Rail Baltic, Via Baltica ja ulukite liikumine Reiu jõe ja Vaskjõe vahelisel alal

Eksperdihinnang Vaskrääma külas oleva nn Kullipesa ökodukti piirkonnas rohevõrgustiku sidususe korraldamiseks

Tellija: osaühing Rail Baltic Estonia
Teostaja: OÜ Rewild / Jaanus Remm, *PhD*; Piret Remm, *PhD*; Kertu Jaik, *MSc*
Lugu: 2024-5
Kuupäev: 20.03.2024

1. SISSEJUHATUS

Kavandatav Rail Baltic (RB) raudtee trass [1] ristub kavandatava Via Baltica (VB) maantee trassiga [2] Pärnust lõuna pool Reiu jõe ja Vaskjõe RB ristete vahel Vaskrääma küla maal. Ristumiskoht asub *ca* 25 km² suuruse tervikliku metsaelupaikade massiivi keskosas (Vaskrääma ja Silla külade maal), mida kumbki taristu lõikab eri suunas. Ühtlasi on tegemist rohevõrgu tuumalaga [3]. Nii RB kui VB saavad olema Eesti kontekstis väga suured transporditaristu objektid. Kummalgi iseseisvalt aga eriti koostoimes võib kujuneda väga tugev mõju ulukite elupaikade kvaliteedile ja sidususele ning seeläbi ka piirkonna loomastikule ja elurikkusele. Selliste mõjude leevendamiseks ja ennetamiseks rakendatakse meetmeid, mis vähendavad loomade hukkumist (ulukitõkke aiad jm) ja elupaikade kvaliteedi langust (müratõkke seinad jm) ning säilitavad asurkondade sidususe (erinevad ulukiläbipääsud).

[1] Pärnu maakonnaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine". https://maakonnaplaneering.ee/maakonna-planeeringud/parnumaa/parnu-mp-rail-baltic/
[2] Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn- Pärnu- Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 92,0-170,0. https://maakonnaplaneering.ee/maakonna-planeeringud/parnumaa/parnu-tm_viabaltica/
[3] Pärnu maakonna planeering. https://maakonnaplaneering.ee/maakonna-planeeringud/parnumaa/parnu-maakonna-planeering/

Käesoleva ulukieksperdi hinnanguga seletatakse olemasolev olukord ja planeeringutes kujunenud perspektiiv ning antakse suunis lahenduseks ja edasiseks planeerimiseks nii, et oleks tagatud piirkonna rohevõrgu ja ulukiasurkondade sidusus ja jätkusuutlikkus.

Kuna RB, aga eriti VB planeeringud selles piirkonnas on võrdlemisi varajases seisus, siis ei ole käesolevaga võimalik koostada ulukitaristu detailset ja lõpliku täpsusega lahendust. Küll aga antakse suunised lahenduse loomiseks kummagi taristu keskkonnamõju hindamise (KMH) ja projekteerimise edasistes etappides.

2. OLUKORD JA SENISED PLANEERINGUD

Rail Baltic läbib kõneksoleva ala loode-kagu suunaliselt Reiu jõe ja Vaskjõe vahel *ca* 4,9 km pikkuse lõiguna. Põhja pool, kuni Reiu jõeni on RB-l olemas põhiprojekt, kuid seoses keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) uuendamisega on Reiu jõest lõuna pool olev RB planeering väärtushindamise seisus (*value engineering*, VE). Seda trassiseisu on arvestatud ka käesolevas analüüsis. VE trassijoon erineb vähesel määral (kuni 120 m) eelprojekti trassijoonest, kuid mõlemad asuvad planeeringu trassi nihutusruumi 350 m laiuse koridori piires.

Via Baltica Pärnu ümbersõit läbib piirkonna kirde-edela suunaliselt suundudes põhja pool Sindis üle Pärnu jõe ning jõudes edelas teisel pool Reiu jõge Pärnu-Ikla (T4) ja Valga-Uulu (T6) maanteede ristmikuni. VB planeering on võrreldes RB planeeringuga varasemas seisus, määratud on vaid trassikoridor. Selle maanteelõigu edasise planeerimise ja väljaehitamise perspektiiv on ebaselge.

Rohevõrgustik ja elupaigad. Käsitletavas piirkonnas on maakonnaplaneeringuga määratud suur rohevõrgu tuumala. See tuumala hõlmab enamuses majandatavat metsamaad, kuid hõlmab ka Sibula sood ning märkimisväärses ulatuses ka loodusele kaitstavaid alasid (sh kaitsealad ja kaitstavate liikide elupaigad). Vastavalt maakonnaplaneeringule on rohevõrgu tuumala jagatud kirde- ja edelapoolseks osaks (vastavalt 14,7 ja 4,4 km²) nii, et osade vahelise ala täidab RB planeeringu trassi nihutusruum 350 m laiuse koridorina. Tuumala sidumiseks on üle RB ette nähtud rohevõrgu koridor, mis peaks vastama või nihutatama rajatava Kullipesa ökodukti asukohale. VB-ga rohevõrgu planeerimisel seni nähtavasti arvestatud ei ole.

RB, VB ja Reiu jõe vaheline looduslike ja poollooduslike elupaikade (metsad, niidud jm) kogupindala on *ca* 3,5 km², mis on piisav mitme suurulukiliigi (metskits, ka metssiga) ning enamuse väikeulukite kodupiirkonna mahutamiseks. Lääne pool Reiu jõge on inimasustust mõnevõrra rohkem, kuid jätkub maastik, millest suure enamuse moodustavad looduslikud ja poollooduslikud elupaigad, sh metsad, niidud, märgalad jm. RB, VB, Pärnu linna ja mere vahelise elupaigaala kogupindala on *ca* 15 km² ning see võiks tervenisti sisaldada ka põdra kodupiirkonda.

Suur ulukiläbipääs RB-le on kavandatud Vaskrääma ja Silla külade piirialale. Valdavalt on nähtud võimalust tagada läbipääs ulukite eritasandilise ülepääsuna, st ökoduktina. Seda ökodukti on mitteametlikult hakatud nimetama Kullipesa ökoduktiks, kuid ametlikus dokumentatsioonis ei ole see nimi veel kinnistunud. Planeeringutes on ökodukti jaoks kaalutud peamiselt kahte kohta – üks VB trassist põhja, teine lõuna pool.

- 2015 RB algse KSH raames koostatud loomastiku uuring [4] märgib ala tähtsust ühest küljest väärtusliku elupaigana suurimetajatele jt liikidele kuid olulisust ka suuremas ulatuses loomade möödapääsuks Pärnu linnast. Tuuakse välja kõrge tähtsusega vajadus suurulukite läbipääsu järgi (koht S17*), mille sihtliikideks on kõik Eesti sõralised – metskits, metssiga, põder ja punahirv, aga ka kõik suurkiskjad – hunt, ilves ja karu. Läbipääsu lahendusvariantidena nimetatakse aiakatkestust või ökodukti. Lisaks sellele märgitakse uuringus, et piirkonnas on vajadus sõraliste, sh ka põdra läbipääsuks Reiu jõe luhaala jm ümbruse elupaikades (koht S16). Ilmselt on võimalik see läbipääs tagada Reiu jõe kallasradadel. Selles uuringus VB trassi paiknemist praeguseks kujunenud asupaigas arvestatud ei ole.
- 2023 koostatud uuendatud KSH eelnõu loomastiku analüüs [5] esitab kaht kohta jutuksoleva metsaala siseosas. Neist üks asub VB trassijoonest põhja pool (KSH eelnõu loomaläbipääsu koht 1E) ja teine lõuna pool (2E). Ilmselt ei ole ka selles uuringus VB perspektiivi põhjalikult arvestatud. Märgitud ulukiläbipääsu kohtadest nähti perspektiivsemana põhjapoolset, mis leiti sobivana rohkematele ulukiliikidele, sh sõralised ja ilves. VB trassist lõuna pool oleva läbipääsukoha sihtliikideks leiti eelkõige sõralised.

Arvestades, et neis kahes analüüsis ei ole VB-ga arvestatud, tuleb siinkohal rõhutada, et kindlasti on oluline luua täismõõdus ulukiläbipääs RB-le VB-st lõuna-kagu pool, kus rohevõrk on naaberaladega seotud suuremas ulatuses. Oluline osa rohevõrgust ja tähtis elupaigaala asub ka VB-st loode pool, kuid see rohevõrgu ala on väiksem ja elupaigad tugevama inimmõjuga. Usutavasti piisab VB-st loodes, kui RB-le ulukite läbipääsuks rajada suured altpääsud Reiu jõe ääres. Seega on Kullipesa ökodukti jaoks sobivam VB-st lõunas asuv koht.

Eelnimetatud kahe loomastiku uuringu/analüüsi vahepealsel ajal (2017) on täpsemalt analüüsitud ka RB-ga samatasandilise ulukiläbipääsu võimalust, st aiakatkestust [6]. Sellisest lahenduse põhimõttest on raudteeohutuse kaalutlusel käesolevaks loobutud. RB aiakatkes-

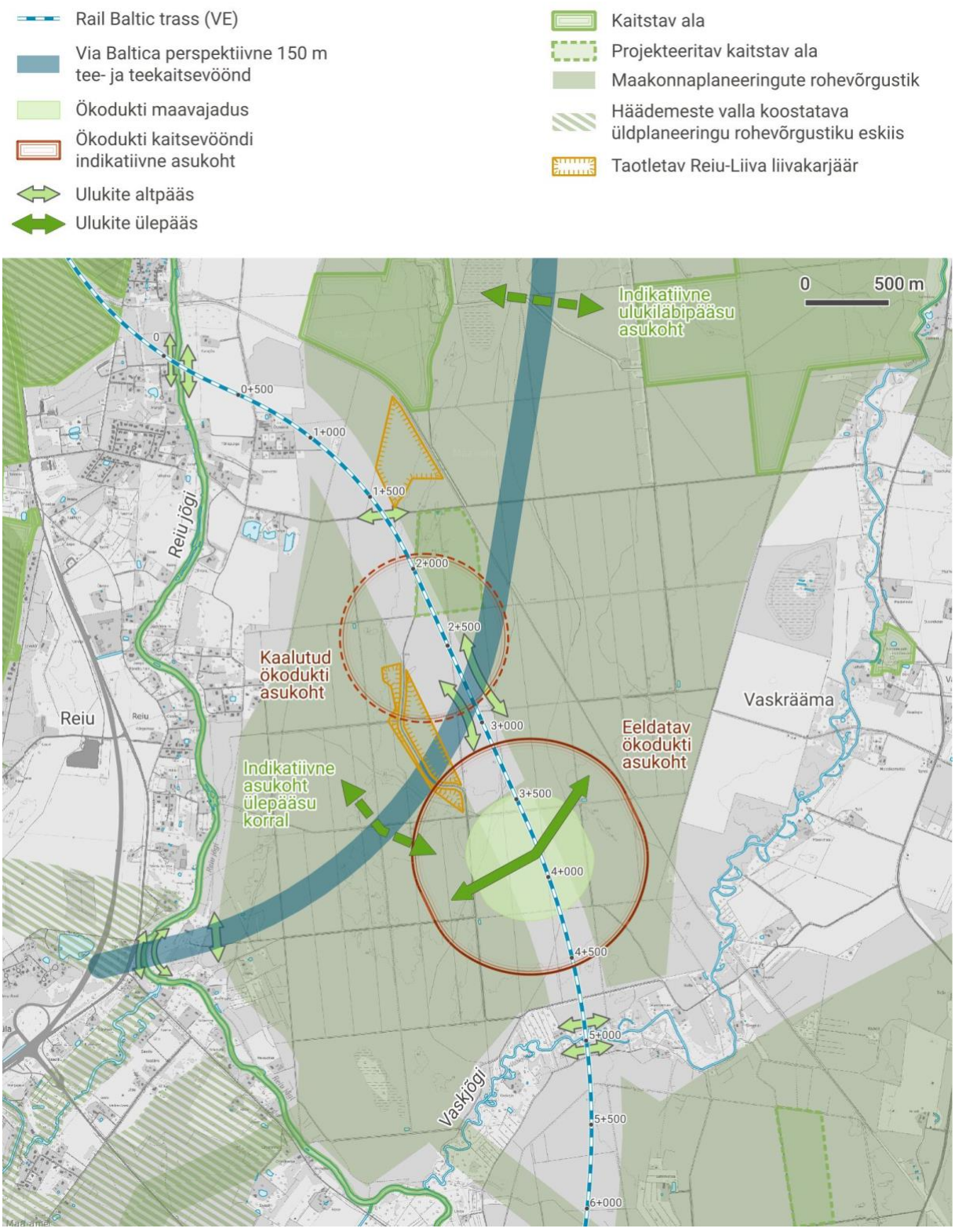
---

[4] Remm, J., Remm, L., Rannap, R., Pehlak, H., Jair, A., Nellis, R., Relve, A., Kont, R., Absalon, M., Jaanus, J., Jaik, K., Silts, M. (2015). Rail Baltic raudtee 1435 mm trassi Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute keskkonnamõju strateegiline hindamine. Loomastiku uuring. Leevendavate meetmete vajadus ja paiknemine. Rewild.

[5] Klein, L. Loomaläbipääsude ekspertiis analüüsile "Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ uuendamine trassilõikude 3A, 4A ja 4H osas Keskkonnamõju strateegiline hindamine". Estonian, Latvian ja Lithuanian Environment. Eelnõu seisuga detsember 2023.

[6] Remm, J., Eschbaum, K., Vanamölder, K., Remm, P., Kont, R., Järvekülg, J., Ekberg, O. (2017). Rail Baltic samatasandiliste ulukiläbipääsude tehniline teostatavus. Rewild, Hendrikson & Ko

tuste uuring piiritles võimaliku läbipääsu 1,73 km pikkuse lõiguna (koht AK-10) metsamassiivi keskel ja lõunapoolses osas.



Joonis 1. Maastiku, elupaikade, rohevõrgu, transporditaristu ja ulukite liikumisradade olukord ja perspektiiv kavandatava RB Kullipesa ökodukti piirkonnas. Aluskaart: Maa-amet.

Reiu-Liiva liivamaardla karjääritaotlus [7] on esitatud kahe lahustüki kaevandamiseks. Neist üks asub RB ja VB ristest *ca* 1,2 km põhja pool (12 ha) ning on lääne poolt piiritletud RB trassi nihutuskoridoriga. Teine (lõunapoolne; 8,36 ha) karjääritaotluse lahustükk asub RB ja VB ristest *ca* 250 m lääne pool. Lõunapoolne lahustükk on idast piiritletud RB trassi nihutuskoridoriga ning VB trass läbib seda lõunapoolses osas. Vastavalt taotlusele on kaevandamisperioodiks kavandatud 7 aastat. On alust arvata, et kui karjäärid avataks lähiajal, siis ammendataks need RB ehituse tarbeks. Kaevandada soovitakse nii veepealset (*ca* 30%) kui ka veealust varu (*ca* 70%), milleks soovitakse alandada veetaset mõlemal lahustükil *ca* 1 m. Vesi on kavas suunata mööda kraave Reiu jõkke. Vee ärajuhtimine jääks püsima ka pärast kaevandamist ning mõlemad lahustükid taastataks metsamaana.

3. ANALÜÜS JA PÕHJENDUS

Järgnevalt on seletatud neli lähteülesandega seatud küsimuste ringi.

1. *Kas kõnealuse ökodukti jaoks on olemas vajadus? Või võiks kõnealuse ökodukti asemel loomade liikumine toimuda kehtivas planeeringu alas kavandatud Reiu jõe kõrvalise kaldariba kaudu ja praeguse planeeringuga kavandatava Vaskjõe kõrvalise kaldariba kaudu? Kui võiks, siis millised on altpääsude minimaalsed parameetrid (vt ka taustainfot, saame selle pealt hinnata, kas see on reaalne lahendus) ning kas tuleks neile kehtestada kaitsevöönd?*

   Arendaja esmane eelistus on, et planeeringuga määratav 500 m kaitsevöönd [Reiu jõe ja Vaskjõe kallasradadel] *(sarnaselt ökoduktidele) ei oleks vajalik, sest lähipiirkonnas on palju olemasolevaid ja kavandatavaid eluhooneid, mis toob kaasa mitmeid piirangute riiveid ning kaitsevööndi kehtestamine planeeringus võib keeruliseks osutuda. Kui kaitsevöönd on siiski vajalik, siis millised on loomastikueksperdi tingimused või soovitused kaitsevööndi lisamiseks planeeringusse?*

Ökodukt metsaala keskosas on vajalik, Reiu jõe ja Vaskjõe kallasrajad ei asendaks ökodukti funktsionaalsust. Kallasrajad ei saaks olla piisavalt suured ning kummagi jõe ääres on inimasustust ja taristuid, mis pärsivad ulukiläbipääsu toimimist. RB Reiu jõe ristele lähim õueala on *ca* 30–40 m kaugusel (vasakkaldal) ning Vaskjõe ristest *ca* 110 m kaugusel (paremkaldal). Sellegi poolest on lisaks ökoduktile vajalikud ka Reiu jõe ja Vaskjõe äärsed ulukite liikumisele avatud kallasrajad. Jõed suunavad loomade liikumist ning on mitmeid liike, kes eelistavad liikuda veekogude kallastel. Arvestades, et VB võib kujuneda ulukite liikumisele märkimisväärseks barjääriks (sõltub ulukiläbipääsude lahendusest) ning RB Reiu jõe riste naabruses on

[7] Maavara kaevandamise loa taotlus Reiu-Liiva liivakarjääris. Keskkonnakaitseloa taotlus T-KL/1014736. Marina Minerals.

võrdlemisi palju majapidamisi, oleks mõistlik rajada täiendav suurulukiläbipääs VB ristest umbes 1 km loode suunas metsa läänepoolses osas.

- Soovitav on rajada ökodukt 2015 aastal koostatud RB loomastiku uuringuga näidatud piirkonda (koht S17*), st VB-st lõuna-kagu poole. Seejuures peab ökodukti jalami, so ökodukti nõlva ja ümbritseva maapinna üleminekukoha ning VB trassi serva (eeldatavasti ulukitõkke aia) vahele jääma vähemalt 400 m looduslike (metsa-) elupaikade ala ulukite häirimatuks liikumiseks, mis ühtlasi peab olema kaitstud ökodukti kaitsevööndiga.

- Maapinna reljeefi poolest soodne koht RB Kullipesa ökodukti rajamiseks paistab olevat piketipunktide 3+600 – 4+200 vahemikus. Arvestades, et lõuna poole tulevad läbipääsud Vaskjõe kallasradadele ning põhja pool hakkab VB loomade liikumist suunama võiks ökodukt asuda pigem selle vahemiku põhjapoolses osas.

- Juhul kui RB-le rajatakse täismõõdus ökodukt ning arvestame VB väljaehitamise perspektiiviga, peaks loomade liikumiseks ette nähtud kallasradade pinna (nö põranda) kohale jääva vaba ruumi mõõtmed Reiu jõe paremkaldal (st ida pool jõge) olema: kõrgus ≥ 6 m ja laius ≥ 50 m (mõõdetuna jõega ristisuunas), Reiu jõe vasakkaldal (lääne pool): kõrgus ≥ 5 m ja laius ≥ 20 m, ning Vaskjõe mõlemal kaldal: kõrgus ≥ 5 m ja laius ≥ 20 m. Juhul kui RB-le rajatakse ulukitele täismõõdus üle- või altpääs ka VB-st loode pool, piketipunktide 1+300 – 2+100 piirkonnas, võib Reiu jõe paremkalda läbipääs olla väiksem kui eelnevalt nimetatud. Näiteks võib täiendava loomaläbipääsu kombineerida piketipunktile 1+620 kavandatud väikese metsatee tunneliga. Juhul kui RB Kullipesa ökodukti ei rajataks peaksid altpääsud Vaskjõe kallastel olema oluliselt suuremad, kuid johtuvalt asupaigast ei õnnestuks ainult kallasradadel siiski rajada selliseid läbipääse, mis tagaks rohevõrgu sidususe. Läbipääsude täpne paigutus, lahendus ja mõõdud tuleb täpsustada RB KMH ja tehnilise projekteerimise käigus.

- Kaitsevöönd tuleb kavandada kindlasti ökoduktile. Reiu jõe ja Vaskjõe kallastel olevate ulukiläbipääsude toimimine tuleb samuti kindlustada. Kas selleks on vajalik kehtestada kaitsevöönd ei oska ennustada. Väga tõenäoliselt on ulukiläbipääsu suure ulatusega kaitsevöönd siiski vajalik vähemalt Reiu jõe paremkaldal juhul kui see jääb ainsaks suuruluki läbipääsuks VB ja Reiu jõe vahel. Ei saa välistada, et väiksemate ulukiläbipääsude toimimine võib olla jätkusuutlik ka ilma spetsiaalse kaitsevööndita või väiksema ulatusega kaitsevööndiga. Näiteks poolveeliste väikeulukite liikumisvõimaluse tagamiseks piisab paljudel juhtudel veekogu ehituskeelu- ja piirangu-vööndist. Igal juhul tuleb kaitsevööndite kavandamisel arvestada olemasoleva maastiku koosseisuga, elupaikade paiknemisega, asustusega, taristuga, planeeringutega jms.

2. *Kui* [RB Kullipesa] *ökodukt on vajalik (lisaks Reiu jõe ja Vaskjõe kaldariba läbipääsudele) ja tuleb RB planeeringuga kavandatud ökodukti nihutamisruumi, siis kas see töötaks ka tulevikus, kui kõrvale ehitatakse Via Baltica? Kas on eritingimusi RB planeeringule või soovitusi VB planeeringu elluviimiseks? Näiteks aedade rakendamine suurulukite suunamiseks või VB maanteeviadukti alt paralleelselt RB raudteega loomade läbisuunamine ökoduktile vms.*

Väga tõenäoliselt jääks Kullipesa ökodukt ulukiläbipääsuna toimima ka juhul kui selle lähedusse rajatakse VB maantee. Siiski on oluline rakendada leevendusmeetmeid maanteehäiringu minimeerimiseks ning tagada ulukite läbipääs teisele poole maanteed. Kuna VB realiseerumise perspektiiv, ajakava ja asjaolud on paljuski teadmata ning jäävad ilmselt RB-st hilisemaks, tuleb täpne lahendus lahendada edaspidi VB KMH ja projekteerimise käigus.

→ VB ja Kullipesa ökodukti vahemaa ei tohiks olla väiksem, kui praeguse planeeringus näidatud. Hinnanguliselt piisaks ökodukti jalami ja VB vahel *ca* 400 m laiusest puhveralast, kus kehtib ökodukti kaitsevöönd. See varjaks muu hulgas maanteehäiringu leviku ulukiläbipääsuni.

→ VB-le tuleb RB Kullipesa ökodukti naabruses rajada müra- ja valgustõkkeseinad. See on eriti asjakohane arvestades, et piirkonnas asetseb VB trass pika lauge kurvina nii, et sõidukite valgusvihud hakkaks sihtima ökodukti suunas nii lääne kui põhja poolt lähenedes ning maantee liikluskoormus kujuneb ilmselt väga kõrgeks ja veokite osakaal on suur. Piirkonnas ei tohi teed valgustada (laternatega). Metsaraied tuleb korraldada nii et VB ja ökodukti vahel oleks igal ajahetkel piisavalt kõrge ja lai ning sobiva koosseisuga kõrgpuistu, mis moodustab maanteehäiringut varjava tõkke. VB häiringu piiramise meetmed tuleb kavandada VB KMH ja projekteerimise käigus.

3. *Kas rohevõrgustiku toimivuse osas on midagi, mida peame arvestama? Kas Pärnu-Ikla mnt ja Rail Baltica vahelisel lõigul peab olema Via Baltica ületamiseks loomadel läbipääs? Kui pole, kas loomad jääkisid siis lõksu või saaksid kasutada Reiu jõe altpääsu? Kui on vaja, siis kas see võiks olla altpääsuna raudtee kõrval kui Via Baltica tuleb üle raudtee viaduktina? Kas see töötaks?*

RB, VB ja Reiu jõe vahele jääb *ca* 2,5 km² suurune metsaelupaikade ala, mis on ühtlasi ka osa rohevõrgu tuumalast, lisaks sellele niiduelupaigad jm. See on nii piisavalt suur ala, et kanda väikeulukite asurkondi, kuid ilmselt piisav ka metskitse jaoks. Kuna ala on üle Reiu jõe ühendatud Reiu küla õuede vahelt Pärnu linnast lõunasse jäävate looduslike aladega, on kindlasti tegemist sobiva elupaigaga ka suurulukitele nagu metskits, metssiga ning ilmselt vähemalt ajuti ka põder jt. Seega on oluline et see elupaigalaik jääks sidusaks VB-st lõunapool ja RB-st idapool olevate aladega, aga ka RB-st põhja suunas. Sidususe tagamiseks on muu hulgas vajalik kõneks olev Kullipesa ökodukt. Sidususe üle VB võib tagada ulukite täismõõdus

alt- või ülepääsudega. Täpne ulukiläbipääsude lahendus tuleb koostada VB KMH ja projekteerimise käigus.

- Kullipesa ökodukti naabruses ulukite pääs üle VB on võimalik lahendada üle RB viiva viadukti alla rajatavate täismõõdus suuruluki läbipääsuga (orienteeruv kõrgus ≥ 6 m ja laius ≥ 50 m, mõlemal pool RB-d). Viaduktialuste ulukiläbipääsude piirkonnas tuleb rajada müra- ja valgushäiringu tõkked, mis muuhulgas varjestaks häiringut ka Kullipesa ökoduktile. Kui RB äärsed ulukiläbipääsud jäävad naabruses põhiliseks elupaikade sidususe tagamise meetmeks üle VB, siis on antud juhul vajalik kaitsevööndi kehtestamine.
- Juhul kui viadukti alust täismõõdus suurt ulukiläbipääsu siiski ei õnnestu rajada, tuleb tagada ulukite läbipääs üle VB ökoduktiga, mis paigutada samale suunale RB Kullipesa ökoduktiga.
- VB-le tuleb rajada suhteliselt avar ulukiläbipääs Reiu jõe paremkaldale ning mõnevõrra väiksem läbipääs vasakkaldale. Johtuvalt maastiku koosseisust ja konfiguratsioonist on võimalik, et paremkalda ulukiläbipääs tuleks lahendada kaheosalisena, millest üks on jõe käärus voolusängi ääres ning teine suurema metsaala servapiirkonnas. VB ulukiläbipääsude lahendus tuleb koostada VB KMH ja projekteerimise käigus.
- Ilmselt tuleb VB-le rajada lisaks RB äärsele läbipääsule veel eraldi suurulukite läbipääs(ud) ka RB ja Sindi linna vahelisel lõigul, eeldatavasti Sibula soo piirkonnas. Johtuvalt paigutusest maastikus ei oleks RB äärsed ja Reiu jõe äärsed läbipääsud paljudele piirkonna liikidele optimaalsed (nt metsa siseosa eelistavad loomad). Seega on pärast VB valmimist Sibula soo piirkonna suurulukiläbipääsud vajalikud laiemalt rohevõrgu tuumala ja Pärnu maastikuala sidususe tagamiseks idapoole jäävate elupaikade ja rohevõrgu osadega.

4. *Kas kõnealuse ökodukti kaitsevööndis võib maavara kaevandada enne ökodukti valmimist? Peale ökodukti valmimist kindlasti ei tohi. Reiu-Liiva liivamaardla (maavarade registri registrikaart nr 764) kaevandamisloa taotluses karjääri lõunapoolne lahustükk on esitatud Via Baltica ja Rail Baltica kavandatavasse ristumiskohta. Lisas 4 on Keskkonnaameti poolt Rail Baltic Estoniale (RBE) esitatud päring koos karjääri keskkonnaloa taotlusega ning RBE 2022.a vastuskiri, mis tingimustel on RBE olnud nõus karjääri avamisega.* [8, 9]

   Palume loomastikueksperdi seisukohta kas RBE [Rail Baltic Estonia] *esitatud tingimused on ka täna adekvaatsed? Kui ei, mis on täiendavad loomastikueksperdi soovitused tagamaks ökodukti toimivus kui ka maavara kaevandamisväärsus?*

Reiu-Liiva liivamaardlas lõunapoolsel lahustükil kaevanduse avamine võib kujuneda ulukiläbipääsude ja rohevõrgu seisukohalt vastunäidustatuks. RB Kullipesa ökodukti eeldatavasse kaitsevööndisse jääks küll vaid osa taotletava karjääriala lõunapoolsest lahustükist, kuid peale ökodukti vajab funktsionaalset kaitse vööndit ka RB kõrval VB viadukti all olev ulukiläbipääs või VB ökodukt juhul, kui see läbipääs lahendatakse ülepääsuna. Seega jääb kogu lõunapoolne karjääri lahustükk eeldatavate ulukiläbipääsude jaoks kaitset vajavasse alasse.

Karjäär lõunapoolse lahustüki põhjaosas oleks vähem vastunäidustatud, kui VB-le rajataks eraldi ökodukt RB Kullipesa ökoduktiga samale ulukite liikumissuunale. Kuid ka sellisel juhul ei tohiks karjääri avada VB-st lõuna pool, so vahetult Kullipesa ökodukti naabruses. Ilmselt oleks võimalik rajada karjäär lõunapoolse lahustüki põhjaosas juhul, kui karjäär ammendatakse ja korrastatakse metsamaaks enne RB ökodukti, aga ka VB ulukiläbipääsu valmimist.

Põhjapoolne lahustükk otseselt rohevõrgustikku ei katkestaks, kuid arvestades, et see asub RB vahetus naabruses, võib see hakata häirima raudteega paralleelset loomade liikumist. Arvestades, et see ala on plaanis kaevandamise järgselt korrastada metsamaana, oleks häiring ulukitele oluline eelkõige kaevandamise ajal, kuid mitte pikas perspektiivis.

- → RBE esitatud tingimused (KV2022-307, 9.11.2022) on üldjoontes adekvaatsed, kuid soovitatav on karjääri mitte avada lõunapoolse lahustüki lõunaosas, so VB trassist lõuna pool.
- → Karjääri lõunapoolse lahustüki VB-st põhja poole jääv osa tuleb ammendada ja korrastada enne naabruses olevate ulukiläbipääsude valmimist.
- → Karjääri põhjapoolse lahustüki võib kõneksolevate ulukite liikumisradade ja rohevõrgustiku sidususe seisukohalt kaevandada. Juhul kui RB-le rajatakse suuruluki läbipääs piketipunktide 1+300 – 2+100 piirkonda, tuleb karjääri põhjapoolse lahustüki perspektiiv ja võimalikkus uuesti hinnata.

---

[8] Reiu-Liiva liivakarjääri keskkonnaloa taotluse kohta arvamuse küsimine. Keskkonnaamet, DM-121546-8, 19.10.2022.

[9] Reiu-Liiva liivakarjääri keskkonnaloa taotluse kohta arvamuse avaldamine. Rail Baltic Estonia, KV2022-307, 09.11.2022.