

Tallinna Halduskohus, Tallinna kohtumaja
tlhktallinn.menetlus@kohus.ee

14. märts 2018

Kaebajad: **MITTETULUNDUSÜHING ARB**
Registrikood 80365715

MITTETULUNDUSÜHING EESTI LOODUSKAITSE SELTS
Registrikood 80015004

Kaebaja esindajad: **Vandeadvokaat Piret Blankin**
Vandeadvokaadi abi Edgar-Kaj Velbri
Advokaadibüroo DERLING
Liivalaia 45, 10145 Tallinn
Tel 611 0915
E-post: piret.blankin@derling.ee
E-post: edgar.velbri@derling.ee

Vastustaja: **Riigihalduse minister**
Rahandusministeerium
Suur-Ameerika 1, 10122 Tallinn
Tel 611 3558
E-post: info@rahandusministeerium.ee

ESIALGSE ÕIGUSKAITSE TAOTLUS
JA
KAEBUS

Taotlused:

1. Peatada esialgse õiguskaitse korras riigihalduse ministri 13. veebruari 2018 käskkirjade nr 1.1-4/40 ja 1.1-4/41 ning 14. veebruari 2018 käskkirja 1.1-4/43 kehtivus kuni asjas menetlust lõpetava lahendi jõustumiseni.
2. Tuvastada riigihalduse ministri 13. veebruari 2018 käskkirja nr 1.1-4/40 tühisus.
3. Tuvastada riigihalduse ministri 13. veebruari 2018 käskkirja nr 1.1-4/41 tühisus.
4. Tuvastada riigihalduse ministri 14. veebruari 2018 käskkirja nr 1.1-4/43 tühisus.
5. Alternatiivselt taotlusele nr 2, tühistada riigihalduse ministri 13. veebruari 2018 käskkiri nr 1.1-4/40.



6. Alternatiivselt taotlusele nr 3, tühistada riigihalduse ministri 13. veebruari 2018 käskkiri nr 1.1-4/41.
7. Alternatiivselt taotlusele nr 4, tühistada riigihalduse ministri 14. veebruari 2018 käskkiri nr 1.1-4/43.
8. Nõuda Rahandusministeeriumilt välja:
 - 8.1. Vabariigi Valitsuse istungite materjalid (kabineti memorandumid, protokollid ja nõupidamiste kokkuvõtted), mis käsitlevad maakonnaplaneeringuid (sealhulgas lähte-seisukohtade kujundamist) ning Rail Balticu rajamist (vastavad istungid on toimunud vähemalt järgmistel kuupäevadel: 29. mai 2014, 20. november 2014, 5. veebruar 2015, 24. september 2015, 14. september 17 ja 26. jaanuar 2017);
 - 8.2. Rail Balticu osas Euroopa Komisjonile esitatud kolme Balti riigi ühised rahastustaotlused CEF I, CEF II ja CEF III koos kõigi lisadega;
 - 8.3. CEF rahastustaotluse lisaks olev 2015. aastal uuendatud Rail Balticu tasuvusanalüüs;
 - 8.4. RB ehitusmaksumuse kalkulatsioon;
 - 8.5. haldusmenetluse toimik.
9. Mõista Rahandusministeeriumilt MITTETULUNDUSÜHING ARB ja MITTETULUNDUSÜHING EESTI LOODUSKAITSE SELTS kasuks välja nende menetluskulud. Rahandusministeeriumi menetluskulud jätta tema enda kanda.

1. FAKTILISED ASJAOLUD

- 1.1 Vabariigi Valitsus andis 12. aprillil 2012 korralduse nr 173 „Maakonnaplaneeringu koostamise algatamine Rail Balticu raudtee trassi koridori asukoha määramiseks”, millega algatati Harju, Rapla ja Pärnu maakonnas maakonnaplaneering Rail Balticu raudtee trassi koridori asukoha määramiseks. Vabariigi Valitsus muutis seda 1. septembril 2015¹.
- 1.2 Harju maavanem andis 19. aprillil 2012 korralduse nr 1-1/661-k „Harju maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ keskkonnamõjude strateegilise hindamise algatamine“ (lisa 1).
- 1.3 Pärnu maavanem andis 23. aprillil 2012 korralduse nr 267 „Pärnu maakonna planeeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine“ (lisa 2).

¹ Terviktekst: <https://www.riiqiteataja.ee/akt/326082015016>



- 1.4 Rapla maavanem andis 25. aprillil 2012 korralduse nr 259 „Rapla maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine“ (lisa 3).
- 1.5 Harju maavanem andis 13. juunil 2016 korralduse nr 1488-k „Harju maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ vastuvõtmine“ (lisa 4).
- 1.6 Pärnu maavanem andis 9. novembril 2016 korralduse nr 1-1/16/1037 „Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ vastuvõtmine“ (lisa 5).
- 1.7 Rapla maavanem andis 29. juunil 2016 korralduse nr 1-1/16/429 „Rapla maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ vastuvõtmine“ (lisa 6).
- 1.8 Keskkonnaminister võttis 9. augustil 2017 vastu otsuse nr 7-12/17/2834-7 „Harju, Rapla ja Pärnu maakonna Rail Balticu maakonnaplaneeringute keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande heakskiitmine“ (lisa 7).
- 1.9 Riigihalduse minister kiitis Harju maakonnaplaneeringu heaks oma 28. detsembri 2017 kirjaga nr 15-5/3481-1 (lisa 8), Pärnu maakonnaplaneeringu oma 29. detsembri 2017 kirjaga nr 15-2/3529-1 (lisa 9) ning Rapla maakonnaplaneeringu oma 29. detsembri 2017 kirjaga nr 12-3/17/1397-1 (lisa 10).
- 1.10 Riigihalduse minister andis 13. veebruaril 2018 käskkirja nr 1.1-4/41 „Harju maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ kehtestamine“ (lisa 11).
- 1.11 Riigihalduse minister andis 13. veebruaril 2018 käskkirja nr 1.1-4/40 „Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ kehtestamine“ (lisa 12).
- 1.12 Riigihalduse minister andis 14. veebruaril 2018 käskkirja nr 1.1-4/43 „Rapla maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ kehtestamine“ (lisa 13).
- 1.13 Halduskohtumenetluse seadustiku (edaspidi **HKMS**) § 38 lg 1 p 9 kohaselt selgitab kaebaja, et ta sai vaidlustatud haldusaktist teada 14. veebruaril 2018.

2. KAEBUSE PÕHJENDUSED

2.1 Kaebeõigus

- 2.1 Kaebajad MTÜ ARB ja MTÜ Eestimaa Looduskaitse Selts on keskkonnakaitset edendavad valitsusvälised keskkonnaorganisatsioonid Keskkonnainfo kättesaadavuse ja keskkonnaasjade otsustamises üldsuse osalemise ning neis asjus kohtu poole pöördumise konventsiooni (edaspidi **Ärhusi konventsioon**, ratifitseeritud Riigikogu poolt 06. juunil 2001) artikli 2 lg 5 mõttes ja keskkonnaseadustiku üldosa seaduse (edaspidi **KeÜS**) § 31 mõttes (lisa 14).
- 2.2 Kaebajatel on kaebeõigus Ärhusi konventsiooni artikli 9 lõike 2 ja KEÜS § 30 lg 2 alusel ning nende õiguste rikkumist ja põhjendatud huvi eeldatakse, kui vaidlustatud haldusakt



või toiming on seotud organisatsiooni keskkonnakaitseliste eesmärkide või senise keskkonnakaitselise tegevusvaldkonnaga.

- 2.3 Kaebajatel on kaebeõigus 30. juunini 2015 kehtinud planeerimisseaduse (edaspidi **PlanS v.r.**) § 26 lg 1 alusel. Vastustaja on maakonnaplaneeringut menetlenud PlanS v.r. alusel, mistõttu tuleb ka kaebajate kaebeõigust sisustada PlanS v.r. alusel.
- 2.4 Kaebajad on aktiivselt osalenud Rail Balticu planeerimismenetluses, esitanud arvamusi, vastuväiteid, soovitusi jms.
- 2.5 Kui ei ole täpsustatud teisiti, siis nimetatakse käesolevas menetlusdokumendis mõlemaid kaebajaid ühiselt kaebajaks.

2.2 Maakonnaplaneeringud on formaalselt õigusvastased

2.2.1 Vastustaja pole kaebajale andnud sisulist võimalust dokumentidega tutvumiseks ja menetluse mõjutamiseks

- 2.2.1.1 Kaebaja on veendunud, et maakonnaplaneeringu menetlemisel on rikutud tema õigust dokumentidega tutvumiseks (haldusmenetluse seaduse (edaspidi **HMS**) § 37 lg 4) ja omapoolsete seisukohtade esitamiseks. Menetluse käigus arvamuse avaldamiseks antud periood on olnud ebamõistlikult lühike ning sätitud selliselt, et see langeks puhkuste perioodile, muutes menetlusest osavõtu kaebaja jaoks ebamõistlikult koormavaks.
- 2.2.1.2 Harjumaa maakonnaplaneeringu avalik väljapanek toimus perioodil 4. juuli – 8. august 2016, kestes seega viis nädalat ja üks päev. Raplamaa maakonnaplaneering avalikustati sisuliselt samaaegselt, s.o. perioodil 18. juuli – 15. august 2016. Seega kestis avalik väljapanek neli nädalat ja üks päev. Pärnu maakonnaplaneeringu avalik väljapanek toimus perioodil 29. november – 29. detsember 2016, kestes seega neli nädalat ja kolm päeva.
- 2.2.1.3 **Kaebaja on veendunud, et Pärnumaa, Harjumaa ja Raplamaa maakonnaplaneeringute väljapaneku kestus oli õigusvastaselt lühike.**
- 2.2.1.4 Avalikkuse kaasamisel olulise keskkonnamõjuga planeerimisasjas peab menetlustähtaja pikkus olema selline, mis asja mahukust ja keerukust arvestades võimaldab avalikkusel tõhusalt osaleda, sealhulgas peab menetlustähtaeg võimaldama piisavat ettevalmistusaega (KeÜS § 28 lg 4).
- 2.2.1.5 Eeltoodu väljendab põhimõtet, et **suuremahulise ja olulise mõjuga planeeringu menetlemisel on haldusorgani kohustused avalikkuse kaasamisel seaduse miinimumnõuetest ulatuslikumad**. Nii on ka Riigikohus rõhutanud, et haldusorgan peab „*tegema planeeringu avaliku väljapaneku korraldamisel omalt poolt kõik võimaliku, et huvitatud isikud saaksid planeerimismenetluses osaleda*“ (3-3-1-16-08, p 11).
- 2.2.1.6 Seda kinnitab Riigikohtu praktika planeeringutest teavitamise osas, mille puhul on seaduse miinimumnõuete ebapiisavuse ja ulatuslikuma teavitamise vähese koormavuse korral haldusorganil kohustus teavitada puudutatud isikuid planeeringust seaduses sätestatud miinimumnõuetest ulatuslikumalt (3-3-1-12-08, 13). Tegemist on hea halduse põhimõtte väljendusega, mille lõppeesmärgiks on tõhus ja kõigi isikute huve arvestav planeerimismenetlus.



- 2.2.1.7 Käesoleval juhul pole KeÜS § 28 lg 4 kohast ja hea halduse põhimõttest tulenevaid avaldamisnõudeid täidetud, andes kaebajale menetlustähtaja PlanS v.r.-s sätestatud miinimumile tuginedes.
- 2.2.1.8 Vastustaja on planeeringu ja sellega seonduvate ekspertarvamuste koostamiseks endale võtnud enam kui kolm aastat, andes samas kaebajale nende materjalide läbi töötamiseks ja omapoolsete seisukohtade formuleerimiseks vaid ühe kuu. Kaebaja rõhutab, et maakonnaplaneeringu ja selle lisadega avalikustati sadu lehekülgi mh tehnilist ja erialateadmisi eeldavaid dokumente, mille läbitöötamine on objektiivselt aeganõudev protsess. Samas oli Harjumaa ja Raplamaa maakonnaplaneeringute avalikustamise aeg olulisel osas kattuv, mis veelgi vähendas huvitatud isikute võimalust mõlema planeeringu menetluses kaasa rääkida.
- 2.2.1.9 Arvestades niivõrd mahuka menetluse olemuslikku poolte ebavõrdsust, ei olnud ilmselgelt tegemist piisava perioodiga arvamuse tõhusaks avaldamiseks ja formuleerimiseks. Kaebaja tutvumisvõimaluse parandamiseks oleks vastustaja võinud avalikule väljapanekule pandavad dokumendid kaebajale saata juba oluliselt varem. Nii saadeti maakonnaplaneeringute dokumendid Keskkonnaametile ja Keskkonnaministeeriumile kooskõlastamiseks enam kui pool aastat varem, 5. aprillil 2016 (lisa 15). Seega polnud mistahes takistust dokumentide varem kättesaadavaks tegemisele ka kaebajale.
- 2.2.1.10 Seejuures pikendas Keskkonnaamet temale kooskõlastamiseks määratud aega kahel korral tulenevalt materjalide mahukusest ja keerukusest (lisa 15). Järelikult Keskkonnaametil oli seisukoha avaldamiseks enam kui neli kuud, samas kui kaebajale anti aega vaid üks kuu. Sarnaselt pikendas enda vastamistähtaja enam kui nelja kuuni Keskkonnaministeerium (lisa 15). Seega, avalikest vahenditest finantseeritud ja selleks spetsialiseerunud töötajatega riigiasutustele on antud seisukohtade koostamiseks neli kuud, samas kui kaebaja võimalus arvamust avaldada on piiratud vaid ühe kuuga.
- 2.2.1.11 Ei ole kooskõlas maakonnaplaneeringu avalikkuse kaasamise eesmärgiga, et projekt, mille käsitlemiseks vajab enam kui nelja kuud Keskkonnaameti ja Keskkonnaministeeriumi poolt, saaks läbida avaliku väljapaneku vaid ühe kuuga.**
- 2.2.1.12 Kaebaja rõhutab siinjuures, et isegi kui mõnes andmebaasis oli dokumendi mõni poolik tööversioon kättesaadav juba varem, ei rahulda see planeerimismenetluse dokumentide avaldamisele esitatavaid nõudeid. Esmalt on tööversioonid poolikud ning isikutel ei ole võimalik ette näha, mida lõplikule versioonile veel juurde võidakse lisada ning teiseks nõuab mitmete dokumendi eri versioonidega tutvumine mitmekordset töö- ja ajakulu. Seejuures tuleb ka lõppversioon vaatamata varasematele versioonidele vaadata läbi sama põhjalikkusega nagu täiesti uus dokument.
- 2.2.1.13 Pärnu maavanem on planeeringu menetlemisel olnud sellest hoolimata seisukohal, et kuivõrd tema poolt antud tähtjad on formaalses kooskõlas seaduse miinimumtähtajaga, pole kaebaja menetlusõiguseid rikutud (lisa 16). Samas on ka Rahandusministeerium asjas järelevalve teostamisel rõhutanud, et „*arvestades dokumentide mahukust ja halduse head tava, oleks tulnud maavalitsusel kaaluda, kas otstarbekas oleks pikema avalikustamise aja andmine, kaaludes muuhulgas, kas see oleks parandanud isikute võimalusi materjalidega tutvumiseks*“ (lk 3, lisa 16). **Seega on ka Rahandusministeerium möönnud, et Pärnu Maavalitsuse tegevus võis olla vastuolus halduse hea tavaga.** Kuivõrd sama pikk oli avalikustamisperiood ka Harjumaa ja Raplamaa maakonnaplaneeringute menetlustes, laieneb see järeldus kõigile vaidlustatud planeeringutele.



2.2.1.14 Ka ebapiisavat aega materjalidega tutvumiseks ja arvestades riigiasutuste ja kolmandate isikute ebavõrdset kohtlemist planeerimismenetluses, on vastustaja tegevus planeeringute avalikustamisel olnud õigusvastane.

2.2.2 Pärnu maakonnaplaneeringu menetlemisel on rikutud kaebaja ära kuulamisõigust

2.2.2.1 Ehkki Pärnu maakonnaplaneeringu menetluses on toimunud avalikud ära kuulamised, on nendel kaebajatele ära kuulamisõigust võimaldatud vaid formaalselt.

2.2.2.2 Pärnu maakonnaplaneeringu menetlemisel toimunud ära kuulamised on lõpetatud selleks ettenähtud koosoleku aja möödumise tõttu, kusjuures kaebaja esindaja on saanud esitada vaid üksikud küsimused ja selgitused. Sellele menetluslikule minetusele on kaebaja tähelepanu juhtinud ka 29. septembril 2017 toimunud Pärnu maakonnaplaneeringu vastuväite esitaja ära kuulamisel, paludes kõikide asjakohaste küsimuste arutamiseks kutsuda kokku uus avalik arutelu. Kaebaja selline taotlus jäeti tähelepanuta, kusjuures Rahandusministeeriumi Planeeringute osakonna juhataja Tiit Oidjärv asus selle suhtes seisukohale, et „*Kui teil on selle kohta märkusi siis vastuvõtmise ja avalikustamise järgselt kirjalikult te peate seda ka väljendama /--/ Pärast kehtestamist te võite selle ka kohtus vaidlustada, aga ma arvan, et te sellega kaugele ei jõua*“. Kaebajal on olemas selle fakti kohta salvestis, mis esitatakse, kui vastustaja seda asjaolu vaidlustab. Viimati mainitud märkuse osas keelduti ka protokollil parandamast ja seda sinna lisamast.

2.2.2.3 7. novembril 2017 on kaebaja MTÜ ARB pöördunud küsimuses korduvalt Rahandusministeeriumi poole, juhtides tähelepanu asjaolule, et 10. veebruaril 2017 toimunud avalik ära kuulamine on lõppenud koosolekuaja lõppemise tõttu, kusjuures kaebaja on palunud käsitlemata jäänud küsimuste arutamiseks läbi viia täiendav avalik ära kuulamine (lisa 17). Samuti märkis kaebaja MTÜ ARB, et koosolekul esitatud protokollitud taotlusele tuginedes jäi ta ootama täiendava avaliku ära kuulamise aja määramist, mida aga ei tehtudki.

2.2.2.4 Rahandusministeerium on kaebaja MTÜ ARB pöördumisele vastanud ligi kaks kuud hiljem, 29. detsembril 2017 (lisa 16), mille kättesaamise ajaks oli riigihalduse minister oma kirjaga nr 15-2/3529-1 Pärnu maakonnaplaneeringu juba heaks kiitnud. Oma vastuskirjas on Rahandusministeerium deklareerinud vaid, et „*planeeringu koostamise korraldaja on protsessi käigus pakkunud ammendavalt kaasarääkimisvõimalusi*“ (lk 5, lisa 16). Sisuliselt Rahandusministeerium enda seisukohti põhjendanud ei ole.

2.2.2.5 Lisaks, hea halduse põhimõtte kohane ei ole ka vastustaja keeldumine (võttes arvesse juba niigi lühikest etteteatamistähtaega) muutmast kaebaja palvel avaliku ära kuulamise kuupäevi ühe nädala võrra. Viimane oleks võimaldanud ära kuulamisel osaleda kaebajapoolsel spetsialistil Mati Kosel, tagamaks kaebajapoolse võimaluse ka oma ekspertarvamuse esitamiseks ning tehniliselt keerukas diskussioonis osalemiseks.

2.2.2.6 Arvestades eeltoodut on kaebaja veendunud, et maakonnaplaneeringu menetlemisel on oluliselt rikutud MTÜ ARB ära kuulamisõigust. Planeeringu avaliku väljapaneku ajal laekunud ettepanekute ja vastuväidete arutamiseks tuleb läbi viia avalik arutelu (PlanS v.r. § 21 lg 1). Kaebaja MTÜ ARB on veendunud, et **selline avalik arutelu peab olema ammendav, kuivõrd vastasel juhul on avalikul võimul võimalik lühikesest kestusega avaliku arutelu korraldamisega PlanS v.r. § 21 lg 1 nõudeid sisuliselt eirata**. Seega pidanuks vastustaja korraldama avaliku arutelu selliselt, et sellel oleks arutatud kõiki planeeringu avaliku väljapaneku ajal laekunud ettepanekuid ja vastuväiteid.

2.2.2.7 Ka Riigikohus on rõhutanud avalikkuse ära kuulamisõigust planeeringu avalikustamisel, märkides, et „*Seega ei toimu avaliku väljapaneku käigus mitte üksnes avalikkuse*



informeerimine planeeringust, vaid ka avalikkuse kaasamine planeeringu väljatöötamisse. Avalikku väljapanekut ei saa käsitada juba valminud planeeringulahenduse tutvustamisena avalikkusele. Väljapanekul esitletakse üksnes esialgset planeeringuprojekti, lõplik planeering valmib alles koostöös avalikkusega l-/ Avalikustamine on kohustuslik, et tagada huvitatud isikute õigeaegne informeerimine ja kaasamine planeeringu koostamisse. Planeerimismenetluse eesmärk on tagada võimalikult paljude ühiskonnaliikmete vajadusi ja huve arvestavad tingimused säästva ja tasakaalustatud ruumilise arengu kujundamiseks, ruumiliseks planeerimiseks, maakasutuseks ning ehitamiseks (PlanS § 1 lg 2). Nimetatud eesmärgi saavutamiseks on vältimatult vajalik avalikkuse tõhus kaasamine planeerimismenetlusesse. **Seetõttu peab haldusorgan tegema planeeringu avaliku väljapaneku korraldamisel omalt poolt kõik võimaliku, et huvitatud isikud saaksid planeerimismenetluses osaleda**“ (3-3-1-16-08, p 11).

2.2.2.8 Avaliku arutelu olulist rolli planeerimismenetluses on Riigikohus rõhutanud korduvalt, märkides, et „Ettepanekule vastamine on osa ettepaneku tegija ja kohaliku omavalitsuse avalikust diskussioonist tulevase planeeringu üle. Vastusele võib ettepaneku esitaja omakorda vastu vaielda, saates täiendava märgukirja. Vastus võimaldab arendada ettepaneku üle avalikku diskussiooni ajakirjanduses, isikute ühendustes, huvigruppides jne. **Ettepanekut saab kaitsta planeeringu avaliku arutelu käigus**“ (3-3-1-87-08, p 12). Seega on kaebaja ärakuulamisõiguse osana kaitstud mh nende õigus kaitsta esitatud ettepanekuid planeeringu avaliku arutelu käigus. **Kaebajatele sellist võimalust ei ole antud.** Täiendava ärakuulamise korraldamise asemel on Rahandusministeerium vaid viidanud mõnitavalt kaebajate kohtulikule kaebeõigusele ja selle väidetavalt väikesele edulootusele (vt p 2.2.2.2).

2.2.2.9 Arvestades eeltoodut, on kaebaja MTÜ ARB veendunud, et avaliku arutelu ebapiisava läbiviimisega on oluliselt rikutud tema ärakuulamisõigust Pärnu maakonnaplaneeringu menetlemisel.

2.2.3 Maakonnaplaneeringute menetlemisel on rikutud kaebaja MTÜ ARB õigust informatsioonile

2.2.3.1 Vaidlustatud maakonnaplaneeringute menetluse käigus on süstemaatiliselt rikutud kaebaja õigust informatsioonile, mis on oluliselt piiranud tema võimalust planeerimismenetluses kaasa rääkida (HMS § 37 lg 1).

2.2.3.2 Avaliku teabe seaduse (edaspidi **AvTS**) § 4 lg-te 1-2 kohaselt on teabevaldajad kohustatud tagama juurdepääsu nende valduses olevale teabele igaühele võimalikult kiirel ja hõlpsal viisil.

2.2.3.3 KeÜS § 24 lg 1 tagab igaühe õiguse küsida keskkonnavalast avalikku teavet. KeÜS § 28 lg 5 kohaselt peavad asjas tähtsust omavad materjalid olema avalikkusele **lihtsalt juurdepääsetavad** internetis või muul viisil. Seega ei saa asjas tähtsust omavate materjalide avalikustamist sõltuvusse seada konkreetse asjast huvitatud isiku poolt teabenõude esitamisest, vaid materjalide kättesaadavus peab olema tagatud haldusorgani poolt ja võimaldama materjalidele lihtsat juurdepääsu. Vältimatult tuleb aga asjakohane teave väljastada ka selle suhtes teabenõude esitanud isikule.

2.2.3.4 Käesoleval juhul Eesti Vabariik eeltoodud kohustusi täitnud ei ole.² Muuhulgas on kaebaja MTÜ ARB palunud talle edastada järgnev informatsioon ja dokumendid, mille väljastamisest on Eesti Vabariik keeldunud.

² Kuivõrd Rail Balticut puudutavad menetlused on erinevate riigiasutuste pädevuses, mis iseseisvat õigusvõimet ei oma, käsitleb kaebaja käesolevat rikkumist tervikuna Eesti Vabariigi poolse rikkumisena.



- (a) Riik on takistatud kaebajal Pärnu maakonnaplaneeringu menetluses osalemast
- 2.2.3.5 11. novembril 2016 on kaebaja MTÜ ARB palunud Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumil (edaspidi **MKM**) talle edastada Rail Balticu maakonnaplaneeringu failid DWG, DXF või muus sarnases töötlust võimaldavas formaadis³ (lisa 18). Samuti palus kaebaja koopiati Faktum-Ariko poolt läbiviidud Rail Balticu teemalise arvamusküsitluse aruandest, millele on lisatud küsitluse risttabelid demograafia lõigetega ja küsitluse andmefaili (SAV).
- 2.2.3.6 16. novembril 2016 keeldus MKM maakonnaplaneeringu failide töötlust võimaldavas formaadis väljastamast, kuivõrd väidetavalt on tegemist tööfailidega (lisa 19). Selle asemel viitas MKM võimalus tutvuda **samade failide põhjal koostatud PDF formaadis koostatud failidega, mis ei võimalda andmetöötlust**. Samuti keeldus MKM väljastamast küsitluse risttabelleid demograafia lõigetega ja küsitluse andmefaili (SAV), kuivõrd MKM-il sellised andmed puuduvad.
- 2.2.3.7 Vastuseks eelnevale rõhutas kaebaja MTÜ ARB 16. novembril 2016, et kaebaja vajab töötlust võimaldavas formaadis maakonnaplaneeringu faile, et kaaluda ettepanekuid Pärnu maakonnaplaneeringu osas (lisa 20). Samuti palus kaebaja MKM-i nõusolekut nõuda küsitluse risttabelid demograafia lõigetega ja küsitluse andmefaili (SAV) välja uuringu teostajalt.
- 2.2.3.8 MKM vastas 16. novembril 2016, et uuringu lõpparuanne annab kaebajale piisava info uuringu tulemustest, keeldudes andmast nõusolekut uuringu algandmetega tutvumiseks (lisa 21). Samuti asus MKM ilma igasuguse põhjenduseeta seisukohale, et maakonnaplaneeringule ettepanekute esitamiseks on avalikult kättesaadav info piisav.
- 2.2.3.9 **Kaebaja rõhutab, et mistahes juhul ei näe avaliku teabe seadus, KeÜS § 24 lg 1 ja § 28 lg 5 ega Ärhugi konventsiooni artikkel 4 ette alusena andmete väljastamisest keeldumiseks, et riigi subjektiivsel hinnangul on juba avalikustatud info arvamuse kujundamiseks piisav**. MKM-i keeldumine andmete väljastamisest on õigusvastane.
- (b) Riik on venitanud kaebajale andmete väljastamisega, eesmärgil takistada kaebaja MTÜ ARB võimalust menetluses osaleda
- 2.2.3.10 27. detsembril 2016 on kaebaja MTÜ ARB esitanud MKM-ile korduva teabenõude, paludes väljastada maakonnaplaneeringu failid DWG, DXF või muus sarnases töötlust võimaldavas formaadis (lisa 22). Kaebaja MTÜ ARB selgitas, et failid on vajalikud trassi kohta käivate mõõtmiste teostamiseks, et esitada ettepanekuid Pärnu maakonnaplaneeringute avalikustamise käigus, mille tähtaeg on 29. detsember 2016.
- 2.2.3.11 MKM vastas kaebajale maakonnaplaneeringu avaliku väljapaneku viimasel päeval, 29. detsembril 2016, ja teatas, et **olemasolevate failide muutmata kujul kaebajale edastamise taotlus eeldab MKM-i poolt teabe süstematiseerimist, analüüsimist ja dokumenteerimist, mistõttu käsitleb MKM taotlust selgitustaotlusena**, vastates sellele 30 päeva jooksul (lisa 23). Täiesti meelevaldne on MKM-i seisukoht, et sellel olemasolevate dokumentide muutmata kujul edastamine vajab teabe süstematiseerimist, analüüsimist ja muutmist. Seega on MKM-i keeldumine andmete väljastamisest õigusvastane (AvTS § 9 lg 1 ja § 18 lg 1).
- 2.2.3.12 Täiendavalt palus MKM informatsiooni, et millised mõõtmist vajavad kohad Rail Balticu Pärnu maakonnaplaneeringust kaebajat huvitavad. MKM-i sellise nõue on vastuolus

³ Tegemist on formaadiga, milles planeeringute jooniseid koostatakse, s.o. planeeringu koostamisel on sellised failid vältimatult olemas.



KeÜS § 24 lg-ga 3, mille kohaselt teabe küsija ei pea avaldama keskkonnateabe küsimise eesmärki ega muul viisil põhjendama teabe küsimist.

- 2.2.3.13 Siiski on kaebaja MTÜ ARB selgitanud enda 29. detsembri 2016 vastuskirjas, et soovitud mõõtmisi on keeruline kirjeldada, kuid näitena vajab kaebaja kolme trassikoridori (Läti piir kuni Pärnu terminal, Pärnu terminal kuni Rapla peatus, Rapla peatus kuni Ülemiste terminal) pikkuseandmeid ja kõikide nendel trassidel olevate kurvide raadiuseid (lisa 24).
- 2.2.3.14 MKM vastas eeltoodule alles 11. jaanuaril 2017, rikkudes seeläbi AvTS § 18 lg 1 kohast tähtaega, edastades kaebaja palutud trassikoridoride pikkused (lisa 25). Seejuures oli MKM teadlik, et teabe niivõrd hilise edastamise korral ei saa kaebaja nõutud teavet kasutada Pärnu maakonnaplaneeringu avaliku väljapaneku suhtes ettepanekute esitamiseks. **MKM põhjendas teabe hilinenult esitamist asjaoluga, et kuna avaliku väljapaneku ajal on pöördumiste arv olnud suur, on vastamine MKM-i poolt viibinud. Kaebaja hinnangul näitab ka see, et Pärnu maakonnaplaneeringu avaliku väljapaneku periood oli liiga lühike** (kaebuse p 2.2.1).
- 2.2.3.15 **Kaebaja MTÜ ARB kirjas esile toodud trassidel olevate kurvide raadiuseid ei ole MKM kaebajale edastanud tänaseni**, keeldudes seega ka selles osas kaebaja teabenõude täitmisest. MKM-i sellisel tegevusel ei ole mistahes õiguslikku alust.
- (c) Ka muude dokumentide väljastamisest on põhjendamatult keeldutud
- 2.2.3.16 Lisaks eeltoodule on MKM põhjendamatult keeldunud ka Rail Balticu rahastamisleppe kaebajale väljastamisest. Samuti pole kaebajale MTÜ ARB väljastatud Vabariigi Valitsuse kabinetiistungi protokoll, millega otsustati Rail Balticu rahastamisaotluse esitamine.
- 2.2.3.17 12. oktoobril 2016 on kaebaja MTÜ ARB esitanud MKM-ile selgitamisaotluse, millega on muuhulgas nõudnud Rail Balticu rahastamisleppe ja rahastamisaotlust puudutava Vabariigi Valitsuse 5. veebruari 2015 istungiprotokoll väljastamist (lisa 26). MKM on asunud seisukohale, et tegemist on piiratud juurdepääsuga teabega ja keeldunud teabe väljastamisest (lisa 27). Õiguslikule alusele viitas MKM vaid rahastamisleppe puhul, märkides, et juurdepääsu piiramise alus on AvTS § 35 lg 1 p 17.
- 2.2.3.18 **Seega asus MKM seisukohale, et kaebaja õigust maakonnaplaneeringute menetluses tuleb riivata seetõttu, et kaitsta on vaja riigile kuuluva RB Rail AS Eesti filiaali ärisaladust**. Kaebaja on veendunud, et MKM-i selline AvTS § 35 lg 1 p-i 17 kohaldamine on õigusvastane, kuivõrd vastasel juhul võiks avalikkuse ligipääsu planeerimismenetlusele vältida vaid projektipõhise riigiettevõtte asutamise, kelle „ärisaladuseks“ on kõik olulised dokumendid.
- 2.2.3.19 8. detsembril 2015 esitas kaebaja MTÜ ARB taotluse Rail Balticu rahastamisaotluselt juurdepääsupiirangu eemaldamiseks, mille suhtes tegi MKM 15. detsembril 2015 keelduva otsuse (lisa 28). MKM asus seisukohale, et rahastamisaotluse juurdepääsupiirangu aluseks on AvTS § 35 lg 1 p 3, kuivõrd rahastamisaotlus sisaldab detailselt ajakava, eelarvet ja selle jaotust tegevuste kaupa lisaks Eestile ka Rail Balticu Läti ja Leedu sektsioonide kohta. MKM asus seisukohale, et selle info ühepoolne avalikustamine kahjustaks Balti riikide omavahelist välissuhtlust sellisel määral, et avalikustamise järel on ebatõenäoline, et Balti riigid oleksid edaspidi valmis esitama ühiseid rahastamisaotluseid. **Seega on MKM seisukohal, et kui avalikustada Eesti, Läti ja Leedu Rail Balticu projekti detailne ajakava, eelarve ja selle jaotus, keelduvad teised Balti riigid edasisest koostööst, sellega sisuliselt Rail Balticu projektist loobudes**.



- 2.2.3.20 Selline seisukoht on täielikult põhjendamata ja meelevaldne. Pole mistahes alust arvata, et teabe avalikustamisega saabuksid MKM-i poolt viidatud tagajärjed. Kui see ka nii on, **siis asjaolu, et Eesti ajaloo ühe suurima investeerimisprojekti detailse ajakava, eelarve ja selle jaotuse avalikustamine tooks kaasa projekti peatumise, viitab olulisele avalike vahendite väärkasutusele või muul moel avalikkuse eksitamisele.**
- 2.2.3.21 Samas, isegi eeldades MKM-i seisukoha põhjendatust, ei õigusta eeltoodu mistahes juhul seda, miks MKM ei avaldanud rahastamistaotlust vaid Eestit puudutavas osas. AvTS § 38 lg 2 näeb ette võimaluse avalikustada teave osaliselt, s.o. ulatuses, milles juurdepääsupiirang ei kehti. Lähtudes MKM-i selgitustest, ei saa juurdepääsupiirang kehtida Eesti rahastamistaotlust puudutavas osas. Seega tulnuks vähemalt selles osas teave kaebajale kättesaadavaks teha.
- 2.2.3.22 Eeltooduga on oluliselt rikutud kaebaja MTÜ ARB AvTS ja KeÜS kohaseid õiguseid. Ka Riigikohus on rõhutanud, et haldusorgan peab „*tegema planeeringu avaliku väljapaneku korraldamisel omalt poolt kõik võimaliku, et huvitatud isikud saaksid planeerimismenetluses osaleda*“ (3-3-1-16-08, p 11). Eeltoodust nähtuvalt pole riik seda kohustust täitnud, asudes selle asemel eesmärgipäraselt ja omavoliliselt takistama kaebaja juurdepääsu maakonnaplaneeringute menetlemisel olulisele informatsioonile.
- 2.2.3.23 Nende dokumentide väljastamisest keeldumine on takistanud kaebajal MTÜ ARB hinnangu andmist vastustajapoolsele kaalutusõiguse kohaldamisele trassivaliku tegemisel ning mh pärssinud ka avalikkuse poolsete põhjalikult kaalutud ettepanekute tegemist planeerimismenetluses. Tutvumata rahastamistaotlusest ja -lepingust nähtuvate andmetega, pole võimalik tuvastada, kas maakonnaplaneeringu trassivalikul on kulutuste ja tegevuse ajalise teostatavuse osas võetud aluseks korrektsed eeldused. Samuti on see oluline, et hinnata, kas olemasoleva trassikoridori kõrvalejätmise aluseks olnud rahalised kaalutlused on olnud põhjendatud (vt kaebuse p 2.3.2).
- 2.2.3.24 Veelgi enam, rahastamistaotlusega tutvumine on vajalik, kuivõrd kaebaja on veendunud, et sellest nähtub, et tegelikud otsused raudteetrassi paiknemise ja iseloomu osas on vastu võetud Vabariigi Valitsuse 5. veebruari 2015 kabinetiistungil, samas kui vaidlustatud maakonnaplaneeringute koostamine ja kehtestamine on vaid eelnevat kinnitav formaalsus.
- 2.2.3.25 Arvestades eeltoodut, on kaebaja informatsiooniõiguse rikkumisega oluliselt piiratud tema õigust planeerimismenetluses kaasa rääkida. Arvestades, et kaebaja MTÜ ARB on olnud vaatlusaluste maakonnaplaneeringute menetluses üks aktiivsemaid osalejaid, on tema kaudu saanud informatsiooni ka teised keskkonnaorganisatsioonid, sh kaebaja MTÜ Eesti Looduskaitse Selts.

2.2.4 Vaidlustatud planeeringu on kehtestanud selleks pädevust mitteomav isik

- 2.2.4.1 Harju, Pärnu ja Rapla maakonnaplaneeringute menetlemise kestel on asjakohaseid menetlusnorme muudetud viisil, mis võimaldas vastustajal anda nii maakonnaplaneeringu menetlemine, kehtestamine kui ka järelevalve teostamine sama isiku pädevusse. Kehtivale õigusele sellise tõlgenduse andmine toob kaasa riigivõimu piiramatu omavoli, mistõttu on kaebaja veendunud, et riigihalduse ministril ei olnud vaidlustatud planeeringute kehtestamiseks pädevust.
- 2.2.4.2 Vaidlustatud planeeringute menetlemisel tuli lähtuda kuni PlanS v.r. regulatsioonist (ehitusseadustiku ja planeerimisseaduse rakendamise seaduse (edaspidi **EhSRS**) § 1 lg 1). PlanS v.r § 4 lg 1 sätestab, et planeerimisalase tegevuse üleriigiline korraldamine ja järelevalve on Siseministeeriumi pädevuses ning planeerimisalase tegevuse korraldamine ja järelevalve maakonnas on maavalitsuse pädevuses.



Seega toimus vaidlustatud maakonnaplaneeringute menetlemine ja kehtestamine algselt maavalitsuse poolt, samas kui järelevalvet viis läbi Siseministeerium.

- 2.2.4.3 Seletuskirjas uue planeerimisseaduse eelnõu juurde lk-l 118 selgitatakse: „*Kehtiva regulatsiooni kohaselt teostab maakonnaplaneeringu üle kehtestamise eelselt järelevalvet Siseministeerium. Samuti on sätestatud nõuded, mida järelevalve läbiviimisel tuleb järgida (kehtiva PlanS § 23). Tulenevalt VVS-s sätestatust, on maavalitsused valitsusasutused Siseministeeriumi valitsemisalas, kelle üle Siseministeerium (regionaalminister) teostab teenistuslikku järelevalvet. Seega laieneb teenistuslik järelevalve ka maavanema poolt maakonnaplaneeringute koostamisele*“. Seega viis Siseministeerium läbi ka maakonnaplaneeringute teenistuslikku järelevalvet, s.o. **järelevalvet maakonnaplaneeringute seaduslikkuse ja otstarbekuse tagamiseks** (VVS § 93 lg 1).
- 2.2.4.4 Vabariigi Valitsuse seaduse muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse § 1 p-ga 8 viidi maavalitsused alates 1. septembrist 2015 Rahandusministeeriumi valitsemisalasse. Vastavalt peaministri 24. novembri 2016 korralduse nr 130 „Ministrite pädevus ministeeriumi juhtimisel ja ministrite vastutusvaldkonnad“ p-le 10 juhib riigihalduse minister ruumilise planeerimise valdkonnas Rahandusministeeriumi. **Seega teostas kuni 31. detsembrini 2017 maavanema poolt maakonnaplaneeringute koostamise ning nende kehtestamise otsustamise üle teenistuslikku järelevalvet riigihalduse minister.**
- 2.2.4.5 1. jaanuaril 2018 jõustunud EhSRS § 11¹ lg-ga 1 anti alates 1. jaanuarist 2018 vaidlustatud maakonnaplaneeringute lõpuni menetlemine üle Rahandusministeeriumile. Seejuures anti ka planeeringute menetlemine ja kehtestamine üle just riigihalduse ministrile. **Seega on nii järelevalve teostaja kui ka järelevalvatav saanud kokku ühes ministeeriumis/ ministris.** Sellises olukorras ei saa asuda seisukohale, et säilinud oleks kasvõi näiline järelevalve vaidlustatud planeeringute õiguspärasuse ja otstarbekuse üle.
- 2.2.4.6 Kaebaja rõhutab, et nähtuvalt planeerimisseaduse eelnõu seletuskirjast, on järelevalve funktsioon teise terminoloogilise tähistusega säilinud ka täna kehtivas planeerimisseaduses. Nii on seletuskirja lk-l 118 märgitud, et „*eelnõus [on] järelevalve mõiste kasutamisest loobutud ning asendatud planeeringu heakskiitmise menetlusega. Samas olulisi sisulisi muudatusi võrreldes kehtiva regulatsiooniga ei kaasne*“. Seega oli maakonnaplaneeringu menetleja ja järelevalvaja roll institutsionaalselt eraldatud kuni 31. detsembrini 2017 PlanS v.r. alusel läbiviidatavates menetlustes ja on seda ka uue planeerimisseaduse alusel läbiviidatavates menetlustes⁴. **Üksnes vaidlustatud maakonnaplaneeringute vastuvõtmiseks on tekitatud olukord, kus planeeringu koostaja, kehtestaja ja järelevalve teostaja on ühes isikus riigihalduse minister.**
- 2.2.4.7 Ehkki kaebajal säilib PlanS v.r § 26 lg 1 järgne võimalus planeeringu vaidlustamiseks, on seda võimalik teha, kui otsus on vastuolus seaduse või muu õigusaktiga või selle otsusega on rikutud vaidlustaja õigusi või piiratud tema vabadusi. **Seejuures aga ei ole kohtul võimalik üldises kaebemenetluses hinnata haldusakti ja haldusorgani tegevuse otstarbekust.** Viimast oleks saanud VVS § 95 lg 1 kohaselt teha vaid ministeeriumi valitsemisala valitsusasutuste ja nende ametiisikute tegevuse üle järelevalvet teostav minister.
- 2.2.4.8 Selline olukord ei ole kooskõlas haldus- ega planeerimisõiguse põhimõtetega. Planeerimisseaduse eelnõu seletuskirja lk-l 118 selgitatakse, et „*planeerimisotsus erineb oluliselt muudest haldusõiguse raames tehtavatest otsustest (eelkõige äärmiselt suure*

⁴ Kaebaja selgitab, et pärast uue planeerimisseaduse kehtestamist on selle § 70 tunnistanud kehtetuks, kuid sellise muudatuse eelduseks on Vabariigi Valitsuse seaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu seletuskirja lk 58 kohaselt, et „*Maakonnaplaneeringute koostamine on edaspidi Rahandusministeeriumi ülesanne, algatamise, vastuvõtmise ja kehtestamise üle otsustamine on Vabariigi Valitsuse pädevuses*“. Seega kehtib jätkuvalt planeerimisõiguse põhialus, et planeeringu koostaja, kehtestaja ja järelevalve teostaja ei või olla sama isik.



kaalutlusruumi tõttu), mistõttu tekib küsimus vaid teenistusliku järelevalve piisavusest⁵. Seega on järelevalve planeeringu koostaja üle planeerimismenetluse olemuslik eeldus.

- 2.2.4.9 Vaidlust ei saa olla, et vaidlustatud planeeringute kehtestamine ning neile järgnevad menetlused viivad raudtee väljaehitamiseni koos sellega kaasnevate oluliste mõjudega, tuues kaasa paljude isikute kodude võõrandamise, nende väärtuse vähenemise, pöördumatu kahju keskkonnale ning haldusüksuste sisesele arengule nagu ka suuremahuliste rahvusvaheliste finantskohustuste võtmise riigile. On mõeldamatu, et nii kaalukaid otsuseid teostab sisuliselt üks ainus isik, kelle tegevuse üle mh otstarbekuse kontrolli teostamise seadusandja välistanud on.
- 2.2.4.10 Eesti Vabariigi põhiseaduse (edaspidi **PS**) § 13 eesmärk on tagada igaühe kaitse riigivõimu omavoli eest, kusjuures PS § 14 kohaselt on riigil kohustus luua isikute põhiõiguste kaitseks ka kohased menetlused (Riigikohtu lahend nr 3-4-1-4-03, p 16). Põhiseaduse kommenteeritud väljaandes selgitatakse, et „*Menetlus- ja korralduspõhiõiguse riive võib seisneda selles, et seadusandja on jätnud põhiseaduse miinimumnõuetele vastava menetluse sätestamata või olemasolev menetlus ei ole piisav*“⁵. Piisavaks ei saa pidada menetlust, mille käigus on sedavõrd lai kaalutlusruum s võimaldab otsuste tegemisel, mille tagajärjel riivatakse isikute põhiõiguste riivet, sekkutakse looduskeskkonda sekkumist ja riigivara kasutamisse üle otsustamist ühe isiku suva alusel, välistades selle üle haldusesisese kontrolli teostamise. Seega on planeeringu menetlemise, kehtestamise ja järelevalve üleandmine riigihalduse ministri vastuolus riigivõimu omavoli keelu ja hea halduse põhimõttega.
- 2.2.4.11 Seda rõhutab asjaolu, et Rahandusministeerium võttis maaplaneeringute menetlemise üle 1. jaanuaril 2018 ja riigihalduse minister kehtestas need 13-14. veebruaril 2018. Kuna maavalitsuste tegevuse lõpetamisega ei liikunud selle töötajad täiskoosseisuliselt üle vastava valdkonna ministeeriumi töötajateks, ei ole eluliselt usutav, et niivõrd mahukate maakonnaplaneeringute menetluse nagu seda on Rail Balticu raudtee trassikoridori asukoha määramiseks oleks suutnud üks haldusorgan teiselt üle võtta ning menetluse õigeks läbiviimiseks ennast piisavalt sellega kurssi viia sisuliselt 1,5 kuuga. Ilmselt just toimiva järelevalve puudumise tõttu on seega planeeringud kehtestatud kiirkorras.
- 2.2.4.12 Arvestades eeltoodut, on kaebaja veendunud, et vastustaja poolt EhSRS-le, PlanS v.r.-le ja VVS-ile antud tõlgendus, millega on maakonnaplaneeringu menetlemine, kehtestamine ja järelevalve teostamine antud sama isiku pädevusse, on vastuolus põhiseadusest tuleneva riigivõimu omavoli keeluga (PS § 13). Seetõttu oleks vastustaja pidanud asjakohast regulatsiooni põhiseadusega kooskõlalises tõlgendades pidanud asuma seisukohale, et omavoli vältimiseks tuleb ka vaidlustatud maakonnaplaneeringute kehtestamisel kohaldada EhSRS § 11¹ lg-t 2, mis annab planeeringute kehtestamise üle Vabariigi Valitsuse pädevusse. Vaid sellise tõlgendusega saab tagada EhSRS § 11¹ kooskõlas põhiseadusega.
- 2.2.4.13 Alternatiivselt pidanuks vaidlustatud maakonnaplaneeringute suhtes järelevalvet teostama Siseministeerium. Nii sätestab HMS § 9 lg 3, et haldusorgani pädevuse muutumisel peab asja menetlusse võtnud haldusorgan viima menetluse lõpule. Sellest tulenevalt pidanuks maakonnaplaneeringute osas kuni menetluse lõpuni järelevalvet teostama selleks menetluse alguses pädevust omanud Siseministeerium.
- 2.2.4.14 Eeltoodud tõlgendamisviiside eitamise korral on EhSRS § 11¹ lg 1 vastuolus PS §-ga 13 ja 14. Riigikohus on seisukohal, et „*Põhiseaduse § 14 kohaselt on riik kohustatud tagama isikute õigused ja vabadused. Õiguste ja vabaduste tagamine ei tähenda üksnes, et riik hoidub põhiõigustesse sekkumast. Riigil on PS § 14 järgi kohustus luua põhiõiguste kaitseks kohased menetlused. Nii kohtu- kui ka*

⁵ M. Ernits, N. Parrest. Eesti Vabariigi põhiseadus. Kommenteeritud väljaanne. Tallinn: Juura, 2017, § 14 p 21

haldusmenetlus peab olema õiglane. Muuhulgas tähendab see, et riik peab kehtestama menetluse, mis tagaks isiku õiguste tõhusa kaitse“ (3-3-1-4-03 p 16). Õiguskirjanduses ollakse aga seisukohal, et „Kui seadusandja ei ole kehtestanud piisavalt menetlusreegleid, /.../ tuleb juhtumi kohtumenetlusse jõudmisel vähemasti kohtul kaaluda põhiseaduslikkuse järelevalve menetluse alustamist“⁶.

2.2.4.15 Seetõttu, kui kohus asub seisukohale, et EhSRS § 11¹ lg-te 1 ja 2 tõlgendamine kaebaja soovitud viisil ei ole võimalik, palub kaebaja tuvastada EhSRS § 11¹ lg 1 vastuolu PS §-dega 13 ja 14, tunnistada EhSRS § 11¹ lg 1 kehtetuks ja jätta see kohaldamata.

2.2.5 Vaidlustatud planeeringute järelevalve oli ebapiisav ka pädevusprobleemidest sõltumatult

2.2.5.1 Kaebaja on veendunud, et vaidlustatud maakonnaplaneeringute üle pole läbi viidud sisulist, sõltumatut ja objektiivset järelevalvemenetlust, mistõttu pole tagatud tähelepanuta jäetud ettepanekute ja vastuväidete kohane arvestamine menetluse käigus.

2.2.5.2 Isegi kui pidada riigihalduse ministri poolt planeeringute heakskiitmisele eelnenud järelevalvet asjakohaseks, on planeeringu kehtestaja huvide konflikti tõttu olulise kahtluse all kõik maakonnaplaneeringute menetlustes tehtud kaalutusotsused. **Seetõttu on kaebaja veendunud, et käesolevas halduskohtumenetluses ei saa lähtuda senisest kohtupraktikast diskretsiooniotsustesse sekkumise kohta. Erinevalt tavaolukorrast on käesoleval juhul olulise kahtluse all kõik vastustaja poolt menetluses tehtud diskretsiooniotsused, mistõttu peaks eelkõige vastustaja töendama, et huvide konflikt ei ole kaasa toonud ebaõigete otsuste tegemist.**

2.2.5.3 Teisalt juhib kaebaja tähelepanu, et järelevalvemenetluses on jäetud hindamata planeeringu vastavus riigi huvidele (PlanS § 23 lg 3 p 4). Nii sätestab maakonnaplaneering planeeritava raudtee piirkiiruseks 240 km/h, käsitlemata sellega kaasnevaid olulisi negatiivseid mõjusid. Kaebaja on seisukohal, et võttes arvesse Eesti Vabariigile planeeringutest tulenevaid rahvusvahelisi ja ulatuslikke finantskohustusi, oleks planeeringute menetlemisel tulnud analüüsida ka planeeringu vastavust Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele nr 1315/2013. Samuti oleks tulnud arvestada koostatud tasuvusanalüüsi (lisa 29) ja selle vigadega võimalikult kaasnevaid Euroopa Liidu rahastuse kaotamise võimalusi. Kaebajal olevastest dokumentidest nähtuvalt ei ole planeeringute üle järelevalve teostaja seda teinud.

2.2.5.4 Planeeringujärgse raudtee valmis ehitamisega rikutakse Eestil lasuvaid rahvusvahelisi kohustusi. Rail Balticu raudteeliini rajamise kohustus tuleneb Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus nr 1315/2013 art 9 lg 1 p-st a, mis sätestab, et üldvõrk peab vastama I lisa ja II lisa 2. osas esitatud kaartidele ja nimekirjadele ning lg-st 2, mille kohaselt liikmesriigid teevad kõik võimalikud jõupingutused selleks, et üldvõrk oleks valmis ja vastaks käesoleva peatüki asjaomastele sätetele 31. detsembriks 2050.

2.2.5.5 Määruse nr 1315/2013 I lisa esitatud kaartidelt nr 0.2, 0.3, 1.2 ja 1.3 nähtub, et Tallinn-Pärnu-Riia suunal on ette nähtud üldvõrku kuuluva kiirraudtee rajamine. Määruse nr 1315/2013 art 11 lg 2 p a alapunkti i kohaselt on kiirraudteeliinideks spetsiaalselt ehitatud kiirliinid, mis on kohased 250 km/h või suurema kiiruse tarvis (alapunktid ii ja iii käsitlevad kiirliinideks ümber ehitatud liine). Rail Balticu projektiga kavandatakse täiesti uue liini rajamist. Seega peab see võimaldama sõita kiirusel 250 km/h või kiiremini. Kaebajatele teadaolevalt ei ole taotletud Määruse nr 1315/2013 art 39 lg 3 järgset erandit. **Ehkki eeltoodu võib kaasa tuua riigile olulisi finantskohustusi, pole vaidlustatud planeeringute järelevalve käigus käsitletud,**

⁶ M. Ernits, N. Parrest. Eesti Vabariigi põhiseadus. Kommenteeritud väljaanne. Tallinn: Juura, 2017, § 14 p 12



kas planeeringus sätestatud 240 km/h piirkiirusega raudteeliini kasuks otsustamine on kooskõlas Eesti Vabariigi rahvusvaheliste kohustustega.

2.2.5.6 Arvestades eeltoodut, on kaebaja veendunud, et ka järelevalvemenetlus, mis vaidlustatud planeeringute osas formaalselt läbi on viidud, ei ole olnud nõuetekohane. Seetõttu ei saa käesolevas asjas kohaldada haldusdiskretsiooni puhul tavapäraselt kehtivat piiratud kohtuliku sekkumise põhimõtet.

2.2.6 Menetlusõiguse oluline rikkumine annab alust tuvastada maakonnaplaneeringute tühisus või need tühistada

2.2.6.1 Kaebaja on veendunud, et eeltoodud olulised menetluslikud rikkumised toovad vältimatult kaasa vaidlustatud planeeringute tühistamise.

2.2.6.2 HMS § 58 kohaselt ei saa haldusakti kehtetuks tunnistamist nõuda üksnes põhjusel, et haldusakti andmisel rikuti menetlusnõudeid, kui rikkumine ei võinud mõjutada asja otsustamist. **Käesoleval juhul on kaebaja kohtu ette toonud asjaolud, millest nähtub vääramatult, et menetlusnõuete oluline rikkumine on mõjutanud asja otsustamist.**

2.2.6.3 **Kaebaja ärakuulamisõiguse rikkumine annab aluse planeeringute tühistamiseks.** Riigikohus on seisukohal, et avalikul arutelul kaebaja ärakuulamisõiguse rikkumine ei ole selline menetlusnõuete rikkumisega, mille mõju lõplikule otsusele oleks välistatud. Nii märkis Riigikohus, et „*ettepanekutele ja vastuväidetele kirjaliku seisukoha esitamise nõue kindlustab neile piisava tähelepanu pööramise kohaliku omavalitsuse poolt ning aitab kaasa sisulisele diskussiooni tekkimisele planeeringulahenduse osas*“ (3-3-1-87-08, p 13).

2.2.6.4 Riigikohus on seejuures rõhutanud, et „*Planeerimisotsustuste omapära – nende ulatusliku diskretsioonilisuse tõttu on isiku õigeaegsel kaasamisel ja ärakuulamisplaneerimismenetluses suurem roll võrreldes tavapärase haldusmenetlusega*“ (3-3-1-8-02, p 6). Seda silmas pidades on mistahes ärakuulamisõiguse rikkumine planeerimismenetluses olulise kaaluga, andes alust arvata, et isiku ettepanekuid ja vastuväiteid pole sisuliselt kaalutud. Seega annab rikkumine alust planeeringute tühistamiseks.

2.2.6.5 **Menetluse ebamõistlikult lühike tähtaeg koostoides kaebaja dokumentidega tutvumise ja informatsiooniliste õiguste rikkumisega annab alust vaidlustatud planeeringute tühistamiseks.**

2.2.6.6 Kaebaja on seisukohal, et maakonnaplaneeringute avaliku väljapaneku lühike tähtaeg piiras oluliselt tema võimalusi menetluses kaasa rääkimiseks ja omapoolsete ettepanekute tegemiseks. Nii avaldati maakonnaplaneeringud sisuliselt seaduses sätestatud miinimumajaks, kusjuures Rapla ja Harju maakonnaplaneeringute avaldamine toimus üheaegselt, Pärnu maakonnaplaneeringu avaldamine langes aga jõuluperioodile.

2.2.6.7 Arvestades, et samaaegselt piirati oluliselt kaebaja ligipääsu planeeringute menetlemisel olulistele dokumentidele, ei olnud kaebajatel planeerimismenetluses kaasa rääkimiseks ei piisavalt aega ega informatsiooni. Seetõttu on avalikkuse kaasamine planeerimismenetluses läbi viidud vaid formaalselt, kusjuures kaasamisnõuete rikkumise tõttu on jäänud selgitamata Rail Balticu rajamisel olulised asjaolud (vt p 2.3). Oluliste asjaoludega arvestamine on üks õiguspärase kaalutusotsuse eeldustest. Kuna oluliste asjaolude arvestamist haldusmenetluses ei saa asendada nende kaalumise kaalumisega kohtumenetluse kestel, toob menetlusnõuete rikkumine kaasa planeeringute tühistamise.



- 2.2.6.8 **Planeeringute kehtestaja puuduv pädevus ja ebapiisav järelevamenetlus annab alust vaidlustatud planeeringute tühistamiseks (HMS § 63 lg 2 p 3).** Planeeringud on kehtestanud selleks pädevust mitteomav isik, mis on juba iseseisvalt piisavaks aluseks planeeringute tühistamiseks.
- 2.2.6.9 Ka järelevamenetluse sisulised minetused annavad alust planeeringute tühistamiseks. Kuivõrd vastustaja diskretsiooniotsuste sisuline kontroll kohtumenetluses on piiratud, on järelevamenetluse korrektne läbiviimine erakordselt oluline. Selle tegemata jätmine välistab aga sisulise kontrolli vastuvõetud planeeringute üle, tuues kaasa riigivõimu omavoli. Seetõttu annavad ka minetused järelevamenetluses alust vaidlustatud planeeringute tühistamiseks.
- 2.2.6.10 **Kaebaja lisab, et kehtestatud planeeringutes on viidatud omavalitsustele, mis on haldusreformi käigus 1. jaanuarist 2018 muutunud. See ei ole üksnes vormiline probleem, vaid see takistab planeeringust arusaamist.** Riigihalduse ministri korralduste kehtestamise ajal olid uued omavalitsused juba moodustatud. Kuna planeering on suunatud tulevikku, siis omavalitsused, kes sellest on puudutatud, peavad olema õigesti nimetatud.

2.3 Maakonnaplaneeringud on materiaalselt õigusvastased

2.3.1 Planeeringute koostamisel on lähtutud ebakorrektest lähteandmetest

- 2.3.1.1 Riik/valitsus on maakonnaplaneeringute eeldusena püsitanud lähteseisukohad, millega on sisuliselt otsustatud maakonnaplaneeringu lahendamisel olulised küsimused, jättes samas sellise otsustuse keskkonnamõjud hindamata ja avalikkuse enne nende otsust langetamist menetlusse kaasamata.
- 2.3.1.2 Planeerimismenetlusele eelnes AECOM Limited poolt 2010. ja 2011. aastal läbi viidud uuringu raport „Rail Baltica. Final Report“ (edaspidi **AECOM raport**, lisa 30). Tegemist oli oluliste puudustega dokumendiga, millele juhiti hiljem ka tähelepanu. Sellele järgnes valitsusekabineti memo 22. septembril 2011 (lisa 31), mis sisaldas samuti ebaõiget informatsiooni. **Aga just selle memorandumil alusel pani valitsus sisuliselt paika Rail Balticu põhitingimused.** See toimus juba enne maakonnaplaneeringute algatamist 12. aprillil 2012 ja enne üleriigilise planeeringu „Eesti 2030+“⁷ kehtestamist 30. augustil 2012.
- 2.3.1.3 Kaebaja lisab, et vaidlustatud planeeringud ei ole kooskõlas planeeringuga Eesti 2030+ga, ning need ei saanudki olla, sest valitsus oli otsustanud Rail Balticule esitatavad kriteeriumid ära 2011, st veel enne Eesti 2030+ kehtestamist.
- 2.3.1.4 Seega kuigi 26. augusti 2013 dokumendiga „Rail Balticu 1435 mm trassi Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute lähteseisukohad“ (edaspidi **Lähteseisukohad**, lisa 32) kehtestati Rail Balticu kriteeriumid, oli see tegelikult pigem formaalne dokument, kuna 2011 valitsuskabineti memost ei saanud menetluses juhinduda.
- 2.3.1.5 Lähteülesande kohaselt peab planeeritav raudtee vastama järgnevale tehnilisele kirjeldusele: sellel on kaks rööpapaari laiusega 1435 mm, raudteemaa koos kaitsevööndiga on 66 m laiune koridor, millest orienteeruvalt 35 m on taraga eraldatud, see on elektrifitseeritud (Lähteseisukohad, lk 12) ning selle trassikoridor peab üldjuhul võimaldama projekteeritavat sõidukiirust 240 km/h, v.a Tallinnas ja Pärnus (Lähteseisukohad, lk 6).

⁷ https://eesti2030.files.wordpress.com/2011/10/eesti-2030-tekst_111031.pdf



- 2.3.1.6 Kuigi Lähteseisukohtade lk-lt 2 nähtub, et lähteseisukohtade püstitamine põhineb AECOM raportil (lisa 30), ei ole Lähteseisukohtades esitatud mitte ühtegi asjakohast selgitust ega kaalutlust eelnevalt nimetatud tehniliste nõuete seadmiseks. See kinnitab, et need küsimused olid juba 2011 ära otsustatud. Samuti ei nähtu ka AECOM raportist, et oleks kaalutud kõiki asjakohaseid alternatiive, mh vesinikul vm kütuse baasil liikuvaid ronge, muid võimalikke kiirusevariante lisaks 200 km/h ja 400 km/h, sh kombineeritud variante, mis võimaldaks eri raudteelõikudel eri piirkiiruseid.
- 2.3.1.7 Selle asemel lähtuti koheselt eeldusest, et tegu on elektriraudteega ning võeti eelduseks sobiv läbiv piirkiirus 240 km/h (vt AECOM raport, lk 118-119, lisa 30). **Seega on juba planeeringute lähteseisukohtade püstitamisel valitud sisuliselt põhjendamata ja avalikust kaasamata suvalised kriteeriumid, mis piirasid oluliselt edasist menetlust ning milles tulenev viga on ka edasistes menetlusetappidesse edasi kandunud.**
- 2.3.1.8 Lähteseisukohast tulenevat põhjendamatu eeldust üldjuhul 240 km/h piirkiiruse osas on maakonnaplaneeringu menetluses ilma põhjendamata täiendavalt kitsendatud. Harju maakonnaplaneeringu seletuskirja lk-delt 28-29 nähtub, et „*nõutavad horisontaalraadiused peavad vastama projektkiirusele 240 km/h, et võimaldada kiire raudteeühenduse rajamist*“. Samas ei tulene ei üleriigilisest planeeringust „EESTI 20130+“, Lähteseisukohtadest ega Euroopa Liidu asjakohastest õigusaktidest, et trassi **igas lõigus** peab olema saavutatav piirkiirus 240 km/h.
- 2.3.1.9 Seetõttu jääb arusaamatuks ning ka planeeringu dokumentidest ei selgu, millises planeerimise faasis ning mille alusel taoline uus lähteülesanne seati. Küll aga seadis taoline uus lähtekriteerium trassikoridori valikule märkimisväärseid piirangud, sest nõudis suuremate kurviraadiustega arvestamist, mistõttu langesid kaalumise alt välja variandid, mis oleksid võimaldanud valdavas ulatuses nimetatud kiirust hoida, kuid millel esineb üksikuid veidi madalamat kiirust nõudvaid lõike. Võttes arvesse, et uus kriteerium viis olulise osa trassikoridoride välistamiseni ning kriteeriumi kehtestamist ei ole põhjendatud üheski planeeringu dokumendis, on tegu nii olulise HMS §-i 56 järgse põhjendamiskohustuse rikkumise kui ka HMS § 4 lg 2 järgse diskretsiooniveaga.
- 2.3.1.10 AECOM raporti lk-l 119 selgitatakse, et väga suurte kiiruste kasutamiseks on vajalikud võimsamad rongid, võimalikult väheste kurvidega rongiliinid, pikemad pidurdustekonnad ja suurem raudtee ehituslik vastupidavus, mis kõik suurendab nii ehituslikke kui ka hoolduskulusid. Seega võttes arvesse reisijate arvu, ei tasuks end ära piirkiirusega 400 km/h raudteeliini rajamine. Olukorras, kus nagunii eeldatavaks keskmiseks kiiruseks kujuneb 170 km/h (AECOM raport, lk 202), oleks võimalik kasutada juba olemasolevat raudteed ja trassikoridori, mis võimaldab sõita kiirusel 160 km/h, seda ajakohastades. **Planeerimismenetluses on nimetatud variant täielikult kaalumata jäänud, kuna Lähteseisukohtades on planeerimismenetluse mahtu õigusvastaselt ja avalikkust kaasamata kitsendatud.**
- 2.3.1.11 Eelkirjeldatud teguviis, kus teatud otsuseid kavandatava raudteetrassi osas tehti ilma avalikkust kaasamata ning nende osas seisukohti välja selgitamata, on selges vastuolus Aarhuse konventsiooni artikli 6 lõikega 4 ning KeÜS 28 lõikega 3, mille kohaselt tuleb avalikkust kaasata olulise keskkonnamõjuga otsuste tegemisse tõhusalt ja **varajases etapis enne lõplike lahenduste väljavalimist**. Olukorras, kus teatud küsimustes olid valikud juba enne planeeringumenetluse algust ilma avalikkust (ka varasemates otsustusprotsessides) kaasamata langetatud, olid avalikkuse kaasärääkimise võimalused ilmselgelt ebatõhusad ning vastav teguviis õigusvastane.
- 2.3.1.12 Eeltoodud menetlusõiguse rikkumine toob kaasa ka keskkonnamõjude strateegilise hindamise õigusvastasuse. Õiguskirjanduses selgitatakse, et „*Keskkonnamõju*



hindamise aruandes peab olema antud ülevaade ka sellest, kas kavandatavale tegevusele on alternatiive ning millised oleksid võimalike alternatiividega kaasnevad keskkonnamõjud,⁸ ning: „Keskkonnamõju strateegilise hindamise sisulises osas on olulisel kohal muu hulgas mõistlike alternatiivsete lahenduste ja arengustsenaariumide väljaselgitamine ning alternatiivide võrdlemine. Ühtlasi peab keskkonnamõju strateegiline hindamine andma vastuse, mille alusel parim alternatiiv välja valiti⁹.

- 2.3.1.13 6. juunil 2014 valmis Rail Balticu KSH programm, mille lk-l 11 selgitatakse: „KSH objektiks oleva planeeringu eesmärgid ja tehniline kirjeldus on toodud dokumendis “Rail Baltic 1435 mm trassi Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute lähteseisukohad” (kättesaadav <http://www.railbaltic.info/et/materjalid-4>) peatükkides 2 ja 3” (lisa 33). Seega on ka KSH koostamisel lähtunud Lähteseisukohtades seatud eeldustest, hindamata teisi võimalikke alternatiive.
- 2.3.1.14 Analüüsimate on jäänud võimalus kasutada teisi piirkiruseid või kombineerida erinevaid piirkiruseid soovitud keskmise kiiruse saavutamiseks, mis võimaldaks vajadusel trassi mõnes lõigus piirkiruse alandamist ning seeläbi teravamaid kurviraadiusi. See oleks võimaldanud vajadusel nii ümbersõite olulistest loodusobjektidest kui ka vähendada asulates täiendava mahuka infrastruktuuri väljaehitamise vajadust. Ei ole analüüsitud ka võimalust kasutada vesinikul sõitvaid ronge, mis juba täna võimaldavad sõita kiirusel 140 km/h ning läbida ühe tankimise käigus 800 km (lisa 34). Selline lahendus oleks esmalt loodussäästlikum, sest tegu oleks täielikult emissioonivaba lahendusega ning teiseks võimaldaks säästa raudtee elektrifitseerimiselt ning sellele eelnenud võrguehituselt.
- 2.3.1.15 Arvestades eeltoodut, on kaebaja seisukohal, et Lähteülesandes on püsitatud põhjendamatud ja analüüsimate eeldused, millest maakonnaplaneeringute koostamisel on lähtunud. Nende eelduste osas ei ole toimunud mistahes avalikkuse kaasamist ega ärakuulamist. **Kaebaja on veendunud, et vastustaja ei saa sisuliselt vältida keskkonnamõjude hindamist ja avalikkuse kaasamist sellega, et otsustab maakonnaplaneeringu kehtestamisel olulised asjaolud juba püsitatud lähteülesandes.** Seega toob Lähteseisukohtades püsitatud eelduste kaalumata jätmine kaasa ka vaidlustatud maakonnaplaneeringute õigusvastasuse.

2.3.2 Trassi koridori asukohavalik põhineb diskretsioonireeglite olulisel rikkumisel

- 2.3.2.1 Vastustaja on Korraldustega kinnitanud Rail Balticu raudtee trassikoridori eelistatud asukohavaliku (edaspidi **Eelistatud trassivalik**, lisad 11–13). Eelistatud trassivaliku koostamisel on oluliselt rikutud kaalutusõigust, mis toob kaasa planeeringute materiaalse õigusvastasuse.
- 2.3.2.2 Kaebaja hinnangul ei ole raudtee trassi asukohavalik olnud nõuetekohane. Ennekõike on vastustaja jätnud kaalumata kaks mõistlikku alternatiivi trassikoridorile. Esiteks, puudub mis tahes hinnang, kas Rail Balticu raudteetrassi oleks võimalik rajada olemasolevale raudteetrassi asukohale vähemalt Tallinn-Pärnu lõigul (p 2.3(a)). Teiseks ei ole vastustaja analüüsinud Rail Balticu raudtee ja olemasolevate trassikoridoride ühendamise võimalust. Olemasoleva trassikoridori kasutamise kohta on küll koostatud analüüs Rõa-Pärnu lõigu osas (edaspidi **Analüüs**, lk 4, lisa 35), ent see on vastuolus diskretsioonireeglitega (p-d (b)–(e)).
- 2.3.2.3 Kuivõrd Korraldustest puudub analüüs, kas ja kui suures osas oleks võimalik Rail Balticu raudtee trassi koridori rajamiseks kasutada olemasolevat trassi koridori, siis ei ole

⁸ H. Veinla jt. Keskkonnaõigus. Tallinn: Juura 2016, lk 162

⁹ H. Veinla jt. Keskkonnaõigus. Tallinn: Juura 2016, lk 155



väljastatud, et olemasoleva trassi koridori kasutamisel oleks madalaim negatiivne mõju inim- ja looduskeskkonnale.

(a) Olemasoleva raudtee trassi koridori kasutamise võimalust ei ole hinnatud

2.3.2.4 Joonehitise trassikoridori asukohavalikul tuleb kaaluda mitut võimalikku asukohta (PlanS v.r. § 29¹ lg 2 teine lause). **Ainult kõikide reaalsete raudtee trassikoridoride kaalumise korral saab tagada, et raudtee asukohavalik tasakaalustab enim riiklike huve, raudtee rajamise mõju inim- ja looduskeskkonnale ning raudtee asukohavaliku sotsiaal-majanduslikku mõju** (PlanS § 7 lg 3 p-d 2 ja 3).

2.3.2.5 Teadaolevalt likvideeritakse täna kasutatav Tallinn-Pärnu raudteetrass pärast Rail Balticu rajamist. Nimelt lõpetab riik Rail Balticu raudtee valmimise järgselt olemasoleva raudteeühenduse doteerimise¹⁰. Reisijateveo doteerimiseks ettenähtud riigieelarve vahendid suunatakse hoopis Rail Balticu raudtee rongiühenduse toetamisele, mistõttu majanduslikult ebamõistlikuks muutub olemasoleva trassikoridori edaspidine kasutamine ja säilitamine. Planeerimismenetluses ei ole riik eelnevat ümber lükanud (lk-d 3-4, lisa 36).

2.3.2.6 Samas võib mõistlikult eeldada, et **Rail Balticu raudtee trassikoridori rajamisega kaasnev negatiivne mõju oleks inim- ja looduskeskkonnale kõige madalam olukorras, kus uus joonehitis rajatakse olemasoleva trassikoridori asemele.** Ühest küljest on inimesed olemasoleva trassikoridori asukohaga harjunud (raudtee ülesõitude asukohad, trassikoridorist avalduv müra, raudtee äärde rajatud tööstusrajatised, mitte elumajad jm). Teisest küljest võib eeldada, et seni puutumatu loodusega võrreldes esineb olemasoleva trassi asukohas ja selle vahetus ümbruses vähem kaitsealuseid taime- ja loomaliikide püsielupaiku. Veelgi enam, olemasoleva raudtee ülesvõtmisega säiliks trassi ehitamiseks vajalikud materjalid (liiv, kruus, jm) ning samaaegselt väheneks metsa raadamisele vajaminevad kulud ning üldine ehitusmaksumus. **Vastustaja eelnevat kaalunud ei ole, kaaludes menetluses üksnes võimalust rajada Rail Baltic olemasoleva raudteega paralleelselt.** Tegemist on kaalutusõiguse teostamise nõuete rikkumisega (HMS § 4 lg 2).

2.3.2.7 Harju maakonnaplaneeringu seletuskirjas on vaid viidatud AECOM raportile (lk 1, lisa 11). Samas on AECOM raporti eesmärgiks olnud tuvastada erinevate trassialternatiivide olemasolu ja nende valikuga seotud üldisemad tagajärjed. Nimelt on AECOM raporti sisuks ennekõike ühe või teise trassikoridoriga seotud reisijate nõudluse ning trassi hoolduse ja käitamisega seotud kulude võrdlemine (lk-d 162 jj, lisa 30). Seevastu ei hinnata AECOM raportis, kas ja millises osas oleks võimalik trassi asukohta lõike ühendada olemasoleva trassikoridoriga. **Olemasoleva trassikoridori kasutamise võimalust ei ole seega Harju maakonnaplaneeringus üldse kaalutud.**

2.3.2.8 Samaselt puudub olemasoleva trassikoridori kasutusvõimaluste analüüs Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringutes. Ehkki Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute kehtestamisel on viidatud 29. septembri 2013 analüüsile „Olemasoleva raudtee koridori kasutamise võimalikkus Rail Balticu raudtee trassi asukohana“, siis ei käsitle see Rail Balticu raudteetrassi rajamise võimalikkust olemasoleva trassi koridori asukohale (lk 5, lisad 12 ja 13). Analüüsis käsitletakse vaid raudteetrassi rajamise võimalikkust olemasoleva trassikoridori **kõrvale, mitte asemele** (lk 5, lisa 35).

2.3.2.9 Seejuures on vastustaja kinnitanud, et olemasoleva trassikoridori kasutamisevõimalust ei kavatsetagi analüüsida. Korraldustest ilmneb, et trassi asukohtaalternatiivide kaalumisel on lähtutud AECOM raportiga paika pandud raudteetrassi eelvalikust (lk 1, lisa 11),

¹⁰ Pigem võib eeldada, et riik hakkab doteerima reisijatevedu Rail Balticu raudteel. – Postimees. Loe Rail Balticu ekspertide vastuseid lugejate küsimustele. 26. aprill 2017. Kättesaadav: <https://majandus24.postimees.ee/4023321/loe-rail-balticu-ekspertide-vastuseid-lugejate-kusimustele>



ehkki selline trassivalik pole läbinud maakonnaplaneeringu kohast menetlust. Samas planeeringu avaliku väljapaneku ja huvitatud isikute kaasamisprotsessis on olemasoleva trassi kasutamine välistatud, selgitades, et planeeringu koostamisel on piisavalt alternatiivseid trassikoridore analüüsitud (lk 11-12, lisa 12).

- 2.3.2.10 Kaebaja hinnangul puudub mis tahes mõistlik põhjus, mis välistaks olemasoleva trassi asukoha kasutamise võimaluse vähemalt osaliselt ja selleks sobivates trassi lõikudes. **Kuivõrd vastustaja on jätnud täielikult kaalumata, kas olemasoleva trassi koridori (lõikude) kasutamisel oleks kumulatiivselt väiksem kahjulik mõju Eelistatud trassivalikuga võrreldes, siis on vastustaja rikkunud kaalutusõiguse teostamise nõudeid** (HMS § 4 lg 2). Olemasoleva trassi koridori joonised on lisatud käesolevale kaebusele (lisa 37).
- 2.3.2.11 Arvestades eelöeldut tuleb asuda seisukohale, et vastustaja ei ole nõuetekohaselt kaalutusõigust teostanud ega kaalunud PlanS v.r. § 29¹ lg 2 teise lause kohaselt kõiki reaalselt võimalikke joonehitise asukoha alternatiive. Kaalutusõiguse teostamata jätmine tingib vältimatult Korralduste sisulise õigusvastasuse.
- (b) Analüüs on vastuolus maakonnaplaneeringu eesmärgiga
- 2.3.2.12 Lisaks eelnevale ei ole vastustaja igakülgsest hinnanud ka Rail Balticu raudtee trassi olemasoleva trassikoridori **kõrvale** rajamise võimalust.
- 2.3.2.13 PlanS v.r. § 7 lg 3 p 3 kohaselt on maakonnaplaneeringu ülesandeks kujundada ja siduda säästva ja tasakaalustatud arengu alused ruumilise arenguga ning arvestada majandusliku, sotsiaalse, kultuurilise ja looduskeskkonna arengu vajadustega tasakaalustatud planeeringu koostamisel.
- 2.3.2.14 Vastustaja on seega õigesti asunud seisukohale, et Rail Balticu raudtee trassikoridori asukoha määramisel tuleb arvestada asukohavalikuga kaasnevaid asjaolusid nagu inim- ja looduskeskkonnale avalduvad mõjud, tehniline teostatavus, ehitusmaksumus ning sotsiaal-majanduslik tulu ja kulu (lk 4, lisa 11). **Samas ei ole Analüüsis, millele tuginedes vastustaja olemasoleva raudteekoridori asukoha kasutamise võimaluse on välistanud, nimetatud asjaolusid kaalutud.**
- 2.3.2.15 Nimelt nähtub Analüüsist, et vastustaja on hinnanud ainult olemasoleva raudteekoridori õgvendamise vajadusega kaasnevat mõju ning trassi koridori ehitusmaksumust (Analüüsi p-d 3 ja 4, lisa 35). Samas ei ole Analüüsis käsitletud, kas ja millist mõju avaldaks Rail Balticu trassi rajamine olemasoleva trassikoridori inim- ja looduskeskkonnale ning milline oleks see mõju võrreldes Eelistatud trassivalikuga.
- 2.3.2.16 Riigikohus on seisukohal, et „*Maakasutuskavade (planeeringute) puhul tuleneb asukoha alternatiivide hindamise kohustus ka direktiivi 2001/42/EÜ artikli 5 lg 1 nõuetest. Ideaalsel juhul peab lõplik valik kõige paremini vastama selle direktiivi artikli 1 nõuetele, s.t tagama keskkonnakaitse kõrge taseme, integreerima keskkonnakaalutlused kavade koostamisel ja vastuvõtmisel ning edendama säästvat arengut*“ (3-3-1-88-04, p 24). Kuivõrd Analüüsis puudub põhjalik keskkonnamõju hindamine, ei saa Analüüsi pidada nõuetekohaseks trassialternatiivide kaalumiseks.
- 2.3.2.17 **Seega võib Analüüsist järeldada, et vastustaja on olemasoleva trassikoridori asukoha välistamisel lähtunud ainuüksi trassi ehitusmaksumusest** (p-d 3.2 ja 4, lisa 35). Sel põhjusel ei ole Analüüs kooskõlas PlanS v.r. § 7 lg 3 p-st 3 tuleneva maakonnaplaneeringu eesmärgiga.
- 2.3.2.18 Eelnevat arvestades põhineb Analüüs diskretsiooninõuete rikkumisel, mistõttu oleks see tulnud asukohavalikul ja Korralduste vastuvõtmisel jätta tähelepanuta.



Alternatiivselt pidanuks vastustaja Analüüsi käsitlemisel koostama täiendava analüüsi, mis võtaks arvesse ka olemasoleva trassiga paralleelse trassivaliku mõju loodus- ja inimkeskkonnale. Kuivõrd Analüüs on vastuolus PlanS v.r. § 7 lg 3 p-st 3 tuleneva maakonnaplaneeringu eesmärgiga, siis on Korraldustes põhjendamatult jäetud käsitlemata oluline alternatiiv Rail Balticu trassivalikule.

(c) Analüüs põhineb ebaõigetel kaalutlustel

2.3.2.19 Kaebaja hinnangul ei saa Analüüs ja selles tehtud järeldused olla asjassepuutuvad ka põhjusel, et Analüüsis võrreldakse Rail Balticu raudtee trassikoridore, mida ei ole Korraldustes isegi käsitletud. Teisisõnu ei ole vastustaja saanud Eelistatud trassivalikut pidada olemasoleva trassikoridori asukohast paremaks.

2.3.2.20 Selguse huvides, näiteks on Pärnu maakonnaplaneeringus selgitatud, et: „*Jähtudes protsessi jooksul langetatud strateegilistest otsustest, kujunes Pärnu maakonnas eelistatuks trassikoridori asukoht 1B+2B+3A+4A+4H+4D+4F+5D+6B*“ (lk 5, lisa 12). Seevastu on Analüüsis võrreldud olemasoleva trassi koridori asukohta trassikoridoridega „*K1: Rõa-Alu-Valgu-Pärnu (12A+8A+7A+6A+5A(B)+4F)*“ ning „*K2: Rõa-Alu-Järvakandi-Pärnu (12A+8A+7C+7B+6A)*“ (lk 4, lisa 35). Kumbki Analüüsis käsitletud trassi asukohta alternatiiv ei sisalda ühtegi Pärnu maakonna Eelistatud trassivaliku osaks olevat raudtee lõiku.

2.3.2.21 Eelnevat kinnitavad üheselt ka Korraldustele lisatud Rail Balticu raudtee trassikoridoride alternatiivsete asukohtade joonised, millelt ilmneb, et olemasoleva trassikoridori asukohta planeeringu menetluses hinnatud ei ole (vt nt seletuskirja lk 125, lisa 11)¹¹. Analüüs põhineb seega asjas tähtsust mitteomavatel kaalutlustel ehk ebaõigetel trassialternatiividel, muutes olemasoleva trassi koridori asukohta välistamise sisuliselt ebaõigeks.

(d) Analüüsis ei ole käsitletud kõiki asjas tähtsust omavaid asjaolusid

2.3.2.22 Kaebaja möönab, et iseenesest korrektne on vastustaja tegevus, millega ta on seaduses sätestatud kriteeriumite puudumise tõttu ise PlanS v.r. § 7 lg 3 p-i 3 ja § 29¹ lg 2 sisustamiseks ja trassialternatiivide hindamiseks täpsemad võrdluskriteeriumid määranud (edaspidi **Võrdluskriteeriumid**, seletuskirja lk 31–34, lisa 11). Samas on arusaamatu vastustaja tegevus, millega on needsamad Võrdluskriteeriumid jäetud olemasoleva trassi analüüsimisel tähelepanuta.

2.3.2.23 **Esiteks**, Analüüsis on vaid üldiselt käsitletud olemasoleva trassikoridori kasutamise mõju loodusväärtustele, samas, kui olulise osa Võrdluskriteeriumite käsitlest Analüüsisist puudub (nt mõju pinnavee kvaliteedile, müra, vibratsioon jm, vrdl Analüüsi p 3.4, lisa 35 ja seletuskirja lk 31, lisa 11).

2.3.2.24 **Teiseks**, Võrdluskriteeriumite kohaselt on vastustaja pidanud trassi koridori rajamise ehitismaksumuse hindamisel tähtsaks näiteks raudtee ja seda ümbritseva infrastruktuuri, teedevõrgu ümberehitamise ja teiste rajatiste ehitamisega seotud kulud (seletuskirja lk 33, lisa 11). Seevastu on Analüüsis sedastatud kitsalt vaid raudteekoridori ja teede eritasandiliseks muutmise ning oluliselt rohkearvulisemate rajatiste ehitamise vajadus (Analüüsi lk 19, lisa 35).

2.3.2.25 **Kolmandaks**, Analüüsis puudub täielikult olemasoleva trassikoridori asukohta kasutamise sotsiaal-majandusliku tulu ja kulu käsitus (reisija ja kauba reisile kuluva aja väärtus, hooldusmaksumus, keskkonnakulud jm; vrdl seletuskirja lk 34, lisa 11).

¹¹ Viidatud joonistelt nähtub, et kaalumisel olnud trassi lõigud on tähistatud erinevalt olemasolevast raudteest.



- 2.3.2.34 Eeltoodud rikkumised on niivõrd olulised ja ulatuslikud, et vältimatult tekib kahtlus, kas vastustaja on tõepoolest soovinud objektiivselt hinnata Rail Balticu trassikoridori rajamise võimalust olemasoleva trassi koridori asukohale. Analüüsi sõnastust ja selles sisalduvate järelduste üldistusastet arvestades tekib kahtlus, justkui oleks Analüüsi soovitud lõppjäreldus olnud juba ette kindlaks määratud.
- 2.3.2.35 Näiteks sisaldub Analüüsis võrdlus, justkui tooks Rail Balticu raudtee olemasoleva trassikoridori rajamine kaasa väga suure arvu ehitiste lammutamise, samas kui teiste trassialternatiivide puhul selline vajadus täielikult puuduks (p 3.1, lisa 35). Avalikult teadaolev on fakt, et paralleelselt maakonnaplaneeringute kehtestamisega on algatatud kinnistute võõrandamise regulatsiooni muutmist, lähtudes Rail Balticu raudtee trassi koridori rajamisega kaasnevast kinnistute sundvõõrandamise vajadusest.¹³ Seega on Analüüsis sisalduv väide kummastav ja selgelt väär.
- 2.3.2.36 Vaadates ka laiemalt Analüüsis käsitletud asjaolusid ja hinnangu põhjalikkust, sh Analüüsi teiste maakonnaplaneeringu aluseks olevate dokumentidega võrreldes, on arusaadav, et olemasoleva trassikoridori kasutamise hinnang on pealiskaudne. Nõuetekohast olemasoleva trassikoridori asukoha kaalumist ei ole teostatud.
- 2.3.2.37 Riigikohus on asunud seisukohale, et kohus „*võib sekkuda kaalutlusõiguse teostamisse ka siis, kui otsustus jääb küll kaalutlusõiguse piiridesse, kuid tekivad kahtlused otsuse ratsionaalsuses. Iseäranis on diskretsiooniveega tegu juhtudel, kui haldusorgan on lähtunud lubamatutest kaalutlustest või jätnud mõne olulise aspekti tähelepanuta*” (3-3-1-54-03, p 40).
- 2.3.2.38 Diskretsioonireeglite rikkumise tõttu ei ole seega välistatud, et Rail Balticu raudteetrassi rajamine olemasoleva trassikoridori asukohale avaldaks väiksemat mõju inim- ja looduskeskkonnale. **Riigikohtu väljakujunenud praktikast tuleneb, et õiguslikult korrektse asukohavaliku teostamata jätmine ning kõikide mõistlike alternatiivide kaalumata jätmine tingib vältimatult planeeringu kehtestamise otsuse tühistamise** (vt nt Riigikohtu lahend asjas nr 3-3-1-88-04, p 27).
- 2.3.2.39 Eelnevat arvestades on vastustaja rikkunud Korralduste andmisel HMS § 4 lg-st 2 tulenevaid kaalutlusõiguse teostamise nõudeid. Raudtee trassikoridoride valikul ei ole toimunud nõuetekohast alternatiivide kaalumist, mistõttu on Korraldused materiaalselt õigusvastased ning need tuleb tühistada.
- (f) Maakonnaplaneeringus pole kaalutud maakonna arenguvajadusi
- 2.3.2.40 Õiguslikult on tegemist maakonnaplaneeringutega, mille sisu on kirjeldatud PlanS v.r § 7-s. Iga maakonnaplaneering peaks seega lähtuma maakonna arenguvajadustest ning planeeringus peaks kaaluma, kuidas antud planeeringulahendus neid täidab.
- 2.3.2.41 Rail Balticut puudutavates planeeringutes sellist kaalutlust ega analüüsi ei ole. Niisamuti puudub võrdlus maakonna arengustrateegia eesmärkide täitmisega. Vaid Pärnu maakonnaplaneeringus on sätestatud, et on valitud trass läbi Pärnu, sest see soodustab regionaalset arengut, kuid piisav analüüs maakonna arengut puudutavate dokumentide alusel puudub ka selles.
- 2.3.2.42 **Seega vaidlustatud maakonnaplaneeringutes puudub maakonna arenguvajadusi puudutav osa, mis maakonnaplaneeringu olemusest tulenevalt on väga oluline puudus.**

¹³ Korralduste aluseks olevates seletuskirjades on elamute ja hoonete asukohti vääralt käsitletud trassi baasteguritena, vt nt Harju maakonnaplaneeringu seletuskirja lk 29, lisa 11.



2.3.3 KSH aruanne on oluliste puudustega

2.3.3.1 Maakonnaplaneeringute menetluses koostatud KSH aruanne sisaldab olulisi puudusi, mistõttu on planeeringud sisuliselt õigusvastased.

2.3.3.2 Riigikohus on oma praktikas järjepidevalt rõhutanud, et olulise keskkonnamõjuga asjades on oluline tähtsus menetlusel, sh keskkonnamõjude hindamisel ning asjaolude väljaselgitamisel (3-3-1-35-13, p 27; 3-3-1-86-06, p 22-24). **Olukorras, kus KSH aruanne sisaldab olulisi puudusi, tuleks vaidlusalused otsused seega tingimata tühistada.** Käesoleval juhul on alltoodud asjaoludel tegemist oluliste puudustega KSH aruandega.

(a) Ebapiisav alternatiivide käsitus

2.3.3.3 **KSH aruandes on jäetud käsitlemata mitmed alternatiivsed trassilahendused.** See on vastuolus KeHJS § 40 lg-ga 2, mille kohaselt **peab keskkonnamõju strateegilisel hindamisel selgitama, kirjeldama ja hindama strateegilise planeerimisdokumendi elluviimisega kaasnevat olulist keskkonnamõju ja peamisi alternatiivseid meetmeid.** Isegi kui teatud ulatuses välistas alternatiivsete lahenduste analüüsimise mõjude hindamisel planeeringute geograafiline ulatus (Harjumaa, Raplamaa, Pärnumaa) ning üleriigilises planeeringus Eesti 2030+ määratletu, siis mitmes olulises aspektis on alternatiivide käsitus lähtunud lubamatult kitsast valikute ringist (vt selles osas ka p 2.2.2). Eelkõige on lubamatu, et käsitlemata jäeti olemasoleva raudteetrassi koridori kasutamine (vähemalt lõiguti) või uue raudtee rajamine olemasoleva kõrvale.

2.3.3.4 Õigusvastaseks oli ka vaid üheainsa alternatiivi väljavalimine juba mõjude hindamise varajases etapis. KSH aruande tabelis 3.2. toodud ajakavast nähtub selgelt, et ainult üks alternatiiv, mille osas mõjude hindamine täies mahus läbi viidi, valiti välja juba KSH programmi heakskiitmise ajal (lk 26-27, lisa 39). Vastavalt Euroopa Komisjoni koostatud KSH läbiviimise juhendile¹⁴ peab KSH protsessis alternatiivsete lahenduste mõjude hindamine olema sama põhjalik, kui nn põhivariandi mõjude hindamine. Tegemist on ülimalt olulise nõudega, kuna vaid sellisel viisil talitades on võimalik tagada, et nii avalikkus, teised haldusorganid kui ka otsusetegija saavad erinevaid alternatiive samaväärsetena võrrelda ning nende hulgast planeeringumenetluse lõpuks parima välja valida.

2.3.3.5 **Vaid ühe alternatiivi väljavalimine menetluse varajases etapis oli selges vastuolus KeHJS reeglistikuga.** KeHJS § 36 lg 2 p 1 kohaselt määratakse KSH programmis kindlaks keskkonnamõju strateegilise hindamise ulatus. KSH programmis määratletakse seega alles KSH aruande koostamise põhjalikkus, millele vastavalt tuleb alternatiivsete lahenduste mõjusid aruande koostamise käigus hinnata. Seega saab KSH programmi koostamise ajal küll määratleda esialgse valiku alternatiividest, mida hakatakse KSH aruande koostamisel põhjalikumalt hindama, ent nn parima alternatiivi valik saab toimuda alles pärast KSH aruande heakskiitmist.

2.3.3.6 Aruande heakskiit annab planeeringu koostamise korraldajatele muuhulgas kinnituse selle kohta, et alternatiive on nõuetekohaselt, st võrdses ulatuses, hinnatud. Alles neile nõuetele vastava mõjude hindamise põhjal saab otsustaja teha õiguspärase valiku parima lahenduse osas. Käesoleval juhul seda pole tehtud, mis toob kaasa KSH aruande õigusvastasuse.

2.3.3.7 **Alternatiivsete lahenduste ebapiisav hindamine on seejuures oluline puudus, mille tõttu ei olnud võimalik saavutada KSH läbiviimise eesmärki (arvestada keskkonnakaalutlusi, tagada kõrgetasemeline keskkonnakaitse ja edendada**

¹⁴ http://ec.europa.eu/environment/archives/eia/pdf/030923_sea_guidance.pdf, p 5.12.



säästvat arengut – KeHJS § 31¹⁾). Keskkonna kõrgetasemelist ning terviklikku kaitset, mida nõuab ka KeÜS § 8, ei ole võimalik saavutada olukorras, kus piisava põhjalikkusega jäetakse kaalumata ning hindamata kõik alternatiivid kavandatavale tegevusele, seda nii trassikoridoride kui tehniliste lahenduste osas. Samuti ei ole alternatiive põhjalikult hindamata võimalik tagada säästva arengu aluseid, nagu need on sätestatud säästva arengu seaduse (edaspidi **SäAS**) §-s 3, mh tagada, et looduskeskkonna saastamist minimeeritaks ning loodusvarasid kasutatakse looduslikku tasakaalu säilitavates kogustes (SäAS § 3 lg 3).

(b) KSH aruande koostamiseks ei kogutud piisavalt teavet

2.3.3.8 KSH käigus **läbiviidud uuringud eluslooduse osas olid ilmselgelt ebapiisavad**, arvestades kavandatava tegevuse mõju geograafilist ulatust ja olulisust.

2.3.3.9 KSH raames viidi läbi vaid üks Loodusväärtuste uuring (KSH Lisa VI-4; lisa 40), mis tugines enamasti olemasoleval teabel, mida täiendas vaid pisteliselt mõningates lõikudes ja üksikute liigirühmade suhtes läbi viidud väliuuring. Uuringute ebapiisavust demonstreerib ka see, et kaasaegses praktikas teiste joonobjektide rajamisel Eestis ja mujal viiakse tavapäraselt läbi oluliselt põhjalikumad uuringud (siinkohal võib tuua näiteks BalticConnector maagaasitorustiku mõjude hindamise, mille raames viidi läbi kokku 8 aasta vältel läbi ca 15 uuringut, suurem osa neist eluslooduse osas¹⁵). Sedavõrd pealiskaudsete andmete põhjal ei saanud vastustaja olla mingil juhul veendunud, et milline on negatiivsete mõjude ulatus ning et need on piisavalt välistatud või leevendatud.

2.3.3.10 Seejuures **pidi vastustaja olema vastavatest puudustest teadlik**, kuna neile juhiti tähelepanu juba menetluse käigus. Nt juhtis ornitoloog Mati Kose tähelepanu nahkhiirte suviste poegimiskolooniatele ja tõenäoliselt tiigi- ja veelendlaste toitumisaladele Timmkanali oja ja Tolkuse looduskaitseala piirkonnas (lisa 41). Samuti juhiti tähelepanu sellele, et välja selgitamata on suurkiskjate talvitumis- ja sigimispaidad ning mõjud neile. Seejuures on mitmed Pärnumaa metsakaitsealad ja Natura alad (nt Tolkuse ja Laiksaare Natura alad) suurimetajatest karu ja ilvese talvitumis- ja/või sigimispaidadeks (lisa 41), kuid KSH aruandes info nende konkreetsete kaitsealade ja kogu ülejäänud trassikoridori kohta puudub. Samuti on trass täies ulatuses kanaliste, rähnaliste, kakuliste jt. Loodukaitsealade kaitsealuste ja Linnudirektiivi I lisa kaitsealuste liikide elupaikade osas inventeerimata ning ka olemasolevates teadaolevates kanaliste elupaikades ei ole andmeid piisavalt, et mõjusid hinnata.

2.3.3.11 Lisaks sellele, et KSH aruande koostamisel ei kogutud piisavalt täiendavaid andmeid, **jäeti kasutamata ka mitmed teadaolevad asjakohased andmed**, nt Rääma raba puhul OÜ Naturum poolt korraldatud nimetatud raba haudelinnustiku territooriumite kaardistamine 2013. ja 2016. aastatel¹⁶, Keskkonnaagentuuri uurimisrühma raadiotelemeetria andmed suurkiskjate elupaigakasutuse kohta. **Olemasolevate uuringute mitteamestamine on selges vastuolus KeHJS § 40 lg 3 p-ga 1**, mille kohaselt peab keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande koostamisel arvesse võtma olemasolevaid teadmisi. Seetõttu pole võimalik olla objektiivselt veendunud KSH tulemuste õigsuses ja järelduste põhjendatuses, mis omakorda seavad kahtluse alla kogu otsuse sisulise õiguspärasuse.

2.3.3.12 **Õigusvastane ja keskkonnamõju strateegilise hindamise ulatust lubamatult kitsendav on Pärnu maavalitsuse poolt väljendatud seisukoht, nagu oleks KSH aruande koostamisel õigustatud keskenduda vaid kaitsealadele ning**

¹⁵ https://www.envir.ee/sites/default/files/balticconnector_yva_estonia_est_40.pdf

¹⁶ RÄÄMA RABA LINNUSTIKU EKSPERTHINNANG. Ülevaade Rääma raba linnustikust ning hinnang planeeritava Rääma 2 turbakaevanduse mõjudest elustikule. OÜ Naturum, koostaja Mati Kose, 2013; Rääma raba haudelinnustik Rääma II turbatootmisala 2016. a. eelseire. OÜ Naturum, koostaja Mati Kose, 2016



kaitsealuste liikide registreeritud elupaikadele (lk 3-5, lisa 42). KeHJS § 40 lg 4 p 6 kohaselt peab KSH aruanne sisaldama hinnangut bioloogilisele mitmekesisusele, populatsioonidele, taimedele, loomadele laiemalt, mitte vaid kaitsealustele liikidele. Antud juhul aluseks võetud kitsam lähenemine moonutab paratamatult KSH aruande tulemusi, alatahtsustades oluliselt kavandatava tegevuse keskkonnamõjusid.

2.3.3.13 Arvestades eeltoodut on kaebaja veendunud, et KSH aruande koostamisel on jäetud kogumata oluline teave ning käsitlemata aruande koostajatele kättesaadav olnud olemasolev informatsioon (HMS § 6).

(c) KSH aruandes jäeti käsitlemata olulised asjaolud

2.3.3.14 Lisaks eluslooduse osas viidatud puudustele puudub KSH aruandest ka sisuline analüüs mitme muu olulise aspekti osas, sh pole käsitletud:

- CO₂ heidet, mis on seotud liigniiskete alade hüdrooloogilise režiimi muutmisega (turbaalade kuivendamisel muutuvad need süsiniku sidujatest süsinikuheite allikateks);
- CO₂ heidet, mis kaasneb infrastruktuuri rajamise ja hooldamisega (arvestuslikult 50 t CO₂/km/aastas¹⁷);
- CO₂ koguseid, mis jäävad tulevikus raudtee alla jääva ja raadatava metsaala (ca 560 ha) poolt sidumata;
- CO₂ heidet ja ajakulu, mis tekib teede läbilõikamisest raudteetrassiga ning seetõttu pikenevate teekondadega eelkõige kohaliku maanteetranspordi jaoks;
- rajatavate kahe keskpinge elektriliini ja nendele lisanduvate ühendusliinide mõju linnustikule (hoolimata sellest, et tegemist on ühe olulisima inimtekkelise suremuse teguriga lindudele);

2.3.3.15 KSH aruande lõppjärelused strateegiliste valikute osas lähtuvad mitmetest ebatõestest eeldustest, mistõttu ei saa olla veendunud ka nende järelduste paikapidavuses. Esiteks ei saa pidada tõsikindlaks eeldust, nagu kasutatakse ka ettenähtavas tulevikus maanteetranspordis vaid fossiilseid kütuseid. Vastupidi, mitmed Euroopa riigid, sh Suurbritannia, Prantsusmaa ja Norra, on võtnud eesmärgiks fossiilkütuste kasutuse lõpu maanteetranspordis ja seda juba lähikümnetel¹⁸.

2.3.3.16 EY tasuvusuuringus puudub tõestusmaterjal, et Rail Balticu kaubavedude konkurentsivõime oleks tagatud võrdluses maanteevedude täis- ja osakoormate vedudega. Niisugused veod moodustavad maanteevedudest kaugelt suurima osa ehk vähemalt 80% (lisa 29).¹⁹ Kui täis- ja osakoormate vedude teostamine ei ole Rail Balticu raudteel konkurentsivõimeline, siis jääb üleminek maanteedelt raudteele toimumata ja raudtee jääb kaugelt alakasutatuks. RB Rail AS oma vastuses kaebajale kinnitab, et raudtee konkurentsivõime on tagatud ainult terminalide vahelises veos.²⁰

2.3.3.17 Arvestades eeltoodut on kaebaja veendunud, et mitmed olulised asjaolud on KSH aruande koostamisel jäetud käsitlemata ja järelikult ka otsuste tegemisel arvestamata.

¹⁷ https://uic.org/IMG/pdf/carbon_footprint_of_railway_infrastructure.pdf

¹⁸ <https://www.aripaev.ee/uudised/2017/09/17/riigid-mis-tahavad-diisel--ja-bensiiniautod-keelata>

¹⁹ J. Joensuu. European Groupage Network. Spring 2013, p. 21.

http://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/56838/Joensuu_Juhamatti.pdf

²⁰ http://www.railbaltica.org/wp-content/uploads/2017/10/20171013_MTUARB.pdf punkt 13 lk 6-7



- (d) KSH aruande leevendusmeetmed on ebaselged ja ebatõhusad
- 2.3.3.18 KSH aruandes toodud **leevendusmeetmed on olulises osas ebaselged, põhjendamatud ning nende tõhusus kaheldav**. Allpool on toodud vaid mõningad ilmsed näited sellistest puudulikest leevendusmeetmetest.
- 2.3.3.19 **Kahekordsete turvaedade**, mis on oluliseks metsalinnustiku hukkumise põhjustajaks, mõjude leevendusmeetmena on välja toodud tarade **märgistamine**. Seda leevendavat meetet on seejuures vaid põgusalt mainitud, hindamata on selle vajalikes lõikudes rakendamise ulatus, kulukus ja teostatavus ning efektiivsus. Samuti pole teada, kas ja kuidas on leevendusmeetmena välja pakutud märgistamise puhul tagatud märgiste nähtavus hämarikus ning pimedas, mis on vastavatele liikidele riskide vältimiseks oluline. Suurbritannias hirvede eest metsakultuuride kaitseks rajatud ühekordsete traataedade põhjalikus uuringus on jõutud selgusele, et kanaliste elupaikades märgistuste kasutamine küll vähendab hukkumiskiriski, ent ei muuda seda looduskaitseks vastuvõetavaks, mistõttu jõudsid töö autorid järeldusele, et **metsakanalistele olulistel elupaikades ei ole võrkaiaid mõeldavad** (lisa 41).
- 2.3.3.20 Raudteetrassi elektrifitseerimine kogu trassi ulatuses toob kaasa kahe keskpinge elektriliini ja nendele lisanduvate ühendusliinide rajamise. **Elektriliine on seejuures hinnatud üle maailma lindude jaoks üheks kõige suuremaks inimtekkelise suremuse teguriks**²¹. Leevendava meetmena on KSH aruandes üldiselt välja pakutud liinide märgistamine, selgitamata paigaldamise tehnikaid, hooldamisvajadust jms. Samuti ei nähtu, et oleks arvestatud hämarikus ja pimeduses lendavate liikidega, kelle jaoks on vajalik tähistamine ka pimedas märgatavate lahendustena. Samas on erinevatest elektriliinide märgistamise uuringutest teada, et märgistamine küll vähendab kokkupõrgete riski elektriliinidega, ent ei muuda seda olematuks. Näiteks leiti Eesti Ornitoloogiaühingu poolt teostava Tartu-Viljandi-Sindi elektriliini järeelseire projektis 2016 kevadel ka märgistatud liinilõigult mitmeid hukkunud linde²².
- 2.3.3.21 Ehitusaegsete leevendusmeetmetena välja pakutud **tööde ajastamine väljaspool lindude pesitusaega pole vastavates elupaikades aastaringelt elutsevate ja kõrge häirimistundlikkusega paigalindude jaoks sobiv ega piisav meede**. Samuti võib soovitus viia ehitustöid vastavates elupaikades läbi talveperioodil minna vastuollu vajadusega hoiduda häiringutest võimalikes pruunkaru talvitumis- ja poegemispaikades.
- 2.3.3.22 **Ebatõhusaks leevendusmeetmeks tuleb pidada ka keskkonnakorralduskava koostamist**, millele mitmel puhul viidatakse. Vastava dokumendi koostamine toimub väljaspool KSH ja vaidlusaluste planeeringute koostamise protsessi, mistõttu puudub igasugune kindlus, et see üldse koostatakse või mis selle sisu olema saab. Selle ebakindluse tõttu ei tohiks selle kui leevendusmeetmega üldse arvestada, vastupidine käitumine on endast kujutanud olulist kaalutusviga.
- 2.3.3.23 Arvestades eelnevat on KSH aruanne leevendusmeetmeid puudutavas osas olulisel määral põhjendamatu ja ebaselge.

²¹ Erickson, W et al., 2005. A Summary and Comparison of Bird Mortality from Anthropogenic Causes with an Emphasis on Collisions. USDA Forest Service Gen. Tech. Rep. PSW-GTR-191.

²² Harku-Lihula-Sindi 330/110 kV kõrgepinge õhuliini linnustiku seirekava ja märgistamisvajaduse hindamine. Välitööde I etapi tulemused (15.03.2016-20.05.2016)

Töövõtuleping nr 1.1-4/2016/401. Eesti Ornitoloogiaühing, Koostaja Veljo Volke (2016)



2.3.4 Mõjude hindamisel ning planeeringute kehtestamisel rikuti Natura 2000 võrgustiku alade kaitse nõudeid

2.3.4.1 Vastustaja tegevus maakonnaplaneeringute kehtestamisel on õigusvastane, kuivõrd rikutud on Natura 2000 võrgustiku alade puhul kehtivaid reegleid mõjude hindamise ning tegevuste lubamise osas.

2.3.4.2 **KeHJS § 45 lg 2 kohaselt võib strateegilise planeerimisdokumendi kehtestada juhul, kui seda lubab Natura 2000 võrgustiku ala kaitsekord ning strateegilise planeerimisdokumendi kehtestaja on veendunud, et kavandatav tegevus ei mõjuta ebasoodsalt selle Natura 2000 võrgustiku ala terviklikkust ega kaitse eesmärki.** See säte kitsendab oluliselt planeeringu kehtestaja kaalutusõigust, välistades üldjuhul Natura 2000 võrgustiku ala terviklikkust ja kaitse-eesmärki ebasoodsalt mõjutavate planeeringute kehtestamise. KeHJS § 45 regulatsiooni aluseks on EL direktiivi 92/43/EMÜ (edaspidi **loodusdirektiiv**) art 6 lg 3. Seetõttu ei saa sätte sisustamisel lähtuda üksnes siseriikliku õiguse sõnastusest, vaid oluline on ka Euroopa Kohtu tõlgendused sätte sisu osas.

2.3.4.3 Euroopa Kohus on asunud kohtuasjas C-172/02 (nn Waddenzee kaasus) seisukohale, et kava või projekti võib lubada, kui pädevad asutused on kindlaks teinud, et kava või projekt ei avalda ala terviklikkusele negatiivset mõju. Euroopa Kohtu arvates on see nii juhul, kui **teaduslikust seisukohast ei ole mingisugust põhjendatud kahtlust negatiivse mõju suhtes.** Erialakirjanduses on leitud, et kohus on seejuures juhindunud ettevaatusprintsipiist, mis lähtub tõdemusest, et inimtegevuse mõju loodusele tihti varjava teadusliku ebakindluse tõttu võib eksimine looduskasutust puudutavate otsuste tegemisel olla paratamatu, aga eksida võib üksnes looduse seisukohalt (mitte arendajate õiguste seisukohalt) suurema ohutuse suunas – *in dubio pro natura*.²³ Antud juhul on seda põhimõtet ning selle rakendamise reegleid mitmes osas rikutud.

(a) Lähteandmed Natura 2000 võrgustiku aladel asuvate loodusväärtuste osas olid puudulikud

2.3.4.4 Euroopa Kohus on rõhutanud, et selleks, et Natura 2000 võrgustiku mõjutada võivate otsuste õiguspärasuse tagamiseks **on hädavajalik, et esmalt selgitataks välja, millised on võimalikud mõjud.** Kohus on rõhutanud, et seejuures tuleb rakendada vastava valdkonna parimaid teadussaavutusi, selgitamaks välja konkreetse planeeritava projekti keskkonnamõjud²⁴. Kohtupraktika kohaselt **ei ole hindamine nõuetele vastav, kui puuduvad usaldusväärsed ja ajakohastatud andmed Natura ala elustikku kohta**²⁵.

2.3.4.5 Käesoleval juhul on Natura mõjusid hinnates kasutatud vaid Keskkonnaregistris ja kaitsekorralduskavades toodud andmeid alal esinevate väärtuste leviku ja arvukuse kohta ning välitöödega ei ole täpsustatud Natura aladel asuvate väärtuste tegelikku olemist, paiknemist ja arvukust. Seejuures on teada, et **osade mõjutatavate Natura alade (nt Laiksaare, Tolkuse, Taarikõnnu) elupaiku ei ole kunagi korralikult inventeeritud ja registris kajastuvad vaid juhuslikult registreeritud elupaigad või kameeraalselt elupaikadeks hinnatud alad.** Nt Taarikõnnu looduslal on metsakorraldusandmete põhjal elupaiga 91D0 piir raudteele oluliselt lähemal, kui seda hinnangus registri andmete põhjal väidetakse. Sarnaseid näiteid leiab ka Laiksaare ja Tolkuse looduslaladelt (lisa 41).

²³ H. Veinla. Saaremaa sadama ja teiste samalaadsete projektide arendamine. Õiguslikud riskid Euroopa Ühenduse looduskaitse direktiivide kontekstis. Juridica X/2005, lk 702

²⁴ C-127/02, p 54

²⁵ C-43/10, p 115



Kaitse-eesmärgiks olevate liikide esinemise osas on andmed sageli veelgi puudulikumad.

2.3.4.6 Sedavõrd puudulike alusandmete põhjal ei ole võimalik objektiivselt ja nõuetelkohaselt mõjusid hinnata. Seda kinnitab ka Euroopa Kohtu suusakompleksi arendustöid käsitlevas kohtulahendis võetud seisukoht, et olukorras, kus pole kindlaks tehtud alal looduslikult esinevate lindude ammendavat loetelu, ei ole hajutatud kõik teaduslikult põhjendatud kahtlused asjaomasel kaitsealal kavandatud tööde mõju kohta²⁶. **Lähteandmete puudulikkuse tõttu ei saanud otsusetegija olla ka kuidagi veendunud, et ala terviklikkust negatiivselt ei mõjutata ning seetõttu on otsus vastuolus KeHJS § 45 lg-ga 2.**

(b) Arvestatud ei ole kõigi projekti mõjude ega kumulatiivsete mõjudega

2.3.4.7 KeHJS § 45 lg 1 p 1 kohaselt peab juhul, kui hinnatakse mõju Natura 2000 võrgustiku alale, arvestama keskkonnamõju strateegilisel hindamisel eelkõige ala kaitse eesmärki ja ala terviklikkust. **Vastuolus KeHJS § 45 lg 1 p-ga 1 ja Euroopa Kohtu praktikaga, ei ole käesoleval juhul ala terviklikkusele avaldatava mõju hindamisel arvestatud nende liikidega, kes ei ole kaitse-eesmärgina nimetatud Vabariigi Valitsuse poolt Euroopa Komisjonile esitatud Natura 2000 alade nimekirjas²⁷.** Tähelepanuta on jäetud Natura standardandmebaasis kajastatud muud olulised liigid, rääkimata neist liikidest, mis iseloomustavad Natura alal kaitstavate elupaikade toimimist ja seisundit. Kuivõrd aga vaid liikide soodsa seisundi säilimise ja elupaikade jätkuva kasutuse põhjal on võimalik hinnata Natura alade sidususe, elupaikade struktuuri ja funktsioonide säilimist, siis on oluline mõjude väljaselgitamisel arvesse võtta mitte ainult elupaigatüüpe, vaid ka neid asustavaid liike. Kuna antud juhul on seda aspekti teadlikult ignoreeritud, on mõjude hindamine olnud ilmselgelt puudulik.

2.3.4.8 Nii KeHJS § 40 lg 4 p 6 kui loodusdirektiivi art 6 lg 3 näevad ette, et mõjude hindamisel **tuleb lisaks konkreetse projekti/kava iseseisvale keskkonnamõjule arvestada selle võimalikku kumulatiivset mõju teiste projektide/kavadega.** Euroopa Kohus on mitmes keskkonnamõjude hindamist käsitlevas lahendis rõhutanud kumulatiivsete mõjude hindamise olulisust. Kui ei võeta arvesse projektide kumulatiivset mõju, võivad selle tulemusel kõik projektid või teatud tüüpi projektid jääda tegelikkuses hindamisest kõrvale, samas kui tervikuna võivad nad keskkonda oluliselt mõjutada²⁸. Käesoleval juhul puudub igasugune sisuline hinnang kavandatava raudtee ja teiste inimtegevuste mõjude (sh nt Harku-Lihula-Sindi 330 kV kõrgepinge-õhuliini rajamine, Via Baltica ümberehitamine, kasvava intensiivsusega metsamajandus, soode kasutamine turbakaevandamiseks, tuuleenergeetika, jahindus jne) kumuleerumisele.

2.3.4.9 Ka EL Natura hindamise juhendmaterjal is rõhutatakse, et negatiivsete mõjude efektiivne vältimine või leevendamine saab toimuda üksnes juhul kui vastavad mõjud on täiel määral kindlaks tehtud, hinnatud ja dokumenteeritud. **Alles täiemahulise mõjude hindamise järel on olemas alus edasiste tegevuste väljatöötamiseks ja hindamiseks²⁹.** Kaebaja hinnangul on käeoleva vastavad uuringud jäänud sisuliselt tegemata ja baseeruvad pinnapealsetel kirjeldusel. Kuna mõjusid pole piisavalt välja selgitatud, ei saa pidada piisavaks ka nende osas välja pakutud leevendusmeetmeid ning lugeda õiguspäraseks planeeringute kehtestamise osas tehtud otsuseid.

(c) Mõjude hindamise sisuline kvaliteet ei olnud nõuetekohane

²⁶ C-304/05, p-d 66 ja 69

²⁷ Vabariigi Valitsuse 05.08.2004 korraldus nr 615 „Euroopa Komisjonile esitatav Natura 2000 võrgustiku alade nimekiri“

²⁸ C-418/04 p 245, C-392/96, p 76

²⁹ http://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/management/docs/art6/natura_2000_assess_en.pdf, lk 13.



- 2.3.4.10 Euroopa Kohus on lahendis C-521/12 (Briels jt) selgitanud, et **nn Natura hindamine ei tohi sisaldada lünki ja selles peavad olema täielikud, täpsed ja lõplikud seisukohad ning järeldused, mis hajutaksid kõik teaduslikult põhjendatud kahtlused asjaomasel kaitsealal kavandatud tööde mõju kohta**. Käesoleval juhul esinevad hindamises mitmed lüngad, mistõttu ei vasta hindamine asjakohase hindamise kriteeriumitele.
- 2.3.4.11 Natura hindamise (KSH aruande lisa IV, lk 9, lisa 43) kohaselt välditi otstarbekuse ja ettevaatuse printsibist lähtuvalt reeglina trassikoridoride kavandamist Natura aladele. **Siiski läbib trassikoridor paljudes lõikudes Natura alade servasid või kulgeb nende vahelt, mistõttu kaasnevad sellega ikkagi mõjud alade kaitseväärtustele**. Nt raudteetrassi lõik 4D kulgeb Pärnu loodusala kahe lahustüki vahelises koridoris, loodusala otseses kontaktis oleva raudteelõigu pikkuseks on 3,4 km ning raudtee saab läbima loodusala lõunanurka (lk 95, lisa 43). **Mõjude puudumist ei saa põhjendada vaid sellega, et trassikoridor läheb suuremas osas Natura aladest mööda**. Euroopa Komisjon on ka oma juhises rõhutanud, et olulised mõjud võivad kaasneda ka kavadega, mis asuvad väljaspool kaitstavat ala³⁰.
- 2.3.4.12 Lisaks joonobjekti kulgemisele üksikute Natura alade suhtes tuleb vastava taristu puhul hinnata **ka kuidas selle rajamine mõjutab erinevatest Natura aladest koosneva võrgustiku kui terviku ökoloogilist sidusust ja terviklikkust**. Vastavad analüüsid ja hindamiskriteeriumid aga käeolevas Natura hindamises täielikult puudusid. Selle väga tõsise puuduse tõttu on real juhtudel hindamise käigus jäänud tähelepanuta, et kavandatav ja eelistuse saanud trassivariant lahutab üksteisest mitmeid metsa- ja sookooslustega seotud Natura elupaiku ja liikide esinemisalasid. See asjaolu, eriti koosmõjus teiste kumuleeruvate mõjudega suurendab märkimisväärselt riski, et vastavate Natura alade ja liikide looduskaitse seisund kas püsib ebasoodsana või muutub ebasoodsaks. Selle vältimiseks pole piisavalt sobivamaid alternatiive välja töötatud ja hinnatud. Käesoleval juhul on Natura hindamise käigus leitud, et ebasoodsad mõjud puuduvad, kui kavandatav raudteetrass Natura alasid ei läbi, jättes välja selgitamata konkreetseid mõjud, mis Natura aladele sellele vaatamata võivad ulatuda.
- 2.3.4.13 Trassi Natura aladest möödajuhtimisega ei ole mh välistatud ebasoodne mõju linnustikule ja loomastikule. Kuivõrd Natura 2000 aladel kaitstavad linnud ja loomad kasutavad toitumiseks ja liikumiseks ka Natura aladega piirnevaid alasid, siis võib projekt avaldada negatiivset mõju lindudele ilma ala läbimata. **Natura hindamisel on mõjude tõenäosuse väljaselgitamisel aga arvesse võetud vaid lindude elu- ja pesitsuspaiku ning tähelepanuta on jäetud kavandatava raudtee mõju, mis tuleneb selle kaitsealuste lindude toitumis- ja liikumisalade läbimisest või nendega piirnemisest**. Lisaks on leitud, et juhtudel, kus linnuliigile esineb mõju läbirändel, kuid pesitsuspaikadele mõju ei avaldu, mõju puudub ning pole ka vaja rakendada leevendusmeetmeid (nt laululuik Põhja-Liivimaa linnualal, lk 64, lisa 43). Mõju toitumisaladele on arvesse võetud vaid metsisele avalduva mõju puhul Taarikõnnu-Kaisma linnualal (lk 127, lisa 43), kuid Põhja-Liivimaa linnualal mitte (vt lk 65, lisa 43).
- 2.3.4.14 Kavandatav raudtee kulgeb mh nt Põhja-Liivimaa linnuala läheduses, millel asub metsamaastik ja alalt läbi voolava Lemmjõe piirkond on mh must-toonekure, händkaku, karvasjalg- ja värbkaku, kanakulli, öösorri ja jäälinnu elu- ja toitumispaik (lk-d 18-19, lisa 43). Lisaks eraldab kavandatav raudtee linnualast läände jäävad, kaitse all mitteolevad laanerähni, valgesealg-kirjurähni, hallpea-rähni, laanepüü ning hiireviu registreeritud elupaigad linnuala suuremast elupaigalaamast. Seejuures pole antud linnuala loodenurga piirkonnas raudteekoridorile kavandatud ainsatki alternatiivi, mis vähendaks kaitsealuse linnustiku jaoks nende elupaikade isoleerimist kaitseala ja

³⁰ http://www.envir.ee/sites/default/files/natura_korraldus_est.pdf, p 4.4.2, lk 33.



majandusmetsa maastike vahel ning viiks trassi eemale linnuala lähipiirkonnast. Kuivõrd linnualal ja sellest läänes säilinud elupaikade vahel ja ümbruses toimub nimetatud metsalinnustiku ja kaitse-eesmärkideks olevate liikide liikumine eri elupaikade ja toitumisalade vahel, siis on väga tõenäoline, et raudtee sellises asukohas põhjustab tõsist riski vastavatele linnuasurkondadele. Aedade ja elektriliinide tähistamine ei ole senise kogemuse (vt 2.3.3.20) põhjal ka piisavalt tõhusaks meetmeks.

- 2.3.4.15 **Samuti ei ole mitmel juhul arvestatud müra mõjuga Natura ala kaitse-eesmärkidele.** Näiteks Põhja-Liivimaa linnuala läheduses võib rongide liikumisega seotud täiendav müra ja häirimine vähendada kaitsealuste linnuliikide elupaiga kvaliteeti. Ka Natura hindamises on märgitud, et uuringute raames on leitud, et üldjoontes korreleerub häiringu olulisus teatud müratasemega ning et uuringute kohaselt väheneb üldjuhul linnustiku asustustihedus raudteede ääres aladel, kus ööpäeva keskmine müratase ületab taset 40-50 dB (lk 12, lisa 43). Sellegipoolest ei ole mõjude hindamisel seda asjaolu sisuliselt arvesse võetud või tõhusaid leevendusmeetmeid kavandatud.
- 2.3.4.16 Euroopa Kohtu poolt on kohtuasjas C-172/02 antud tõlgendus, et kava või projekti lubamiseks ei tohi esineda mingeid teaduslikult põhjendatud kahtlusi kavandatud tööde mõju kohta. **Sellega on selges vastuolus antud juhul esinenud olukord, kus KSH töörühma sees olid eksperdid erinevatel seisukohtadel mõju lubatavuse osas.** Täpsemalt leidis KSH töörühma linnustikuekspert, et ilma ühegi hinnatava alternatiivina kavandatav raudteekoridor ei ole linnukaitseliselt vastuvõetav, sõnastades vastava järelduse: „Mitte planeerida trassi elujõulisest metsise elupaigast läbi! Metsise seisukohalt on alternatiiv suunata see Tolkuse LKA kohal läbi praegusest trassikoridorist ca 3 km idas. Samuti tasuks võrrelda negatiivse keskkonnamõju suurust kui trass kulgeks läbi metsaala versus üle Luitemaa hoiuala niitude/põldude“ (lk 16, lisa 44). Seetõttu ei ole kõrvaldatud kahtlus, et Natura alade terviklikkusele kahjulikku mõju ei esine ning sellest tulenevalt oli planeeringute kehtestamine õigusvastane.
- 2.3.4.17 Ühtlasi jäeti Natura hindamises täielikult hindamata mõju linnustikule Luitemaa linnualal; hinnati vaid mõju osaliselt kattuva Luitemaa loodusala elupaigatüüpidele (lamminiidud, vanad loodus-metsad, siirdesoo- ja rabametsad). Kaebajad leiavad, et mõjude hindamata jätmine ei ole millegagi põhjendatav, eriti arvestades KSH töörühma ekspertide hinnangut, mille kohaselt läbib trass Ura jõge ületades piirkonda, kus on must-toonekure (liik on Luitemaa linnuala kaitse-eesmärgiks) toitumisala, seega on mõjude esinemine äärmiselt tõenäoline. Lisaks on KSH aruande kohaselt eeldada metsise elupaikade kadu Kõveri piirkonna metsise elupaikades (sh Luitemaa linnualal, kus metsis on samuti kaitse-eesmärgiks) (lk 289, lisa 39). Kuivõrd vastavad mõjud on hindamata, siis ei ole korrektne ka Natura hindamise järeldus, et mõjud puuduvad.
- 2.3.4.18 Euroopa Kohus on märkinud, et kui kava või projektiga seotud ala terviklikkusele negatiivsete mõjude puudumise suhtes jääb püsima kahtlus, peab pädev asutus kavale või projektile loa andmisest keelduma.³¹ Mõjude hindamist ei saa lugeda asjakohaseks, kui selles esinevad lüngad või kui see ei sisalda selliseid täielikke, täpseid ja lõplikke seisukohti ning järeldusi, mis hajutaksid kõik teaduslikult põhjendatud kahtlused kavandatud tööde mõju kohta. Kuivõrd eeltoodust nähtub, et kavandatav tegevus võib kahjustada Natura alade terviklikkust ning mõjude täpsemaks väljaselgitamiseks on vaja täiendavaid suuremahulisi uuringuid, siis ei oleks tohtinud maakonnaplaneeringuid kehtestada. Käesoleval juhul ei ole ka rakendatud erimenetlust, mille kohaselt on teatud juhtudel võimalik siiski ka Natura 2000 võrgustiku alade terviklikkust ohustavaid tegevusi lubada, eelkõige ei ole nõuetekohaselt kaalutud alternatiivseid lahendusi

³¹ C-127/02, p 57



(vt lähemalt p-d 2.3.4.23 jj). Neil põhjustel **oli planeeringu kehtestamine sisuliselt õigusvastane (vastuolus KeHJS § 45 sätetega).**

(d) Mõjude leevendusmeetmed ei välista mõjude esinemist

2.3.4.19 Lisaks eeltoodud puudustele lähteandmete väljaselgitamisel ning mõjude hindamisel, **on ilmselgelt puudulikud ka neile tuginevad leevendusmeetmed.** Natura hindamise juhendi kohaselt tuleb juhul, kui projekti või kava puhul osutub vajalikuks kavandada leevendusmeetmed, **mh selgelt välja tuua hinnang leevendavate meetmete tõhususele tagamaks Natura-ala(de) terviklikkuse säilitamist ja kaitse-eesmärkide saavutamist.**³² Käesoleval juhul ei ole Natura hindamises kavandatud leevendusmeetmete tõhusust sisuliselt analüüsitud ega lähemalt selgitatud. Leevendavaid meetmeid käsitlevates tabelites, on andmed vaid Natura ala kaitse-eesmärgi kohta, hinnang mõjule ning leevendavate meetmete vajadus. Viimases on kirjeldatud rakendatavat leevendavat meetet, kuid **ei tabelis ega ka mujal Natura hindamise dokumendis ei sisaldu selgitusi ega analüüsi selle kohta, kas, kuidas ja miks just kavandatav leevendusmeede aitab vältida negatiivset mõju ala kaitse-eesmärgile.** Kaebajad on seisukohal, et ilma tõhususe analüüsita pole võimalik veenduda, et mõjud on välistatud, mistõttu ei saa kavandatud tegevust lubada.

2.3.4.20 Nagu eelpool välja toodud (vt p 2.3.3.20), on tarastamise ning elektriliinide rajamise leevendusmeetmete osas palju ebaselgust ning tegemist ei ole meetmetega, mis võimaldaks mõjusid vältida. **Ebatõhusaks tuleb pidada ka ajalisi piiranguid.** Nt on Põhja-Liivimaa linnualal valdav osas piirkonnas elavatest kaitse-eesmärkideks olevatest linnuliikidest seal aastaringsetel elavad paigalinnud (rähnid, kakud, kanalised jt), mistõttu ajaliste piirangutega pole võimalik nende häirimist vältida. Samuti ei saa nõustuda seal välja toodud ehitus- ja hooldustööde ajastamisega (keeluperioodiks toodud 15.04.-15.06, mis vähemalt händkakule ei ole sobiv ega piisav leevendusmeede).

2.3.4.21 Mõjude leevendavaid meetmeid peetakse vajalikuks vaid ehitusetapis peamiselt kaladele nende kudemisperiodil ning lindude nende pesitsusajal. **Müra tõkkeid leevendavate meetmetena Natura hindamine ette ei näe.** Eeltoodust tulenevalt leiavad kaebajad, et ka müra osas pole piisavalt leevendavaid meetmeid ette nähtud.

2.3.4.22 **Mitmete leevendavate meetmete puhul on need sõnastatud mittesiduval viisil, mistõttu ei saa olla kindel, et neid tegelikult rakendatakse.** Nt Natura hindamise lk-l 63 (lisa 43) on leevendava meetmena toodud „võimalusel kitsendada trassikoridori“, lk-l 65 „soovituslik mürarikaste tööde teostamist vältida alates 15.03.“, lk-l 93 „[võimalusel] looduslike jõe kaldaid mitte kahjustada“, lk-l 112 „[s]illa sammaste rajamine ajastada võimalusel madalveeperioodile välja poole loodusala kaitse-eesmärgiks olevate kalade kudeperioodi“, lk-l 130 „[s]oovituslik on jätta tarakatkestus või asendada tara loodusliku tõkkega“ jne. Seega esineb oluline ebaselgus leevendusmeetmete tegeliku rakendamise osas, mistõttu ei saanud planeeringute kehtestaja olla ka veendunud, et leevendusmeetmetega on võimalik kahjulik mõju Natura 2000 võrgustiku alade terviklikkusele välistada.

(e) Mõjude hinnangus tunnustatakse hüvitusmeetmete vajalikkust.

2.3.4.23 Lisaks juhivad kaebajad tähelepanu, et Taarikõnnu-Kaisma linnualal elutseva metsise puhul **on leevendusmeetme nime all välja toodud hoopis hüvitusmeede** (kompenseeriv meede). Nimelt on Natura hindamises järeldestes märgitud: „*Elupaiga kao ja häiringu kompenseerimiseks soovitav ellu viia Selja metsise PEPi piiride muudatusettepanek, mille kohaselt suurendatakse püsielupaiga pindala piiride mõningase nihutamisega lääne suunas*“ (lk 132, lisa 43). Seejuures on lk-l 131

³² https://www.keskkonnaamet.ee/sites/default/files/KMH/natura_m6ju_hindamis_juhis_2017-lopp.pdf, lk 53.



märgitud, et kompensatsioonimeetmete rakendamine on vajalik (mitte soovitatav, nagu lõppjärgelduses märgitud).

- 2.3.4.24 Lisaks on mitmed olemuslikult hüvitusmeetmeteks olevad meetmed KSH aruande kohaselt jäetud keskkonnakorralduskavas reguleerimiseks. KSH aruandes on välja toodud vajadus metsise elupaikade taastamiseks, sh ulatuslikud elupaikade uuringud ja nende alusel kavandatud taastamistööd, kahepaiksete ja roomajate elupaikade taastamiseks ja Viluvere väike-konnakotka elupaiga kompensatsioonimeetmed (lk 289-290, lisa 39). Seega kaasneb ka KSH aruande kohaselt kavandatava tegevusega selline mõju, mille ärahoidmiseks või vältimiseks ei piisa leevendusmeetmetest, kusjuures mõjude väljaselgitamiseks on ette nähtud täiendavate uuringute läbiviimine.
- 2.3.4.25 Euroopa Kohtu praktikas on selgitatud, et leevendus- ja hüvitusmeetmete eristamine on äärmiselt oluline. Kui leevendusmeetmeid võib välja pakkuda ja analüüsida juba Natura hindamise käigus, **siis hüvitusmeetmete rakendamist saab kaaluda vaid loodusdirektiivi artikkel 6 lg 4 kohaldamisel, st kavandatud tegevuse erandkorras lubamisel olukorras, kus puuduvad alternatiivsed lahendused ning esinevad ülekaalukad avalikud huvid**. Kuna antud juhul tunnistab ka Natura hindamine, et leevendavatest meetmetest üksi ei piisa ning vaja on rakendada hüvitusmeetmeid, **oli maakonnaplaneeringute kehtestamine ilma loodusdirektiivi artikkel 6 lg 4 sätestatud erandite kohaldamiseks ettenähtud erimenetluseta õigusvastane**.
- (f) Erandite kohaldamise eelduseks olev alternatiivide kaalumise puudub
- 2.3.4.26 Nagu eelmises punktis viidatud, tuleks juhul, kui ainuüksi leevendusmeetmetega (kompensatsioonimeetmeid arvestamata) ei ole võimalik välistada ebasoodsat mõju ala terviklikkusele ja kaitse-eesmärkidele, tegevuse lubamisest keelduda, v-a erandite kohaldamiseks erimenetlust (EL loodusdirektiivi art 6 lg 4, KeHJS § 45 lg-d 3-5) läbi viimata. Vastava erimenetluse, mida antud juhul läbi viidud ei ole, eelduseks oleks see, et puuduvad alternatiivsed, Natura 2000 võrgustiku alasad mittekahjustavad või vähem kahjustavad alternatiivid. Ka Euroopa Kohus on rõhutanud, et erandkorras võib Natura 2000 võrgustiku alade terviklikkust kahjustada võivad tegevusi lubada vaid juhul, kui on tõendatud, et puuduvad alternatiivsed lahenduse (vt Euroopa Kohtu otsust asjas C-239/04, p-d 34-40).
- 2.3.4.27 Käesoleval juhul on alternatiivid sisuliselt jäetud käsitlemata neis trassi osades, kus esineb konflikt kavandatud raudteeprojekti ja Natura 2000 võrgustikku kuuluvate alade kaitse-eesmärkide vahel, kuna põhjalikum Natura hindamine viidi läbi vaid ühe konkreetse trassikoridori osas. Mitmed põhimõttelised alternatiivid, millega oleks võinud kaasneda väiksemad mõjud, jäeti aga juba varajases etapis kõrvale (vt p 2.3.3.3 jj). Kuna käesoleval juhul on alternatiivsete lahenduste kaalumise Natura 2000 võrgustiku aladele avaldatavate mõjude seisukohast olnud selgelt puudulik, siis ei olnud planeeringu kehtestamine õiguspärane.

3. ESIALGSE ÕIGUSKAITSE TAOTLUS

- 3.1 Kohus võib kaebaja põhjendatud taotluse alusel või omal algatusel teha igas menetlusstaadiumis määruse kaebaja õiguste esialgse kaitse kohta, kui vastasel juhul võib kaebaja õiguste kaitse kohtuotsusega osutada oluliselt raskendatuks või võimatuks (HKMS § 249 lg 1). Praktikas on esialgse õiguskaitse aluseid laiendatud, pidades seda õigustatuks ka olukorras, kus esialgse õiguskaitse määramata jätmise võib isikule juba kohtumenetluse kestel kaasa tuua negatiivseid tagajärgi (3-3-1-57-01, p 1).
- 3.2 Käesoleval juhul esineb esialgse õiguskaitse vajadus, kuivõrd vaidlustatud planeeringute kehtivuse peatamata jätmisel muutub kaebuse eesmärgi saavutamine võimatuks.



- 3.3 **Esmalt, õiguskaitsse kohaldamata jätmisel saavad nii riik kui ka kõik kohalikud omavalitsused tugineda 13-14. veebruaril 2018 kehtestatud maakonna-planeeringutele ja teha oma territooriumi kohta tulevikku suunatud otsuseid, mis muudavad alternatiivsete trassikoridoride kasutuselevõtu planeeringu uuel menetlemisel sisuliselt võimatuks.**
- 3.4 See tähendab, et esialgse õiguskaitsse kohaldamata jätmisel planeeritakse või rajatakse juba kohtumenetluse kestel alternatiivsetele trassikoridoridele uusi rajatise (teid, kommunikatsiooniliine jmt) ja hooneid (elu- ja avalikud hooned), mis muudab nende trassikoridoride kasutuselevõtu keeruliseks ja oluliselt kallimaks. See suurendab omakorda alternatiivse trassivaliku negatiivseid mõjusid võimaliku keskkonnamõjude strateegilise hindamise raames. Seeläbi tekiks olukord, kus maakonnaplaneeringute uuel menetlemisel oleks ainsaks vabana hoiatud trassialternatiiviks vaidlustatud planeeringutega kehtestatu ja see saaks lubamatu eelise teiste alternatiivide ees.
- 3.5 Teiseks on esialgse õiguskaitsse kohaldamine vältimatult vajalik seetõttu, et juba maakonnaplaneeringute menetlemise ajal on alanud Rail Balticu projekteerimine, mis peadib peagi ehituslubade väljastamise ja ehitustegevuse algusega. Avalikult kättesaadavate andmete kohaselt on juba tellitud ja valminud eelprojekt (<https://riigihanked.riik.ee/register/hange/140345>), millele on võimalik kohehelt taotleda ehitusluba. Arvestades, et tegemist on riigi enda projektiga, siis võib eeldada Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi haldusalas olevalt Tehnilise Järelevalve Ametilt kiiret menetlemist. Avalikustatud ajakava järgi algab kiirraudtee Rail Balticu ehitus järgmise aasta sügisel (lisa 45). Harjumaa raudteeosa eelprojekt on valminud, ja see kinnitatakse tõenäoliselt juba lähiajal (planeeritud oli ehitusluba saada veebruaris 2018, lisa 45).
- 3.6 Samuti on juba alustatud maade omandamisega (lisa 45). Inimestel peaks olema teada, kas riigil on avalik huvi neid maid omandada või mitte. Avalik huvi saab tuleneda üksnes kindlast trassikoridorist, mida hiljem ei muudeta.
- 3.7 **Kui vaidlustatud planeeringute alusel asutakse ehitama, muutub oluliselt kohtuvaidluse perspektiiv ja võimalike planeeringusse tehtavate muudatuste ring.** Planeeringu elluviimisel olukorras, kus puudub kindel teadmine, et tegevusega ei kahjustata keskkonda võib kaasa tuua pöördumatuid tagajärgi – nt mõne loomaliigi väljatõrjumise tema elupaigast. Ka ulatuses, milles tagajärjed ei ole pöördumatud, kuulub nende kõrvaldamiseks mitmeid inimpõlvi (nt metsaraie puhul).
- 3.8 **Samuti on suur hulk inimesi olukorras, kus nad peavad otsustama oma maade võõrandamise, kuid selle vajadus on ebaselge. Kui riik omandab juba teatud trassikoridori alla jäävad maad, siis on see oluline majanduslik argument, et mitte teha otsust teise trassikoridori kohta. Seega, esialgse õiguskaitsse kohaldamata jätmisel tekiks märkimisväärne ebaselgus ning ei ole võimalik kaebaja eesmärgi saavutamine, mis on, et Rail Baltic rajataks loodus- ja inimkeskkonda vähim kahjustaval viisil ja sotsiaal-majanduslikult optimaalseima lahendusena.**
- 3.9 Esialgse õiguskaitsse taotluse rahuldamine ei kahjusta liigselt avalikke huve. Ehkki ühelt poolt on avalik huvi suunatud Rail Balticu rajamisele, ei ole selle vastu ka kaebaja huvid. **Nii kaebaja kui ka avalikud huvid on suunatud sellele, et Eesti ajaloo suurimat infrastruktuuriprojekti ei rajataks õigusvastastele planeeringutele tuginedes.** Nii võib planeeringute kehtivuse peatamata jätmine kaasa tuua Rail Balticu ehituslubade tühistamise projekti realiseerimisel, mis omakorda mõjutab oluliselt nii Rail Balticu valmimisaega kui ka Eesti Vabariigi võimalikku kohustust tagastada Euroopa Liidule projekti realiseerimiseks saadud abirahad.
- 3.10 Arvestades kaebuses esile toodud asjaolusid, on maakonnaplaneeringute kehtivuse peatamist toetavad ka keskkonnaalased avalikud huvid. Nii nähtud kaebusest,



et maakonnaplaneeringute menetlemisel on oluliselt rikutud keskkonnamõju kindlaks tegemisele ette nähtud korda ning kaalumisoigust, seades olulise kahtluse alla Eesti rikkumata looduskeskkonna säilimise tulevastele põlvetele.

- 3.11 Kaebaja hinnangul ei saa avalikes huvides olla, et Rail Balticu teostamiseks valitaks just maakonnaplaneeringutes sätestatud konkreetne trassikoridor.
- 3.12 **Seega on ka avalikud huvid suunatud maakonnaplaneeringute kehtivuse peatamisele või on vähemalt selle suhtes neutraalsed.**
- 3.13 Kaebaja rõhutab, et õiguskirjanduses on leitud, et kui „*huvid on võrdse kaaluga, tuleb eelistada selle osapoole õigusi, kelle huvi on olemasoleva olukorra säilitamine kohtuvaidluse ajaks*“³³ (vt ka 3-11-2012, p 12). Seega, kui ka eeldada, et mõned avalikud huvid on esialgse õiguskaitse kohaldamise vastu, tuleks esialgse õiguskaitse taotluse lahendamisel eelistada kaebaja huvi, kui vaidluse lahendamiseni *status quo* säilimisele suunatud huvi.
- 3.14 **Eeltoodut arvestades on kaebaja seisukohal, et tema huvide ja avaliku huvi kaalumise tulemusel tuleb esialgse õiguskaitse taotlus rahuldada. Vaid sel viisil on tagatud kaebaja õiguste sisuline kaitse kohtumenetluse kestel.**
- 3.15 Esialgse õiguskaitse kohaldamist ei välista ka kolmandate isikute huvid. Ühelt poolt on maakonnaplaneeringute kehtivuse peatamisele suunatud kolmandate isikute huvid, kellele kuuluvad kinnisasjad jäävad maakonnaplaneeringutega valitud trassikoridori teele. Teisalt on kahtlemata kolmandaid isikuid, kelle huvid on suunatud planeeringute jätkuval kehtivusele (trassikoridori äärde karjäärimaid ostanud isikud, teatud ehitusettevõtjad jmt). Kokkuvõttes on kolmandate isikute huvid kaebaja hinnangul käesoleval juhul vastassuunalised ja oluliselt vähem kaalukad eelnevalt esile toodud kaebaja ja avalikest huvidest.
- 3.16 Kaebaja rõhutab, et käesoleva kaebuse esitamine on tema esimene ja viimane võimalus vaidlustada maakonnaplaneeringuga tehtud õigusvastaseid otsuseid halduskohtus. Nii ei ole ehituslubade vaidlustamisel tagatud kaebaja võimalust tugineda avalikule huville käesoleval kaebuses esile toodud viisil (PlanS v.r. § 26 lg 1). Samuti ei saa kaebaja ehituslubade vaidlustamisel kahtluse alla seada maakonnaplaneeringu kui kehtiva haldusakti, millele ehituslubade andmisel tugineti, õiguspärasust. Seega ei ole kaebaja õiguste kaitsel tõhusamat vahendit, kui käesolevas asjas esialgse õiguskaitse kohaldamine.
- 3.17 Arvestades eeltoodut, palub kaebaja esialgse õiguskaitse taotluse rahuldada ja peatada vaidlustatud maakonnaplaneeringute kehtivuse kuni menetlust lõpetava lahendi jõustumiseni käesolevas asjas.
- 3.18 Kui kohus peaks leidma, et kaebaja õiguseid on võimalik tagada ka mõne teise vastustajate, kolmanda isiku ja/või avalikke huve vähem riivava, kuid sama efektiivse või tõhusama meetmega, palub kaebaja kohaldada alternatiivselt eeltoodule sellist teist esialgse õiguskaitse meetet.
- 3.19 **Arvestades asja kiireloomulisust, palub kaebaja käesoleva esialgse õiguskaitse taotluse puhul kaaluda võimalust kohaldada esialgset õiguskaitset 30-päevaseks tähtajaks ilma vastustajalt seisukohta küsimata.**

³³ lk 690, § 249, Merusk, K. jt. Halduskohtumenetluse seadustik. Kommenteeritud väljaanne. Tallinn 2013.



4. DOKUMENTIDE VÄLJANÕUDMINE

- 4.1 Kaebaja MTÜ ARB on menetluse kestel taotlenud mitmete dokumentidega tutvumist, millest peaks nähtuma vastustaja kaalutlused Rail Balticu rajamise osas ning mis võiksid põhjendada vastustaja ja valitsuse tehtud otsustusi (vt p 2.3.3). Osa neist dokumentidest on väljastatud, kuid osasid mitte või on tehtud seda suures määras kinnikaetult. Eelkõige ei ole esitatud kolme riigi ühist rahastustaotlust ja tasuvusanalüüsi, aga samuti Vabariigi Valitsuse kabinetiistungutele esitatud materjale.
- 4.2 Kaebaja hinnangul ei saa sellise infraskruktuuriprojekti puhul, mida menetlust ja rajamist rahastatakse Eesti maksumaksja ja Euroopa Liidu vahenditest, olla valitsuse kaalutlusi selgitavad dokumendid olla mitteavalikud. Vähemalt käesolevas menetluses tuleb need Rahandusministeeriumilt välja nõuda, et kohtul oleks võimalik vaidlustatud haldusakte kontrollida.

5. MENETLUSLIKUD KÜSIMUSED

- 5.1 HKMS § 56 lg 2 ja tsiviilkohtumenetluse seadustiku § 275 lg 1 alusel on kaebaja esitanud lisast 30 väljavõtte, kuivõrd dokument on erakordselt mahukas ja käesolevas asjas asjakohane vaid väljavõttena esitatud lehekülgede osas.
- 5.2 Kaebaja esitab inglisekeelsete lisade tõlked eesti keelde asjakohases ulatuses esimesel võimalusel.
- 5.3 Advokaadid Piret Blankin ja Edgar-Kaj Velbri kinnitavad, et nad on kaebaja lepingulised esindajad käesolevas asjas.
- 5.4 Kumbki kaebaja on tasunud kaebuselt riigilõivu summas 15 eurot, millele lisandub riigilõiv summas 15 eurot esialgse õiguskaitse taotluselt (lisad 46 ja 47).
- 5.5 Kaebaja palub asja menetleda suulises menetluses.
- 5.6 Kaebaja ei välista asja lahendamist kokkuleppel.

Lugupidamisega

/allkirjastatud digitaalselt/

Piret Blankin

Edgar-Kaj Velbri

Lisad:

1. Harju maavanema 19. aprilli 2012 korraldus nr 1-1/661-k „Harju maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ keskkonnamõjude strateegilise hindamise algatamine“;
2. Pärnu maavanema 23. aprilli 2012 korraldus nr 267 „Pärnu maakonna planeeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine“;
3. Rapla maavanema 25. aprilli 2012 korraldus nr 259 „Rapla maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine“;



4. Harju maavanema 13. juuni 2016 korraldus nr 1488-k "Harju maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ vastuvõtmine”;
5. Pärnu maavanema 9. novembri 2016 korraldus nr 1-1/16/1037 „Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ vastuvõtmine“;
6. Rapla maavanema 29. juuni 2016 korraldus nr 1-1/16/429 "Rapla maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ vastuvõtmine“;
7. Keskkonnaministri 9. augusti 2017 otsus nr 7-12/17/2834-7 „Harju, Rapla ja Pärnu maakonna Rail Balticu maakonnaplaneeringute keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande heakskiitmine“;
8. Riigihalduse ministri 28. detsembri 2017 kiri nr 15-5/3481-1 Harju maakonnaplaneeringu heakskiitmisest;
9. Riigihalduse ministri 29. detsembri 2017 kiri nr 15-2/3529-1 Pärnu maakonnaplaneeringu heakskiitmisest;
10. Riigihalduse ministri 29. detsembri 2017 kiri nr 12-3/17/1397-1 Rapla maakonnaplaneeringu heakskiitmisest;
11. Riigihalduse ministri 13. veebruari 2018 käskkiri nr 1.1-4/41 „Harju maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ kehtestamine“;
12. Riigihalduse ministri 13. veebruari 2018 käskkiri nr 1.1-4/40 „Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ kehtestamine“;
13. Riigihalduse ministri 14. veebruari 2018 käskkiri nr 1.1-4/43 „Rapla maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ kehtestamine“;
14. MTÜ ARB ja MTÜ Eesti Looduskaitse Selts põhikiri;
15. Pärnu maakonnaplaneeringu kooskõlastustabel;
16. Riigihalduse ministri 29. detsembri 2017 kiri 15-2/3528-1 „Seisukoht Pärnu maakonnaplaneeringule „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ esitatud vastuväite osas ja selgitused seoses järelevalve teostamisega“;
17. MITTETULUNDUSÜHING ARB 7. novembri 2017 kiri Rahandusministeeriumile;
18. MITTETULUNDUSÜHING ARB 11. novembri 2016 teabenõue Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile;
19. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi 16. novembri 2016 vastus teabenõudele;
20. MITTETULUNDUSÜHING ARB 16. novembri 2016 kiri Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile;
21. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi 16. novembri 2016 vastus;
22. MITTETULUNDUSÜHING ARB 27. detsembri 2016 teabenõue Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile;
23. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi 29. detsembri 2016 vastus teabenõudele;
24. MITTETULUNDUSÜHING ARB 29. detsembri 2016 kiri Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile;
25. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi 11. jaanuari 2017 vastus;
26. MITTETULUNDUSÜHING ARB 12. oktoobri 2016 selgitamistaotlus;
27. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi 9. novembri 2016 vastus;
28. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi 8. detsembri 2015 kiri
29. Ernst & Young'i 30. aprilli 2017 „Rail Baltica Global Project Cost-Benefit Analysis. Final Report“;
30. AECOM Limited 2011 mai uuringu raporti „Rail Baltica. Final Report“ väljavõte;
31. 22. septembri 2011 „MEMORANDUM VALITSUSKABINETI NÕUPIDAMISELE“;
32. 26. augusti 2013 dokument „Rail Balticu 1435 mm trassi Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute lähteseisukohad“;
33. 6. juuni 2014 „Rail Balticu 1435 mm trassi Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute keskkonnamõju strateegiline hindamine / The strategic environmental assessment of the



- Rail Baltic 1435 mm railway route county plans of Harju, Rapla and Pärnu counties. Rail Baltic KSH Programm / The Scoping Report for the Rail Baltic SEA“;
34. Väljavõte Alstom'i kodulehelt Coradia iLint rongidest;
 35. 23. septembri 2013 analüüs „Olemasoleva raudtee koridori kasutamise võimalikkus Rail Balticu raudtee trassi asukohana“;
 36. 30. septembri 2017 vastuväite esitaja ärakuulamise protokoll;
 37. Olemasoleva trassi koridori joonised;
 38. Rahandusministeeriumi kiri nr 15-2/06245;
 39. 10. augusti 2017 KSH aruanne „Rail Baltic maakonnaplaneeringute KSH aruanne. Heakskiidetud aruanne“;
 40. KSH Lisa VI-4 „Rail Baltic raudtee 1435 mm trassi Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute keskkonnamõju strateegilise hindamise eluslooduseuring“;
 41. Eesti Ornitoloogiaühingu 29. detsembri 2016 kiri;
 42. Pärnu maavalitsuse 16. jaanuari 2017 kiri nr 12-3/16/2846-2;
 43. KSH Lisa IV „Rail Baltic KSH aruande eelnõu Lisa IV – Natura hindamine“;
 44. A. Jairi 15. mai 2014 ekspertarvamus „Rail Baltic raudtee ja selle rajamisega kaasneva keskkonnamõju hindamine Selja, Mõtuse, Köveri ja Nepste metsise püsielupaikadele“;
 45. Harju Elu 2. veebruari 2018 artikkel „Valmis Rail Balticu Harju eelprojekt“;
 46. Riigilõivu tasumist tõendav maksekorraldus ARB;
 47. Riigilõivu tasumist tõendav maksekorraldus ELKS.