

OTSUSE EELNÕU

Rail Balticu Pärnu raudteesilla ehitusloa menetluses keskkonnamõju hindamise algatamata jätmine

Taotleja Roadplan OÜ (registrikood 12432118, aadress Tartu maakond, Tartu linn, Tartu linn, Tiigi tn 78, 50410, e-post info@roadplan.ee) esitas 28.01.2026 Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametile (edaspidi TTJA, registrikood 70003218, aadress Harju maakond, Tallinn, Kesklinna linnaosa, Endla tn 10a, 10122, e-post info@ttja.ee) ehtisregistri kaudu ehitusloa taotluse nr 2611271/00789 Pärnu raudteesilla BR2032 (EHR kood 221501170) ehitamiseks. Ehitusloa taotlus nr 2611271/00789 on esitatud ka Tammiste tee taastamiseks (EHR kood 221501846) ning sidekaabli (EHR kood 221501184) ja elektri kaabli (EHR kood 221501191) ehitamiseks. Kavandatava tegevuse eesmärk on Rail Balticu Pärnu raudteesilla rajamine. Rajatised on kavandatud Pärnu maakonda Pärnu linna. Kavandatav raudteesild paikneb Papiniidu tänav T15 (katastritunnus: 62514:177:0082), Pärnu jõgi L8 (katastritunnus: 62520:001:0012), Raeküla raudtee (katastritunnus: 62509:039:0004), Tammiste mets (katastritunnus: 62516:002:0011), Tammiste raudtee T2 (katastritunnus: 62516:001:0004), Tammiste tee T7 (katastritunnus: 62401:001:3351), Tammiste tee T12 (katastritunnus: 62401:001:3350), Terminali tn 1 (katastritunnus: 62401:001:1624), Terminali tn 3 (katastritunnus: 62401:001:1623), Terminali tänav (katastritunnus: 62401:001:1625) ja Veteranide park (katastritunnus: 62401:001:1633) kinnistutel. Rajatiste asukohad ja ruumikujud on täpsemalt toodud ehtisregistris.

Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (KeHJS) § 3 lõike 1 punkti 1 kohaselt hinnatakse keskkonnamõju, kui taotletakse tegevusluba või selle muutmist ning tegevusloa taotlemise või muutmise põhjuseks olev kavandatav tegevus toob eeldatavalt kaasa olulise keskkonnamõju. KeHJS § 6 punkti 14 alusel on uue raudteeliini ehitamine olulise keskkonnamõjuga tegevus. Rail Balticu raudteetrassi rajamise mõjusid lõigul „Tootsi-Pärnu“, sealhulgas Rail Balticu Pärnu raudteesilla rajamise mõjusid kahe alternatiivi korral on varasemalt hinnatud Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Tootsi-Pärnu“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise (KMH) käigus, mille aruande on TTJA tunnistanud nõuetele vastavaks 21.02.2025 kirjaga nr 16-6/20-17539-081.

KeHJS § 11 lõike 6 alusel, kui kavandatava tegevusega kaasneb eeldatavalt oluline keskkonnamõju ja eelhindangust selgub, et seda mõju on keskkonnamõju hindamise või keskkonnamõju strateegilise hindamise käigus asjakohaselt juba hinnatud, asjaolud ei ole olulisel määral muutunud ja otsustajal on tegevusloa andmiseks piisavalt teavet, jätab otsustaja selle keskkonnamõju hindamise algatamata.

KMH algatamise vajalikkust ehitusloa menetluse käigus kaalutakse tulenevalt KeHJS § 6 lõike 2 punktide 18 ja 22 ning Vabariigi Valitsuse 29.08.2005 määruse nr 224 „Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang, täpsustatud loetelu“ (edaspidi määrus nr 224) § 11 punktist 5, § 15 punktist 8 ja § 16 punktist 2. KeHJS § 6 lõike 2 punktide 18 ja 22 alusel kui kavandatav tegevus ei kuulu KeHJS § 6 lõikes 1 nimetatud oluliste keskkonnamõjuga tegevuste hulka, peab andma eelhindangu vee erikasutusele ning muule tegevusele, mis võib kaasa tuua olulise keskkonnamõju.

Määruse nr 224 § 11 punkti 5 alusel tuleb KMH vajalikkuse eelhindang anda vee erikasutuse valdkonda kuuluvale silla rajamisele, kui selle tagajärjel muutub veekogu ristlõike pindala.

Määruse nr 224 § 16 punkti 2 alusel tuleb KMH vajalikkuse eelhindang anda määruses nr 224 nimetatud tegevuse või käitise muutmise või ehitise laiendamise korral, kui tegevuse või käitise muutmine või ehitise laiendamine vastab määruses nr 224 sätestatule. Ehitusloa taotlusega esitati Rail Balticu Pärnu raudteesilla ehitusprojekt, mis erineb KMH-s hinnatud alternatiividest, sest muudetakse Pärnu jõe ristlõike pindala, kuna kahe samba asemel on Pärnu jõkke projekteeritud kolm sammast. Ehitusprojektis erineb ka Pärnu silla rajamise tehnoloogia võrreldes esialgselt KMH-s hinnatud lahendusega. Määruse nr 224 § 15 punkti 8 alusel tuleb KMH vajalikkuse eelhindang anda muude tegevuste korral, kui tegevus, mis ei ole otseselt seotud ala kaitsekorraldusega või ei ole selleks otseselt vajalik, kuid mis võib üksi või koostoimes muu tegevusega eeldatavalt mõjutada Natura 2000 võrgustiku ala või kaitstavat loodusobjekti. Kavandatav raudteesild ületab Pärnu jõge, mis võib mõjutada Natura 2000 võrgustikku kuuluvat Pärnu loodusala ning Pärnu jõega seotud kaitstavaid loodusobjekte – siseriiklikult kaitstavat Pärnu jõe hoiuala ning nahkhiirtest põhja-nahkhiirt, veelendlast, pruun-suurkõrva, suurvidevast, pargi-nahkhiirt, tiigilendlast ja hõbe-nahkhiirt. Eelpool toodud põhjustest lähtuvalt on esitatud Rail Balticu Pärnu jõe raudteesilla ehitusprojekt eelhindangu kohustusega.

Ehitusloa taotlustega esitati Estonian, Latvian & Lithuanian Environment OÜ koostatud KMH eelhindang: „Rail Balticu Pärnu silla rajamise täiendava alternatiivi mõju Pärnu jõele“. Ehitusseadustiku (edaspidi EhS) § 39 lõike 2 alusel, kui ehitusloa taotlus sisaldab ehitisi, mille ehitamise aluseks on riigi eriplaneering, annab ehitusloa TTJA. KeHJS § 9 lõike 1 kohaselt on otsustaja tegevusloa andja, seega on antud juhul TTJA otsustaja KeHJS tähenduses.

Rail Balticu raudteesilla asukoht on valitud Pärnu Rail Balticu maakonnaplaneeringuga. Rail Balticu Tootsi-Pärnu lõigu KMH-s hinnati keskkonnale kaasnevat mõju vahesammasteta kaarsillale ja kahe sambaga sillale. KMH-s arvestati alternatiivide kaalumisel silla rajamise tehnilise teostatavuse ja ehitusmaksumusega, millest tulenevalt töötati KMH tulemusena välja leevendusmeetmed kahe sambaga silla lahendusele. Ehitusprojekt ja ehitusloa taotlusega esitatud KMH eelhindang käsitleb kolme sambaga silla rajamise lahendust. Ehitustööd lammil, piiranguvööndites ja veekeskkonnas on keerulised ja nõuavad eritehnika- ja tehnoloogia kasutamist ning kõikide keskkonnanõuete ja -piirangute täitmist. Ühtlasi on oluline järgida kõiki tööohutusnõudeid ja tagada piisav töömaa rasketehnika kasutamiseks. Arendaja seisukohalt on kolme sambaga lahendus ehitusmaksumuselt soodsam ja ehitusaeg lühem võrreldes kahe sambaga lahendusega. Pärnu jõge ületava raudteesilla ehitustehnilised lahendused ja ehitustehnoloogiad on põhjalikult kirjeldatud eelhindangu peatükis 4.

Kolme sambaga lahenduse korral asub taldmik tõstetult vees, mitte jõepõhjas ning kõik sambad on kohakuti olemasoleva Papiniidu sammastega. Jõe keskel olev kolmas sammast võimaldab paremini koormuseid jaotada ehk sambad ei ole mõõtmelt ja mahult nii massiivsed kui kahe sambaga lahenduse puhul. Kolm tõstetud sammast saab ehitada veetihedaks kessooni abil ning ligipääsuks eelistatakse rajada ajutine sild ajutistel tugivaiadel. Kolme sambaga lahendus ei eelda pinnase väljakaevet jões, sest sillasambad koos taldmikega rajatakse kessooni abil veepiiri ja jõepõhja vahele. Heljum ja allavoolu kanne tekib eelkõige siis kui rammitakse või puuritakse jõepõhja kandvasse kihti kolme sillasamba vundamenti (taldmikku) toetavad vaiad ning paigaldatakse ja eemaldatakse kessoon ja/või ajutise ujuvplatvormi või silda toetavad vaiad või metallpostid. Ehitusperioodil vee vaba liikumine ja kalade ränne ei ole olulisel määral takistatud, sealhulgas ajutise ujuvplatvormi või silla all. Sulundseinte lahendusega on kolme samba korral tahkelt uputatud ainete maht ligikaudu 1 400 m³, mis ei ületa KeHJS § 6 lõige 1 punktis 17¹ toodud olulise keskkonnamõjuga tegevust ehk vooluveekogusse tahkete ainete paigutamist alates ainete mahust 2 000 m³.

Eelhinnangu peatükis 3.4 tabelis 3.4-1 on toodud kolme sambaga sillalahenduse potentsiaalse olulise mõju ilmnemise võimalikkuse hindamine, mõjuvaldkondade ja leevendusmeetmete üldise asjakohasuse selgitamine ja mõjuvaldkondade sõelumine täpsemaks hindamiseks ja võrdlusanalüüsiks eelhinnangus. Eelhinnangu peatükis 3.5 tabelis 3.4-2 on toodud Pärnu jõe loodusala Natura asjakohase hindamise kokkuvõte, mis on läbi viidud KMH käigus ja mille tulemusena leiti, et leevendusmeetmete rakendamisega on võimalik Pärnu jõe loodusale välistada oluline mõju ning tagada kaitse-eesmärkide täitmine ja ala terviklikkus. Pärnu jõe seisundi kokkuvõte on toodud eelhinnangu peatükis 5, olulisematele mõjukriteeriumitele on mõjuhinnangud antud peatükis 7 ning kahe ja kolme sambaga lahenduse mõjuhinnangute võrdlus ja põhijäreldused on toodud peatükis 8. Taotlusega esitatud ehitusprojekti leevendusmeetmed on tervikuna koondatud lisasse 1, mille leevendusmeetmete muutmist võrreldes KMH aruandes tooduga on põhjendatud eelhinnangu peatükis 9 ning lisades 1 ja 2.

KMH eelhinnangu põhjal trassi märkimine ja eeluuringud ei mõjuta jõelise elupaiga seisundit ning kaitse-eesmärgiks seatud liike. Sambad ei avalda olulist mõju Pärnu jõe jõelise elupaiga hüdroloogilistele tingimustele. Kolmanda samba lisamine ei tekita olulist täiendavat lisatakistust veevoolule. Ristlõike vähenemine on ristlõikest alla 5%. Kõik sambad on samal joonel olemasoleva Papiniidu maanteesilla sammastega. Oluline ebasoodne mõju Pärnu jõe jõelise elupaiga hüdroloogilistele tingimustele sammaste asukoha ja mõõtmatega on kavandatud tegevustega välistatud. Jõe ristlõike kitsendamise ulatus jääb alla 40% sāngi ristlõikest ning ehitustegevus ei mõjuta olulisel määral jõelise elupaiga seisundit. Ajutiste teenindusteede oluline ebasoodne mõju veevoolule on kavandatud tegevustega välistatud. Ehitustegevuse tõttu jõesāngi kitsendamine ja veevoolu takistamine ei too kaasa olulist, looduslikest tingimustest erinevat voolukiiruse tõusu.

Arvestades jõelise elupaiga ulatust on kaudne ja otsene sillasammaste ja ajutise tee rajamise oluline ebasoodne mõju elupaiga kaona ning mõju elustiku mitmekesisusele jões kavandatud tegevustega välistatud. Voolukiiruse tõus ei too kaasa liikide liikumisvõimaluste vähenemist. Piirkond on üldiselt kaitsealustele liikidele ebasoodne. Liikidele on ehitusaegne oluline ebasoodne mõju jõe morfoloogia muutuse kaudu kavandatud tegevustega välistatud. Põhjasette kanne ja settepilv ei too kaasa olulisi muutusi jõepõhjas ehituse asukohas ja allavoolu. Looduslikult on tegemist setterohke piirkonnaga jõe alamjooksul. Heljumi sisaldus kõigub looduslikult suures piiris ja lisanduv peenosakeste hulk ei too olulisel määral kaasa elupaiga halvenemist kaitsealustele liikidele.

Ehitustegevus lammi töömaal ei mõjuta olulisel määral Pärnu jõe lammi elupaiga seisundit. Jārgida tuleb piiranguvõõnditele seatud nõudeid. Lammialalt āra kantavad peenosakesed ei too kaasa heljumi sisalduse olulist suurenemist jõevees ja seelābi kaitsealustele liikidele elupaiga halvenemist olulisel määral. Lammialal on ehitustöödel silla tehnoloogiate ja selle rajamise alternatiivide mõju veeheitega võrdne. Lammialalt settebasseinidest ja/või sademevete ārajuhtimise ebasoodne mõju jõevee kogusele on kavandatud tegevustega välistatud. Ehitusmehhanismide kasutamisel ja ladustamisel ning põhjasetete eemaldamisel on vähetōēnāoline, et ohtlike aineid sattub vette, mille mõju on piiratud vōi välistatud. Kavandatud tegevustega on välistatud ka ehitusmāra ebasoodne mõju ning oluline ebasoodne koosmōju teiste kavandatud vōi ehitamisel olevate sildadega.

Kokkuvōtvalt nāitas eelhinnangus kahe ja kolme sambaga silla vōrdlus, et alternatiivide mõju Pärnu jõelisele elupaigale, veekeskkonnale ja Pärnu jõe loodusala kaitse-eesmärgiks seatud liikidele on ligilāhedaselt sarnane. Ehitusprojektiga esitatud lahendus ei too kaasa olulist

ebasoodsat mõju keskkonnale, sealhulgas Pärnu loodusala kaitse-eesmärkidele ning silla rajamise mahud on väiksemad kui KMH aruandes analüüsitud kahe sambaga silla korral. Ka ehitustehnoloogiate kombineerimine ei too kaasa olulist ebasoodsat mõju keskkonnale, mida ei ole varasemalt nõuetele vastavaks tunnistatud KMH aruandes hinnatud. Kolme sambaga sild ei ületata keskkonna vastupanuvõimet. KMH eelhindangus toodud põhjusest ja järeldustest tulenevalt vajadus uueks KMH algatamiseks puudub.

KeHJS § 11 lõike 2² alusel peab otsustaja enne KeHJS § 6 lõikes 2 nimetatud valdkondade tegevuse KMH vajalikkuse üle otsustamist küsima seisukohta kõigilt asjaomastelt asutustelt, esitades neile seisukoha võtmiseks eelhindangu ning KMH algatamise või algatamata jätmise otsuse eelnõu. KeHJS § 11 lõike 10 alusel kui kavandatav tegevus võib eeldatavalt mõjutada Natura 2000 võrgustiku ala, kaitseala, hoiuala, püsielupaika või kaitstavat looduse üksikobjekti, kooskõlastab otsustaja kavandatava tegevuse keskkonnamõju hindamise algatamata jätmise otsuse eelnõu nimetatud kaitstava loodusobjekti valitsejaga.

TTJA tugineb KMH algatamata jätmise otsuse tegemisel KMH eelhindangu järeldustele ning asjaomaste asutuste seisukohtadele. Täiendavate keskkonnavalaste uuringute läbiviimise vajadus puudub. Kavandatava tegevuse ebasoodsate mõjude tõhusa ennetamise, vältimise, vähendamise ja leevendamise meetmed on esitatud eelhindangu lisas 1 „Rail Balticu Pärnu raudteesilla keskkonnameetmed“, mille põhjal on ehitusaegsed kohapõhised leevendusmeetmed järgmised:

1. Nahkhiirte sigimisperioodil ajavahemikul 15.05 - 1.08 tuleb vältida puude (eriti vanade puude) raiet. Puude raie tuleb teostada eelistatult talvel. Kui raietööd peaksid sattuma nahkhiirte sigimisperioodi, tuleb enne raietööde kavandamist kaasata liigiekspert, kes kontrollib, et töömaale või selle lähiümbrusesse ei jää nahkhiirte elupaiku.
2. Minimeerimaks liigsete setete ja toitainete kandumist veekogudesse, teostada töid veekogus ja selle vahetus läheduses eelistatult madalveelisel perioodil (tavaliselt 15.06 - 15.09, kuid see sõltub erinevate kuude sademete hulgast aastate lõikes).
3. Töid veekeskkonnas (täitematerjali paigaldamine, sulundseinte rajamine, täitematerjali ümberkantimine ja täitematerjali eemaldamine Pärnu jõe veekeskkonnas) ei tohi teha vee-elustiku suhtes kõige tundlikumatel kaitse-eesmärgiks seatud liikide rändeperioodidel (eriti lõhe ja lõheliste, aga ka jõesilmu kudemisrände perioodidel) 15.03 - 31.05 ja 30.09 - 30.11. Ajaline piirang ei kehti töödele tugipostide ehituseks eraldatud alal (näiteks sulundseinade abil), kui järgitakse häiringute vältimiseks erinõudeid.
4. Näha ette alad väljaspool veekaitsevööndit jõepõhjast eemaldatava sette ja pinnase setitamiseks, settest valguva vee setitamine settebasseinidele ja äravoolule ning kohad ärajuhitava vee läbipaistvuse seireks.
5. Pärnu jõe keemilise seisundi hindamisel on halva seisundi põhjuseks olnud elavhõbe, kaadmium ja PBDE elustikus, tributüültina settes ja benzo(a)püreen ja kaadmium vees. Sellest tulenevalt võtta jõepõhjast kaevatud põhjasette ülemisest kihist 4 pinnaseproovi ja analüüsida akrediteeritud laboris jõesette proovides vähemalt raskmetallide (eriti elavhõbeda ja kaadmiumi) ja tributüültina sisaldus. Juhul kui nende sisaldus ületab pinnasele seatud piirnorme ehk ohtlike ainete piirväärtusi pinnases, tuleb eemaldatud sete/pinnas käidelda vastavalt saastunud pinnasele ettenähtud viisil.
6. Kogu pinnase eemaldamise käigus tuleb hinnata naftasaaduste saastumise ohtu. Ehitamise käigus tuleb hinnata jõepõhjas väljakaevatavas pinnases naftasaaduste

esinemist lõhna ja visuaalse vaatluse teel. Reostunud pinnase või vee tuvastamisel on vajalik reostuskolde täpsem piiritlemine, reostusproovide võtmine ja tulemuste alusel hinnangu andmine erikäitluse vajadusele. Kui reostus ilmneb juba väljakaevatud pinnases, on vajalik selle eraldi ladustamine kuni võetud proovide reostusanalüüsi tulemuste saamiseni. Juhul kui pinnaseproovid näitavad selle reoainete sisaldust üle elamumaa piirarvu, siis elamumaa sihtotstarbega kinnistutel ei ole selle kasutamine täitepinnasena lubatud. Reoainete sisaldusel üle tööstusmaa piirnormide tuleb see anda vastavat keskkonnaluba omavale ettevõttele nõuetekohaseks käitlemiseks.

7. Ehitusperioodil välistada avariolukordade risk korrektsete töömeetoditega. Ehituse töövõtja peab olema valmis hädaolukordadeks ja nende puhul vastavalt tegutsema. Keelatud on kütte- ja määrdeainete sattumine vette ja pinnasesse. Avari ja reostuse tekkimisel tõkestada reostuse edasine levik operatiivselt ja reostus likvideerida. Ehitusplatsil peab olema piisavas koguses reostuse leviku takistamise ja kogumise vahendeid (absorbendid, poomid, vms). Töömaal näha ette kohad reostunud tõrjevahendite ajutiseks ladustamiseks enne nende üleandmist jäätmekäitlejale. Ehituse töövõtjad ja tema alltöövõtjad peavad olema juhendatud ja koolitatud tegutsemiseks avariolukordades. Avariist ja keskkonnareostuse riskist teavitada koheselt arendajat, Päästeametit ja Keskkonnaametit.
8. Minimeerida rasketehnikast tulenev reostusoht. Rasketehnika kasutamisel sillaehitusel jões või selle veekaitsevööndis tuleb tulenevalt konkreetsest ehitusmeetodist ja tööprojektist enne tööde alustamist hinnata töödega seotud reostuse riski ning koostada plaan reostuse tekkimise ohu minimeerimiseks. Plaan peab täpsustama masinate kasutamise, sealhulgas tankimise ja parkimise ning hooldamise põhimõtteid ning kasutamise riskide maandamise meetmeid.
9. Masinate hooldustöid ja tankimist lammialal ja ehituskaevikus tuleb võimalusel vältida. Kui see ei ole konkreetse töö läbiviimisel tehnoloogiliselt võimalik, siis tuleb ette näha selle töö spetsiifiline kontrolliprotseduur, mis arvestab veeseadusest, KMH aruandes ning ehituse keskkonnakorralduskavas tulenevate nõuetega.
10. Mõlemal ehitusvariandil jõepõhja sillasammaste tugipostide ehitamisel peavad ajutised ehitusplatvormid või ehitussulundi seinad olema kõrgemad jõe veepinna maksimaalsest võimalikust kõrgtasemest, seejuures tuleb arvestada ka ehitusplatvormi või tammi tõttu ahendatud jõesängiga.
11. Juhul kui ehitusplatvormi olemasolu jões on jäämineku perioodil vajalik, peab ehitajal olema konkreetne plaan, kuidas vajadusel purustada jää jõesängis sillast üles- ja allavoolu ning vältida jääsulu teket ehitusplatvormi või ajutise tammiga ahendatud jõesängis.
12. Ajutise tee või tammi ehitusvariandil tuleb järgida järgmisi leevendusmeetmeid: 1) Ajutise tee täitematerjalina kasutada jäme purdu (lõhatud paekivi tükid läbimõõduga kuni 50 cm). Antud materjal peab sisaldama peenosist väga vähesel määral (kuni 2% mahust) ning põhifraktsiooni tükid peavad olema piisavalt suured, et jõe vool neid kaasa ei kannaks; 2) Ajutise tee või tammi rajamisel laotada jõe põhja geovõrk, mis takistab jäme purru ja jõe põhjas oleva pinnase segunemist, mis omakorda vähendab jõe põhjas olevast materjalist heljumi teket; 3) Jökke paigaldatud täitematerjal ümbritseda sulundseinaga esimesel võimalusel, et takistada täitematerjalist heljumi kannet jökke; 4) Ajutise tammi täitematerjali eemaldamisel likvideerida ajutine tamm võimalikult suures mahus enne sulundseinte eemaldamist. Pärast sulundseinte eemaldamist jökke jäänud materjal kaevata ettevaatlikult kuni täitematerjali aluse geovõrguni, et vältida loodusliku jõe põhja kaevet; 5) Nii täitematerjali paigaldamine kui ka eemaldamine ning sulundseinte paigaldamine ja

- eemaldamine peab toimuma ajutiselt tammilt. Vajadus ehitustehnikaga jõe põhjas sõitmiseks puudub; 6) Ajutiste ehitusplatvormide rajamiseks on vajalik kasutada uhtumis- ja erosioonikindlaid materjale. Ehitusplatvormi rajamisel tuleb kasutada kive ja suurefraktsioonilist killustikku, mida jõe veevool ära ei kannaks. Ehitusplatvormi rajamiseks ei tohi kasutada liiva, kruusa, peent killustikku (välja arvatud ehitusplatvormi pealiskiht, mis asub maksimaalsest võimalikust veetasemest kõrgemal), savipinnast ja teisi kergesti erodeerivaid materjale.
13. Kui kaldaala suurveega ajutiselt üle ujutatakse, tuleb tööd üleujutatud alal peatada kuni vesi alaneb. Samuti tuleb tööd katkestada valingvihmade korral, et vähendada setete levimist jõkke.
 14. Ajutise tee võib voolusängi rajada maksimaalselt poole veepeegli ulatuses. Sealjuures tuleb tagada, et voolukiirus ei ületa 2,0 m/s, et ka väiksemad kalad suudaks kitsendatud jõelõiku läbida. Arvestades jõe laiust silla asukohas ja kavandatavat tehnoloogiat on see nõue eeldatavasti tagatud.
 15. Ajutise tee rajamiseks voolusängi võib kasutada materjali, mis sisaldab võimalikult vähe peenosist, mis heljumina jõkke kandub (maksimaalselt 5% mahust) ning kasutatav materjal peab olema vastupidav jõevoole.
 16. Tugevat müra ja vibratsiooni tekitavaid töid jões ja kaldakaitsevööndis mitte teostada pimedal ajal, et mitte tekitada liigset häiringut kalade eelistatud rändeajal. Rammimist tuleb alustada sujuvalt, et kalad saaksid kõige tugevama mõju piirkonnast (10 m raadiusest) lahkuda.
 17. Pärnu jões levib võõrliigina signaalvähk. Tõenäoliselt on jões esindatud või levimas ka teised vähiliigid võõrliikidena, kui jõeline elupaik Pärnu lahe lähistel peaks neile sobima. Vähkide leviku takistamiseks tuleb Pärnu jões tugisammaste rajamisel eemaldatavas pinnases jõeelustiku eksperdi juhtimisel koos Natura eesmärgiks seatud paksukojalise jõekarbi tuvastamisele tuvastada ka võõrliigid. Võõrliikide isendid tuleb hävitada jõeelustiku eksperdi juhendamisel.
 18. Ehitusobjektilt väljuvate veokite (sealhulgas betooniveokite) rattad tuleb vajadusel enne objektilt väljumist porist puhastada (näiteks pesta). Teiste teede osas tuleb teede poriga saastumise riski hinnata enne objekti käikulaskmist ning häiringu võimalikkuse puhul samuti antud meedet rakendada.
 19. Järgida üldiseid meetmeid müratundlikes inimeste töö- ja elupiirkondades (Pärnu linn, piirkondades kus elamud või elupiirkonnad asuvad ehitusobjektile lähemal kui 500 m: 1) Võimaluse korral eelistada seadmeid ja masinaid, mis tekitavad väiksemat mürataset; 2) Töid, mis võivad põhjustada suuremat müra ja sellest tulenevaid häiringuid, tuleb võimalusel teha päevasel ajal kella 07:00 - 19:00; 3) Töid, mis võivad tekitada suuremat müra ja selles tulenevaid häiringuid müra vastuvõtjale, ei ole soovitatav planeerida nädalavahetustele ja riigipühadele; 4) Juhul kui töid, mis võivad põhjustada suuremat müra ja sellest tulenevaid häiringuid müra vastuvõtjale, teostatakse öhtusel või öisel ajal, tuleb eelseisvatest häiringutest aegsasti müra mõjupiirkonda (vähemalt 500 m objekti servast jäävad elamud ja elamualad, puhkemajad, jne) jäävaid osapooli eelnevalt teavitada; 5) Võimalusel ja vajadusel tuleb müratekitaja ja müra suhtes tundliku objekti vahele paigaldada mobiilsed ehk teisaldatavad müratõkked.
 20. Kavandataval tegevusel tuleb järgida kõiki eelhinnangu lisas 1 toodud asjakohaseid meetmeid, sealhulgas seadusandlusest tulenevaid meetmeid, projekti ja ehituse üldiseid ja kohapõhiseid meetmeid ning seiret.

Kavandatav tegevus ei ole piiriülese keskkonnamõjuga, mistõttu piiriülest keskkonnamõju hindamist ei algatata. Samuti ei liideta KMH menetlusi KeHJS mõistes.

Võttes aluseks keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 6 lõike 2 punktid 18 ja 22, § 6¹, § 9 lõike 1, § 11 lõiked 2², 2³, 4, 6, 8 ja 10, ehitusseadustiku § 39 lõike 2, Vabariigi Valitsuse 29.08.2005 määruse nr 224 „Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhinnang, täpsustatud loetelu“ § 11 punkti 5, § 15 punkti 8 ja § 16 punkti 2 ning KMH eelhinnangust tulenevad järeldused

otsustan:

jätta Rail Balticu Pärnu raudteesilla ehitusloa menetluses keskkonnamõju hindamine algatamata.