



KESKKONNAAMET

KORRALDUS

14.10.2022 nr DM-114792-33

Sohlu kruusakarjääri keskkonnaloa nr KL-515217 andmine

1. OTSUS

Arvestades alljärgnevat ja lähtudes Osaühingu Eesti Killustik maavara kaevandamise keskkonnaloa taotlusest **otsustan**:

1.1. Anda Osaühingule Eesti Killustik Sohlu kruusakarjääri maavara kaevandamise keskkonnaluba nr KL-515217 kehtivusajaga kuni 31.12.2028 alljärgnevaks:

1.1.1. maavara kaevandamine.

1.2. Seada keskkonnaloale kõrvaltingimused / nõuded lähtuvalt käesoleva korralduse alapeatükis 3.3. „Kõrvaltingimuste seadmine“ toodust.

1.3. Jätta algatamata keskkonnamõju hindamine keskkonnaloa nr KL-515217 taotluse menetluse raames.

1.4. Käesolev korraldus jõustub teatavakstegemisest.

Keskkonnaluba KL-515217 on kättesaadav Keskkonnaotsuste infosüsteemis KOTKAS <https://kotkas.envir.ee/>.

2. ASJAOLUD

Osaühing Eesti Killustik (registrikood 10126848, aadress Jõgeva maakond, Põltsamaa vald, Rõstla küla, Rõstla paekivikarjäär, 48022) esitas Keskkonnaametile Sohlu kruusakarjääri maavara kaevandamise keskkonnaloa (edaspidi ka *kaevandmaisloa*) taotluse. Esialgne taotlus on registreeritud Keskkonnaameti dokumendihaldussüsteemis (edaspidi *Kirke*) 21.05.2019 nr 12-2/19/353 all. Täiendatud ja nõuetele vastav taotlus on registreeritud keskkonnaotsuste infosüsteemis KOTKAS (edaspidi *KOTKAS*) 22.12.2021 nr DM-117246-4 all.

Sohlu kruusakarjääri keskkonnaluba taotletakse Pärnu maakonnas Põhja-Pärnumaa vallas Kõnnu külas Sohlu maardlas (registrikaardi nr 969) katastriüksusel Vändra metskond 48 (katastritunnus 63801:001:0933 pindalaga 947,52 ha). Katastriüksuse omanik on Eesti Vabariik,

valitseja on Keskkonnaministeerium ja volitatud asutus on Riigimetsa Majandamise Keskus.

Taotletava Sohlu kruusakarjääri mäeeraldise teenindusmaa pindala on 24,07 ha, millest taotletav mäeeraldis on 19 ha. Kaevandatav maavara on taotluse kohaselt ehituskruus (aktiivne tarbevaru 385 tuh m³, millest kaevandatav varu on 370 tuh m³) ja ehitusliiv (aktiivne tarbevaru 63 tuh m³, millest kaevandatav varu on 56 tuh m³). Kaevandatud maavara kasutamise otstarve on Rail Balticu ehitus. Kaevandamise keskmine aastamäär on taotluse kohaselt 65 tuh m³. Keskkonnaluba taotletakse kuni 31.12.2028.

Keskkonnavalua taotlust on kontrollinud Keskkonnaamet ning keskkonnaregistri maardlate nimistu volitatud töötaja (Maa-amet) (24.05.2019 kiri nr 9-3/19/8912, 02.03.2021 kiri nr 9-3/21/3484-2 ja 07.05.2021 kiri nr 9-3/21/8115-2).

Keskkonnavalua taotlus on 14.06.2019 avalikustatud ametlikus väljaandes Ametlikud Teadaanded. Keskkonnaamet teavitas 13.06.2019 kirjaga nr 12-2/19/353-3 keskkonnavalua taotluse esitamisest ja avatud menetluse algatamisest keskkonnaseadustiku üldosa seaduses (edaspidi *KeÜS*) § 46 lg 1 p-des 1 ja 2 nimetatud isikuid. Avalikustamise käigus huvitatud isikuid ei lisandunud.

Eraisik M.K. palus 19.06.2019 kirjaga Keskkonnaametilt taotletava karjääri asukoha plaani ning soovis olla menetlusse kaasatud (registreeritud Kirkes 20.06.2019 nr 12-2/19/353-4 all). Keskkonnaamet vastas 20.06.2019 kirjaga nr 12-2/19/353-5.

Maapõueseaduse (edaspidi *MaaPS*) § 55 lg 2 p 10 alusel keeldutakse kaevandamisloa andmisest kui kaevandamine on vastuolus riigi huviga. Riigi huvi on käsitletud Riigikogus 06.06.2017 vastu võetud strateegiadokumendis „Maapõuepoliitika põhialused aastani 2050“. Riigi huvi esinemist või puudumist analüüsitakse vastavalt Keskkonnaministeeriumi kantsleri 13.06.2013 käskkirjaga nr 610 kinnitatud juhendile „Juhend riiklike huvide kaalumiseks ehitusmaavarade kaevandamis- ja uuringulubade taotluste menetlemisel lähtuvalt varustuskindluse tagatusest“ (edaspidi *juhend*).

Keskkonnaamet analüüsis, kas taotletava mäeeraldise teeninduspiirkonnas on tagatud samaväärse maavara varustuskindlus. Varustuskindlus näitab, kui kauaks võimaliku tulevase mäeeraldise teeninduspiirkonnas varem antud lubadega kaevandada antud maavaravaru jätkub, arvestades viimase 5 aasta keskmist kaevandamismahtu. Mäeeraldise optimaalseks teeninduspiirkonnaks loetakse 50 km raadiuses mäeeraldist ümbritsevat ala, sõltumata haldusjaotusest ja arvestades reaalseid veokauguseid ning veoteede tehnilist seisukorda. Lubadega kaevandamiseks antud varu peetakse piisavaks, kui varu jätkub vähemalt 10 aastaks. Kui analüüside tulemusel selgub, et varem kaevandamiseks antud mäeeraldiste piires kaevandatav jääkvaru rahuldab taotletava mäeeraldise teeninduspiirkonna vajadused kaevandamiseks taotletava maavara osas enam kui 10 aastaks, siis loetakse taotlus riigi huviga vastuolevaks.

Taotletava Sohlu kruusakarjääri teeninduspiirkonda (50 km raadiusesse) jäi seisuga 01.08.2019 37 ehituskruusa ja 21 ehitusliiva varuga karjääri.

Nende karjääride ehituskruusa kaevandatav jääkvaru seisuga 01.08.2019 oli kokku ligikaudu 10 642 tuh m³. Viimase 5 aasta keskmiste kaevandamismahtude põhjal kaevandatakse piirkonnas igal aastal ligikaudu 397 tuh m³ täitekruusa. Seega oli piirkonna varustuskindlus selle arvutamise ajal tagatud ligikaudu 26,7 aastaks.

Nende karjääride ehitusliiva kaevandatav jääkvaru seisuga 01.08.2019 oli kokku ligikaudu 10 799 tuh m³. Viimase 5 aasta keskmiste kaevandamismahtude põhjal kaevandatakse piirkonnas igal aastal ligikaudu 401 tuh m³ täitekruusa. Seega oli piirkonna varustuskindlus selle arvutamise ajal tagatud ligikaudu 26,8 aastaks.

Taotletava mäeeraldise teeninduspiirkonda jäävate mäeeraldiste kaevandatav jääkvaru rahuldab vajadused taotletava maavara osas rohkem kui 10 aastaks. Samuti analüüsis Keskkonnaamet vastavalt juhendile, kas taotletav tegevus on vajalik maavarade säästliku ja jätkusuutliku kasutamise tagamiseks.

Juhendi kohaselt küsitakse nõudluse hüppelise muutuse võimaluse korral Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi (edaspidi MKM) arvamust. Keskkonnaamet küsis 01.08.2019 kirjaga nr 12-2/19/353-6 MKM-lt riigi huvi olemasolu või selle puudumise kohta Sohlu kruusakarjääri osas ning lisis ülaltoodud arvutused ja kaalutlused.

MKM vastas 03.09.2019 kirjaga nr 1.10-15/19-0076/6521 (registreeritud Kirkes 03.09.2019 nr 12-2/19/353-8 all) järgmist (tsiteeritud osa kaldkirjas):

Eelpool nimetatud kaevandamisloa taotluse juures juhime Keskkonnaameti tähelepanu kahele olulisele aspektile. Esiteks, Pärnumaal on liiva ja kruusa varud nii madala kui kõrge savi- ja tolmusisalduse arvestuses kriitilised. Liiva ja kruusa varustuskindlus on kvaliteedilt erinev, madalama peenosise sisaldusega maavara on vähem. Seega on juurde vaja maavara, mis eeldatavalt vastab filtratsiooninõuetele. Selleks võiksid eelistatult sobida liivad ja kruusad, mille peenosise sisaldus ei ületa 8%. Senistes piirkonna varustuskindluse hinnangutes materjali kvaliteedi erisusi tavapäraselt esile ei tooda, aga see on oluline. Sohlu kruusakarjääris on materjali keskmine peenosise sisaldus 3,7% ning filtratsioonimoodul jääb vahemikku 0,1 - 0,3 m/ööp (keskmiselt 0,2 m/ööp). Kaevandatav materjal on vajalik Rail Baltic raudtee ehituseks algusega sügis 2020.

Teiseks, kavandatava Sohlu kruusakarjääri mäeeraldise teenindusmaa piirneb idas Rail Balticu trassikoridoriga. Riigi huvides on kasutada Sohlu kruusakarjääri materjal kõrvaloleva Rail Baltic raudtee ehituseks, et mitte kahjustada massvedudega riigiteid karjääridest 30...50 km kauguselt, mis mõeldud Tallinn-Pärnu 2+2 maantee ehituseks. Kaevandusloa tingimuseks tuleb seada karjäärist juurdepääsutee rajamine otse Rail Baltic raudtee trassile.

Lähtudes eelpool toodust on MKMi hinnangul Sohlu kruusakarjääri kaevandamisloa taotluse menethuses riigi huvi tagatud.

Keskkonnaamet pikendas Sohlu kruusakarjääri keskkonnaloa taotluse keskkonnamõju

hindamise algatamise või algatamata jätmise otsuse tähtaega 28.08.2019 kirjaga nr 12-2/19/353-7.

Keskkonnaamet küsis 05.09.2019 kirjaga nr 12-2/19/353-9 kaevandamisloa taotlejalt eksperthinnangut järgnevate küsimuste osas:

1. Rail Baltic raudtee ja Sohlu kruusakarjääri koosmõju (mõju karjääri kõrvale rajatava ökodukti toimimisele ja piirkonna rohelisele võrgustikule);
2. müra mõju karjääri eeldavasse mõjualasse (ca 500 m) asuvatele kinnistutele ja Kaisma külale (karjääritöö ja materjali väljaveo müra modelleerimine maksimaalse võimaliku tootmis ja veointensiivsusega konservatiivsetel tingimustel - ebasoodsad ilmastikuolud, kõrghaljastuse puudumine, kaevandamine eluhoonete poolses osas jne);
3. tolmu mõju karjääri eeldavasse mõjualasse jäävatele kinnistutele (tolmu leviku modelleerimine);
4. mõju piirkonna veerežiimile. Eksperthinnangus selgitada välja majapidamiste veevarustus, kaevude seisund ja hooldusvajadus. Selgitada eeldatav mõju kinnistute kaevudele ja piirkonna veerežiimile (sh eesvooludele);
5. mõju Taarikõnnu looduskaitsealale sh mõju Natura 2000 võrgustiku Taarikõnnu loodusalale ja Taarikõnnu Kaisma linnualale (läbi viia ka Natura hindamine).

Keskkonnaamet palus taotluse seletuskirja ülaltooduga täiendada hiljemalt 05.12.2019 ehk kolme kuu jooksul.

Osaühing Eesti Killustik pikendas vastamise tähtaega kuni 18.12.2019 ning Keskkonnaamet nõustus sellega (registreeritud Kirkes 10.12.2019 nr 12-2/19/353-11 all).

Osaühing Eesti Killustik esitas ekspertarvamuse kirjaga, mis on Kirkes registreeritud 17.12.2019 nr 12-2/19/353-13 all.

Keskkonnaamet teavitas Osaühingut Eesti Killustik 27.01.2020 kirjaga nr 12-2/19/353-14, et lisaks loa taotleja esitatud eksperthinnangule küsis Keskkonnaamet e-kirja teel ekspertarvamust ka Skepast&Puhkim OÜ-lt planeeritava Rail Baltic ökodukti kohta Sohlu kruusakarjääri läheduses. Sama kirjaga edastas Keskkonnaamet saadud ekspertarvamuse loa taotlejale ning palus tema seisukohta seal pakutud lahendustele.

Osaühingu Eesti Killustik arvamus on registreeritud Kirkes 27.02.2020 nr 12-2/19/353-15 all (tsiteeritud osa kaldkirjas):

Oleme seisukohal, et suurt pilti vaadates on Rail Balticu ehituse ja ka looduskeskkonna seisukohast oluline, et vajalikku ressursi ammutataks võimalikult tarbimiskoha lähedalt. Karjääri puhul ei ole tegemist tarastatud ja piiratud alaga. Ekspertiisist ei selgu ulukite liikumiste kellaajad, kuid vastavalt meie kogemusele karjäärides üle Eesti, toimub töövälisel ajal pidev loomade liikumine. Seega on ka tööde perioodil tagatud vähemalt osaline koridori toimimine lageda ala näol.

OÜ Eesti Killustik poolt on kõige eelistatum lahendus ökodukti nihutamine ja karjääri piiride

säilimine vastavalt maavara geoloogilisele levikule.

Eksperti poolt tehtud ettepanekud karjäärialala piiramiseks hõlmavad karjääri servaalasid, kus on võimalik tööde läbiviimine lühikese perioodi jooksul. Lisaks on võimalik karjääri servadesse koondada pinnasest vallid mis võimaldavad karjääri eksperti poolt soovitatud liikumiskoridoridest eraldada. Kui kaevandusala piiramine on möödapääsmatu palume kaaluda lähtuvalt ekspertiisi joonisest 4 järgnevat:

- 1) Nihutada mäeeraldise (st kaeveala) piir Sepa kinnistu (27601:001:0106) piirist 100 m kaugusele, kuid lubada teenindusmaa piiri asumist 10 m väljaspool mäeeraldise piiri, selliselt, et loomade liikumiskoridor oleks võimalik pinnasvalliga eraldada ning suurendada maavara ressursisäästlikku kasutamist.*
- 2) Rail Balticu trassi ja karjääri vahelise ala piiramisel, palume lähtuda punktis 1 toodud põhimõtetest.*
- 3) Pakutud piirang hõlmab kaevandusala ca 2,5 ha ehk mahuliselt 50 tuh m³. Selline maht on võimalik suure ehitusobjekti puhul Eesti praktikas väljata 1 kuuga. Teeme ettepaneku ala 3 puhul vajadusel seada kaevandamiseks selline piirang, kus seal teostataks töid viimases etapis, so siis kui ülejäänud ala on juba suuremas osas kaevandatud ja võimaldab paremini loomade liikumist.*

Oleme nõus eksperti arvamusega, et karjääri ala tuleb korrastada loodusmaastikuks nii, et tegevuste lõppedes oleks soodustatud rohekoridori pikaajaline toimimine.

Oleme valmis igakülgselt koostööks kõikide osapooltega karjääri korrastamisel parima tulemuse tagamiseks ning palume arvestada meiepoolsete ettepanekutega karjääri kaevandamise loa andmisel.

Vastavalt KeÜS § 43 lg-le 1 ja maapõueseaduse (edaspidi MaaPS) § 49 lg-le 6 küsis Keskkonnaamet kavandatava tegevuse asukoha järgselt kohaliku omavalitsuse (edaspidi ka KOV) üksuselt taotletava tegevuse kohta arvamust (registreeritud Kirkes 12.03.2020 nr 12-2/20/131 all).

MaaPS § 49 lg 6 sätestab, et KOV esitab oma arvamuse kirjalikult kahe kuu jooksul taotluse saamisest arvates.

Keskkonnaamet pikendas 13.03.2020 kirjaga nr 12-2/20/131-2 Sohlu kruusakarjääri menetlustähtaega kuni 30.06.2020 ja keskkonnamõju hindamise algatamise või algatamata jätmise otsuse tegemise tähtaega kuni 30.09.2020.

Põhja-Pärnumaa Vallalavalitsus palus arvamuse avaldamise tähtaega pikendada kuni 31.05.2020, kuna seoses eriolukorraga ei ole olnud volikogu istungeid ja järgmise istungi ajaks oli kirjas toodud 20.05.2020 (registreeritud Kirkes 17.04.2020 nr 12-2/20/131-3 all). Keskkonnaamet nõustus 20.04.2020 kirjaga nr 12-2/20/131-4 tähtaja pikendamisega kuni 31.05.2020.

Menetlus jätkub alates 02.04.2020 keskkonnaotsuste infosüsteemis KOTKAS menetluse numbri M-109229 all.

KOV üksus (Põhja-Pärnumaa Vallavolikogu) ei nõustunud 20.05.2020 otsusega nr 15 Sohlu kruusakarjääri keskkonnanõu andmisega, kuna kavandatud tegevus ei vasta kehtivas valla üldplaneeringus sätestatud nõuetele (registreeritud KOTKAS-es 21.05.2020 nr DM-109229-2 all).

Keskkonnaamet edastas KOV arvamuse Osaühingult Eesti Killustik ning küsis ettevõtte arvamust menetluse jätkumise põhjendatuse kohta 25.05.2020 kirjaga nr DM-109229-3.

Osaühing Eesti Killustik palus vastamise tähtaega pikendada kuni 22.06.2020 (registreeritud KOTKAS-es 04.06.2020 nr DM-109229-4 all). Keskkonnaamet nõustus sellega.

Osaühing Eesti Killustik väljendas soovi KOV-iga ja kohaliku kogukonnaga diskuteerida ning pikendas arvamuse andmise tähtaega kuni 31.12.2020 (registreeritud KOTKAS-es 18.06.2020 nr DM-109229-6 all). Keskkonnaamet nõustus sellega.

Keskkonnaamet pikendas 14.07.2020 kirjaga nr DM-109229-8 Sohlu kruusakarjääri keskkonnanõu taotluse keskkonnamõju hindamise algatamise või algatamata jätmise otsuse tähtaega kuni 31.12.2020.

Keskkonnaamet pikendas 23.09.2020 kirjaga nr DM-109229-9 Sohlu kruusakarjääri keskkonnanõu menetluse tähtaega kuni 31.01.2021.

Osaühingu Eesti Killustik vastus on registreeritud KOTKAS-es 13.11.2020 nr DM-109229-9 all (tsiteeritud osa kaldkirjas):

Käesolevaga anname teada, et 22.10.2020. a. toimunud kohtumisel OÜ Eesti Killustik ning Põhja-Pärnumaa valla ja kohaliku kogukonna esindajate vahel arutati 21.05.2020 keelduva otsuse tegelikke tagamaid ning jõuti järeldusele, et vastuseisu põhjustavad asjaolud on võimalik kogukonnaga saavutatava kokkuleppe abil ületada. Vastavad läbirääkimised jätkuvad ning nende võimalikku kestust ei ole hetkel võimalik üheselt määrata.

Üheks arutelu punktiks on kavandatava karjääri võimalik keskkonnamõju. Nii OÜ Inseneribüroo STEIGER kui ka OÜ Rewild poolt koostatud eksperthinnangud näevad ette kaevandamise võimalikkust leevendusmeetmetega sh on korrastamisega võimalik suurendada elurikkust ja vähendada Rail Balticu keskkonnamõju. Soovime jätkata Sohlu kruusakarjääri kaevandamise loa taotluse menetlemist ja läbirääkimisi kohaliku kogukonnaga, milleks vajaksime muu hulgas Keskkonnaameti seisukohta ekspertarvamuse ja ulukiekspertiisi osas.

Vastavalt Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 11 lõike 2² kohaselt peab otsustaja enne keskkonnamõju hindamise (edaspidi KMH) vajalikkuse üle otsustamist küsima seisukohta kõigilt asjaomastelt asutustelt, esitades neile seisukoha võtmiseks eelhinnangu ning KMH algatamise või algatamata jätmise otsuse eelnõu. Teadaolevat ei ole seisukoha küsimisel eelhinnangut ning KMH algatamise või algatamata jätmise otsuse eelnõud

esitatud. 22.10.2020. a. toimunud nõupidamisel avaldas Põhja-Pärnumaa Vallavalitsus, et seetõttu ei ole ka võimalik kohalikul omavalitsusel ka lõpliku otsust vastu võtta.

Palume jätkata taotluse menetlust ning anda tagasisidet kas ja milliste leevendusmeetmete rakendamisel on Keskkonnaameti hinnangul kaevandamine võimalik. Oleme vajadusel valmis ka vastavasisulise arutelu korraldamiseks.

Keskkonnaamet selgitas 09.12.2020 kirjas nr DM-109229-11, et eelhinnang koostatakse peale KOV positiivset otsust taotluse kohta. KOV negatiivne otsus on Keskkonnaametile siduv ja üheks kaevandamisloa andmisest keeldumise aluseks. Lisaks täpsustas Keskkonnaamet, et 01.01.2020 kehtima hakanud MaaPS redaktsiooni § 49 lg 6 kohaselt saadabki Keskkonnaamet kohalikule omavalistusele vaid kaevandamisloa taotluse arvamuse saamiseks.

Ekspertarvamuse ja ulukiekspertiisi osas vastas Keskkonnaamet, et pidas ekspertarvamust piisavaks (v.a. ulukeid puudutav).

Vastusena Osäüingu Eesti Killustik poolsetele seisukohtadele Rail Balticu ulukiekspertiisile (registreeritud Kirkes 26.02.2020 kirjana nr 12-2/19/353-15) selgitas Keskkonnaamet, et ökodukti nihutamine ei ole Keskkonnaameti otsustada ja et selleks tuleb pöörduda Rapla/Pärnu maakonnapiir-Tootsi lõigus algatatud keskkonnamõju hindamist (RBDTD-EE-DS1-ZZ_SKP_0000-00_ZZZZ_RP_ENVAA_VE_00006_001 – Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Rapla ja Pärnu maakonna piir – Tootsi” ehitusprojekti keskkonnamõju hindamine) koostava juhteksperdi Eike Riis (Skepast & Puhkim OÜ) poole. Küll aga peab ökodukti nihutamisel arvesse võtma ka teisel pool kavandatavat raudteetrassi asuva Taarikõnnu looduskaitseala piiriga. Ökodukt tuleb kavandada väljapoole Taarikõnnu looduskaitseala. Keskkonnaameti hinnangul tuleb mäeeraldise ja teenindusmaa piiride nihutamisel lähtuda Rail Balticu ulukiekspertiisist (sh joonis 4). Ulukiekspertiisi joonisele 4 on kantud viirutusega alad, mis tuleb jätta looduslikult puutumatuks ja metsaga kaetuks, st nendele aladele ei saa rajada ka pinnasevalli.

Osäühing Eesti Killustik edastas Keskkonnaametile enne ülejäänud taotluse muutmisega edasi liikumist kooskõlastamiseks vastavalt ulukiekspertiisile korrigeeritud mäeeraldise piirid (registreeritud KOTKAS-es 22.12.2020). Kirjas selgitati, et sarnaselt Potsepa taotlusele jäeti teenindusmaa piir samaks esialgse taotlusega ja nimetati see raie keelualaks, kuna juhul kui kõnealused alad jääva RMK, mitte karjääri, koosseisu, siis ei ole võimalik tagada seal metsa säilimist.

Keskkonnaamet pikendas 28.12.2020 kirjaga nr DM-109229-13 Sohlu kruusakarjääri keskkonnaloa taotluse keskkonnamõju hindamise algatamise või algatamata jätmise otsuse tähtaega kuni 30.04.2021.

Keskkonnaamet andis Osäühingule Eesti Killustik tagasisidet mäeeraldise plaani osas planeeritavate muudatuste kohta 15.01.2021 kirjaga nr DM-109229-14. Keskkonnaameti hinnangul vastab korrigeeritud Sohlu mäeeraldise plaan Rail Balticu ulukiekspertiisis toodule, kui alal, mis on esitatud Sohlu mäeeraldise plaanil mõeldud jääma metsaga kaetuks, ei toimu

kaevandamistegevust. Samas juhib Keskkonnaamet tähelepanu, et vastavalt ulukiekspertiisile Sohlu ökodukti ja sellega seotud läänesuunalise rohekoridori toimimiseks on oluline kaevandustegevus lõpetada hiljemalt siis, kui Rail Baltica ehitustöö piirkonnas on lõppenud. Jätkuv kaevandustegevus häiriks oluliselt rohekoridori toimimist arvestades asjaolu, et sihtliikide hulgas on mitmeid liike, kes inimesi pelgavad (hunt, ilves, karu, põder, metsis jt). Keskkonnaamet saab selliselt keskkonnaloa lisatingimusega kaevandamistegevuse ajalist kestvust piirata.

Keskkonnaamet pikendas 20.01.2021 kirjaga nr DM-109229-15 Sohlu kruusakarjääri keskkonnaloa menetluse tähtaega kuni 23.07.2021.

Täiendatud Sohlu kruusakarjääri keskkonnaloa taotlus on registreeritud KOTKAS-es 15.02.2021 nr DM-114792-1 all, kuid selles esinesid puudused. Osaühing Eesti Killustik parandas taotlust (registreeritud KOTKAS-es 05.03.2021 nr DM-114792-3 all).

Keskkonnaamet küsis taotluse kohta lisaandmeid 25.03.2021 kirjaga nr DM-114792-4 ning palus taotlust parandada.

Parandustaotlus on registreeritud KOTKAS-es 29.03.2021 nr DM-114792-5 all.

Keskkonnaamet küsis taotluse kohta lisaandmeid 23.04.2021 kirjaga nr DM-114792-7 ning palus taotlust parandada.

Parandustaotlus on registreeritud KOTKAS-es 03.05.2021 kirjaga nr DM-114792-8.

Keskkonnaamet küsis taotluse kohta lisaandmeid 21.05.2021 kirjaga nr DM-114792-10.

Parandustaotlus on registreeritud KOTKAS-es 17.06.2021 nr DM-114792-11 all.

Osaühing Eesti Killustik edastas Keskkonnaametile katastriüksuste Reinu (katastritunnus 27601:003:0171) ja Sepa (katastritunnus 27601:001:0105) (karjäärile lähimad elamutega kinnistud) omanike nõusolekud Sohlu kruusakarjääri rajamiseks (registreeritud KOTKAS-es 21.06.2021 nr DM-114792-12 all). Reinu katastriüksuse omanik esitas järgmised tingimused: Sohlu kruusakarjääris ei tegeleta kaevandamistegevusega öörahu ajal (kl 23.00 kuni 07:00) ja juhul kui kinnistul asuv kaev jääb kuivaks, kohustub Osaühing Eesti Killustik rajama kinnistule uue puurkaevu, tagamaks vee tarbimise võimalus.

Osaühing Eesti Killustik esitas parandustaotluse, mis on registreeritud KOTKAS-es 02.07.2021 nr DM-114792-13 all.

Keskkonnaamet küsis 02.07.2021 kirjaga nr DM-114792-14 Põhja-Pärnumaa Vallavalitsuselt täiendatud ja parandatud Sohlu kruusakarjääri keskkonnaloa taotluse kohta arvamust.

Põhja-Pärnumaa Vallavolikogu ei nõustunud 11.08.2021 otsusega nr 40 Sohlu kruusakarjääri keskkonnaloa andmisega (registreeritud KOTKAS-es 23.08.2021 nr DM-114792-15 all).

Keskkonnaamet edastas 25.08.2021 kirjaga nr DM-114792-16 KOV keelduva otsuse loa taotlejale arvamuse saamiseks.

Osaühing Eesti Killustik esitas omapoolsed vastuargumendid KOV otsuses toodule kirjas, mis on registreeritud KOTKAS-es 08.09.2021 nr DM-114792-17 all. Sama kirjaga paluti Keskkonnaametil taotleda loa andmiseks nõusolekut Vabariigi Valitsuselt.

Keskkonnaamet pöördus 21.09.2021 kirjaga nr DM-114792-18 riigi huvi väljaselgitamiseks Sohlu kruusakarjääri keskkonnaloa taotluse menetluses Keskkonnaministeeriumi (edaspidi KeM) poole.

KeM on oma vastuses (registreeritud KOTKAS-es 23.10.2021 nr DM-114792-19 all) välja toonud järgmist (tsiteeritud osa kaldkirjas):

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium on 03.09.2019 kirjas nr 1.10-15/19-0076/6521 selgitanud, et arvestades Sohlu kruusakarjääris leiduva materjali keskmist peenosise sisaldust (3,7%) ja filtratsioonimoodulit (vahemikus 0,1-0,3 m/ööp, keskmiselt 0,2 m/ööp) on karjääris leiduv materjal vajalik Rail Baltic raudtee ehituseks.

Lisaks on välja toodud, et taotletav Sohlu kruusakarjääri mäeeraldis piirneb Rail Balticu raudtee trassikoridoriga. Riigi huvides on kasutada Sohlu kruusakarjääri materjal Rail Balticu raudtee ehituseks, et vähendada materjali vedu 20-50 km kaugustest karjääridest, mis on mõeldud Tallinn-Pärnu 2+2 maantee ehituseks.

Kokkuvõtvalt on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium seisukohal, et Sohlu kruusakarjääris maavara kaevandamine on kooskõlas riigi huviga.

Teede Tehnokeskuse AS uuringus „Rail Balticu ehitamiseks vajalike ehitusmaavarade varustuskindluse uuring“ jõuti järeldusele, et Rail Balticu raudtee ja taristu rajamise jaoks on liiva ning kruusa varustuskindlus Pärnumaal kriitiline, eelkõige madala savi- ja tolmuosakeste sisaldusega liiva ja kruusa suhtes.

Eesti Geoloogiateenistuse uurimistöös „Ehitusmaavarade levik, kaevandamine ja kasutamine Pärnu maakonnas“ on välja toodud, et Pärnumaa olulised liiva- ja kruusamaardlad on seotud eelkõige liustikujõesetetega, mille levik Pärnumaal on küllaltki piiratud ja seetõttu on suur osa arvele võetud varudest praeguseks ka ära kaevandatud. Samuti on liiva ja kruusamaardlatega seotud positiivsed pinnavormid sageli võetud looduskaitse alla. See tekitab konfliktse olukorra looduskaitsest tulenevate piirangute ja majandustegevuse arendamiseks vajalike ehitusmaavarade kaevandamise vahel.

Arvestades eelpool toodud asjaolusid, on Keskkonnaministeerium seisukohal, et kaevandamisloa väljastamine Sohlu kruusakarjääri mäeeraldisele on kooskõlas ülekaaluka riigi huviga.

MKM ja KeM seisukohtadest tulenevalt edastas Keskkonnaamet 16.11.2021 kirjaga nr DM-

114792-20 Sohlu kruusakarjääri keskkonnaloa taotluse MKM-le Vabariigi Valitsuse arvamuse saamiseks.

MKM teavitas Keskkonnaametit, et Vabariigi Valitsus (edaspidi VV) võttis 19.05.2022 istungil vastu VV korralduse nr 155, millega VV annab nõusoleku maavara kaevandamise loa andmiseks Sohlu kruusakarjääri mäeeraldisel (registreeritud KOTKAS-es 08.06.2022 nr DM-114792-21 all).

Kooskõlas HMS-iga §-dega 40, 48 ning 49 tegi Keskkonnaamet 16.08.2022 ametlikus väljaandes Ametlikud Teadaanded avalikkusele teatavaks keskkonnaloa kohta tehtava otsuse eelnõu ning andis 16.08.2022 kirjaga nr DM-114792-22 menetlusosalistele teada haldusakti eelnõu valmimisest. Huvitatud isikul ja isikul, kelle õigusi võib kavandatav tegevus puudutada, on õigus alates avalikustamisest kuni määratud tähtajani esitada Keskkonnaametile loa taotluse või loa eelnõu kohta ettepanekuid ja vastuväiteid.

Osaühing Eesti Killustik palus 18.08.2022 kirjaga täpsustada kõrvaltingimust nr 1 „Mäeeraldisel teenindusmaa tuleb jätta metsaga kaetuks“ järgmiselt „Mäeeraldisel teenindusmaa tuleb jätta metsaga kaetuks mäeeraldisel plaanil näidatud aladel“ (registreeritud KOTKAS-es 22.08.2022 nr DM-114792-23 all). Keskkonnaamet on loa andmisel täpsustusega arvestanud.

Transpordiamet märkis 23.08.2022 kirjas nr 7.1-7/22/18695-2 (registreeritud KOTKAS-es 23.08.2022 nr DM-114792-24 all) järgmist (tsiteeritud osa kaldkirjas):

/.../ nii riigiteega ühendatava võimaliku uue tee kui ka olemasoleva Männiku-Reinu eratee (nr 2760144) võimaliku kasutamise korral tuleb arendajal enne kaevandamistööde alustamist riigiteele 27 Rapla-Järvakandi-Kergu materjalide väljaveoks kasutatavad ristumiskohad Transpordiameti nõuete kohaselt välja ehitada (rekonstrueerida), sest olemasoleva ristmiku gabariidid ei vasta maavara väljaveoks sobilikele tingimustele. Transpordiamet väljastab EhS § 99 lõike 3 kohased täpsemad nõuded ristumiskoha teeprojekti koostamiseks ristumiskohaga külgneva kinnistu omaniku taotluse alusel; maavara väljaveoks kasutatavad teed tuleb vähemalt teekaitsevööndi ulatuses viia tolmuva katte alla, sest vastavalt liikluseaduse § 72 Tee kasutamisele esitatavad nõuded, lg 1 on keelatud teed kahjustada ja risustada.

Keskkonnaamet edastas Transpordiameti seisukoha Osaühingule Eesti Killustik 25.08.2022 kirjaga nr DM-114792-25.

Osaühing Eesti Killustik vastas 08.09.2022, et väljaveotee puhul on Transpordiamet infona edastanud seadusest tulenevad nõuded, mis on enesestmõistetavad ja vajaduse tekkimisel nendega arvestatakse vastavalt vajaduse hetkel kehtivale seadusandlusele (registreeritud KOTKAS-es 08.09.2022 nr DM-114792-28 all).

Sama kirjaga edastati Keskkonnaametile loa taotleja kooskõlastuse küsimine ja Transpordiameti vastus bussipeatuse osas (registreeritud KOTKAS-es ka 01.09.2022 nr DM-114792-27 all). Nimelt loa taotleja 30.08.2022 kirja kohaselt ei kajastu bussipeatusest tekkiv kaitsevööndi laiend Maa-ameti kitsenduste rakenduses ja taotletava tegevuse puhul tekib ligikaudu 160 m² suurune kattuvus bussipeatuse kaitsevööndi ja taotletava karjääri vahel. Osaühing Eesti Killustik

palus Transpordiametil kooskõlastada menetluse jätkamine taotletava karjääri praegustes piirides ja pakkus välja võimaliku loa kõrvaltingimuse. Transpordiamet vastas 31.08.2022 kirjaga nr 7.1-7/22/18695-4 järgmist (tsiteeritud osa kaldkirjas):

/.../riigitee 27 Rapla – Järvakandi – Kergu äärmise sõiduraja (bussitasku) välimine serv jääb taotletava mäeeraldise ning selle teenindusmaa lääneservast 26 m kaugusele, bussitaskut arvestamata jääb riigitee äärmise sõiduraja välimine serv 30 m kaugusele. Transpordiamet nõustub Sohlu karjääri kaevandamise loa taotluse olemasoleval kujul, tingimusel, et riigitee (sh bussitasku) ja karjääri vaheline kõrghaljastus säilitatakse ning maastikku muutvate tegevuste jaoks taotletakse Transpordiametilt EhS § 70 lg 3 kohast luba.

Keskkonnaamet on Transpordiameti tingimusega arvestanud ning lisab keskkonnaloale järgmise kõrvaltingimuse: „Rapla-Järvakandi-Kergu tugimaantee nr 27 (sh bussitasku) ja Sohlu kruusakarjääri vaheline kõrghaljastus tuleb säilitada. Maastikku muutmata tegevuste jaoks tuleb taotleda Transpordiametilt ehitusseadustiku § 70 lg 3 kohast luba“.

Põhja-Pärnumaa Vallavalitsus palus 27.08.2022 kirjaga otsuse eelnõu kohta arvamuse andmise tähtaega pikendada kuni 23.09.2022 (registreeritud KOTKAS-es 29.08.2022 nr DM-114792-26 all).

Põhja-Pärnumaa Vallavolikogu 21.09.2022 otsus nr 37 on registreeritud KOTKAS-es 26.09.2022 nr DM-114792-29 all. KOV oli seisukohal, et arvestades taotletava karjääri asukohta tuleb algtada keskkonnamõjude hindamine (edaspidi KMH). Lisaks soovis KOV otsuse punktis 2 järgmiste kõrvaltingimuste loale lisamist (tsiteeritud ja kaldkirjas):

- 1. Karjääri korrastamisel metsamaaks tuleb taastada üldjuhul samad metsakooslused, mis olid enne raadamist. Korrastamist alustada esimesel võimalusel, et taastada võimalikult kiiresti rohevõrgustiku toimimine.*
- 2. Kaevandustegevus ja materjali väljavedu on lubatud tööpäevadel esmaspäevast reedeni kell 07:00 kuni 19:00. Laupäeval, pühapäeval ja riigipühadel ei ole töötamine ja materjali väljavedu lubatud.*
- 3. Taotletavast karjäärast rajada juurdepääsutee otse Rail Baltic raudtee trassile.*
- 4. Korrastamisprojekt kooskõlastada Põhja-Pärnumaa Vallavalitsusega.*
- 5. Kuna taotletav karjäär on ühe objekti, Rail Balticu, põhine siis avada karjäär vaid vastava lõigu Rail Balticu ehitamise perioodiks. Juhul kui mingil põhjusel Rail Balticu ehitamisest loobutakse, siis karjääri ei avata.*

Vastavalt eksperthinnangule „Rail Baltica ulukieksperitiis. Sohlu ökodukt ja kavandatav karjäär“ (OÜ Rewild / Jaanus Remm, PhD; Piret Remm, PhD; Kertu Jaik, MSc, 2020) on esialgselt võrreldes piiratud Sohlu kruusakarjääri kaevandusala, et säilitada rohekoridori funktsioon. Kirdes metsaserva ja karjääri vahele jäetakse 100 m, Rail Balticu aia ja karjääri vahele 200 m ning Reinu ja Männiku talude vahele 150 m metsaga kaetud ala. Lisaks on keskkonnaloale seatud täiendava kõrvaltingimustena, et mäeeraldisel kavandatavad raied tuleb teostada etappidena ja minimaalses vajalikus mahu, et võimalikult minimaalselt metsa osakaalu vähendada. Tagamaks rohekoridori toimimine tuleb kaevandamistegevus karjääris lõpetada hiljemalt Rail Balticu põhitrassi lõpliku tarastamise valmimisega karjääri kohal ning karjääri korrastamisega metsamaaks tuleb alustada esimesel võimalusel. Korrastatud nõlvad peavad

olema ohutud ulukitele liikumiseks ja karjääri ümber ei tohi rajada piirdeaedu ega takistada loomade liikumist. Keskkonnaamet on seisukohal, et viidatud uuring on igati asjakohane ja leevendusmeetmed piisavalt tõhusad, et tagada rohekoridori toimimine ning karjääri näol ei saa olema tegemist loomaliikide liikumisvabaduse püsiva takistusega (karjäär on ajutine ja korrastatakse). Leiame, et KMH ei annaks meile lisainformatsiooni ja tõhusamaid leevendusmeetmeid juba planeeritavatele lisaks. KOV otsuses mainitakse, et KMH on vajalik ka mõjude hindamiseks Rail Balticule. Märgime, et valminud on Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Rapla ja Pärnu maakonna piir - Tootsi“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise aruande eelnõu, milles käsitletakse ka taotletavat Sohlu kruusakarjääri. Eelhinnang käsitleb põhjalikumalt asjaolusid, miks KMH otsustati mitte algtada.

Keskkonnaamet edastas kooskõlas HMS § 49 lg-ga 3 KOV otsuse Osaühingule Eesti Killustik tutvumiseks ning arvamuse avaldamiseks 27.09.2022 kirjaga nr DM-114792-30.

Osaühing Eesti Killustik vastas 07.10.2022, ning see on registreeritud KOTKAS-es 10.10.2022 nr DM-114792-31 all. Osaühing Eesti Killustik loetles erinevaid uuringuid ja modelleerimisi, mida on menetluse jooksul tehtud. Samuti on vastatud KOV otsuses toodud viiele kõrvaltingimuse lisamise ettepanekule (tsiteeritud osa kaldkirjas):

- 1. Oleme seisukohal, et metsakoosluse määramine kuulub Riigimetsa Majandamise Keskuse pädevusallas ja tuleb paika panna karjäärile antavates korrastamise tingimustes. Samuti alustatakse korrastamist esimesel võimalusel.*
- 2. Eesti Killustik OÜ tavapärased töötamise kellaajad on tõepoolest 07:00 kuni 19:00, kuid kuna antud juhul on lähima naabriga Reinu katastriüksusel kokku lepitud töötamine kuni 23:00, siis ei näe me vajadust kitsamaks piiranguks, kui need, mis lähtuvad kokkulepetest ja seadustest. Teeme ettepaneku teha ettevalmistus ja avamistöid ajavahemikul 07:00 kuni 19:00 ning, juhul kui Reinu kinnistu on asustatud, pärast müratõkkevallide valmimist, teostada müra seire ning hinnata kaevandamise võimalikkust öhtusel ajavahemikul 19:00 – 23:00. Seire tulemused esitame Keskkonnaametile ning juhul kui öhtune kaevandamine ei ole lubatav teavitab Keskkonnaamet Eesti Killustik OÜ-d sellest 2 nädala jooksul.*
- 3. Ei nõustu sellise piirangu panemisega keskkonnaloale. Tegemist on ühega kahest variandist, seejuures teise variandi jaoks on Transpordiamet oma kooskõlastuse andnud. Samuti on Sohlu karjäär riiklikult oluline Rail Balticu kogu Põhja-Pärnumaa lõigu (ca 20 km) varustuskindluse seisukohalt, mitte ainult naabruses asuva Sohlu ökoakti tarbeks. Oleme teinud ettepaneku otsetee rajamiseks nii Rail Balticu arendajatele kui ka Rail Balticu vastava lõigu keskkonnamõjude hindajale ning leiame, et antud küsimus peaks arutelu alla kuuluma just nimetatud menetlustes ning kuuluma lahendamisele ehitamise käigus. Omalt poolt kavandame töid selliselt, et tagada karjääri juurdepääs ka otse trassilt lähtuvalt suunalt.*
- 4. Korrastamise projekt koostatakse vastavalt korrastamise tingimustele, millede andmisel kaastakse ka kohalik omavalitsus. Projekti sobivust hindab meile teadaolevalt Keskkonnaameti väline ekspert. Olles varasemalt kokku puutunud samasuguse nõudega oleme vastava hetke saabumisel jõudnud olukorda kus kohalik omavalitsus siiski leiab, et neil puudub vastava projekti kooskõlastamiseks vajalik pädevus. Me ei ole põhimõtteliselt ettepaneku vastu, kuid palume tagada, et sellest ei teki hilisemalt projekti rakendamiseks juriidilisi takistusi. Oleme igati nõus kohaliku omavalitsuse kaasamisega, kuid leiame, et vastava projekti vastuvõtmist*

peaks juhtima loa andja.

5. Rail Balticu ehitus juba käib, hankeplaanis on toodud ka vastava lõigu objektid ning seetõttu ei ole ettepanek asjakohane.

Keskkonnaameti seisukohad Põhja-Pärnumaa Vallavolikogu 21.09.2022 otsuses nr 37 toodud viiele punktile on alljärgnevalt:

1. Karjääri korrastamise tingimused pannakse paika korrastamistingimuste andmise menetluses, kuhu on kaasatud nii KOV kui ka maaomanik, seega kaevandamisloa andmisel korrastamise metsakoosluste tingimust ei seata. Esimese punkti teine osa on planeeritavate kõrvaltingimuste poolt kaetud.
2. Arvestades KOV tingimust ja loa taotleja vastust on muudetud loa kõrvaltingimust nr 6.
3. Kuna karjäärist on võimalik vedu kahel suunal siis juurdepääsutee kõrvaltingimust otse Rail Baltic trassile kaevandamisloale ei kanta.
4. Kuna KOV kaastakse korrastamistingimuste andmise menetlusse siis palume vajadusel oma soovist olla korrastamisprojekti kooskõlastamisel kaasatud teavitada selle menetluse raames. Kaevandamisloale selles osas kõrvaltingimust ei seata.
5. Praegu teada oleva info kohaselt ei kavatseta Rail Balticu ehitusest loobuda, kuigi tähtajad võivad võrreldes algselt planeerituga edasi nihkuda. Seega kaevandamisloale ei ole mõistlik seada kaevandamisloale karjääri mitteavamise nõuet.

3. KAALUTLUSED

3.1. Keskkonnamõju hindamise vajalikkuse üle otsustamine

Keskkonnaamet jättis 12.10.2022 kirjaga nr DM-114792-32 "Sohlu kruusakarjääri maavara kaevandamise keskkonnaloa taotlustele keskkonnamõju hindamise algatamata jätmine" algatamata keskkonnamõju hindamise Sohlu kruusakarjääri maavara kaevandamise keskkonnaloa taotluse menetluse käigus. Kavandatava tegevuse keskkonnameetmed ebasoodsa keskkonnamõju vältimiseks või leevendamiseks on välja toodud keskkonnaloa kõrvaltingimuste ja nõuete osas.

3.2. Kaalutlused keskkonnaloa andmisel

KeÜS § 41 lg 5 alusel annab keskkonnaloa Keskkonnaamet. MaaPS § 48 kohaselt annab kaevandamisloa Keskkonnaamet.

Riigilõiv 500 eurot on tasutud 13.06.2019 vastavalt riigilõivuseaduse (redaktsioon jõustus 01.05.2019 ja kehtis kuni 31.08.2019) § 123 lg-le 1.

Keskkonnaloa menetlusele kohaldatakse HMS avatud menetluse sätteid ja KeÜS 5. peatükki.

KeÜS § 51 lg 1 sätestab, et keskkonnaloa andja võib keskkonnaloa taotleja taotlusel või omal algatusel teha enne keskkonnaloa andmist või selle andmisest keeldumist siduvalt kindlaks asja lõplikul lahendamisel tähtsust omava asjaolu, sealhulgas KeÜS § 52 lg 1 p-des 1–4 või 8–10

sätestatud keskkonnaloa andmisest keeldumise aluse puudumise.

Keskkonnaloa andmisest keeldumise alused on toodud KeÜS § 52 lg-s 1 ja MaaPS §-s 55.

MaaPS § 55 lg 1 p 12 sätestab, et kaevandamisloa andmisest keeldutakse, kui taotletava kaevandamisloa alusel tehtavad tööd võivad oluliselt ebasoodsalt mõjutada kaitstavat loodusobjekti ja seda ebasoodsat mõju ei saa muul viisil vältida kui loa andmisest keeldumisega. Taotluses ja eelhinnangus on käsitletud Taarikõnnu looduskaitseala ja Natura 2000 võrgustiku Taarikõnnu loodusala ja Taarikõnnu-Kaisma linnuala ning on leitud, et karjäärast tulenevad mõjud ei ulatu kaitstavatele loodusobjektidele.

MaaPS § 55 lg 3 p 1 sätestab, et kaevandamisloa andmisest keeldutakse, kui taotlejale on määratud rohkem kui üks karistus kuriteo või väärteo eest kaevandamise või kaevandamisjäätmete käitlemise valdkonnas ja nende andmed ei ole karistusregistrist kustutatud. Keeldumise alus on kontrollitud menetluse käigus ning Osaühing Eesti Killustik ei ole karistusregistrisse kantud kaevandamisjäätmete käitlemise nõuete eiramise eest (karistusregistri päring seisuga 26.07.2022).

Keskkonnaamet tutvus ettevõtte poolt taotlusele lisatud jäätmete osaga ja taotlusmaterjalidega ning lähtuvalt seletuskirjast hindas Keskkonnaamet, et kaevandamisjäätmeid ei teki. Seetõttu ei kanta taotlusel olevaid andmeid keskkonnaloale ega kinnitata kaevandamisjäätmekava.

MaaPS § 55 lg 2 p 10 alusel keeldutakse kaevandamisloa andmisest kui kaevandamine on vastuolus riigi huviga. Riigi huvi on käsitletud Riigikogus 06.06.2017 vastu võetud strateegiadokumendis „Maapõuepoliitika põhialused aastani 2050“. Riigi huvi esinemist või puudumist analüüsitakse vastavalt Keskkonnaministeeriumi kantsleri 13.06.2013 käskkirjaga nr 610 kinnitatud juhendile „Juhend riiklike huvide kaalumiseks ehitusmaavarade kaevandamis- ja uuringulubade taotluste menetlemisel lähtuvalt varustuskindluse tagatusest“ (edaspidi *juhend*).

Keskkonnaamet analüüsis, kas taotletava mäeeraldise teeninduspiirkonnas on tagatud samaväärse maavara varustuskindlus. Varustuskindlus näitab, kui kauaks võimaliku tulevase mäeeraldise teeninduspiirkonnas varem antud lubadega kaevandada antud maavaravaru jätkub, arvestades viimase 5 aasta keskmist kaevandamismahtu. Mäeeraldise optimaalseks teeninduspiirkonnaks loetakse 50 km raadiuses mäeeraldist ümbritsevat ala, sõltumata haldusjaotusest ja arvestades reaalseid veokauguseid ning veoteede tehnilist seisukorda. Lubadega kaevandamiseks antud varu peetakse piisavaks, kui varu jätkub vähemalt 10 aastaks. Kui analüüside tulemusel selgub, et varem kaevandamiseks antud mäeeraldiste piires kaevandatav jääkvaru rahuldab taotletava mäeeraldise teeninduspiirkonna vajadused kaevandamiseks taotletava maavara osas enam kui 10 aastaks, siis loetakse taotlus riigi huviga vastuolevaks.

Varustuskindluse analüüsi tulemusi ja MKM arvamust on käsitletud käesoleva korralduse asjaolude peatükis.

Sohlu kruusakarjääri maavara kaevandamise keskkonnaloa andmisest keeldumise alused puuduvad.

Antav keskkonnaluba nr KL-515217 annab Osaühingule Eesti Killustik Sohlu kruusakarjääris õiguse alljärgnevalt:

- maavara kaevandamine.

3.2.1. Maavara kaevandamine

Lubatav tegevus

Käesolevaga antakse Osaühingule Eesti Killustik Sohlu kruusakarjääri keskkonnaluba nr KL-515217. Sohlu kruusakarjäär asub Pärnu maakonnas Põhja-Pärnumaa vallas Kõnnu külas katastriüksusel Vändra metskond 48 (katastritunnus 63801:001:0933). Sohlu kruusakarjääri mäeeraldise teenindusmaa pindala on 24,07 ha, millest taotletav mäeeraldis on 19 ha. Keskmise tootmismahut aastast on 65 tuhat m³. Keskkonnaluba antakse kehtivusajajaga kuni 31.12.2028. Kaevandatud maa kasutamise otstarve on metsamaa.

Sohlu kruusakarjääri mäeeraldise ehituskruusa aktiivne tarbevaru on 385 tuhat m³ ja sellest on kaevandatav 370 tuhat m³. Ehitusliiva aktiivne tarbevaru on plokis 2 ja 3 kokku 63 tuhat m³ (2. plokis 35 tuhat m³ ja 3. plokis 28 tuhat m³) ja sellest on kaevandatav 56 tuhat m³.

Maakatastriseaduse § 18² lg 4 sätestab, et katastriüksusele, millele on välja antud maavara kaevandamise luba, määratakse kaevandamisloast tulenev mäetööstusmaa või turbatööstusmaa sihtotstarve. Maaregistri andmeil on katastriüksuse Vändra metskond 48 (katastritunnus 63801:001:0933 pindalaga 947,52 ha) puhul tegemist 65% kaitsealuse maaga ja 35% maatulundusmaaga.

Nõuded maavara kaevandamisele

Keskkonnaloa maapõue eriossa kõrvaltingimuste seadmist on kajastatud korralduse peatükis 3.3. „Kõrvaltingimuste seadmine“.

3.3. Kõrvaltingimuste seadmine

HMS § 3 lg 1 kohaselt võib haldusmenetluses piirata isiku põhiõigusi ja –vabadusi ning tema muid subjektiivseid õigusi ainult seaduse alusel. Haldusmenetluse üksikasjad määrab haldusorgan kaalutlusõiguse alusel (HMS § 5 lg 1). Kaalutlusõiguse tuleb teostada kooskõlas volituste piiride, kaalutlusõiguse eesmärgi ning õiguse üldpõhimõtetega, arvestades olulisi asjaolusid ning kaaludes põhjendatud huve (HMS § 4 lg 2). MaaPS § 56 lg 2 p 5 ja § 56 lg 1 p 9 alusel märgitakse kaevandamisloa lahtrisse „Kõrvaltingimused“ nõuded, mis seatakse maapõue kaitse ja maavaravarude ratsionaalse kasutamise tagamiseks ning inimese tervisele, varale ja keskkonnale kaevandamisest ja kaevandamisjäätmete käitlemisest tuleneva kahjuliku mõju vähendamiseks. Kaevandamisloaga reguleeritakse vaid mäeeraldises ja mäeeraldise

teenindusmaal läbiviidavaid tegevusi ning nähakse ette leevendusmeetmeid otseselt kaevandamisest tulenevatele keskkonnamõjudele.

Tuginedes eelpool toodule ja eelhindangule seatakse Sohlu kruusakarjääri keskkonnaloale nr KL-515217 järgnevad kõrvaltingimused:

1. Mäeeraldisel kavandatavad raied tuleb teostada etappidena ja minimaalses vajalikus mahus, et võimalikult minimaalselt metsa osakaalu vähendada. Mäeeraldisel teenindusmaal tuleb jätta metsaga kaetuks mäeeraldisel plaanil näidatud aladel.
2. Mäeeraldisel raadamistööd ei ole lubatud teostada raierahu perioodil (15.04-15.07). Kuivõrd paljudel linnuliikidel algab pesitsusperiood varem ja lõpeb hiljem siis kaasata vajadusel enne raadamist linnustiku ekspert, kes teeb kindlaks, millised liigid mäeeraldisel ja selle vahetus ümbruses pesitsevad ning määrab kohapõhised piirangud.
3. Karjäär tuleb avada ja korrastada selliselt, et oleks tagatud minimaalne häiring lähimale majapidamisele ning rohekoridori toimimisele.
4. Karjääri edelapiirile ja vajadusel muude müratundlike objektide suunal rajada vähemalt 5-meetri kõrgune müratõkkevall.
5. Kaevandamistegevus on keelatud öörahu ajal (kl 23:00 kuni 07:00). Nädalavahetustel ja riigipühadel töötamiseks, tuleb saada Reinu katastriüksuse (katastritunnus 27601:003:0171) omanikult vastav kooskõlastus, mis tuleb edastada ka Keskkonnaametile.
6. Karjääri avamise ettevalmistustööde ajal on karjääris lubatud töötada kl 07:00 kuni 19:00. Pärast müratõkkevalli rajamist tuleb tekkivaid karjääritöö müratasemeid kontrollida otseste mõõtmiste abil. Ühekordsete mõõtmistega tuleb müratasemeid kontrollida Reinu katastriüksusel (katastritunnus 27601:003:0171) vastuvõtja juures. Mõõtmiste ajal peab karjäär töötamata tavapärasel viisil. Mõõtmistulemuste aruanne peab kajastama ka mõõtmiste aegseid ilmaolusid, tööee kaugust, töötanud tehnikat. Juhul, kui mõõtmiste ajal asus tööeesi Reinu elamust kaugemal, tuleb koostada müra leviku hinnang, mis kirjeldab tööee müratingimusi elamu lähedal. Otseseid mõõtmisi peab tegema vastava akrediteeringuga labor. Mõõtmistulemused esitada Keskkonnaametile hiljemalt kaks nädalat pärast mõõtmistulemuste aruande laekumist. Ajavahemikul kl 19:00 kuni 23:00 kaevandamiseks ja toodangu veoks tuleb Keskkonnaametilt saada vastav nõusolek, mis tugineb esitatud mõõtmistulemustele. Juhul kui müra osas esineb kaebusi (neist teavitada ka Keskkonnaametit) tuleb teha ülaltoodud tingimustel uus müra mõõtmine (sh ka kl 07:00 kuni 19:00) ning küsida Keskkonnaametilt nõusolek kl 19:00 kuni 23:00 kaevandamiseks ja toodangu veoks uuesti.
7. Ülenormatiivse müra leviku vältimiseks naaberladele ei tohi purustus-sorteerimissõlme ega liiva sõelurit paigutada mäeeraldisel piiridele lähemale kui 90 m. Samuti tuleks maavara mäeeraldisel piiride lähedal vältida võimalikult kiiresti, et minimeerida mürahäiringu ajal kestust.
8. Juhul kui ümbritsevatelt majapidamistelt laekub kaebusi karjääri tööga seotud tahkete osakeste (tolmu) kohta, rakendada eelhindangus toodud või muid leevendusmeetmeid lähtuvalt probleemi olemasolust. Juhul kui õhukvaliteeti hinnatakse otseste mõõtmiste abil, peab mõõtmisi tegema vastava akrediteeringuga labor. Mõõtmiste ajal peab karjäär töötamata tavapärasel viisil ning kaebuste esitamisel sarnastel tingimustel. Mõõtmistulemuste aruanne esitada Keskkonnaametile hiljemalt kaks nädalat pärast mõõtmistulemuste aruande laekumist.
9. Juhul kui katastriüksusel Reinu (katastritunnus 27601:003:0171) asuv kaev jääb kaevandamistegevuse tagajärjel kuivaks, kohustub Osaühing Eesti Killustik rajama kinnistule

uue puurkaevu, tagamaks vee tarbimise võimalus.

10. Kui kaevandamise ajal satub karjäärimasinate lekke korral karjääri põhja ja pinnasesse kütust või määrdeained, siis tuleb reostus koheselt absorbendi ja õlipüünistega lokaliseerida ning likvideerida. Reostunud pinnas anda üle vastavat jäätmekäitluslitsentsi omavale ettevõttele. Reostusohu vältimiseks tuleb karjäärimasinaid pidevalt kontrollida ja hooldada selleks ettenähtud platsil. Reostumise järgselt tuleb võtta analüüsid naftasaaduste määramiseks karjääri lamami setetest, karjääri kogunenud vihmaveest ning lähimatest kaevudest vastavalt vajadusele. Juhul kui kohalikelt elanikelt laekub kaebuseid, siis tuleb teostada kontrollseiret vastavalt kaebuse spetsiifikale.

11. Et tagada rohekoridori toimimine tuleb kaevandamistegevus karjääris lõpetada hiljemalt Rail Balticu põhitrassi lõpliku tarastamise valmimisega karjääri kohal.

12. Karjääri korrastamisega metsamaaks alustada esimesel võimalusel. Korrastamistingimusi tuleb Keskkonnaametilt küsida 6 kuu jooksul keskkonnaloa saamisest. Korrastamisprojekt tuleb esitada 1 aasta jooksul alates Keskkonnaameti korrastamistingimuste väljastamisest.

13. Korrastatud nõlvad peavad olema ohutud ulukitele liikumiseks: ehituskruusa nõlva kalle tuleb rajada suhtega 1:1,4 ja ehitusliiva nõlva kalle tuleb rajada suhtega 1:2.

14. Tagamaks loomadele liikumisvõimalus ei tohi karjääri ümber rajada piirdeaedu ega takistada loomade liikumist.

15. Vähendamaks võimalikke mõjusid Taarikõnnu-Kaisma linnualal olevatele lindudele tuleb vältida mürrarikaste tööde (eelkõige purustus-sorteerimissõlme töötamine) tegemist karjääri idaosas lindude pesitsusperioodil 01.03 - 15.05.

16. Rapla-Järvakandi-Kergu tugimaantee nr 27 (sh bussitasku) ja Sohlu kruusakarjääri vaheline kõrghaljastus tuleb säilitada. Maastikku muutmate tegevuste jaoks tuleb taotleda Transpordiametilt ehitusseadustiku § 70 lg 3 kohast luba.

Keskkonnaloa omajale kehtivad kõik asjakohased õigusaktides (nt maapõueseadus, keskkonnaseadustiku üldosa seadus, keskkonnatasude seadus, atmosfääriõhu kaitse seadus, veeseadus, jäätmeseadus, looduskaitse seadus jt) sätestatud nõuded. Keskkonnaamet on seisukohal, et seadusandlusest tulenevaid nõudeid ei ole otstarbekas kanda keskkonnaloale. Olulisemad keskkonnavalased kohustused loa omajale on toodud Keskkonnaameti kodulehel rubriigis „Loa omaja meelepea“. Kohustused on leitavad Keskkonnaameti kodulehe aadressilt: <https://keskkonnaamet.ee/keskkonnakasutus-keskkonnatasu/keskkonnakaitaseluba/loa-omaja-meelespea#maavara-kaevandamine>.

VAIDLUSTAMINE

Otsust on võimalik vaidlustada 30 päeva jooksul teatavaks tegemisest, esitades vaide haldusakti andjale haldusmenetluse seaduses sätestatud korras või kaebuse halduskohtule halduskohtumenetluse seadustikus sätestatud korras.

(allkirjastatud digitaalselt)
Martin Nurme
juhataja
maapõuebüroo

Lisad:

1. Keskkonnaluba
2. Mäeeraldise plaan.pdf
3. Geoloogilised läbilõiked.pdf
4. Korrastatud ala plaan.pdf

Viktoria Burtin 5688 5603 (maapõu)
viktorja.burtin@keskkonnaamet.ee

Liis Sinijärv 5306 4783 (looduskasutus)
liis.sinijarv@keskkonnaamet.ee

Terje Raadom 5373 3686 (jäätmehaldus)
terje.raadom@keskkonnaamet.ee

Marit Kivisild 5344 5432 (välisõhk)
marit.kivisild@keskkonnaamet.ee