Uuringu „Transport ja liikuvus Pärnu jõel ning nende seotus merega“ kokkuvõte

Ruumab OÜ

Märts 2021

Eesmärk

Töö eesmärgiks on välja selgitada Pärnu, Sauga ja Reiu jõel erinevate veeliiklusvahenditega liiklemise võimalused ja vajadused, Pärnu jões, jõe ääres ja üle jõe transpordi ning liikuvuse kavandamise eeldused ning seosed merega. Lisaks tuleb tuua välja erisused muulide vahelisel alal ja Pärnu sadama akvatooriumis.

Antud uuring käsitleb liikuvust Pärnu jõel ja selle lähiümbruses. See liikuvus koosneb kolmest komponendist:

1. Kauba- ja reisijateveost laevade, rongide, auto ja õhutranspordiga.
2. Inimeste liikumisest individuaalse transpordiga jõel ja jõele:
    - paatidega, väikealustega ja muude ujuvvahenditega veel ja
    - autodega, järelhaagistega jõe äärde ja jõe äärest;
3. liikuvusest jalutajate, matkajate, kalastajate, veesuusatajate ja ujujatena.

Uuringu teostamine

Tutvuti varasemate uuringute ning planeeringutega uurimisala kohta. Töö toimus kahes jaos: juba tehtud uuringute, planeeringute, strateegiate ja arengukavade tekstidega tutvumisest ning ruumiandmete ning seotud andmestike korrastamisest ühtsesse MapInfo tööseisu.

Pärnu linn, Tori Vald ja Põhja-Pärnumaa Vald viisid 2020 suvel läbi oma arengukavade täiendamised. Sellega seoses viid läbi ka täiendusettepanekute kogunemised sh rahvakoosolekute kasutamisega, mis rahuldas osaliselt ära infovajaduse, mille jaoks oleks tulnud kasutada küsitlust.

Tehti ka Meresõiduohutuse seaduse, Sadamaseaduse ja Veeseaduse ning nende alusel antud õigusaktide läbivaatamine seotuna Pärnu jõe kasutamise kontekstiga.

Küsitleti sadamaid, turismiettevõtjaid, omavalitsusi arengukavades olevate plaanide täpsustamiseks ning nõuti välja registripõhine info. Küsitletute nimekiri ja küsitlustulemuste lühikokkuvõtted on esitatud aruannete lisas.

Lisaks esitati küsimustena järgmised andmepäringud:

- Maanteeamet – registrisse kantud väikelaevade arv asustusüksuste kaupa ja arvu ajaline dünaamika.
- Alexela Oil AS – Pärnu Jahisadama tankla kütusemüügi mahtude dünaamika, jättis vastamata.
- Pärnu Jahtklubi – väikesadama külastatavuse andmed.
- Politsei- ja Piirivalveameti Mereohutuse keskus – õnnetuste dünaamika Pärnu lahel.
- Tori Vallavalitsus – Tori Valla arengukava täpsustamise 2020 suve tagasiside kogumise ja rahvakoosolekute tulemused ja nende edasine saatus.

- Pärnu linn – Paikuse alevis Vesiroosi 3 ja 5 DP sadama tulevik (info Pärnu linna arengukavas), sõlmitud veekasutuse lepingute nimekiri (kaid) ja liiklusreeglid Pärnu jõe linnale kuuluvas osas.

Kohtvaatlused tehti tuvastamaks liiklusregulatsiooni Pärnu, Sauga ja Reiu jõe laevatataval osal. Pildistati üles sildade küljes olevad veeliiklust reguleerivad märgid ja lisati fotod eraldi üleantavasse failide kausta. Samuti pildistati ülesse veeskamise kohad ja kaid ning osaliselt kallasrajale ligipääse.

Lisaks kohtvaatlustele tuvastati olemasolevat olukorda ka ortofoto vaatlustega – seda kaide asukohtade ja väikelaevade, paatide arvu osas kindlas asukohas.

Olemasolev olukorra põhiteesid:

Uuringu ala koosneb väga erineva kasutusootusega piirkondades:

Tabel 1. Uuringuala jõgede kasutamiskoormused. (lk 84)

Piirkonnad jõgede kallastel	**Elanikke**	**Jõelõigu pikkus asulates**	**Elanikke jõe kilomeetri kohta**	**Registreeritud väikelaevu***
Pärnu linn (asula)	ca 40131	13.2 km sh Sauga 2,6 km, Reiu 1,3 km	3040	1110
Tammiste, Paikuse, Sindi	ca 7664	6,4 km	1198	217
Pulli -Tori-Jõesuu	ca 1577	23,3 km	68	28
Piistaoja - Kurgja	ca 781	36 km	22	11

* - allikas päring väikelaevade registrisse, vt lisamaterjal.

Elanike arvud ja ka registreeritud väikelaevad koonduvad Pärnu jõe ja lisajõgede laevatatavale osale (81% väikelaevadest ja 80% rahvastikust) – seega registris olevad väikelaevad on korrelatsioonis rahvastiku paiknemisega.

Kasutajate paiknemise loogikast tuleneb ka järeldus:

Sindist, aga eriti Jõesuust ülesvoolu ei oma võimalikud planeeritavad investeeringud võimalike kasutajate tiheduse olulise vähenemise tõttu maakonna mõistes mõju – 17,6 kordne rahvastiktiheduse vahe Tammiste-Paikuse ja Tori piirkonna vahel ja 54 kordne vahe Jõesuust ülesvoolu, mõjutavad oluliselt kasutatavust.

Tori / Jõesuu piirkond on ka veelahkmeks, kus toimub jõe turismeesmärgil kasutuses pööre – ülesvoolu on kanuutamine looduse nautimise eesmärgil, allavoolu aga pigem kinnisvaraarenduse ligipääs veele ja pigem jõekasutus muul viisil nautimiseks kui jõel laskumise paaditurism – näiteks lõbusõiduna.

Pärnu kui piirkonna ligipääsudeks saab eelkõige raudtee, aga ka maanteetransport, kuid sadam ja lennujaam mängivad tõenäoliselt väikest rolli. EL keskkonnapoliitikad, kui võtavad arvesse ka turbakaevandamisel vabanevat CO2 hulka, võivad viia turbakaevandamise lõpetamiseni ning

kuna turvas moodustab olulise osa Pärnu sadamakaubavahetusest, siis sellega ka praeguselt alakoormatud Pärnu sadama tegevuse veelgi suurema kokku tõmbamiseni – mis võib olla aga võimalus sadamaga seotud piirkondade liikumise elukondlikku ja ärikinnisvara arendusse ning sadamaala suurema kasutamiseni rekreatsiooni eesmärgil. Seega tuleb planeerimisel arvestada keskkonnapoliitikate mõju ja arvestada sadama osas ka alternatiividega. Raudtee ja temaga seotud võimaliku multimodaalse liikluskeskuse poolt tekitatavaks ohuks on Pärnu keskuse liikumine Papiniidu piirkonda, kui Pärnu kesklinna piirkonda kesklinna silla ja rajatava Raba tn silla vahelisel alal piisavalt ei tugevdata.

Pärnu keskuse tugevdamisekstuleks tekitada ka sildumise võimalus väikelaevadele ja paatidele Kontserdimaja - Port Arturi piirkonnas, mis peaks olema linna mõttes oluliseks kohaks kuhu saabuda ka veesõidukiga. See peab olema planeeritud koos või ilma Kunstisadamata.

Pärnu linnas on registreeritud veesõidukite arv kasvanud viimase kümne aastaga ca 60% ning stsenaariumites tasub arvestada ka tulevikuks samaväärse veesõidukite arvu kasvu ja nende kasutamisest tingitud koormuse kasvuga. Pärnu linna andmed asulana on represantiivsed kogu uuringu piirkonnale. Järgnevas tabelis on toodud registreeritud veesõidukite arv Pärnu linnas iga aasta lõpu seisuga:

Tabel 2. Pärnu linnas registreeritud veesõidukite arv (Transpordiameti veesõidukite registri andmed aasta lõpu seisuga, väljavõte 2021).

Aasta	Arv
2010	966
2011	1021
2012	1081
2013	1149
2014	1218
2015	1278
2016	1352
2017	1411
2018	1464
2019	1514
2020	1581

Sadamate ja veeliikluse alast regulatsiooni ja reguleerivaid märke üle vaadates selgus, et:

- sadamaseadusest tuleneb nõue registreerida kõik juriidilistele isikutele laevatataval veekogul olevad kaikohad väikesadamatena. Seda ei ole tehtud. Väikesadamana võib registreerida ka sadama, mis ei asu laevatataval veekogul - selle kohta on Peipsi piirkonnast pretsedendid.
- sildadel olevad veeliiklust reguleerivad märgid tuleb ajakohastada, sest nad esitavad valeinfot või on nende õiguslik alus tühistatud. Soovitus on ka kõigis veeskamiskohtades esitada teavet jõel kehtivate reeglite kohta,
- kõik ujumiskohad (mis ei pea olema nn ametlikud ujumiskohad) põhjustavad veeliiklusele piiranguid (kasutamine jetisõiduks, veesuusatamine jne), mistõttu tuleb üle vaadata ujumiskohtade kajastamine planeeringutes ja otsustada ära nende akvatooriumite märgistamise vajadus.

- Papiniidu silla piirkonnas ei ole arvestatud piiratud nähtavuse nõuetest tingitud reeglitega. Kehtiva õiguse kohaselt peaks seal keelatud alla 7 m pikkuste veesõidukite veeskamine. Soovitame kasutada piirkonnas poidega märgistatud veeteed, mis võimaldaks säilitada alla 7 m veesõidukite kasutamise piirkonnas.

Uuringu piirkonnas on ka kaikohtade jaotus äärmiselt ebaühtlane, keskendudes eelkõige merelähedasse piirkonda – sadama akvatoorium ja Sauga jõgi. Selle põhjuseks on meresõidu atraktiivsus, sest seal puuduvad lainetekitamise ja sellega kiiruse piirangud ning meri on ka kalapüügis populaarseim sihtkoht koha ja angerja püügi võimaluste tõttu. Reiu jõe algus (ca 9 km suudmest) on üle 1 tunnise sõidu kaugusel merest ja seega selle piirkonna sildumiskohad on merele sõidust huvitatud isikutele ebaatraktiivsed, mis võib olla ka põhjuseks, miks Reiu jõele Paikusele planeeritud sadam ei ole käivitunud. Eelnevast tulenevalt on antud soovitus, jätkata väljakujunenud trendi ja eelkõige rajada uusi kaikohtasid eelkõige Pärnu jõel Raba tn silla joonest allavoolu ja Sauga jõele. See tagaks ka mootorpaatidega sõitjale kõige väiksema konflikti aerutajate ja sõudjatega.

Välja on pakutud ka jahisadama laiendamise võimalikud piirkonnad arvestades piiranguid.

Sadama ja väikesadamate jaoks tuleb lahendada süvendamisel tekkiva pinnase kaadamise küsimus alalise kaadamiskohaga. Hetkel on Sindi paisu lammutamisest liikuma läinud muda oluliseks ohukohaks, sest muda settimine sadama akvatooriumi toimub kevadel ehk laevatamise sessiooni alguses oleva suurveega, kuid probleemi likvideerimine koos erakorralise loamenetlusega satub augustisse, mis on laevatamise sessiooni lõpp. Seega võib hetkel ennustamatu looduslik protsess oluliselt mõjutada Pärnu sadamate kasutust.

Sportkasutus aerutajate ja sõudjatega jääks eelkõige väljakujunenud piirkonda Raba tn planeeritud silla ja Papiniidu silla vahele (Sõudestaadion), pikendatult teisele poole Papiniidu silda piirkonda, kus ujumiskohadest tingituna on mootorveesõidukite kasutamise piirangud.

Veemotospordi ja hobimootorveesõidu piirkonnaks võiks laiendada kogu Vaala sadama ja Reiu jõe suudme vahelise ala, koos vastava rekreatsioonile suunatud võrgustiku arendustega ka kaldal. Samas arvestada, et Vaala sadama ja Papiniidu silla vahelised ujumiskohad põhjustatavad seal jetisõidu, kiirpaatide kasutamise ja veesuusatamise keelu.

Reiu jõe ja Sindi linna vahelises piirkonnas on mootoriga veesõidukite kasutamine Tindisaartest ülevalpool kärestikest tingitud põhjustel raskendatud. Piirkonnas on registri järgi üle 200 paadi, nende arv hinnanguliselt kasvab. Ilmselt sooviks ka nende omanikud ligipääsu jõe laevatatavale osale. Samuti on Sindisse planeeritav veespordi ja kalapüügikeskus sobiv sihtpunkt ka mootorpaadiga ligipääsuks. Kuna kärestike näol on tegu Pärnu jõe kaitsealuse piirkonnaga , siis tuleks kaaluda siin kahte alternatiivi: kui keskkonnauuringutega on lubatav paadifaarvaatri tegemine või alternatiivina Tammiste, Sindi ja Paikuse inimestele veeskamisekoha + sadamakai tekitamine neile lähimasse punkti, kui huviks ei ole eelkõige merelepääs.

Kurgja ja Sindi vahelisel lõigul on Pärnu jõe kasutus eelkõige mootorita veesõidukitega ning selle muutmiseks sh läbitavuse parandamiseks kärestikuliste veetõkete osas puudub põhjendus.

Veeskamiskohad on probleemiks. Veeskamiskohtade osas on tehtud asukohtade ettepanekud arvestusega, et Pärnu linna piires tulenevalt kasutustihedusest oleks veeskamiskohad 2-3 km sammuga ning väljaspool Pärnu linna asuvatel jõelõikudel oleks veeskamiskohtade 5-8 km sammuga. Veeskamiskohade ettepanekud on esitatud aruandes ja koondkaardil.

Kallasrajad on juba lahendatud Pärnu linna enamuspiirkondades va Jannseni tänava sadamatepiirkond ja Sauga jõgi. Arendamist vajavad kallasrajad, mis ühendavad Pärnu linna Sindi linna ja Tammiste külaga ning Tammiste sees kuni Sindisse planeeritava spordikeskuseni. Sindist ülesjõge tuleb läheneda kohaliku vajaduse põhiselt ning veematkajate tarbeks piisab, kui tagatakse kallasrajad, millega on võimalik paadist maabuda ja mööduda jões olevatest kärestikest ning vanadest veskipaisudest.

Sildade vajadus on juba varasemalt adekvaatselt analüüsitud – lisame mõned soovitused Tammiste-Paikuse ja Tori piirkonna jaoks ning võimaliku Pärnu Rannapargi ja Vana-Pärnut ühendava praami asukoha, sest sinna silda ei ole võimalik teha. Soovitatud asukohad on kantud kaardile.

Jõetramm võib olla nutikal kasutuste ühendamisel tasuv ning tema põhimarsruudiks Rail Baltica terminaal Papiniidus – Pärnu Ooperimaja – (Vallikääru ots) – Tervise Sanatoorium. Tuvastatud on ka Tammiste Uuemetsa piirkond asukohana, mille ligipääsetavust jõetramm oluliselt parandaks ning võimalus ühendada Paikuset ja Tammistet. See on eriti aktuaalne juhul kui soovitatud kergliiklussild ja uus Via Baltica sild puuduvad, et ühendada neid kahte suurt asumit. Teised võimalikud peatused on pakutud välja ja esitatud koondkaardil.

Võimalikud arengud

Käesolev peatükk on kokkuvõte uuringu põhitekstis käsitletud stsenaariumitest.

Pärnu linnas on registreeritud veesõidukite arv kasvanud viimase kümne aastaga perioodil 2010 – 2020 ca 60% ning stsenaariumites tasub arvestada ka tulevikuks samaväärse veesõidukite arvu kasvu ja nende kasutamisest tingitud koormuse kasvuga.

Piltlikult võib öelda, et uurimispiirkonna jõed on „tugevasti mere poole kaldu“. Suuremale osale veel liikujatele on piirkonnas määravaks **väljapääs merele**. Seetõttu võib uuringupiirkonna jõgedel liikujad jagada kaheks:

1. need, kes soovivad oma ujuvvahendiga väljuda merele ja naasta ning
2. need, kes merele minekut ei soovi.

Uuringus käsitletud konfliktikohtadest kõik tooniandvad on seotud merele pääsu võimaluse tagamisega või merele ja tagasi liikujate ning teiste veel liikujate erihuvidega.

Soovitame uuringuala jõed tsoneerida selle põhimõtte alusel järgmiselt.

1. **Pärnu jõgi Kesklinna sillani (P1) ja Sauga jõgi (S1)** koos tagamaaga kuni planeeritava Raba tänava sillani. Siin on Pärnu kaubasadam ja Pärnu reisisadama terminal. Siia koondada eelistatult kõik need kellel on huvi väljuda Pärnu lahele. Siia arendada välja taristu jahisadama, samuti kaatrite, mootorpaatide, sh kalapaadid jt taoliste ujuvvahendite randumiseks. Samuti tanklad (energiavarude täiendamine) ja veeskamiskohad.
2. **Sõudestaadion** planeeritava Raba tänava silla ja Papiniidu silla vahel, koos tagamaaga kuni Liivaka ujumiskohani või Vaala sadamani.
3. **Veemotospordiala** Vaala sadamast kuni Paikuse ja Tammiste tiheasustuse alguseni.
4. **Veespordi ja kalastusala,** mille keskmeks on Sindi kunstkärestik.
5. **Matka- ja kalastuspiirkond** Sindist ülesvoolu.

Paikuse ja Sindi kärestikest ülesvoolu elavad paadiomanikud merre ei püri, kuna puudub võimalus omal jõul naasta. Jõeäärsed elanikud kasutavad paate kohalikuks liikluseks. Ka veeskajad piirduvad jõeosaga kust saab lähtekohta naasta. Veeskamiskohtade rajamiseks on siin sobivaimad kohad sildade juures. Need sillad ületavad Pärnu jõkke suubuvaid vooluveekogusid Pärnu jõe vahetus läheduses.

Laskumised mööda Pärnu jõge toimuvad kõrge veeseisuga, tavaliselt kevadel. Need laskujad lõpetavad Toris. Praegu, seoses Sindi kunstkärestikuga võib-olla laskuvad ka sellest alla. Aeglasevoolulisse Pärnu jõe ossa allpool kärestikke nad ei tule.

Kalastajate põhilised aktiivsuspiirkonnad Papiniidu silla ja Sindi kärestiku vahel on jõekäär Papiniidu sillast Vaala sadamani ja Tindi saarte ümbrus.

Seda lõiku Papiniidu ja Sindi vahel saavad kõige rohkem mõjutama suured infrastruktuuriprojektid: Rail Baltic magistraal ja raudteejaam Papiniidus ning Via Baltica ümbersõidutee koos sillaga Paikuse ja Sindi vahel.

Sellega seoses tuleb märkida, et Suur-Pärnus on potentsiaalsed „suletud alad“. Need on Liivi tee ja Paide maantee ning Tammiste tee ja Pärnu jõe vahelised alad. Need on suurte transpordiarterite kõrval, kuid samas alalise asustuseta. Seal ei töötata aastaringselt, seal ei elata pidevalt. Maailmakogemus näitab, et teatud sotsiaalsete ja migratsioonitrendide kattumisel moodustuvad sellistesse piirkondadesse kiiresti raskelt kontrollitavad etnilised enklaavid. See on üks jõeäärsete alade arengurisk.

Järgnevalt arenguvariandid liikujate liikide kaupa.

Kaubalaevandus ja Jannseni tn kaid

Nõukogudejärgse aja üheks arengutähiseks on Pärnu kaubasadama väljaarenemine. Praegused arengukavad aktiivset kaubavedu mööda jõge ülespoole Kesklinna silda ette ei näe. Praeguse sortimendi ja kaubakäibe mahu püsimisel vajadust sadama laiendamiseks ei ole. Hetkel on teemaks osade sadamale kuuluvate maade kasutamine kinnisvara arenduseks või muul eesmärgil.

Riskikohaks on Pärnu sadama sõltuvus turba ekspordist. Avatud turbaväljad, samuti turvas oma kasutamisel aianduses, on CO_2 allikaks. Seetõttu võivad süsinikuvabaduse tagamise meetmed järsult mõjutada turba tootmist ja kasutamist.

Sellel võib olla kriitiline mõju Pärnu jõe kasutamisele tervikuna. Pärnu kaubasadam on üks kaalukas argument Pärnu jõe süvendamiseks. Ilma süvendamiseta on karta jõe suudmeosa täiskandmist setete poolt. Moodustuvad madalikud võivad saada takistuseks purjekatele, millel on sügavalt istuvad kiilud. Sadama tegevuse vähenemisel on samuti mõju ruumilisele kasutusele – eelkõige Jannseni tänava kaide osas, millel tuleks kasutusele võtta sellise stsenaariumi realiseerumisel alternatiivne kasutus elamuse alana.

Kuna praegu pole sadama akvatoorium kaubalaevade poolt täpselt Kesklinna sillani kasutusel, siis on ühe arengustsenaariumina pakutud välja akvatooriumi muutmist. See viiks sadama reeglite alt välja jõe paremkalda lõigu Kesklinna sillast allavoolu. See annaks võimaluse näiteks supluskoha väljaehitamiseks Suur-Jõekalda tänava äärde. Siiski tundub perspektiivikam kasutada seda ala (Suur-Jõekalda) paadisadama ja paadihoiu rajamiseks.

Reisilaevandus

Praegu väljuvad Pärnust reisid väikesaartele. Need lähtuvad Kalda tänava reisiterminalist. Sama kaid on kasutatud kruiisilaevade sildumiseks. Vajadus kruiisilaevu vastu võtta tekitab teatud küsimusi seoses kalda tänava kruntidele planeeritud kinnisvaraarendusega. Pärnu sadamasse

saavad sisse kuni 140 meetri pikkused alused. Reserveerides sildumiskoha väikesaarte liinidele, tuleb ülejäänud Kalda tänava kaiosa hoida kättesaadav kruiisilaevade tarbeks. Samuti, kui peaks tekkima uued laevaliinid Roomassaarde või mujale, on vajalik tagada juurdepääs kaile.

Praamiühendus Vana-Pärnu ja „Tervise“ sanatooriumi vahel võiks katta jalakäijate ja kergliiklejate vajaduse üle silla ringi vältimiseks.

Teine võimalik praamiühenduse vajadus on otseühenduse loomine Papiniidu keskuse ja Tammiste küla Uuemetsa tee asumi vahel. See tagaks jalakäijatele ja ratturitele võimaluse saada kodust kaubanduskeskustesse ja tagasi ilma autot kasutamata.

Sama kehtib Paikuse ja Tammiste küla ühendamise kohta. Isegi uue Via Baltica silla järel on ring jalakäijatele liiga pikk.

Jõetakso võiks olla alternatiiv regulaarsele praamiühendusele Pärnu ja Tammiste küla asumite vahel. Veemotospordi tsoonina puuduvad siin kiirusepiirangud, mistõttu väike arv taksosid suudab teenindada hulka inimesi Taksot saaks välja kutsuda kas telefonitsi või rakenduse kaudu.

Jõetrammi kõige perspektiivsem liin on Papiniidu terminaalist Kesklinna. Teine suund võiks olla Papiniidust ülesvoolu, Reiu suudme piirkonda planeeritud sadamasse. Siin on variandid kas Kiviaja küla sildumiskohta, Lustipargi sildumiskohta või Vesiroosi planeeritavasse väikesadamasse (võimaliku Veekeskuse juurde).

Faarvaatri tähistamisel ja vajadusel tõketest puhastamisel ning piisavalt väikese süvisega aluste valimisel saab selle liini soovi korral pikendada Sindi sildumiskohani (näiteks planeeritava Via Baltica silla juures). Nõnda saavad huvilised liikuda jõetrammiga otse RB peatusest kas Lustiparki, Sindi veespordikeskusesse või muu turismimagnetini.

Professionaalsed kalurid

Kalapüük toimub merel. Seetõttu on professionaalsed kalurid põhiliselt koondunud Vana-Sauga ja Japsi sadamatesse. Kasutusel on ka Vaala sadam Raekülas, kuid oma kauguse tõttu merest pole see eriti perspektiivne. Lisaks võib võistluste või treeningute ajal olla raskusi Sõudestaadionist läbipääsemisega. See lubab oletada praeguse olukorra püsimist ettenähtavas tulevikus.

Kalapüügi mahtu Pärnu lahel reguleerivad kvoodid. Nende muutused mõjutavad ühes või teises suunas tööstusliku kalapüügi mahtusid. Täiendavaks teemaks on nn „sinimajanduse“, mille all mõistetakse karpide, koorikloomade, vetikate ja ka kalade kasvatamist, võimalikku edenemist. Selline muutus majanduses võib tõsta teenindava liikluse mahtu lahel ja jões.

Purjejahid

Purjekad ei pääse Kesklinna silla alt läbi. Lisaks sobib neile sildumiskohaks Pärnu jõe vasakkallas. Perspektiivikas ala Jahisadama laiendamiseks on praegusest Jahtklubist allavoolu. Siia võib kaaluda täiendava tankla rajamist, mis teenindaks veesõidukeid.

Regattide ajal elavneb jahtide liikumine jahisadama ja mere vahel järsult.

Merel seilamise kõrval toimub svertpaatidel väljaõpe ka Pärnu jõel.

Merekaatrid ja meremootorpaadid

See on raskelt määratletav klass. Pärnu laht oma suletuse ja madala lainega ei erine palju siseveekogust. Seetõttu võivad siin sõita ka sellised alused, mida üldises arusaamises merekõlblikeks ei peeta. Kindlasti on skuutrite ja jettide kasutajaid kes eelistavad merd jõele.

Kohapüügi hooaeg tähendab elavat liiklust sildumiskohtade ja mere vahel.

Kujunenud praktika on selliste veesõidukite baseerumine Sauga jõe sildumiskohtades ja Vallikääru Talvesadamas. Lisaks sealsetele alustele lisandub neid veeskamiskohtadest.

Vallikääru ja Sauga jõe sildumiskohtade arendamise kõrval on perspektiivikas piirkond Kesklinna silla kõrval, Suur-Jõekalda tänava ääres. Siia on otsene juurdepääs Tallinna maanteelt, mis teeb selle kasutamise mugavaks. Väheneb haagistega liiklejate hulk, kes liiguvad üle Akadeemia tee ja Ringi tänava veeskamiskohtade juurde. Merele on siit lühikene tee, mis on igati kasulik.

Siin on ka üks potentsiaalne koht veesõidukite lisatankla jaoks.

Veemotosport jõel

Jetisõit ja veesuusatamine, samuti teised suurt kiirust arendavad mootoriga veesõidukid tuleks jõel koondada Lustipargi ümbrusesse, andes neile rohelise tee lõigul Vaala sadamast Paikuseni.

Jõgi on siin piisavalt lai ja sügav. Tähistades jetisõiduala ja kehtestades vajalikud reeglid saab jätta ka teistele liiklejatele läbipääsu võimaluse.

Sõudestaadion

Sõudjad ja aerutajad on väga tundlikud igasuguste segajate suhtes. Tuleb vältida tõstetud laineid nende treenimise ja võistluste alal. Massiivsed, suhteliselt vaikselt ja üsna kiiresti liikuvad paadid kujutavad nad endast tõsist ohtu hooletutele ujujatele.

Vajalik on Sõudestaadonile sisenemisele ja väljumisele (sildadele) panna välja reguleerivaid märguanded andvad vahendid. Mis keelavad sisenemise või osutavad kätte vaba tee.

Sõudestaadioni koormuse vähendamiseks treeningute ajal tuleks jõeosa Papiniidust ülesvoolu kuni Vaala sadama jooneni reserveerida treeningalaks.

Paadilaenutused

Sõudepaatide, mittesportlike mootorpaatide, veejalgrataste jms inventari kasutamine ja laenutused võiksid Pärnu linna (KOV) alal piirduda Kesklinnaga (Kesklinna silla ja planeeritava Raba tänava silla vahelise alaga). Kui leiab aset Reiu jõe äärde kavandatava Veekeskuse väljaehitamine siis võib vastava huvi korral seda teha ka siin.

Ujumine

Suur-Pärnu jõgedes ujumine vajab kriitilist ülevaatust.

Mere rand pakub jões ujumisele tõsist konkurentsi ning jääb mulje, et muudel võrdsetel tingimustel eelistatakse ujuda meres.

Seetõttu ujumiskohad merele liiga ligidal ei pruugi olla mõtestatud. Praegu kasutatakse Pärnu linna asustusüksuses kodusupluskohtade kõrval laiemalt Rääma tänava ujumiskohta paremkaldal ning Veteranide pargis olevat ujumiskohta. Ülejäänud planeeringukaartidel märgitud ujumiskohad ei sobi suuremale hulgale inimestele üheaegseks kasutamiseks.

Pärnu geograafiast tulenevalt on vajadus jõeäärse ujumiskoha järgi pigem Paremkalda elanikel. Seetõttu on üks võimalik lahendus avaliku ujumiskoha väljaehitamine Kesklinna silla kõrvale, sellest ülesvoolu paremkaldal. Teatud küsimusi tekitab siin liiklusintensiivsus ja liiklusmüra tase Tallinna maanteel.

Merest kaugemal kasvab huvi ujumiskohtade vastu jões. Vajalikud on ujumiskohad Tammiste külas, Pärnu jõe ääres. Nende puhul on teemaks kättesaadavus kõikidele soovijatele, kuna vahetult jõeäärsete majade elanikud pole huvitatud võõrastest suplejatest. Sama kehtib Paikuse kohta. Siin tuleb arvestada tiikide olemasolu (näiteks Tammiste tiigid). Tiigid soojenevad kiiremini, sammuti puuduvad seal voolu mõju ujujatele.

Sindi väliujula jätkab tööd pärast paisu likvideerimist.

On kavas ujumisvõimaluste arendamine Toril ja Taalis. Senised planeeringud näitavad mitmeid ujumiskohti Sindist ülesvoolu. Samas tekitab nende praegune seisund ja kasutamiskõlblikus küsimusi.

Kiirlaskumised (kanuud, kajakid, katamaraanid jms)

Oodatud on Sindi kunstkärestiku kasutamise kasv. Siin peaks elamussporti saama harrastada kogu jäävabal ajal.

Laskumised Türist ja Kurgalt toimuvad kõrgveega. Jää- või suvise põuaga seda harrastada ei saa. Madalama veeseisu ajal on laskujate põhimureks võimalus viia oma veesõidukeid mööda maismaad tõketest mööda. Selleks tuleks rajada kõvapinnalised veest väljumise ja veeskmamise koha ning neid ühendav kallasrada.

Hobikalurid

Pärnu jõgede eripäraks on suur hooajalisus: kohapüük, vimmapüük, särjepüük, tindipüük ja silmupüük on kõik hooajalised. Vaheperioodil on kalastamise intensiivsus madal.

Sindi paisu lammutamise mõju kalavarudele pole veel selge. Loodetakse eelkõige lõhilaste hulga kasvu ning teiste hinnatud püügikalade tõusu ülesvoolu.

Võib kaaluda hooajajaliste piirangute kehtestamist teatud lõikudel kalastajate soodustamiseks.

Kaldapüüki harrastakse Pärnu muulidelt ja kallasrajalt. Foorumite põhjal jääb mulje, et jõest kaugemal elavad huvilised kasutavad eelistatult Papiniidu sillast ülesvoolu jäävat jõeosa. Sindist ülesvoolu toimub kalda püük juurdepääsukohtades kallasrajale, samuti sildade juurest ning vanade veskitammide jäänustelt.

Jalakäijad, kergliiklejad ja kallasrajad

Suur-Pärnus on olukord kallasradadega hea. Need on aastaringselt kasutatavad nii jalutajale, kergliiklejale kui tervisesportlasele.

Tammiste, samuti Paikuse jõekaldal on jalakäijate ning ratturite liikumine pikki jõekallast kohati takistatud.

Sindist ülesvoolu tekitavad planeeringukaartidele kantud juurdepääsud kallasradadele uuemate alusandmetega (ortofoto) võrdlemisel küsimusi oma tegeliku kasutatavuse kohta. Uute planeeringute koostamisel tuleks need kriitiliselt üle vaadata ja jätta alles ainult reaalselt juurdepääsetavad.