

**Tallinna Halduskohus, Tallinna kohtumaja**tlnhktallinn.menetlus@kohus.ee

15. märts 2018

Kaebaja: MTÜ Eesti Geograafia Selts
Registrikood 80036880
Kohtu 6, 10130 Tallinn
Tel 619 9828
E-post: egs@egs.ee
mihkel.kangur@tlu.ee

Vastustaja: 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. Tühistada Riigihalduse ministri 13. veebruari 2018 käskkiri nr 1.1-4/40 Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ kehtestamine.
3. Tühistada Riigihalduse ministri 13. veebruari 2018 käskkiri nr 1.1-4/41 Harju maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ kehtestamine.
4. Tühistada Riigihalduse ministri 14. veebruari 2018 käskkiri nr 1.1-4/43 Rapla maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ kehtestamine.
5. Mõista Rahandusministeeriumilt MITTETULUNUDUSÜHING EESTI GEOGRAAFIA 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.

- 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“.
- 1.3. Pärnu maavanem andis 23. aprillil 2012 korraldus nr 267 „Pärnu maakonna planeeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine“.
- 1.4. Rapla maavanem andis 25. aprillil 2012 korralduse nr 259 „Rapla maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine“.
- 1.5. Harju maavanem andis 13. juunil 2016 korralduse nr 1488-k „Harju maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ vastuvõtmine“.
- 1.6. Pärnu maavanem andis 9. novembril 2016 korralduse nr 1-1/16/1037 „Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ vastuvõtmine“.
- 1.7. Rapla maavanem andis 29. juunil 2016 korralduse nr 1-1/16/429 „Rapla maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ vastuvõtmine“.
- 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“.
- 1.9. Riigihalduse minister kiitis Harju maakonnaplaneeringu heaks oma 28. detsembri 2017 kirjaga nr 15-5/3481-1, Pärnu maakonnaplaneeringu oma 29. detsembri 2017 kirjaga nr 15-2/3529-1 ning Rapla maakonnaplaneeringu oma 29. detsembri 2017 kirjaga nr 12-3/17/1397-1.
- 1.10. Riigihalduse minister andis 13. veebruaril 2018 käskkirja nr 1.1-4/41 „Harju maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ kehtestamine“.
- 1.11. Riigihalduse minister andis 13. veebruaril 2018 käskkirja nr 1.1-4/40 „Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ kehtestamine“.
- 1.12. Riigihalduse minister andis 14. veebruaril 2018 käskkirja nr 1.1-4/43 „Rapla maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ kehtestamine“.
- 1.13. Halduskohtumenetluse seadustiku (edaspidi **HKMS**) § 38 lg 1 p 9 kohaselt teatab kaebaja, et ta sai vaidlustatud haldusaktidest teada üldsõnaliselt 15. veebruaril 2018 meedia kaudu. 22. veebruaril 2018 saatis rahandusministeerium Rail Baltic Pärnu maakonnaplaneeringu menetluosalistele, sh MTÜle Eesti Geograafia Selts (edaspidi ka **EGS**), kirja nr 14-10/1576-1, milles teatas Rail Baltic (edaspidi ka **RB**) maakonnaplaneeringute kehtestamisest Pärnu ja Harju maakonna osas 13.02.2018 ning Rapla maakonna osas 14.02.2018. Toodust tulenevalt on kaebus HKMS § 46 lg 1 kohaselt tähtaegne.
- 1.14. Kaebaja on esitanud arvamusi ja ettepanekuid RB maakonnaplaneeringutega seoses ning saanud neile vastuseid Pärnu maavalitsuselt ja rahandusministeeriumilt. Esitame kirjavahetuse ülevaate koos kokkuvõtvate selgitustega, mis annavad aluse käesoleva kaebuse esitamiseks.

- 1) Eesti Geograafia Seltsi ja Eesti Looduskaitse Seltsi (edaspidi ka **ELKS**) kiri 29.12.2016 Pärnu maavanemale Kalev Kaljustele „Seisukohad Rail Balticu maakonnaplaneeringu ja selle KSH aruande kohta“ (lisa 1). Kaebaja on kirjas rõhutanud, et RB planeeringu täiendamisel tuleb käsitleda olemasoleva raudteetrassi kasutamist (koos mõningase õgvendamisega) uue raudtee rajamiseks võrdväärselt RB teiste alternatiivtrassidega. Pärnu maavalitsus vastas 16.01.2017 kirjaga nr 12-3/16/2846-2 (lisa 2), milles märgib, et uue raudtee rajamine olemasoleva kõrvale ei ole võimalik, sest Lelle-Pärnu raudteelõik jääb alles vähemalt Rail Baltic valmimiseni.
- 2) EGSi ja ELKSi kiri 23.01.2017 Pärnu maavanemale Kalev Kaljustele „Seisukohad Rail Balticu maakonnaplaneeringu ja selle KSH aruande kohta“ (lisa 3). Kaebaja on kirjas märkinud, et Pärnu maavalitsuse kirjas 16.01.2017 nr 12-3/16/2846-2 toodud selgitused ja vastused ei ole piisavad, kohati on tegemist vasturääkivustega ja demagoogiliste vastustega. Toonitasime, et vaja on kõikearvestavat alternatiivide võrdlemist, et teada, kas RB rajamine uuele trassile on ikka põhjendatud või saab selleks kasutada olemasoleva raudtee trassi koridori. Meie teisele kirjale saatis Pärnu maavalitsus formaalse vastuse – kiri 09.02.2017 nr 12-3/16/2846-5 (lisa 4).
- 3) Kuna kaebaja esitatud arvamused ja ettepanekud jäid Pärnu maavanema poolt lahendamata, saatis rahandusministeerium 28. augustil 2017 kirja nr 15-2/06259 (lisa 5), milles teatas, et ministeerium korraldab maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ vastuväiteid esitanud isikute ärakuulamise. 29. septembril 2017 toimus Pärnu maavalitsuses vastuväite ärakuulamine küsimuses „Pärnu maakonnaplaneering Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“. Kuigi ärakuulamise alguses rahandusministeeriumi esindaja teatas, et seadus võimaldab vastuväitena käsitleda ainult sellist vastuväidet, mis puudutab konkreetset planeeringu lahendust või mis puudutab planeeringu menetlust, siis planeeringulahenduse sisuliste küsimuste arutamiseni ei jõutud (lisa 6). Kolmes olulises küsimuses oli rahandusministeeriumi esindaja seisukohal, et planeeringu ja sellega seotud uuringute läbiviimisel on tehtud vigu ja need on järgmised:
- a) olemasoleva trassi kasutamist alternatiivina on kaalutud, kuid valel alustel;
 - b) olemasoleva raudteetrassi alternatiivina käsitlemisel tuleb seda teha võrdsetel alustel teiste variantidena, sh käsitleda sotsiaal-majanduslikku kui ka keskkonnamõju;
 - c) olemasoleva trassikoridori kaalumisel ei ole kaalutlusargumentid samad, mis ülejäänud trassikoridoride puhul ja on liiga kitsalt määratud nn olemasolev trass.
- 4) 28. detsembril 2017 saatis rahandusministeerium kirja nr 15-2/3469-1 (lisa 7), milles esitas seisukohad Pärnu maakonnaplaneeringule „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ esitatud vastuväidete osas. Vaatamata sellele, et RB Pärnu maakonnaplaneeringu kohta kaebaja esitas korduvalt rohkesti märkusi ja tõid esile puudusi planeeringulahenduses, sh alternatiivina olemasoleva raudtee trassi kasutamine RB rajamiseks, jäi rahandusministeerium seisukohale, et Pärnu maavanem on RB raudteetrassi koridori asukoha määramisel kaalunud alternatiivseid asukohti.
- 5) Kaebaja ei olnud rahul rahandusministeeriumi kirjas 28.12.2017 nr 15-2/3469-1 esitatud seisukohtadega ning saatis omapoolsed seisukohad 9. jaanuari 2018.a kirjaga (lisa 8). Oma kirjas teatame kokkuvõtvalt, et meie 29.12.2016 ja 23.01.2017 kirjades Pärnu maavanemale toodud arvamused ja ettepanekud on jäänud planeeringu järelevahtemenetluses piisava tähelepanuta. Vaja on kõikearvestavat alternatiivide võrdlemist, et teada, kas RB rajamine uuele trassile on

põhjendatud või saab selleks kasutada ka olemasolevat trassi. Kui peetakse otstarbekaks RB rajamist uuel trassil, siis milline on sellega kaasnev sotsiaal-majanduslik mõju, sh mõju olemasoleva Tallinn-Pärnu/Viljandi raudteeliini edasisele kasutamisele ning kohaliku rongiliikluse korraldamiseks RB trassil.

6) 7. veebruaril 2018 saatis rahandusministeerium kirja nr 15-2/3469-3 (lisa 9), milles kordas oma eelmises kirjas toodud seisukohti. Lisaks tõi rahandusministeerium esile järgmist: „Seega tulenevalt kehtinud PlanS § 23 lg 3 p-st 5 on järelevalvaja kohustus esitada oma seisukoht vaid avalikul väljapanekul esitatud vastuväidete (mitte ettepanekute) kohta, milleks kehtinud PlanS § 20 lg 1 kohaselt on planeeringulahenduse kohta mittedõustuv seisukoht või väide, et planeeringu menetlemisel ei ole täidetud seaduse nõudeid.“ Toodust järeldub, et rahandusministeeriumi arvates kaebaja esitatud seisukohad RB maakonnaplaneeringu avalikustamise ajal (kiri 29.12.2016) ei olegi a) kvalifitseeritavad vastuväidetena ja b) need nagu ei oleks esitatud RB maakonnaplaneeringu avalikustamise ajal. Tegemist on rahandusministeeriumi teadlikult ebaõige teabe esitamisega, sest PlanS § 21 lg 3 sätestab järgmist: „Kui planeeringu avalikul väljapanekul esitati planeeringu kohta kirjalikke **ettepanekuid** ja vastuväiteid, avaldab planeeringu koostamist korraldav kohalik omavalitsus või maavanem informatsiooni avaliku väljapaneku ja avaliku arutelu tulemuste kohta vastavas ajalehes kahe nädala jooksul avaliku arutelu toimumise päevast arvates.“ Kaebaja kiri 29.12.2016 oli esitatud RB Pärnu maakonnaplaneeringu avalikustamise ajal. Hilisemad kirjad tulenesid sellest, et Pärnu maavalitsus ei suutnud või ei tahtnud meie poolseid seisukohti arvestada. Analoogselt on hiljem, pärast Pärnu maavalitsuse likvideerimist, toimunud 2018. aastal ka rahandusministeerium.

2. KAEBUSE PÕHJENDUSED

2.1. Planeeringute koostamisel ei ole arvestatud tegelikke asjaolusid

2.1.1. Koostatud RB maakonnaplaneeringute olulise lähtealusena on nimetatud üleriigiline planeering Eesti 2030+, mis kehtestati Vabariigi Valitsuse poolt 30. augustil 2012. Tegemist on eksitusega, sest RB trassivalikuga seotud otsus tehti üleriigilise planeeringu kehtestamisest ligi aasta aega varem valitsuskabineti nõupidamisel 22.09.2011. Ka RB maakonnaplaneeringute lähteseisukohad olid välja antud neli päeva varem, kui kehtestati üleriigiline planeering.

2.1.2. RB maakonnaplaneeringutes on üleriigilisele planeeringule korduvalt viidatud kui olulisele dokumendile, millega määrati ära RB trass Tallinnast Pärnu kaudu Riiga. Tegelikult üleriigiline planeering Eesti 2030+ RB kavandamise sisulist käsitlust ei sisalda, juhib üksnes tähelepanu vajalikule tegevusele, mis on üks lõik üldist teksti. Lisame väljavõtte RB maakonnaplaneeringute KSH programmist (lk 125 ja 130), millest näeme, kuidas eksitavalt viidatakse üleriigilisele planeeringule 2030+: *Otsus, kas Rail Balticu kulgemise suund peaks olema Tallinn-Tartu või Tallinn-Pärnu, ei ole käimasolevate maakonnaplaneeringute ülesanne. Põhimõtteline otsus on langetatud eelnevate eksperttööde põhjal ja kinnistatud üleriigilise planeeringuga „Eesti 2030+“.*

2.1.3. Esmase tähtsusega on vaja teada ja see on üheks RB planeeringu koostamise eeltingimuseks, mil määral plaanitakse kasutada kaht erineva rööpmelaiusega (olemasolev 1520 mm ja uus 1435 mm) ja seejuures suuresti paralleelset raudteesüsteemi Tallinna ja Pärnu vahemikus. Koos sellega on vaja pöörata tähelepanu tagajärgedele, mida uus RB trass olemasolevatele raudteeliinidele Tallinn-Viljandi ja Lelle-Pärnu põhjustab ja kuidas ühitatakse kohalikud sotsiaalsed huvid rahvusvahelise raudteeliikluse korraldamisega. Planeeringust ja KSH aruandest midagi selget sel teemal ei leia, mis tähendab, et Eesti läänepoolmiku põhja-

lõunasuunalise raudteevõrgu põhjendatud arendamisest RB maakonnaplaneeringute põhjal rääkida ei saa.

2.1.4. Pärnu maavanema poolt 11.11.2016 avaldatud planeeringu ja KSH aruande avaliku väljapaneku teates märgitakse: „Maakonnaplaneeringu eesmärgiks on leida sobivaim asukoht Rail Balticu trassi koridorile Pärnumaal, alates Rapla maakonna piirilt kuni Eesti Vabariigi piirini.“ RB hankedokumentides on aga toodud nõue, et alternatiivina käsitletakse sirgeimat võimalikku teed Tallinnast Pärnu maakonnas Reiu-Vaskrääma piirkonda ning järgnevalt Reiu-Vaskrääma piirkonnast kuni Läti piirini.

2.1.5. RB maakonnaplaneeringute koostamisel ei ole arvestatud kohaliku (Eesti-sisese) rongiliiklusega. Maakonnaplaneeringute lähteülesandetes (lisa 10) on öeldud järgmist (lk 6): „Rail Balticu eesmärk ei ole lahendada Eesti-sisese regionaalse ühistranspordi vajadusi. Kohaliku transpordi jaoks kavandatakse ka edaspidi eelkõige olemasoleva raudtee kasutamist.“ Planeeringumaterjalides ja RB maakonnaplaneeringute avalikustamise ajal on maavalitsused ekslikult rõhutanud, et uue raudtee rajamisega ühildatakse kohalik reisirongiliiklus, kuigi planeeringus on see välistatud.

2.1.6. Asjaolu, et RB trassikoridor määrati sisuliselt ära enne maakonnaplaneeringutes näidatud alternatiivide võrdlemist, selgub lähteülesandest, kus lk 15 on kirjutatud: „RB kulgemine olemasolevas raudteekoridoris toob kaasa teekonna olulise pikenemise (Röast Papiniidu sillani on teekonna pikkus 96 km, kulgemine uues asukohas 84 km).“

2.1.7. RB planeeringu suurimad puudused tulenevad asjaolust, et reisirongide piirkiiruseks on võetud 240 km/h, kuid pole arvestatud võimalusega, et see võib olla märksa väiksem, näiteks 160 km/h. Riigisisese, aga ka Balti riikide vahelise reisiliikluse puhul oleks piirkiirus 160 km/h igati vastuvõetav. Kui reisirongiliiklus on RB puhul väikese tähtsusega, siis on põhjust arvestada peamiselt kaubaveo võimalustega. Sõltumata reisirongide piirkiirusest (mis on kaubarongide omast suurem), on RBl kaubarongide suurimaks kiiruseks arvestatud kõikidel juhtudel 120 km/h. Kui võtta raudtee rajamisel reisirongide piirkiiruseks 160 km/h, siis vähenevad ehitus- ja hoolduskulud ning ettevõtmine on paremini seostatav raudtee sotsiaalsete eesmärkidega, kui seda on praegu kavandatava piirkiiruse 240 km/h korral.

2.1.8. Piirkiiruse 240 km/h etteandmine seadis trassikoridori valikule märkimisväärsed piirangud, sest nõudis suurema kurviraadiusega arvestamist, mistõttu langesid kaalumise alt välja variandid, millel esineb üksikuid praegusest piirkiirusest veidi madalamat kiirust nõudvaid lõike. Võttes arvesse, et piirkiiruse kriteerium 240 km/h viis olulise osa trassikoridoride välistamiseni ning kriteeriumi kehtestamist ei ole põhjendatud üheski planeeringu dokumendis, on tegu HMS §-i 56 järgse põhjendamiskohustuse rikkumisega.

2.1.9. Arvestades eeltoodut, on kaebaja seisukohal, et RB maakonnaplaneeringute lähteülesandes on püsitatud põhjendamatud ja analüüsimate eeldused, millest planeeringute koostamisel on lähtutud. Nende eelduste kindlaksmääramisel ei ole toimunud mistahes avalikkuse kaasamist. Kaebaja on veendunud, et vastustaja ei saa sisuliselt vältida keskkonnamõtjude hindamist ja avalikkuse kaasamist sellega, et otsustab maakonnaplaneeringu kehtestamisel seisukohaga, et olulised asjaolud on juba kindlaks määratud planeeringu lähteülesandes ja hiljem planeeringu koostamise staadiumis enam analüüsimisele ei kuulu.

2.1.10. RB Pärnu maakonnaplaneeringu koostamise algstaadiumis oli kavandatud uue trassi kulgemine Pärnust mööda – variant 4G. Pärnu maavalitsuse ja linnavalitsuse aktiivsel sekkumisel tehti muudatus, mille tulemusena kulgeb nüüd valitud RB trass läbi Pärnu linna

lõunaosa; reisiterminaal Papiniidus. Tegemist ei ole sotsiaalse keskkonna seisukohalt vastuvõetava lahendusega. Kui RBl on ette nähtud peamiselt kaubavedu, siis kaubarongide liiklus hakkab toimuma samuti läbi linna ja linnalähedase puhkeala. Otstarbekas on paralleeltrassina ette näha Pärnust idapoolt möödaminev lõik – trassivariant 4G. Planeering peab vähemalt andma möödasõidu lahenduse võimaluse. Nii on toimitud Riia linna läbiva RB lõigu puhul.

2.2. RB trassi valikul ei ole piisavalt analüüsitud olemasoleva raudtee trassikoridori kasutamise võimalusi

Vastustaja on maakonnaplaneeringute eeldusena püstitanud lähteseisukohad, millega on sisuliselt ette ära otsustatud maakonnaplaneeringu koostamise käigus lahendamisele tulevad olulised küsimused. Niisugusel otsustamisel on jäänud keskkonnamõjud hindamata ja avalikkus menetlusse kaasamata. Seega planeeringute lähteseisukohtade püstitamisel valitud sisuliselt põhjendamata ja avalikkust kaasamata kriteeriumid piirasid oluliselt planeeringute koostamisel optimaalse lahenduse leidmist ning sellest tulenev viga on ka järgmistesse menetlusetappidesse edasi kandunud.

2.2.1. Kaebaja hinnangul ei ole raudtee trassi asukohavalik olnud nõuetekohane. Ennekõike on vastustaja jätnud kaalumata kaks mõistlikku alternatiivi trassikoridorile. Esiteks, puudub mis tahes sisuline ja kompleksne hinnang, kas Rail Balticu raudteetrassi oleks võimalik rajada olemasolevale raudteetrassi asukohale vähemalt Tallinn-Pärnu lõigul. Teiseks ei ole vastustaja analüüsinud Rail Balticu raudtee ja olemasolevate trassikoridoride ühendamise võimalust.

2.2.2. RB maakonnaplaneeringute lähteseisukohtades (lisa 10) on toodud (lk 14): „Ühe trassikoridori alternatiivina analüüsitakse ka olemasoleva raudteekoridori kasutamise võimalikkust RB trassi jaoks Tallinna ja Rõa küla vahelisel lõigul. Nimetatud lõigul kulgeb trass valdavalt olemasolevas raudteekoridoris, trassi geomeetriaõuetest lähtuvalt on suurem õgvendus vajalik Kiisa ja Saku aleviku vahelisel lõigul.“ Tegelikult ei ole olemasoleva trassikoridori kasutamise võimalust Harju maakonnaplaneeringus üldse kaalutud, pole toodud ka selgitusi, miks see on jäetud tegemata.

2.2.3. Lähteseisukohtades on toodud (lk 14): „Rõa külast lõuna suunas ei ole Rail Balticu trassikoridori ühildamine olemasoleva raudteekoridoriga põhjendatud“ ja tuuakse rida selgitusi, mille hulgas on ainult üks konkreetne tehniline näitaja – suurim kiirus 240 km/h. Niisugused nõuded esitati varem, kui sai valmis uuring „Olemasoleva raudtee koridori kasutamise võimalikkus Rail Balticu raudtee trassi asukohana“. RB planeeringu lähteseisukohad esitati 26. augustil 2013, olemasoleva raudtee koridori kasutamise võimalikkuse uuring esitati 23. septembril 2013 (edaspidi **Analüüs**, lisa 11).

2.2.4. Trassikoridori asukohaalternatiivide väljatöötamisel esitasid Pärnu maakonna kohalikud omavalitsused, Pärnu maavalitsus ja Riigimetsa majandamise keskus (RMK) ettepaneku kaaluda RB trassikoridori ühe võimaliku asukohana selle kulgemist vanas raudteekoridoris. Tegemist on mõistliku ettepanekuga, sest rohkem kui 100 aastat tagasi raudtee (Tallinn-Lelle-Viljandi) ja ligi 90 aastat tagasi rajatud raudtee (Lelle-Pärnu) puhul arvestati väga suurel määral ehitamisega seotud loodustingimusi. Sellest tulenevalt pinnase- ja reljeefiolusid arvestades on olemasolev trass maastikuliselt optimaalse paiknemisega.

2.2.5. Olemasoleva trassi kasutusvõimaluse uuringus võeti eeltingimuseks, et hindamisel ei või kalduda olemasolevast trassist kõrvale rohkem kui 10–20 m. Kui kavandatav trassikoridor jääb

olemasolevast raudteekoridorist kaugemale kui 10–20 m, siis käsitletakse seda juba uue raudteekoridorina. Tegemist on etteantud välistamistingimusega, sest planeeringus arvestatakse RB trassi koridori laiuks 350 m; tarastatud ala laius selle sees on ette nähtud 66 m.

2.2.6. Olemasoleva raudtee koridori õgvenduste hindamisel on näidatud selleks vajaliku pikima lõigu (Lelle ja Eidapere piirkonnas) alternatiivid, kuid jäetud tegemata alternatiivide analüüs ja võrdlus RB planeeringus kasutatud teiste alternatiividega. Uuringus on esitatud ebaõige järeldus: kui viia uus RB koridor näiteks Lelle asulast 6 km pikkusel lõigul mööda, millega välistatakse hoonete lammutamise vajadus lisaks Lellele ka Eidaperes, siis kaugeneb raudtee olemasolevast trassist rohkem kui 1 km ja sel juhul ei olevat tegemist olemasoleva koridori kasutamisega. Ebamõistlikult kitsendavatest tehnilistest tingimustest tulenevalt (üliväike kõrvalekalle olemasoleva trassi koridorist), on hinnangus jõutud järeldusele, et olemasoleva raudtee trassi kasutamise korral tuleb lammutada 15–20 hoonet/majapidamist. Konkreetsetel niisuguseid hooned näidatud ei ole. Eksitav on hinnangus esitatud näide, et RB jaoks olemasoleva trassi koridori kasutamisel tuleb lammutada Tootsi jaamahoone. RB Pärnu maakonnaplaneeringus on valitud just selline variant, kus trassi koridori jääb kõnesolev Tootsi jaamahoone.

2.2.7. Vaatamata põhjendamata piirtingimusele, et kavandatav RB raudtee ei või olemasoleva raudtee koridorist kuigi palju kõrvale kalduda, selgus analüüsil, et tulenevalt trassi õgvendustest on vajalik olemasoleva raudtee ümberehitamine Rõa-Pärnu vahelisel lõigul ainult 16 km pikkuselt, mis moodustab 17% vaadeldava lõigu pikkusest.

2.2.8. Samas võib realselt eeldada, et RB raudtee trassikoridori rajamisega kaasnev negatiivne mõju oleks inim- ja looduskeskkonnale kõige madalam olukorras, kus uus joonehitis rajatakse olemasoleva trassikoridori asemele. Ühest küljest on olemasoleva trassikoridori mõjupiirkonnas olevad inimesed raudtee asukohaga harjunud. 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 raudteekoridori ärakasutamisega saaks uue raudtee ehitamiseks vajaliku materjali (liiv, kruus) osaliselt vanast teetammist, samuti väheneks metsa raadamine ning lihtsam on ehituse korraldamine, kui trassi täiesti uues asukohas. Vastustaja neid asjaolusid eelnevalt kaalunud ei ole, arvestades menetluses üksnes võimalusega rajada Rail Baltic olemasoleva raudteega paralleelselt, mis ei ole asjakohane.

2.2.9. Kaebaja hinnangul puudub mis tahes mõistlik põhjus, mis välistaks olemasoleva trassi asukoha kasutamise võimaluse. Kuivõrd vastustaja on jätnud täielikult kaalumata, kas olemasoleva trassikoridori kasutamisel oleks **kumulatiivselt** väiksem kahjulik mõju võrreldes valitud trassivariantidega, siis on vastustaja rikkunud kaalutusõiguse teostamise nõudeid (HMS § 4 lg 2).

2.2.10. Olemasoleva raudtee trassi kasutamise võimaluse analüüsist RB rajamiseks nähtub, et vastustaja on hinnanud ainult olemasoleva raudteekoridori õgvendamise vajadusega kaasnevat mõju ning trassi koridori ehitusmaksumust (**Analüüsi** p-d 3 ja 4). Samas ei ole Analüüsis käsitletud, kas ja millist mõju avaldaks RB trassi rajamine olemasoleva trassikoridori sotsiaalse- ja looduskeskkonnale ning milline oleks see mõju võrreldes maakonnaplaneeringutes eelistatud trassivariantidega.

2.2.11. Olemasoleva trassikoridori kasutusvõimaluste analüüs puudub kõigi kolme vaadeldava maakonna – Harju, Rapla ja Pärnu – RB maakonnaplaneeringutes. Ehkki Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute kehtestamisel on viidatud 29. septembri 2013 välja antud analüüsile „Olemasoleva raudtee koridori kasutamise võimalikkus Rail Balticu raudtee trassi asukohana“,

siis planeeringutes ei käsitleta RB raudteetrassi rajamise võimalikkust olemasoleva trassi koridori asukohale. Käsitletakse vaid raudteetrassi rajamise võimalikkust olemasoleva trassikoridori kõrvale ja seda tehakse väga lakooniliselt.

2.2.12. Eelnevat arvestades on vastustaja rikkunud RB Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute kehtestamisel HMS § 4 lg 2 tulenevaid kaalutusõiguse teostamise nõudeid. RB trassikoridoride valikul ei ole toimunud nõuetekohast olemasoleva raudtee trassi koridori kui ühe reaalse alternatiivi kaalumist, mistõttu rahandusministeeriumi vastavad käskkirjad nimetatud planeeringute kehtestamise kohta tuleb tühistada.

2.3. RB trassikoridori valiku maakonnaplaneeringute keskkonnamõju strateegiline hindamine on mittepiisav

Eelistatud trassi valimine RB raudtee rajamiseks Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute põhjal on kaalutusotsus, mis võtab arvesse KSH tulemusi nii inim- kui looduskeskkonna osas, tehnilis-majanduslikke näitajaid ning sotsiaal-majanduslikke tulusid ja kulusid. Keskkonnamõju strateegilise hindamise (edaspidi KSH) osas on olulisel kohal muu hulgas mõistlike alternatiivsete lahenduste ja arengutsenaariumide väljaselgitamine ning alternatiivide võrdlemine. RB maakonnaplaneeringute KSH aruanne on väga mahukas dokument. Tehtud on palju uuringuid ja inventuure, **kuid ebapiisav on olnud maakonnaplaneeringute keskkonnamõju strateegiline hindamine, mis välistab optimaalse RB trassi valimise võimaluse.**

2.3.1. Esiteks tuleb märkida, et RB KSH viidi läbi ühe tegevusena samal ajal mitmel tasandil ja erineva detailsusega toimuva keskkonnamõju hindamisega:

a) keskkonnamõju strateegiline hindamine seoses RB maakonnaplaneeringute koostamisega, mille eesmärgiks oli optimaalse raudtee trassi koridori valimine;

b) valitud trassikoridori rajamisega seotud keskkonnamõju hindamine (KMH kitsamas tähenduses), mis tehti eelprojektile vastavas täpsusastmes;

c) Tallinna ühisterminaali, Pärnu reisiterminaali ja Rae vallas paikneva depoo detailplaneeringu elluviimisega kaasnevate mõjude hindamine, mida on nimetatud ka detailplaneeringute eelhinnangute koostamiseks (lisa 11, KSH aruanne);

d) eelprojekti keskkonnamõju strateegiline hindamine (KSH aruanne, lk 14; lisa 12).

2.3.2. RB maakonnaplaneeringute keskkonnamõju hindamine korraldati viisil, mille tõttu tulemused ei saagi olla objektiivsed. Esmalt oli ette nähtud lõpetada maakonnaplaneeringute mõju hindamine, teha trassialternatiivide valik ja maakonnaplaneeringute kehtestamine. Pärast seda saab alustada eelprojekti koostamisega ja sellega seotud keskkonnamõju hindamisega. Taoline loogiline järjekord tuleneb KeHJS sätestatust, mida on korratud ka KSH aruande heakskiitmise otsuses – keskkonnaministeeriumi kiri 09.08.2017 nr 7-12/17/2834-7 (lisa 13, lk 5): „Rail Balticu maakonnaplaneeringute koostamisel ja kehtestamisel tuleb arvesse võtta KSH tulemusi.“

2.3.3. RB keskkonnamõju hindamine on algatatud strateegilise keskkonnamõju hindamisena trassivalikute maakonnaplaneeringutele. Tegelikult toimus keskkonnamõju hindamise algetapil KSH läbiviimine, kuid edasi jätkati praktiliselt samaaegselt valitud ja eelistatud trassivariandi rakendamisega kaasneva keskkonnamõju hindamisega (KMH kitsamas tähenduses). Strateegilise keskkonnamõju hindamise järel ei toimunud vastustaja poolt

- valitud trassi maakonnaplaneeringu kehtestamist, mis oleks andnud õigusliku aluse eelprojekti koostamiseks.
- 2.3.4. RB planeeringu keskkonnamõju strateegilisel hindamisel ei järgitud KeHJS ette nähtud nõudeid. KeHJS § 40 lg 2 kohaselt peab KSH käigus selgitama peamisi alternatiive. RB maakonnaplaneeringute puhul on oluliseks alternatiiviks olemasoleva raudtee trassikoridori kasutamine RB rajamiseks. Seda võimalust keskkonnamõju hindamisel ei käsitletud.
- 2.3.5. Maakonnaplaneeringute lähteülesandes on toodud, et ühe trassikoridori alternatiivina analüüsitakse ka olemasoleva raudteekoridori kasutamise võimalikkust RB trassi jaoks Tallinna ja Rõa küla vahelisel lõigul (vt kaebuse punkt 2.2.2.). KSH programmis ja aruandes selle alternatiivi käsitus puudub, mille tõttu ei ole järgitud maakonnaplaneeringute lähteülesannet.
- 2.3.6. Pärnu maavalitsus ja rahandusministeerium on oma kirjades kaebajale rõhutanud, et KSH aruande on selle järelevalvaja keskkonnaministeerium heaks kiitnud ja arvestatakse, et keskkonnamõju hindamine on tehtud õiguspäraselt. Käesoleval juhul on RB trassi alternatiivide keskkonnamõju hindamine tehtud vigadega ja ebapiisavalt, mis tähendab, et KSH aruanne on õigusvastaselt järelevalvaja poolt heaks kiidetud.
- 2.3.7. KSH aruandes on ebapiisavalt käsitletud kumulatiivseid keskkonnamõjusid. Kumulatiivsed mõjud on need, mis avalduvad aja jooksul kõikide tegevuste liitumisel. Mittetaastuvate loodusvarade puhul esineb kumulatiivne mõju konkreetse tegevuse kogumõjuna ressursile, sõltumata tegevuse läbiviijast (riik, kohalik omavalitsus, eraisik jm).
- 2.3.8. RB keskkonnamõju hindamisel ilmneb kõige selgemini kumulatiivne mõju maavaradele. Tegemist on selgelt strateegilise keskkonnamõju hindamise teemaga, kuna RB ehitamise jaoks maavarade kaevandamine toimub rajatavast raudteest mõlemale poole vähemalt 50 km kaugusele ulatuval alal, mille pindala on ca 15–16 tuh km² ehk vähemalt 1/3 Eesti territooriumist.
- 2.3.9. KSH aruandes RB taristu ehitamisega kaasnev mõju seoses maavarade kaevandamisega on jäetud hindamata. Seda kinnitab KSH aruandes lk-l 111 toodud lõik: „Maakonnaplaneering ning sellele tehtav KSH on ehitusmahtude osas üldise täpsusastmega ja vajaminevaid materjalimahtusid täpselt määrata on keeruline. Materjalikulu sõltub muuhulgas oluliselt trassi pikkusest, trassi asukoha geoloogilistest tingimustest ja reljeefist ning samuti valitud tehnilistest lahendustest.“ Tegemist on otseselt valel tugineva selgitusega, sest KSH aruandes on rõhutatud, et keskkonnamõju hindamine valitud trassivariandile tehakse eelprojekti täpsusastmes, mida trassi pikkust teadmata ning reljeefi ja geoloogilisi tingimusi arvestamata pole võimalik teha. Looduslike tingimusi konkreetselt teadmata pole võimalik teha ka optimaalseima trassivariandi valikut!
- 2.3.10. Maavarade kaevandamisega kaasneb oluline mõju RB trassi läbivatele ning mõjupiirkonda jäävatele kohalikele omavalitsustele sotsiaalse keskkonna tähenduses. 2017. aasta aprillis esitatud „Rail Balticu ehitamiseks vajalike ehitusmaavarade varustuskindluse uuring“ seda kinnitab. Nimetatud uuringu järgi jääb RB rajamisel madala varustuskindlusega piirkonnaks eriotstarbelise karbonaatkivimi suhtes Harjumaa ja võimaliku piirkonnana ka Pärnumaa, liiva ja kruusa suhtes Pärnu ja Rapla maakond.

Niisuguse olukorraga kaasnevat mõju sotsiaalsele keskkonnale ei ole KSH aruandes analüüsitud.

- 2.3.11. Keskkonnamõju hindamine on sisuliselt tegemata RB rajamiseks valitud trassilõigul 4G, mis läbib Rääma raba. Märgitakse, et tegemist on paksu rabaturba kihiga paksusega kuni 10 m. Milline ehitusviis raba läbival lõigul valida ja milliseid keskkonnamõju leevendavaid meetmeid kasutada, see on jäänud lahtiseks. Pealegi on Rääma raba arvel riikliku turba maardlana.
- 2.3.12. Keskkonnamõjude hindamises on mitte piisavalt käsitletud raudtee alla ja selle mõjualasse jäävate alade pinnakatte muutustest ja hüdrooloogilise režiimi muutustest tingitud kasvuhoonegaaside bilansi mõju. Näiteks läbib planeeritav RB trass Rääma raba ligikaudu 2 km pikkusel lõigul kus trassikoridori alla jääb turbalasund түsedusega vähemalt kuni 10 m. Sellise joonobjekti mõjualaks tuleb lugeda kogu Rääma raba territoorium pindalaga 2000 ha. Rikutud turbaaladel peatub või väheneb süsiniku sidumine ning suureneb, tulenevalt orgaanilise materjali lagunemisest, süsiniku emiteerumine. Analoogsed muutused võivad mõjutada ka kõiki teisi maastikke mida raudtee läbib, kuid see mõju on jäänud KSHs käsitlemata.
- 2.3.13. Planeeringus ja selle KSH aruandes on jäänud käsitlemata trassilõigu 4G reaalne alternatiiv – uus raudtee on võimalik rajada praeguse raudtee trassi koridori, mis möödub Rääma rabast ida ja lõuna poolt. Planeeringus ja KSH aruandes ei ole niisugust võimalust mainitudki.
- 2.3.14. KeHJS § 3¹ järgi on keskkonnamõju hindamise eesmärk anda tegevusloa andjale teavet kavandatava tegevuse ja selle reaalsete alternatiivsete võimalustega kaasneva keskkonnamõju kohta ning kavandatavaks tegevuseks sobivaima lahendusvariandi valikuks, millega on võimalik vältida või vähendada ebasoodsat mõju keskkonnale ning edendada säästvat arengut.
- 2.3.15. KSH aruandes on teadlikult ebaõigesti hinnatud raudtee ja sellega seotud rajatiste alla jääva maa bilanssi (tabel 9.8, lk 202). Maakasutuse hindamisel on arvestatud 50 m laiuse raudtee koridoriga, kuid planeeringus on arvestatud, et vajaliku koridori laius on 66 m; viga on koguni 27%.
- 2.3.16. KSH aruandes (lk 14) on öeldud, et eelistatud trassi määramisel tehti KSH käigus täpsustavaid ettepanekuid tehnoloogiliste lahenduste osas. Üheks võimaluseks on reisirongide erineva piirkiiruse valik. Selles osas KSH läbiviija aga alternatiivseid kiiruse kriteeriume ei arvestanud, vaid lähtus üksnes lähteülesandes teadmata asjaoludel ette nähtud piirkiirusest 240 km/h, kuid pole arvestatud võimalusega, et see võib olla märksa väiksem, näiteks 160 km/h. Millised võivad olla keskkonnamõjud erineva piirkiiruse korral, see jääb üldse selgusetuks.

ESIALGSE ÕIGUSKAITSE TAOTLUS

Käesoleval juhul on ilmne esialgse õiguskaitse vajadus, kuivõrd vaidlustatavate maakonnaplaneeringute kehtivuse peatamata jätmisel osutub sisulise eesmärgi saavutamine võimalikuks. Käesoleval ajal nii riik kui ka kohalikud omavalitsused tuginevad oma asjaajamises 13. ja 14. veebruaril 2018 kehtestatud RB maakonnaplaneeringutele, mis võivad muuta alternatiivsete trassikoridoride kasutuselevõtu planeeringu uuel menetlemisel sisuliselt küsitavaks.

Esialgse õiguskaitse kohaldamine on vajalik ka seetõttu, et maakonnaplaneeringute kehtestamise järgselt on jätkunud RB raudtee eelprojekti koostamine, millega kaasneb ehituse ettevalmistamisega seotud tegevused. Sellega seoses raskenevad edaspidi oluliselt RB maakonnaplaneeringute alternatiivsete lahenduste, eelkõige RB trassi koridori jaoks olemasoleva raudtee trassi kui põhjendatud alternatiivi kasutamine, probleemseks.

Esialgse õiguskaitse taotluse rahuldamine ei kahjusta avalikke huve. **Kaebaja huvi on suunatud Rail Balticu raudtee rajamisele parimal viisil, arvestades loodus- ja sotsiaalse keskkonna alaseid eesmärke, mis tulenevad avalikust huvist.**

Eeltoodust tulenevalt palub kaebaja esialgse õiguskaitse taotluse rahuldada ja peatada vaidlustatud RB maakonnaplaneeringute kehtivuse kuni menetlust lõpetava lahendi jõustumiseni käesolevas asjas.

MENETLUSLIKUD KÜSIMUSED

Kaebaja on tasunud kaebuselt riigilõivu summas 15 eurot, millele lisandub riigilõiv summas 15 eurot esialgse õiguskaitse taotluselt (lisa 17).

Kaebaja palub asja menetleda suulises menetluses.

Kaebaja ei välista asja lahendamist kokkuleppel.

Kaebajale on teada, et mittetulundusühing ARB ja Eesti Looduskaitse Selts (ELKS) vaidlustavad samuti Rail Baltic trassikoridori määramise Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringu kehtestamise riigihalduse ministri käskkirjad käesoleva kaebusega sarnastel motiividel. Kaebaja toetab MTÜ ARB ja ELKS kaebust ning palub selles toodud täiendavad seisukohad ja põhjendused lugeda ka kaebaja seisukohtadeks ja põhjendusteks.

LISAD:

1. Eesti Geograafia Seltsi ja Eesti Looduskaitse Seltsi kiri 29.12.2016 Pärnu maavanemale Kalev Kaljustele.
2. Pärnu maavalitsuse kiri 16.01.2017 nr 12-3/16/2846-2 Eesti Geograafia Seltsile.
3. EGSi ja ELKSi kiri 23.01.2017 Pärnu maavanemale Kalev Kaljustele.
4. Pärnu maavalitsus kiri 09.02.2017 nr 12-3/16/2846-5.
5. Rahandusministeeriumi kiri 28.08.2017 nr 15-2/06259.
6. Pärnu maavalitsuses 29.09.2017 toimunud ärakuulamise protokoll.
7. Rahandusministeeriumi kiri 28.12.2017 nr 15-2/3469-1.
8. EGSi ja ELKSi kiri 09.01.2018 rahandusministeeriumile.
9. Rahandusministeeriumi kiri 07.02.2018 nr 15-2/3469-3.
10. Rail Balticu 1435 mm trassi Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute lähteseisukohad. 26. august 2013.
11. Uuring „Olemasoleva raudtee koridori kasutamise võimalikkus Rail Balticu raudtee trassi asukohana“.
12. Rail Baltic maakonnaplaneeringute KSH aruanne. 10.08.2017.
13. Keskkonnaministeeriumi kiri 09.08.2017 nr 7-12/17/2834-7 RB maakonnaplaneeringute KSH aruande heakskiitmise kohta.



-
14. Rahandusministeeriumi 13. veebruari 2018 käskkiri nr 1.1-4/40 Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ kehtestamine.
 15. Rahandusministeeriumi 13. veebruari 2018 käskkiri nr 1.1-4/41 Harju maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ kehtestamine.
 16. Rahandusministeeriumi 14. veebruari 2018 käskkiri nr 1.1-4/43 Rapla maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ kehtestamine.
 17. Tõend käesoleva kaebuse riigilõivu tasumise kohta.

Lugupidamisega

Mihkel Kangur
MTÜ Eesti Geograafia Selts esimees, juhatuse liige

/allkirjastatud digitaalselt/