



Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet
info@ttja.ee

Teie: 19.03.2026 nr 16-6/25-04777-038

Meie: 09.04.2026 nr 13-3/26-560

Seisukoha andmine Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Pärnu - Kabli“ ehitusprojekti KMH aruandele

Esitasite 19.03.2026 kirjaga nr 16-6/25-04777-038 Eesti Geoloogiateenistusele seisukoha andmiseks Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Pärnu - Kabli“ ehitusprojekti KMH aruande (edaspidi aruanne). Aruandes hõlmatud ala on „Pärnu - Kabli“ lõik pikkusega ~45 km, mis algab põhjaosas Pärnu linna ja Hädemeeste valla piirilt vahetult peale Pärnu maastikukaitseala, jõuab peale Reiu jõe ületust tagasi Pärnu linna territooriumile, kust edasi suundub lõuna poole Saarde valda. Saarde vallas kulgeb trass Reiu jõe ja Luitemaa looduskaitseala vahelt edasi lõunasse läbi metsamassiivide ning jõuab tagasi Hädemeeste valla territooriumile.

KeHJS § 16 lõike 4¹ ja § 21 lõike 1 alusel esitavad otsustaja ja asjaomased asutused KMH aruande kohta oma pädevusvaldkonnast lähtudes seisukohad KMH aruande avaliku väljapaneku jooksul. Dokumentide läbivaatamisel annavad otsustaja ja asjaomased asutused hinnangu aruande asjakohasuse ja piisavuse kohta ning kontrollivad eksperdirühma koosseisu piisavust.

Kliimaministri 14.12.2024 käskkirjaga nr 1-2/24/507 „Volitus Eesti Geoloogiateenistusele maapõue seisundit ja kasutamist mõjutavaks tegevuseks loa andmiseks ja planeeringute kooskõlastamiseks“ on Eesti Geoloogiateenistusele antud volitus kooskõlastada planeeringuid, kui planeeritav maa-ala asub maavarade registris oleval maardlal või selle osal.

Maapõueseaduse (edaspidi MaaPS) § 14 lõike 2 alusel, võib lubada maapõue seisundit ja kasutamist mõjutavat tegevust üksnes juhul, kui kavandatav tegevus:

- 1) ei halvenda maavara kaevandamisväärsena säilimise või maavarale juurdepääsu olemasolevat olukorda;
- 2) halvendab maavarale juurdepääsu olemasolevat olukorda, kuid tegevus ei ole püsiva iseloomuga või
- 3) halvendab maavara kaevandamisväärsena säilimise või maavarale juurdepääsu olemasolevat olukorda, kuid tegemist on ülekaaluka avaliku huviga ehitise, sealhulgas tehnovõrgu, rajatise või ehitusseadustiku tähenduses riigikaitse ehitise ehitamisega, mille jaoks ei ole mõistlikku alternatiivset asukohta, või tegemist on elektrituruseaduse tähenduses taastuvat energiaallikat kasutava elektrienergia tootmisseadme ja seonduva taristu ehitamisega.

Trassilõik ja selle nihtusruum ei läbi ühtki registris arvel olevat maardlat. Raudteetrassi rajamisega ei kaasne otsest mõju maavarade kaevandamisväärsena säilimisele ning see ei halvenda juurdepääsu maavaradele. Mõju maavaradele tuleneb seega eelkõige ressursitarbest.

Trassi piirkonnas on eelprojekti koostamiseks läbi viidud ehitusgeoloogiline uuring. Väärtusprojekti (value engineering) koostamise käigus on viidud läbi täiendav uuring.

Rail Balticu ehitamiseks on ehitusmaavara vaja täitematerjalina raudtee ja hooldusteede ehitamiseks, raudteega ristuvate teede ümberehitamiseks ning ökoduktide muldkehade rajamiseks. Summaarselt vajatakse antud trassilõigu ehitamiseks ca 7 487 727 m³ materjali. RB rajatiste ehitamiseks vajalikud ehitusmaavarad (liiv, kruus, dolokivi/lubjakivi) hangib ehitusettevõtja keskkonnaluba omavatest karjääridest või teisese ehitusmaterjali korral vastavaid lube omavateelt tarnijatelt vastavalt ehitusprojektis ette nähtud kvaliteedinõuetele. Kõrgema kvaliteediga materjali on vaja tuua Eestist väljastpoolt.

Hinnangulised piirkonnas saadaval olevad kohalike maavarade mahud katavad raudteelõigu vajadused. Arvestades ehitusliiva, täiteliiva, -kruusa ja -dolokivi varustuskindluse kriitilisust Pärnumaal leiab KMH aruanne, et vaja on teha geoloogilisi uuringuid täiendava varu arvele võtmiseks ning avada uusi karjääre. Rail Balticu teenindusala varustuskindlust võib tervikuna tõsta ka, kui tugevdada teeninduspiirkonna äärealade varustuskindlust. Selleks sobivad näiteks mahajäetud karjäärid piirnevates maakondades (sh Järva, Lääne, Viljandi ja Lääne-Viru maakonnas). Samuti on kaalutud aherainekillustiku kasutamist vahekihi alusena kui materjal segatakse kvartsliiduga, tagamaks parema veejuhtivuse ja külmarkerkekindluse. Aherainekillustiku kasutamisega ei vähendata väljamata jäetud maavarade arvelt olemasolevat piirkondlikku ehitusmaavarade varustuskindlust ning see täidab ka mitmeid riiklikke eesmarke.

KMH aruandes on analüüsitud vajaminevat materjalikogust projekti elluviimiseks, tuvastatud võimalikud kitsaskohad ning pakutud lahendusi. Aruandes võrreldud RB projekti lahenduse alternatiivid on oma mõjus maavaradele samaväärsed.

Kuivõrd trassilõik ei läbi ühtki registris arvel olevat maardlat esineb Krundi liivamaardlal (registrikaart nr 961) ja sellel asuval Krundi liivakarjääri (loa nr L.MK/333548; loa omaja OÜ Eesti Killustik; luba kehtib kuni 12.09.2029) mäeeraldisel ja selle teenindusmaal kattuvus „Eritasandilise ristumise maavajadusega“. Maardlaga kattuv alal on juurdepääsutee rajamine võimalik vaid tingimusel, et vastaval alal on maavara ammendunud või selleks on saadud loa omaja nõusolek. EGT viitas sellele ka oma 01.07.2025 vastuses nr 13-3/25-1061 KMH programmile.

Juhul kui järgitakse varasemalt välja toodud tingimusi, puuduvad Eesti Geoloogiateenistusel täiendavad ettepanekud KMH aruande kohta.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Martin Nurme

Maavarade registri osakonna juhataja

Mihkel Annusver

Maavarade registri osakonna spetsialist

5331 7112 Mihkel.Annusver@egt.ee