



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 elamu-aladeni	26
3.1.2.4. Ala 4. Pärnu jõgi Tammiste küla, Paikuse alevi ja Sindi linna läbival lõigul	32
3.1.2.5. Ala 5. Sauga jõgi	36
3.2. Puhkealad ja puhkemajandus.....	39
3.2.1. Puhkealade võrgustik linnalises piirkonnas.....	39
3.2.2. Puhke- ja külastuskeskkond	44
3.2.2.1. Veematkateed	46
3.2.2.2. Matkarajad ja -marsruudid	48
3.2.2.3. Puhkevõrgustiku sõlmpunktid, puhke- ja peatuskohad.....	50
3.2.2.4. Avalikud supluskohad.....	53
3.3. Väärtuslikud maastikud.....	55
3.4. Kultuuriväärtused.....	59
3.5. Rohevõrgustik	65
3.6. Liikuvus ja tehniline taristu	68
3.6.1. Jõe veeala kasutus	68
3.6.2. Laevatatavad jõed.....	71
3.6.3. Veeskamiskohad ja sildumisalad	73
3.6.4. Sadamad.....	75
3.6.5. Teedevõrk.....	77

3.6.6.	Sillad ja jõe ületuskohad	78
3.6.7.	Kergliiklusteede võrgustik	80
3.6.8.	Liikumine kaldaalal ja juurdepääs kallasrajale	83
3.6.9.	Turvalisus ja päästevõimekus.....	84
3.6.10.	Taastuenergeetika	86
4.	KLIIMAMUUTUSED	88
4.1.	Üleujutusohuga arvestamine.....	89
4.1	Lihkeohuga arvestamine	92
5.	OLULISE EBASOODSA KESKKONNAMÕJU VÄLTIMISEKS JA LEEVENDAMISEKS KAVANDATAVAD MEETMED.....	94
5.1.	Meetmed Natura alade kaitse-eesmärkide soodsa seisundi tagamiseks	94
5.2.	Meetmed kaitstavatele loodusobjektidele ja elustikule avalduvate mõjude vältimiseks ja vähendamiseks	95
5.3.	Meetmed jõgede veekvaliteedi ebasoodsa keskkonnamõju vältimiseks ja leevendamiseks ...	96
5.4.	Meetmed kallaste lihkeohtlikkuse ebasoodsa keskkonnamõju vältimiseks ja leevendamiseks	98
5.5.	Meetmed üleujutusega kaasneva ebasoodsa keskkonnamõju vältimiseks ja leevendamiseks	99
5.6.	Meetmed kultuuripärandi kaitseks.....	99
5.7.	Meetmed maastike kaitseks ja väärtustamiseks	101
5.8.	Meetmed taristuobjektide kavandamiseks	101
5.9.	Meetmed välisõhus leviva müra vähendamiseks	103
5.10.	Meetmed kliimamuutustega arvestamiseks	104
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“ (edaspidi *Pärnu jõe teemaplaneering*, *teemaplaneering* või *planeering*) ning selle keskkonnamõju strateegilise hindamise (edaspidi *KSH*) algatas Vabariigi Valitsus 15.01.2021 korraldusega nr 15.

Teemaplaneeringu ülesanne on määrata avaliku planeerimisprotsessi käigus Pärnu jõe ja selle kaldaala kasutamise suunad, arvestades tasakaalustatult erinevate kasutajate huve, vältides kasutajate ja looduse vahelisi vastuolusid või minimeerides vastuolusid leevendavate meetmete kavandamise kaudu.

ALGATAMINE 15.01.2021	
01.–04.2021	Lähteinformatsiooni kogumine ja analüüs, olulisemate arendusideede ja probleemide väljaselgitamine, kohtumised huvigruppidega
05.–11.2021	Hangete tegemine 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, paikvaatlused kohalike omavalitsuste esindajate ja 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 ja arvamuste küsimine
02.2024	Planeeringu vastuvõtmine
02.–04.2024	Planeeringu avalikustamine
KEHTESTAMINE 2024. aastal	

Tabel 1. Teemaplaneeringu koostamise ajakava ja olulisemad etapid

Pärnu jõe teemaplaneering koostatakse, et väljendada riiklikke ja Pärnu maakonna kohalike omavalitsuste huvisid ja arenguvajadusi Pärnu jõe ja kaldaala kasutamise osas. Teemaplaneering on alus eelkõige kohalike omavalitsuste üldplaneeringute koostamisele. Teemaplaneeringu terviklikku elluviimist toetab, kui sellega arvestatakse 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 riigi strateegiliste dokumentide ja riskianalüüside, kohalike omavalitsuste üldplaneeringute ning asjakohaste detailplaneeringutega¹.

Pärnu jõe teemaplaneering on koostatud koostöös planeeringuala kohalike omavalitsustega, ministriumide, valitsusasutuste ning teiste asjaomaste asutuste ja huvitatud osapooltega. Pärnu jõe teemaplaneeringu koostamisel olid koostööpartnerid 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, Maaeluministerium (alates 01.07.2023 Regionaal- ja Põllumajandusministerium), Keskkonnaministerium (alates 01.07.2023 Kliimaministerium) Majandus- ja Kommunikatsiooniministerium ja Riigi Kaitseinvesteeringute Keskus.

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 (edaspidi *RMK*), 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, Sauga Kaluriküla (Fishing Village), Soomaa Turism MTÜ, Klaara-Manni Puhke- ja Seminarikeskus, Pärnu Sadam AS, MTÜ Pärnu Jahtklubi, JAPS AS, Tucuruvi OÜ Lustipark, Kaitseliidu Pärnumaa malev, Pärnu Ülejõe Selts MTÜ, Keskkonnaagentuur, OÜ Pärnu Loovlinnak Haldus, OÜ Rail Baltic Estonia, Suurejõe Rahvamaja, Tartu Ülikooli Eesti Mereinstituut ning kutseliste kalurite ja veemotosportlaste esindajad.

Samuti kaasati Pärnu jõe teemaplaneeringu koostamisse isikud, kes esitasid teemaplaneeringule ettepanekuid ja isikud keda planeeringulahendus võib tulevikus mõjutada, nagu maaomanikud, kelle:

- maaüksustel asuvad ripp sillad ja veeskamiskohtade võimalikud asukohad;
- maaüksused jäävad pikendatava laevatatava jõelõigu äärde Sauga ja Pärnu jõel;
- maaüksused on olulised puhke- ja peatuskohtade sõlmpunktide ning puhke- ja kergliiklustee võrgustiku arendamiseks.

Planeeringuga samaaegselt viidi läbi KSH ja asjakohaste mõjude hindamine, mis arvestavad tasakaalustatult sotsiaalseid, majanduslikke, looduslikke ja kultuurilisi mõjusid ning pakuvad 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, Indrek Ranniku ja Kaido Koppel. Töögrupi ettepanekutega arvestati planeeringu koostamise käigus jooksvalt.

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

Teemaplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise viis läbi Skepast&Puhkim OÜ juhtekspert Eike Riis, eksperdid Raimo Pajula, Vivika Väizene, Marko Ründva ja Marko Lauri. KSH töögrupi ettepanekuid on planeeringu koostamisel jooksvalt arvestatud. KSH aruandes toodud leevendavad meetmed on integreeritud planeeringu lahendusse ja toodud eraldiseisvalt välja seletuskirja 5. peatükis.

Teemaplaneeringu koostasid Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi ruumilise planeerimise osakonnast Merilin Rosenberg, Raine Viitas, Tiiu Pärn ja Tiia Kallas. Planeeringujoonise vormistas ja 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 hindamise aruanne, jõe süvendamise ja puhastamise uuring ning kultuuriväärtuslike objektide loetelu.

1.1. Planeeringu eesmärk

Pärnu jõe teemaplaneeringuga täpsustatakse Pärnu maakonna planeeringut seoses Pärnu, Sauga ja Reiu jõega. Sellega seatakse esimest korda ja ühes arengudokumendis jõe ja kaldaala ruumilise arengu põhimõtted ja suundumused nii aastani 2030 kui ka sellele järgnevateks aastateks. Samuti antakse dokumendis suunised ja tingimused kohaliku tasandi planeeringute, eelkõige üldplaneeringute koostamiseks. Konkreetsed maakonnaplaneeringu täpsustused on välja toodud vastavas peatükis.

Teemaplaneeringu koostamisel analüüsiti Pärnu maakonnaga piirneva mereala maakonnaplaneeringus² seatud eesmärgid ning käsitleti mereala seoseid jõgedega. Seosed merega avalduvad teemaplaneeringu alal eelkõige sadamate ja laevaliikluse, merele pääsemise, merepääste, puhke- ja harrastustegevuse, kalastiku ning merest tuleneva üleujutuse kaudu.

Maakonnaplaneeringu olemuslik ülesanne on väljendada riigi huvisid. Pärnu jõe teemaplaneeringu puhul on **riigi olulisemad huvid** järgmised:

- pääs jõelt merele;
- jõe ja kallaste avalik kasutus ning juurdepääs kaldaalale;
- Pärnu sadama toimimine (kaubasadam, reisisadam ja ühendused saartega);
- väikesadamate võrgustiku ja väikelaevaliikluse arenemine;
- jõe ja mere kasutajate turvalisuse tagamine;

² [Pärnu maakonnaga piirneva mereala maakonnaplaneering.](#)

- rohevõrgustiku toimimine;
- maastikuväärtuste säilimine;
- asustuse kestliku arengu tagamine;
- säästvate liikumisviiside soodustamine;
- kliimakindluse tagamine;
- veekogu hea seisundi tagamine.

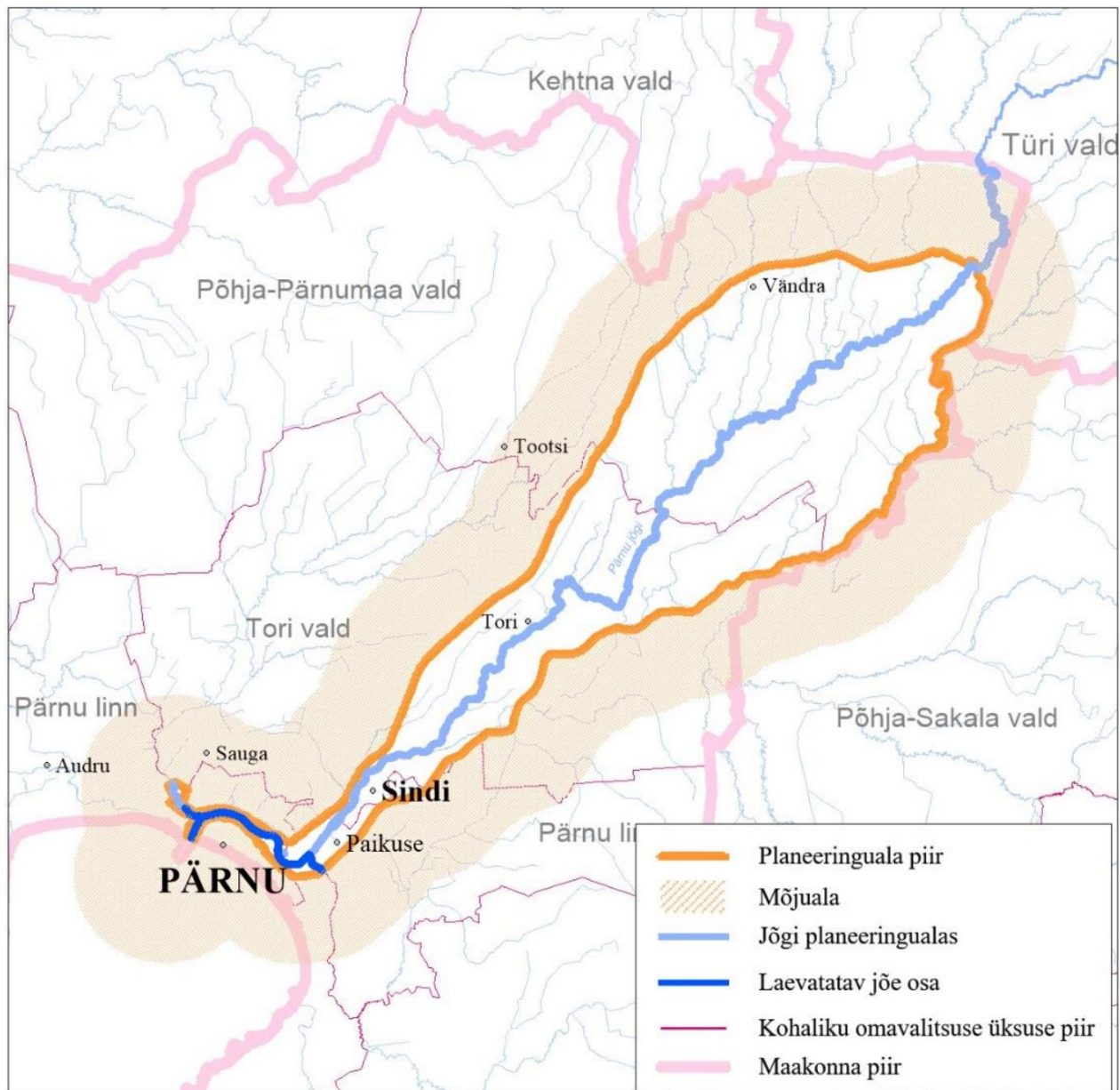
Pärnu jõe teemaplaneeringu ülesanded seoses jõega on järgmised:

- määratleda piirkonna ruumilise arengu põhisuunad ja eesmärgid;
- anda suunised üldplaneeringute ning erineva tasandi arengudokumentide koostamiseks;
- väljendada kohalike omavalitsuste üleseid huvisid ning tasakaalustada riiklikke ja kohalikke ruumilise arengu vajadusi ja huvisid;
- kavandada ruumikasutus, mis tagab positiivse mõju piirkonna majandusele ja elanikkonnale ning säilitab loodus- ja kultuuriväärtused;
- anda Pärnu jõe veeala kasutuseks suunised ja üldised tingimused;
- määrata jõega seotud olulised puhke- ja virgestusalad ning nende üldised kasutustingimused;
- määrata jõega seotud olulisemate taristuobjektide põhimõttelised asukohad;
- anda loodus- ja kultuurilise keskkonna väärtuste säilimise tagamiseks suunised ja üldised tingimused;
- anda rohevõrgustiku toimimise tagamiseks suunised ja üldised tingimused;
- luua piirkonna elanikele kvaliteetsem elukeskkond;
- luua piirkonna ettevõtjatele eeldused majandustegevuse, sh turismi- ja puhkemajanduse arendamiseks;
- arvestada kliimamuutustega.

Koostöö ja kaasamise abil on selgitatud välja riigi täiendavad huvid ning kohalike omavalitsuste ülesed ja kohalikud huvid seoses jõega. Koos valitsusasutuste, kohaliku omavalitsuse üksuste ja huvitatud osapooltega on kokku lepitud ühine raamistik piirkonna arendamiseks.

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 (u 75 km pikkusel lõigul). Planeeringualasse jääb Reiu jõgi laevatatava jõelõigu ulatuses kuni raudteesillani (u 1,2 km). Sauga jõgi on haaratud alasse kuni Kalurikülani (u 3 km), sest seda jõelõiku kasutatakse veeliikluseks üha rohkem.



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 Sindist ülesvoolu Kurgjani. Hõredamas asustuses on planeeringuala määratud suurem, et lahendada vajadusel jõega seonduvaid ühendusi.

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

Tervikliku ruumilahenduse koostamiseks on planeeringuala juurde haaratud mõjuala, mis on planeeringuala piirist u 5 km laiune puhverala.

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

Pärnu jõge teatakse kui Eesti üht kala- ja liigirikkaimat jõge, mis on Narva jõe järel koos Emajõega 2.–3. kohal. Jõe eri osades on kalastiku koosseis ja ökoloogilised tingimused erinevad. Ülemjooks on üsna liigivaene, kuid sealt edasi liigirikkus järjest suureneb³. Koos oma eriilmeliste jõelõikude ja paljude lisajõgedega on Pärnu jõgi kalastiku ja kogu vee-elustiku poolest väga mitmekesine. Merre suubuva jõena on see sigimispaiaks ka paljudele meres elavatele siirde- ja poolsiirdekaladele, rikastades oluliselt rannikumere, eelkõige Pärnu ja Liivi lahe kalastikku⁴.

Pärnu jõgi on suure looduskaitse väärtusega. Selle kaitseks on moodustatud Pärnu jõe hoiuala⁵, mis kuulub loodusalana ühtlasi Natura 2000 alade võrgustikku. Pärnu jõe loodusala eesmärk on säilitada elupaigatüüpide (jõgede ja ojade, lammi- ja puisniitude) ja liikide (hingu, võldase, jõesilmu, lõhe ja paksukojalise jõekarbi) soodne seisund. Selle tagavad kirjeldatud liikide elu- ja kudealade säilitamine ning kalaliikide takistamatu juurdepääsu võimaldamine koelmualadele.

Pärnu jõgi on lõhe, jõeforelli, meriforelli ja harjuse kudemis- ja elupaik, kus ei ole lubatud uusi paisusid rajada ja olemasolevaid rekonstrueerida, kui sellega kaasneb veetaseme tõus või veekogu loodusliku sängi ja hüdroloogilise režiimi muutus⁶. Pärnu jõel on välja selgitatud lõhelaste kudealad, milleks on karestikud ja ritraalsed (kivise-kruusase põhjaga kiirevoolulised) jõelõigud⁷. Planeeringualasse jäävatel Sauga ja Reiu jõel ning Pärnu jõe laevatataval alal selliseid elustiku jaoks olulisi ja tundlikke lõike ei esine.

Pärnu jõgi on ka pikim rändetakistusest vaba lõhejõgi Eestis. Sindi, Jändja ja Vihtra paisude avamise ning veel kümnekonna väiksema paisutuse likvideerimise järel on kaladele avatud terve

³ Eesti jõed, A. Järvekül, Tartu 2001.

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

⁵ Pärnu jõe hoiuala on moodustatud Vabariigi Valitsuse 18.05.2007 määrusega nr 154. „[Hoiualade kaitse alla võtmine Pärnu maakonnas](#)“.

⁶ Keskkonnaministri 30.06.2022 määrus „Lõhe, jõeforelli, meriforelli ja harjuse kudemis- ja elupaikade nimistu“.

⁷ Planeeringu lisa 4 „Pärnu jõe setetest puhastamise ja süvendamise vajalikkus ning võimalikkus“ Maves, 2022c

Pärnu jõestik, mis suudab toota peaaegu sama palju lõhekala kui ülejäänud Eesti lõhejõed kokku⁸. Lisaks lõhele parandab 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 jõgi on meritindi oluline koelmuala. Olulisim kudeala Pärnu jõel jääb suudmest ligikaudu 9 km ülesvoolu nn Tindisaarte piirkonda, mis on ühtlasi ka kogu Liivi lahe meritindi varu seisukohalt olulisim. 2020. aastal oli sellel kudealal reproduktsiooniprotsessis osalenud meritindi kudekarja biomass hinnanguliselt ligi 1700 tonni ja kudemise ajal saadi Pärnu lahesopist meritindi kudekarjal baseeruvast töönduspüügist 892,9 tonni kala, mis moodustas 97,5% kogu Eesti rannikumerest saadud meritindist⁹.

Jõgedel on tähtis ülesanne pakkuda elupaiku mageveeliikidele ja sobilikke kudealaid siirdekaladele. Veekogude kaldad toimivad omakorda elupaikade ja liikumiskoridoridena mitmetele maismaaliikidele. Selliselt on jõed vajalik osa rohevõrgustikust, mis aitavad kaasa elurikkuse säilimisele ja veevoogude reguleerimisele tervikuna.

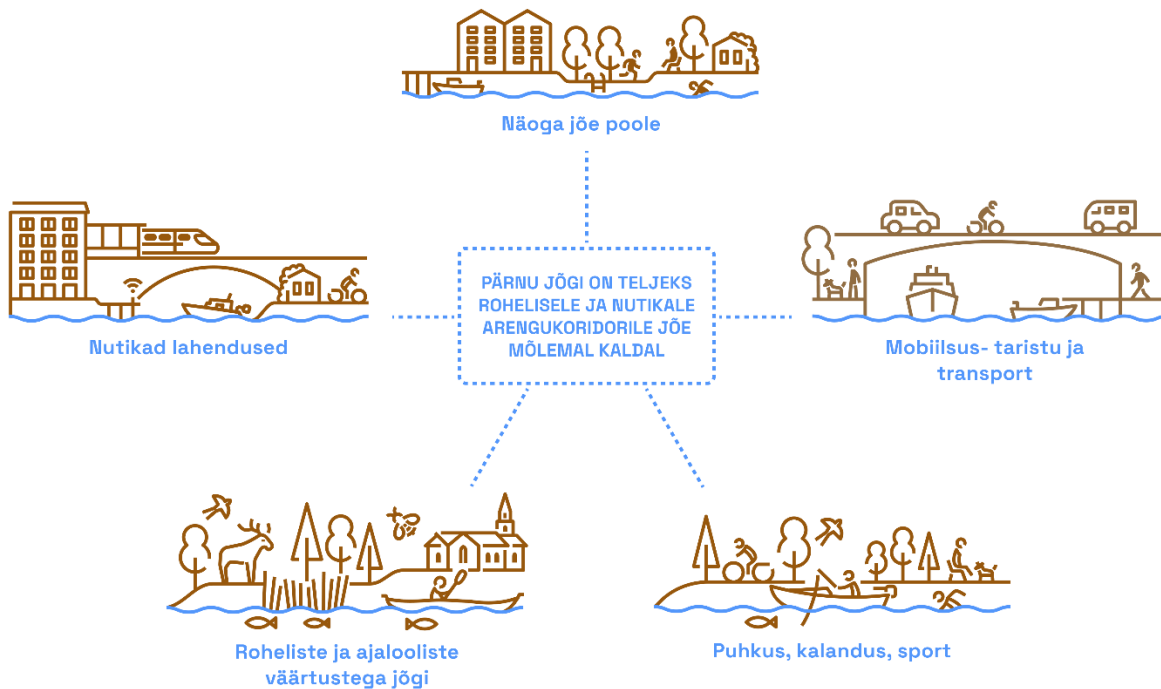
⁸ [Keskonnaagentuur, 2018.](#)

⁹ Ekspertiarvamus „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 telg 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 ja hoonestuse kvaliteet rikastab olemasolevat keskkonda. Maaline asustus on elujõuline ja külakeskused korras. Miljöö-, arhitektuuri- ja maastikuväärtused on hoitud.
- Pärnu jõe kallaste elukeskkond on mitmekesine (elu-, töö-, kultuuri- ja looduskeskkond). Jõeäärse ala ettevõtluse suundadeks on sadamad, kalandus, keskkonnasõbralik väikeettevõtlus ja tööstus.
- Pärnu jõgi on ümbritseva keskkonnaga sidus. Kallastele on tagatud avalikud pääsud, jõele ja jõelt avanevad vaatekoridorid, jõeäärse maastiku keskkonnaseisund on hea ning hooldus vastab kasutajate vajadustele.

- Ehitatav keskkond on kliimakindel.

„Mobiilsus – taristu ja transport“

- Pärnu jõgi on juurdepääsetav ja avatud erinevateks tegevusteks.
- Pärnu jõgi on merevärv, linnapiirkonna oluline liikumistelg ja maapiirkonna matkatee.
- Pärnu jõe ääres on kasutajate vajadustele vastav jõeliikluse taristu.
- 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 ka külastajatele – puhkuseks, kalastuseks, suplemiseks ja 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 ning 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 selle väärtusega objektid on eksponeeritud ja külastajale kergelt leitavad.

„Nutikad lahendused“

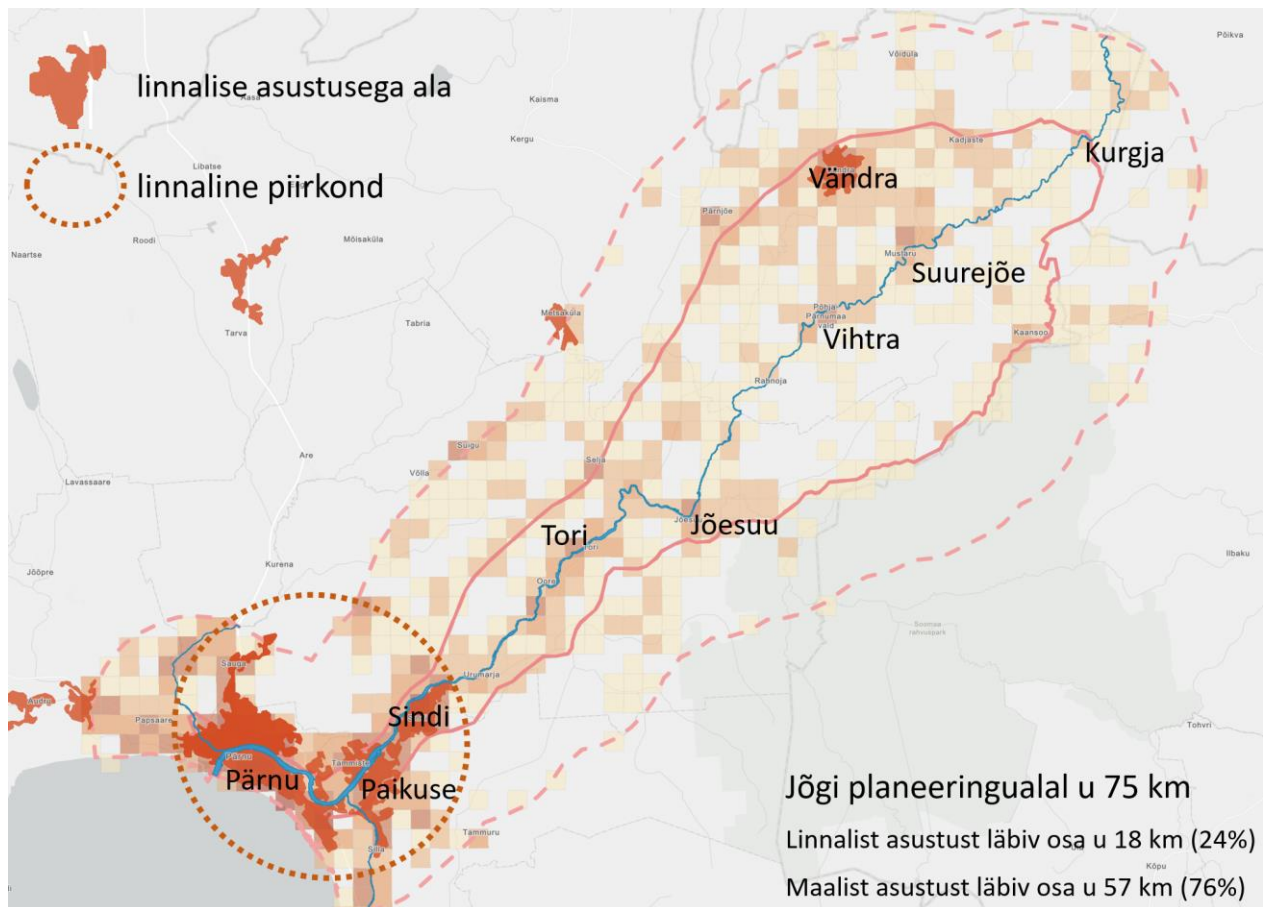
- Pärnu jõe ääres on eeldused targa ja koostöövõimelise ettevõtluskeskkonna tekkeks (Pärnu kesklinna arengualad, Rail Balticu reisijate raudteejaama ala, sadamaalad).
- Pärnu jõe külastusvõimaluste tutvustamine ja jõel liiklemine on korraldatud nutikalt – Pärnu jõe turismiväärtused ning külastus- ja kasutusvõimalused on nutikalt esitletud, 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 määrata piirkonna ruumilise arengu põhimõtted ja põhisuunad, sh täpsustada prioriteetid ja määrata kaldaalal asustuse paiknemist suunavad tingimused.

Pärnu maakonna planeeringuga on määratud linnalise asustusega alad. Pärnu jõe ääres hõlmab see Pärnu linna, Paikuse alevit, Sindi linna ja Tammiste küla. Lisaks on linnalise asustusega alaks Vändra 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 Balticu 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 küla 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 hoonegruppide 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 ning kompaktsemad elamupiirkonnad, nagu Taali, Pulli, Muraka ja Randivälja. Jõeäärsed külakeskused on kahaneva asustusega piirkonnad, kuid külakeskust ümbritsevad asulad on samas stabiilse või kergelt kasvava elanikkonnaga¹⁰. Keskusi ilmestavad nii ajalooväärtuslikud pärandkultuuriobjektid (nt Suurejõe Meierei, Vihtras asuv Reimanni jahu- ja püüliveski) kui ka endised suuremõõtmelised majandihooned ja väiksemad korruselamute piirkonnad¹¹. Tori, Suurejõe ja Jõesuu asulad on endised kolhoosikeskused.

Pärnu jõe äärse asustuse tugevused on looduskaunis keskkond, rikas ajalugu, säilinud kultuuriväärtuslikud objektid, sidus teedevõrk ning Pärnu linnalise piirkonna ja Vändra alevi lähedus. Piirkonna pärl on Tori alevik oma rikkaliku kultuuriväärtusliku keskkonna ja asulamiljööga. Maalise asustuse kitsaskohad on suur eakate osakaal, külakeskuste kahanev asustus ning alakasutatud ja lagunevad tootmisterritooriumid keskustes ja jõe lähedal. Teemaplaneering toetab maalise asustuse maakasutuse põhisuuna, asustusstruktuuri ja valdava ehitusviisi säilimist ja taastamist ning mõõdukat kahanemisega kohanemist.

Pärnu jõe äärse maalise piirkonna arendamise põhisuund on säilitada maaline asustumuster ja olemasolevate jõeäärsete keskuste elujõulisus ning tõsta piirkonna turismipotentsiaali.

¹⁰ [Väikeasulate elujõulisuse uuringu veebirakendus](#), Rahandusministeerium, Hendrikson&Ko, Tallinna Ülikool, 2018.

¹¹ Taali, Tori, Jõesuu, Piistaoja, Vihtra ja Suurejõe piirkonda eristab muu asustusega võrreldes korterelamute 10–30% osakaal hoonestuses (samam).

Üldised suunised maalise piirkonna arendamiseks

- Eelistada uute arendustegevuste koondumist olemasolevatesse keskustesse, et toetada toimivate keskuste jätkusuutlikkust ja edasist arengut, sh teenuste ja töökohtade olemasolu.
- Piirkonna ettevõtluse arendamisel arvestada jõeäärse ala turismipotentsiaali ja olemasoleva elukeskkonnaga. Jõeäärsel alal, asula keskustes ja elamute lähedal soosida puhkemajandust toetavat ja keskkonnahäiringuteta ettevõtlust.
- Asulate elukeskkonna ja üldilme parendamiseks ning külastuspotsentiaali 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 ajaloolise tähendusega hooneid, komplekse ja rajatisi, mis loovad piirkondlikku lisandväärtust (vesiveskid, rippillad, meiereid, põlistalud, mõisahooned jms), võimalusel ehitised korrastada ja leida neile vajaduse korral uus kasutus.
- Uute hoonete kavandamisel järgida väljakujunenud asustumusrit ja hoonestusstruktuuri. Elamualadena eelistada ajalooliste talukohtade kasutusele võtmist¹².
- Säilitada jõeäärseid väärtuslikke maastikke, väärtuslikku põllumajandus- ja metsamaad.
- Jõe kaldad säilitada looduslikuna.

¹² 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 ja Sindi linn, Paikuse alev, Tammiste küla). Linnalise asustusega alad on nii elamu-, äri- ja tootmis- kui ka linnasisesed puhkealad, mis moodustavad kompaktsed terviku. Linnalise asustusega alad on Pärnu maakonna planeeringuga kavandatud eelisarendatavateks aladeks, mis on elanike, töökohtade ja teenuste peamised koondumiskohad ka rahvastiku kahanemise tingimustes.

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

- ala 1: Pärnu jõe Merevärav – sadama akvatoorium (vt ptk 3.1.2.1);
- ala 2: Pärnu jõgi Kesklinna sillast kuni Papiniidu sillani (vt ptk 3.1.2.2);
- ala 3: Pärnu jõgi Papiniidu sillast kuni Tammiste küla ja Paikuse alevi elamualadeni ning Reiu jõgi (vt ptk 3.1.2.3);
- ala 4: Pärnu jõgi Tammiste küla, Paikuse alevit ja Sindi linna läbival lõigul (vt ptk 3.1.2.4);
- ala 5: Sauga jõgi (vt ptk 3.1.2.5).

Üldised suunised linnalise piirkonna arendamiseks

- Tagada kogu jõeäärse linnalise piirkonna ruumiline ja funktsionaalne terviklikkus, erinevate funktsioonide, teenuste ning elu-, puhke- ja ettevõtluskeskkonna koostoimimine, jõe maastikuväärtuse säilimine, puhkepotentsiaali tugevdamine ja 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 (asendada elukeskkonda häiriv tootmistegevus häiringutevaba ettevõtlusega, arendada väikesadamaid, parendada tootmisalade hoonestust ja välisilmet, laiendada kasutusotstarbed äri- ja tootmisaladeks, soodustada väikeettevõtlust, kavandada alad ümber elu-, ettevõtlus- ja kultuuriasutuste arengualadeks jms).
- Väärtustada väljakujunenud ruumilist linnastruktuuri, miljööd ja ajaloolist ehituspärandit (Pärnu vanalinn, jõeäärsed miljööalad, endised mõisad ja mõisapargid, Sindi ja Pärnu linna tööstuspärand jms).

- Säilitada linna- ja asulasüdameid, toetada seal teenuste mitmekülgust, inimõõtmelist ruumi¹³ ja hea kvaliteediga avaliku ruumi arengut. Siduda asulate südamed jõega.
- Uushoonestuse kavandamisel arvestada piirkonnas välja kujunenud 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 puhkealasisid 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).

¹³ Inimõõtmeline ruum – ruum, mille kavandamisel on lähtutud 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, et seal viibitakse pikemalt ja sagedamini.

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 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 kruisisadam. Suuremate aluste pääsu sadama akvatooriumi alalt 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 tänapäevaste tegevusvaldkondade arendamist. Pärnu sadamat on käsitletud nii üleriigilises planeeringus kui ka Pärnu maakonna planeeringus rahvusvahelise tähtsusega toimiva ja arendatava sadamana.

Kaubasadam koos laevaremonditehasega 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 koostöös kavandatava Rail Balticu kaubajaama, Pärnu lennujaama ja maanteedega ühendusega tekib edaspidi võimalus arendada erinevaid logistikateenuseid ning tõsta nii Pärnu Sadama kui üldiselt ka kogu Pärnu

piirkonna logistilist potentsiaali¹⁴. Kaubasadama toimimiseks on oluline hoida laevatee vabana ning regulaarselt puhastada ja süvendada sadama akvatooriumi, 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 koostoimes Pärnu „merevärava“. Jahisadam on aktiivses kasutuses, laienev ja suure arengupotentsiaaliga. Reisi- ja kruisisadama piirkond arendatakse välja kaasaegse, atraktiivse ja mitmekülgse linnakeskkonnana¹⁵.

Paremkaldal – Sauga jõe suudme ja Kesklinna silla vahel – paikneb endine kaubasadama ala koos tegutseva **Japsi kalasadamaga**. Tegemist on sadamana välja arendatud, kuid praegu suures osas alakasutatud piirkonnaga. Piirkonnal on suur potentsiaal edasi areneda n-ö **Pärnu marina** piirkonnaks, kus olemasolev alakasutatav tootmis- ja sadamaala võib kujuneda ümber eripäraseks, sadama funktsioonidega rikastatud ettevõtlus- ja elupiirkonnaks. Kui kesklinna lähistel paiknev jõeäärne tootmisala asendada ettevõtlus- ja elukeskkonnaga, võimaldab see kavandada tänapäevast ja merelinnale iseloomulikku segahoonestusega ala ning 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 tihedas kasutuses, kuid seal on paadihaagiste parkimise võimalus piiratud ning juurdepääs veeskamiskohale on kitsas linnakeskkonnas raskendatud. Veeskamiskoha kasutamine takistab liiklemist jõeäärsel randa suunduval kergliiklusteel.

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

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

Pärnu jõe vasakkalda ala on avalikkusele avatud ning seda kasutatakse aktiivselt kesklinna ja ranna ühendusena. Jõe äärde ulatub vanalinna ümbritsev parkide võõnd, Pärnu rannapark ja rannaniit ning muuliga eraldatud mererand. Pärnu linna üldplaneeringuga on seatud eesmärk siduda jõeäärne promenaad rannapromenaadiga¹⁶.

¹⁴ [Arengustrateegia Pärnumaa 2035+](#).

¹⁵ [Kalda tn 2 ja Kalda tn 4 kinnistute detailplaneering](#).

¹⁶ [Pärnu linna asustusüksuse üldplaneering 2025+](#).

Kogu ala jääb **üleujutusohuga riskipiirkonda**¹⁷. Jõe kaldaalad on kohati **lihkeohtlikud** ning vajavad nõlva stabiilsuse kontrolli¹⁸.

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 potentsiaali¹⁹ 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 vajaduse korral leevendavaid meetmeid. Kaubasadamas toimuv tegevus peab arvestama piirkonnas juba välja kujunenud maakasutust. Olemasolevat puhke- ja elukeskkonda ei tohi keskkonnahäiringutega kahjustada.
- Reisisarvlaeva ja kruiisidamade arendamisel tagada mereväravale kohane kõrge tasemega arhitektuurne lahendus. Reisisadama ala siduda selgelt ja mugavalt kesklinna ja rannapiirkonnaga ning linna transpordivõrgustikuga (Rail Balticu reisijate raudteejaama, ühistranspordi terminali, veetakso peatuse, jalgteede ja kergliiklusteede võrgustiku jms-ga).
- 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 värsket 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 kaldaalad kergliiklusega, 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.

¹⁷ [Maa-amet, üleujutusohuga alade kaardirakendus.](#)

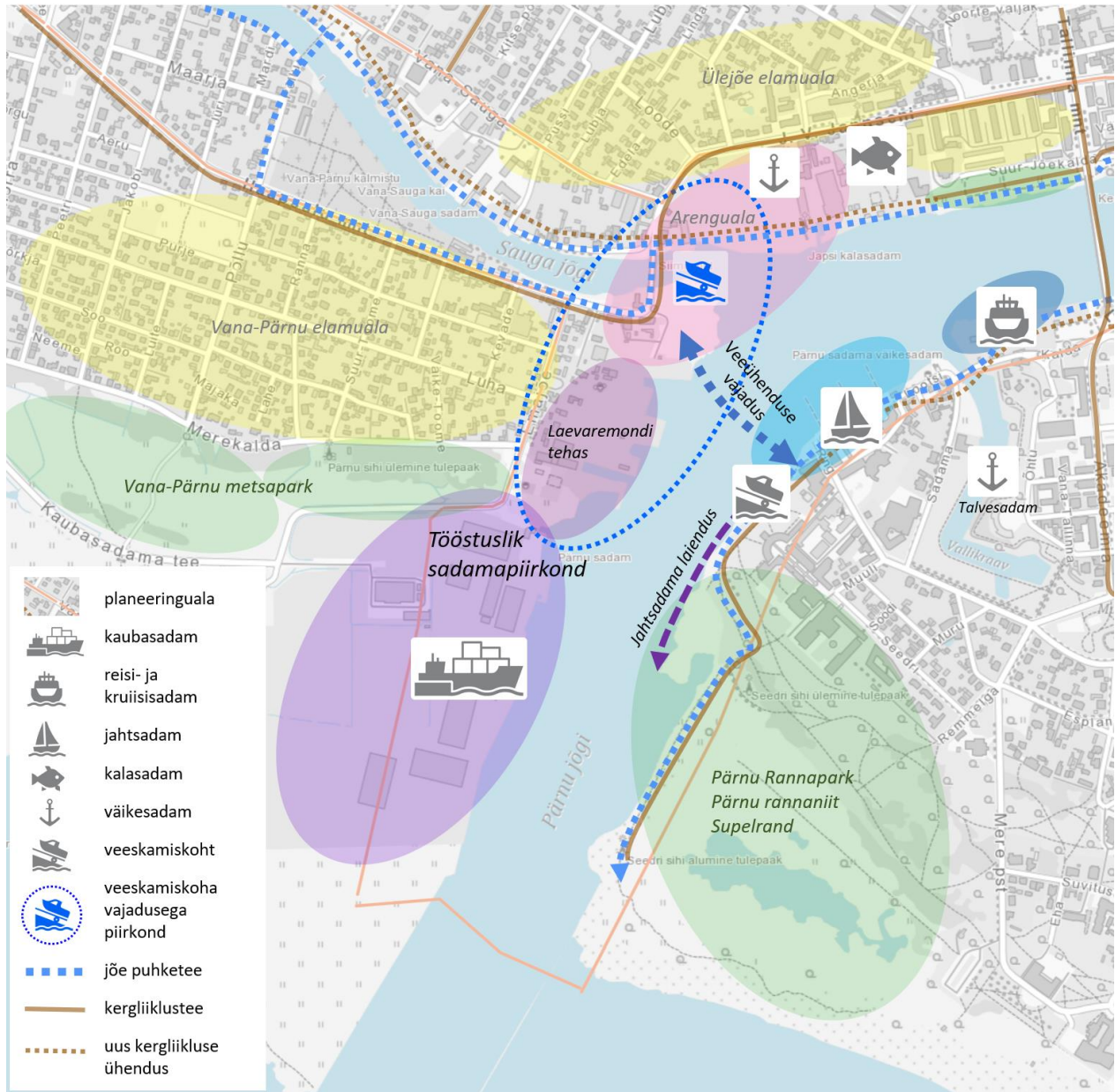
¹⁸ [Pärnu linna asustusüksuse üldplaneering 2025+, ehitusgeoloogiliste tingimuste skeem.](#)

¹⁹ [Pärnu maakonnaga piirneva mereala maakonnaplaneeringuga](#) on kavandatud tuuleenergeetika võimalik arenduspiirkond Liivi lahte.

- Sauga jõe suudme piirkonda jäävate kaldaalade arendamisel ja tööstusliku sadamategevuse väljaviimisel 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 kaldaala avalikuks kasutuseks.
- Ülejõe ja Vana-Pärnu piirkonnas tagada elanike juurdepääs jõeäärsetele aladele, säilitada olemasolevad puhkealad ja kavandada täiendavaid jõeäärseid puhkevõimalusi.
- Säilitada sadama akvatooriumiga piirneval kaldaalal veeliiklust teenindav tankla.

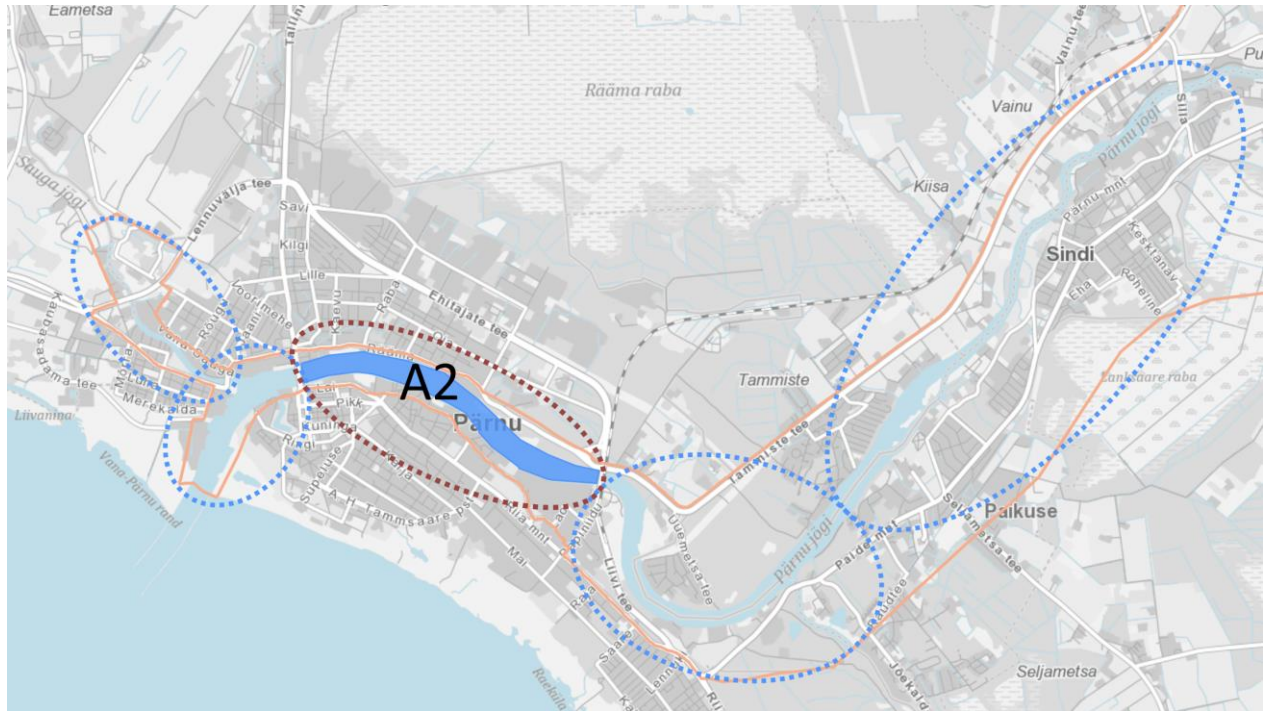
Tingimused piirkonna arendamiseks

- Väikealuste merelepääsu soodustamiseks ja jõel läbiva liikluse vähendamiseks kavandada Pärnu Sadama akvatooriumi piirkonda haagispaatide veeskamiskoht koos parkimisvõimalustega. Arvestades maismaa juurdepääsuvõimalust ja ümbritseva keskkonna maakasutust, on merelepääsu veeskamiskoha vajadusega piirkonnaks määratud Pärnu Kaubasadama ja Jannseni tänava kai vaheline piirkond koos Sauga jõe suudmealaga (vt ptk 3.6.3).
- Kesklinna ja Siimu silla vahelise piirkonna arendamisel ja tööstusliku sadamategevuse väljaviimisel avada kaldaala avalikuks kasutuseks ja näha ette sidus kergliiklejate ühendus ning jõepromenaadi pikendamine (vt ptk-d 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 elumupiirkonnad.

Kesklinna ja Papiniidu silla vahelisele alale on planeeritud **kaks uut silda**: Raba ja Laia tänavat ühendav autosild²⁰ ning A. H. Tammsaare puiestee ja Niidu metsapargi vaheline jalakäijate sild²¹. 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 ka välisküllastajatele. **Linnakeskuse** funktsionaalsus ja atraktiivsus on oluliseks piirkonna arengut edasi viivaks jõuks ning veeäärsete alade arendamise kaudu on võimalik linnakeskuse atraktiivsust oluliselt tõsta. Praegu on kesklinna kaldaala suures osas endine tootmisala, millel on kesklinna arengu mõistes suur tulevikupotentsiaal.

Pärnu jõgi on käsitletavas lõigus **laevatatav**²². 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 puhketegevust** (veebatuut, tuubisõit, SUP-laua matk jms). Viimastel aastatel on jõel veeliiklus

²⁰ [Raba-Lai tänava silla detailplaneering.](#)

²¹ [Suur-Jõe tn 50 kinnistu detailplaneering.](#)

²² Meresõiduohutuse seaduse § 2¹.

tihenenud ja suurenenud nõudlus **sildumisalade** järele. Haagispaatide veeskamiskoht on Papiniidu silla lähistel, kuid seal 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, jõeale on kehtestatud sõudmise eripiirkond ning kavandatud sõudmise ja aerutamise staadion. Võistluste ajal (u viis kuni üheksa korda suvehooaja jooksul) on staadionil veeliiklus muuks kasutuseks suletud. Sõudesport on jõelõigul määratud prioriteetseks tegevuseks, mis määrab teiste aluste liiklemise (kiirus, lainetus) ²³.

Kesklinna silla ja Papiniidu silla vahel, jõe mõlemal kaldal, kulgeb Jaansoni rada. See on u 10 km pikkune aktiivselt kasutatav **kergliiklustee**, mis võimaldab kogu jõekallast katkematult läbida. Kallasrajale juurdepääs vajab parendamist vanalinna tänavate sihil ning Mai, Papiniidu ja Niidu asumite piirkonnas.

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

Kuna ajalooliselt on jõe vesi olnud tootmisettevõtete jaoks vajalik ressurss, paikneb jõe ääres mitmeid tootmisalasid, millest praegu on mõned veel kasutusel. Arengusuund on **viia tootmistegevus jõe äärest välja** ning kavandada aladele uued, olemasolevasse linnakeskkonda sobivad terviklahendused. Tootmisalade ümberplaneerimisega muutub jõeäärne ruum oluliselt, suureneb elamualade osakaal ning kasvab kallaste kasutusaktiivsus. Endiste ettevõtlusalade kasutuse muutmine võimaldab linna juurde kavandada atraktiivset ja tänapäevastele, säästva linnaruumi arendamise põhimõtetele vastavat keskkonda.

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

Kogu kaldaala jääb **üleujutusohuga riskipiirkonda**²⁴, kus üleujutuse ulatus on suurim Kesklinna silla ja kavandatava Raba-Lai silla vahelisel alal ning Eeslinna piirkonnas. Jõe kaldaalad on kohati **lihkeohtlikud** ning vajavad nõlva stabiilsuse kontrolli²⁵.

²³ Pärnu Linnavalitsuse 01.06.2022 määrus nr 3 „[Pärnu jõe staadioniga seotud liiklemise nõuded](#)“.

²⁴ [Maa-amet, üleujutusohuga alade kaardirakendus](#).

²⁵ [Pärnu linna asustusüksuse üldplaneering 2025+, ehitusgeoloogiliste tingimuste skeem](#).

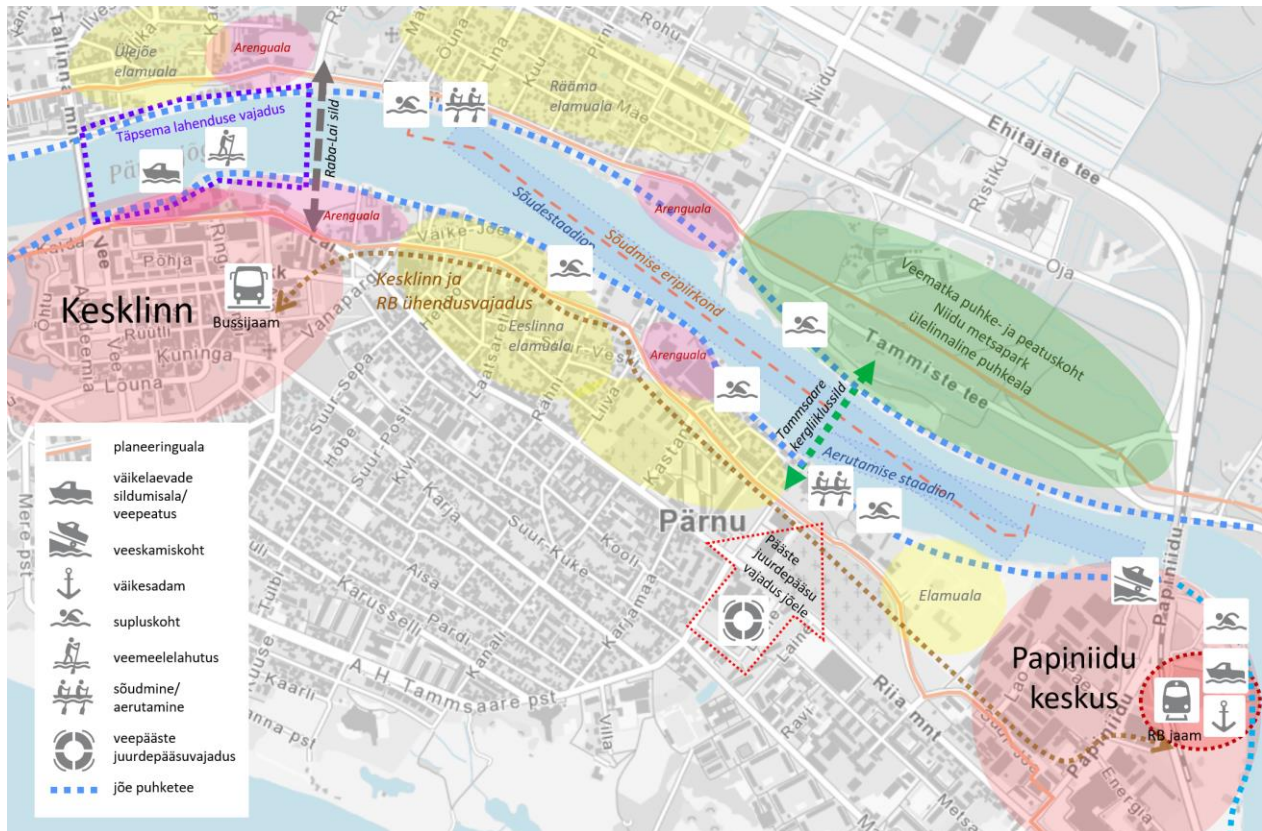
Suunised piirkonna arendamiseks

- 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 (lõbusõidulaevale, veetaksole, veetrammide jms). Veesõidukite peatuskohad ühendada selgelt ja mugavalt linna transpordivõrgustikuga ning soodustada erinevate transpordiliikide kombineerimist (bussijaam, raudteejaam, reisisadam, kergliiklus, pargi-ja-sõida-parklad jms).
- Selleks, et eelistada Pärnu Sadama akvatooriumi alal suuremaid aluseid ja jahisadama alal purjejahte ning võimaldada juurdepääs Pärnu linnakeskusele, 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 (piirata veeliikluse kiirust ja lainetust). Sujuva veeliikluse tagamiseks kaaluda jõe paremkalda ala puhastamist ja sõudekanali nihutamist kalda suunas.
- Jõekallaste arendamisel tagada ruumilise keskkonna kõrge kvaliteet ja universaalse disaini põhimõtteid järgiv avalik ruum.
- Leida Läänemere kunstisadama kõrval teisi kasutusi, mis suurendaksid piirkonna turismipotentsiaali ja atraktiivsust ning võimaldaksid jõge eksponeerida kui „kunsti- ja loovjõe“ (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 Balticu jaama kiireks ja mugavaks ühendamiseks kaaluda Suur-Jõe tänava väljaarendamist kergliikluse põhivõrgustiku osana, mis võimaldab tagada kergliiklejatele kiire ja sujuva ühenduse.
- Jõeäärse ala arendamisel näha ette täiendavaid puhkealasid ning parendada puhkealade võrgustiku sidusust.
- Säilitada Jaasoni raja äärseid haljasalasid ja tõsta alade puhkeväärtust (mänguväljakud, ujumiskohad, õpperajad jms). Parendada alal tervislikku eluviisi soodustavat taristut (veevõtukohad, jalgrattahoidjad, jalgratta hooldusjaamad, välijõusaalid, pingid jms) ning rajal pakutavaid teenuseid (liiklusvahendite laenutus, välkohvikud, veega seotud meelelahutus, kultuurisündmused 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, Papiniidu ja Niidu piirkondadega.

Tingimused piirkonna arendamiseks

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



Skeem 7. Ala 3 paiknemine linnalises piirkonnas

Pärnu jõgi on laevatatav²⁶ kuni Reiu jõe suudmeni ja Reiu jõgi suudmest kuni endise raudteesillani. Jõelõigu **veela kasutatakse** valdavalt meelelahutuslikul eesmärgil (sõitudeks jeti, kaatri, vesijalgratta ja aerupaatidega, veesuusatamiseks, kalastuseks, supluseks jms). Reiu jõe suudme lähistel on välja kujunenud veepuhkuse piirkond (paadilaenus jt veeteenus). Reiu jõe suudmes lõppeb Pärnu jõekruisi laeva marsruut. Suudme lähistel on aastaid tegutsenud veemotosportlased (võistlussport, jetid ja ringrajapaadid)²⁷, kelle treeninguteks ning võistlusteks on jõele märgistatud eraldi jetisõiduala.²⁸ Lisaks sportlastele kasutavad märgistatud jetisõiduala ka harrastussõitjad ning kogu jõelõiku laiemalt erinevad meelelahutuslikul või harrastuslikul eesmärgil motoriseeritud veespordiga tegelejad (jetid, kaatrid, veesuusk, tuubisõit jms).

Jõelõigu keskel asub pikka traditsioonidega Vaala sadam, kus tegutsevad Raeküla piirkonna kalurid. Uued väikesadamad on kavandatud Reiu jõele (külalissadam) ja Rail Balticu jaama

²⁶ Meresõiduohutuse seaduse § 2¹.

²⁷ Pärnus tegutsevatest veemoto klubidest on võrsunud nii Eesti meistreid kui ka Maailma- ja Euroopa meistrivõistlustel auhinnalisi kohti saanud võistlussportlased.

²⁸ „[Eesti veemoto arengukava aastateks 2019-2024](#)“ (külastatud 25.04.2024) kohaselt on Pärnu jõel vähenenud veemotospordi võimalused ja ainus ala on jäänud alles Reiu jõe suudmesse. Võistluskohale on mõõdetud sertifitseeritud rekordkatsete rada, pikkusega 1 km, kuid võistlusi korraldatakse alal harva.

²⁹ Transpordiemati kaardirakendus [Nutimeri](#) (külastatud 25.04.2024)

lähistele. Haagispaatide **veeskamise** võimalusi on piirkonnas mitmeid – avalikkusele on juurdepääsetavad 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 (u 1 km suudmest). Täiendavaid sildasid planeeritud ei ole, kuid liiklustingimused vajavad parandamist Sindi-Lodja sillal.

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. Jõe vasakkaldale jäävad Papiniidu ärikeskus, Veteranide park, planeeritud Rail Balticu reisijate raudteejaam, looduslik kaldaala 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 Balticu raudteega. Mootorsõidukitega pääseb kaldale ühelt poolt Papiniidus silla alt ja teiselt poolt Raekülas Videviku tänavalt. Läbiva liikluse võimalust kaldal ei ole. Kergliiklejate juurdepääs jõe kaldale on lahendatud tunnelite kaudu Liivi tee alt, samuti Videviku tänava ja Rail Balticu jaama kaudu.

Asustuse, sh elamualade edasine areng piirkonnas ja üldine väikelaevaomanike ning veeliikluse kasv on tõstatanud küsimuse motoriseeritud veespordi tegevuste (nii meelelahutuslik harrastustegevus, kui ka võistlussport) sobilikkuse kohta jõelõigul. Jetisõit ohustab kalade noorjärke, eriti kuderände ajal.³⁰ Laevatatavast alast ülesvoolu jääb ka Pärnu lahe üks olulisim meritindi koelmuala ning vastsete edukaks merre suundumiseks on vajalik rakendada motoriseeritud veespordi tegevustele ajalisi piiranguid.³¹ Suurtel kiirustel harrastatavate veespordi tegevustega võivad kaasneda mürahäiringud elu- ja puhkekeskkonnale.³² Väljaspool jetisõiduala toimuv meelelahutuslik harrastustegevus on kasvanud ja ohutu liiklemise ning kallaste kaitseks on vajalik enam pöörata tähelepanu teavitusele, heakorrale ning ohutust tagavate reeglite järgimisele. Lisaks on suurenenud üldine veeliiklus ja huvi kasutada piirkonda n-ö vaigse puhkealana (suplemiseks, SUP-lauaga ning aeglase veesõidukitega sõitmiseks), mis muudab motoriseeritud veespordi arendamise piirkonnas keerukamaks.

³⁰ Vt Lisa 1, KSH aruanne, peatükk 9.1.4 „Mõju planeeringuala jõgede elustikule (veetaimestikule ja -loomastikule)“ lk 66-67

³¹ 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 jõevooluga edukalt 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. Aktiivne jetisõit jõel ohustab tindivastseid märkimisväärselt. Meritint on tähtis toiduallikas tarbijatele ja sissetulekuallikas kalurkonnale. MTÜ teeb ettepaneku alustada jetisõiduhooaega kõige varem alates 26. maist.

³² Vt Lisa 1, KSH aruanne, peatükk 9.13. „Mõju planeeringuala müratasemele“ lk 115-116.

Papiniidu keskusesse, Liivi tee ja jõe vahelisele alale, on kavandatud **Rail Balticu reisijate raudteejaam**. Jaamas on planeeritud erinevad transpordiliigid ühildada. Lisaks kergliikluse, 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. Seal asuvad 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 ning Paikusel vabaõhulava ja kiviaja asulakoha juures.

Pärnu jõe vasakkaldale jääb kaks ajaloolist tootmisala. Arvestades Rail Balticu jaama mõju, piirkonna arengupotentsiaali ja Pärnu linna visiooni viia tootmistegevus jõe äärest välja, on ettevõtlusalad haaratud linna arenguala koosseisu, mille üldine eesmärk on arendada Reiu jõe suudme lähisteles puhkepiirkond.

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

Vasakkaldal ei ole terviklikku jõeäärset puhketeed välja arendatud, kuid seal on võimalik liigelda pargiteedel ning metsa- ja loodusradadel. Katkematut ühendust takistavad piirkonna tootmisalad. Paremkalda kallasrada saab hästi kasutada Tammiste puhkemetsa ulatuses. Kallasrajal takistavad katkematut liiklemist Uuemetsa elamupiirkonna paadikanalid, kohati kaldani ulatuvad õuealad, kraavid ja ojad, kaldataimestik ning paiguti liigniiske maastik.

Madalamaid jõe kaldaalasid, sh Uuemetsa elamupiirkonda, ohustavad **üleujutused** ning 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 motoriseeritud veespordi tegevustest tuleneda võivaid mõjusid ümbritsevatele keskkonnale, on otstarbekas kaaluda motoriseeritud veespordi (sh veemotospordi) jaoks alternatiivse asukoha leidmist piirkonnas, kus ei ole vaja rakendada täiendavaid piiranguid elustiku, sh kalastiku (kudeaja), elukeskkonna (müra), veeliikluse (ohutuse) ja kallaste (uhtumise, erosiooni) kaitseks ning, mis ühtlasi tagaks head võimalused ka motoriseeritud veespordi tegevuste edasiseks arenguks. Kaaluda asukohtade sobivust näiteks maardlate aladel, nende kaevandamisjärgse taastamise käigus veekoguks, Pärnu lahes või muudes

sobivates asukohtades. Veemotospordi jaoks alternatiivsete asukohtade otsimisel on vajalik arvestada vaba ja selge veega alaga, mille sügavus on vähemalt 1,5 m ja mis on soovitatavalt ligikaudu 500 m x 500 m suur.

- Turvalise veeala kasutuse tagamiseks ja häiringute vähendamiseks kaaluda kogu jõelõigu ulatuses liikluse reguleerimist (piirata kiirust ja keelata lainetuse tekitamist, kavandada supluskohtadele ja veemeelelahutusele eripiirkonnad jms). Ala kasutuse korraldamisel on oluline pöörata tähelepanu teabe kättesaadavusele (selge ala piiritlemine, veeliiklusmärgid, infostendid veeskamiskohtade, sildumisalade ja ujumiskohtade juures jms).
- Väikelaevaliikluse edendamiseks arendada välja Reiu külalissadam ja Rail Balticu väikesadam ning kaaluda sildumisalade, sh külaliskohtade kavandamist (Rail Balticu jaam, arengualad, Sindi-Lodja kiviaja asulakoht, puhkealad).
- Jõeäärsetele tootmisaladele uue kasutusotstarbe kavandamisel kaaluda väikesadamate või sadamateenuste kavandamise võimalusi.
- Soodustada piirkonnas ajaloolise Vaala kalasadama arengut. Piirkonna atraktiivsuse tõstmiseks ja värsket kalaga varustamiseks kaaluda hooajalise kalaturu või paadimüügiks sobilike kohtade kavandamist.
- Rail Balticu 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 Balticu jaama ja kesklinna vahel regulaarse veetranspordi ühenduse kavandamist.
- Arvestada Reiu jõel oleva Sindi-Lodja silla piirkonnas uue silla kavandamise vajadusega, mille eesmärk on viia silla kandevõime vastavusse tänapäevaste nõuetega ning luua sujuvad ja turvalised liiklemisvõimalused kõigile liiklejatele.
- Sidusa kergliiklusteede võrgustiku arendamiseks Pärnu jõe vasakkaldal ühendada Jaansonirada Videviku tänava kergliiklusteedega ja kavandada kergliiklustee Kiviaja tee äärest kuni Teeveere tänavani.
- Sindi-Lodja kiviaja asulakoht arendada välja koos puhketee, sildumisvõimaluste, supluskohta 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 maanteelt).
- 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 kergliiklustunnelite kavandamisel ja olemasolevate arendamisel parendada läbipääsude turvalisust, kasutusmugavust ja esteetikat.

Tingimused piirkonna arendamiseks

- Kavandada Pärnu jõe puhketeed ja avalikud juurdepääsud jõekaldale. Juurdepääsud siduda piirkonna kergliiklusteede, jalgteede ja puhkealade võrgustikuga (vt ptk 3.2.1).
- Täpsustada avalike supluskohtade asukohad ning näha ette võimalused ala varustamiseks supluskohta toimimiseks vajalike rajatiste ja 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 ptk 3.2.1.4).
- Kavandada Veteranide pargi ala veematka puhkekohaks, mis võimaldab seal veeta pikemat puhkust ning kombineerida erinevaid tegevusi. Arvestada Rail Balticu jaama, sellega kaasnevate ühenduste ja perspektiivse väikesadama potentsiaali terviklike puhkemarsruutide arendamisel (vt ptk 3.2.1.3).
- Arendada Pärnu linna puhkemetsade vöönd Pärnu jõe mõlemal kaldal ja Reiu jõe suudmes välja veematka sõlmpunktiks, mis võimaldab seal veeta pikemat puhkust ja kombineerida erinevaid tegevusi. Koostada ala kohta terviklik puhkamise ja vaba aja veetmise võimalusi arvestav kontseptsioon (terviserajad, spordirajad, veesport, kalastus- ja ujumiskohad, lõkke- ja piknikukohad, puhketeenused, juurdepääsud, maastikuhooldus jms) (vt ptk 3.2.1.3).
- Kavandada haagispaatide veeskamise kohad Uuemetsa tee otsa Pärnu jõe äärde ja Papiniidu silla piirkonda (vt ptk 3.6.3).
- Seada tingimused üleujutus- 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 arendatakse välja **kärestikukeskust** (tehiskärestikuga veespordi võistluskeskust), millest saab oluline veega seotud külastus- ja spordiobjekt.

Praegu saab jõge piirkonnas ületada vaid Sindi raudteesilla kaudu. Asulate vahelist ühendust parandab Tammiste **silla** (Via Baltica, Pärnu suure ümbersõidu) väljaehitamine Sindi linna ja Tammiste küla vahel Paikuse alevi piiril.

Jõe vasakkaldale jääb välja kujunenud tiheda asustusega linnaline keskkond. Paikuselt Sindi kärestikukeskuseni on enamasti elamualad koos jõeäärsete puhkealadega. Türgi oja suudmes kunagise Sindi mõisa asukohas asub Sisekaitseakadeemia Paikuse õppekeskus. Kärestikukeskuse ja raudteesilla vahel eraldab Sindi kesklinna ja jõge ulatuslik ettevõtlusala, mis on kujunenud Sindi kunagise kalevivabriku ümber. Jõe paremkaldal on madalti linnaline asustus Tammiste külas, mis on arenenud endisest suvilapiirkonnast. Tammiste keskuse ja Sindi raudteesilla vaheline lõik on hajusa asustuse ning üksikute tihedamate elamugruppidega (nt 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 puiestee tööliselamud ning jõeäärne kirikupark koos Sindi õigeusu kirikuga. Kavandamisel on ühendada Sindi linnakeskus jõega peatänavana (Jaama tänavana) kaudu.

Paikuse alevi keskuse olulisemad teenindushooned paiknevad Paide maantee ääres ja endistes majandihoonetes (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, kuid seda saab parendada puhkealade võrgustiku kaudu (nt Kastani, Pihlaka, Teeveere pargid).

Tammiste uuselamupiirkonna **keskus** areneb Kellukese tänavapiirkonda. Keskuse side Pärnu jõega on nõrk, kuid seda saab tugevdada Pahkoja järve (Tammiste paisjärve) ning selle äärde kavandatud roheala kaudu, mis jääb Kellukese tänavasihile.

Rail Balticu Urge peatuse teenindusraadiusesse jääb Pulli küla (15 min kergliikurisõit) ja Sindi linn (10 min autosõit)³³. 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 pikkusel lõigul **parkide võõnd** koos laululava ja suusaradadega. Eesmärk on arendada ala edasi koguperepargiks. Paikuse keskuses asub jõe ääres Teeveere park, millel on suur potentsiaal areneda jõeäärseks puhkealaks. Jõe paremkalda alal avalikke parke ega puhkealaid ei ole. 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 tänavasihil, supluskoht.

Kergliiklusteed on välja arendatud maanteede ääres. Paikuse alevit ja Sindi linna läbib katkematu kergliiklustee mööda Paide ja Pärnu maanteed kuni Sindi raudteesillani. Pärnu–Rakvere–Sõmeru maantee ääres on kergliiklustee välja arendatud kuni Tammiste keskuseni ja Sindi raudteesilla juures. Tulevikus on kavas kergliiklustee lõigud ühendada.

Jõe vasakkaldal on **jõeäärne puhketee** osaliselt välja arendatud Sindi linnas. Paikuse alevis on võimalik kaldaala läbida lõiguti. 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, tiheda võsa ning kohati liigniiske maastiku tõttu.

Jõeekalda madalamaid alasid ohustavad **üleujutused**, kõrgematel kallastel on **lihkeohtlikud** nõlvad.

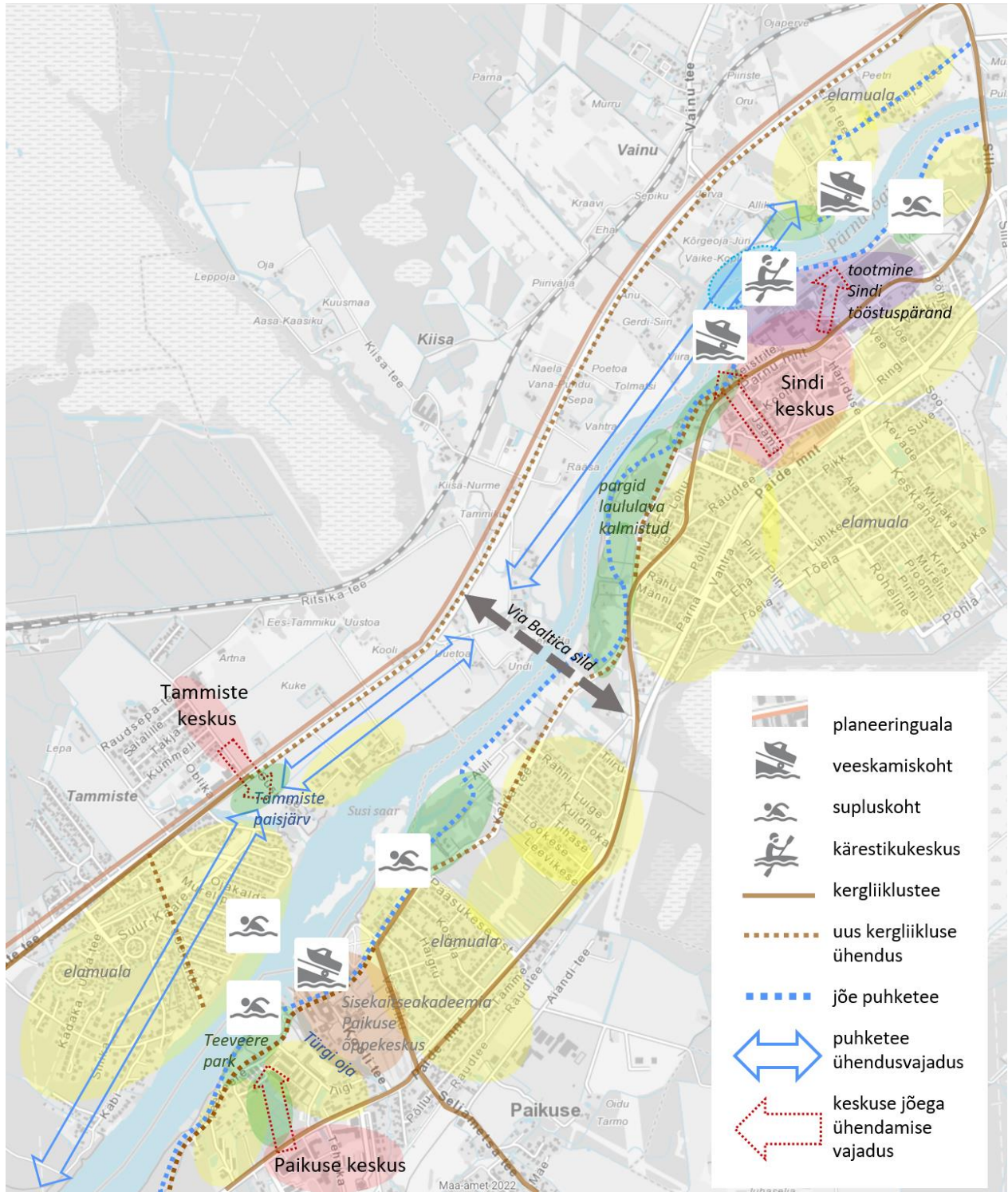
³³ [Rail Balticu Pärnumaa arengukoridor](#), Skepast&Puhkim, 2021.

Suunised piirkonna arendamiseks

- Planeeringute koostamisel kaaluda laevatee pikendamist Türgi oja suudmeni väiksema süvisega alustele.
- Parendada Sindi linnakeskuse, Paikuse alevi keskuse ja jõeäärse ala sidusust, luua ühendused jõeäärse 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 veematcateega ning näha ette võimalused kärestikukeskuse ala ohutuks läbimiseks või veematcateelt 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, veeäärseid puhkevõimalusi ja avalikke supluskohti.
- Arendada Sindi jõe äärset parkide vööndit (koguperepark, suveteatri- ja vabaõhukompleks, väliujula jms).
- Paikusel arendada jõeäärne Teeveere park välja multifunktsionaalseks puhkealaks.

Tingimused piirkonna arendamiseks

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

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 mõisahoonete varemed, allee ning ulatuslik roheala vahetult jõe kaldal. Piirkond on kavandatud välja arendada ülelinnalise tähtsusega **puhkealaks** (sh on see võimalik suurürituste toimumispaik). Jõe paremkaldale, Mõrra pargi ja surnuaia vahele jääb elamupiirkond. Lennuvälja tee lähistel paiknevad kaubandus- ja ettevõtlusalad.

Kergliiklusteed on välja ehitatud Lennuvälja tee ja Haapsalu maantee 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 elanikud kasutavad seda. 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 on alla 1 km.

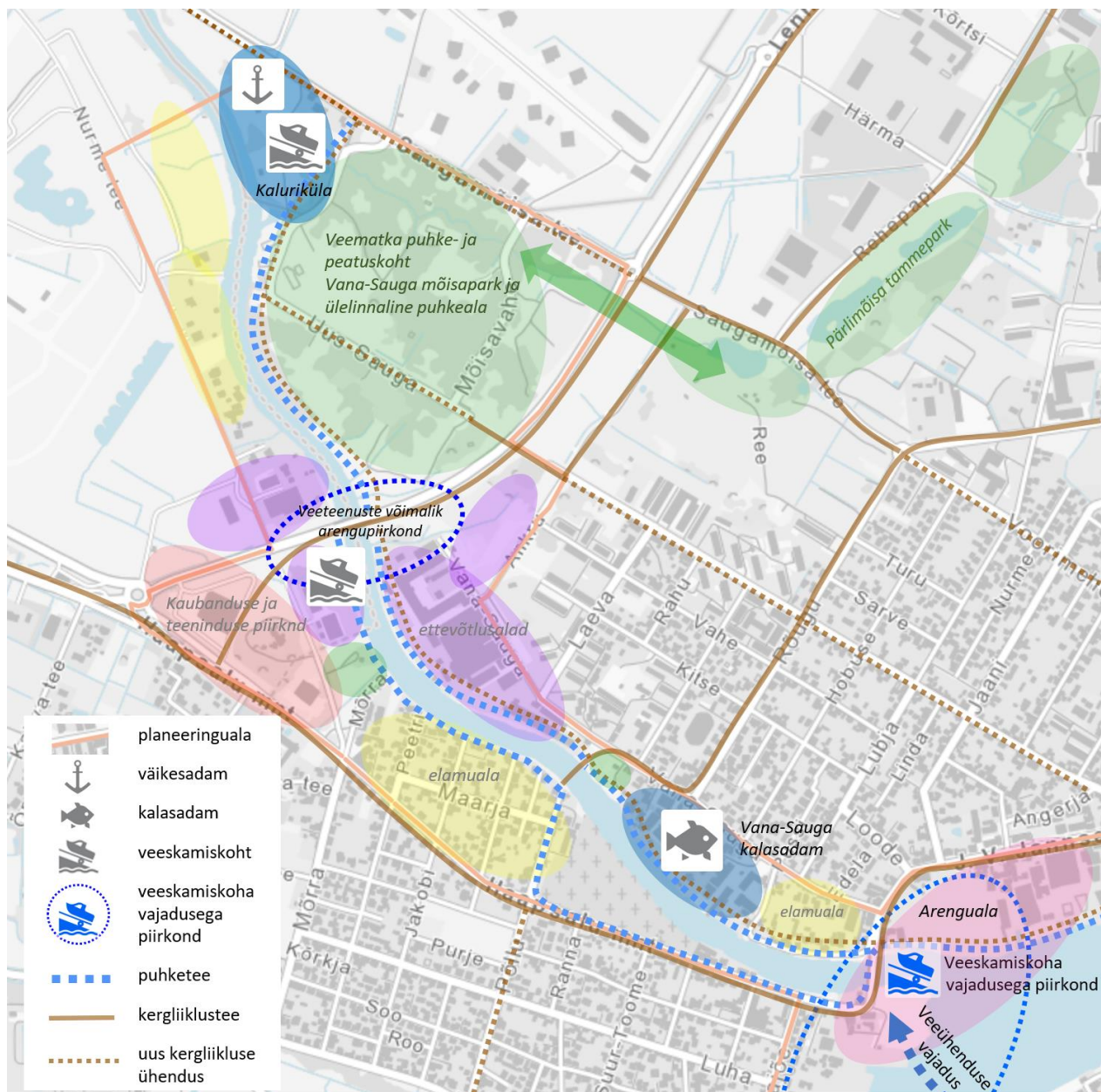
Sauga jõel soodustab veeliikluse arengut mere lähedus, hea juurdepääs riigimaanteedelt (Pärnu–Lihula maanteelt, Via Balticalt) ja vaba maa olemasolu Sauga silla lähialal. Piirkonnas veega seotud ettevõtluse arendamine võimaldaks jõele ja merele pääsu ilma linnakeskkonda läbimata. Väikelaevaliikluse arengule 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 juurdepääsuvõimalust Pärnu–Lihula maanteelt.
- Soodustada Vana-Sauga kalasadama arengut. Luua tingimused kala säilitamiseks ja töötlemiseks. Piirkonna atraktiivsuse tõstmiseks ja värsket kalaga varustamiseks kaaluda hooajalise kalaturu või paadimüügiks sobilike kohtade kavandamist.
- Soodustada Kaluriküla arendamist ja tõsta piirkonna külastuspotentsiaali.
- Näha Sauga mõisa puhkeala arendamisel 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, veeskamiskoht, 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 ptk 3.2.1).
- Kaaluda haagispaatide veeskamiskoha kavandamist Sauga silla (Lennuvälja tee) juures.



Skeem 12. Linnaehituslikke seoseid ja planeeringulahendust illustreeriv skeem

3.2. Puhkealad ja puhkemajandus

Pärnumaa on jätkusuutlik ja köitev turismisihtkoht, mis toimib Läänemere piirkonnas tõmbekeskusena. Turismiarendus 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 ja Kurgja piirkond.

Avalikult kasutatavad veekogud on mõeldud kõigile kasutamiseks. Suuremad jõed ja nende kaldaalad pakuvad mitmekülgeid puhkevõimalusi seal saab supelda, veesporti teha, vee peal ja kaldal liikuda, kala püüda jms, mistõttu on oluline neid veekogusid väärtustada. Selleks tuleb tagada avalikud juurdepääsud ning luua veega seotud puhkealad ja -kohti.

Planeeringualal on võimalik kulgeda mööda jõge veematkateel, liikuda jalgsi või sõita jalgrattaga jõearsetel rattamatkamarsruutidel. Linnalises piirkonnas on jõekaldal võimalik liikuda kergliiklusteedel ning vaiksema liiklusega tänavatel ja puhkealadel. Maalises piirkonnas on üksikuid veeäärseid puhkealad, mis asuvad valdavalt keskustes (nt Toris, Jõesuus, Vihtras), kultuuriväärtuslike objektide (Taali mõis, C. R. Jakobsoni Talumuuseum Kurgjal) või puhke- ja külastusteenuseid pakkuvate ettevõtete juures.

Jätkusuutlik looduskeskkond ja kõrge kvaliteediga puhkealade võrgustik on oluliseks aluseks nii hea elukeskkonna kui ka puhkemajanduse arendamisel. Pärnu jõgi ja selle kaldaalad on tähtis puhkeala ning potentsiaalne pikemat puhkust võimaldav külastusobjekt. 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 küla. Jõgi seob kaldaaladel olevad puhke- ja metsaalad ühtseks puhkevööndiks.

Veekogusid kui linnalise asustuse sisestruktuuri olulisi elemente on tähtsustatud ka üleriigilises planeeringus³⁴, mille kohaselt tuleb veeäärseid alasid väärtustada ja avada. Veekogude kasutusvõimaluste suurendamiseks saab luua avalikud ligipääsud veekogudeni ning 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 ühendavad suuremad ja väiksemad Pärnu linna pargid ning puhke- ja rohealad. Osad rohealad 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 võõndi pikkus on ligi 1,5 km. 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 ja Taali kooli juures. Katkematu jalakäijate ühendus kaldal puudub – liiklemist takistavad paadikanalid, kaldani ulatuvad elamukinnistud, õuealad, ojad, kraavid ja paiguti liigniiske pinnas. Olulisemad paremkalda puhkealad on Niidu metsapark ja Tammiste mets. Väiksemaid avalikke rohealaid on piirkonnas vaid üksikuid.

Reiu jõe alamjooks paikneb Pärnu linna lähiümbruse puhkemetsade võõndis. Jõe vasakkaldal saab liikuda Reiu metsas asuval Lodja teel. Jõe paremkaldal raudteesilla juures asub Paikuse vabaõhulava ja jõe suudmes Sindi-Lodja kiviaja asulakoht. Katkematu jalakäijate ühendus kaldal puudub.

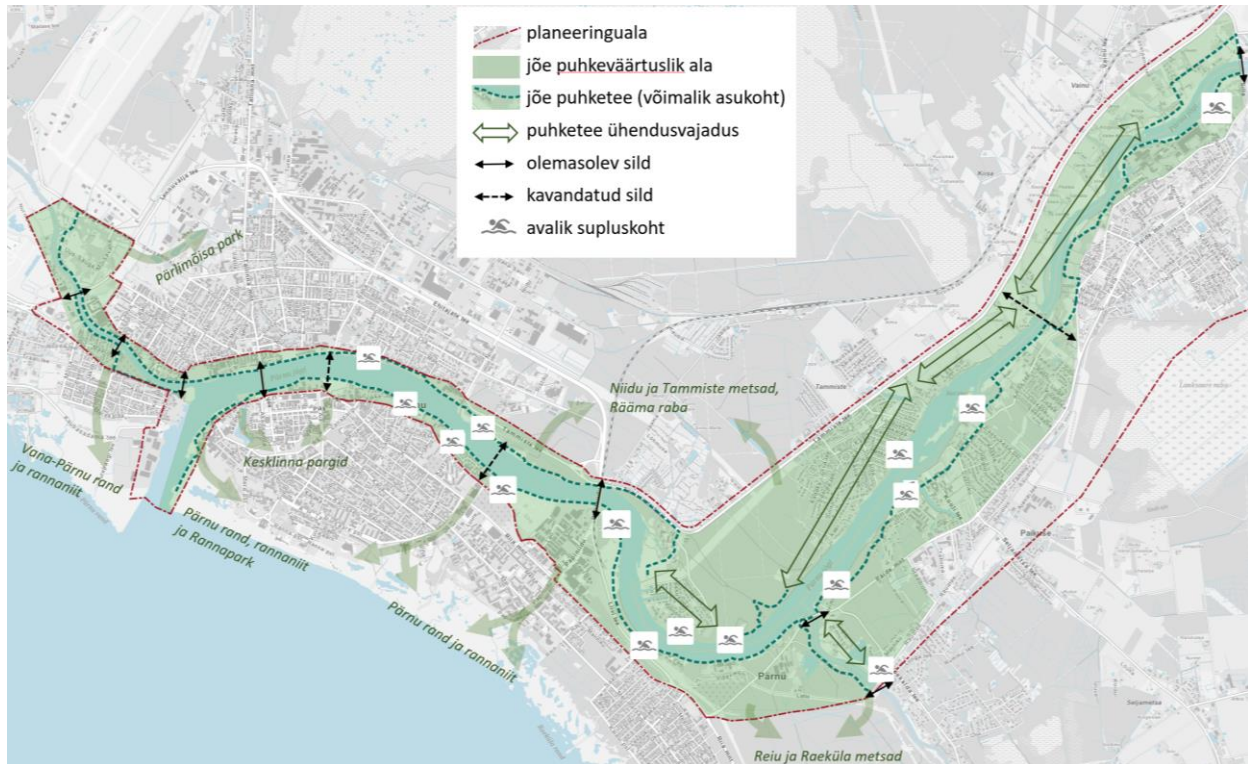
Sauga jõe paremkaldale jäävad Mõrra park ja Vana-Pärnu kalmistu, mille vahel kulgeb jõe kaldal loodusrada. Sauga jõe vasakkaldal, Kaluriküla kõrval asub ulatuslik Sauga mõisa puhkeala koos mõisa varemete ja pargi alleega. Väiksem roheala asub Vana-Pärnu jalakäijate silla juures. Puhkealad Sauga jõe ääres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

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

Arvestades Pärnu jõe keskset asukohta linnalises piirkonnas, olemasoleva asustuse tihedust ja edasist arengupotentsiaali ning jõe ja selle kaldaalade olulisust puhkekeskkonnana, määratakse teemaplaneeringuga jõed ja nende kaldaalad puhkeväärtuslikuks alaks. **Jõe puhkeväärtusliku ala** eesmärk on parendada linnapiirkonna elukeskkonda ja arendada välja jõeäärne puhkealade võrgustik, sh säilitada ja edasi arendada olemasolevaid puhkealaid ning luua uusi sidusalt olemasoleva võrgustikuga. Jõe puhkeväärtuslik ala ulatub Pärnu jõel suudmest kuni Sindi raudteesillani, Reiu jõel suudmest vana raudteesillani ja Sauga jõel suudmest Kalurikülani.

³⁴ [Üleriigiline planeering Eesti 2030+.](#)

Puhkealade võrgustiku moodustavad avalikult kasutatavad pargid, metsad, rohealad ja neid ühendavad puhketeed (sh kergliiklusteed), mis jäävad jõekaldale või on sellega seotud.



Skeem 13. Linnalise piirkonna puhkealade võrgustikku illustreeriv skeem³⁵

Pärnu maakonna planeeringuga on määratud maakonna puhkemetsad ja nende üldised kasutustingimused. Teemaplaneeringuga on Tori valla Tammiste küla ja Pärnu linna Paikuse alevi puhul 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.

³⁵ Skeemil on katkendjoonega tähistatud puhketeed võimalik asukoht piirkondades, kus ühendus on võimalik kavandada jõe kaldal munitsipaal- või riigimaal. Noolega on tähistatud piirkonnad, kus ühendusvõimalus jõekaldal vajab täpsemat väljaselgitamist.

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 jalakäijate ja kergliikluse jaoks mugavate ühenduste kavandamisega elamupiirkondadest ja ühistranspordipeatustest.
- 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 jõeäärset 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 ja Vana-Pärnu asumites tagada elanikele jõeäärsed puhkevõimalused Pärnu ja Sauga jõe ääres, et kompenseerida piirkonnas avalikult kasutatavate puhkealade vähesust.
- Uute elamualade kavandamisel Tori vallas Tammiste küla ja Sindi raudteesilla vahelisel lõigul 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 ning säilitada piirkonna looduslik seisund ja maastikuväärtused.
- Puhkealade võrgustiku ja linnahaljastuse kavandamisel arvestada selle elurikkuse säilimise ja kliimarisikide (üleujutuse, erosiooni, kuumasaarte) maandamise rolli, mis tagavad koosmõjus hea elukeskkonna ka inimesele.
- Üleujutusohuga kaldaaladel säilitada looduslikud märgalad, lamminiidud ja roostikud. Kavandada jõekaldale avalikku ruumi ja rohealaid, mis on ühtlasi puhver üleujutuste eest.
- Lihkeotlikel kaldaaladel säilitada kõrghaljastus ning vajaduse korral kavandada täiendavat haljastust, et säilitada juurestiku abil nõlva stabiilsus.
- Pärnu jõe puhkeväärtuslikule alale jäävate riigi- ja munitsipaalnõlvade kohta koostada pikaajaline puhkemetsade majandamise kava³⁶, kus muu hulgas määrata vajaduse korral raie intensiivsus, tingimused raieliigile, uuendusraie tegemisel langi suurusele, paiknemisele ja raiutava puistu vanusele. Lisaks käsitleda kavas metsamaastiku kujundamise ja hoolduse põhimõtteid.

³⁶ RMK hallatavates metsades koostatakse pikaajalised metsa majandamise kavad kõrgendatud avaliku huviga aladele. Uute kõrgendatud avaliku huviga alade moodustamine toimub RMK ja kohaliku omavalitsuse koostöös, soovitatavalt üldplaneeringu koostamise protsessi ajal, kuid vajadusel ka eraldi.

- Puhketee asukoha määramisel arvestada kultuuri- ja loodusväärtustega ning olemasolevasse keskkonda sobivusega. Puhketee kavandamisel läbi metsa eelistada võimalusel olemasolevaid looduslikke teid ja radu ning 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, sh kõrgendatud avaliku huviga metsad, pargid ja rohealad) ning arendamise tingimused. Säilitada olemasolevad jõeäärased ja jõega seotud munitsipaal- ja riigiomandis olevad pargid, rohe- ja metsaalad. Asustuse arendamisel, selle laiendamisel või tihendamisel tagada elanikele puhkealade kättesaadavus ja kaaluda täiendavate jõeäärsete 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. Selle eesmärk on ühendada jõeäärased puhkealad ühtseks terviklikuks võrgustikuks ning võimaldada linnalise piirkonna elanikel viibida linnalooduses pikemat aega. Puhketee on eelistatult jõe lähim võimalik ühendus, mis on jalgsiliikluseks ning võimalusel ka jalgrattaga läbitav. Lähtudes 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 kalda lähedale rajada, on soovitatav näha ette vaatekoridorid või juurdepääsud jõe, et säilitada jõega sidusus.
- Tagada Pärnu jõe puhkeala sidusus teiste linnalise piirkonna oluliste puhkealadega: Pärnu ranna, rannaniidu ja Rannapargiga, Pärnu vanalinna parkide võõndiga, Niidu ja Tammiste metsadega, Rääma raba, Saugamõisa ja Loode-Pärnu puhkealaga, Reiu, Raeküla ja Paikuse metsaaladega jm.

Planeeringujoonisele on kantud Pärnu 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 kultuuriväärtuslikud Tori ja Kurgja. Pärnu jõge teatakse puhke- ja külastuskeskkonnana vähem, kuid seda olulisem on jõest tulenev potentsiaal piirkonna puhkemajanduse arengul.

Pärnu piirkonna üldine probleem on sesoonsus, mistõttu on puhkemajanduse arengul eriti tähtis tõsta piirkonna atraktiivsust ja kasvatada külastajate arvu väljapool suveperioodi. Aastaringse atraktiivsuse jaoks on vajalikud uued põnevad ideed ja lahendused, sh Pärnu jõe potentsiaali kasutamine uute teenuste arenguks.

Seda, et Pärnu jõge puhkamise ja turismi eesmärgil aktiivsemalt kasutada ning arendada uusi teenuseid, on vajalikuks peetud nii maakondlikus arengustrateegias³⁷ kui ka maakonna turismivaldkonda käsitlevas strateegias³⁸.

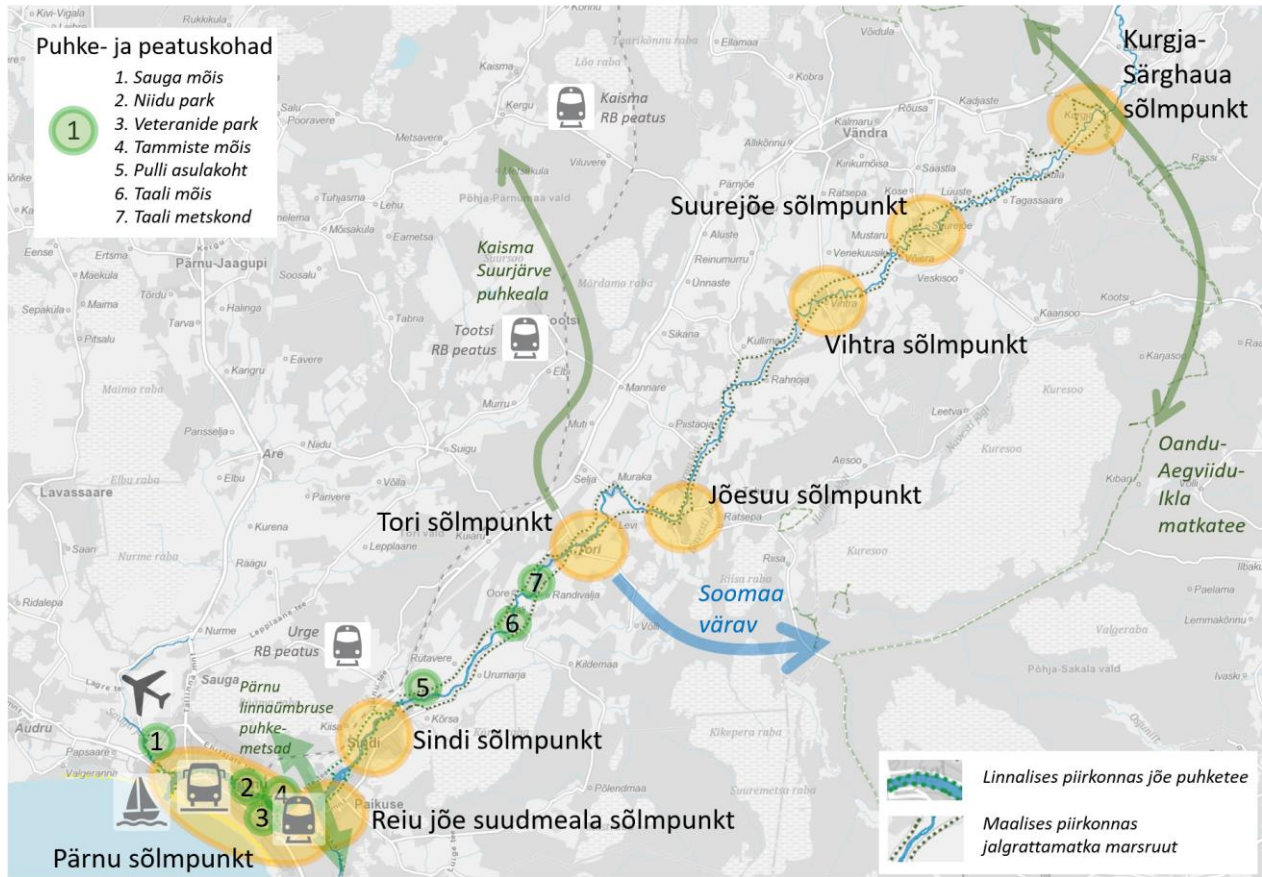
Säästev turism, jätkusuutlik majandamine ning roheline mõtteviis on puhkemajanduse arendamisel olulisel kohal. Piirkonna atraktiivsus sõltub järjest rohkem sellest, kuidas hoolitakse reisisihtkohas looduskeskkonnast ning millisel moel on loodud side kohalike elanike ja kultuuriga. Vajalik on arendada 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 selle kallastel liikumise ja puhkamise võimalusi, seoseid olemasoleva turismitaristu ja vaatamisväärsustega ning teeb ettepanekuid jõega seotud puhke- ja külastuskeskkonna väljaarendamiseks.

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 matkamarsruudid ning paiknevad vaatamisväärsused, puhkealad või teenused, mis võrgustiku toimimist tugevdavad.

³⁷ Pärnumaa arengustrateegia 2035+ visioon on võtta Pärnu jõgi kasutusele atraktiivse puhke- ja turismiobjektina (sh arendada vee- ja kalaturismi, kavandada paadisadamaid ja veeskamiskohti).

³⁸ Pärnu turismistrateegia aastaks 2025 seab sihtkoha atraktiivsuse suurendamisel eesmärgiks Pärnu jõe potentsiaali parema kasutamise uute teenuste arendamisel (nt arendada jõekallastele kohvikuid ja mänguväljakuid).



Skeem 14. Puhkevõrgustiku paiknemine planeeringualal

Suunised Pärnu jõe puhke- ja külastuskeskkonna arendamiseks

- Kavandada puhketeed ja sõlmpunktid sidusa võrgustikuna ning siduda ühtsesse võrgustikku olemasolev puhketaristu.
- Toetada puhkevõrgustikku täiendavate puhketeenuste, puhke- ja peatuskohtade ning huvia vaatamisväärsustega. Arvestada külastushooaja pikendamise vajadusega.
- Siduda puhkevõrgustik ühistranspordi sõlmpunktidega (Pärnu ühistranspordi keskterminali, kohalike bussipeatuste, Rail Balticu reisijate raudteejaama ning Urge, Kaisma, Tootsi peatuste, Pärnu reisiparvlaevasadama, väikesadamate jms-ga). Soodustada erinevate transpordiviiside sujuvat kombineerimist (transpordialase info kättesaadavus, selge viidasüsteem, kergliikluse ühendused, parkimise ja rendivõimalused jms).
- Koostada terviklikud arendusprojektid, sh puhketaristu kujundusprojektid, viidasüsteem ja maastiku hoolduskavad.
- Tagada ilusate vaadete säilimine ja avatuna hoidmine. Avada olemasolevatele vaatamisväärsustele vaateid ja tuua need maastikus esile.

3.2.2.1. Veematkateed

Planeeringualale jäävad Pärnu, Sauga ja Reiu jõelõigud, mis kõik on kasutusel veematkateedena. Matkasid korraldatakse erineva pikkusega, alates mõnest tunnist kuni mitme päevani ning kombineeritult teiste puhkevõimalustega (Tori keskuse ja Kurgjal asuva C. R. Jakobsoni Talumuuseumi külastus jms).

Pärnu jõe veematkatee – Pärnu jõgi on 144 km pikk, planeeringualale jääb jõgi alates Kurgjast u 75 km pikkuses lõigus. Mitmekülgse kaldamaastiku, paisuvarede ja kergete kärestikega jõgi on vaheldusrikas ja hea alternatiiv aeglase kulgemisega Soomaa jõgedele³⁹. Kiirem vool on kevadise ja sügise suurevee ajal ning väikestel kärestikel, 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 pärast Paide linna, kus jõgi on laiem. Eriti laiaks muutub jõgi Jõesuu külas, kus Pärnu jõkke suubub ka Navesti jõgi.

Pärnu jõe veematkamarsruudil⁴⁰ asuvad paatide vettelaskmise kohad olemasolevate sildade juures, kuid samas ei ole tegemist tähistatud ja avalikult kasutatavate veeskamiskohtadega – juurdepääs toimub valdavalt läbi eramaade. Jõe ääres asub mitmeid veeturismi ja puhkemajutust pakkuvaid ettevõtteid, kelle territooriumilt on samuti võimalus matka alustada, lõpetada või seal puhkepause teha. Avalike ja selgelt tähistatud aluste vette laskmise kohtade puudumine on takistuseks veematkatee toimimisel ja veematkade korraldamisel.

Mööda jõge liikudes võib näha mitmekesisist kaldamaastikku ja veetee äärde jääb mitmeid vaatamisväärsusi. Samas puudub vee poolt selge ülevaade vaatamisväärsustest ning võimalus teha veematkal puhkepause ja samal ajal vaatamisväärsusi külastada.

Pärnu jõel toimub kevadeti suurevee 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 Kurgjalt ja mille pikkus on 47 km. Pärnu jõgi on sportliku klassifikatsiooni järgi kõige kergema tasemega ehk sobilik kõigile, kes on omandanud kanuu- või süstajuhtimise tehnikad.

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;

³⁹ [Loodusmatkad.ee veebileht](http://loodusmatkad.ee/veebileht/).

⁴⁰ [Seiklevee.ee veebileht](http://seiklevee.ee/veebileht/).

- Jõesuu ripsilla juures asub kõrgete kallaste vahel kärestikuline jõelõik ligi 1 km ulatuses, langusega 1,9 m;
- u 1 km Tori maanteesillast allavoolu asub Virula veskitammi kärestik – kiirevooluline jõelõik, kus madala vee korral ulatuvad suured kivid välja ja on suur laine.⁴¹

Pärast Sindi paisu likvideerimist on jõelõigul vaid üks pais. See on Kurgjal, kus peab ohutuse tagamiseks aluse veest välja tõstma ja maismaad pidi ümber paisu viima.

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 veematkadistants kevadel ja suve algul.⁴²

Planeeringualasse jääb Reiu jõe suudmeala 1,2 km ulatuses, alates vanast raudteesillast ja Reiu vabaõhulavast. Seetõttu on käsitletav piirkond Reiu jõe veematkade lõpp-peatus, peatuspaik või väljumiskoht Pärnu jõele. Alates raudteesillast on jõgi laevatatav ning seal saab suuremate alustega veel liigelda ja veekogu mitmekülgsemalt kasutada.

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 sillast⁴³. Planeeringualasse jääb Sauga jõgi 2,5 km ulatuses alates Kalurikülast (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 (süsta, kanuu, parve jms) vettelaskmise ja sildumise võimalustega.
- Kuvada veeteel liiklejatele teavet asukoha, ohutuse, peatuskohtade ja vaatamisväärsuste kohta (anda teavet ohtlike jõelõikude kohta, markeerida sildade nimed jms).
- Säilitada ja vajaduse korral avada veeteelt vaateid vaatamisväärsustele ja väärtuslikele maastikele. Kavandada sildumisalad huviobjektidele juurdepääsuks.
- Kuna maalises piirkonnas on kaldaalad valdavalt eraomandis, on veematkatee terviklikul toimimisel oluline roll jõeäärsetel puhkeettevõtetel. Sellega seoses soodustada jõeäärset puhkeettevõtlust ja veeteenuste pakkumist.

⁴¹ [Türi-Tori maratoni veebileht.](#)

⁴² [Loodusmatkad.ee veebileht.](#)

⁴³ [Seikleveel.ee veebileht.](#)

Tingimused veematkateede arendamiseks

- Tagada veematkateele avalikud juurdepääsud ning kavandada kohad aluste vettelaskmiseks ja sealt väljatõmbamiseks.
- Kavandada veematkateed teenindav puhketaristu (puhkealad, sildumisalad puhkealadele ja vaatamisväärsustele juurdepääsuks jms). Arvestada puhkeala teenindamiseks vajalike ehitiste kavandamisel jõe ehituskeeluvööndis kehtivate tingimustega ning vajaduse korral 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 selle 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 ja 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 jõekaldad valdavalt eraomandis ja põllumajanduslikus kasutuses. Veeäärde pääseb keskustes (Toris, Jõesuus) ja puhketeenuseid pakkuvate asutuste ja ettevõtete maa-aladelt. ahetult jõe kaldal matkamise võimalused puuduvad.

Erinevate matkateede ristumise sõlmpunkt on C. R. Jakobsoni Talumuuseum Kurgjal. Selle alalt kulgeb läbi 375 km pikkune **Oandu–Aegviidu–Ikla matkatee**, mis algab Põhja-Eestist Lahemaa rahvuspargist, viib läbi Kõrvemaa metsade, ühe Euroopa võimsaima soomaastiku – Soomaa rahvuspargi – ja Pärnumaa metsade, kuni jõuab mereäärsetesse rannaküladesse ja Liivi lahe rannale Iklas.

Matkatee üks osa on Kurgjalt algav **Sakala tee matkarada** (12,2 km), mis on märgistatud ja varustatud puhke- ja lõkkekohtade ning telkimisvõimalusega. Rada kulgeb metsateedel, mida mööda käis C. R. Jakobson Kurgjalt Viljandisse ajalehte Sakala toimetamas. Sakala rajal Saeveski ja Kabelimäe lõkkekohtade vahel paikneb tähistatud 8 km pikkune ringikujuline Saarlõu

matkarada. Vaheldusrikas rada 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 Vihtra kaudu 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 rattamatkatee nr 372**, mis on 82,4 km pikk ja kulgeb distantstil Vändra–Kurgja–Suurejõe–Kaansoo–Jõesuu–Vihtra–Suurejõe–Vändra. Rattamatkateest pool on kruusa kattega ja võib olla suvel tolmune.

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

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

Piirkonna puhkevõrgustiku kasutust soodustab Rail Balticu reisijate raudteejaama väljaarendamine Pärnus ning kohalike peatuste arendamine Urgel, Tootsis ja Kaismal.

Teemaplaneeringuga kavandatakse maalises piirkonnas **Pärnu jõe äärne jalgrattamarsruut** jõe mõlemal kaldal Sindi raudteesillast Kurgjani. Matkamarsruut seob olemasolevad marsruudid üheks tervikuks ning on jätk 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 vaatesihte, 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 Balticu reisijate raudteejaam Pärnus ning peatused Urgel, Kaismal ja Tootsis, Pärnu ühistranspordi keskterminal ja jõeäärsed bussipeatused.

- Ühendada jalgrattamatka marsruudid terviklikeks teekondadeks, mida on võimalik kasutada ringmarsruutidena.
- Sõiduteedel paiknevatel jalgrattamatka marsruutidel tagada liiklejate ohutus. Kruusateed, millel jalgrattamatka marsruudid kulgevad, viia eelisjärjekorras 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 ning olulisemad puhke- ja peatuskohad. **Sõlmpunktid** on piirkonnad, kus koonduvad eri tegevused ja kasutusvõimalused, ristuvad matkamarsruudid ning paiknevad vaatamisväärused, puhkealad või teenused. Sõlmpunktides on võimalik erinevaid tegevusi ühendada ning seeläbi tugevdada puhkevõrgustiku toimimist.

Puhke- ja peatuskoht on Pärnu, Sauga ja Reiu jõe kaldale kavandatav avalikkusele suunatud ehitiste kompleks, mis teenindab matkaraja külastajaid, puhkajaid, suplejaid, kalastajaid ja veeliiklejaid (sõudepaadid, süstad, kanuud jm väikealused). Puhke- ja peatuskoht on lähtudes 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 piirkond, Suurejõe, Vihtra ja Jõesuu külakeskus, Tori alevi ja 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) ⁴⁴ , Kurgja talu (M) ⁴⁵ Särghaua talu (PK) ⁴⁶ 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), Hiiesaarestik, hiiehaud ja hiieaas, Pärnatõkke „Poola sild“
Tori sõlmpunkt	Tori põrgu liivakivi paljand, Kurjamaa mägi ja Tõngi oja ehk 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 tammedega), 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 raudteesild (IVK), Paikuse laululava, supluskohad, Paikuse kiviaja küla teemapark ja kallasrada
Pärnu linna sõlmpunkt	Pärnu vanalinn, bastionaalvööndi pargid, Pärnu kuurort ja supelrand, miljöövärtuslikud alad, Jaansonirada, Pärnu muul, rannaniidu

⁴⁴ IVK – ilusa vaatega koht

⁴⁵ M – mälestis

⁴⁶ PK – pärandkultuuriobjekt

looduskaitseala ja matkarada, muuseumid, Pärnu kontserdimaja ja Endla teater, Pärnu jahtklubi sadam, Rail Balticu jaam, reisiparvlaeva sadam jm

Tammiste mõisa puhke- ja peatuskoht	Tammiste mõis, Tammiste mets
Veteranide pargi puhke- ja peatuskoht	Veteranide park, Jaasoni rada, Rail Balticu jaam, võimalik sadamakoht, supluskoht, lõkkekohad
Niidu pargi puhke- ja peatuskoht	Niidu metsapark, Jaasoni rada, piknikuala, lõkkekohad, supluskoht, parkla, koerteväljak
Sauga mõisa puhke- ja peatuskoht	Kaluriküla, Sauga mõisa park ja allee, Sauga mõisa varemed, Pärlimõisa tammepark (EV 100 tammed)

Tabel 2. Puhkevõrgustiku sõlmpunktide ning puhke- ja peatuskohtade huviväärsuste ülevaade

Suunised puhkevõrgustiku sõlmpunktide ning 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).
- Siduda Rail Balticu jaam Veteranide pargi puhke- ja peatuskohaga ning Reiu jõe suudmeala sõlmpunktiga.
- Arendada Reiu jõe suudmeala sõlmpunktis Pärnu ja Reiu jõe mõlemal kaldal välja puhke- ja peatuskohad, kus on võimalik ühendada veematk loodusradade külastusega, pakkuda erinevaid puhketeenuseid (veeatraktsioonid, telkimise ja kämpingu ala, kettagolf, kontserdikülastus jms).
- Kurgja – Särghaua sõlmpunktis arendada puhketeenuseid, sh telkimise ja majutuse võimalusi piirkonnas. Kaaluda kergliiklejatele mõeldud silla (rippsilla) kavandamise võimalust, et parendada Kurgja Talumuuseumi ja Särghaua õppekeskuse vahelist ühendust, puhkevõrgustiku sõlmpunkti sidusust ja piirkonna külastuspotentsiaali.
- Jõesuu ja Tori sõlmpunktides arendada turismi ja kultuurisündmusi toetavaid teenuseid.

Tingimused puhkevõrgustiku sõlmpunktide ning puhke- ja peatuskohtade arendamiseks

- Luua sõlmpunktides eeldused puhke- ja peatuskohtade ning puhketeenuste arendamiseks (sobiv maakasutus, veeäärsete puhkealade reserveerimine jms).
- Kavandada sõlmpunktides ning puhke- ja peatuskohtades võimalused matkapaatide vettelaskmiseks, sealt väljatõmbamiseks ning sildumiseks.
- Tagada puhke- ja peatuskohtadele avalikud juurdepääsud.

- Arvestada puhkeala teenindamiseks vajalike ehitiste kavandamisel jõe ehituskeeluvööndis kehtivate tingimustega ning vajaduse korral teha ettepanek ehituskeeluvööndi vähendamiseks.

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

3.2.2.4. Avalikud supluskohad

Suplemine ja ujumine on oluline jõega seotud puhkamise võimalus. Pärnu jõe ääres paikneb mitmeid erineva kasutustiheduse ja erinevalt varustatud supluskohti, millest ametlik on vaid Sindi ujula. Viimastel aastatel on hoogustunud ka talisupluse harrastamine.

Teemaplaneeringuga seatakse suunised ja määratakse tingimused avalike supluskohtade⁴⁷ kavandamiseks. Linnalises piirkonnas on määratud avalike supluskohtade põhimõttelised asukohad.

Suunised avalike supluskohtade arendamiseks

- Varustada supluskohad vajalike rajatiste ja inventariga (nt 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).
- Pärnu jõe puhkeala supluskohtade esteetilise ja tervikliku välisilme tagamiseks on soovitatav välja töötada ühtne kujunduskontseptsioon.
- Uute supluskohtade kavandamisel arvestada kaasneva hoolduse vajadusega. Natura jõel on soovitud lahendused, mille puhul on setete eemaldamise vajadus väiksem.

Tingimused avalike supluskohtade kavandamiseks

- Täpsustada linnalises piirkonnas avalike supluskohtade asukohad.

⁴⁷ Nõuded suplusveele ja supelrannale on kehtestatud sotsiaalministri 03.10.2019 määrusega nr 63 „[Nõuded suplusveele ja supelrannale](#)“.

- Maalises piirkonnas kaaluda avalike supluskohtade kavandamist puhkevõrgustiku sõlmpunktidesse ning puhke- ja peatuskohtadesse.
- Tagada avalikule supluskohale avalik juurdepääs.
- Kavandada võimalused supluskoha varustamiseks vajalike rajatistega.
- Kuna jõgede laevataval osal on veeliiklusel eeliskasutus, tuleb supluskohtade ohutu kasutuse tagamiseks tähistada suplemiseks ettenähtud veela 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, looduslik ja puhkeväärtus ning turismipotentsiaal, identiteedi- ning esteetiline väärtus. Pärnu jõgi kulgeb suures osas väärtusliku maastiku ääres või läbi selle. Planeeringualal jäävad jõe äärde järgmised väärtuslikud maastikud:

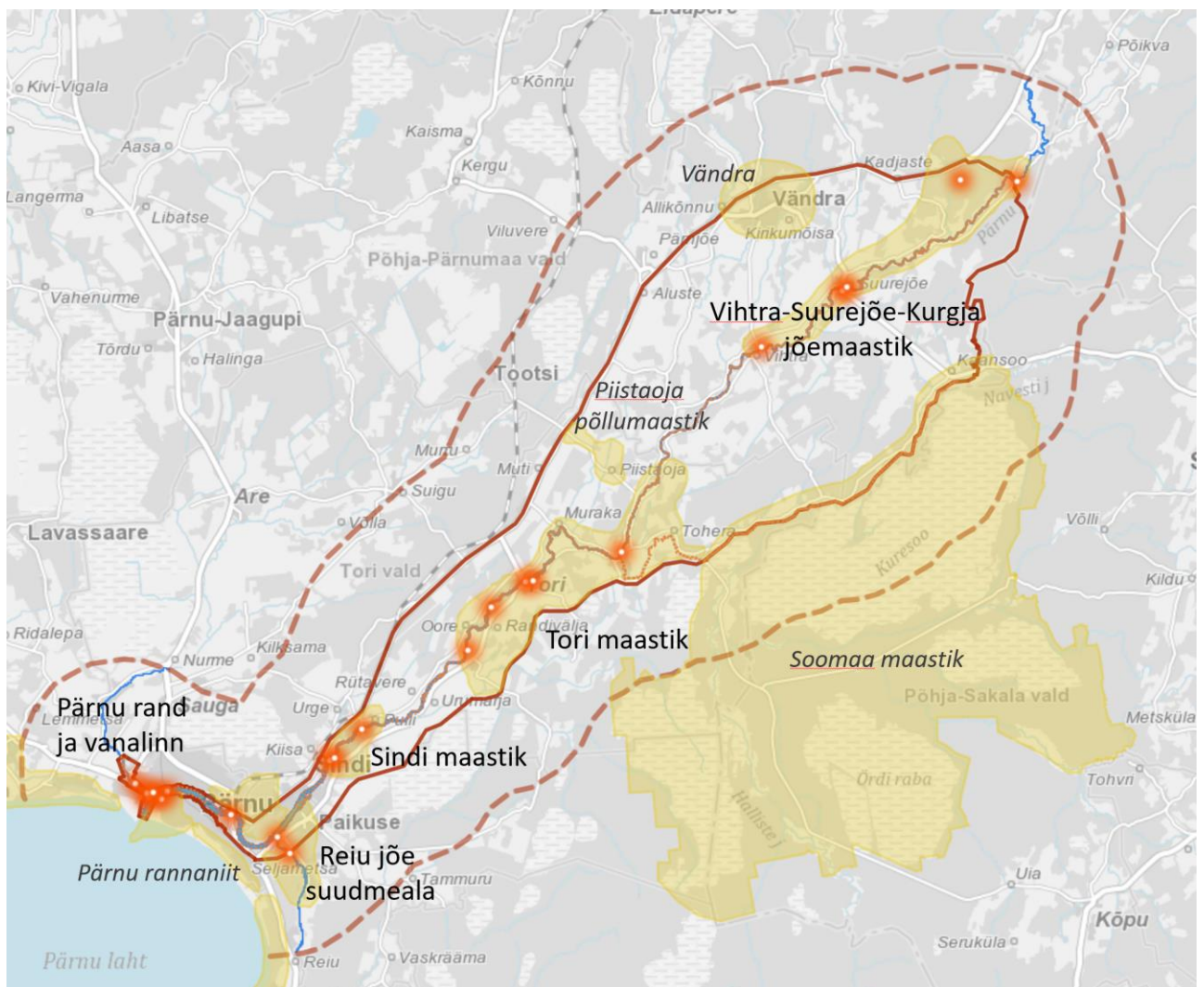
- Pärnu rand ja vanalinn;
- Niidu-Tammiste metsamaastik;
- Reiu jõe suudmeala;
- Sindi linn;
- Tori;
- Vihtra-Suurejõe-Kurgja jõemaastik.

Lisaks paiknevad planeeringualal Piistaoja põllumaastik ning osaliselt Vändra 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 veeteed moodustab jõgi koos kaldaalaga jõe ehituskeeluvööndi ulatuses. Veeteelõigud on sobilikud, et sinna kavandada matkateid ja turismimarsruute. Teemaplaneeringuga on kavandatud Pärnu jõe veematka tee ja puhketee ning kergliiklusteed ja jalgrattamarsruudid jõe äärde. Teemaplaneeringuga määratakse planeeringuala ulatuses kauniks veeteelõiguks Sauga jõgi.

Silmapaistvalt ilusa vaatega kohti iseloomustab võrdlemisi hea ligipääs ja 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;
- Mädara linnamägi (planeeringualas, jõest eema)



Skeem 15. Väärtuslike maastike ja ilusa vaatega kohtade paiknemine planeeringualal

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

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

Jõeäärsed ilusa vaatega kohad on teemaplaneeringuga arvestatud puhkevõrgustiku sõlmpunktide, puhke- ja peatuskohtade ning jõe puhkeväärtusliku ala koosseisu. Teemaplaneeringuga antakse suunised Pärnu jõe äärde jäävate väärtuslike maastike ning

Pärnu, Reiu ja Sauga jõe äärde jäävate ilusa vaatega kohtade ja kaunite veeteelõikude arendamiseks⁴⁸.

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 ja kauni veete äärde ning ilusa vaatega kohtade vaateulatuses tagada kavandatava kooskõla maastiku väärtustega. Suuremõõtmelise tehnilise taristu objekti kavandamisel, mis võib olla maastikul domineeriva mõjuga, teha visuaalse mõju hinnang, et selgitada välja kavandatava objekti sobivus, leida sobiv asukoht ja seada vajaduse korral leevendavad meetmed.
- Kõrgelt hinnatud maastikuväärtuste ja tuuleparkide domineeriva visuaalse mõju tõttu vältida väärtuslikule maastikule tuuleparkide kavandamist. Põhjendatud vajaduse korral on tuuleparke võimalik väärtuslikule maastikule kavandada, kuid nende asukohta ja paiknemist tuleb hoolikalt valida visuaalse mõju hindamise kaudu.
- Päikeseparkide paigaldamisel tuleb lahendus kavandada väärtuslikku maastikku sobivalt, arvestades maastiku mustrit ja väärtuslikke maastikuelemente. 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 maastikul.
- Vältida tööstuslike päikeseparkide rajamist väärtuslikule maastikule. Suurel maa-alal paiknevaid tööstuslike päikeseparke on võimalik kavandada üksnes põhjendatud vajaduse korral. Nende kavandamisel teha visuaalse mõju hinnang, et selgitada välja päikesepargi asukoha sobivus ja seada vajaduse korral leevendavad meetmed lähtudes maastiku väärtustest. Hinnata päikesepargi paiknemist, suurust, vaadete säilimist maastikuväärtustele, vaadete sulgemise ulatust, domineerimist väärtuslikul maastikul jms.

⁴⁸ 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 ning kaitse- ja 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 – selleks luua vaatekohti, -platvorme, -torne 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 pärandkultuuriobjektid. Teemaplaneeringus on välja toodud arheoloogiatundlikud alad, millega tuleb tegevuste kavandamisel arvestada. Teemaplaneeringus käsitletakse planeeringualal Pärnu, Reiu ja Sauga jõe lähistelee 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 registris⁴⁹ 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 aastat enne Kristust. Vanuselt järgmised on Sindi-Lodja asulakohad, mis jäävad Reiu jõe suudmealale ja olid kasutusel 7100–6600 aastat enne Kristust ning tõenäoliselt aasta läbi.

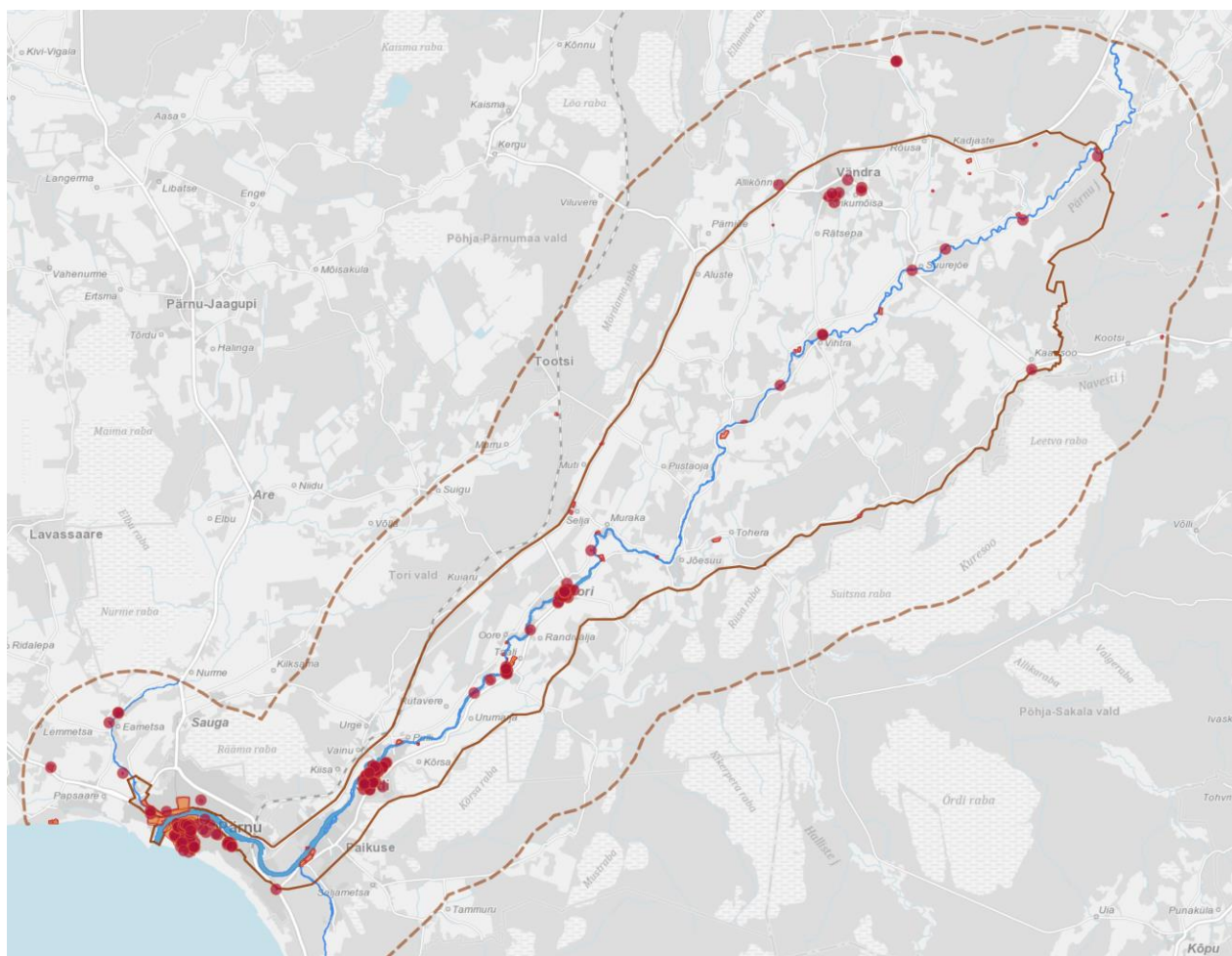
Pärnu linnas ulatuvad planeeringualale üksikud mälestised. Pärnu jõe suudmesse jäävad **Pärnu muinsuskaitseala** ning **arheoloogiamälestised** (kunagised asulakohad). Vana-Pärnu ja Ülejõe linnaosades paiknevad asulakohad ulatuvad Pärnu ja Sauga jõe kaldani ning jäävad osaliselt planeeringualasse. Pärnu muinsuskaitseala kaitsekorra⁵⁰ kohaselt ulatub muinsuskaitseala kaitsevöönd planeeringualale Rannapargi ja Vallikraavi suudme vahelisel lõigul. Olulised kaitstavad väärtused on Pärnu jõe paremkaldalt ja Sauga jõe suudmealalt avanevad vaated Pärnu vanalinnale.

Sindi linnas kui kunagises töölisasulas on palju riiklike mälestisi, sh vahetult jõe kaldaalale jääv **Sindi õigeusu kirik koos pargiga** ning **Sindi kalevivabriku hooned**. Kalevivabriku kompleks koosneb nii tööstushoonetest kui ka tööliselamutest ning sellel on Sindi linna kujunemisloos märgiline tähtsus.

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

⁴⁹ [Kultuurimälestiste register](#).

⁵⁰ [Pärnu muinsuskaitseala kaitsekord](#).



Skeem 16. Riiklike mälestiste paiknemine planeeringualal

Miljööväärtuslikud alad

Miljööväärtusega hoonestusala on kohaliku omavalitsuse 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, jõele suunduvatel tänavatel ja ajalooliselt väärtusliku hoonestuse mitmekesisusel.
- **Sindi miljööala**, kuhu kuuluvad Wöhrmanni puiestee koos vabriku tööliselamutega, Sindi õigeusu kirik ja Kiriku park, raekoda ja hooneid ümbritsev haljastus.
- **Taali mõisakompleksi ja mõisapargi miljööväärtuslik ala** asub Tori vallas Taali külas Pärnu jõe vasakkaldal.
- **Tori asula miljööväärtuslik ala** asub Tori aleviku keskuses valdavalt jõe vasakkaldal Tori mõisa hoonestuse alal, kuid hõlmab ka Tori silda ja Tori vallamaja hoonet.
- **Oore küla talumaade miljööväärtuslik ala** haarab ulatuslikku külamaastiku ala Pärnu jõe paremkaldal.

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

20. sajandi arhitektuuripärandi objektid

20. sajandi arhitektuuripärandina⁵¹ on käsitletud aastatel 1870–1991 püstitatud ehitisi, mis ei ole riikliku kaitse all. Planeeringualale, jõe lähiste jäävad järgmised 20. sajandi arhitektuuripärandi objektid – Siimu sild⁵², Beti linaait, Tsentraalelektrijaam, „Silla“ kauplus, Sindi hüdroelektrijaam ja korterelamu Tori alevis. Jõega otseselt seotud objektidest väärib väljatoomist Siimu sild Sauga jõe suudmes ning Sindi hüdroelektrijaam.

Maaehituspärand

Maaehituspärandi⁵³ hulgas on esitatud piirkonnale iseloomulik taluhoonestus ning valla- ja koolimajad, mis ei ole riikliku kaitse all. Planeeringualale, jõe lähiste jäävad järgmised maaehituspärandi objektid:

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

Pärandkultuuriobjektid

Pärandkultuuriobjektidena⁵⁴ käsitletakse eelmiste põlvkondade eluviisist jäänud nähtavaid jälgi maastikul. See on eriline osa meie rahvakultuurist ja rahvuslikust identiteedist – nii ainelise kui ka vaimse kultuuri pärandist. Pärandkultuuri tüübid on maa ja rahva ajalugu valgustav, kultuurmaastiku kujunemise, kogukonna ajaloo ja talupidamisega seondud, töötleva tootmisega seotud ja metsanduslik pärandkultuur. Jõega seotud olulisemad objektid on vesiveskid, ripsillad, poola sillad, parvetuskohad, koolmekohad, kalatõkkesid jms.

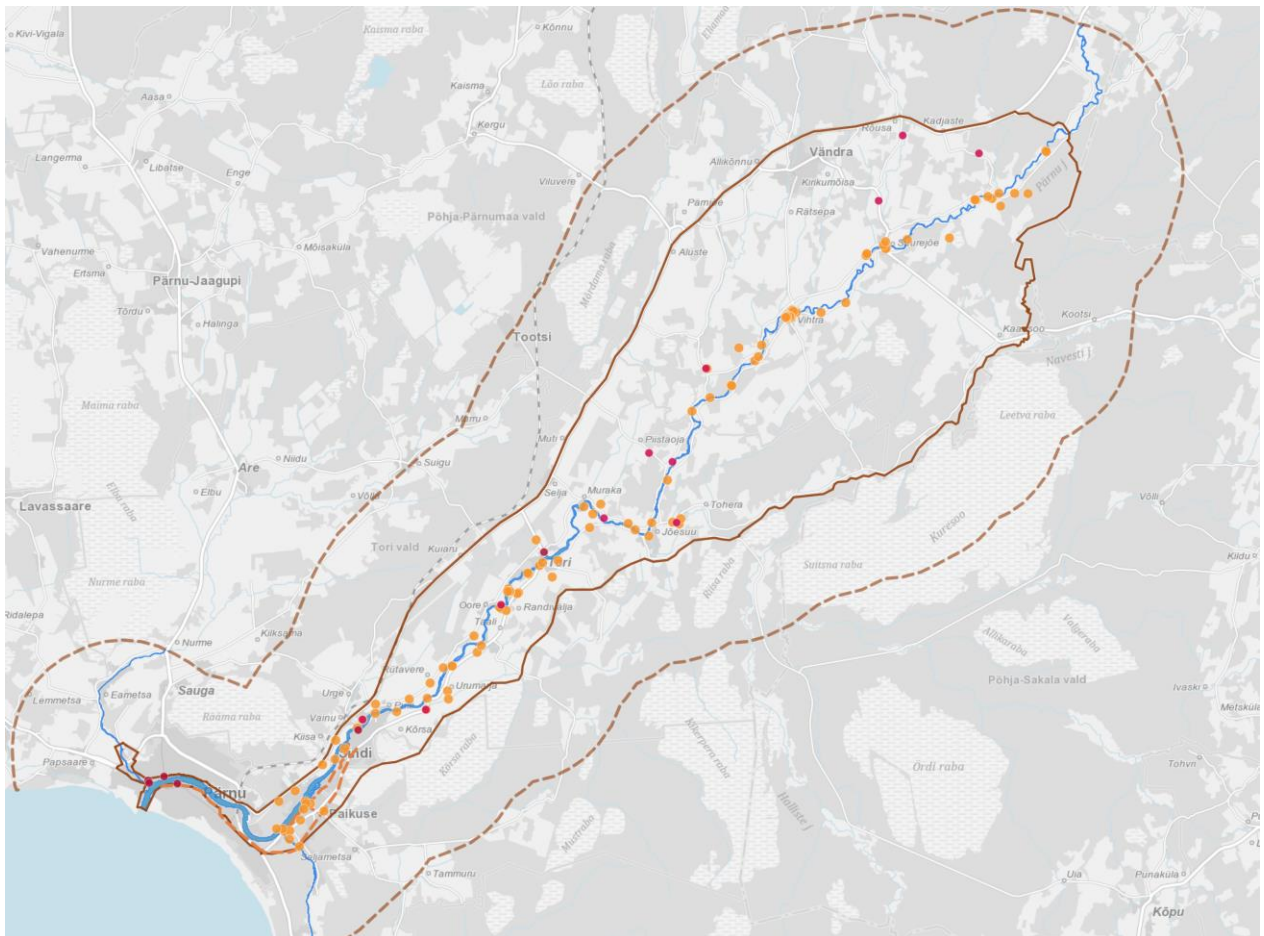
Kultuuriväärtuslike objektide täpsem nimekiri on toodud planeeringu lisa 3.

⁵¹ [Muinsuskaitseameti riiklikus registris 20. sajandi arhitektuuripärandi andmekogu](#). Teemaplaneeringus on 20. sajandi arhitektuuripärandi objektid toodud 2022. aasta detsembri seisuga.

⁵² 20. sajandi arhitektuuripärandi andmekogus nimetatud Sauga sillana.

⁵³ Muinsuskaitseameti riiklikus registris [maaehituspärandi andmekogu](#).

⁵⁴ Pärandkultuuriobjekte kaardistati RMK algatusel aastatel 2005–2011. Töö tulemusel on lisaks Maa-ameti andmebaasile välja antud infomaterjal „Pärnumaa pärandkultuurist“.

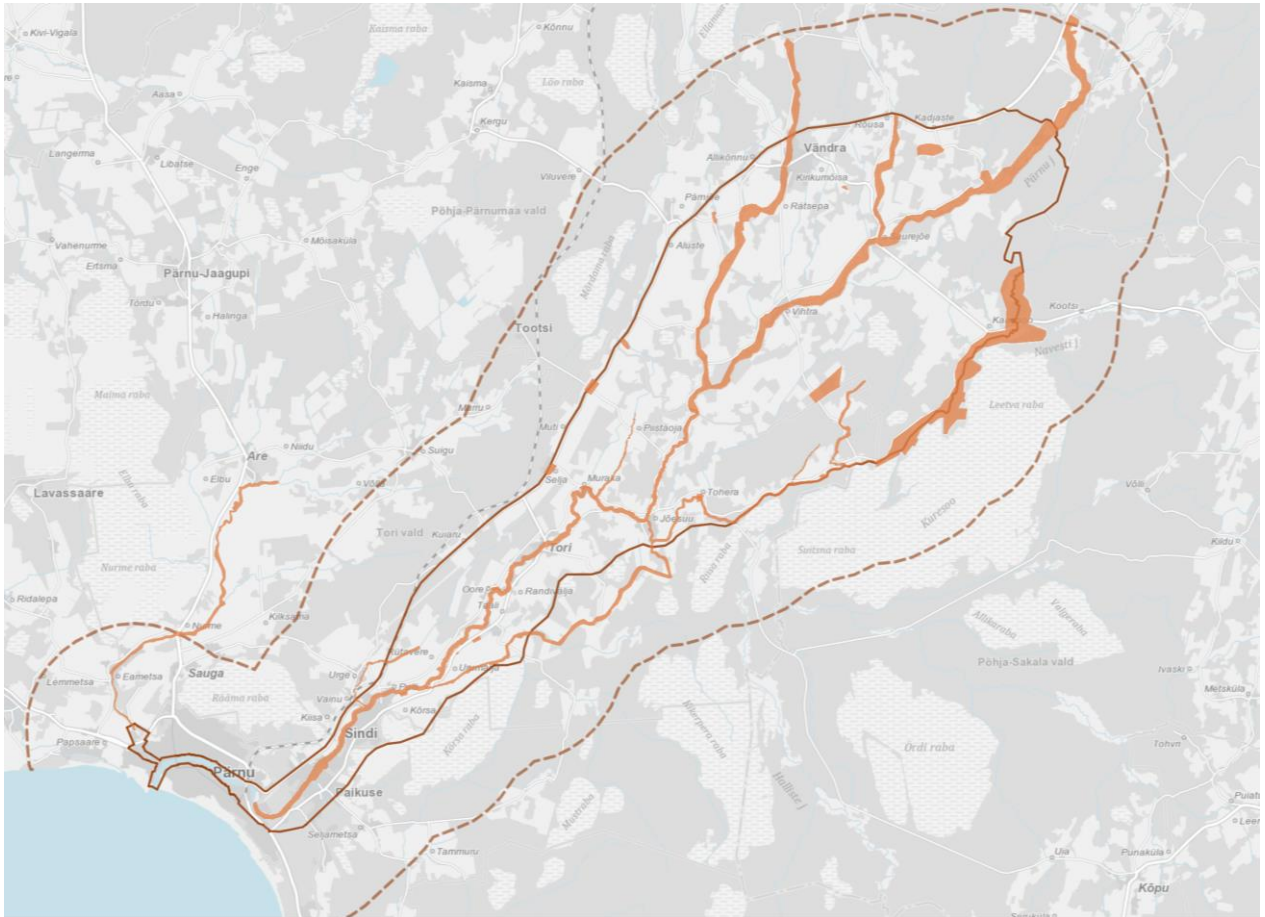


Skeem 17. Pärändkultuuriobjektide, 20. sajandi arhitektuuripärandi objektide ja maaehituspärandi paiknemine Pärnu jõe ääres

Arheoloogiatundlikud alad

Teave arheoloogiliste leiukohtade ja uute muististe kohta täieneb ja uueneb ajas pidevalt. Kiviaja küttide-kalurite-korilaste asustus koondus peamiselt veekogude (järvede, jõgede, mereranna) kallastele, mistõttu on kogu Pärnu jõe kaldaala Tori ja Põhja-Pärnumaa valdade piires arheoloogiatundlik ala⁵⁵, kus on suur tõenäosus, et seal tuleb ilmsiks uusi arheoloogilisi leide. Arheoloogiatundlikel aladel tuleb ehitustööde ja ka maaharimise käigus olla tavalisest tähelepanelikum, et võimalikke leide mitte kahjustada. Selleks, et tagada pärandi, mis ei ole veel riikliku kaitse all, kaitse, tuleb neil aladel ehitustegevuse kavandamisel teha koostööd Muinsuskaitseametiga.

⁵⁵ Arheoloogiatundlikud alad on teemaplaneeringus käsitletud 2021. aasta seisuga Muinsuskaitseameti esitatud materjali alusel. Arvestada tuleb, et teave arheoloogiatundlike alade kohta ajas täieneb ja võib muutuda.



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, ühiskondlike või avalike funktsioonide ja puhkealade ning matkamarsruutide kavandamine jm konkreetse ala või objekti iseloomu arvestavad sobivad meetmed).
- Kaaluda kultuuriväärtuslike objektide lisamist vaatamisväarsustena 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).

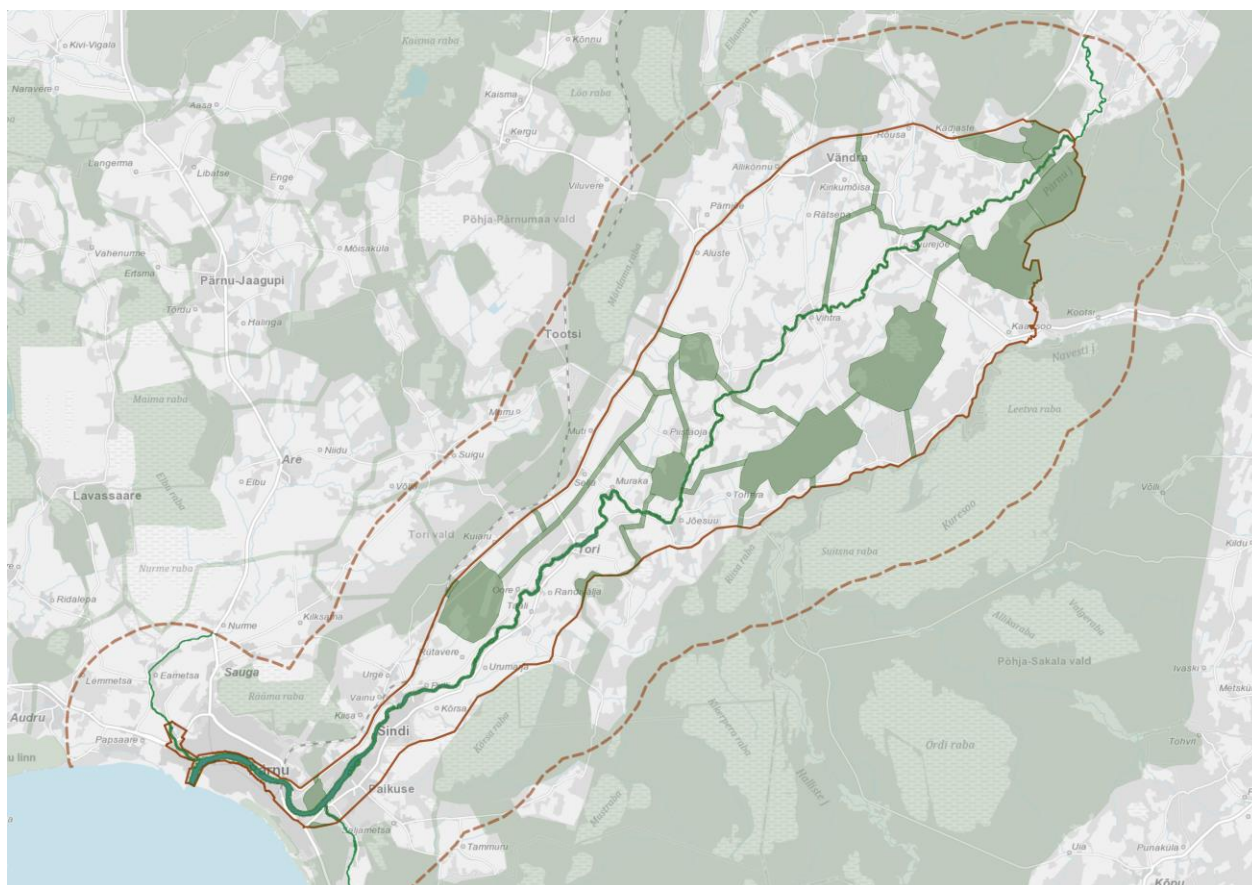
Pärnu jõe teemaplaneeringus käsitletakse Pärnu, Sauga ja Reiu jõge rohevõrgustiku koridoridena. Jõgi on siseveekogude ökosüsteemi osa, mis rohevõrgustiku koosseisu kuuludes mitmekesistab selle funktsioone ja loob eri alade vahel sidusust. Rohevõrgustiku kontekstis on siseveekogudel oluline ülesanne mageveeliikidele elupaikade pakkumisel, mis aitab kaasa elurikkuse säilimisele. Veekogude kaldad toimivad omakorda elupaikade ja liikumiskoridoridena mitmetele maismaaliikidele. Veekogudel on tähtis roll veevoogude reguleerimisel ning jõgede lammid pakuvad kaitset üleujutuste eest. Rohevõrgustiku koosseisu kuuluvaid veekogusid koos kaldaaladega nimetatakse eraldiseisvalt ka **sinivõrgustikuks**⁵⁶.

Ökoloogiliset hästi toimiv, sidus ja mitmekülgne rohevõrgustik annab võimaluse alal hoida ja seeläbi kasutada erinevaid looduse pakutavaid hüvesid ehk **ökosüsteemiteenuseid**⁵⁷.

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

⁵⁶ [Rohevõrgustiku planeerimisjuhend, Keskkonnaagentuur 2018.](#)

⁵⁷ Ökosüsteemiteenused – looduse hüved, mida ökosüsteemid inimestele pakuvad. 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 koht ja uute teaduslike teadmiste allikas.



Skeem 19. Rohevõrgustiku paiknemine planeeringualal⁵⁸

Pärnu maakonna planeeringuga on määratud maakonna taseme roheline võrgustik ja üldised kasutustingimused, et selle toimimist tagada ja säilitada. Teemaplaneeringuga on täpsustatud ja täiendatud maakonnaplaneeringuga seatud rohevõrgustiku toimimise tingimusi jõgede kui teatavat liiki rohelise võrgustiku koridoride osas. Muus osas rohevõrgustiku täpsustatud ei ole ja Pärnu, Sauga ja Reiu jõe rohelise koridori alast väljaspool paikneva rohevõrgustiku puhul jäävad kehtima Pärnu maakonna planeeringus seatud tingimused⁵⁹.

Jõe kui rohelise võrgustiku koridori laius on jõgi koos selle kalda ehituskeeluvööndi⁶⁰ ulatusega.

Suunised rohevõrgustiku toimimise tagamiseks

- Rohekoridori jääval alal säilitada kaldamaastiku looduslik seisund, mis võimaldab loomadel vabalt liikuda ja looduslikel taimekooslustel levida.
- Linnalises piirkonnas, kus olemasolev asustus paikneb jõe ehituskeeluvööndis või kus ehituskeeluvöönd on vähendatud, tagada rohekoridori toimimine. Vajaduse korral näha

⁵⁸ Rohevõrgustiku paiknemine on esitatud maakonnaplaneeringu täpsusastmes, milles ei sisaldu kehtivate üldplaneeringutega tehtud rohevõrgustiku täpsustused.

⁵⁹ [Pärnu maakonna planeering](#).

⁶⁰ Jõe ehituskeeluvööndi ulatus on vajalik iga kord välja selgitada lähtudes kehtivast seadusest, sh sellest tulenevatest erisustest ja kohaliku omavalitsuse planeeringust.

ette meetmed rohevõrgustiku tugevdamiseks – säilitada ja suurendada kaldaalal elurikkust, tagada optimaalne kõrghaljastuse osakaal (avatud ja varjuliste alade vaheldumine inimesele meeldiva ning liikide jaoks vajaliku vahemaa jooksul), endiste tootmisalade ümber kavandamisel parendada jõeäärse rohekoridori toimivust ja 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.
- Vältida jõe kui rohekoridori kaldaalal tarastamist. Selle vajaduse korral (elamu õueala, karjamaa jms põhjendatud vajadusest tuleneva ala piiritlemisel) 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 säilitada maakonna rohevõrgustiku sidusus ning parendada sidusust kohalikul tasandil.

Planeeringujoonisele on kantud maakonna rohevõrgustik, sh Pärnu, Sauga ja Reiu jõgi 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 arengukavas⁶¹ 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 raudteesillani⁶². Pärnu jõe suudme ja Keslinna silla vaheline jõelõik on Pärnu Sadama akvatoorium.

Kohalik huvi on tagada jõele juurdepääs ja võimaldada võimalikult paljudel huvigruppidel veela turvaliselt kasutada, lähtudes piirkonna iseloomust ja vajadustest. Valdav osa piirkonna elanikest ja väikelaeva omanikest paiknevad planeeringuala linnalises piirkonnas laevatatava jõelõigu ääres. Pärnu linnas kasvas registreeritud veesõidukite arv ajavahemikul 2010-2020 ligi 60%, mis on toonud kaasa ka jõe veela täpsema planeerimise ja reguleerimise vajaduse⁶³.

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, jõge kasutavad pikematel teekondadel peamistelt veematkajad ning lühematel teekondadel kalastajad ja kohalikud elanikud, siis maalises piirkonnas jõe veela tsoonideks ei jaotatud.

Üldised suunised jõe veela kasutamiseks

- Laevatataval alal näha ette võimalused veeteenuste (veetakso, veetrammi, väikepraami jms) arendamiseks ning kavandada vastav taristu (sildumisala, peatuskoht jms), arvestades seoseid maismaa transpordivõrgustikuga.
- Kaaluda kaldaga püsivalt ühendatud ja funktsionaalselt seotud aluste⁶⁴ (jõekohvikute, saunakomplekside, kultuuriasutuste jms) kavandamist Pärnu jõele. Arvestades 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 arvestada ümbritsevat loodus- ja ehitatud keskkonda, sh 10% tõenäosusega esinevat

⁶¹ [Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035](#).

⁶² Meresõiduohutuse seaduse § 2¹.

⁶³ Pärnu jõe liikuvusuuringu aruanne. RUUMAB OÜ, 2021.

⁶⁴ Kaldaga püsivalt ühendatud ja funktsionaalselt seotud ehitised – planeeringu tähenduses on avalikul otstarbel kasutatav veekogu põhjale toetuv ehitised või ehitised käsitletav, kaldaga püsivalt ühendatud ujuvalus, mida ei kasutata veesõidukina ja mis on antud alale sobivaks ehitatud.

madal- ja kõrgveepiiri, kaldarajatise iseloomu ja jõesetete liikumist. Aluste kavandamisel lahendada muu hulgas kaldaga ühendamine, juurdepääsud tänavani ja teenindamine (sh nt prügimajandus). Aluse parameetrid ja välisilme sobitada ruumi, arvestades vaateid kaldalt, vastaskaldalt, sildadelt ja pikivaadet 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 ohutuks kasutamiseks tähistada vajadusel erineva kasutusega piirkonnad ja kaaluda eripiirkondade määramise vajadust (ujumiskohad, sõudestaadion, veespordiala 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

Ala 1. Pärnu jõe Merevärav – sadama akvatoorium

- Tagada Pärnu kauba-, jahi-, reisiparvlaeva ja kruisisadama toimimine.
- Piirkonna arendamisel arvestada eelkõige nende kasutajatega, kelle huvi on pääseda 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 või -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 külastatavust 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 ning sõudetreeningu 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 ning Reiu jõgi

- Jõelõigu veekasutuse kavandamisel lähtuda sobivusest olemasoleva elu-, puhke- ja looduskeskkonnaga. Arvestades linnalise asustuse tihenemist kallastel, üldist veeliikluse kasvu ja motoriseeritud veespordi tegevustest tuleneda võivaid mõjusid ümbritsevale keskkonnale, on otstarbekas kaaluda motoriseeritud veespordi (sh veemotospordi) jaoks alternatiivse asukoha leidmist piirkonnas, kus ei ole vaja rakendada täiendavaid piiranguid elustiku, sh kalastiku (kudeaja), elukeskkonna (müra), veeliikluse (ohutuse) ja kallaste (uhtumise, erosiooni) kaitseks ning, mis ühtlasi tagaks head võimalused ka motoriseeritud veespordi tegevuste edasiseks arenguks. Kaaluda asukohtade sobivust näiteks maardlate aladel, nende kaevandamisjärgse taastamise käigus veekoguks, Pärnu lahes või muudes sobivates asukohtades. Veemotospordi jaoks alternatiivsete asukohtade otsimisel on

vajalik arvestada vaba ja selge veega alaga, mille sügavus on vähemalt 1,5 m ja mis on soovitatavalt ligikaudu 500 m x 500 m suur.

- Turvalise veela kasutuse tagamiseks ja häiringute vähendamiseks kaaluda kogu jõelõigu ulatuses liikluse reguleerimist (piirata kiirust ja keelata lainetuse tekitamist, kavandada supluskohtadele ja veemeelalahutusele eripiirkonnad jms). Ala kasutuse korraldamisel on oluline pöörata tähelepanu teabe kättesaadavusele (selge ala piiritlemine, veeliiklusmärgid, infostendid sildumisalade, veeskamis- ja 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, laenus, väikesadam jms) ja laevatatava ala pikendamist kuni Türgi oja suudmeni.
- Kavandada võimalused Sindi kärestikukeskuse kui piirkonna jaoks olulise ning omanäolise spordi- ja turismiobjekti terviklikuks väljaarendamiseks.

Ala 5. Sauga jõgi

- Kavandada võimalused Sauga jõe ääres Vana-Sauga kalasadama ja Kaluriküla edasiseks arenguks.
- Veeliikluse arendamisel arvestada kallaste lihkeohtlikkuse ja erosiooniga ning kavandada meetmed, et ohtu vältida.
- 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 ning veeteid haldab Transpordiamet⁶⁵.

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. Pikendamise vajadus võib tekkida, kui Türgi oja suudmes olevat veeskamiskohta arendada ja veeliiklus piirkonnas suureneb.

⁶⁵ Meresõiduohutuse seaduse § 2¹.

Jõe sügavus on Türgi oja suudmest ülesvoolu kuni Sindi kärestikuni muutlik – madalikud vahelduvad sügavikega ja vee sügavus on valdavalt 1,0–2,5 m. Kuna olemasolevas jõesängis ei saa kindlat sügavust ja takistusteta liiklemist tagada, siis jõelõik laevatee pikendamiseks ei sobi. See on läbitav väikese süvisega paatidega.

Sauga jõgi on laevatatav u 1 km kauguseni suudmest. Suudmest ligikaudu 2,5 km kaugusel asub Kaluriküla, tänu millele on jõelõik veeteena aktiivselt kasutatav. 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.
- Kavandades arenguid, mis võivad Pärnu jõe lõigul Reiu jõe suudmest Türgi oja 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 on vajalik teha hüdrograafiline mõõdistamine.

- Laevatatava jõeala ja Sindi kärestikukeskuse 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 sildumisalasid. 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 ohutu veeliikluse korraldamiseks.

Teemaplaneeringuga antakse suunised ja tingimused veeskamiskohtade ja 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 edasiarendamist Pärnu Jahisadama (Lootsi 6/8) ja Papiniidu silla juures, Tammistes Uuemetsa tee otsas, Paikusel Türgi oja suudmes ja Sindis kärestikukeskuse juures.

Arvestades vajadusega kiiresti merele pääseda, maismaa juurdepääsuvõimalust ja ümbritseva keskkonna maakasutust, määratakse merelepääsu veeskamiskoha vajadusega piirkonnaks Pärnu Kaubasadama ja Jannseni tänava kai vaheline ala 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 välja toodud Tori alevikus ning Jõesuu, Vihtra, Suurejõe ja Kurgja külas.

Suunised veeskamiskohtade ja sildumisalade arendamiseks

- Kaaluda veeskamiskohtade ja sildumisalade kavandamise vajadust, lähtudes kohalikest ruumilise arengu eesmärkidest (elamu-, puhkepiirkonda või puhkeettevõtet teenindav veeskamiskoht ja sildumisala, piirkondlike harrastuskalurite ja 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 veealal tagada ohutu jõeliiklus. Lisaks õigusaktides sätestatule⁶⁶ arvestada jõe laevatee, süvise ja erinevate liiklejate (sõudjate, veematkajate, veetrammi, veetakso jms) liikumisvajadustega.
- Paadisilla rajamisega ei tohi kaldal vaba liikumist takistada. Tagada tuleb katkematu kallasraja ühendus. Juhul, kui kallasraja vööndis on välja arendatud kergliiklustee, tervise- või matkarada vms ühendus, tagada tee kasutajatele katkematu ühendus.
- Jõeäärse ala keskkonnaesteeatika parendamiseks ja jõe puhkeväärtuse suurendamiseks on laevatatava jõelõigu ulatuses soovitatav välja töötada ühtsed kujundusprintsüübid sildumisalade kavandamiseks.
- Väikesadamate kavandamisel ja arendamisel kaaluda avalikkusele suunatud veeskamise ja sildumise võimaluste, 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 jõelõikudel, mis jäävad Sindi ja Tori ning Jõesuu ja Vihtra vahele.
- Kaaluda veeskamiskohtade kavandamist sildade juurde: linnalises piirkonnas Sauga silla (Lennuvälja teel) ja kavandatava Tammiste silla (Via Baltica, Pärnu suur übersõit) 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 parklakohtad.
- Veeskamiskohtade kavandamisel täpsustada koostöös Päästeameti ning Politsei- ja Piirivalveametiga päästevõimekuse tagamise vajadus ja tingimused.

⁶⁶ Veeseaduse § 183 lg 4.

- Määrata põhimõtted ja tingimused sildumisalade kavandamiseks.

Planeeringujoonisele on kantud veeskamiskohtade põhimõttelised asukohad linnalises piirkonnas, veeskamiskoha vajadusega asulad maalises piirkonnas 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 (mootorpaatide, purjekate 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 kui ka Pärnu maakonna planeeringus kui rahvusvahelise tähtsusega toimivat ja arendatavat sadamat. Kuivõrd kaubasadama toimimine on üks oluline argument Pärnu jõe süvendamisel ja laevatee avatuna hoidmisel, on Pärnu sadama toimimine vajalik kogu piirkonna veeliikluse mõistes. Varasemalt on Pärnu sadamast toimunud ka regulaarsed ühendused Kihnu ja Ruhnu saarega.

Sadamaregistri andmetel⁶⁷ on planeeringualal järgmised sadamad:

- Pärnu Sadam – Pärnu jõe suudmes paiknev sadam, mis hõlmab kauba-, reisiparvlaeva ja kruisisadama ala;
- väikesadamad Pärnu jõe suudmes – Japsi kalasadam, Pärnu Jahtklubi jahisadam ja Talvesadam ning Papiniidu silla ja Reiu jõe suudme vahelisel alal Vaala sadam (kalasadam, kus tasulisi sadamateenuseid ei osutata);
- Vana-Sauga sadam – olemasolev kalasadam Sauga jõel, kus tasulisi sadamateenuseid ei osutata.

Lisaks registreeritud sadamatele paikneb Sauga jõe ääres, väljaspool jõe laevatatavat ala, sadamateenuseid pakkuv Kaluriküla.

Detailplaneeringutega on kavandatud:

- külalissadam Reiu jõel⁶⁸;
- Rail Balticu reisijate raudteejaamaga seotud sadam Pärnu jõel⁶⁹.

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

⁶⁷ 2023. aasta detsembri seisuga.

⁶⁸ Reiu külalissadama [detailplaneering](#).

⁶⁹ 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 teiste tegevustega ning puhke- ja elukeskkonda ei tohi keskkonnahäiringutega kahjustada.
- Pärnu sadama toimimise tagamiseks arvestada perioodilise süvendamise vajadusega.
- Arvestades Pärnu linna olulisust külastussihtkohana, arendada sadamaid, mis võimaldavad teenindada külastajaid, suurendada turismipotentsiaali ja edendada puhkemajandust.
- Reisisarvlaeva ja kruiisasadama arendamisel tagada mereväravale kohane kõrge tasemega arhitektuurne lahendus. Reisisadama ala siduda selgelt ja mugavalt kesklinna ja rannapiirkonnaga ning linna transpordivõrgustikuga (Rail Balticu jaama, ühistranspordi terminali, veetakso peatuse, jalgteede ja kergliiklusteede võrgustiku jms-ga).
- 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 värsket 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 lihke- ja erosiooniohtlikud jõekaldad.
- Avalikult kasutataval veekogul puudub sadamas kallasrada⁷⁰. 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.

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

⁷⁰ Keskkonnaseadustiku üldosa seaduse § 39¹ lg 1.

3.6.5. Teedevõrk

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

Maakonnasiseste ühenduste seisukohalt on tähtsad kõik avalikult kasutatavad teed – riigiteed, kohalikud teed ja avalikuks kasutamiseks määratud erateed⁷¹, mis tagavad elanikele ja ettevõtjatele igapäevaselt vajalikud liikumisvõimalused. Planeeringuala teedevõrk on tihe ning enamik 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 ning Kaansoo–Tori riigi kõrvalmaanteed. Kurgja ja Oriküla vahelisel lõigul puudub kaldaalal avalikult kasutatav ühendustee. Linnalises piirkonnas tagab jõe kaldaalal liikumise valdavalt tihe kohalike teede ja tänavate võrgustik.

Peamised ülesanded planeeringualal on seotud maanteed rekonstrueerimisega, et tagada liiklejate turvalisus ning parandada asulate vahelist ühendust. Oluline suurem muutus 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 Balticu kiirraudtee rajamisega, sh eritasandilise ristumisega Pärnu linnas Riia ja Paide maantee ristmikul ning kergliiklejate läbipääsudega jõe äärde Papiniidu silla ja Paide maantee ristmiku vahelisel lõigul.

Planeeringualale jäävate suurte taristuobjektide (Via Baltica Pärnu ümbersõidu⁷², Rail Balticu kiirraudtee⁷³) kavandamise aluseks on kehtestatud maakonnaplaneeringud ja nende alusel koostatud projektlahendused. Olulised muudatused planeeringuala kontaktvööndi teedevõrgustikus võivad kaasneda Pärnu kaubasadama ja kavandatava Rail Balticu kaubajaama vahelise ühenduse parendamisel.

Autoga liikumisvõimaluste tagamine on oluline maalises piirkonnas, kus ei ole võimalik tihedat ühistranspordiühendust pakkuda ja teekonnad kergliikluseks on liiga pikad. Linnalises keskkonnas, kus võimalused on laiemad, on vajalik panustada lahendustesse, mis suurendaksid säästlike liikumisviiside kasutust autokasutaja arvelt.

⁷¹ Ehitusseadustiku § 92 lg 8: avalikkusele ligipääsetav eratee on tee, mille avalikkusele suunatud funktsiooni on määranud tee omanik ja mis ei ole riigi- või kohalik tee.

⁷² Pärnu maakonnaplaneeringu teemaplaneering „[Põhimaantee nr 4 \(E67\) Tallinn–Pärnu–Ikla \(Via Baltica\) trassi asukoha täpsustamine km 92,0–170,0](#)“.

⁷³ [Pärnu maakonnaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine](#)“.

Suunised teedevõrgu arendamiseks

- Viia teedevõrk vastavusse ettevõtluse, asustuse ja ühistranspordi vajadustega. Teedevõrgustiku arendamisel parendada eelisjärjekorras ühistranspordi, transiitliikluse ja ettevõtlusega seotud sõidu- ja kergliiklusteede seisukorda.
- Viia jõeäärsed kruusakattega teed mustkatte alla. Mustkate rajada esmajärjekorras nendele kruusateedele, kus liigub ühistransport ja mida kasutatakse kergliikluseks.
- Tagada teedevõrgu ja liiklutaristu arendamisel ohutus – turvalised ülekäigukohad, jalgrattamarsruutide ohutu toimimine ning parandada liiklusohutlike kohtade turvalisust. Turvalisuse tagamiseks suurema liiklusega maanteedel puhul rajada eraldiseisvad jalg- ja jalgrattateed (kergliiklusteed).
- Kasutada asulasisestel maanteelõikudel liikluskeskkonna rahustamist ja luua asulakeskkonda sobilik liiklusruum.

Tingimused teedevõrgu arendamiseks

- Avalikus kasutuses olevatele puhkealadele, olulistele vaatamisväärsustele, avalikele veeskamiskohtadele ja tuletõrje veevõtukohtadele kavandada mahasõidud maanteelt.

3.6.6. Sillad ja jõe ületuskohad

Linnalises piirkonnas on Pärnu jõge võimalik ületada kolme silla kaudu – Kesklinna ja Papiniidu sillalt ning Sindi raudteesillalt. Vähesed jõeületusvõimalused piiravad asustuse vahelist ühendust ja teenuste otstarbekamat kasutust ning suurendavad liiklusmahtu ja pikendavad liiklemiseks kuluvat aega. Maalises piirkonnas paiknevad sillad olulisemates keskustes (Toris, Jõesuus, Vihtras, Suurejõel ja Kurgjal), tagades sellega ka asulakeskuste parema ühenduse. Hajaasustuses on mitmeid ripsildu, millest osad on jalgsiliikluseks kasutatavad, nagu Jõesuu ja Vihtra ripsild.

Reiu ja Sauga jõe ületamiseks paiknevad sillad piisava vahemaa tagant, mistõttu täiendav jõe ületamise vajadus puudub.

Erinevate planeeringutega on linnalisse piirkonda kavandatud mitmeid sildu. Kavandatud Via Baltica Pärnu suure ümbersõidu sild⁷⁴ võimaldab ühendada Sindi linna, Paikuse alevi ja Tammiste küla. Kesklinna ja Papiniidu silla vahelisele alale on planeeritud **kaks uut silda** – Raba ja Laia tänavat ühendav autosild⁷⁵ ning A. H. Tammsaare puiestee ja Niidu metsapargi vaheline jalakäijate sild⁷⁶. Kavandatud Raba-Lai autosild tasakaalustab piirkonna liikluskoormust, loob täiendava juurdepääsu Pärnu kesklinna ning parandab oluliselt Rääma piirkonna ja

⁷⁴ [Pärnu maakonnaplaneeringu teemaplaneering „Põhimaantee nr 4 \(E67\) Tallinn–Pärnu–Ikla \(Via Baltica\) trassi asukoha täpsustamine km 92,0–170,0“.](#)

⁷⁵ [Raba-Lai tänavasilla detailplaneering.](#)

⁷⁶ [Suur-Jõe tn 50 kinnistu detailplaneering.](#)

linnakeskuse vahelist ühendust. Kavandatud jalakäijate sild soodustab säästvate liikumisviiside kasutust ja juurdepääsu puhkealadele.

Teemaplaneeringuga on antud suunised ja tingimused jõeületusvõimaluste parendamiseks. Arvestades, et Pärnu jõgi on linnalise asustusega alal lai ja pinnase olud keerukad, on uute sildade projekteerimise ja ehitamise suurim probleem nende kõrge maksumus.

Selleks, et võimaldada jahtide pääsu kesklinna, on kaalutud Pärnu Kesklinna silla avatavaks muutmist. See võimaldaks jahtidega sildumist kuni kavandatava Raba-Lai sillani (u 600 m lõik mõlemal kaldal). Olemasolevas ruumilises keskkonnas on võimalik Pärnu sadama akvatooriumi ala paremini tsoneerida, eelistada jahte sadama akvatooriumi alal ning laiendada nendele mõeldud sildumisala. Kaatritele ja madalamatele alustele saab täiendavaid sildumisalasid rajada kogu laevatatava veela ulatuses. Kesklinnas on suurem nõudlus ka erinevate veetegevuste järele (meelelahutus, veetakso ja veepraami peatus jms), mis kaldapromenaadi potentsiaalselt elavdaksid. Suurte ja kulukate taristuobjektide kavandamine peab olema igakülgset kaalutud ja põhjendatud. Teemaplaneeringu eesmärkidest lähtudes ei ole vajalik Kesklinna silda avatavaks kavandada.

A.H. Tammsaare puiestee 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 puiestee pikendusele võimalik autosilda kavandada.

Suunised sildade ja jõe ületuskohtade arendamiseks

- Jõe kallaste paremaks ühendamiseks on vaja planeeritud sillad välja ehitada.
- Arvestada Reiu jõel oleva Sindi-Lodja silla piirkonnas uue silla kavandamise vajadusega, mille eesmärk on viia silla kandevõime vastavusse tänapäevaste nõuetega ning luua sujuvad ja turvalised liikumisvõimalused kõigile liiklejatele. Uue maanteesilla kavandamisel kaaluda olemasoleva Sindi-Lodja silla kui väärtusliku üksikobjekti⁷⁷ säilitamist puhkeotstarbelisel 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 külustuspotentsiaali.
- Arendada jõe ületamiseks välja erinevaid transporditeenuseid koos vastava taristuga (veetakso, veetrammi sildumisalad ja peatuskohad jms). Kaaluda võimalusi Paikuse alevi ja Tammiste küla ühendamiseks.
- Sildade kavandamisel ja renoveerimisel arvestada nende märgilist tähtsust (linna)ruumis, kasutatavust, vaadeldavust, visuaalset mõju ja potentsiaali asula identiteedi kujundamisel. Eesmärk on tagada rajatiste kõrge arhitektuurne tase.

⁷⁷ Väärtuslike üksikobjektide inventuur, MTÜ Säästva Renoveerimise Infokeskuse Pärnu Ühendus, 2023.

- Sildade kui oluliste ühenduskohtade juures näha ette erinevate liikumisviiside ühildamise võimalust (veepeatus, parkla, jalgrattaparklad koos laadimise, jalgrattahoolduse ja rendi taristuga linnalises piirkonnas, parklad koos veeskamisvõimalusega maalises piirkonnas jms).
- Pärnu jõe laevatavale lõigule uusi sildu kavandades tuleb tagada veeliikluse toimimine.

Tingimused sildade ja jõe ületuskohtade arendamiseks

- Uute sildade kavandamisel, olemasolevate renoveerimisel ja jõe ületuskohtade kavandamisel tagada turvaline ja mugavalt kasutatav ülepääs jalakäijatele ja kergliiklejatele.
- Maalise piirkonna keskustes (Jõesuus, Vihtras) tagada olemasolevate rippildade kui kohaliku kultuuripärandi ja jõe jalgsi ületamise kohtade avalik kasutus ja juurdepääs.

Planeeringujoonisel on näidatud olemasolevad sillad ja rippillad, 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 liikumist.

Linnalises piirkonnas kulgeb kergliiklustee Pärnu jõe paremkaldal Siimu sillast Tori valla piirini. Valla piirist Sindi raudteesillani on kergliiklustee osaliselt välja arendatud Pärnu–Rakvere–Sõmeru maantee ääres. Maantee ja jõe vahel on kergliikluse ühendus välja ehitatud Uuemetsa tee ääres. Üldplaneeringutega on kergliiklustee kavandatud terviklikult kogu maanteelõigu ulatuses. Jõele pääsuks on täiendav kergliiklustee ette nähtud Jõekalda tänavale Tammiste külas.

Pärnu jõe vasakkaldal kulgeb jõeäärne kergliiklustee mererannast (muulist) kuni Papiniidu sillani. Sealt edasi kuni Sindi raudteesillani asub jõe lähim kergliiklustee valdavalt maanteede ääres. Üldplaneeringutega on kavandatud arendada jõeäärne kergliiklustee välja Papiniidu sillast kuni Reiu jõe suudmeni ning Sindis jõeäärse puhkeala ääres.

Pärnu linnas Kesklinna ja Papiniidu silla vahel on jõe mõlemal kaldal Jaansonirada. Seda rada on kavandatud pikendada Siimu sillani ja ühendada jõepromenaad rannapromenaadiga. Jaansonirada toimib nii olulise jalgrattaühenduse kui ka puhketeena (jalakäijatele, tervisesportlastele, jalutajatele jt).

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

Linnalises piirkonnas on eesmärk luua sidus kergliiklusteede võrgustik. Arvestades asustuse paiknemist ning jõe keskset asukohta, on Pärnu jõe äärsel kergliiklusteede võrgustikul oluline

potentsiaal säästvate liikumisviiside arendamisel, sh oluliste transpordisõlmede, keskuste, elu- ja töökohtade ühendamisel ning aktiivse puhkuse võimaldamisel. Kehtivate planeeringutega on kergliiklusteede võrgustik juba kavandatud, kuid edasiste planeeringutega on vaja rohkem tähelepanu pöörata võrgustiku sidususe parendamisele, erinevate kasutajate huvidega arvestamisele ning kergliiklusteede võrgustiku abil erinevate liikumisviiside ühendamise soodustamisele.

Teemaplaneeringu koostamisel on analüüsitud Pärnu maakonna planeeringu ja kohalike omavalitsuste planeeringutega kavandatud kergliiklusteede võrgustikku ning määratud olulisemad ühendused 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 kergliikluse ühendused⁷⁸.

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 äärde). 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 eesmärk luua turvalised kergliikluse ühendused linnalise piirkonna ja suuremate keskustega (Tori ja Vändraga), transpordisõlmedega ning puhkemarsruutidel. Maalises piirkonnas kavandatakse teemaplaneeringuga järgmised kergliikluse ühendused:

- 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 maantee nr 5 ääres);
- Pärnu–Rakvere–Sõmeru maantee 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);
- 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).

⁷⁸ Arvestades planeeringu täpsusastest, on põhijoonisel kuvatud ühenduse soovituslik asukoht. Kergliikluse ühenduse täpne asukoht ja teetüüp määratakse detailsema astme planeeringu või projekteerimistingimustega.

Suunised kergliiklusteede võrgustiku arendamiseks

- Kavandada kasutajasõbralikud, ohutud ja sidusad jõeäärsed ning jõe äärde viivad kergliikluse ühendused.
- Arvestada kergliikluse kasutustihedusega ja erinevate kasutajate huvidega. Säästvate liikumisviiside kasutamise soodustamiseks ja kiire jalgrattaühenduse tagamiseks eraldada vajaduse korral jalgratturid jalakäijatest ning kavandada eraldi jalgratta põhi- ja tervisevõrgustik⁷⁹. Arvestada teiste kergliiklusvahendite (tasakaaluliikurite, tõukerataste 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 (reisiasadam, ühistranspordi keskterminal, Rail Balticu Pärnu reisijate raudteejaam, Rail Balticu Urge, Tootsi ja Kaisma kohalikud peatused jt) kergliiklusteede võrgustikku. Transpordisõlmedes rajada säästvate liikumisviiside kasutamise toetamiseks taristu (jalgrattaparkla, kergliiklusvahendite rent, laadimistaristu, jalgratta hooldusjaam jms).
- Pärnu kesklinna (ühistranspordi keskterminali, reisiasadama) ja Rail Baltic Pärnu reisijate raudteejaama ühendamiseks kaaluda eraldi jalgrattateede põhimarsruudi välja arendamist, mis võimaldaks sihtkohtade vahel kiiret ühendust ning säilitaks jõe äärse Jaasoni raja puhketeena (aeglaselt liikujad nagu jalutajad, tervisesportlased, väikelastega pered jt).
- Kesklinna ja Haapsalu maantee vahelise veeühenduse (veepraami, veetakso, muu veeteenuse) kavandamisel tagada ülepääs kergliiklusvahenditega.
- Kergliiklusteed sobitada olemasolevasse keskkonda, arvestada väärtusliku haljastuse ja looduskoosluste, avanevate vaadete, üleujutusohu, lihkeohtlikkuse jm-de konkreetselt keskkonnast tulenevate väärtuste ja piirangutega.
- Kergliiklusteede äärde kavandada puhke- ja peatuskohti ning varustada need vajaliku inventariga.
- Rail Balticu Tootsi kohaliku peatuse puhul arvestada turvalise kergliikluse ühenduse rajamise vajadust Tori alevikuga, mis on ühtlasi Soomaa värav.
- Rail Balticu Kaisma kohaliku peatuse puhul arvestada turvalise kergliikluse ühenduse rajamise vajadust Vändra aleviga, kust on võimalik edasi liikuda Vihtra ja Suurejõe külasse.

⁷⁹ Jalgratta põhivõrgustik on teedevõrgustik, mis tagab kiire ja ohutu jalgrattaühenduse oluliste sihtkohtade vahel igapäevaseks sundliikumiseks (marsruudil kodu-töö-kodu jms). Üldjuhul on vajalik jalgrattaliiklus muust liiklusest eraldada.

Jalgratta tervisevõrgustik on teedevõrgustik, mis on eelkõige mõeldud vaba aja veetmiseks, tervisespordiks ja puhkuseks (valikuline liikumine). Üldjuhul on jalg- ja jalgrattateed väiksema liiklusega piirkonnas, maapiirkonnas ja puhkealadel.

Tingimused kergliikluste 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 kergliikluste võrgustikku jõeäärsed 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

Kallasrada⁸⁰ on avalikult kasutatava veekogu ääres olev kaldariba veekogu avalikuks kasutamiseks ja selle ääres viibimiseks, sh selle kaldal liikumiseks. Laevatatava veekogu osa kallasraja laius on 10 m ja mittelaevatatava osa puhul 4 m. Kaldaomanik peab lubama kallasrada igapäev kasutada ning selle 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 saab Pärnu jõe vasakkaldaalal hästi liigelda avalike alade kaudu suudmest kuni Sindi raudteesillani. Pärnu jõe paremkaldal saab jõe ääres liikuda Kesklinna sillast Tammiste küalani, Tammiste metsas, vähesel määral Tammiste elamupiirkonna juures ning Taali kooli juures. Jõekaldal liiklemist takistavad paadikanalid, kaldani ulatuvad elamukinnistud ja õuealad, ojad, kraavid, paiguti liigniiske pinnas. Maalises piirkonnas jääb jõekaldale lõiguti avalikke alasid, kus on kaldal liigelda parem, kui tavapärasel kallasrajal (nt Taali mõis, Tori põrgu, Kurgja territoorium).

Teemaplaneeringuga on tehtud ettepanek tervikliku Pärnu jõe puhketee välja arendamiseks linnalises piirkonnas, 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 jõe puhkeväärtuslikul alal, eelistatult kallasraja vööndis või lähimal sobival alal. Ühendus kavandada lähtudes konkreetse keskkonna

⁸⁰ Keskkonnaseadustiku üldosa seaduse § 38.

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 kallasrada⁸¹. Selleks, et mööda jõgede kaldaid oleks võimalik liikuda, tuleb keskkonnast lähtuvalt 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 kaldal vaba liikumist takistada. 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 jalgsi- ja rattasõitjatele.

3.6.9. Turvalisus ja päästevõimekus

Veeliikluse ja veeäärsete puhkevõimaluste arendamisel on vajalik tagada 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 ühishoonest jõele on ette nähtud veeskamiskoha kavandamine Papiniidu silla ja kavandatava A.H.Tammsaare kergliiklussilla vahelisele alale.

Suunised turvalisuse ja päästevõimekuse tagamiseks

- Veetranspordi taristu (veeskamiskohtade, sildumisalade, sadamate) arendamisel tagada päästevõimekus.
- Veeala ohutu 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 terviserikke puhul) ja näha ette vajalikud meetmed (sobiva vahemaaga avalikud

⁸¹ Keskkonnaseadustiku üldosa seaduse § 39¹ lg 1.

sildumisalad, varustamine kontaktandmetega, vee poolt avatavad sildumisala väravad, kiirabi juurdepääs sildumisalale jms).

- Pärnu jõe puhkete, veeäärsete puhke-, peatus- ja supluskohtade ning kaldarajatiste kavandamisel arvestada kasutajate turvalisusega ning vajaduse korral näha ette meetmed, mis vähendavad juhuslikku vette kukkumise riski (valgustus, piirded, paiknemine, infoalused jms). Turvalisuse tagamisega on otstarbekas arvestada planeerimise ja projekteerimise algstaadiumis, et leida konkreetse asukohta 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 veela 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).

Planeeringujoonisele on kantud veeskamiskoha vajadusega piirkond jõepääste korraldamiseks.

3.6.10. Taastuenergeetika

Riiklik eesmärk on minna üle kliimaneutraalsele⁸² energiatootmisele ja tagada energiapuudus⁸³. Eesmärkide saavutamiseks uuendatakse energiamajanduse arengukava ning riiklikku energia- ja kliimakava.

Geograafiliste tingimuste tõttu on Eestis hüdroenergia kasutamise potentsiaal madal⁸⁴. Selle tootmine planeeringualal ei ole perspektiivne kõrgete keskkonnanõuete tõttu Natura võrgustikku kuuluvatel loodusaladel ning aktiivse veeliikluse tõttu jõe laevatataval alal. Pärnu ja Reiu jõe loodusaladel ei ole lubatud toota hüdroenergiat viisil, millega kaasneb veetaseme tõus ning veekogu loodusliku sängi ja hüdroloogilise režiimi muutmine⁸⁵.

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, sest väheneb välistest jahutusseadmetest tulenev visuaalne ja keskkonna häiring (müra, vibratsioon). Samas on jõevee kasutamisel jahutamiseks vaja 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 jõe kasutamine kütteks ei ole seni piisavalt põhjendatud olnud. Avalikult kasutatavatel veekogudel tuleb esmalt arvestada jõe avaliku kasutuse tagamisega. Loodusaladele veekasutuse kavandamisel on oluline mitte halvendada veekeskkonna looduslikku seisundit ega hõivata tehnorajatistega kaitsealasid. Kütteks saab kasutada teisi lihtsamalt rakendatavaid ja keskkonnasäästlikke lahendusi, nagu kaug- ja maaküte.

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

Suunised taastuenergeetika arendamiseks

- Jõe kasutamisel jahutamiseks ja kütteks tuleb igal konkreetsel juhul analüüsida tegevusega kaasnevaid keskkonnamõjusid, et selgitada välja lahenduse sobivus.

⁸² Kliimaneutraalsus on olukord, kus kasvuhoonegaaside heide ja sidumine on tasakaalus ehk kasvuhoonegaaside netoheidet on null.

⁸³ Strateegia „Eesti 2035“.

⁸⁴ Energiamaajanduse arengukava aastani 2030.

⁸⁵ Looduskaitse seaduse § 51 lg 2 alusel on valdkonna eest vastutava ministri (kliimaministri) kinnitatud lõhe, jõeforelli, meriforelli ja harjuse kudemis- ja elupaikade nimistu, milles loetletud veekogudel on keelatud uusi paisusid rajada ja olemasolevaid rekonstrueerida ulatuses, mis tõstab veetaseme, ning muuta veekogu looduslikku sängi ja hüdroloogilist režiimi. Pärnu ja Reiu jõgede loodusalad kuuluvad nimistusse.

- Jahutus- ja küttesüsteemide kavandamisel jõkke tuleb arvestada, et Pärnu ja Reiu jõgi on Natura loodusala, mille looduslikku seisundit ei tohi halvendada. Papiniidu silla piirkonnast ülesvoolu on primaarne säilitada Pärnu jõe looduslikkus ning torustike paigaldamist 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. Kaldaalal tuleb tagada vaba liikumine ja jõeäärsete liikumisradade katkematus.

4. KLIIMAMUUTUSED

Kliima muutub 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 – kevad saabub varem ja talv hiljem. 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 tõttu⁸⁶.

Õhutemperatuuri tõus, sademete hulga suurenemine, merepinna tõus ja tormide sagenemine on kliimamuutused, millega tuleb planeeringute koostamisel arvestada, et suurendada asustuse ja ehitatud keskkonna **kliimakindlust**⁸⁷.

Õhutemperatuuri tõus, kuumalainete sagenemine ning linnakeskkonna tihendamine soodustavad **kuumasaarte** (ka soojussaarte efekti) teket. Kuumasaarte tekkimine on seotud eelkõige linnade maakasutuse ja ehituslike iseärasustega, kus tumedad tehismaterjalid neelavad suurema osa päikesekiirgusest, mille tõttu soojenevad teed ja ehitised, mis omakorda kütavad linnaõhku ööpäev läbi. Kuumalained toovad kaasa suurema koormuse puhkealadele, eriti veeäärsetele puhkealadele tuule ja vee jahutava mõju tõttu. Samuti tõuseb linnades haljastuse osakaalu ja selle hoolduse vajadus. Mida rohkem on tehiskeskkonnas rohe- ja veealaid, seda tugevam on looduskeskkonna jahutav mõju.

Kliimamuutustega suureneb **paduvihmade** ja nendest põhjustatud üleujutuste esinemise tõenäosus. Suurte sadude tagajärjel võib tekkida üleujutusi, kus suur tehispindade (hoonete, teede, parklate) osakaal ei lase sademeveel loomulikul teel maapinda imbuda või sademevesi ei mahu kanalisatsiooni- või drenaažisüsteemidesse ära. Mida suuremaks kasvab tehispinna osakaal, seda probleemsemaks muutub sademevee majandamine. Sademete hulga suurenemine toob kaasa vajaduse rakendada looduspõhiseid lahendusi sademevee juhtimisel.

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 sügisvihmade põhjustatud suurvee suurenemist ja tormide sagenemist. Üleujutusest tuleneva kahju vähendamiseks on eriti oluline arvestada kliimariske maakasutuse planeerimisel ja asustuse suunamisel.

Suunised kliimamuutustega arvestamiseks

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

⁸⁶ [Lääne-Eesti üleujutusriskide maandamiskava 2022–2027.](#)

⁸⁷ [Kliimamuutustega kohanemise arengukava aastani 2030.](#)

- Kavandada linnalises piirkonnas kliimariskide maandamiseks uusi rohealaid ja haljastust (jõeäärseid puhkealaid, varju andvat kõrghaljastust, haljastusega liigendatud tehispindu, tänavahaljastust, looduslikke veesidumismeetmeid jms). Säilitada olemasolevad rohealad ja kõrghaljastus.

4.1. Üleujutusohuga arvestamine

Pärnu linnas on jõega seotud üleujutuste⁸⁸ põhjuseks tavaliselt merevee kõrge tase, mis hakkab jõe suudmest sisse pressima. Rannikualadel tihedamini esinevate tormide tõttu võivad üleujutused tulevikus sagedana.

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

Tihasustusalad, kus esineb olulise kahjuliku mõjuga üleujutusi, on **üleujutusega seotud olulised riskipiirkonnad**⁸⁹. Planeeringualal asuvad olulised riskipiirkonnad Pärnu ja Sindi linnas.

Pärnus on rannikumere ja Pärnu jõe koostoimest tingitud üleujutuse riskipiirkond, mis hõlmab planeeringualal Pärnu jõe paremkallast Uuemetsa elamupiirkonnani ja vasakkallast Reiu jõe suudmeni ning Sauga jõe kaldaalaid Kalurikülani.

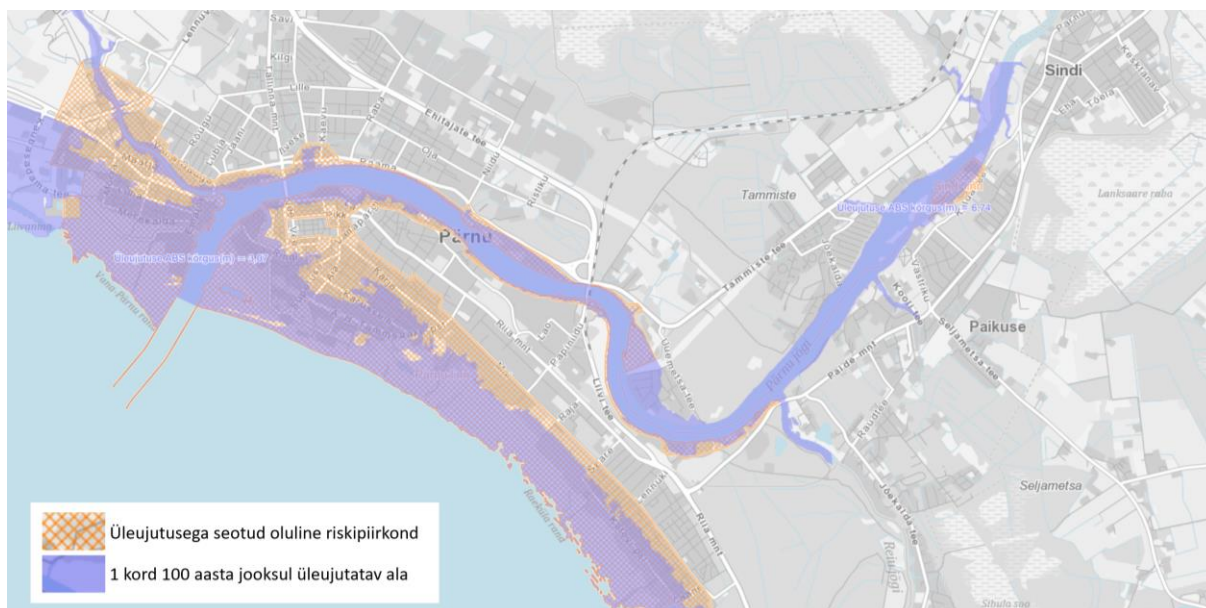
Sindi linnas on tegemist Pärnu jõe sängi täitumisest põhjustatud üleujutusega, mida seostatakse jääummistuste tekkimisega või pikaajaliste ja rohkete sademete ning lume sulamisega. Sindi riskipiirkond hõlmab jõe vasakkaldal elamupiirkonda Paikuse alevi ja kavandatud Via Baltica silla vahelisel alal.

Linnalises piirkonnas oluliste riskipiirkondade lähialal on koostatud üleujutusohupiirkonna kaardid, mis näitavad veetasemete tõusu erinevate tõenäosusstsenaariumide korral⁹⁰.

⁸⁸ Veeseaduse § 106 lg 2 kohaselt on üleujutus harilikult veega katmata maa-ala ajutine kattumine veega.

⁸⁹ [Lääne-Eesti üleujutusriskide maandamiskava 2022–2027.](#)

⁹⁰ [Kliimaministeerium, üleujutusohupiirkonna ja üleujutusohuga seotud riskipiirkonna kaardid.](#)



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

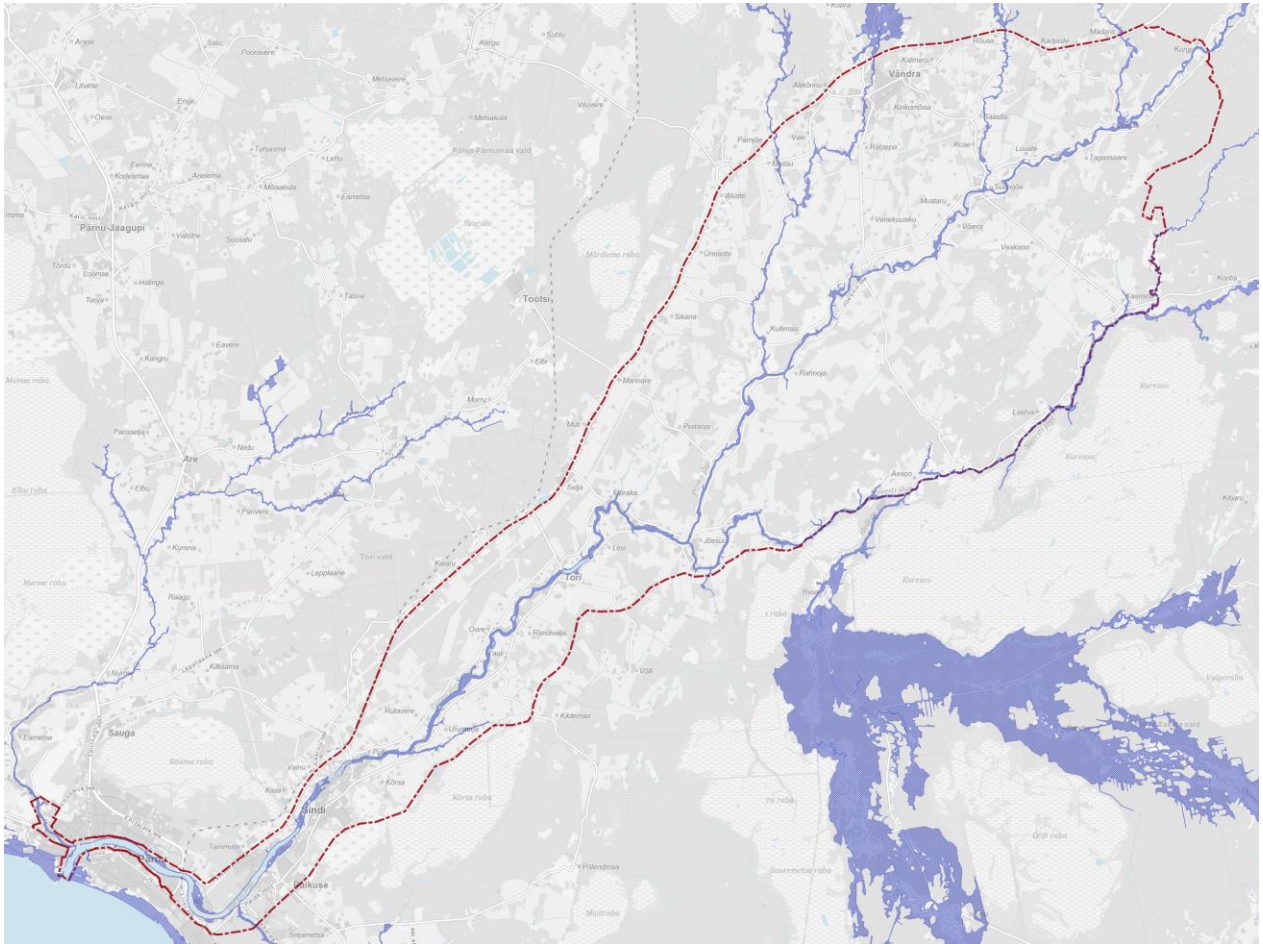
Pärnu, Reiu ja Sauga jõgi **suure üleujutusega siseveekogude** hulka ei kuulu⁹¹. Samas Pärnu ja Sauga jõe suudmealal jääb suurema üleujutusala koosseisu, mis asub Pärnu, Audru ja Sauga jõe suudmealal Pärnus ja Valgerannas ning ulatub Audru, Sauga ja Sindini. Üleujutus alamjooksul on eelkõige põhjustatud merevee tõusust siseveekokku ja selle kallastele⁹².

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 kaasnevat võimalikke negatiivseid mõjusid.

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

⁹¹ [Suurte üleujutusosaladega siseveekogude nimistu ja nendel siseveekogudel kõrgveepiiri määramise korra § 2.](#)

⁹² [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. 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 saja aasta jooksul esineda võiv veetaseme tõus. Sagedamini ohustatud alade planeerimisel eelistada maakasutust, mis on üleujutusriskist vähem mõjutatud või mis on otseselt seotud jõega (nt väikesadamad, puhkealad jms).

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

Tingimused üleujutusest tulenevate kahjulike mõjude vältimiseks

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

4.1 Lihkeohuga arvestamine

Pärnu, Reiu ja Sauga jõe 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 lihed looduslikult vallanduda 5–10 m kaugusel ning inimtegevuse lisandudes kuni 20 m kaugusel oru pervest.

Toimunud maalihete eeldus 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 muutub see oruveer laugemaks. Jõe erosioon pörkeveerul muudab selle kallakuse püsivalt suureks ning jalamilt erodeeritud materjali tõttu võib nõlval tasakaaluseisundi saavutamiseks toimuda lihe.

Veeliiklus avaldab kallastele mõju lainetuse kaudu. Lainetuse erodeeriv mõju oleneb eelkõige kalda pinnasest, aga ka sāngi kujust ja kalda nõlvusest. Eraldi märkimist vajab kallaste kaitsevajadus Sauga ja Pärnu jõe laevatataval osal kallaste võimaliku uhtumise tõttu, mis veeliikluse kasvuga eeldatavalt intensiivistub.

Pärnu jõe alamjooksul on lihkeohtlikud ja potentsiaalselt lihkeohtlikud kaldad terviklikult välja selgitatud Tori vallas⁹³. Pärnu linna piires (sh Paikuse alevis) terviklik ülevaade jõgede kallaste lihkeohtlikkusest puudub – see on välja selgitatud vaid lõiguti⁹⁴.

Suunised lihkeohu vältimiseks

- Selgitada välja Pärnu, Reiu ja Sauga jõe kallaste lihkeohtlikkus terviklikult Pärnu linna territooriumil (sh Paikuse alevis).
- Sauga jõel, kus veeliikluse kasv võib kaldaerosiooni suurendada, võtta tarvitusele meetmed kaldaerosiooni ja lihkeohu vähendamiseks (piirata veeliikluse kiirust ja lainetust, kindlustada kaldaid jms).
- Maalises piirkonnas säilitada jõe kaldad looduslikuna. Ehitustegevuse kavandamisel arvestada kallaste looduslikuna säilitamisega ja vältida kallaste tehislikku kindlustamist.

Tingimused lihkeohu vältimiseks

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

⁹³ [Tori valla Sauga ja Pärnu jõgede lihkeohtlike jõelõikude kaardistamine, lihkeohtlikel jõelõikudel ehituskeeluvööndi piiri määramine ning lihkeohu vältimise põhimõtete väljatöötamine](#), IPT Projektijuhtimine OÜ, 2022.

⁹⁴ Pärnu linna üldplaneeringu ehitus- ja hüdrogeoloogiliste 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 ei ole võimalik leevendada.

Teemaplaneeringu koostamisel on keskkonnamõjude hindamine ja planeerimine olnud tihedalt seotud. KSH töögrupi ettepanekuid on jooksvalt arvestatud planeeringulahenduse väljatöötamisel ja need on lõimitud planeeringu lahendusse. Lisaks on mõjude hindamise käigus tehtud täiendavad ettepanekud leevendavate meetmete seadmiseks. Tulenevalt teemaplaneeringu täpsusastmest on meetmed pigem ettepanekud ja soovitusel 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 ja positiivseid muutusi.

Meetmete puhul, milles viidatakse kehtivale õigusaktile, tuleb iga kord kontrollida selle kehtivust ning lähtuda jõus olevast 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 jõe loodusaladele, jõe ja kallastele kavandatavate objektide (nt sadamate, sõudestaadioni, sildumis-, veeskamis-, supluskohtade jms) puhul, mille rajamine nõuab jõe süvendamist või setete eemaldamist, tuleb rakendada ehitusaegseid leevendusmeetmeid. Süvendustöid tuleb teha ja setteid eemaldada madalvee tingimustes või kasutades tehnilisi lahendusi (sulundseinad, geotekstiilist ekraanid jms), et heljumi levikut piirata.
- Pärnu ja Reiu jõe loodusaladel tuleb heljumi leviku minimeerimise vajadust silmas pidada ka setete eemaldamisel objektide kasutusajal. Uute objektide kavandamisel tuleb hinnata kasutusperioodi hooldusvajadust ja võimalusel leida lahendus, mille puhul hooldusvajadus on väiksem.
- Pärnu ja Reiu jõe loodusaladel on põhjendatud vajaduse korral, näiteks selleks, et vähendada veesõidukite tekitatavat lainetust, mis mõjutab jõe kaldaid, või kaitsta vee-elustikku, soovitatav piirata korraldusliku meetmena veesõidukite liikumiskiirust.

Arvestades Natura kaitse-eesmärke on esimese prioriteedina soovitatav kaaluda korralduslike meetmete rakendamist ehituslike (nt kallaste kindlustamise) asemel.

- Pärnu ja Reiu jõe loodusaladel on jõekallaste kindlustamist maalihkeohu vältimiseks vaja põhjalikult kaaluda, hinnates seejuures kavandatava tegevuse keskkonnamõju hindamise (Natura hindamise) läbiviimise vajalikkust. Ehitusliku meetmena võib põhjendatud vajaduse korral jõekaldaid kindlustada juhul, kui sellega on välditud loodusala kaitse-eesmärkide seisundi halvendamine.
- Pärnu jõe looduslal laevatatava jõela pikendamisel Türgi oja suudmeni ei ole lubatud teha jõe süvendustöid, sest see avaldab negatiivset mõju jõe looduslikule keskkonnale ning kaitstavale elupaigatüübile „jõed ja ojad“ (3260). Veeliikluse ohutuse tagamiseks on lubatud jõe põhjast üksikuid kivisid eemaldada või lühikesel lõigul setteid puhastada.
- Objektide rajamisel Rannaniidu loodusala naabrusse (nii maismaale kui ka Pärnu jõe alale) 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 ala seisundit halvendada ega kaitse-eesmärgiks olevaid elupaigatüüpe kahjustada.

5.2. Meetmed kaitstavatele loodusobjektidele ja elustikule avalduvate mõjude vältimiseks ja vähendamiseks

- Tegevuste kavandamisel, mis võivad mõjutada kaitstavaid loodusobjekte tuleb hinnata neile avalduvat mõju (anda keskkonnamõju hindamise eelhindang) ning vajadusel viia läbi keskkonnamõju hindamine.
- Iga konkreetse süvendamist hõlmava tegevuse kavandamisel tuleb anda hinnang vee-elustikule, sh kalastikule avalduva võimaliku mõju kohta (eelhindang 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 (s.o peamine kalade kudemise ja kuderände aeg) suuremahulised tööd planeeringuala jõgedes välistama. Kalastiku seisukohalt on süvendustööde jm suuremahuliste heljumit tekitavate tööde tegemiseks kõige sobivam aeg 25. juunist 5. 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 teha väljaspool madalvee perioodi, tuleb konkreetse tegevuse mõju hindamise tulemuste alusel kasutada negatiivse mõju vähendamiseks tehnilisi lahendusi (eraldada töötsoon geotekstiilist ekraanide, pinnasvallide, sulundseinte jms-ga), et heljumi levikut piirata.
- Pärnu jõe veetee pikendamise korral kuni Türgi oja suudmeni ei ole lubatud jõe süvendustöid teha, sest see avaldab negatiivset mõju looduslikule jõekeskkonnale ning kaitstavale elupaigatüübile „jõed ja ojad“ (3260).

- Laevatavast 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 1. juunist kuni 30. septembrini) ning vaid madalvee tingimustes. Ritraalseid jõelõike süvendada ja sealt setteid eemaldada on keelatud.
- Põhjendatud vajaduse korral, näiteks selleks, et vähendada veesõidukite tekitatavat lainetust, mis mõjutab jõe kaldaid, vähendada erosiooni ning kaitsta vee-elustikku, on soovitatav piirata korraldusliku meetmena veesõidukite liikumiskiirust ja keelata lainetuse tekitamist.
- Arvestades kalade noorjarkude laskumise peamisi ajaperioode, on nende kaitse seisukohast vajalik jetisõitu ajaliselt piirata. Jetisõidu lubatud periood kalade noorjarkude 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 naabrusse tuleb vältida ehitustööde käigus looduskaitseala pinnase ja taimkatte kahjustamist. Seetõttu ei tohi tehnikaga looduslal liikuda ja sinna materjale ladustada.
- Linnalises piirkonnas teemaplaneeringuga seotud arenduste ja puhkealade kavandamisel jõgede äärde tuleb säilitada võimalikult palju olemasolevat kõrghaljastust ning võimalusel rajada seda juurde. Meede toetab üldist elurikkust ja piirkonnas elutsevate nahkhiirte elupaikade säilimist.
- Jõgede kallastel paiknevate puhkealade, kergliiklusteede ja muude valgustatud radade arenduse puhul kasutada valguslahendust, mille puhul on valgustuspostid madalad ja valgus suunatud allapoole. Kavandatavate sadamate, veeskamis- ja sildumiskohtade ning muude rajatiste kavandamisel nahkhiirte elupaikade alale või naabrusse 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, ehitusmasinatega, liiklusavariid ja neist tulenev reostus). Avariiliste olukordade esinemise tõenäosust saab vähendada tööhutusnõuete järgimise, objekti pideva järelevalve ja liiklusohutuse tõstmisega ning saastet minimeerida reostuse asjakohase ja kiire tõrjega.
- Kaevetöödega kaasneva heljumi edasikande leevendamiseks on soovitatav kaevetööd vees teha veevaesel ajal võimalikult lühikese perioodi jooksul. Veekogude laevatavatel osadel vee-elustiku kaitseks ajalised piirangud puuduvad (nendele jõelõikudele ja sealt allavoolu olulisi kalade kudealaid ei jää), kuid kalapopulatsioonide kaitseks peab suuremahulisi ja heljumirikkaid töid veekeskonnas vältima kalade peamisel kudemis- ja

rändeperioodil (kevadepool ja sügisel). Laevatatavatest jõeosadest ülesvoolu jäävates kohtades potamaalsete jõelõikude süvendamisega ja sealt setete eemaldamisega (juhul, kui kaevekohtadest allavoolu jääb ritraalseid jõelõike – üldjuhul neid jääb) tohib jõesängis kaevetöid teha vaid väljaspool kalade kudemisperioodi (perioodil 1. juunist kuni 30. septembrini) ning vaid madalvee tingimustes. Heljumi edasikandumise vähendamiseks on võimalik piirata töötsoon geotekstiilist ekraaniga. Ekraani kasutamine on soovitatav eelkõige suuremamahuliste (nt sõudestaadioni) ja pikka aega samas paigas kestvate tööde puhul. Heljumi levikut vähendavaid meetmeid tuleb ehitusprojektis kaaluda ja võtta kasutusele tõhusaimad.

- Kõigi jõkke ja kaldavööndisse planeeritavate objektide puhul on setetest puhastamise ja süvendamise käigus eemaldatava pinnase mahu määramise eelduseks ehitusuuringud (topogeodeetilised ja 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 (nt veeskamiskohtade ja kaldakindlustuste rajamisel) on alates mahust 5 m³ vajalik hinnata iga kord, kas tegevus põhjustab ebasoodsat mõju ja on lubatud. Veekogu süvendamisega alates pinnase mahust 500 m³ on keskkonnamõju hindamise läbiviimine kohustuslik.
- Sõudestaadioni asukoha täpsustamiseks tuleb ajakohastada jõelõigu topo-geodeetiline mõõdistus, teha esmane ehitusgeoloogiline uuring ja koostada sõudestaadioni eskiisprojekt eelprojekti detailsuses EVS 932:2017 mõistes. Töö eesmärk peab olema piisavate mõõtmetega sõudestaadioni rajamise võimalikkuse hindamine keskkonnakaitsete 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 on keskkonnamõju hindamise läbiviimine kohustuslik. Sõudestaadioni rajamisel ei ole mõju Pärnu jõe loodusalaale välistatud (st vajalik on leevendavate meetmete kavandamine), mistõttu on vajalik Natura asjakohase hindamise läbiviimine, mis on samuti võimalik ainult keskkonnamõju hindamise menetluses. Sama tuleb arvestada Pärnu jõe vasakkaldale (muuli lähiste) jahisadama ja sildumisala kavandamisega.
- Pärnu jõe vasakkaldal (muuli lähistel) jahisadama ja sildumisala kavandamiseks tuleb koostada piirkonna topo-geodeetiline mõõdistus, teha esmane ehitusgeoloogiline uuring, koostada eskiisprojekt eelprojekti detailsuses EVS 932:2017 mõistes ning keskkonnamõju eelhindang. Töö eesmärk peab olema sildumisala ja/või jahisadama rajamise võimalikkuse hindamine keskkonnakaitsete 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, põhja iseloom, laius, kalda iseloom, kaldavööndi ulatus), välditakse jõevoolu tõkestamist ning erinevate objektide ehitustöid tehakse erinevatel aegadel.
- Selleks, et kasutada jõevett jahutamiseks või kütteks, on vaja igal konkreetsel juhul teha uuringud, vajaduse korral mõju hinnata ning nende alusel töötada välja sobiv lahendus.

Uuringute käigus tuleb välja selgitada võetava ja tagasi suunatava vee kogus, pinnase süvendamisel võimalik heljumi levik ja mõju jää moodustumisele ning arvestada lõheliste 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. Veeseaduse § 187 punkti 1 alusel on veeluba kohustuslik, kui võetakse pinnavett, sh jääd, enam kui 30 m³ ööpäevas, punkti 4 alusel, kui juhatakse suublasse saasteaineid või heitvett ja jahutusvett, või punkti 18 alusel, kui 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 lihkeohtlikud kaldalõigud ja lihkeohtliku ala ulatus kaldast ning määrata tingimused lihkeohu vältimiseks (ehitustegevuse kaugus kaldast, uuringu vajadus jms). Pärnu ja Sauga jõel võib maalihkeohtlik tsoon ulatuda kuni 75 m kaugusele kaldast, kuid Reiu jõe lihkehuga ala ulatuse kohta täpsem uuring puudub.
- Lihkehuga 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 leida sobilikud nõlvastabiilsuse tagamise meetmed, lähtudes konkreetsest asukohast ja kavandatava ehitise tehnilistest näitajatest, arvestades konkreetse ehitustegevuse 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 pinnase osaliselt kergema materjaliga (kergekruusa, vahtplastide jt tehismaterjalidega);
 - 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.
- Veeliiklusest põhjustatud lainetuse mõju jõe kallastele aitavad regulatiivsetest meetmetest vähendada liikumiskiiruse piiramine ja lainetuse keelu seadmine. Ehitusliku meetmena võib põhjendatud vajaduse korral kasutada kallaste kindlustamist. Natura loodusala hulka kuuluvate Pärnu ja Reiu jõe kallaste kindlustamist on vaja põhjalikult kaaluda, et vältida loodusala 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 jõekallast 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 üleujutusohuga seotud riskide maandamiskavas (ÜRМК) seatud eesmärkidega ja ÜRМК 2021–2027 meetmekava lisas toodud asukohapõhiselt kaalutavate tehniliste lahenduste võimalike alternatiividega (vt 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 arvestada ehitustingimusi, sh üleujutuse mõju konstruktsioonidele ja ehitusmaterjalidele, ning vajaduse korral rajada ehitise vastavad osad veekindlate või hingavatena. Täiendavalt tuleb hinnata üleujutusega kaasneva ujumaterjali tekitatavat võimalikku kahju ning näha ette 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 üleujutuste puhul töökindlus.
- Üleujutusohuga alal ehitamisel tuleb järgida ka keskkonnakaitselisi meetmeid, näiteks 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 võimalikku 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 hinnata mõjusid ja selgitada välja võimaliku olulise keskkonnamõju kaasnemine kavandatava tegevusega.

5.6. Meetmed kultuuripärandi kaitseks

- Aladel, kus uute arheoloogiliste leidude ilmsikstulek võib olla tõenäolisem (peamiselt jõgede kaldavööndis ja jõelähedastes asulates), tuleb ehitus- ja kaevetöödel arvestada kultuuriväärtusega leidude ja arheoloogilise kultuurikihi ilmsikstuleku võimalusega.

Seetõttu tuleb olla nendes piirkondades ehitustööde ja ka põlluharimise käigus tavalisest tähelepanelikum, et võimalikke leide mitte kahjustada.

- Väärtustada sobivuse korral 20. sajandi arhitektuuri- 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 lisaks traditsiooniliste külamaastike mitmekesisusele ja mosaiiksusele 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 iga päev liigub ja tegutseb. Inimene tunneb ennast paremini läbimõeldud, korrastatud ja meeldivas keskkonnas ning see võib olla mõnelegi argument elukoha valikul ja tuua tänu sellele piirkonda uusi elanikke.
- Pärandkultuuriobjektide kaitse seisukohast on oluline maaomanike teavitamine väärtusliku objekti olemasolust ja selle tähtsusest piirkonna identiteedile ja ajaloole. Pärandkultuuriobjektid aitavad väärtustada piirkonna aja- ja kultuurilugu ning luua eeldused näiteks matka- ja õpperadade mitmekesistamiseks, turismi arendamiseks ning piirkonna aja- ja kultuuriloo (koduloo) uurimise ergutamiseks. Pärandkultuuriobjektide kaitsele aitavad kaasa suunavate viitade ja teabetahvlite paigaldamine ning vajaduse korral objektide ümbruse ja juurdepääsude korrastamine.
- Oluline on säilitada kultuuriväärtuslike objektide (vanade koolimajade, valla- ja rahvamajade, laululavade, külaplatside jms) avalik kasutus, pakkudes piirkonna jaoks sobilikku ja mitmekesist valikut kultuuriteenuseid. Kuna need objektid asuvad enamasti keskustes, tuleb mõelda sellelegi, kuidas tagada neile juurdepääs ja nendes pakutavate kultuuriteenuste kättesaadavus kaugemal maapiirkondades elavatele inimestele (nt ühistranspordi korralduse kaudu).
- Kuna kultuuriteenustega seotud taristu rajamine ja käigushoidmine on suures osas projektipõhine, on tähtis tagada taristu ülalpidamise järjepidevus kohaliku omavalitsuse ja riigi toel, et inimestel, sh ürituste/ringide/õpitubade jms korraldajatel ja kogukonnal tekiks tuleviku suhtes kindlustunne. Lisaks kultuuriväärtuste hoidmisele on sellel oluline positiivne mõju ka piirkonna elanike sotsiaalsete vajaduste täitmisele.
- Kultuuripärandi säilimise üks oluline alus on näha kultuuripärandit kui piirkondlikku konkurentsieelist ja majanduse edendajat. Hästi hoitud kultuuripärand on eelis näiteks (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 ja jätkuva kasutuse tagamiseks.

5.7. Meetmed maastike kaitseks ja väärtustamiseks

- Tuuleparkide ja suurte päikeseparkide asukohtade valikul arvestada väärtuslike maastikega, vaadetega ilusatelt teelõikudelt ja ilusa vaatega kohtadest ning eelistada suurte energiataristu objektide jaoks vähem silmapaistvaid piirkondi maastikul.
- Ilusa vaatega kohad tuleb vaadata metoodiliselt üle ning vajaduse korral nende asukohti korrigeerida. Ilusa vaatega kohtades võib olla vajalik vaateid avada või hooldada (kinnikasvamise vältimiseks) või tagada parem juurdepääsetavus.
- Pärnu jõe vaadete avamise puhul võib olla vajalik raiete tegemine. Kui raiet plaanitakse kalda piiranguvööndis, tuleb arvestada selle kitsendustega. Kohad, kus vaate avamine on oluline või mõistlik, tuleb välja selgitada planeeringute, projektide või hoolduskavadega. Avatud vaatega kohtadele tagada võimalusel avalik juurdepääs ning parkimisvõimalus, pingid jms.
- Üldkasutatavate puhkealade ja -kohtade, sh supluskohtade, sportimiskohtade, ilusa vaatega kohtade, matkateede jms edasisel kavandamisel ning kasutustingimuste täpsustamisel arvestada maastiku koormustaluvusega tallamiskindluse aspektist (sh kasutuskooormuse eeldatava suurenemisega). Vajaduse korral 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 alla kuuluvad lisaks traditsiooniliste külamaastike mitmekesisusele ja mosaiiksusele muu hulgas 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 tegutseb.

5.8. Meetmed taristuobjektide kavandamiseks

- Liiklusohutuse seisukohast on tähtis tagada kergliiklejatele turvalised, mugavad ja loogilised teeületusvõimalused ning ristumised maanteedega ja raudteega, et ligipääs sihtkohtadesse ei oleks katkestatud ning tagatud oleks ohutus.
- Uute teede kavandamisel on soovitatav eelistada võimalusel juba olemasolevaid pinnasteid/sihte. Samas peab nende kasutuselevõtmise kaalumisel pidama silmas 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 ja maastik jms) ning kõigi õigusaktidest tulenevate tingimuste ja vajalike kooskõlastustega. Kaaluda planeerimisel ka liikuvus- ja liiklusanalüüsi (nt liikuvuskava) koostamist.
- Teedel liiklemise ohutuse tagamiseks on oluline ette näha vajalikud ressursid ka tee maa-ala regulaarseks puhastamiseks võsast ja puudest, et säilitada vajalik külg- 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 rentimise võimalustele, aga ka sellega seotud kohustustele ja vastutusele (nt ei ole lubatud 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 arvestada olemasoleva keskkonna väärtuste ja piirangutega (kaitstavad loodusobjektid, roheline võrgustik, väärtuslik põllumajandusmaa ja maastik jms), kõigi õigusaktidest tulenevate tingimuste ning vajalike kooskõlastustega. Teede kavandamisel ja rajamisel jõgede kaldavööndisse arvestada kallaste lihkeohtlikkusega (vt ptk 9.1.2) ja üleujutuspiirkondade olemasoluga (vt ptk 9.3). Jalg- ja jalgrattateede kavandamisel on muu hulgas soovitatav arvestada, et tee oleks huvitav, mitmekesine, ilusate vaadete ja maastikuga.
- Iga uue väikesadama realiseeritavus tuleb välja selgitada edasiste detailsemate tööde (nt detailplaneeringu, KSH / keskkonnamõju hindamise, ehitus- ja veeloa) käigus. Samuti kaaluda ja otsustada, milliseid aluseid iga konkreetne sadam on võimeline turvaliselt vastu võtma, et selle majanduslik toimetulek ei kannataks (nt sagedaste kallite süvendustööde tõttu).
- Kuna Sauga jõgi on kitsas ja selle kaldad välistele mõjutustele tundlikud (kallaste uhtumine veesõidukite tekitatud lainetuse tõttu, kallaste lihkeoht), on oluline jälgida jõekallaste seisundit navigatsiooniperioodil ning vajaduse korral seada piiranguid (nt piirata kiirust). Samuti on lisaks Sauga jõe äärsete sadamate arendamisega kaasnevatele ehitusaegsetele mõjudele vajalik anda hinnang sadama kasutamise ja kaasnevatele keskkonnamõjudele seoses laevaliikluse suurenemisega.
- Väikesadamate arendamise projektide osa peaks olema ka maa poolt juurdepääsude rajamine, vajadusel olemasolevate teede rekonstrueerimine ja tolmuwabaks 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 kaaluda keskkonnamõju hindamise vajalikkust keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduses (KeHJS) sätestatu alusel. Kui tegevusega kaasneb veekogu süvendamine alates mahust 100 m³, on vajalik anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhinnang ning veekogu süvendamisest alates pinnase mahust 500 m³ tuleb läbi viia keskkonnamõju hindamine (KeHJS-i § 6 lg 1 p 17).
- Sildade ja paadisildade rajamine eeldab ehitusgeoloogilisi uuringuid ja maalihkeohtlikes piirkondades vajaduse korral ka geotehniliste erimeetmete rakendamist, et pinnase stabiilsust tagada.
- Sildumisalade kavandamisel arvestada veeliikluse ohutuse tagamisega, millest tulenevalt võib paadisillaga tõkestada kuni kolmandiku veel liikumiseks kasutatava vooluveekogu laiuselt (veeseaduse § 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 kaasnevaid riske;
 - kuna jõe põhja regulaarselt setetest puhastamisega (kütte- või jahutussüsteemi tööshoidmiseks) kaasneb täiendav koormus jõe veekeskonnale ja elupaigatüübile, võib olla otstarbekas kasutada muid lahendusi (maaküte vms);
 - tuleb arvestada võimaliku koosmõjuga seoses teiste tegevustega jões.
- Seoses Kaluriküla jätkuva arendamise ja seda külastavate aluste hulga suurenemisega teeb teemaplaneering ettepaneku Sauga jõe laevatatavat veesosa pikendada. Seetõttu on vajalik mõõdistada Sauga jõgi kuni Kalurikülani ning analüüsida väikelaevade sõiduohutust ja piirangute seadmise vajadust.
- Laevaliikluse tihenedes Sauga jõel suureneb aluste põhjustatud lainetuse mõju jõekallastele (kallaste uhtumine), mis võib põhjustada kallaste varisemist ja puude kukkumist jõkke. Tekkivad muudatused võivad kaasa tuua jõekallaste 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 arvestada laevaliikluse suurenemise, kallaste lihkeohtlikkuse 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 müratundlike alade kavandamist olemasolevate müraallikate vahetusse lähedusse ja vastupidi). Eesmärk on uute tegevuste kavandamisel mitte kahjustada keskkonnanäringutega olemasolevat elu- ja puhkekeskkonda.
- Jetide, skuutrite jm lõbusõiduks ja sportimiseks kasutatavate veeliiklusvahendite müra ei kvalifitseeru liikluse müraks. See on meelelahutusmüra, mida reguleerib korralduseseadus (§ 56) ja mida tuleb ohjata korralduslike meetmetega.
- Hea keskkonna tagamiseks on tegevuste kavandamisel, millega eeldatavalt kaasneb korduv meelelahutusmüra (nt laululava, ringraja, veemotospordi jms puhul), oluline leida kavandatava tegevuse iseloomu arvestades asukoht, millega ei kaasne häiringuid ümbritsevale elukeskkonnale ega piiranguid kavandatavale tegevusele.

- Mürarikaste veespordipiirkondade 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. Motoriseeritud veespordi piirkonnas 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 ja mürakategooriate määramisel planeeritava tegevuse ning võimalike müraallikatega.
- Võimalike mürakaebuste tekkimisel tulevikus tuleb teha piirkonna müratasemete eksperdi hinnang, müratasemete levikut modelleerida, olemasolevaid müratasemeid mõõta või koostada muu alusdokument, mille põhjal saab hinnata mürakaebuse põhjendatust ning vajaduse korral välja töötada sobivad leevendusmeetmed.
- Välisõhus leviva müra pidev seire planeeringualal ei ole otseselt vajalik. Soovituslik on vajaduse korral müratasemeid mõõta võimalike mürakaebuste lahendamise tõttu.

5.10. Meetmed kliimamuutustega arvestamiseks

- Planeeringute koostamisel ja projekteerimistingimuste väljaandmisel arvestada võimalike kliimamuutustega ning rakendada meetmeid nende ennetamiseks, leevendamiseks ja nendega kohanemiseks, lähtudes eelkõige Kliimaministeeriumi koostatud „Kliimamuutuste mõjuga kohanemise arengukavast aastani 2030“.
- Soojussaare efekti tekkimise ennetamiseks ja leevendamiseks tiheasutusaladel rakendada jahutavaid mikrokliimaatilisi meetmeid (säilitada ja laiendada rohealaid, haljastust ja veekogusid, rajada purskkaevusid). Kuumalainete puhul on oluline, et olemas oleksid nii veeäärsed ja varjulised puhkealad, kus on võimalik supelda, et end jahutada, kui ka veeäärsed ja kõrghaljastusega puhkealad, kus õhutemperatuur on madalam.
- Sademevee ärajuhtimise lahenduste (süsteemide, kraavide, truupide vms) kavandamisel tuleb pöörata tähelepanu nende kliimakindlusele ja toimivusele valingvihmade korral. Arvesse tuleb võtta kavandatava tegevuse iseloomu ja piirkonna eripära.
- Maaparandussüsteemidega maa-alal tuleb tagada maaparandussüsteemide toimimine. Maaparandussüsteemide seisukorra parandamisel ja hoolduse kavandamisel on soovitatav lähtuda vastava piirkonna maaparandushoiukavast.
- Ehitiste projekteerimisel, hoonete ehitamisel ja rajatiste püstitamisel ning nende rekonstrueerimisel tuleb pöörata tähelepanu nende äärmuslikele ilmastikuoludele vastupidavusele.

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 ja 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 **tingimusi** on kohustus järgida, 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 ning täpsustuvad kohaliku tasandi planeeringute ja projektide koostamisel. Planeeringu seletuskirjas on toodud **skeemid**, mis sisaldavad planeeringuala analüüsi, annavad valdkonna kohta ruumilist teavet ja illustreerivad teemaplaneeringus seatud põhimõtteid ja suuniseid. Skeemidel kajastatud teave ei ole planeeringuliselt siduv, vaid planeeritavat teemat, põhimõtteid ja suuniseid selgitav. Illustreerival skeemil kajastatud lahendused on soovituslikud ega ole järgimiseks kohustuslikud.

Teemaplaneering ei ole otsene alus **ehitusprojekti koostamisele**. Ehitustegevuseks määratakse tingimused kohaliku omavalitsuse planeeringu või projekteerimistingimustega, lähtudes õigusaktides ettenähtust.

Teemaplaneering ei ole oma üldisest täpsusastmest tulenevalt alus **maade omandamisele või avalikku kasutusse määramisele**. Maade omandamise või avalikku kasutusse määramise vajaduse korral sõlmitakse kokkulepped maade omanikega või võõrandatakse need konkreetse planeeringu või projekti alusel, mille kaudu on võimalik välja selgitada maa-ala täpne 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. Kehtivate õigusaktide kohaselt ei ole valdkondlike riiklike arengudokumentide koostamisel otseselt kohustuslik võtta aluseks maakonnaplaneeringuid⁹⁵. Samas planeerimisel tuleb arvestada asjakohaseid ruumilist arengut mõjutavaid strateegiaid, riskianalüüse, kehtivaid planeeringuid, arengukavasid ning

⁹⁵ Vabariigi Valitsuse 19.12.2019 määrus nr 117 [„Valdkonna arengukava ja programmi koostamise, elluviimise, aruandluse, hindamise ja muutmise kord“](#) § 1.

teisi ruumilist arengut mõjutavaid dokumente ja muud asjakohast teavet⁹⁶. Teemaplaneeringus seatud põhimõtete, suuniste ja tingimustega arvestamine läbivalt kõigil tasanditel aitab kaasa teemaplaneeringu terviklikule elluviimisele ning tagab planeeringute ja erinevate strateegiliste arengudokumentide vahelise kooskõla.

Teemaplaneeringuga tuleb arvestada maakonna arengustrateegia koostamisel. Samuti on teemaplaneering ja maakonna arengustrateegia aluseks üldplaneeringute koostamisele⁹⁷.

Kohalikul tasandil viiakse teemaplaneeringut ellu eelkõige üldplaneeringu ja sellele järgnevate tegevuste, aga ka teiste seotud arengudokumentide ja õigusaktide kaudu.

Seoses erinevate veeala kasutuste (suplus, veesport, laevaliiklus) ja veeliikluse suurenemisega muutub järjest olulisemaks veeala kasutuse ja liiklemise korraldamine. Veeseaduse⁹⁸ kohaselt on kohalikul omavalitsusel õigus oma haldusüksuse piires keelata ja piirata veeliiklust vastavate korraldustega. Meresõiduohutuse seaduse alusel saab veeteel vajaduse korral määrata eripiirkonnad⁹⁹.

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

Planeeringuga kavandatud riigiteedega seonduvad tegevused rahastatakse teehoiukava¹⁰⁰ alusel.

Järgnevalt on välja toodud võimalikud edasised tegevused, mis aitavad teemaplaneeringus seatud eesmärgi lisaks eeltoodule ellu viia.

- Pärnu jõe puhkeväärtuslikule alale jäävate riigi- ja munitsipaalalade kohta pikaajalise metsamajandustööde ja metsamaastike hoolduse- ja kujundamise kava koostamine.
Kavaga määratakse muu hulgas vajaduse korral raie intensiivsus, tingimused raieliigile, uuendusraie tegemisel langi suurusele, paiknemisele ja raiutava puistu vanusele ning käsitletakse metsamaastiku hoolduse ja kujundamise põhimõtteid.
- Pärnu jõe veematkateele terviklik kujundus- ja arendusprojekti koostamine.
Projektiga kavandatakse Pärnu jõe matkatee terviklahendus, sh füüsiline taristu (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, näiteks „Pärnu jõe veejõud“, „Kiviaja asulast tänapäeva“, Pärnu jõe loodust tutvustav rada, Pärnu jõe

⁹⁶ Planeerimisseaduse § 11 p 1.

⁹⁷ Kohaliku omavalitsuse korralduse seaduse § 37³ lg 6.

⁹⁸ Veeseaduse § 184.

⁹⁹ Meresõiduohutuse seaduse § 47¹.

¹⁰⁰ Liiklusseaduse § 1¹.

legende tutvustav rada. Pärnu jõge tutvustatakse kui „kalajõe“ – kalagiidid, püügiinfo kuvamine jms.

- Turismi ja veeliikluse alase teabe paremaks kättesaadavuseks ning turismi- ja liikluskorralduseks mobiilsete rakenduste välja töötamine. Võimalusel Euroopa Liidu toetusfondide rahalise toetuse kasutamiseks meetmete välja töötamine.
- Sauga jõel laevatatava veeala pikendamine.
- Laevatataval jõelal supluskohtade veeala piiritlemine ja tähistamine (vajadusel eripiirkondade moodustamine).
- Papiniidu silla ja Reiu jõe suudme vahelisel alal veeliikluse korra seadmine.
- Papiniidu silla ja Reiu jõe suudme vahelisel alal sobivate motoriseeritud veespordi tegevuste (sh veemotospordi) välja selgitamine.
- Pärnu jõe üleujutustõenäosuste arvutamine ja kaardistamine (Keskkonnaagentuur, 2023–2024).
- Üleujutusega seotud riskide hinnangu ja riskipiirkondade ajakohastamine (Kliimaministerium, 2024)
- Rapla maakonnaplaneeringu 2030+ ja Pärnu maakonna planeeringu maavarade teemaplaneeringu koostamise raames maardlate välja selgitamine, mida oleks kaevandamisjärgse taastamise käigus võimalik arendada motoriseeritud veespordi tegevuste, sh veemotospordi alaks.
- Motoriseeritud veespordi tegevuste, sh veemotospordi jaoks sobiliku asukoha kaalumise Pärnu lahes, arvestades Pärnu maakonnaga piirneva mereala maakonnaplaneeringus sätestatut.
- Jagatakse teavet ja tehakse teavitustööd veealal turvalise liiklemise ja ohutu kasutuse tagamiseks (infopäevad, teavituskampaaniad, koolitused, infostendid, mobiilsed vahendid jms).
- Riigiasutuste ja kohalike omavalitsuste vaheline koostöö, et tagada ohutu veeala kasutus ja veeliikluse korraldus.

7. Planeeringus kasutatavad mõisted

Arenguala	Pärnu linna asustusüksuse üldplaneeringuga (kehtestatud 2021. aastal) määratud alad on linnaruumi osad, mis eristuvad ruumiliselt ja funktsionaalselt ümbritsevast keskkonnast ning mille puhul on võimalikud erinevad linnaehituslikud ja funktsionaalsed lahendused. Lähtudes arenguvõimaluste paljususest, ei ole aladele määratud konkreetset juhtotstarvet, vaid 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, mis lastakse vette paadihaagiselt (paadikärult).
Jalgratta põhivõrgustik	Teedevõrgustik, mis tagab kiire ja ohutu jalgrattaühenduse oluliste sihtkohtade vahel igapäevaseks sundliikumiseks (marsruudil kodu-töö-kodu jms). Üldjuhul on vajalik jalgrattaliiklus muust liiklusest eraldada.
Jett (ka skooter)	Kokpitita ja statsionaarmootoriga vesiturbiinsõiduk kogupikkusega kuni 4 m, mida juhitakse istudes, põlvili või seistes.
Jõelamm (ka lamm, üleujutustasandik)	Perioodiliselt üleujutatavad jõekaldad, mis muu hulgas stabiliseerivad veetaset ja vooluhulka. Jõelammil asuvaid lamminiite nimetatakse ka luhaks.
Jõe puhkete	Pärnu jõe puhkete eesmärk on ühendada linnalises piirkonnas jõeäärsed puhkealad ühtseks terviklikuks võrgustikuks ning võimaldada linnalise piirkonna elanikel pikemat aega linnalooduses viibida. Puhkete on eelistatult jõele lähim võimalik ühendus, mis on jalgsi (võimalusel ka jalgrattaga) läbitav. Lähtudes ümbritsevast keskkonnast või piirkonna arenguvisionist, võib jõe puhkete koosneda erineva iseloomuga lõikudest, nagu pargitee, metsa-, matka-, loodusrada, kergliiklustee, promenaad, vähese liiklusega tänav jms. Juhul, kui puhketeed ei ole võimalik rajada kalda lähedale, on soovitatav näha ette vaatekoridorid või juurdepääsud jõele, et säilitada sellega sidusus.

Kai (ka paadisild)	Vesiehitus ujuvvahendite sildumiseks. Võib olla püsiehitus või ujuvkai.
Kaldaerosioon	Voolava vee liikumisest ja lainetusest põhjustatud kallaste kulumine.
Kallasrada	Avalikult kasutatava veekogu ääres olev kaldariba veekogu avalikuks kasutamiseks ja selle ääres viibimiseks, sh 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)	Jalgsi, jalgrattal, tasakaaluliikuril ja pisimopeedil liiklemise tarbeks kavandatud teed ja rajad. Erinevad kergliiklejad võivad kasutada ainult neid kergliiklusteid, mis on sätestatud liiklusseaduses. Üldiselt on planeeringus mõeldud eraldiseisvat jalg- ja jalgrattateed, kuid tulenevalt konkreetsest ruumilisest keskkonnast ja liikluse iseloomust võib kergliikluse ühendus olla kavandatud ka teisiti – näiteks eraldi jalgrattateel ja jalgteel, sõidutee osal eraldi markeeritud jalgrattarajal, vähese ja aeglase liikluse korral sõiduteega ühisel osal vms.
Kliimakindluse tagamine	Protsess, mille eesmärk on vältida ehitatud keskkonna vastuvõtlikkust võimalikele pikaajalistele kliimamõjudele. Vajaduse korral rakendatakse kliimamuutustega kohanemise või nende leevendamise meetmeid.
Kliimamuutus	Pika aja jooksul ilmnev muutus ilmastikuolude statistilistes näitajates.
Kliimamuutuste mõjuga kohanemine	Kliimamuutuste 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	Majandustegevuseks, riigihaldusülesannete täitmiseks või kutsekoolituseks kasutatav veesõiduk, v.a väikelaev. Laevana käsitatakse ka üle 24 m kogupikkusega veesõidukit, mida kasutatakse vaba aja veetmiseks.
Laevatee (ka faarvaater, laevajoom)	Veeliikluseks sobivaim ning navigatsiooniteabes avaldatud ja vajaduse korral meremärkidega tähistatud veetee osa.

Laevatatavad siseveekogud	Planeeringualal on laevatatavad siseveekogud Pärnu jõgi kuni Reiu jõe suudmeni, Sauga jõgi kuni Pärnu jalakäijate sillani ja Reiu jõgi kuni vana raudteesillani. Laevatatavatel 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 kompaktse asustusega ala, mis koosneb keskuslinnast või omavahel seotud linnadest ja nendega funktsionaalselt seotud ees- ja valglinna piirkondadest.
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 vabas õhus puhkuse veetmiseks ja puhkemajanduse korraldamiseks.
Puhketee	Vaba aja veetmise ja puhkuse eesmärgil kasutatav ja kergliiklejatele suunatud tee (kergliiklustee, jalgtee, metsa- ja loodusrada jms), mis kulgeb rohealadel, parkides, metsades ja teistel kõrge puhkeväärtusega maastikel (jõel, rannikul, väärtuslikul maastikul, külamiljööks jm) või erandina ka vähese liiklusega sõiduteel või tänaval.
Reisilaev	Rohkem kui 12 reisijat vedav laev.
Reisiparvlaev	Merereise tegev sõidukite peale- ja mahasõitmise vahenditega reisilaev.
Ritraalne jõelõik ehk 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 jaguneb tugialadeks ja neid ühendavateks rohekoridorideks.

Roheala	Loodusliku või inimtekkelise päritoluga taimkattega ala tiheasulas, sh linnametsad, pargid, haljakud (väiksemad haljasalad, tänaväärsed haljasribad, haljastatud ristmikualad), aiad, kalmistud ning ettevõtete, liiklussoonte ja taristuobjektide ümber paiknevad puhvervööndid.
Sadam	Veesõidukite sildumiseks kohandatud ja sadamateenuse osutamiseks kasutatav maa- ja veela ning seal asuvad sadama sihtotstarbeliseks kasutamiseks vajalikud ehitised (sadamaehitised).
Sadama akvatoorium	Piiritletud veete 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 kaile läheneda ning sõiduk sinna külge kinnitada.
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 piirnev 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.
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 nii, et seda saaksid kasutada kõik inimesed nii palju kui võimalik, ilma vajaduseta seda kohandada või luua erilahendus.

Motoriseeritud veesport	Veemootorsõidukiga (jett, kaater jms) või veemootorsõiduki slepas (nt veesuusatamine, tuubisõit) liiklemine sportlikul või meelelahutuslikul eesmärgil. Konkreetsest liiklusvahendist ja liikumisviisi iseloomust tulenevalt (suur kiirus, järsud manöövrid, hüpped) võivad kaasneda häiringud ümbritsevale keskkonnale (müra, lainetus, elustiku kahjustamine jms).
Veemotosport	Veespordiala, milles võisteldakse veemootorsõidukite (nt skootrid, jetid) kiiruses.
Veeskamiskoht	Sobivalt ette valmistatud koht mööda maismaad transporditavate veesõidukite vette laskmiseks.
Veetee	Eesti merealadel ja laevatatavatel sisevetel laevatatav veela.
Väikelaev	Vaba aja veetmiseks kasutatav veesõiduk kogupikkusega 2,5–24 m (nt paat, purjejaht, kaater).
Väikesadam	Alla 24 m kogupikkusega veesõidukitele sadamateenuseid osutav sadam.
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 energiaülekande) kaudu seostunud organismid (elustik) koos keskkonnatingimuste kompleksiga moodustavad isereguleeruva ja areneva terviku (mets, niit, meri, järv, jõgi, aga ka sellised elupaiga/kasvukoha tasemel üksused nagu palumännik, puisniit jne).

8. Lisad

Lisa 1. Keskkonnamõju strateegilise hindamise aruanne

Lisa 2. Asjakohaste mõjude hindamise aruanne

Lisa 3. Kultuuriväärtuslike objektide nimekiri

Lisa 4. Jõe puhastamise ja süvendamise uuring

Lisad on vormistatud eraldi dokumentidena.