



**TRANSPORDIAMET**

Keskkonnaamet  
info@keskkonnaamet.ee  
Roheline 64  
80010, Pärnu

Teie 05.05.2026 nr 6-3/26/6460-2

Meie 26.06.2026 nr 8-5/26/5649-3

**Vastus riigitee 23136 Pringi–Restu tee km  
9,159 asuva Restu silla eelprojektiga  
kavandatavate tegevuste keskkonnamõju  
hindamise aruande seisukoha osas**

Esitasite 05.05.2026 kirjas nr 6-3/26/6460-2 seisukoha riigitee 23136 Pringi–Restu tee km 9,159 asuva Restu silla eelprojektiga kavandatavate tegevuste keskkonnamõju hindamise (KMH) aruande osas.

Oma kirjas esitasite KMH aruandele 12 märkust (vastuväidet/ettepanekut), millele anname selgitused ja põhjendused nendega arvestamise / mitteamvestamise kohta järgmiselt:

**1. Eelprojekti ja KMH seos**

Selgitame, et KMH aruandes kavandatava tegevusena käsitletud eelprojekti koostamisega tegeleb Transpordiameti tellimusel Roadplan OÜ. Roadplan OÜ alltöövõtjateks on Markelin Project OÜ (silla lahendused) ja Vesiaed OÜ (jõesäangi lahendused). Koostöös vastavate ettevõtetega ja Transpordiametiga valminud eelprojekti lahendit (protsess jätkub peale KMH menetlust) refereeriti vajalikus mahu KMH aruande eelnõus ja selle lisades (mh ptk 2.1 ja lisa A7). Mahu piisavust ja tehnilisi lahendusi hindas Transpordiamet (sh otsustajana) enne KMH aruande eelnõu avalikustamisele suunamist.

KMH aruande eelnõus oli selgitatud (nt ptk 1.1), et eelprojekt ei ole aluseks tegevusloa väljastamiseks (lähtudes mh juba varasemalt menetletud KMH programmist). Samuti seda, et peale KMH menetlust määratletakse eelprojektiga vastava taristuga seonduda võivate ehitistega haakuvad suunised / tingimused (sh ka KMH protsessi tulemused) silla tulevase põhiprojekti koostamise etappi (enne tegevusloa väljastamist). Seega KMH protsessis oligi konkreetse eelprojekti koostamise tarbeks vajalik määrata printsiibid ja nõuded, mis viiakse lõplikult vormistatavasse eelprojekti sisse peale KMH menetluse lõppu. Kuivõrd edasise projekteerimise (sh eelprojekti menetlus) protsess võimaldab Transpordiametil (nii arendaja kui ka otsustajana) kaasata ka Keskkonnaametit, siis KMH aruande ja selle lisade osa eraldi ei täiendata (eelprojekti alusuuringute väljavõtete vms teabega).

Küll aga lisati KMH aruande ptk 7 täiendav selgitus, mis keskendub asjaolule, et Transpordiametil on järgneva projekteerimisfaasiga (põhiprojekti koostamine) alustamise korral kohustus (rakendatud praktikas ka muudes Transpordiameti maanteeade projektide arendustes) kaaluda täiendava KMH algatamise vajadust (eelkõige KeHJS § 11 lg 6 ja § 24 lg 1<sup>1</sup> alusel).

## **2. Alternatiivide käsitus ja kohtupraktikaga arvestamine**

Selgitame, et KMH aruandes on käsitletud alternatiive, mis lähtuvad KMH programmist. KMH programmis on selgitatud alternatiivide valiku põhjuseid ning asjaolusid, miks kohtuotsuses nimetatud alternatiivid ei ole käesoleval hetkel asjakohased ehk reaalsed alternatiivid.

KMH aruande koostamise käigus suhtles Alkranel OÜ nimetatud teema osas ka Tallinna Halduskohtuga. Vastuskirjas (18.05.2026) esitatu järgselt ei ole KMH programmi koostamisel eksitud kohtuotsuse vastu (mh otsuse tegemise ajal oli Restu paisjärv Natura 2000 elupaigaks, hetkel enam mitte), st kohus ei ole oma otsuses haldusasjas nr 3-20-1993 reguleerinud KMH läbiviimist ega andnud selleks eraldi siduvaid tingimusi. Tallinna Halduskohtu vastuskirjaga seonduvat on avatud täiendavalt ka KMH aruande ptk-s 7. KMH aruande ptk 1.1 toodi välja ka 2026. a 19. juunil Keskkonnaametilt saadud ja mh Restu paisu käsitletud inventuuri (valmis 2026. aastal) teave. Refereeritud dokumendist nähtus mh, et Restu paisu ja paisjärve likvideerimisel on jõelisele elupaigale positiivsed mõjud (paraneb jõeosa elupaiga väärtus ning kaob vee elustikku killustav tõkestus). Tegevusega ehk likvideerimisega seotud negatiivsed mõjud Väikesele Emajõeale on kõik lühiajalised ja pöörduvad (ehitusperioodi järgse looduse taastumisaajaga).

KMH aruande koostamise aluseks oli KMH programm, kus oli mh juba lahti kirjutatud, et paisjärve ala korrastamine ei ole eelprojekti fookuses, vaid lahendatav hiljem. Samuti oli KMH aruande eelnõus selgitatud (nt ptk 1.1), et eelprojekt ei ole aluseks tegevusloa väljastamiseks (lähtudes mh juba varasemalt menetletud KMH programmist). Transpordiamet on nii otsustaja kui ka arendajana KMH menetluses peetud arutelude järgselt teadvustanud ka võimalikku vajadust täiendavate KMH menetluste läbiviimiseks. Vt täiendavalt punktis 1 toodud selgitusi (eelviimane ja viimane lõik).

## **3. Setete käsitus ja Keskkonnaameti varasemad märkused**

Selgitame, et KMH aruande eelnõu koostati nõuetele vastavaks tunnistatud KMH programmi alusel. KMH programmile esitatud seisukohtadele anti KMH programmi menetluses vastused ja nende alusel jätkati ka edasise tööga ehk KMH aruande eelnõu koostamisega. KMH ekspert konsulteeris Transpordiametiga nii arendaja kui ka otsustaja tasandil ning leiti, et KMH eelnõus esitatud teave on piisav, et jätkata edasiste menetlustega. Vt täiendavalt punktis 1 toodud selgitusi (viimane lõik).

Seega KMH aruandes hinnati projektlahendit (vt ka punkti 1), viisil, mida määratles KMH programm, et välistada olulised negatiivsed mõju eeldused Restu sillast allavoolu jäävale vooluveekogumile. Väljatöötatud ja sisulised meetmed on parima teadaoleva teabe alusel määratud, lähtudes asjaolust, et nendega on võimalik olulist ehitusaegset ebasoodsat mõju vältida või leevendada (mh seati ptk 5.2.1 tingimus veetaseme etapilisele langetamisele koos sette järkjärgulise eemaldamisega tööde tsoonist). Seejuures oli meetmete välja töötamisel arvestatud ka varasemates Restu silda ja paisjärve käsitletavates töödes (projektides) esitatud ehitusaegsete mõjude leevendustingimusi (varasemalt peetud mh tõhusateks), mida siis vajadusel ka täiendati (nt etapiline veetaseme alandus, koos järkjärgulise sette eemaldamisega).

Siinkohal tuleb rõhutada, et teadaoleva teabe osas oli ka esile toodud juba KMH programmis asjaolu, et järve võimalikud korrastustingimused määratakse järgnevate projektasandite raames

(võimaldades seni tehtut vajadusel veelgi täpsustada). Samuti oli määratletud kõige kriitilisem ehk reaalset olulist mõju põhjustada võiv sette tsoon ja sāngi kujundamise ala (aluseks ka Keskkonnaameti ettepanekutest johtuv, välistamaks olulist mõju). Koostöös eelprojekti osalevate isikutega töötati läbi tulevase jõesāngi veetasemete kõrgused erinevate veetasemete tõenäosuste korral ja leiti, et olulist ohtu sette allakandumiseks (sh lammiala nõ läbipesu) väljaspool vastavat sāngi ei esine ning täiendavaid jõesāngi kujundamise/kindlustamise alternatiive vaja hinnata ei ole. Projektiga hõlmamata aladel oli sette osas ptk 5.2.1 esile toodud info, et ajaloolisel lammialal esinevat 10...30 cm pehmet settekihti ei ole vaja eemaldada, st puudub olulise keskkonnamõju oht. Olulist mõju põhjustava settemahu ( $3900 \text{ m}^3$ ) ja sellega seotud tegevustele anti KMH aruande eelnõus asjakohased tingimused (lāhtudes ka projekteerimise etapi tasandist). Seega analüüsi KMH aruandes kõige kriitilisema mõju eeldusega settemahte, pakkumaks asjakohast sisendit tulevase põhiprojekti koostamiseks. Viimase osas vt täiendavalt punktis 1 toodud selgitust (sh viimane lõik).

#### **4. Veetaseme alandamine ja selle mõju**

Selgitame, et KMH aruande eelnõu ptk 6 koostamisel lāhtuti asjaolust, et käsitletud seiretingimused johtuvad omakorda leevendusmeetmetest. Selle osas lisati ka täiendav selgitus KMH aruande ptk 6 (vt ka käesoleva kirja punkti 8).

KMH aruande ptk 5.2.1 käsitles veetaseme alandamist kompleksemalt kui ettepaneku esitaja esile toob. St KMH aruande koostamisel analüüsi koostöös eelprojekti osalevate isikutega vajalikke olulisi meetmeid ning seega sätestatigi etappidena teostav veetaseme alandamine. Tehniliselt võttes ongi tegemist lahendusega, kus alandamise kiirus on kogu projekti perioodil alla 0,3 m ööpäevas. Tööde käigus analüüsi ka analoogiaid, nt dokumenti „Saesaare paisu likvideerimise teatise keskkonnamõju hindamine“ (Hendrikson & Ko, 2016). Sette mahu, järve ja sellest allavoolu jääva jõesāngi eripārade tõttu oli vastavas töös fikseeritud detailselt alandamise kiiruseks 0,1 m/ööp. Kuivõrd Restu sillaga seonduva paisjärve ja sellest allavoolu asuva jõe parameetrid (vt täiendavalt ka punkti 3 viimast lõiku) ei ole Saesaare olukorraga võrreldavad (olulise negatiivse mõju esinemise tõenäosuse jms osas), siis ei peetud vajalikuks ka täiendavate meetmete sõnastamist / kirjeldamist (asjakohased meetmed olid toodud KMH aruande eelnõu ptk 5.2.1). Siinkohal tuleb rõhutada, et teadaoleva teabe osas oli ka esile toodud juba KMH programmis asjaolu, et järve võimalikud korrastustingimused määratakse järgnevate projektitasandite raames (võimaldades seni tehtut vajadusel veelgi täpsustada).

#### **5. Jõesāngi kujunemine ja setete liikumine**

Selgitame, et eelprojekti käigus valitud jõesāngi põhimõtteline asukoht ei muutunud. Vesiaed OÜ töös esitatud lause „Mõõtmisandmete põhjal on prognoositud ligikaudne paisjärve alal kujuneva jõesāngi asukoht ning koostatud Väike-Emajõe pikiprofiil eeldatava jõesāngi telje asukoha järgi (joonised 4-01 ja 6-01).“ selgitus on esitatud alljärgnevalt. Vastava lause mõte on selles, et mõõdistusandmete põhjal uurimistöö plaanile joonisatud jõesāngi telg ei pruugi igas lõigus olla päris täpselt endise jõesāngi tsentris ja võib lõigata kallast mõnes jõe lookes. Sette eemaldamisel tuleb järgida tegelikku jõesāngi asukohta, mitte teha sette eemaldamist täpselt joonisel kujutatud telje asukoha järgi. Pinnase ja kivimaterjaliga kujundatava sāngi lõigu (pk 0+00...1+86.90) asukoht on paigas ja seda tõenäoliselt muuta ei ole vaja. Esitatud selgitus viitab asjaolule, et vastava töö teostaja soovis esile tuua, et täpne ja lõplik paigutus (nõ meetri täpsusega) võib varieeruda tulevikus täpsustuvate asjaolude tõttu. Eelprojekt ei ole siinkohal aga aluseks ehitustegevuse elluviimiseks ning vastav täpsustus oli antud selleks, et tulevikus ei oleks sāngi detailne asetus piiratud mh eelprojekti tehniliste jooniste joonetäpsusega.

KMH aruande eelnõus oli eelprojekti lahendusi refereeritud ptk 2.1 ning lisades A5 – A7.

Eelprojekti käigus valitud jõesängi läbib tulevikus peamine jõe vooluhulk. Säng on kujundatud viisil, et sellesse ei akumuleeruks setet viisil, mis tingiks selle taas täitumise. Sängis esinevad voolukiirused on samas sobilikud tagamaks vee elustiku rännet. Settega seonduvaid selgitusi on toodud ka punktides 3 ja 4. Jõesängi lahendus on kujundatud pikaajalist toimivust silmas pidades, ilma olulise ehk sisulise sekkumisvajaduseta (juhindudes ka asjaolust, et Transpordiameti haldusalasse (mh hoolduskohustus) jäävad tavapärastel teed ja mitte sellised veeteed). Töövoogu kaasatud ihtüoloogi hinnangu (KMH lisa A6) koostamisel on lähtutud tööprotsessis kogutud teabest, sh sette käsitlemise osas (hinnangus ka määratud tingimusi (nt lammiala sette kasutamisel põllumajanduses – „... et sette väljaviimisega ei kaasneks selle erosiooni jõkke“), mis oli üle kantud ka KMH aruande eelnõusse (ptk 5.2.1)).

Seega KMH aruande eelnõu adresseeris teadaolevalt tulevaste projektidega lahendatava ja senise järve lammialaga seonduvat (ptk 5.2 – 5.4). Järve kui ehitise territoorium ei kuulu Transpordiametile, nii nagu ka KMH aruandes on esile toodud. Seega ei ole sillaga seonduvas eelprojekti võimalik ka kindlas kõneviisis sätestada võimalikku korrastussuunda (ptk 5.4 esitati küll asjakohaseid suuniseid). Samas ptk 5.2 ja 5.4 lausalist sette allakandumisriski analüüsitud teabe alusel ei tuvastatud. KMH aruande ptk 5.2.1 adresseeriti edasikanduva meetmena ka 2015. a eelprojekti tingimust (sõnastades selle põhiprojekti tasemele, kus järve omandiküsimused eelduslikult täpsustunud) „Põhiprojekti määrata lahendus ka varasema paisjärve põhjapoolsest küljest suubuvate ojade sängide settest puhastamiseks ning kujundada ühinemine jõesängiga“. Kuna põhiveevool, mis ei läbi enam võimalikku lammiala, tuleneb jõest ning asub selleks sobivas sängis, siis konkreetsetes meetmes nimetatud ojad ei põhjusta olulise mõju eeldusi ning vähesed mõjueeldused on meetmega omakorda adresseeritud. Siinkohal tuleb rõhutada, et teadaoleva teabe osas oli ka esile toodud juba KMH programmis asjaolu, et järve võimalikud korrastustingimused määratakse järgnevate projektasandite raames (võimaldades seni tehtut vajadusel veelgi täpsustada).

Põhiprojekti koostamise ja sellega seotud asjakohaste riskide hindamise osas vt täiendavalt ka punktis 1 toodud selgitust (viimane lõik).

## **6. Kärestiku lahendus ja toimivus**

Selgitatud punktis 5.

## **7. Täidetav ala ja tehniline lahendus**

Täname tähelepanu juhtimise eest. KMH aruande eelnõu koostamisel jäi ptk 2.1 lisamata asjakohane taustinfo kirjeldus, kuigi ala oli markeeritud ka nt joonisel 2.1. Samuti oli vastavas alas tegevusi kavandatud 2015. a eelprojekti. St tegevuse endaga oli aruande eelnõu koostamise ajal arvestatud. Mh oli seatud ka ptk 5.4.3 meede, mille eesmärgiks oligi omandiga seotud küsimuste lahendamine (enne põhiprojekti koostamist, vastav lisandus tehti ka KMH aruandesse, vastava meetme juurde), mis on aluseks tulevase põhiprojekti reaalseks teostamiseks. Samuti täiendati KMH aruande ptk 2.1, järgnevalt – „Joonisel 2.1 esitatud täidetava ala (kärestiku ümbruses) ja sellega seonduva kohta saab siinkohal esile tuua järgnevat. Sillast allavoolu jääva lõigu täitematerjali maht on kokku ligikaudu 3050 m<sup>3</sup>, millest 2560 m<sup>3</sup> on juurde toodav täitepinnas (saviliiv, liivsavi), 455 m<sup>3</sup> on kivipuistmaterjal sängi kindlustamiseks ja 35 m<sup>3</sup> on voolurahustuskivide geomeetriline maht. Ülaveepoolle ja silla aluse kindlustamiseks lisandub veel ca 200 m<sup>3</sup> kivipuistmaterjali ja 15 m<sup>3</sup> voolurahustuskive. Ülaveepoolle täitepinnase lisamine vajalik ei ole. Sängi saab kujundada kohapealse pinnasega. Täitmine ei ole seotud paisjärvest eemaldatava settega.“

## **8. Seire ja äärmusolukorrad**

Selgitame, et KMH aruande ptk-s 6 on kirjeldatud seiremeetmeid, sh mida, kus ja millal seirata. Seiremeetmed on välja töötatud, arvestades ka juba ptk 5 esitatud leevendusmeetmeid (rakenduslikud meetmed, mis sisaldavad ka seire komponente). Ptk-s 5.2.1 on nt valingvihmade kohta toodud järgnev meede: „Kaevetööde ja pinnase paigaldamisel jälgida, et kaeve piirkonnast ega kallastelt ei uhutaks allavoolu setteid. Valingvihmade korral või neile järgnevate kõrgete veeseisude korral takistada setete kandumist allavoolu ning katkestada tööd“. Samuti on oluline tööde ajastus, nt leevendusmeede: „Endises jõesängis ja taastatavas sängialas settest puhastamist teha suvisel madalveeperioodil, mil vooluhulk on väikseim (võimalusel suunata jõevool nt toru või ajutise sängi abil puhastatavast sängiosast eemalt). Sobivaim aeg juulist septembri lõpuni. Sooja ning kuiva sügise puhul ka oktoobri lõpuni või talvisel ajal, jaanuarist märtsini“. KMH aruande ptk 6, seirega seotud teabe juurde lisati rasvases kirjas ka täiendav selgitus, et seire loendis ei korrata tingimata ptk 5 (nt 5.2.1) esitatud leevendusmeetmeid, mis on oma olemuslikult rakenduslikud, kuid sisaldavad endas ka seire komponente.

## **9. Joogiveevarustus ja salvkaevud**

Selgitame, et ettepaneku tegemisel on ilmselt tähelepanuta jäänud KMH aruande eelnõu ptk-s 5.4.3 esitatud meetme kogu sisu, millest ettepaneku fookust arvestades siinkohal ka esile toome (meede kaevudele, mille tulevasele kasutatavusele on fikseeritud reaalne oht). KMH aruande eelnõu ptk-s 5.4.3 oli meede sõnastatud „Läbi tuleb lahendada Lõokese ja Kärneri kinnistute (72401:003:0531 ja 72401:003:0560) salvkaevude süvendamise projekt, koos ehitustöödega (enne paisjärve likvideerumist). ...“. Seega veega varustuse tagamist ei ole jätetud hilisemasse etappi (kaevude osas, mille puhul on fikseeritud reaalne oht veevarustuse katkemiseks), vaid seda tuleb teha enne paisjärves veetaseme alandamist. KMH aruande ptk 6, seire punktis esitatud kirjelduse juurde lisati selgitus (sh viide ptk-le 5.4.3) vastavate kaevude süvendusprojekti realiseeritavuse osas enne järves veetaseme langetamist.

## **10. Sotsiaalmajanduslik mõju ja omand**

Veevarustuse osas on esitatud selgitus punktis 9. Sotsiaalseid ja varaga seonduvaid mõju eelduseid kirjeldas terviklikult KMH aruande eelnõu ptk 5.4, koos alampeatükkidega. KMH objektiks oleva silla (eelprojekti lahenduse mõistes) puhul on tuvastatud mõju silla äärsele ehitisele (paisjärve liigveelasu lammutamisel (KMH ptk 2.1) ja sellega seotud maastikule / infrastruktuurile. Vastav ehitis (Vesiveski Paisjärv (ehitisregistri kood 220722226), sh puudub haldamiseks keskkonnaluba) ei kuulu aga Transpordiametile (teadaolevalt ei täpsustu omandisuhted ka eelprojekti koostamise ajal). Kogu KMH protsessis on esile toodud, et ehitise (paisjärve) reaalne tulevik ei ole määratletav käsitletava protsessi raames, vaid tulevikus (nt silla põhiprojekti koostamisel). Lähtuvalt nimetatud asjaoludest on ka seatud käesoleva KMH aruande leevendusmeetmed, andes printsiipiaalsed suunised negatiivsete mõjude leevendamiseks järgnevates projekteerimisstaadiumites. Siinkohal on oluline, et alternatiiv I järgsete protsesside (nt põhiprojekti koostamine) korraldamise ja leevendusmeetmete rakendamise üle otsustamine on Transpordiameti kui otsustaja pädevuses. Samuti meetmete rakendamisel saadud asjakohase teabe hindamine ning edasiste tegevuste suunamine (vajadusel koostöös teiste asjakohaste ametkondadega ning kohaliku omavalitsusega).

## **11. Elustiku kaitse**

Ettepanekuga on arvestatud. Peale KMH aruande eelnõu avalikustamist konsulteeriti linnustiku eksperthinnangu teostajaga. Täiendati nii KMH aruande lisa A5 kui ka KMH aruande ptk 5.2.2. Lisati ka täiendav leevendav meede, mida kajastati ka KMH aruande kokkuvõtvates ptk-s. Vastav

meede oli järgnev: „Veelindude (sinikael-part, tait, sõtkas; toituvad tõenäoliselt ka järvel) kaudse häiringute ohu vähendamiseks kaaluda veetaseme alandamise teostamist peale 15. juulit. Vahemikus 15.04-15.07 veetaseme alandamisel on soovitatav kaasata linnustiku ekspert, kelle juhendamisel valitakse häiringuid minimeerivad meetmed / hinnatakse kahju suurust ja kompenseerimistingimusi. Vahemikus 15.04-15.07 mitte teostada kaldapuistute ega ka võsaraiet.“

## **12. KMH ja projekteerimise seos**

Selgitatud punktis 1.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Annika Birk

Lõuna osakonna juhataja ülesannetes

Lõuna osakonna korrashoiu ja liikluskorralduse üksus

Lisaadressaadid: Transpordiamet  
Alkranel OÜ

Gened Sander

53231631, Andres.Aasna@transpordiamet.ee