmes – Japsi kalasadam, Pärnu Jahtklubi Jahisadam, Talvesadam.
- Vana-Sauga sadam – olemasolev kalasadam Sauga jõel, kus ei osutata tasulisi sadamateenuseid.

Lisaks registreeritud sadamatele paikneb Pärnu jõel Raeküla piirkonnas Vaala sadam (kalasadam) ja Sauga jõe ääres, väljaspool jõe laevatatavat ala sadamateenuseid pakkuv Kaluriküla (ka Fishing Village).

Detailplaneeringutega on kavandatud:

- Külalissadam Reiu jõel⁵⁸
- Rail Baltic reisijate raudteejaamaga seotud sadam Pärnu jõel⁵⁹

Arvestades, et sadamateenuseks loetakse ka sildumisteenuse pakkumist, toetab väikesadamate võrgustiku arengut avalikult kasutatavate sildumisalade kavandamine.

⁵⁷ Sadamaregister 12.2023

⁵⁸ Reiu külalissadama [detailplaneering](#)

⁵⁹ Papiniidu tn 2 kinnistu ja Veteranide pargi [detailplaneering](#)

Suunised sadamate arendamiseks

- Pärnu sadama akvatooriumi ja Sauga jõe suudme alal eelisarendada sadamaid, mille kasutus on seotud merega.
- Pärnu sadama akvatooriumi äärsete alade arendamisel kaaluda täiendavate keskkonda sobivate väikesadamate või sadamateenuste (sildumine, veeskamine) arendamise võimalust.
- Vana-Pärnu piirkonnas arvestada kaubasadama arenguvajadustega. Kaubasadama mõjupiirkonnas uute tegevuste kavandamisel arvestada sadamast lähtuvate keskkonnahäiringutega. Kaubasadamas toimuv tegevus peab arvestama piirkonna teisi tegevusi ja keskkonnahäiringutega ei tohi kahjustada puhke- ja elukeskkonda.
- Pärnu sadama toimimise tagamiseks arvestada perioodilise süvendamise vajadusega.
- Arvestades Pärnu linna olulisust külastussihtkohana, arendada sadamaid, mis võimaldavad külastajate teenindamist, turismipotentsiaali suurendamist ja puhkemajanduse edendamist.
- Reisisarvlaeva- ja kruisisadama arendamisel tagada mereväravale kohane kõrge tasemega arhitektuurne lahendus. Reisisadama ala siduda selgelt ja mugavalt kesklinna ja rannapiirkonnaga ning linna transpordivõrgustikuga (Rail Baltic jaam, ühistranspordi terminal, veetakso peatus, jalgteede ja kergliiklusteede võrgustik jms).
- Pärnu külastuspotentsiaali tõstmiseks ja merevärava tugevdamiseks laiendada ja arendada Pärnu jahisadama ala. Jahtide sildumiseks on sobivaim Pärnu jõe vasakkalda ala. Kaaluda sadama sildumisala pikendamist Rannapargi ja muuli suunal.
- Säilitada võimalused Pärnu sadama akvatooriumi alal ja Sauga jõel kalasadamate arenguks. Kalasadamate arendamisel arvestada lossimistingimuste ja kala kvaliteedi tagamiseks esmatöötlemise tingimuste parandamisega. Piirkonna atraktiivsuse tõstmiseks ja värske kalaga varustamiseks kaaluda hooajaliste kalaturgude või paadimüügiks sobilike asukohtade kavandamist.
- Väikelaevaliikluse edendamiseks Pärnu, Sauga ja Reiu jõel kaaluda väikesadamate, sildumisalade, sh külaliskohtade ning haagispaatide veeskamiskohtade kavandamist.
- Laevatatavuse järjepidevuse tagamiseks Sauga jõel ja väikesadamate arenguks kindlustada liike- ja erosiooniohtlikud jõe kaldad.
- Avalikult kasutataval veekogul puudub sadamas kallasrada⁶⁰. Selleks, et mööda jõgede kaldaid oleks võimalik liikuda, tuleb lähtuvalt keskkonnast tagada sobilik ühendus ja läbipääs. Võimalusel tagada ohutu läbipääs kaldal ning suunata kaldal liiklejad ümber sadama territooriumi eelkõige juhul, kui see on vajalik ohutuse tagamiseks.
- Säilitada sadama akvatooriumiga piirneval kalda alal veeliiklust teenindav tankla.

⁶⁰ Keskkonnaseadustiku üldosa seadus § 39¹ lõige 1

Planeeringujoonisele on sadamatena kantud sadamaregistris registreeritud sadamad, planeeritavate sadamatena on kajastatud registreerimata sadamad või kavandatavad sadamad.

3.6.5 Teedevõrk

Läbimõeldud, piisava tihedusega ning heas korras transpordivõrgustik tagab ligipääsetavuse, loob eelduse teenuste kättesaamiseks ning ettevõtluse ja puhkemajanduse (turismi) arendamiseks.

Maakonnasiseste ühenduste seisukohalt on tähtsad kõik avalikult kasutatavad teed – riigiteed, kohalikud teed ja avalikuks kasutamiseks määratud erateed⁶¹, mis tagavad elanike ja ettevõtjate igapäevaselt vajalikud liikumisvõimalused. Planeeringuala teedevõrk on tihe ning enamus riigi- ja kohaliku omavalitsuse teid on mustkattega. Planeeringualale jäävad Tallinn - Pärnu - Ikla ja Pärnu - Rakvere - Sõmeru põhimaanteed ning Pärnu - Tori ja Pärnu - Lihula tugimaantee. Maalises piirkonnas toimub jõeäärne liiklus valdavalt riigi kõrvalmaanteed kaudu. Pärnu jõe kallastel kulgevad Tori - Rütavere, Tori - Massu, Suurejõe - Kullimaa, Kadjaste - Suurejõe, Laupa - Suurejõe, Suurejõe - Vihtra - Jõesuu, Kaansoo - Tori riigi kõrvalmaanteed. Kurgja ja Oriküla vahelisel lõigul puudub kaldaalal avalikult kasutatav ühendustee. Linnalises asustuses tagab jõe kaldaalal liikumise valdavalt tihe kohalik teede- ja tänavavõrk.

Peamised ülesanded planeeringualal on seotud maanteed rekonstrueerimisega, et tagada liiklejate turvalisus ning parandada asulate omavahelist ühendust. Oluliseks suuremaks muutuseks piirkonna teedevõrgus on Pärnu maakonna planeeringus ette nähtud Via Baltica Pärnu suur ümbersõit, millega kaasneb uue silla rajamine üle Pärnu jõe Paikuse ja Sindi piiril. Muudatused teedevõrgus kaasnevad ka Rail Baltic kiirraudtee rajamisega, sh eritasandiline ristumine Pärnu linnas Riia mnt ja Paide mnt ristmikul ning kergliiklejate läbipääsud jõe äärde Papiniidu silla ja Paide mnt ristmiku vahelisel lõigul.

Planeeringualale jäävate suurte taristuobjektide (Via Baltica Pärnu ümbersõit⁶², Rail Balticu kiirraudtee⁶³) kavandamise aluseks on kehtestatud maakonnaplaneeringud ja nende alusel koostatud projektlahendused. Olulised muudatused planeeringuala kontaktvõõndi teedevõrgustikus võivad kaasneda Pärnu kaubasadama ja kavandatava Rail Balticu kaubajaama omavahelise ühenduse parendamisel.

Autoga liikumisvõimaluste tagamine on oluline maalises piirkonnas, kus ei ole võimalik pakkuda tihedat ühistranspordi ühendust ja teekonnad kergliikluseks on liialt pikad. Linnalises

⁶¹ Ehitusseadustik § 92 lg 8 - Avalikkusele ligipääsetav eratee on tee, mis on tee omaniku poolt määratud avalikkusele suunatud funktsiooniga ja mis ei ole riigitee või kohalik tee.

⁶² [Põhimaantee nr 4 \(E67\) Tallinn-Pärnu-Ikla \(Via Baltica\) trassi asukoha täpsustamine km 92,0-170,0](#)

⁶³ [Pärnu maakonnaplaneering Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine.](#)

keskkonnas, kus võimalused on laiemad, on vajalik panustada lahendustesse, mis suurendaksid säästlike liikumisviiside kasutust autokasutaja arvelt.

Suunised teedevõrgu arendamiseks

- Teedevõrk viia vastavusse ettevõtluse, asustuse ja ühistranspordi vajadustega. Teedevõrgustiku arendamisel tuleb eelisjärjekorras parendada ühistranspordi, transiitliikluse ja ettevõtlusega seotud sõidu- ja kergliiklusteede seisukorda.
- Jõeäärsed kruusakattega teed viia mustkatte alla. Mustkate rajada esmajärjekorras neile kruusateedele, kus liigub ühistransport ja mida kasutatakse kergliikluseks.
- Teedevõrgu ja liiklutaristu arendamisel tuleb tagada ohutus – turvalised tee ületuse kohad, jalgrattamarsruutide ohutu toimimine, liiklusohutlike kohtade turvalisuse parandamine. Turvalisuse tagamiseks suurema liiklusega maanteedel puhul rajada eraldiseisvad jalg- ja jalgrattateed (kergliiklusteed).
- Asulasisestel maanteelõikudel kasutada liikluskeskkonna rahustamist ja luua asulakeskkonda sobilik liiklusruum.

Tingimused teedevõrgu arendamiseks

- Avalikus kasutuses olevatele puhkealadele, olulistele vaatamisväärsustele, avalikele veeskamiskohtadele, tuletõrje veevõtu kohtadele kavandada mahasõidud maanteelt.

3.6.6 Sillad ja jõe ületuskohad

Linnalises piirkonnas on Pärnu jõge võimalik ületada kolme silla kaudu – Kesklinna sild, Papiniidu sild ja Sindi raudteesild. Vähesed jõe ületusvõimalused piiravad asustuse vahelist ühendust, teenuste otstarbekamat kasutust, suurendavad liiklusmahtu ning pikendavad liiklemiseks kuluvat aega. Maalises piirkonnas paiknevad sillad olulisemates keskustes (Tori, Jõesuu, Vihtra, Suurejõe ja Kurgja) tagades sellega ka asulakeskuste parema ühenduse. Hajaasustuses on mitmeid ripsildu, millest osad on jalgsiliikluseks kasutatavad, nagu Jõesuu ripsild ja Vihtra ripsild.

Reiu ja Sauga jõe ületamiseks on sildasid piisava vahemaaga, mistõttu täiendav jõe ületamise vajadus puudub.

Erinevate planeeringutega on linnalisse piirkonda kavandatud mitmeid sildu. Kavandatud Via Baltica Pärnu suure ümbersõidu sild⁶⁴ võimaldab ühendada Sindi linna, Paikuse alevi ning Tammiste küla. Kesklinna ja Papiniidu silla vahelisele alale on planeeritud **kaks uut silda** – Raba ja Lai tänavat ühendav autosild⁶⁵ ning A.H.Tammsaare pst ja Niidu metsapargi vaheline

⁶⁴ [Pärnu maakonnaplaneeringu teemaplaneering „Põhimaantee nr 4 \(E67\) Tallinn-Pärnu-ikla \(Via Baltica\) trassi asukoha täpsustamine 92,0-170,0“](#)

⁶⁵ [Raba-Lai tänava silla detailplaneering](#)

jalakäijate sild⁶⁶. Kavandatud Raba-Lai autosild tasakaalustab piirkonna liikluskoormust, loob täiendava juurdepääsu Pärnu kesklinna ning parandab oluliselt Rääma piirkonna ja linnakeskuse vahelist ühendust. Kavandatud jalakäijate sild soodustab säästvate liikumisviiside kasutust ja puhkealadele juurdepääsu.

Teemaplaneeringuga on antud suunised ja tingimused üle jõe ühenduste parendamiseks. Arvestades, et Pärnu jõgi on linnalise asustusega alal lai ja pinnase olud keerukad, on uute sildade projekteerimisel ja ehitamisel suurimaks probleemiks nende suur maksumus.

Jahtide pääsu võimaldamiseks kesklinna on kaalutud Pärnu kesklinna silla avatavaks muutmist. Kesklinna silla avamine võimaldaks jahtidega sildumist kuni kavandatava Raba-Lai sillani (ca 600 m lõik mõlemal kaldal). Olemasolevas ruumilises keskkonnas on võimalusi Pärnu sadama akvatooriumi ala paremaks tsoneerimiseks, jahtide eelistamiseks sadama akvatooriumi alal ning neile mõeldud sildumisala laiendamiseks. Kaatriitele ja madalamatele alustele on võimalik täiendavaid sildumisalasid rajada kogu laevatatava veeala ulatuses. Kesklinnas on suurem nõudlus ka erinevate veetegevuste osas (meelelahutus, veeteenused, veetakso ja veepraami peatus), mis potentsiaalselt kaldapromenaadi elavdaksid. Suurte ja kulukate infrastruktuuriobjektide kavandamine peab olema igakülgset kaalutud ja põhjendatud. Teemaplaneeringu eesmärkidest lähtuvalt ei ole kesklinna silla kavandamine avatavaks vajalik.

A.H.Tammsaare pst sihile planeeritud kergliiklussilla asukohale on kaalutud autosilla kavandamist. Kergliiklusele mõeldud sildade kavandamine linnalises piirkonnas toetab säästvate liikumisviiside edendamist. Arvestades Pärnu linna tänavate struktuuri, silla ümbruses välja kujunenud maakasutust ja Niidu maastikukaitseala kaitse eesmärki, ei ole A.H.Tammsaare pst pikendusele autosilla kavandamine võimalik.

Suunised sildade ja jõe ületuskohtade arendamiseks

- Jõe kallaste paremaks ühendamiseks on vaja planeeritud sillad välja ehitada.
- Arvestada Reiu jõel olemasoleva Sindi-Lodja silla piirkonnas uue silla kavandamise vajadusega, mille eesmärk on viia silla kandevõime vastavusse kaasaegsete nõuetega ja luua sujuvad ja turvalised liiklemisvõimalused kõikidele liiklejatele. Uue maanteesilla kavandamisel kaaluda olemasoleva Sindi-Lodja silla, kui väärtusliku üksikobjekti⁶⁷ säilitamist puhkotstarbelisel eemärgil kergliiklussillana.
- Kaaluda Kurgja-Särghaua puhkevõrgustiku sõlmpunktis kergliiklejatele mõeldud silla (rippsilla) kavandamise võimalust, et parendada Kurgja Talumuuseumi ja Särghaua õppekeskuse vahelist ühendust, puhkevõrgustiku sõlmpunkti sidusust ja piirkonna külastuspotentsiaali.

⁶⁶ [Suur-Jõe tn 50 kinnistu detailplaneering](#)

⁶⁷ Väärtuslike üksikobjektide inventuur, MTÜ Säästva renoveerimise infokeskuse Pärnu ühendus 2023.a.

- Jõe ületamiseks arendada välja erinevaid transporditeenuseid koos vastava taristuga (veetakso, veetrammi sildumisalad ja peatuskohad jms). Kaaluda võimalusi Paikuse alevi ja Tammiste küla ühendamiseks.
- Sildade kavandamisel ja renoveerimisel tuleb arvestada nende märgilist tähtsust (linna)ruumis, kasutatavust, vaadeldavust, visuaalset mõju ja potentsiaali asula identiteedi kujundamisel. Eesmärk on tagada rajatiste kõrge arhitektuurne tase.
- Sildade kui oluliste ühenduskohtade juures näha ette erinevate liikumisviiside ühildamise võimalust (veepeatus, parkla, jalgrattaparklad koos laadimise, jalgratta hoolduse ja rendi taristuga linnalises piirkonnas, parklad koos veeskamisvõimalusega maalises piirkonnas jms).
- Pärnu jõe laevatataval lõigul ei tohi kavandatavad sillad seada takistusi veeliiklusele.

Tingimused sildade ja jõe ületuskohtade arendamiseks

- Uute sildade kavandamisel, olemasolevate sildade renoveerimisel ja jõe ületuskohtade kavandamisel tuleb tagada turvaline ja mugavalt kasutatav ülepääs jalakäijatele ja kergliiklejatele.
- Maalises piirkonnas keskustes (Jõesuu, Vihtra) tagada olemasolevate ripsildade kui kohaliku kultuuripärandi ja jalgsikäiguühenduse avalik kasutus ning avalik juurdepääs.

Planeeringujoonisel on näidatud olemasolevad sillad ja ripsillad, uue silla vajadused ning Vana-Pärnu ja Kesklinna põhimõtteline veeühendus.

3.6.7 Kergliiklusteede võrgustik

Funktsionaalne ja turvaline kergliiklusteede võrgustik võimaldab liigelda keskkonda säästvalt ja tervist edendavalt, arvestades nii igapäevast liikumisvajadust kui ka puhkusega seotud liikumisi.

Linnalises piirkonnas kulgeb kergliiklustee Pärnu jõe paremkaldal Siimu sillast Tori valla piirini. Valla piirist Sindi raudteesillani on kergliiklustee osaliselt välja arendatud Pärnu-Rakvere-Sõmeru mnt ääres. Üldplaneeringutega on kergliiklustee kavandatud terviklikult kogu maanteelõigu ulatuses. Jõe pääsuks on kergliiklusteed ette nähtud Uuemetsa tee ning Jõekalda tänavale Tammiste külas.

Pärnu jõe vasakkaldal kulgeb jõe äärne kergliiklustee mererannast (muulist) kuni Papiniidu sillani. Sealt edasi kuni Sindi raudteesillani asub jõe lähim kergliiklustee valdavas osas maanteede ääres. Üldplaneeringutega on kavandatud jõe äärse kergliiklustee välja arendamine Papiniidu sillast kuni Reiu jõe suudmeni ning Sindis jõe äärse puhkeala ääres.

Pärnu linnas Kesklinna ja Papiniidu silla vahel on jõe mõlemal kaldal Jaansonirada. Kavandatud on Jaansoniraja pikendamine Siimu sillani ja jõepromenaadi ühendamine

rannapromenaadiga. Jaansonirada toimib nii olulise jalgrattaühendusena kui puhketeena (jalakäijad, tervisesportlased, jalutajad jt).

Sauga ja Reiu jõgede ääres kergliiklustee puudub. Üldplaneeringutega on kergliiklustee kavandatud Sauga jõe vasakkaldale ja Reiu jõe paremkaldale.

Linnalises piirkonnas on eesmärgiks luua sidus kergliiklusteede võrgustik. Arvestades asustuse paiknemist ning jõe keskset asukohta omab Pärnu jõe äärne kergliiklusteede võrgustik olulist potentsiaali säästvate liikumisviiside arendamisel, sh oluliste transpordisõlmede, keskuste, elu- ja töökohtade ühendamisel ning aktiivse puhkuse võimaldamisel. Kehtivate planeeringutega on kergliiklusteede võrgustik kavandatud, edasiste planeeringutega on vajalik enam tähelepanu pöörata võrgustiku sidususe parendamisele, erinevate kasutajate huvidega arvestamisele ning kergliiklusteede võrgustiku abil erinevate liikumisviiside ühendamise soodustamisele.

Teemaplaneeringu koostamisel on analüüsitud Pärnu maakonna planeeringuga ja kohalike omavalitsuste planeeringutega kavandatud kergliiklusteede võrgustikku ja määratud olulisemad ühendid võrgustiku täiendamiseks arvestades seoseid jõega (jõe juurdepääs, liikumisvõimalused kõrge puhkeväärtusega keskkonnas). Sidusa jõeäärse kergliiklusteede võrgustiku loomiseks ja jõe pääsu parandamiseks on teemaplaneeringu põhijoonisel välja toodud olulisemad kergliiklusteede ühendid⁶⁸.

Maalises piirkonnas on olemasolevad kergliiklusteed välja arendatud Tori aleviku ja Vändra alevi juures. Tori alevik on kergliiklusteega ühendatud Selja küalani. Tori valla üldplaneeringuga on kergliiklustee kavandatud Sindi raudteesillast kuni Jõesuu küalani jõe vasakkaldal (Pärnu - Tori tugimaantee nr 59 ja Kaansoo - Tori kõrvalmaantee nr 19252 ääres). Jõe paremkaldal on kergliiklustee kavandatud Tori - Rütavere kõrvalmaantee (nr 19285) ääres Sindi raudteesillast kuni Oore küalani. Vändra alevist kulgeb kergliiklustee Suurejõe küalani.

Maalises piirkonnas on eesmärgiks turvaliste kergliiklusteede ühenduste loomine linnalises piirkonnas ja suuremate keskustega (Tori, Vändra), transpordisõlmedega ning puhkemarsruutidel. Maalises piirkonnas kavandatakse teemaplaneeringuga järgmised kergliiklusteede ühendid:

- Sindi raudteesilla ja Jõesuu küla vaheline lõik jõe vasakkaldal (Pärnu - Tori tugimaantee nr 59 ja Kaansoo - Tori kõrvalmaantee nr 19252 ääres);
- Sindi raudteesilla ja Tori alevi vaheline lõik jõe paremkaldal (Tori - Rütavere kõrvalmaantee nr 19285 ääres);
- Selja küla ja Tootsi-Piistaoja kõrvalmaantee vaheline lõik (Pärnu – Rakvere - Sõmeru mnt nr 5 ääres);
- Pärnu – Rakvere - Sõmeru mnt nr 9 ja Pärnu jõe vaheline lõik (Tootsi - Piistaoja kõrvalmaantee nr 19271 ääres);
- Vändra alevi ja Vihtra küla vaheline lõik (Vändra - Vihtra kõrvalmaantee nr 19240 ääres);

⁶⁸ Arvestades planeeringu täpsusastest on põhijoonisel kuvatud ühenduse soovituslik asukoht. Kergliiklusteede ühenduse täpne asukoht ja teetüüp määratakse detailsema astme planeeringu või projekteerimistingimustega.

- Vändra alevi ja Pärnjõe küla vaheline lõik (Massu kõrvalmaantee nr 19247, Mudiste - Suure-Jaani - Vändra tugimaantee nr 57).
- Suurejõe ja Kaansoo külade vaheline lõik (Mudiste - Suure-Jaani - Vändra tugimaantee nr 57)

Suunised kergliikluste võrgustiku arendamiseks

- Kavandada kasutajasõbralikud, ohutud ja sidusad jõe äärsed ning jõe äärde viivad kergliikluse ühendused.
- Arvestada kergliikluse kasutusintensiivsusega ja erinevate kasutajate huvidega. Säästvate liikumisviiside kasutamise soodustamiseks ja kiire jalgrattaühenduse tagamiseks eraldada vajadusel jalgratturid jalakäijatest ja kavandada eraldi jalgratta põhi- ning tervisevõrgustik⁶⁹. Arvestada teiste kergliiklusvahendite (tasakaaluliikur, tõukeratas jms) kasutuse kasvuga.
- Kergliikluse ühenduste kavandamisel lähtuda tee liigist, olemasolevast tee maa-alast, erinevate liiklejate liiklussagedusest ja liikumiskiirusest ning neist tulenevatest liiklusohutuse tagamise kaalutlustest.
- Tagada sildadel kergliiklejatele mugavad ja turvalised juurde- ja ülepääsud.
- Arvestada jalgrattaparklate, laadimistaristu ja hooldusjaamade kavandamise vajadusega.
- Kergliiklusühenduste kavandamisel riigitee äärde tuleb turvalisuse tagamiseks ühendus kavandada tee sellele poolele, kus asuvad peamised sihtpunktid.
- Erinevate transpordiliikide koostoime parendamiseks siduda olulised transpordisõlmed (reisisadam, ühistranspordi keskterminal, Rail Baltic Pärnu reisijate raudteejaam, Rail Baltic Urge, Tootsi ja Kaisma kohalikud peatused jt) kergliikluste võrgustikku. Transpordisõlmedes rajada taristu säästvate liikumisviiside kasutamise toetamiseks (jalgrattaparkla, kergliiklusvahendite rent, laadimistaristu, jalgratta hooldusjaam jms).
- Pärnu kesklinna (ühistranspordi keskterminali, reisisadama) ja Rail Baltic Pärnu reisijate raudteejaama ühendamiseks kaaluda eraldi jalgrattatee põhimarsruudi välja arendamist, mis võimaldaks sihtkohtade vahel kiiret ühendust ning säilitaks jõe äärse Jaasoni raja puhketeena (aeglaselt liikujad nagu jalutajad, tervisesportlased, väikelapsed jt).
- Kesklinna ja Haapsalu mnt vahelise veeühenduse (veepraam, veetakso, muu veeteenus) kavandamisel tagada ülepääs kergliiklusvahenditega.
- Kergliikluste sobitada olemasolevasse keskkonda, arvestada väärtusliku haljastuse ja looduskooslustega, avanevate vaadetega, üleujutusohu ning lihkeohtlikkusega jm konkreetsest keskkonnast tulenevate väärtuste ja piirangutega.

⁶⁹ Jalgratta põhivõrgustik – teedevõrgustik, mis tagab kiire ja ohutu jalgrattaühenduse oluliste sihtkohtade vahel (igapäevased sundliikumised). Üldjuhul vajalik jalgrattaliikluse eraldamine muust liiklusest. Jalgratta tervisevõrgustik – teedevõrgustik, mis on eelkõige mõeldud vaba aja veetmiseks, tervisespordiks ja puhkuseks (valikuline liikumine). Üldjuhul jalg- ja jalgrattateed väiksema liiklusega piirkonnas, maapiirkonnas ning puhkealadel.

- Kergliiklusteede äärde kavandada puhke- ja peatuskohti, varustada need vajaliku inventariga.
- Rail Baltic Tootsi kohaliku peatuse puhul arvestada turvalise kergliikluse ühenduse rajamise vajadust Tori alevikuga, mis on ühtlasi Soomaa värav.
- Rail Baltic Kaisma kohaliku peatuse puhul arvestada turvalise kergliikluse ühenduse rajamise vajadust Vändra alevisse, kust on võimalik edasi liikuda Vihtra ja Suurejõe küladesse.

Tingimused kergliiklusteede võrgustiku arendamiseks

- Kavandada katkematu kergliikluse ühendus Pärnu jõe mõlemal kaldal Sindi raudteesillast kuni jõe suudmeni ning Sauga jõe vasakkaldal Kalurikülalt kuni jõe suudmeni.
- Täpsustada teemaplaneeringuga kavandatud kergliikluse ühenduste täpne paiknemine ja tüüp. Põhijoonisel kuvatud ühenduste põhimõttelisi asukohti võib muuta, kuid kavandatav lahendus peab tagama turvalise, sidusa ja mugavalt kasutatava ühenduse.
- Ühendada ühtsesse kergliiklusteede võrgustikku jõe äärsed puhkealad, elamupiirkonnad, transpordisõlmed ja keskused (Pärnu kesklinn, Vana-Pärnu, Ülejõe, Papiniidu keskus, Paikuse alevi keskus, Sindi kesklinn, Tammiste küla keskus).

Planeeringujoonisele on kantud teemaplaneeringuga kavandatud kergliikluse ühenduste põhimõttelised asukohad.

3.6.8 Liikumine kaldaalal ja juurdepääs kallasrajale

Kallasrada⁷⁰ on avalikult kasutatava veekogu ääres olev kaldariba veekogu avalikuks kasutamiseks ja selle ääres viibimiseks, sealhulgas selle kaldal liikumiseks. Laevatataval veekogu osal on kallasraja laius 10 m ja mittelaevatataval osal 4 m. Kaldaomanik peab igaühel lubama kallasrada kasutada ja kallasraja võib sulgeda vaid ülekaaluka avaliku huvi korral üldplaneeringuga. Vaba ligipääsu tagamine jõe kallastel on avalikes huvides, et tagada piirkonna elanikele ja selle külastajatele võimalus jõe ääres viibimiseks.

Linnalises piirkonnas on head võimalused Pärnu jõe vasakkaldaalal liiklemiseks avalike alade kaudu suudmest kuni Sindi raudteesillani. Pärnu jõe paremkaldal on võimalik jõe ääres liikuda Keslinna sillast Tammiste külani, Tammiste metsas, vähesel määral Tammiste elamupiirkonna juures ning Taali kooli juures. Jõe kaldal liiklemist takstavad paadikanalid, kaldani ulatuvad elamukinnistud ja õuealad, ojad, kraavid, paiguti liigniiske pinnas. Maalises piirkonnas jääb jõe kaldale lõiguti avalikke alasid, kus on paremad võimalused kaldal liiklemiseks, kui tavapärasel kallasrajal (nt Taali mõis, Tori põrgu, Kurgja territoorium).

⁷⁰ Keskkonnaseadustiku üldosa seadus § 38

Teemaplaneeringuga on tehtud ettepanek tervikliku Pärnu jõe puhketee⁷¹ välja arendamiseks, mis võimaldab takistusteta läbivat liikumist jõe puhkeväärtuslikul alal, sh eelistatult jõe kaldal.

Suunised kaldale juurdepääsuks ja liikumiseks kaldaalal

- Linnalises piirkonnas kavandada jalakäijatele (võimalusel kergliiklejatele) katkematu liikumise võimalus Pärnu, Reiu ja Sauga jõgede puhkeväärtuslikul alal, eelistatult kallasraja vööndis või lähimal sobival alal. Ühendus kavandada lähtuvalt konkreetse keskkonna vajadustest ja võimalustest (jõe promenaad, kergliiklustee, pargitee, loodusrada, vähese liiklusega tänav jms).
- Maalises piirkonnas tagada pääsud kallasrajale. Näha ette võimalused kallasrajal või selle lähistel loodusradade välja arendamiseks, mis soodustavad kaldaala avalikku kasutust ja parandavad piirkonna puhkevõimalusi (näiteks Kurgja – Särghaua vahel, Tori põrgu lähistel).
- Avalikult kasutataval veekogul puudub sadamas kallasrada⁷². Selleks, et mööda jõgede kaldaid oleks võimalik liikuda, tuleb lähtuvalt keskkonnast tagada sobilik ühendus ja läbipääs. Võimalusel tagada ohutu läbipääs kaldal ning suunata kaldal liiklejad ümber sadama territooriumi eelkõige juhul, kui see on vajalik ohutuse tagamiseks.
- Paadisilla rajamisega ei tohi takistada kaldal vaba liikumist. Tagada tuleb katkematu kallasraja ühendus. Juhul, kui kallasraja vööndis on välja arendatud kergliiklustee, tuleb tagada katkematu kergliikluse ühendus.

Tingimused kaldale juurdepääsuks ja liikumiseks kaldaalal

- Kavandada kaldaalal liikumise võimalused, avalikud juurdepääsud kallasrajale ning tagada kallasraja läbitavus. Kallasrajale juurdepääs tagada eelkõige jalgsiiklejale.

3.6.9 Turvalisus ja päästevõimekus

Veeliikluse ja veeäärsete puhkevõimaluste arendamisel turvalisuse tagamiseks on vajalik alade ohutu kasutus ja ette näha võimalused päästetööde korraldamiseks, sh päästeauto juurdepääsuks. Päästetöödeks saab kasutada olemasolevaid ja kavandatakse ka uusi veeskamiskohti (vt pt 3.6.3).

Operatiivse päästetöö paremaks korraldamiseks ning kiire pääsu võimaldamiseks Pärnu siseturvalisuse ühishoonele jõe ääres on ette nähtud **jõepääste korraldamiseks veeskamiskoha kavandamine** Papiniidu silla ja kavandatava A.H.Tammsaare kergliiklussilla vahelisele alale.

⁷¹ Pärnu jõe puhketee hõlmab ka Reiu ja Sauga jõgede kaldaid planeeringualal.

⁷² Keskkonnaseadustiku üldosa seadus § 39¹ lõige 1

Suunised turvalisuse ja päästevõimekuse tagamiseks

- Veetranspordi taristu (veeskamiskohad, sildumisalad, sadamad) arendamisel tagada päästevõimekus.
- Veeala turvalise kasutamise korraldamiseks kaaluda veeliiklust reguleeriva korra rakendamist ja eripiirkondade määramise vajadust.
- Veeskamiskohad ja sildumisalad tuleb varustada veeliikluse korraldust selgitavate infostendidega.
- Sildumisalade kavandamisel arvestada erakorralist veelt maale pääsemise vajadust (nt terviserike) ja näha ette vajalikud meetmed (sobiva vahemaaga avalikud sildumisalad, varustamine kontaktandmetega, vee poolt avatavad sildumisalade väravad, kiirabi juurdepääs sildumisalale jms).
- Pärnu jõe puhkete, vee äärsete puhke- ja peatuskohtade, supluskohtade ning kaldarajatiste kavandamisel arvestada kasutajate turvalisusega ning vajadusel näha ette meetmed, mis vähendavad juhuslikku vette kukkumise riski (valgustus, piirded, paiknemine, infoalused jms). Turvalisuse tagamisega on otstarbekas arvestada planeerimise ja projekteerimise varajases staadiumis, et leida konkreetsele asukohtale sobivaim lahendus.

Tingimused turvalisuse ja päästevõimekuse tagamiseks

- Pärnu jõepääste veeskamiskoha täpne asukoht määrata kohalikul omavalitsusel koostöös Päästeametiga.
- Veeskamiskohtade ja väikesadamate arendamisel täpsustada Päästeameti ning Politsei- ja Piirivalveametiga päästevajadus ja tingimused.
- Avalikud supluskohad tuleb varustada päästestendidega. Supluseks kasutatav veeala tuleb tähistada.
- Täpsustada tuletõrje veevõtukohtade vajadus ja juurdepääsu tingimused jõe ääres.
- Sadamates arvestada päästetööde korraldamise vajadusega ja tagada päästeauto juurdepääs.
- Tagada Pärnu sadamas võimalus reostustõrje korraldamiseks (töölaeva laugema kaldega vettelaskmise võimalus).

3.6.10 Taastuenergeetika

Riiklik eesmärk on kliimanetraalsele⁷³ energiatootmisele üleminek ja energiapuuduse tagamine⁷⁴. Eesmärkide saavutamiseks on uuendamisel Energiamaajanduse arengukava (ENMAK 2035+) ning Riiklik energia- ja kliimakava (REKK).

Geograafiliste tingimuste tõttu on Eestis hüdroenergia kasutamise potentsiaal madal⁷⁵. Hüdroenergia tootmine planeeringualal ei ole perspektiivne kõrgete keskkonnanõuete tõttu Natura võrgustikku kuuluvatel loodusaladel ning aktiivse veeliikluse tõttu jõe laevatatava ala ulatuses. Pärnu ja Reiu jõgede loodusaladel ei ole lubatud hüdroenergia tootmine viisil, millega kaasneb veetaseme tõus, veekogu loodusliku sängi ja hüdroloogilise režiimi muutmine⁷⁶.

Pärnu keskkonnas on Pärnu jõe baasil välja arendatud kaugjahutusjaam ja -võrk. Jõevee kasutamine kaugjahutuseks võib olla otstarbekas ka mujal linnalises piirkonnas suure jahutusvajadusega hoonete ja piirkondade puhul, näiteks Papiniidu keskkonnas. Võrreldes lokaalsete jahutusseadmetega on kaugjahutuse kasutamine väiksema energiavajaduse ja CO₂ emissiooniga. Kaugjahutuse kasutamine aitab kaasa kvaliteetse linnaruumi loomisele, kuna väheneb välistest jahutusseadmetest tulenev visuaalne ja keskkonna häiring (müra, vibratsioon). Samas on jõevee kasutamisel jahutamiseks vajalik arvestada seadmetest tuleneva mõjuga, sh erinevate seadmete koosmõjuga, jõe looduskeskkonnale ning jõe ja kaldaala kasutusega (laevatatavuse tagamine, veeskamiskohad, sildumisalad, supluskohad jms).

Pärnu, Reiu ja Sauga jõgede kasutamine kütteks ei ole seni olnud piisavalt põhjendatud. Avalikult kasutatavatel veekogudel eelisjärjekorras arvestada jõe avaliku kasutuse tagamisega. Loodusaladele veekasutuse kavandamisel on oluline mitte halvendada veekeskkonna looduslikku seisundit ja mitte hõivata tehnoarajatistega kaitsealasid. Kütteks on võimalik kasutada teisi lihtsamalt rakendatavaid ja keskkonnasäästlike lahendusi nagu näiteks kaugküte ja maaküte.

Üldised põhimõtted ja tingimused taastuenergeetika arendamiseks on määratud Pärnu maakonna planeeringuga. Teemaplaneeringuga on tuule- ja päikeseparkide arendamise tingimused täpsustatud vaid jõeäärsete väärtuslike maastike osas (pt 3.3). Teemaplaneeringuga käsitletakse taastuenergeetika arendamise all jõe kasutamist kaugjahutuseks, kütteks ning hüdroenergia tootmiseks.

Suunised taastuenergeetika arendamiseks

⁷³ Kliimanetraalsus – olukord, kus kasvuhoonegaaside heide ja sidumine on tasakaalus ehk kasvuhoonegaaside netoheide on null.

⁷⁴ Strateegia Eesti 2035

⁷⁵ Energiamaajanduse arengukavas aastani 2030

⁷⁶ Looduskaitse seaduse § 51 lõike 2 alusel on keskkonnaministri poolt kinnitatud lõhe, jõeforelli, meriforelli ja harjuse kudemis- ja elupaikade nimistu, milles loetletud veekogudel on keelatud uute paisude rajamine ja olemasolevate paisude rekonstrueerimine ulatuses, mis tõstab veetaset, ning veekogu loodusliku sängi ja hüdroloogilise režiimi muutmine. Pärnu ja Reiu jõgede loodusalad kuuluvad nimistusse.

- Jõe kasutamisel jahutamiseks ja kütteks tuleb igal konkreetsel juhul analüüsida tegevusega kaasnevat keskkonnamõjusid, et selgitada välja lahenduse sobivus.
- Jahutus- ja küttesüsteemide kavandamisel jõkke tuleb arvestada, et Pärnu ja Reiu jõed on Natura loodusala, mille looduslikku seisundit ei tohi halvendada. Papiniidu silla piirkonnast ülesvoolu on primaarne Pärnu jõe looduslikkuse säilitamine ja torustike paigaldamisel jõkke tuleb vältida.
- Täiendava kaugjahutusjaama kavandamise vajaduse korral linnalisse piirkonda tuleb selle asukohta hoolikalt valida ning soovitatavalt leida asukoht Papiniidu silla piirkonnast allavoolu.
- Arvestades jõgede keskkonnakaitse eesmärke ja laevatatavust ei ole hüdroelektrijaama kavandamine Pärnu, Reiu ja Sauga jõgedele eeldatavalt võimalik. Väiksemate hüdroenergia seadmete kasutamise soovi korral tuleb igal konkreetsel juhul kaaluda mõjude hindamise ja uuringute koostamise vajadust, et selgitada välja lahenduse sobivus.
- Jõgede baasil taastuenergeetika arendamisel tuleb arvestada jõgede avaliku kasutuse ja laevatataval alal veeliikluse tagamisega. Tegevused, mis halvendavad jõgede avalikku kasutust ja laevatatavust, ei ole lubatud. Tagada tuleb kalda alal vaba liikumine ja jõe äärsete liikumisradade katkematus.

4. KLIIMAMUUTUSED

Kliima muutumine toimub järk-järgult, kuid üha kiiremini ja jõulisemalt. Eesti keskmine õhutemperatuur on viimase 50 aasta jooksul tõusnud, sh kõige enam talve- ja kevadkuudel. Temperatuuritõus mõjutab omakorda sademete hulka, intensiivsust ja jaotust. Kliima üldine soojenemine muudab looduse sesoonsust, kevade saabumine on muutunud varasemaks ja talve saabumine lükkunud hilisemaks. Lumikatte kestus on viimastel aastakümnetel vähenenud enam kui kolm nädalat. Samuti on viimastel aastakümnetel tõusnud Eesti mereveetase, seda nii maailmamere taseme üldise tõusu kui ka tugevama tuulesurve tõttu⁷⁷.

Õhutemperatuuri tõus, sademete hulga suurenemine, merepinna tõus ja tormide sagenemine on kliimamuutused, millega on vajalik planeeringute koostamisel arvestada, et suurendada asustuse ja ehitatud keskkonna **kliimakindlust**⁷⁸.

Õhutemperatuuri tõus, kuumalainete sagenemine ning linnakeskkonna tihendamine soodustavad **kuumasaarte** (ka soojusaarte efekt) teket. Kuumasaarte tekkimine on seotud eelkõige linnade maakasutus- ja ehituslike iseärasustega, kus tumedad tehismaterjalid neelavad suurema osa päikesekiirgusest, mille tõttu soojenevad teed ja ehitised, mis omakorda kütavad linnaõhku nii öösel kui päeval. Kuumalained toovad kaasa suurema koormuse puhkealadele, eriti vee äärsetele puhkealadele tuule ja vee jahutava mõju tõttu. Samuti tõuseb haljastuse suurema osakaalu ja hoolduse vajadus linnades. Mida rohkem tehiskeskkonnas on rohe- ja veealadid, seda tugevam on looduskeskkonna jahutav mõju.

Kliimamuutustega suureneb **paduvihmade** ja nendest põhjustatud üleujutuste tõenäoline esinemissagedus. Suurte sadude tagajärjel võib tekkida üleujutusi, kus suur tehispindade (hooned, teed, parklad) osakaal ei lase sademeveel loomulikult teel maapinda imbuda või sademevesi ei mahu kanalisatsiooni- või drenaažisüsteemidesse. Mida suuremaks kasvab tehispinna osakaal, seda probleemsemaks muutub sademevee majandamine. Sademete hulga suurenemine toob kaasa vajaduse rakendada looduspõhiseid lahendusi sademevee majandamisel.

Üleujutustest saab eristada tormidest ja mereveetõusust põhjustatud üleujutusi rannikul ning kevadisest suurveest ja suurtest valingvihmadest põhjustatud üleujutusi jõgede kallastel. Tulevikus võib oodata kevadisest lumesulamisest tuleneva suurvee vähenemist, kuid samas sügiseste vihmadest põhjustatud suurvee suurenemist, samuti tormide sagenemist. Üleujutusest tuleneva kahju vähendamiseks on eriti oluline kliimariske arvestada maakasutuse planeerimisel ja asustuse suunamisel.

Suunised kliimamuutustega arvestamiseks

- Arvestada kliimarisikidega maakasutuse ja elutähtsa taristu (elektri-, side-, kanalisatsiooni- ja teedevõrk) planeerimisel.

⁷⁷ [Lääne-Eesti üleujutusriskide maandamiskava 2022-2027](#)

⁷⁸ [Kliimamuutustega kohanemise arengukava aastani 2030](#)

- Kavandada linnalises piirkonnas kliimariskide maandamiseks uusi rohealaid ja haljastust (jõeäärsed puhkealad, varju andev kõrghaljastus, haljastusega liigendatud tehispinnad, tänavahaljastus, looduslikud veesidumismeetmed jms). Säilitada olemasolevad rohealad ja kõrghaljastus.

4.1 Üleujutuse ohuga arvestamine

Pärnu linnas on jõega seotud üleujutuste⁷⁹ põhjuseks reeglina merevee kõrge tase, mis hakkab jõe suudmest sisse pressima. Rannikualadel tihedamini esinevate tormide tõttu võivad üleujutused tulevikus sagedeneda.

Jõgedes põhjustavad üleujutusi lume sulamine ja kevadine suurvesi ning tugevad valingvihmad, mille tõttu võib veetase tõusta üle tavapäraste kallaste. Pärnu jõel võib üleujutust põhjustada ka kevadine jääminek olukorras, kus Pärnu laht on veel jääs, jõe jää kuhjub ning takistab vee edasipääsu.

Tiheasustusalad, kus esineb olulise kahjuliku mõjuga üleujutusi, on **üleujutusega seotud olulised riskipiirkonnad**⁸⁰. Planeeringualal asuvad olulised riskipiirkonnad Pärnu ja Sindi linnades.

Pärnus on tegemist rannikumere ja Pärnu jõe koostoimest tingitud üleujutuse riskipiirkonnaga, mis hõlmab planeeringualal Pärnu jõe paremkallast Uuemetsa elamupiirkonnani ja vasakkallast Reiu jõe suudmeni ning Sauga jõe kaldaalaid Kalurikülani (ka Fishing Village).

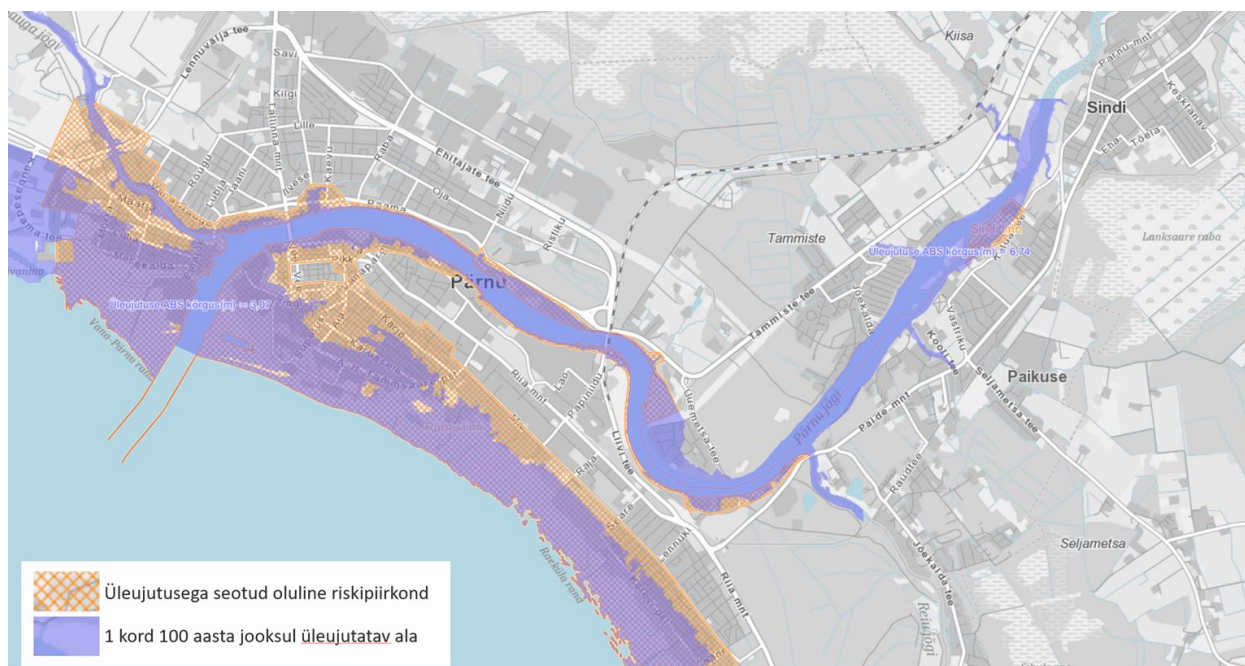
Sindi linnas on tegemist Pärnu jõe sāngi täitumisest põhjustatud üleujutusega, mida seostatakse jääummistuste tekkimisega või pikaajaliste ja rohkete sademete ning lumesulamisega. Sindi riskipiirkond hõlmab jõe vasakkaldal elamupiirkonda Paikuse alevi ja kavandatud Via Baltica silla vahelisel alal.

Linnalises piirkonnas, oluliste riskipiirkondade lähialal on koostatud üleujutusohupiirkonna kaardid, mis näitavad veetasemete tõusu erinevate tõenäosusstsenaariumite korral⁸¹.

⁷⁹ Veeseadus § 106 lg 2 kohaselt on üleujutus harilikult veega katmata maa-ala ajutine kattumine veega.

⁸⁰ [Lääne-eesti üleujutusriskide maandamiskava 2022-2027](#)

⁸¹ [Keskkonnaministeerium, üleujutusohupiirkonna ja üleujutusohuga seotud riskipiirkonna kaardid](#)



Skeem 22. Üleujutusega seotud oluline riskipiirkond ja üks kord 100 aasta jooksul tõenäosusega üleujutatav ala (Maa-amet, üleujutusohuga alade kaardirakendus)

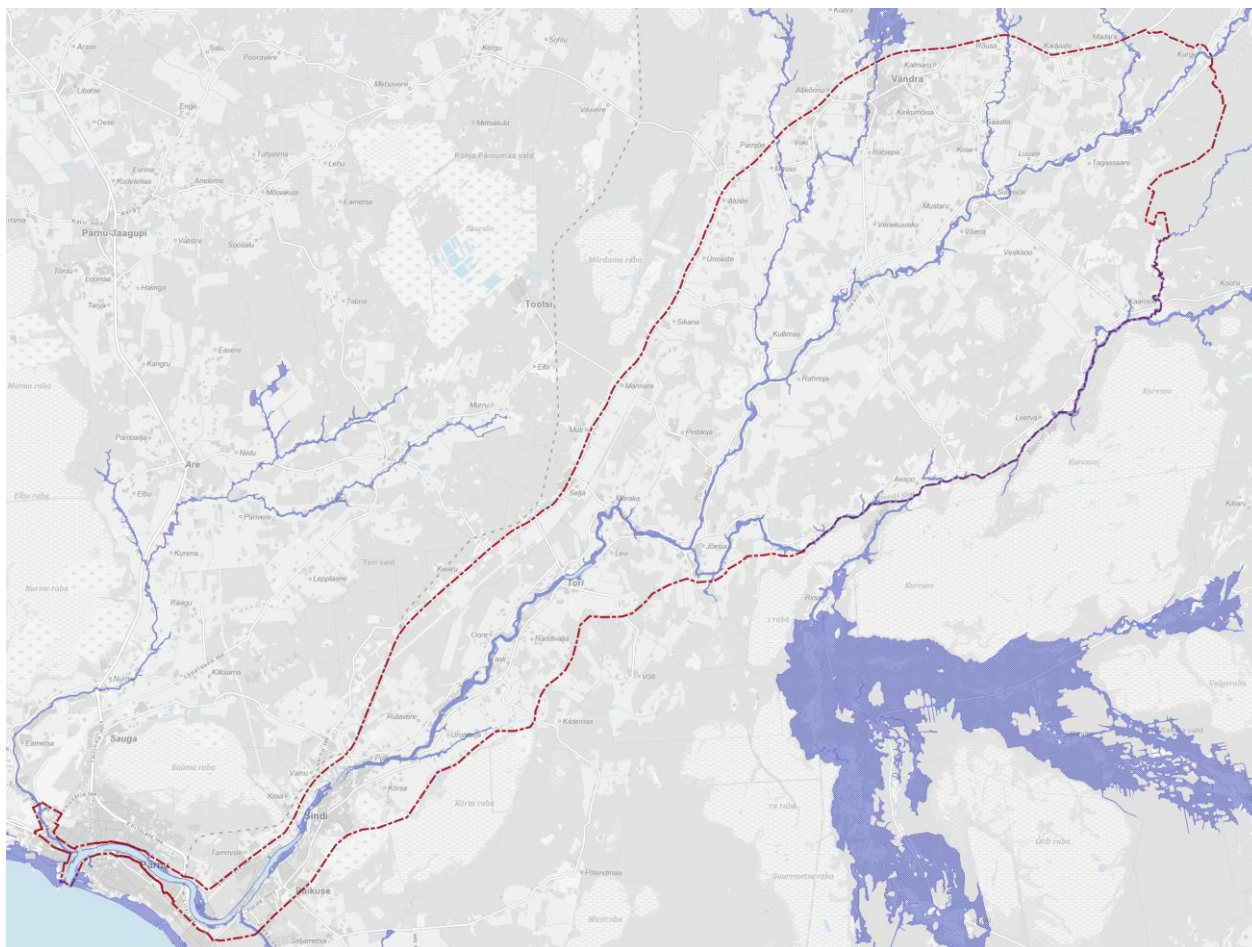
Pärnu, Reiu ja Sauga jõed ei kuulu **suure üleujutusega siseveekogude** hulka⁸². Samas Pärnu jõe ja Sauga jõe suudmeala jääb suurema üleujutusala koosseisu, mis asub Pärnu, Audru ja Sauga jõgede suudmealal Pärnus ning Valgerannas ja ulatub Aurdu, Sauga ning Sindini. Üleujutus alamjooksul on eelkõige põhjustatud merevee tõusust siseveekokku ja selle kallastele⁸³.

Kuna üldjuhul on jõgede kaldad kõrged, mõjutab perioodiline üleujutus piirkonniti väiksemaid lammialasid. Jõe kallastega piirnevad ja perioodiliselt üleujutatavad madalad jõelammid moodustavad puhverala, kuhu suurvee perioodil liigne vesi saab koguneda. Lammialad stabiliseerivad jõe veetaset ja vooluhulka ning nende säilitamine aitab vältida üleujutusega kaasnevaid võimalikke negatiivseid mõjusid.

Teemaplaneerinuga seatakse suunised ja tingimused edasisel planeerimisel üleujutusriskidega arvestamiseks, et vältida üleujutusohuga seotud riskide suurenemist ja uute riskipiirkondade teket.

⁸² [Suurte üleujutusosaladega siseveekogude nimistu ja nendel siseveekogudel kõrgveepiiri määramise kord § 2](#)

⁸³ [Alused ja meetodika suurte üleujutustega siseveekogude nimistu muutmiseks](#), Kristjan Piirimäe jt, 2021



Skeem 23 Väljavõtte uuringust „Alused ja meetodika suurte üleujutustega siseveekogude nimistu muutmiseks“ Pärnu alamveskikonna üleujutusala

Suunised üleujutusest tulenevate kahjulike mõjude vältimiseks

- Väljaspool üleujutusega seotud olulisi riskipiirkondi selgitada välja jõeäärsed üleujutusohuga alad. Nendele aladele määrata üleujutusriskist vähem mõjutatud maakasutus ja vältida asustuse laienemist ning uute hoonete ja rajatiste kavandamist. Juhul kui ehitustegevus osutub vajalikuks, rakendada meetmeid ehitiste kaitseks. Üldplaneeringutega seada tingimused üleujutusest tuleneva negatiivse mõju vältimiseks ja kaaluda ehituskeeluvööndi suurendamist.
- Linnalises piirkonnas arvestada üleujutusriskiga ning olemasoleva kompaktse asustusega alal uute hoonete ja rajatiste kavandamisel määrata planeerimise ja ehitamise tingimused üleujutusest tuleneva negatiivse mõju vältimiseks või leevendamiseks.
- Linnalises piirkonnas ehitustegevuse kavandamisel arvestada veetaseme tõusu võimalike tõenäosustega. Uute hoonete ja rajatiste kavandamisel on ehitustingimuste määramisel soovitatav aluseks võtta üks kord 100 aasta jooksul esineda võiv veetaseme tõus. Sagedamini ohustatud alade planeerimisel eelistada maakasutust, mis on üleujutusriskist

vähem mõjutatud või mis on otseselt seotud jõega (näiteks väikesadamad, puhkealad jms).

- Vältida ehitustegevust jõe lammialadel (va matka- ja loodusrajad). Üldplaneeringute koostamisel kaaluda lammialadel ehituskeeluvööndi suurendamist.
- Soodustada sademevee hajutamiseks ja pinnasesse imbumise soodustamiseks looduslähedaste lahenduste kavandamist (viibetiigi- ja kraavid, haljaspinnad jms).
- Arvestades jõeäärsete haljasalade olulisust kliimamuutustega kohanemisel, toetada ja tugevdada jõeäärset rohekoridori. Haarata rohekoridori koosseisu jõeäärsed lammialad, metsaalad ja pargid.

Tingimused üleujutusest tulenevate kahjulike mõjude vältimiseks

- Seada tingimused üleujutusest tuleneva negatiivse mõju vältimiseks ja kaaluda ehituskeeluvööndi suurendamist.

4.2 Lihkehuga arvestamine

Pärnu, Reiu ja Sauga jõgede kaldad on alamjooksul lihkeohtlikud. Lihkeoht on tingitud ala geoloogilisest ja morfoloogilisest ehitusest. Savipinnaste korral võib looduslik maalihe tekkida kuni 50 m kaugusel, inimtegevuse sekkumisel kuni 70 m kaugusel veepiirist. Liivapinnase puhul võivad lihked looduslikult vallanduda 5-10 m kaugusel ja inimtegevuse lisandudes kuni 20 m kaugusel oru pervest.

Toimunud maalihete eelduseks on pinnaste suhteliselt madalad tugevusomadused, oruveerude suur kallakus, jõgede erosioon ning jõe- ja pinnasevee taseme olulised ja kiired muudatused. Eeldused kombineeruvad erinevatel jõelõikudel erinevalt. Oruveeru ehitust muudab peamiselt erosioon. Osa erodeeritud setteid kantakse jõe looke siseküljele, mistõttu see oruveer muutub laugemaks. Jõe erosioon pörkeveerul muudab selle kallakuse püsivalt suureks ning jalamilt erodeeritud materjali tõttu võib nõlval tasakaaluseisundi saavutamiseks toimuda lihe.

Veeliiklus avaldab kallastele mõju läbi lainetuse. Lainetuse erodeeriv mõju oleneb eelkõige kalda pinnasest, aga ka süngi kujust ja kalda nõlvusest. Eraldi märkimist vajab kallaste kaitse vajadus Sauga ja Pärnu jõgede laevataval osal seoses kallaste võimaliku uhtumisega, mis eeldatavalt intensiivistub veeliikluse tõttu.

Pärnu jõe alamjooksul on lihkeohtlikud ja potentsiaalselt lihkeohtlikud kaldad terviklikult välja selgitatud Tori vallas⁸⁴. Pärnu linna piires (sh Paikuse alev) puudub terviklik ülevaade jõgede kallaste lihkeohtlikkusest, lihkeohtlikkus on välja selgitatud lõiguti⁸⁵.

Suunised lihkeohu vältimiseks

- Selgitada välja Pärnu, Reiu ja Sauga jõgede kallaste lihkeohtlikkus terviklikult Pärnu linna territooriumil (sh Paikuse alevis).
- Sauga jõel, kus veeliikluse kasv võib suurendada kaldaerosiooni, võtta tarvitusele meetmed kaldaerosiooni ja lihkeohu vähendamiseks (veeliikluse kiiruse ja lainetuse piiramine, kallaste kindlustamine jms).
- Maalises piirkonnas säilitada jõe kaldad looduslikuna. Ehitustegevuse kavandamisel arvestada kallaste looduslikkuse säilitamisega ja vältida kallaste tehislisku kindlustamist.

Tingimused lihkeohu vältimiseks

- Täpsustada lihkeohtlikud piirkonnad ja ohuala ulatus ning seada meetmed lihkeohu vältimiseks (ehituskeeluala, uuringute koostamise vajadus jms).
- Maalihkehuga kallastel tuleb ohualasse jääva ehitustegevuse (sh veeskamiskohtade ja sildumisalade) kavandamisel viia läbi täpsemad uuringud.

⁸⁴ [Tori valla Sauga ja Pärnu jõgede lihkeohtlike jõelõikude kaardistamine, lihkeohtlikel jõelõikudel ehituskeeluvööndi piiri määramine ning lihkeohu vältimise põhimõtete väljatöötamine](#), IPT Projektijuhtimine OÜ, 2022

⁸⁵ [Pärnu linna üldplaneeringu ehitus- ja hüdroteoloogiliste tingimuste osa. OÜ Geoengineering, 2012](#)

5. OLULISE EBASOODSA KESKKONNAMÕJU VÄLTIMISEKS JA LEEVENDAMISEKS KAVANDATAVAD MEETMED

Pärnu jõe teemaplaneeringu elluviimisega kaasnevate keskkonnamõjude hindamiseks viidi läbi keskkonnamõjude strateegiline hindamine, mille peamine eesmärk on arvestada erinevaid keskkonnast tulenevaid kaalutlusi teemaplaneeringu koostamisel ja kehtestamisel ning tagada kõrgetasemeline keskkonnakaitse ja jätkusuutlik areng. KSH toetab teemaplaneeringu lahendust ning minimeerib võimalused arenduseks, millega võib kaasneda oluline ebasoodne mõju keskkonnale, mida pole võimalik leevendada.

Teemaplaneeringu koostamisel on keskkonnamõjude hindamine ja planeerimine toimunud tihedas seoses, KSH töögrupi ettepanekuid on jooksvalt arvestatud planeeringulahenduse väljatöötamisel ja integreeritud planeeringu lahendusse. Lisaks on mõjude hindamise käigus tehtud täiendavad ettepanekud leevendavate meetmete seadmiseks. Tulenevalt teemaplaneeringu täpsusastmest on meetmete näol tegemist pigem ettepanekute ja soovitusetega planeeringulahenduse edasiseks rakendamiseks kohaliku tasandi planeeringute ja projektide koostamisel. Teemaplaneeringu ja KSH ühine eesmärk on vältida olulise negatiivse keskkonnamõju tekkimist järgmistel, detailsematel planeerimistasanditel ning toetada planeeringuala jätkusuutlikku ja tasakaalustatud (ruumilist) arengut ning positiivseid muutusi.

Meetmete puhul, milles on viide kehtivale õigusaktile, tuleb igakordselt kontrollida selle kehtivust ning lähtuda kehtivast õigusaktist.

5.1 Meetmed Natura alade kaitse-eesmärkide soodsa seisundi tagamiseks

- Tegevuste kavandamisel, mis võivad mõjutada Natura 2000 loodusalasid tuleb läbi viia Natura eelhindamine ja vajadusel Natura asjakohane hindamine.
- Pärnu ja Reiu jõgede loodusaladel, jõe ja kallastele kavandatavate objektide (näiteks sadamad, sõudestaadion, sildumiskohad, veeskamiskohad, supluskohad jms) puhul, mille rajamine nõuab jõe süvendamist või setete eemaldamist, tuleb rakendada ehitusaegseid leevendusmeetmeid. Süvendustööd ja setete eemaldamine tuleb teostada madalvee tingimustes või kasutada tehnilisi lahendusi (sulundseinad, geotekstiilist ekraanid jms) heljumi leviku piiramiseks.
- Pärnu ja Reiu jõgede loodusaladel tuleb heljumi leviku minimeerimise vajadust silmas pidada ka setete eemaldamisel objektide kasutusajal. Uute objektide kavandamisel on vajalik hinnata kasutusperioodi hooldusvajadust ja võimalusel leida lahendus, mille puhul hooldusvajadus on väiksem.
- Pärnu ja Reiu jõgede loodusaladel on põhjendatud vajadusel, näiteks veesõidukite poolt jõe kaldaid mõjutava lainetuse vähendamiseks või vee-elustiku kaitseks, soovitav

korraldusliku meetmena rakendada veesõidukite liikumiskiiruse piiramist. Arvestades Natura kaitse-eesmärke on esimese prioriteedina soovitatav kaaluda korralduslike meetmete rakendamist ehituslike meetmete (nt kallaste kindlustamise) asemel.

- Pärnu ja Reiu jõgede loodusaladel on jõe kallaste kindlustamist maalihkeohu vältimiseks vaja põhjalikult kaaluda, hinnates seejuures kavandatava tegevuse keskkonnamõju hindamise (Natura hindamise) läbiviimise vajalikkust. Ehitusliku meetmena võib põhjendatud vajadusel kasutada jõe kallaste kindlustamist juhul, kui sellega on välditud loodusala kaitse-eesmärkide seisundi halvendamine.
- Pärnu jõe looduslal laevatatava jõeala pikendamisel Türgi oja suudmeni ei ole lubatud teostada jõe süvendustöid, sest see avaldab negatiivset mõju jõe looduslikule keskkonnale ning kaitstavale elupaigatüübile jõed ja ojad (3260). Veeliikluse ohutuse tagamiseks üksikute kivide eemaldamine jõe põhjast või setetest puhastamine lühikesel lõigul on lubatav.
- Objektide rajamisel Rannaniidu loodusala naabrusse (nii maismaale kui ka Pärnu jõe alale) tuleb vältida loodusala pinnase ja taimkatte kahjustamist ehitustööde käigus. Seetõttu ei tohi tehnikaga looduslal liikuda ja sinna materjale ladustada.
- Tori põrgu looduslal loodusraja välja arendamisel (jalgtee, pingid jms) ei tohi halvendada ala seisundit ega kahjustada kaitse-eesmärgiks olevaid elupaigatüüpe.

5.2 Meetmed kaitstavatele loodusobjektidele ja elustikule avalduvate mõjude vältimiseks ja vähendamiseks

- Tegevuste kavandamisel, mis võivad mõjutada kaitstavaid loodusobjekte tuleb läbi viia mõjuhindamine.
- Iga konkreetse süvendamist hõlmava tegevuse kavandamisel tuleb anda hinnang vee-elustikule, sh kalastikule avalduva võimaliku mõju kohta (eelhinnang ja vajadusel KMH). Süvendustööde ja setete eemaldamisega kaasnevate mõjude minimeerimiseks tuleb tegevuse kavandamisel hinnata leevendusmeetmete vajalikkust ning leida antud olukorda arvestades optimaalsed meetmed.
- Kuna igasugune heljumi kontsentratsiooni tõus mõjutab negatiivselt kalapopulatsioone, peab kevadisel ja sügisel perioodil (peamine kalade kudemise ja kuderände aeg) suuremahulised tööd planeeringuala jõgedes välistama. Kalastiku seisukohalt on süvendustööde jm suuremahuliste heljumit tekitavate tööde läbiviimiseks kõige sobivam periood ajavahemik 25. juunist kuni 05.augustini. Mõjude minimeerimiseks tuleb kaevetööd vees teha veevaesel ajal võimalikult lühikesel perioodil, rakendades heljumi levikut vähendavaid tehnilisi meetmeid ja arvestades vee-elustikust tulenevaid ajalisi piiranguid tööde tegemisele.
- Juhul, kui süvendustöid on vaja läbi viia väljaspool madalvee perioodi, tuleb vastavalt konkreetse tegevuse mõju hindamise tulemustele kasutada negatiivse mõju vähendamiseks tehnilisi lahendusi (töötsooni eraldamine geotekstiilist ekraanide, pinnasvallide, sulundseinte jms) heljumi leviku piiramiseks.

- Pärnu jõe veeteie pikendamise korral kuni Türgi oja suudmeni ei ole lubatud teostada jõe süvendusteid, sest see avaldab negatiivset mõju looduslikule jõekeskonnale ning kaitstavale elupaigatüübile jõed ja ojad (3260).
- Laevatatavast alast ülesvoolu jäävate potamaalsete jõelõikude süvendamisel ja sealt setete eemaldamisel (juhul, kui kaevekohtadest allavoolu jääb ritraalseid jõelõike) tohib jõesängis kaevetöid teha ainult väljaspool kalade kudemisperioodi (ajavahemikul 01.06 kuni 30.09) ning seda vaid madalvee tingimustes. Ritraalsete jõelõikude süvendamine ja sealt sette eemaldamine on keelatud.
- Põhjendatud vajadusel, nt veesõidukite poolt jõe kaldaid mõjutava lainetuse ja erosiooni vähendamiseks ja vee-elustiku kaitseks, on soovitatav korraldusliku meetmena rakendada veesõidukite liikumiskiiruse piiramist ja lainetuse tekitamise keeldu.
- Arvestades kalade noorjärkude laskumise peamisi ajaperioode, on nende kaitse seisukohast vajalik jetisõitu ajaliselt piirata. Jetisõidu lubatud periood kalade noorjärkude kaitse seisukohast võiks olla juuni keskpaigast kuni augusti lõpuni. Meritindi vastsete edukaks merre laskumiseks on oluline, et jetiga ei alustataks jõel liiklemist enne 25. maid (konkreetne kuupäev võib sõltuvalt ilmastikuoludest muutuda).
- Objektide rajamisel Rannaniidu looduskaitseala/loodusala naabrusesse tuleb ehitustööde käigus vältida looduskaitseala pinnase ja taimkatte kahjustamist. Lubatud ei ole tehnikaga looduslal liikumine ja sinna materjale ladustamine.
- Linnalises piirkonnas teemaplaneeringuga seotud arenduste ja puhkealade kavandamisel jõgede äärde tuleb võimalikult suures mahus säilitada olemasolevat kõrghaljastust ning võimalusel rajada seda juurde. Antud meede toetab üldist elurikkust, sealhulgas piirkonnas elutsevate nahkhiirte elupaikade säilimist.
- Jõgede kallastel paiknevate puhkealade, kergliiklusteede ja muude valgustatud radade arenduse puhul tuleb kasutada valguslahendust, mille puhul valgustuspostid on madalad ning valgus suunatud allapoole. Kavandatavate sadamate, veeskamiskohtade, sildumiskohtade ja muude rajatiste kavandamisel nahkhiirte elupaikade alale või naabrusesse tuleb hinnata mõju nahkhiirtele ning valguslahenduste puhul arvestada nahkhiirtele avalduva mõju vähendamise vajadusega.

5.3 Meetmed jõgede veekvaliteedi ebasoodsa keskkonnamõju vältimiseks ja leevendamiseks

- Veekeskonna ja pinnase saastumise vältimiseks ehitusetapis on vajalik kasutada tehniliselt heas korras olevaid masinaid ja vältida avariilisi juhtumeid (avariid materjalide ja jäätmete ladustamisel, avariid ehitusmasinatega, liiklusavariid ja neist tulenev reostus). Avariiliste olukordade esinemise tõenäosust saab vähendada tööhutusnõuete järgimise, objekti pideva järelevalvega, liiklusohutuse tõstmisega ning saastet minimeerida reostuse asjakohase ja kiire reostustõrjega.
- Kaevetöödega kaasneva heljumi edasikande leevendamiseks on soovitatav kaevetööd vees teha veevaesel ajal võimalikult lühikese perioodi jooksul. Veekogude laevatatavatel

osadel vee-elustiku kaitseks ajalised piirangud puuduvad (neile jõelõikudele ja sealt allavoolu ei jää olulisi kalade kudealaid), kuid kalapopulatsioonide kaitseks peab suuremahulisi ja heljumirikkaid töid veekeskonnas vältima kalade peamisel kudemis- ja rändeperioodil (kevadel ja sügisel). Laevatatavatest jõeosadest ülesvoolu jäävates kohtades potamaalsete jõelõikude süvendamisel ja sealt setete eemaldamisel (juhul, kui kaevekohtadest allavoolu jääb ritraalseid jõelõike – ja üldjuhul neid jääb) tohib jõesängis kaevetöid teha vaid väljaspool kalade kudemisperioodi (perioodil 01.06 kuni 30.09) ning seda vaid madalvee tingimustes. Heljumi edasikandumise vähendamiseks on võimalik piirata töötsoon geotekstiilist ekraaniga. Ekraani kasutamine on soovitatav eelkõige suuremahuliste (näiteks sõudestaadion) ja pikaajaliselt samas paigas kestvate tööde puhul. Heljumi levikut vähendavaid meetmeid tuleb kaaluda ehitusprojekti ja võtta kasutusele efektiivseimad.

- Kõikide jõkke ja kaldavööndisse planeeritavate objektide puhul on setetest puhastamise ja süvendamise käigus eemaldatava pinnase mahu määramise eelduseks ehitusuuringud (topogeodeetilised uuringud, ehitusgeoloogilised uuringud, veeteie pikendamise korral ka hüdrograafilised mõõdistused), mis lähtuvad konkreetse kavandatava objekti iseloomust ja tehnilistest näitajatest.
- Olenevalt tööde mahust võib olla vajalik keskkonnamõju eelhindangu andmine või keskkonnamõju hindamine. Tahkete ainete vette paigutamisel (näiteks veeskamiskohtade ja kaldakindlustuste rajamisel) on alates mahust 5 m³ vajalik hinnata igakordselt, kas tegevus põhjustab ebasoodsat mõju ja on lubatav. Veekogu süvendamisel alates pinnase mahust 500 m³ on KMH läbiviimine kohustuslik.
- Sõudestaadioni asukoha täpsustamiseks tuleb kaasajastada jõelõigu topo-geodeetiline mõõdistus, teha esmane ehitusgeoloogiline uuring ja koostada sõudestaadioni eskiisprojekt eelprojekti detailsuses EVS 932:2017 mõistes. Töö eesmärgiks peab olema piisavate mõõtmetega sõudestaadioni rajamise võimalikkuse hindamine keskkonnakaitseliste piirangute ja muu veeliikluse tingimustes. Olenevalt tulemustest tuleb jätkata detailplaneeringu ja keskkonnamõju hindamisega. Teemaplaneeringu lisa 4 toodud uuringu tabelis on sõudestaadioni eeldatav süvendamisemaht üle 500 m³, mille puhul KMH läbiviimine on kohustuslik. Sõudestaadioni rajamisel ei ole mõju Pärnu jõe loodusalaale välistatud (st vajalik on leevendavate meetmete kavandamine), seega on vajalik Natura asjakohase hindamise läbiviimine, mis on samuti võimalik ainult KMH menetluses. Samad tingimused kehtivad Pärnu jõe vasakkaldale sildumisala ja jahisadama kavandamisel.
- Pärnu jõe vasakkaldale sildumisala ja jahisadama kavandamiseks tuleb koostada piirkonna topo-geodeetiline mõõdistus, teha esmane ehitusgeoloogiline uuring, koostada eskiisprojekt eelprojekti detailsuses EVS 932:2017 mõistes ning keskkonnamõju eelhindang. Töö eesmärgiks peab olema sildumisala ja/või jahisadama rajamise võimalikkuse hindamine keskkonnakaitseliste piirangute ja muu veeliikluse tingimustes. Olenevalt tulemustest tuleb jätkata detailplaneeringu ja keskkonnamõju hindamisega.
- Veekogumite hüdro-morfoloogilisele seisundile avalduva võimaliku mõju ennetamisele aitab kaasa, kui objektide projekteerimisel arvestatakse jõe morfoloogiliste tingimustega (jõe lang, jõe põhja iseloom, jõe laius, jõe kalda iseloom, jõe kaldavööndi ulatus),

välditakse jõevoolu tõkestamist ning kui erinevate objektide ehitustöid teostatakse erinevatel aegadel.

- Selleks, et kasutada jõevett jahutamiseks või kütteks, on vaja igal konkreetsel juhul viia läbi uuringud, vajadusel mõju hindamine ja nende alusel välja töötada sobiv lahendus. Uuringute käigus tuleb välja selgitada võetava ja tagasi suunatava vee kogus, pinnase süvendamisel võimalik heljumi levik, mõju jää moodustumisele ning arvestada läheliste elupaikadena kaitstavates veekogudes väljatava veetemperatuuriga. Suublasse juhitud heitvesi peab vastama keskkonnaministri 08.11.2019 määruse nr 61 „Nõuded reovee puhastamise ning heit-, sademe-, kaevandus-, karjääri- ja jahutusvee suublasse juhtimise kohta, nõuetele vastavuse hindamise meetmed ning saasteainesisalduse piirväärtused“ nõuetele. Vastavalt veeseaduse § 187 p 1 on veeluba kohustuslik, kui võetakse pinnavett, sealhulgas jääd, enam kui 30 m³ ööpäevas või p 4 juhatakse suublasse saasteaineid või heitvett ja jahutusvett või p 18 muudetakse oluliselt vee füüsikalisi või keemilisi omadusi, veekogu bioloogilisi omadusi või veerežiimi.

5.4 Meetmed kallaste lihkeohtlikkuse ebasoodsa keskkonnamõju vältimiseks ja leevendamiseks

- Maalihetest tulenevate kahjude vältimiseks on vajalik kohapõhiste uuringute alusel välja selgitada ja täpsustada liheohtlikud kaldalõigud ja lihkeohtliku ala ulatus kaldast ning määrata tingimused lihkeohu vältimiseks (ehitustegevuse kaugus kaldast, uuringu vajadus jms). Teada on, et Pärnu ja Sauga jõgedel võib maaliheohtlik tsoon ulatuda kuni 75 m kaugusele kaldast. Reiu jõe lihkeohuga ala ulatuse kohta täpsem uuring puudub.
- Lihkeohuga alale ehitamisel on oluline arvestada täiendavate uuringute koostamise vajadusega. Ülevaade lihkeohtlikele alade uuringutele esitatavatest nõuetest on toodud KSH aruande peatükis 9.1.2.
- Lihkeohtlikule alale ehitamisel leitakse sobilikud nõlvastabiilsuse tagamise meetmed lähtuvalt konkreetsest asukohast ja kavandatava ehitise tehnilistest näitajatest, arvestades konkreetse ehitustegevuse poolt põhjustatavat nõlva stabiilsuse puudujääki. Üldiseid meetmeid, mis sobiksid igaks juhtumiks ei ole. Võimalikud kasutatavad meetmed, mida üksikult või kombinatsioonis on võimalik kasutada, on järgmised:
 - nõlva muutmine laugemaks, kas veeru kõrguse vähendamise või jalami kõrguse kasvatamise teel (nn vastukaalu loomine) või nende kombinatsioonis;
 - nõlva muutmine kergemaks asendades osaliselt pinnase kergema materjaliga (kergekruus, vahtplastid jt tehismaterjalid);
 - veetaseme kontrollmeetmed nõlvatsoonis (eelkõige drenimise võimaldamine);
 - nõrga kihi stabiliseerimine vajalikus ulatuses (sügavuses ja plaanis);
 - nõlva armeerimine vaiade või ankrutega, nõlva toestamine tugiseinaga vajalikus ulatuses;
 - erosiooni takistamine kaldakindlustusega.
- Veeliikluse poolt põhjustatava lainetuse mõju jõe kallastele aitavad regulatiivsetest meetmetest vähendada liikumiskiiruse piiramine ja lainetuse keelu seadmine. Ehitusliku meetmena võib põhjendatud vajadusel kasutada kallaste kindlustamist. Natura

loodusalade hulka kuuluvate Pärnu ja Reiu jõgede kallaste kindlustamist on vajalik põhjalikult kaaluda, et vältida loodusalade kaitse-eesmärkide seisundi halvendamist. Seejuures tuleb hinnata kavandatava tegevuse keskkonnamõju hindamise (Natura hindamise) läbiviimise vajalikkust.

- Jõevee kasutamisel jahutamiseks või kütteks tuleb kalda lihkeohtlikkuse seisukohast igal konkreetsel juhul kaaluda mõjude hindamise ja uuringute koostamise vajadust, et selgitada välja jõe kallast mõjutava lahenduse (nt torustiku jt tehniliste rajatiste) sobivus, sh koosmõjus teiste veekogu kaldal olevate ja kavandatavate objektidega/tegevustega.

5.5 Meetmed üleujutusega kaasneva ebasoodsa keskkonnamõju vältimiseks ja leevendamiseks

- Arvestada tuleb üleujutusohuga seotud riskide maandamiskavas (ÜRМК) seatud eesmärkidega ja ÜRМК 2021-2027 meetmekava lisas toodud asukohapõhiselt kaalutavate tehniliste lahenduste võimalike alternatiividega (täpsemalt KSH aruande ptk 9.2).
- Üleujutustega seoses tuleb planeerimisel pöörata tähelepanu võimalikele keskkonnaohtu põhjustavatele saasteallikatele (ohtlikke kemikaale kasutavad tootmis- ja teenindustevõtted, reoveepuhastid jms).
- Üleujutusohuga aladel ehitamisel tuleb silmas pidada ehitustingimusi, sh arvestada üleujutuse mõju konstruktsioonidele ja ehitusmaterjalidele ning vajadusel rajada ehitise vastavad osad veekindlatena või hingavatena. Täiendavalt tuleb hinnata üleujutusega kaasneva ujumaterjali poolt tekitatavat võimalikku kahju ning ette näha vajalikud kaitsemeetmed (takistavad piirded, metallkatted klaasfassaadidele, tugevdatud konstruktsioonid vms).
- Tehnovõrkude projekteerimisel ja ehitamisel tuleb arvestada üleujutusohuga. Uute alajaamade ja elektrikilpide paigaldamisel tuleb arvestada üleujutuse tõenäosuse tsenaariumitega ja paigaldada rajatised vajalikule kõrgusele. Uued sademe- ja reoveepumplad tuleb üleujutusohuga aladel planeerida üleujutuskindlaks ning tagada töökindlus üleujutuste puhul.
- Üleujutusohuga alal ehitamisel tuleb järgida ka keskkonnakaitselisi meetmeid, nt reovee, põhjavee kaitstuse vms aspektides. Tagada tuleb reovee ja ohtlike ainete käitlus selliselt, et võimalike üleujutuste korral ei tekiks lekkeid või avarisiid, mistõttu satuks reovesi või ohtlikud ained keskkonda.
- Teede, mullete ja hoonete vundamentide projekteerimisel arvestada üleujutusel tekkiva veevoolu võimaliku erosiooniohtu. Projekteerimisel jälgida, et üleujutuse taandumisel ei jääks taanduv vesi kõrgenduste taha kinni, tekitades sellega täiendavat erosiooniohtu.
- Äri- ja tootmistegevuse kavandamisel arvestada kavandatava tegevuse võimaliku keskkonnamõjuga ekstreemsete üleujutuste korral, näiteks saasteainete sattumise võimalikkusega pinnavette. Keskkonnatundlikke tegevusi on soovitatav mitte kavandada ranna ja kalda lähedusse.
- Üleujutusohuga aladel on detailplaneeringute algatamise otsustamisel või projekteerimistingimuste väljastamisel soovitatav koostada KSH eelhinnang ja selgitada välja võimaliku olulise keskkonnamõju kaasnemine kavandatava tegevusega.

5.6 Meetmed kultuuripärandi kaitseks

- Aladel, kus uute arheoloogiliste leidude ilmsikstuleku tõenäosus võib olla suurem (peamiselt jõgede kaldavööndis ja jõelähedastes asulates), tuleb ehitus- ja kaevetöödel arvestada kultuuriväärtusega leidude ja arheoloogilise kultuurikihi ilmsikstuleku võimalusega. Seetõttu tuleb nendes piirkondades ehitustööde ja ka põlluharimise käigus olla tavalisest tähelepanelikum, et võimalikke leide mitte kahjustada.
- Väärtustada sobivusel 20. sajandi arhitektuuripärandi ja maaehituspärandi objekte kohaliku arhitektuuripärandina ning kavandada meetmeid objektide hea seisukorra tagamiseks.
- Ajaloolistele hoonetele ja rajatistele on oluline leida sobiv kasutus, et väärtuslikud objektid säiliks ning ehitatud keskkonna areng oleks säästev. Vajalik on tagada väärtuslike hoonete ja rajatiste korrashoidmiseks vajalikud ressursid. See võib vajada riiklikul, maakondlikul ja kohalikul tasandil kokkuleppeid.
- Väärtustada tuleb maastikku kui inimeste elu- ja töökeskkonda ka väljaspool väärtuslike maastike piire, sest maastikul on tähtis roll piirkondliku ja kohaliku kultuuri kujunemises. Selle teema alla kuuluvad peale traditsiooniliste külamaastike mitmekesisuse ja mosaiiksuse ka linnalised asulad ning suuremad ja väiksemad külakeskused, nende visuaalne ja funktsionaalne atraktiivsus/identiteet ja heakord, korrastatud teed ja teeääred jne – see keskkond, kus kohalik elanik igapäevaselt liigub ja toimetab. Inimene tunneb ennast paremini läbimõeldud ja korrastatud ning meeldivas keskkonnas ning see võib saada mõnelgi puhul argumendiks elukoha valikul ja tuua piirkonda juurde uusi elanikke.
- Pärandkultuuriobjektide kaitse seisukohast on oluline maaomanike teavitamine väärtusliku objekti olemasolust ja selle tähtsusest piirkonna identiteedile ja ajaloolle. Pärandkultuuriobjektid aitavad väärtustada piirkonna aja- ja kultuurilugu ning luua eeldused nt matka- ja õpperadade mitmekesistamiseks, turismi arendamiseks ning piirkonna aja- ja kultuuriloo (koduloo) uurimise ergutamiseks. Pärandkultuuriobjektide kaitsele aitavad kaasa suunavate viitude ja teabetahvlite paigaldamine ning vajadusel objektide ümbruse ja juurdepääsude korrastamine.
- Oluline on säilitada kultuuriväärtuslike objektide (kunagised koolimajad, vallamajad, rahvamajad, samuti laululavad, külaplatsid jms) avalik kasutus, pakkudes piirkonna jaoks sobilikku ja mitmekesist valikut kultuuriteenuseid. Kuna need objektid asuvad enamasti keskustes, siis tuleb mõelda ka sellele, kuidas tagada neile juurdepääs ja nendes pakutavate kultuuriteenuste kättesaadavus ka kaugemal maapiirkondades elavatele inimestele (nt ühistranspordi korralduse kaudu).
- Kuna kultuuriteenustega seotud taristu rajamine ja käigushoidmine on reeglina suures osas projektipõhine, siis on oluline tagada taristu ülalpidamise järjepidevus kohaliku omavalitsuse ja riigi toel, et inimestel, sh ürituste/ringide/õpitubade jms korraldajatel, ning kogukonnal tekiks kindlustunne tuleviku suhtes. Lisaks kultuuriväärtuste hoidmisele on sellel oluline positiivne mõju ka piirkonna elanike sotsiaalsete vajaduste rahuldamisele.
- Kultuuripärandi säilimise üheks oluliseks aluseks on näha kultuuripärandit kui piirkondlikku konkurentsieelist ja majanduse edendajat. Hästi hoitud kultuuripärand on üheks eeliseks nt (kultuuri)turismi arendamisel.

- Kohalikel omavalitsustel, kultuurimälestiste ja teiste kultuuriväärtuslike objektide valdajatel ning Muinsuskaitseametil on soovitatav teha omavahel koostööd, et saada asjakohast teavet ning leida sobivad lahendused kultuurimälestiste ja teiste väärtuslike objektide säilitamiseks, kaitseks ning jätkuva kasutuse tagamiseks.

5.7 Meetmed maastike kaitseks ja väärtustamiseks

- Tuuleparkide ja suurte päikeseparkide asukohtade valikul tuleb arvestada väärtuslike maastikega, vaadetega ilusatelt teelõikudelt ja ilusa vaatega kohtadest ning eelistada suurte energiataristu objektide jaoks vähem silmapaistvaid piirkondi maastikus.
- Ilusa vaatega kohad tuleb meetodiliselt üle vaadata ning vajadusel nende asukohti korrigeerida. Vajalikuks võib osutada ilusa vaatega kohtades vaadete avamine või hooldamine (kinnikasvamise vältimine) või parema juurdepääsetavuse tagamine.
- Pärnu jõe vaadete avamise puhul võib osutada vajalikuks raiete tegemine. Kui raiet plaanitakse kalda piiranguvööndis, tuleb arvestada selle kitsendustega. Kohad, kus vaate avamine on vajalik või mõistlik, tuleb selgitada planeeringute või projektidega. Avatud vaatega kohtadele tuleb tagada avalik juurdepääs ning tagada parkimisvõimalus, pingid jms.
- Üldkasutatavate puhkealade ja -kohtade, sh supluskohtade, sportimiskohtade, ilusa vaatega kohtade, matkateede jms edasisel kavandamisel ning kasutamistingimuste täpsustamisel arvestada maastiku koormustaluvusega tallamiskindluse aspektist (sh kasutuskooormuse eeldatava suurenemisega) ning vajadusel rakendada meetmeid inimeste liikumise suunamiseks ja projekteerida vastavad rajatised.
- Vajalik on tugevdada maastike kaitse sotsiaalset poolt, st leida viisid ja vahendid maastiku käsitlemiseks kohaliku elaniku igapäevase elu- ja töökeskkonnana. Selle teema alla kuuluvad peale traditsiooniliste külamaastike mitmekesisuse ja mosaiiksuse muuhulgas ka linnalised asulad ning suuremad ja väiksemad külakeskused, nende visuaalne ja funktsionaalne atraktiivsus/identiteet ja heakord, korrastatud teed ja teeääred jne – see keskkond, kus kohalik elanik liigub ja toimetab.

5.8 Meetmed taristuobjektide kavandamiseks

- Liiklusohutuse seisukohast on tähtis tagada kergliiklejatele turvalised, mugavad ja loogilised teeületusvõimalused ning ristumised maanteedega ja raudteega, et ei tekiks nende tugevat katkestavat mõju eri sihtkohtadele ligipääsus ning oleks tagatud ohutus.
- Uute teede kavandamisel on soovitatav võimalusel eelistada juba olemasolevaid pinnaseteid/sihte. Samas peab nende kasutuselevõtmise kaalumisel silmas pidama ka kavandatava tee iseloomu ja sellest tulenevaid muid võimalikke mõjusid (nt mõju välisõhu kvaliteedile ja müraolukorrale juhul, kui lähedal asuvad elamud). Uute teede kavandamisel tuleb arvestada olemasoleva keskkonna väärtuste ja piirangutega (kaitstavad loodusobjektid, roheline võrgustik, väärtuslik põllumajandusmaa, väärtuslik maastik jms), kõikide õigusaktidest tulenevate tingimuste ning vajalike kooskõlastustega.

Kaaluda uute teede planeerimisel ka liikuvus- ja liiklusanalüüsi (näiteks liikuvuskava) koostamist.

- Teedel liiklemise ohutuse tagamiseks on oluline ette näha vajalikud ressursid ka tee maa-ala regulaarseks puhastamiseks võsast ja puudest, et säilitada vajalik kül- ja pikinähtavus.
- Jalg- ja jalgrattateede kavandamisel tuleb tähelepanu pöörata meetmetele, mis tagavad teel liikumise ohutuse ning sujuva liikumise. Säästvate liikumisviiside soodustamiseks on oluline pöörata tähelepanu kergliiklusvahendite rentimisvõimalustele, aga ka sellega seotud kohustustele ja vastutusele (näiteks ei ole aktsepteeritav jätta renditud liiklusvahendit teedele, kus need häirivad ja on ohuks teistele liiklejatele; kergliiklusteedel tuleb tagada kõigi liiklejate ohutus ja turvalisus).
- Uute jalg- ja jalgrattateede kavandamisel tuleb arvestada olemasoleva keskkonna väärtuste ja piirangutega (kaitstavad loodusobjektid, roheline võrgustik, väärtuslik põllumajandusmaa vms), kõikide õigusaktidest tulenevate tingimuste ning vajalike kooskõlastustega. Teede kavandamisel ja rajamisel jõgede kaldavööndisse on oluline arvestada kallaste lihkeohtlikkusega (vt ptk 9.1.2) ja üleujutuspiirkondade olemasoluga (vt ptk 9.3). Jalg- ja jalgrattatee kavandamisel on muuhulgas soovitatav arvestada ka sellega, et tee oleks huvitav ja mitmekesine ning et oleks, mida vaadata, ja võimalus maastikku nautida.
- Iga uue väikesadama realiseeritavus tuleb välja selgitada edasiste detailsemate tööde (nt detailplaneering, KSH/KMH, ehitusluba, veeluba) käigus. Samuti tuleb kaaluda ja otsustada, milliseid aluseid iga konkreetne sadam on võimeline turvaliselt vastu võtma, et sadama majanduslik toimetulek ei kannataks (nt sagedaste kallite süvendustööde tõttu).
- Kuna Sauga jõgi on kitsas ja selle kaldad välistele mõjutustele tundlikud (kallaste uhtumine veesõidukite poolt tekitatud lainetuse mõjul, kallaste lihkeoht), siis on oluline jälgida jõe kallaste seisundit navigatsiooniperioodil ning vajadusel seada piiranguid (nt kiiruse vähendamine). Samuti on vajalik lisaks Sauga jõeäärsete sadamate arendamisega kaasnevatele ehitusaegsetele mõjudele anda hinnang ka sadama kasutamise ja kaasnevatele keskkonnamõjudele seoses laevaliikluse suurenemisega.
- Väikesadamate arendamise projektide osa peaks olema ka maa poolt juurdepääsude rajamine, vajadusel olemasolevate teede rekonstrueerimine ja tolmuvaaks muutmine, parkimiskohtade, jäätmekäitlussüsteemi ja WC-de kasutusvõimaluste läbimõtlemine koostöös kohaliku kogukonnaga. Ka väikesadamates tuleb täita sadamaseaduse 4. peatükis sätestatud keskkonnakaitse nõudeid sadamateenuste osutamisel ning kindlasti annab konkurentsieelise, kui pakutavad teenused sadamas on läbi mõeldud ja järgitakse väikesadamate soovituslikku teenusstandardit.
- Veekogude kaldatsoonis toimuvad arendustegevused ja veekogude kasutamine ei tohi halvendada veekogude seisundit. Sildumisalade kavandamisel tuleb lähtuda kalda kaitse eesmärkidest. Looduskaitseaduse § 38 lõike 6 kohaselt tohib paadisilda kaldale rajada, kui see ei ole vastuolus kalda kaitse eesmärkidega.
- Sildade ja paadisildade rajamisel lähtetingimuste väljastamisel tuleb kaaluda keskkonnamõju hindamise vajalikkust vastavalt KeHJS-ses sätestatule. Kui tegevusega kaasneb veekogu süvendamine alates mahust 100 m³, on vajalik anda keskkonnamõju

hindamise vajalikkuse eelhindang ning veekogu süvendamisel alates pinnase mahust 500 m³ tuleb läbi viia keskkonnamõju hindamine (KeHJS § 6 lg 1 p 17).

- Sildade ja paadisildade rajamine eeldab ehitusgeoloogilisi uuringud ja maalihkeotlikes piirkondades vajadusel ka geotehniliste erimeetmete rakendamist pinnase stabiilsuse tagamiseks.
- Sildumisalade kavandamisel tuleb arvestada veeliikluse ohutuse tagamisega, millest tulenevalt võib paadisillaga tõkestada kuni kolmandiku veel liikumiseks kasutatava vooluveekogu laiuselt (veeseadus § 183 lg 4).
- Kiirete ja mürarikaste veeliiklusvahendite kasutamise teema vajab täpsustamist ja kokkuleppeid järgnevates kavandamise etappides. Samuti tuleb analüüsida, mida saab reguleerida ruumilise planeerimisega ja kus tuleb rakendada korralduslikke meetmeid.
- Jahutussüsteemide ja küttekontuuride kavandamisel jõkke tuleb arvestada järgmiste asjaoludega:
 - jahutussüsteemide ja küttekontuuride paigaldamise kavandamisel jõkke on oluline arvestada jõgede jääoludega, eriti kevadisel jääminekuperioodil, ning hinnata sellega kaasnevat riski;
 - kuna jõe põhja regulaarselt setetest puhastamisega (kütte- või jahutussüsteemi tööhoidmiseks) kaasneb täiendav koormus jõe veekeskkonnale ja elupaigatübile, võib olla otstarbekas kasutada muid lahendusi (maaküte vms);
 - tuleb arvestada võimaliku koosmõjuga seoses teiste tegevustega jões.
- Seoses Kaluriküla jätkuva arendamise ning seda külastavate aluste hulga suurenemisega teeb teemaplaneering ettepaneku Sauga jõe laevatatava veosa pikendamiseks. Seoses sellega on vajalik mõõdistada Sauga jõgi kuni Kalurikülani ning analüüsida väikelaevade sõiduohutust ja piirangute seadmise vajadust.
- Laevaliikluse intensiivistudes Sauga jõel suureneb aluste poolt põhjustatud lainetuse mõju jõe kallastele (kallaste uhtumine), mis võib põhjustada kallaste varisemist ja puude kukkumist jõkke. Tekkivad muudatused võivad kaasa tuua jõe kallaste kindlustamise vajaduse. Käesolevas etapis ei ole teada, kas ja millises ulatuses on eelnimetatud tööd vajalikud ja võimalikud. Sauga jõe kallaste kindlustamise vajaduse väljaselgitamine vajab põhjalikumalt analüüsi, tehnilis-majanduslikku põhjendust, eeluuringuid ja täpsemat keskkonnamõju hindamist. Seejuures tuleb muuhulgas arvestada laevaliikluse suurenemisega, kallaste lihkeotlikkusega ning kliimamuutuste võimaliku mõjuga (nt kaldaerosioon valingvihmade tõttu).

5.9 Meetmed välisõhus leviva müra vähendamiseks

- Uute tegevuste kavandamisel tuleb planeerimis- ja projekteerimisetappides sõltuvalt tegevusest ja selle asukohast välja töötada antud konteksti sobivad müra leevendamise meetmed.
- Tegevuste kavandamisel tuleb arvestada väljakujunenud keskkonnaga ning võimalusel vältida planeeringute tasemel müra mõttes ebasoodsaid piirnemisi (nt vältida uute

müra- ja vibratsioonialade kavandamist olemasolevate müraallikate vahetusse lähedusse ja vastupidi). Eesmärk on uute tegevuste kavandamisel mitte kahjustada keskkonnanäringutega olemasolevat elu- ja puhkekeskkonda.

- Jetide, skautrite jm lõbusõiduks ja sportimiseks kasutatavate veeliiklusvahendite müra ei kvalifitseeru liiklusmüraks. Tegemist on meelelahutusmüraga, mida reguleerib korra- ja rahukaitse seadus (§ 56) ja mida tuleb ohjata korralduslike meetmetega.
- Hea keskkonna tagamiseks on oluline selliste tegevuste kavandamisel, millega eeldatavalt kaasneb korduv meelelahutusmüra (laululava, ringrada, veemotospordiala jms), leida kavandatava tegevuse iseloomu arvestades asukoht, millega ei kaasne häiringuid ümbritsevale elukeskkonnale ega piiranguid kavandatavale tegevusele.
- Müraallikate veesportipiirkondade määramisel ja seal tegevuste kavandamisel on väga oluline koostöö kohaliku omavalitsuse, ala haldava ettevõtte (tegevuste/võistluste korraldaja) ning ala läheduses paiknevate elanike vahel, et ennetada ja vähendada võimalikke häiringuid. Veemotospordi eripiirkonnas on võimalik mürahäiringuid vähendada piirangutega tegevustele, nende kestusele ja ulatusele, samuti aktiivse teavitustöö ja muude koostöövormidega korraldajate ja kohaliku kogukonna vahel.
- Üldplaneeringute koostamisel arvestada maakasutuste ning mürakategooriate määramisel mh ka planeeritava tegevusega ning võimalike müraallikatega.
- Tulevikus võimalike mürakaebuste tekkimisel tuleb teostada piirkonna müra tasemete eksperthinnang, müra tasemete leviku modelleerimine, olemasolevate müra tasemete mõõtmine või koostada muu alusdokument, mille põhjal saab hinnata mürakaebuse põhjendatust ning vajadusel välja töötada sobivad leevendusmeetmed.
- Välisõhus leviva müra pidev seire planeeringualal ei ole otseselt vajalik, soovituslik on vajadusel müra tasemeid mõõta seoses võimalike mürakaebuste lahendamiseks.

5.10 Meetmed kliimamuutustega arvestamiseks

- Planeeringute koostamisel ning projekteerimistingimuste väljaandmisel tuleb arvestada võimalike kliimamuutustega ning rakendada meetmeid nende ennetamiseks, leevendamiseks ja nendega kohanemiseks, lähtudes siinkohal eelkõige Keskkonnaministeeriumi poolt koostatud „Kliimamuutuste mõjuga kohanemise arengukavast aastani 2030“.
- Soojusaare efekti tekkimise ennetamiseks ja leevendamiseks tiheasutusaladel tuleb rakendada jahutavaid mikrokliimaatilisi meetmeid (rohealade, haljastuse ning veekogude säilitamine, laiendamine, purskkaevude rajamine). Kuumalainete puhul on oluline veeäärsete ja varjuliste puhkealade olemasolu, kus on võimalik nii suplemine, et ennast jahutada, kui ka veeäärse ja kõrghaljastusega puhkeala olulisus madalama õhutemperatuuri tõttu.
- Sademevee ärajuhtimise lahenduste (süsteemid, kraavid, truubid vms) kavandamisel tuleb tähelepanu pöörata nende kliimakindlusele ning toimivusele valingvihmade korral. Arvesse tuleb võtta kavandatava tegevuse iseloomu ja piirkonna eripära.

- Maaparandussüsteemidega maa-alal tuleb tagada maaparandussüsteemide toimine. Maaparandussüsteemide seisukorra parandamisel ja hoolduse kavandamisel on soovitatav lähtuda vastava piirkonna maaparandushoiukavast.
- Ehitiste projekteerimisel, hoonete ehitamisel ja rajatiste püstitamisel ning nende rekonstrueerimisel tuleb tähelepanu pöörata nende vastupidavusele äärmuslikele ilmastikuoludele.

6. PLANEERINGU ELLUVIIMINE

Teemaplaneeringuga antakse üldised suunised ja tingimused kohalike omavalitsuste planeeringute ja teiste arengudokumentide koostamiseks arvestades maakonnaplaneeringu täpsusastet.

Maakonnaplaneering on üldplaneeringu koostamise alus, mistõttu peab üldplaneeringute koostamisel arvestama maakonna teemaplaneeringuga seatud suuniseid ning tingimusi. Teemaplaneeringuga antud **suuniste** puhul on õigus ja kohustus kaaluda nende järgimise ulatust ning kohandamist vajadustele vastavaks. Suuniste järgimata jätmist peab sisuliselt põhjendada. Teemaplaneeringuga seatud **tingimused** on järgimiseks kohustuslikud, tingimustes määratud juhtudel on võimalik neid täpsustada. Pärnu jõe teemaplaneeringuga kehtivaid üldplaneeringuid ei muudeta.

Teemaplaneeringu lahendused on kajastatud põhijoonisel. Kõik **põhijoonisel** toodud lahendused on maakonnaplaneeringu mõõtkava (1:65000 ja 1:35000) arvestades üldises täpsusastmes ja täpsustuvad kohaliku tasandi planeeringute ja projektide koostamisel. Planeeringu seletuskirjas on toodud **skeemid**, mille ülesanne on anda valdkonna kohta ruumilist informatsiooni või illustreerida teemaplaneeringus seatud põhimõtteid ning suuniseid. Skeemidel kajastatud informatsioon ei ole planeeringuliselt siduv vaid teemat, põhimõtteid ning suuniseid selgitav. Illustreerival skeemil kajastatud lahendused on soovituslikud ja ei ole järgimiseks kohustuslikud.

Teemaplaneering ei ole otseseks aluseks **ehitusprojekti koostamisele**. Ehitustegevuseks määratakse tingimused kohaliku omavalitsuse planeeringu või projekteerimistingimustega, lähtuvalt õigusaktides ettenähtust.

Teemaplaneering ei ole oma üldisest täpsusastmest tulenevalt aluseks **maade omandamisele või avalikku kasutusse määramisele**. Maade omandamise või avalikku kasutusse määramise vajaduse korral sõlmitakse kokkulepped maade omanikega või viiakse läbi võõrandamine konkreetse planeeringu või projekti alusel, mille kaudu on võimalik välja selgitada täpne maa-ala vajadus ja ruumiline ulatus.

Teemaplaneeringuga kavandatavad uued lahendused ei kattu olemasolevate maardlate ja mäeeraldistega, mistõttu ei takista planeeringulahendus maavara kaevandamisväärsena säilimist ja juurdepääsu maavarale.

Teemaplaneeringu elluviimine eeldab koostööd riigi-, kohaliku omavalitsuse, kogukonna ja erasektori vahel. Teemaplaneeringus seatud põhimõtete, suuniste ja tingimustega arvestamine läbivalt kõigil tasanditel aitab kaasa teemaplaneeringu terviklikule elluviimisele ja tagab planeeringute ja erinevate strateegiliste arengudokumentide vahelise kooskõla.

Kehtivate õigusaktide kohaselt ei ole valdkondlike riiklike arengudokumentide koostamisel otseselt kohustuslik võtta aluseks maakonnaplaneerinuid⁸⁶. Samas planeerimisel tuleb arvesse võtta asjakohaseid ruumilist arengut mõjutavaid strateegiaid, riskianalüüse, kehtivaid planeeringuid, arengukavasid ning teisi ruumilist arengut mõjutavaid dokumente ja muud asjakohast teavet⁸⁷.

Teemaplaneeringuga tuleb arvestada maakonna arengustrateegia koostamisel, samuti on teemaplaneering ja maakonna arengustrateegia aluseks üldplaneeringute koostamisele⁸⁸.

Kohalikul tasandil toimub teemaplaneeringu elluviimine eelkõige läbi üldplaneeringu ning sellele järgnevate tegevuste aga ka teiste seotud arengudokumentide ning õigusaktide kaudu.

Seoses erinevate veeala kasutuste (suplus, veesport, laevaliiklus) ja veeliikluse suurenemisega muutub järjest olulisemaks veeala kasutuse ja liiklemise korraldamine. Vastavalt veeseadusele⁸⁹ on kohalikul omavalitsusel õigus oma haldusüksuse piires keelata ja piirata veeliiklust vastavate korraldustega. Vastavalt meresõiduohutuse seadusele saab veeteel vajadusel määrata eripiirkonnad⁹⁰.

Oluline on tagada veeala hea ning selge korraldus, turvaline liiklemine ning ohutu kasutus, mis tulenevalt veeliikluse kasvust võib vajada tulevikus täiendavaid vahendeid ja kokkuleppeid kohaliku omavalitsuse ja riigi veeliiklust korraldavate ning korrakaitset tagavate asutuste vahel. Samuti on veeliikluse paremaks korraldamiseks ja kõigile kasutajatele turvalise veeala kasutuse tagamiseks vajalik parendada kasutajate teadlikkust ja vajaliku informatsiooni kättesaadavust.

Planeeringuga kavandatud riigiteedega seonduvad tegevused rahastatakse teehoiukava⁹¹ alusel.

Järgnevalt on välja toodud võimalikud edasised tegevused, mis aitavad teemaplaneeringus seatud eesmärged ellu viia lisaks eelpooltoodule:

- Pärnu jõe puhkeväärtuslikule alale jäävate riigi- ja munitsipaalnõuetega koostamine pikaajalise metsamajandustööde ja metsamaastike hoolduse- ja kujundamise kava koostamine.
Kavaga määratakse muu hulgas vajadusel raie intensiivsus, tingimused raieliigile, uuendusraie tegemisel langi suurusele, paiknemisele ja raiutava puistu vanusele ning käsitletakse metsamaastiku hoolduse ja kujundamise põhimõtteid.
- Pärnu jõe veematkateele tervikliku kujundus- ja arendusprojekti koostamine.

⁸⁶ Vabariigi Valitsuse 19.12.2019 määrus nr 117 „Valdkonna arengukava ja programmi koostamise, elluviimise, aruandluse, hindamise ja muutmise kord“ § 1

⁸⁷ PlanS § 11 punkt 1

⁸⁸ Kohaliku omavalitsuse korralduse seadus § 37³ lõige 6

⁸⁹ Veeseadus § 184

⁹⁰ Meresõiduohutuse seadus §4¹

⁹¹ Liiklusseadus § 1¹

Projektiga kavandatakse Pärnu jõe matkatee terviklahendus, sh füüsiline infrastruktuur (vee- ja maismaa radade võrgustik, viidasüsteem, puhke- ja peatuskohad, veeskamiskohad ja sildumisalad, kultuuriväärtuslike objektide tähistamine, vaadete avamine, juurdepääs jms) nähakse ette meetmed turismiinfo kättesaadavuse tagamiseks ja matkatee halduseks. Töötatakse välja teemapõhised marsruudid, nagu näiteks „Pärnu jõe veejõud“, „Kiviaja asulast tänapäeva“, Pärnu jõe loodust tutvustav rada, Pärnu jõe legende tutvustav rada. Pärnu jõge tutvustatakse kui „kalajõe“ – kalagiidid, püügiinfo kuvamine jms.

- Turismi ja veeliikluse alase teabe paremaks kättesaadavuseks ning paremaks turismi- ja liikluskorralduseks mobiilsete rakenduste välja töötamine. Võimalusel EL toetusfondide rahalise abi kasutamiseks meetmete välja töötamine.
- Sauga jõel laevatatava veeala pikendamine.
- Laevatataval jõe alal supluskohtade veeala piiritlemine ja tähistamine (eripiirkondade moodustamine).
- Papiniidu silla ja Reiu jõe suudme vahelisel alal veeliikluse korra seadmine.
- Papiniidu silla ja Reiu jõe suudme vahelisel alal sobivate veemotospordi võimaluste välja selgitamine.
- Pärnu jõe üleujutustõenäosuste arvutamine ja kaardistamine (Keskkonnaagentuur, 2023-2024).
- Üleujutusega seotud riskide hinnangu ja riskipiirkondade ajakohastamine (Keskkonnaministeerium, 2024)
- Pärnu linna territooriumil jõe kallaste liikehtlikkuse välja selgitamiseks uuringu koostamine.
- Rapla maakonnaplaneeringu 2030+ ja Pärnu maakonna planeeringu maavarade teemaplaneeringu koostamise raames maardlate välja selgitamine, mida oleks kaevandamise järgse taastamise käigus võimalik arendada veemotospordialaks.
- Veemotospordi jaoks sobiliku asukoha kaalumise Pärnu lahes arvestades Pärnu maakonnaga piirneva mereala maakonnaplaneeringus sätestatut.
- Informatsiooni jagamine ja teavitustöö veealal turvalise liiklemise ning ohutu kasutuse tagamiseks (infopäevad, teavituskampaaniad, koolitused, infostendid, mobiilsed vahendid jms).
- Riigiasutuste ja kohalike omavalitsuste vaheline koostöö, et tagada turvaline veeala kasutus ja veeliikluse korraldus.

7. Planeeringus kasutatavad mõisted

Arenguala	Pärnu linna asustusüksuse üldplaneeringuga (kehtestatud 2021) määratud alad, on linnaruumi osad, mis eristuvad ruumiliselt ja funktsionaalselt ümbritsevast keskkonnast ning mille puhul on võimalikud mitmesugused linnaehituslikud ja funktsionaalsed lahendused. Lähtuvalt arenguvõimaluste paljususest ei ole aladele määratud konkreetset juhtotstarvet vaid erinevate võimalike juhtotstarvete raames on antud tingimused aladele ruumilise ja funktsionaalse lahenduse kavandamiseks senise funktsiooni muutumisel.
Avalik juurdepääs	juurdepääsu tagamine avalikult kasutatava tee (ehitusseadustiku mõistes) või avalikuks kasutuseks servituudi seadmise kaudu.
Elurikkus	erinevate elusorganismide rohkus maismaa- ja veeökosüsteemides ning neid hõlmavates ökoloogilistes kompleksides.
Eripiirkond	piiritletud veeala, mis on määratud mingiks tegevuseks või kus rakendatakse piiranguid või keelustatakse teatud tegevus.
Haagispaat	paat, mille vette laskmine toimub paadihaagiselt (paadikärult).
Jalgratta põhivõrgustik	teedevõrgustik, mis tagab kiire ja ohutu jalgrattaühenduse oluliste sihtkohtade vahel (igapäevased sundliikumised). Üldjuhul vajalik jalgrattaliikluse eraldamine muust liiklusest.
Jett	(ka skooter) kokpitita, statsionaarmootoriga vesiturbiinsõiduk kogupikkusega kuni 4 m, mida juhitakse istudes, põlvili või seistes.
Jõelamm	(ka lamm ja üleujutusandik) on perioodiliselt üleujutatavad jõekaldad, mis muuhulgas stabiliseerivad veetaset ja vooluhulka. Jõelammil asuvaid lamminiite nimetatakse ka luhaks.
Jõe puhketeed	Pärnu jõe puhketeed eesmärk on ühendada linnalises piirkonnas jõe äärsed puhkealad ühtseks terviklikuks võrgustikuks ning võimaldada linnalise piirkonna elanikele pikemaajalist viibimist linnalooduses. Puhketeed on eelistatult jõe lähim võimalik ühendus, mis on jalgsiliikluseks (võimalusel ka jalgrattaga) läbitav. Lähtuvalt ümbritsevast keskkonnast või piirkonna arenguvisionist võib jõe puhketeed koosneda erineva iseloomuga lõikudest nagu pargiteed, metsarada, matkarada, loodusrada, kergliiklusteed, promenaad, vähese liiklusega tänav jms. Juhul, kui puhketeed ei ole võimalik rajada kalda lähedale,

on soovitatav näha ette vaatekoridorid või juurdepääsud jõele, et säilitada jõega sidusus.

Kai (ka paadisild) vesiehitus, mis on mõeldud ujuvvahendite sildumiseks. Kai võib olla püsiehitus või ujuvkai.

Kaldaerosioon voolava vee liikumisest ja lainetusest põhjustatud kallaste kulumine.

Kallasrada kaldariba avalikult kasutatava veekogu ääres veekogu avalikuks kasutamiseks ja selle ääres viibimiseks, sealhulgas selle kaldal liikumiseks. Kallasraja laiust arvestatakse lamekaldal põhikaardile kantud veekogu piirist ja kõrgkaldal kaldanõlva ülemisest servast, arvates viimasel juhul kallasrajaks ka vee piirjoone ja kaldanõlva ülemise serva vahelise maariba.

Kergliiklustee (ka kergliikluse ühendus) kõigi jalgsi, jalgrattal, tasakaaluliikuril, pisimopeedil liiklemise tarbeks kavandatud teede ja radade ühisnimetus, erinevad kergliiklejad võivad kasutada ainult neid kergliiklusteid, mis on sätestatud liikluseaduses. Üldiselt on planeeringus mõeldud eraldi jalg- ja jalgrattateed, kuid tulenevalt konkreetsest ruumilisest keskkonnas ja liikluse iseloomust võib kergliikluse ühendus olla kavandatud ka teisiti. Näiteks sõidutee osal eraldi markeeritud jalgrattarajana, vähese ja aeglase liikluse korral sõiduteega ühisel osal kas sõiduliiklusest eraldatud rattarajal või vähese liikluse korral sõiduliiklusega samal alal.

Kliimakindluse tagamine on protsess, mille eesmärk on vältida ehitatud keskkonna vastuvõtlikkust võimalikele pikaajalistele kliimamõjudele ning vajadusel rakendatakse kliimamuutustega kohanemise või nende leevendamise meetmed.

Kliimamuutus pika aja jooksul ilmnev muutus ilmastikuolude statistilistes näitajates.

Kliimamuutuste mõjuga kohanemine kliimamuutuste poolt põhjustatud riskide maandamine ja tegevusraamistik, et suurendada nii ühiskonna kui ka ökosüsteemide valmisolekut ja vastupanuvõimet kliimamuutustele.

Külaliskoht lühemajaajaliseks peatumiseks ehk külastuseks mõeldud sildumiskoht sadamas ja sildumisalal.

Külalissadam harrastussõitjat vastuvõttev, kõrge teeninduskultuuriga ja mitmekülgseid tugi- ja mugavusteenuseid pakkuv väikesadam.

Laev veesõiduk, mida kasutatakse majandustegevuseks, riigihaldusülesannete täitmiseks või kutsekoolituseks, välja arvatud nimetatud väikelaev. Laevana

käsitatakse ka üle 24-meetrise kogupikkusega veesõidukit, mida kasutatakse vaba aja veetmiseks.

Laevatee	(ka faarvaater, laevajoom) on veeteede osa, mis on veeliikluseks sobivaim ning navigatsiooniteabes avaldatud ja vajaduse korral meremärkidega tähistatud.
Laevatavad siseveekogud	planeeringualal on laevatavateks siseveekogudeks Pärnu jõgi kuni Reiu jõe suudmeni, Sauga jõgi kuni Pärnu jalakäijate sillani, Reiu jõgi kuni vana raudteesillani. Laevatavatel sisevetel reguleerib sõidu ohutust, laevade turvalisust ja laevaliikluse ohutuse tagamist veeteedel meresõiduohutuse seadus.
Linnalise asustusega ala	Pärnu maakonna planeeringuga määratud linnalise asustuse arenguks sobilik ala. Seda iseloomustavad asustuse kompaktsus – olemasoleva hoonestuse tihedus, maakasutusfunktsioonide mitmekesisus, ühtsed teede- ja tehnovõrgud ning mitmesuguste teenuste ja töökohtade olemasolu.
Linnaline piirkond	valdavalt kompaktselt asustusega ala, mis koosneb kesklinnast või omavahel seotud linnadest ja nendega funktsionaalselt seotud eeslinna- ja valglinnapiirkondadest.
Maalihe	pinnase- või kivimimassi kiire libisemine nõlvas mööda kindlat lihkepinda alla jalami poole, et saavutada uus tasakaalus olek.
Multimodaalsus	transpordiliikide omavaheline kombineerimine reisijate- ja kaubaveos.
Potamaal	aeglasevooluline, liivase, savise, turbase või mudase põhjaga jõelõik.
Puhkeala	maastikuliste ja sotsiaalsete eeldustega avaliku juurdepääsuga ala vabaõhu puhkuseks ja puhkemajanduse korraldamiseks.
Puhketee	vaba aja veetmise ja puhkuse eesmärgil kasutatav ja kergliiklejatele suunatud tee (kergliiklustee, jalgteed, metsa- ja loodusrada jms), mis kulgeb rohealadel, parkides, metsades ja teistel kõrge puhkeväärtusega maastikel (jõgi, rannik, väärtuslik maastik, külamiljöö jt). Erandine võib puhketee paikneda ka vähese liiklusega sõiduteel või tänaval.
Reisilaev	laev, mis veab üle 12 reisija.
Reisiparvlaev	merereise tegev sõidukite peale- ja mahasõitmise vahenditega reisilaev.
Ritraalne jõelõike kärestik	kivise põhjaga madal kiirevooluline jõeosa.

Rohevõrgustik	(ka roheline võrgustik) eri tüüpi ökosüsteemide ja maastike säilimist tagav ning asustuse ja majandustegevuse mõjusid tasakaalustav looduslikest ja poollooduslikest kooslustest koosnev süsteem, mis koosneb tugialadest ja neid ühendavatest rohekoridoridest.
Roheala	loodusliku või inimtekkelise päritoluga taimkattega ala tiheasulas, sh linnametsad, pargid, haljakud (väiksemad haljasalad, tänavaäärsed haljasribad, haljastatud ristmikualad), aiad, kalmistud, ettevõtete, liiklussoonte ja infrastruktuuriobjektide ümber paiknevad puhvervööndid.
Sadam	veesõidukite sildumiseks kohandatud ja sadamateenuse osutamiseks kasutatav maa- ja veela ning seal asuvad sadama sihtotstarbeliseks kasutamiseks vajalikud ehitised (sadamaehitis).
Sadama akvatoorium	piiritletud veeteie osa, mis on vajalik veesõidukite ohutu sildumise korraldamiseks ning kus sadama pidaja vastutab veeliikluse ohutuse, turvalisuse ja keskkonnakaitse nõuete täitmise eest.
Sildumine	veesõiduki (ujuvvahendi) lähenemine kai või teise laeva parda äärde ning kinnitamine kinnitusotstega pollarite või muude kinnitumist võimaldavate seadmete külge.
Sildumisala	koht/ala jõe kaldal, kus veesõidukil on võimalik läheneda kaile ning kinnitada sõiduk kai külge.
Sinine võrgustik ehk sinivõrgustik	rohevõrgustiku koosseisu kuuluvad veeökosüsteemid ja nende kaldaalad, mis sisaldavad järvi, jõgesid, ojasid jt ökoloogiliselt toimivaid veekogusid.
Slipp	kaldtee, mida mööda tõmmatakse alus (väikelaev) veest välja või lastakse vette.
Supluskoht	veekogu või selle osa, mida kasutatakse suplemiseks ja sellega piirnevat maismaa osa, mis on tähistatud üldsusele arusaadavalt.
Suunis	teemaplaneeringuga antav üldine juhend, mille puhul tuleb kaaluda selle järgimise ulatust ning arvestamist vastavalt vajadusele kohalike omavalitsuste planeeringute ja teiste arengudokumentide koostamisel.
Säästev liikumisviis	üldiselt loetakse säästvaks liikumiseks jalgsi, rattaga või ühistranspordiga liikumist. Kuid kui teenindada on vaja väikest arvu inimesi, võib autoga liikumine olla ühistranspordist säästvam.

Tingimus	teemaplaneeringuga seatav nõue, mis on järgimiseks ja teatud juhtudel täpsustamiseks kohalike omavalitsuste planeeringute ja teiste arengudokumentide koostamisel.
Universaalne disain	toodete ja keskkonna planeerimise ja kujundamise strateegia, et tagada kaasav ühiskond ning võrdsed võimalused ja osalemine kõigi jaoks. Universaalne disain on toodete ja keskkonna kujundamine nõnda, et seda saaksid kasutada kõik inimesed nii palju kui võimalik, ilma vajaduseta kohaldamise või erilahenduste järele.
Veemotosport	veemootorsõidukiga (jett, sportjett, kaater jms) või veemootorsõiduki slepis (nt veesuusatamine, tuubisõit) liiklemine sportlikul või meelelahutuslikul eesmärgil. Konkreetsest liiklusvahendist ja liikumisviisi iseloomust (suur kiirus, järsud manöövrid, hüpped) tulenevalt võivad kaasneda häiringud ümbritsevale keskkonnale (müra, lainetus, elustiku kahjustamine jms).
Veeskamiskoht	maismaad mööda transporditavatele veesõidukitele selleks sobivalt ette valmistatud aluste vette laskmise koht.
Veetee	laevatatav veeala Eesti merealadel ja laevatatavatel sisevetel.
Väikelaev	veesõiduk kogupikkusega 2,5–24 m (näiteks paat, purjejaht ja kaater), mida kasutatakse vaba aja veetmiseks.
Väikesadam	sadam, kus osutatakse sadamateenuseid alla 24 m kogupikkusega veesõidukitele.
Väärtuslik maastik	Pärnu maakonna planeeringuga määratletud ala, millel on ümbritsevast suurem kultuurilis-ajalooline, esteetiline, looduslik, identiteedi- või puhkeväärtus.
Ökosüsteem	funktsionaalne süsteem, milles toitumissuhete (aine- ja energiaülekanne) kaudu seostunud organismid (elustik) koos keskkonnatingimuste kompleksiga moodustavad isereguleeruva ja areneva terviku (mets, niit, meri, järv, jõgi, aga ka elupaiga/kasvukoha tasemel üksused – palumännik, puisniit jne).

8. Lisad

Lisa 1. Keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande eelnõu

Lisa 2. Asjakohaste mõjude hindamise aruanne

Lisa 3. Kultuuriväärtuslike objektide nimekiri

Lisa 4. Jõe puhastamise ja süvendamise uuring

Lisad on vormistatud eraldi dokumentidena.