



RAHANDUSMINISTEERIUM

Tallinna Halduskohus
tlnhktallinn.menetlus@kohus.ee

Meie: 23.03.2018 nr 1.1-21/2187-1

Vastustaja:

Rahandusministeerium
Suur-Ameerika 1, 10122, Tallinn
e-post: info@fin.ee

Vastustaja esindaja:

Heili Jaamu
tel: 6113645
e-post: heili.jaamu@fin.ee

Kaebajad:

Mittetulundusühing ARB
registrikood 80365715

Mittetulundusühing Eesti Looduskaitse Selts
registrikood 80015004

Kaebajate esindajad:

vandeadvokaat Piret Plankin
vandeadvokaadi abi Edgar-Kaj Velbri
Advokaadibüroo DERLING
Liivalaia 45, 10145 Tallinn
Tel: 611 0915
e-post: piret.plankin@derling.ee
edgar.velbri@derling.ee

VASTUSTAJA SEISUKOHT HALDUSASJAS NR 3-18-529

Taotlus:

- 1. Jätta kaebus menetlusse võtmata.**
- 2. Jätta kaebajate taotlus esialgse õiguskaitsse osas rahuldamata.**

1. Asjaolud

Riigihalduse ministri 13.02.2018 käskkirjaga nr 40 kehtestati Pärnu maakonnaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ (edaspidi käskkiri nr 40).

Riigihalduse ministri 13.02.2018 käskkirjaga nr 41 kehtestati Harju maakonnaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ (edaspidi käskkiri nr 41).

Riigihalduse ministri 14.02.2018 käskkirjaga nr 43 kehtestati Rapla maakonnaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ (edaspidi käskkiri nr 43).

Kaebajad esitasid 14.03.2018 kaebuse Tallinna Halduskohtule, milles taotlevad käskkirjade nr 40, 41 ja 43 tühistamist või alternatiivselt käskkirjade nr 40, 41 ja 43 tühistamist ja esialgse õiguskatise korras vaidlustatud käskkirjade kehtivuse peatamist.

Tallinna Halduskohtu 15.03.2018 kohtunõudega palub kohus vastustajal esitada omapoolne seisukoht kaebaja esialgse õiguskatise taotlusele ning arvamus kaebuse lubatavuse ning kaebeõiguse kohta.

2. Põhjendused

2.1 Kaebeõigus

HKMS § 44 lg 1 kohaselt võib isik teise isiku õiguse või avaliku huvi kaitseks kohtusse pöörduda vaid seaduses sätestatud juhul. Kaebajad on vastustaja hinnangul kohtusse pöördunud avaliku huvi kaitseks.

Kaebajad on leidnud, et neil on kaebeõigus 30. juunini 2015 kehtinud planeerimiseaduse (edaspidi PlanS v.r) § 26 lõike 1 ning Århusi konventsiooni artikli 9 lõike 2 ja keskkonnaseadustiku üldosa seaduse (KEÜS) § 30 lg 2 alusel.

Vastustaja hinnangul puudub kaebajatel kaebeõigus PlanS v.r § 26 lõike 1 alusel. Nimelt ehitusseadustiku ja planeerimisseaduse rakendamise seaduse § 1 lg 1 näeb ette, et enne käesoleva seaduse jõustumist algatatud planeeringud menetletakse lõpuni, lähtudes seni kehtinud planeerimisseaduses sätestatud nõuetest. Seega juba kehtestatud planeeringu vaidlustamisel tuleb lähtuda uuest seadustest ehk siis kehtivast planeerimisseadusest (PlanS).

KEÜS § 30 lg 1 kohaselt isik, kelle õigust on rikutud, sealhulgas õigust tervise- ja heaoluvajadustele vastavale keskkonnale, võib esitada kaebuse halduskohtusse halduskohtumenetluse seadustikus sätestatud korras.

Vaidlustatava akti seos keskkonnaga peab olema otsene, mitte kaudne. Pelgalt vaidlustatud maakonnaplaneeringute kehtestamine (isegi kui oleks tehtud menetlusvigu või esineks muid puudusi, mida vastustaja hinnangul tehtud ei ole ega esine) ei too veel endaga kaasa õigusvastaseid keskkonnahäiringuid. **Keskkonnaorganisatsiooni kaebeõiguse sisuks ei saa olla üldine õiguslik järelevalve halduse tegevuse õiguspärasuse üle, samuti mitte kaebuse esitamine teiste isikute kaitseks** (s.h kaebuse punkt 3.8, 3.15).

Käskkirjadega nr 40, 41 ja 43 kehtestatud maakonnaplaneeringud on aluseks Rail Baltic raudtee eelprojekti koostamiseks. Rail Balticu maakonnaplaneeringute eesmärk on raudtee trassikoridori asukoha määramine. Vaidlustatud maakonnaplaneeringute koostamisel aluseks olnud PlanS v.r § 29¹ lõige 2 sätestab, et maakonnaplaneeringuga määratakse raudtee trassi koridori asukoht. Planeeringus ettenähtud eesmärkide saavutamiseks, so raudtee rajamiseks, tuleb koostada eelprojekt ja määrata ehituseks vajaliku maa-ala ulatus, riigil tuleb projektile tuginedes omandada raudtee jaoks vajaminev maa, samuti välja anda ehitusload.

2.2 Esialgne õiguskaitse

Esialgse õiguskaitse kohaldamisel tuleb kohtul teha kõigepealt kindlaks esialgse õiguskaitse vajadus ning seejärel anda eelhinnang kaebuse põhjendatusele, kaaluda kaebaja õigusi, avalikke huve ja teiste isikute õigusi (Riigikohtu määrus nr 3-3-1-85-04).

HKMS § 249 lg 1 kohaselt võib kohus esialgset õiguskaitset kohaldada, kui vastasel juhul võib

kaebuse eesmärgi saavutamine kohtuotsusega osutuda oluliselt raskendatuks või võimatuks. Kui seadus annab isikule õiguse esitada halduskohtule kaebus muul alusel kui enda õiguste kaitseks, võib esialgset õiguskaitset kohaldada, kui vastasel juhul võib kaebuse eesmärgi saavutamine kohtuotsusega osutuda oluliselt raskendatuks või võimatuks.

Vastustaja leiab, et kaebuse eesmärgi saavutamine ei osutu oluliselt raskendatuks või võimatuks, kui esialgset õiguskaitset ei rakendata. Mistahes pöördumatult kahjustava tagajärje saabumine vaidlusaluse käskkirja kehtivusest tulenevalt ei ole võimalik.

Isegi juhul, kui vaidlustatud käskkirjade täitmine muudaks kaebuse eesmärgi saavutamise oluliselt raskendatuks või võimatuks, kui esialgset õiguskaitset ei rakendata, saaks pöördumatu olla olukord ainult sellisel juhul, kui halduskohtuvaidluse käigus alustatakse selliseid ehitustöid, mida ei ole hiljem võimalik enam likvideerida. Selgitame, et Rail Baltic raudtee trassi ehitustöödega ei alustata enne raudtee tehnilise projekti valimist, mis on äärmiselt suuremahuline ja ei valmi koguulatuses enne 2020. aasta II poolaastat. Raudtee ehitamiseks vajalik täpne maavajadus selgub samuti tehnilise projekteerimise käigus ja sellest tulenevalt ei ole võimalik ka maade omandamisega varasemalt alustada kui 2019. a II pool. Selleks ajaks jõuab käesolev asi suure tõenäosusega lahendini ning kohtumenetluse ajal ei saa kaebuse eesmärgi saavutamine kohtuotsusega osutuda oluliselt raskendatuks või võimatuks. Kui menetlus siiski peaks kauem kestma, saavad kaebajad vajadusel ka hiljem, ka kõrgemas kohtuastmes esialgset õiguskaitset taotleda.

Seega kaebaja poolt kirjeldatud oht, et esialgse õiguskaitse kohaldamata jätmisel saavad avalikud huvid pöördumatult kahjustada, on põhjendamata. Esialgse õiguskaitse kohaldamata jätmisel ei jää keskkonnakaitse ega muu avalik huvi kaitseta, sest kaebaja taotletud esialgse õiguskaitse kohaldamata jätmise ei too kaasa kahju looduskeskkonnale ega muid pöördumatuid tagajärgi. Juhime tähelepanu, et maakonnaplaneeringute alusel ei alustata ehitustegevust.

Kaebaja on leidnud, et maakonnaplaneeringute kehtivuse peatamist toetavad ka keskkonnaalased avalikud huvid, kuna maakonnaplaneeringute menetlemisel on oluliselt rikutud keskkonnamõju kindlaks tegemisele ette nähtud korda ning kaalumisoigust, seades olulise kahtluse alla Eesti rikkumata looduskeskkonna säilimise tulevastele põlvetele.

Rõhutame veelkord, et vaidlusalustel aktidel puudub seos keskkonnaga, kuid selgitame, et Rail Baltic maakonnaplaneeringute keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) protsess on läbi viidud vastavalt Eestis ning Euroopa Liidus kehtivatele õigusnormidele ning praktikale. KSH protsessi ning aruande sisulise osa vastavuse kontrollijaks on keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse 31.12.2011-22.03.2015 kehtinud redaktsiooni (RT I, 21.12.2011, 15, edaspidi KeHJS) kohaselt Keskkonnaministeerium, kes oli kogu mõjuhindamise protsessi jooksul kaasatud. Keskkonnaministeerium kiitis KSH aruande oma 09.08.2017 kirjaga nr 7-12/17/2834-7 (lisa 1) heaks (heaks kiidetud kolme maakonnaplaneeringu ühine KSH koos lisadega on leitav aadressil <http://www.maavalitsus.ee/147> - materjalide suure mahu tõttu ei saa neid kahjuks otse saata).

Rail Baltic raudtee edasisel kavandamisel ning elluviimisel tuleb järgida KSH aruande jätkutegevustes ette nähtud põhimõtteid projekteerimis-, ehitus- ja kasutusetaappide käigus. Samuti tuleb arvestada täiendavate uuringute tulemustega, kaasa arvatud Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi ja Tehnilise Järelevalve Ameti poolt läbiviidavate uuringutega, mis kaardistab ja analüüsib alternatiivseid tehnilisi võimalusi ökoduktidel põhinevale lahendustele (sealhulgas tarakatkestuste kasutamine). Põhjendatud juhtudel tuleb tegevuslubade etappides viia läbi kavandatava tegevuse keskkonnamõju hindamine.

Tulenevalt KeHJS § 45 lõike 1 punktist 2 esitati KSH aruanne kooskõlastamiseks Natura 2000 võrgustiku ala valitsejale, kelleks on Keskkonnaamet. Keskkonnaamet kooskõlastas KSH aruande tingimuslikult. Muu hulgas oli tingimuseks see, et keskkonnakorralduskava objekti ehitusaegsete meetmete register (KSH aruande lisa III-6) kantakse ehitusloa tingimustesse ning kasutusaegsete meetmete register (KSH aruande lisa III-6) Rail Balticu kasutusloale. See ning kõik ülejäänud Keskkonnaameti tingimused lisati KSH aruandesse. Vastav kirjavahetus on lisatud (lisa 2 ja lisa 3).

Eeltoodus tulenevalt oleme veendunud, et KSH protsess on korrektselt läbi viidud – sh on mõjusid piisava põhjalikkusega hinnatud ning seatud mõjude leevendamiseks vajalikud meetmed ning jätkutegevused. Oluline on rõhutada, et leevendatavate meetmete lõplikku lahendust ei fikseerita KSH protsessiga, vaid meetmeid täpsustatakse pidevalt protsessi edasistes etappides. Selline lähenemine on vajalik ning tingitud asjaolust, et KSH protsessi etapis (maakonnaplaneeringu ja eelprojekti täpsusastmes hindamine) ei ole võimalik ette näha kõiki asjaolusid lõplikke leevendusmeetmete fikseerimiseks, kuna raudtee projekti täpsemad

lahendused selguvad alles põhiprojekti, ehitusetapi või kasutusetapi käigus. Negatiivse mõju avaldumise võimalust hinnatakse detailsemalt juba konkreetse lahenduse ja asukoha põhiselt nt ehitusloa menetluse protsessis läbiviidava keskkonnamõju eelhindangu raames (KeHJS § 6 lõige 2¹). Selle käigus tuleb üle vaadata ka Rail Baltic KSH ja Natura hindamise tulemusena seatud keskkonnameetmete asjakohasus ja piisavus (Rail Baltic KSH aruande üks nõuetest) konkreetsetes asukohtades, võttes arvesse kogu selleks hetkeks teadaolevat informatsiooni. Keskkonnamõju eelhindangu tulemuseks võib olla ka järeldus, et on vaja algatada uus keskkonnamõju hindamine. Vastavalt KeHJS § 11 lõige 10 peab otsustaja kooskõlastama kavandatava tegevuse keskkonnamõju hindamise algatamata jätmise otsuse eelnõu nimetatud kaitstava loodusobjekti valitsejaga, kui kavandatav tegevus võib eeldatavalt mõjutada Natura 2000 võrgustiku ala, kaitseala, hoiuala, püsielupaika või kaitstavat looduse üksikobjekti. Seeläbi on loodusobjekti valitsejal hiljem veelkord võimalik kontrollida, kas täpsustatud tehniline lahendus avaldab olulist negatiivset mõju kaitstavatele loodusobjektidele või mitte, ning kas seatud leevendavad meetmed on asjakohased ja piisavad.

Oleme seisukohal, et KSH protsess on menetluslikult ning sisuliselt vastavuses kehtivate õigusnormidega. KSH-s ja maakonnaplaneeringutes on seatud tingimuseks, et vajadusel viiakse läbi täiendavad eelhindamised ning nende tulemustest lähtuvalt otsustatakse täiendava keskkonnamõju hindamise vajadus. Leevendavate meetmete register on ehitusloa ja kasutusloa lahutamatu osa ning vastavate loamenetluste käigus kooskõlastatakse seatavad tingimused ka Keskkonnaametiga. Selle läbi on tagatud, et enne reaalse ehitustööde algust on veel vähemalt üks etapp, kus on võimalik mõjusid hinnata, vajadusel leevendusmeetmeid täpsustada ning nende piisavust kontrollida vastavalt KeHJS-s sätestatud korrale. Seetõttu ei ole keskkonnamõjude seisukohast esialgse õiguskaitse seadmine põhjendatud.

Väär on kaebajate väide, et esialgse õiguskaitse kohaldamata jätmisel saavad nii riik kui ka kõik kohalikud omavalitsused tugineda 13-14. veebruaril 2018 kehtestatud maakonnaplaneeringutele ja teha oma territooriumi kohta tulevikku suunatud otsuseid, mis muudavad alternatiivsete trassikoridoride kasutuselevõtu planeeringu uuel menetlemisel sisuliselt võimatuks. Vastustaja hinnangul ei mõjuta planeeringuprotsessis käsitletud trassikoridoride alternatiivide olemasolu mitte kuidagi nende säilimist, sest alternatiive pole kehtestatud mitte ühegi dokumendiga. Trassikoridori alternatiivide maa vaba hoidmine on olnud kohalike omavalitsuste, riigiasutuste ja kolme maakonna maaomanike tahe ja soov selleks, kes on huvitatud Rail Balticu kui uue ühendusvõimaluse planeerimisest ja rajamisest,

et saaks välja valida kogukondade huve kõige enam arvestav trassikoridor.

Nõustuda ei saa ka kaebajate väitega, et esialgse õiguskaitsse kohaldamine vältimatult vajalik seetõttu, et Tehnilise Järelevalve Amet (TJA) alustab peagi ehituslubade väljastamise ja ehitustegevuse algusega. Vastustaja peab tähtsaks välja tuua, et TJA-l tuleb loaandjana järgida ehitusseadustikus (EhS) sätestatud nõudeid. Näiteks juhul kui ehitusloa taotlust ei ole esitanud kinnisasja omanik, peab TJA EhS § 42 lg 6 alusel kaasama menetlusse ka kinnisasja omaniku ja vajaduse korral kinnisasjaga piirneva kinnisasja omaniku. Samuti tuleb TJA-l vastavalt EhS § 42 lg-le 7 kaasata menetlusse kooskõlastuse andmiseks asutus, kelle õigusaktist tulenev pädevus on seotud ehitusloa taotluse esemega ning arvamuse avaldamiseks asutus või isik, kelle õigusi või huve võib ehitise või ehitamise puudutada. TJA-l kui ehitusloa väljastajal on keelatud väljastada ehitusluba, kui ehitise või ehitamisega kaasneb kinnisasja omanikule püsiv negatiivne mõju, mis on üleliia koormav ja mida ei ole võimalik piisavalt vähendada ega leevendada või kui kooskõlastuse andmiseks kaasatud asutus on jätnud ehitusloa eelnõu põhjendatud juhul kooskõlastamata (EhS § 44 p-d 4 ja 6). Näiteks TJA peab keelduma ehitusloa andmisest, kui KOV jätab ehitusloa eelnõu kooskõlastamata õigusaktis sätestatud alusel või viitab vastuolule planeeringuga ja neid vastuolusid ei ole võimalik kõrvaldada.

Siinkohal peab vastustaja oluliseks rõhutada, et Rail Balticu trassi ehitusloa taotluse menetlusega paralleelselt tuleb algatada keskkonnamõju hindamine, mis on avalik menetlus ja kuhu tuleb kaasata asjasse puutuvad ja asjast huvitatud isikud (EhS § 42 lg 2; KeHJS § 6 lg 1 p 14 ja § 7 lg 1 ja § 11 lg 3).

Kaebajad on asunud seisukohale, et esialgse õiguskaitsse kohaldamine on vajalik, kuna juba on alustatud maade omandamisega ning esitanud selle kohta lisa nr 45 Harju Elu 2. veebruari 2018 artikli „Valmis Rail Balticu Harju eelprojekt“.

Kaebaja väide ei ole tõene ning maade omandamist Rail Balticu trassi rajamiseks ei ole alustatud. Maa-amet on küll korraldanud 2016. aasta lõpust kuni tänaseni Pärnu ja Rapla maakonna maaomanikele informatiivseid koosolekuid, et tutvustada projekti hetkeseisu, koostatavat Rail Baltic raudtee eelprojekti lahendust ning anda selgitusi kavandatava raudtee alla jäävate kinnisasjade maakorralduse läbiviimise ja maa võõrandamise võimaluste kohta, mida nähakse ette kavandatavate seadusandluse muudatustega. Kohtumiste eesmärgiks on olnud konkreetse raudtee lõigu alal maaomanike huvide kaardistamine ning maaomanikelt

ettepanekute kogumine (Lisa 4. Rail Balticu koosoleku kutse). Koosolekutel on maaomanikele alati selgitatud, et alles pärast raudteetrassi maavajaduse lõplikku selgumist ning pärast maade omandamiseks väljatöötatud seaduste muudatuste jõustumist, on võimalik asuda maaomanikega maade omandamise läbirääkimistele. Seega ei saa maaomanike informeerimist ja nende huvide kaardistamist käsitleda maade omandamise menetluse läbiviimisenä ega selle menetlustoiminguna.

Ka Mittetulundusühing ARB ja Eesti Looduskaitse Seltsi esitatud kaebuse lisana 45 toodud Harju Elu 2. veebruari 2018 artiklis on Rail Baltic koordinaator Kristjan Kaunissaare selgitanud, et seni maaomanikega toimunud kohtumiste eesmärgiks on olnud maaomanike soovide välja selgitamine ning konkreetsete läbirääkimisteni ei ole jõutud.

Käesolevaks ajaks ei ole Maa-amet teinud mitte ühtegi pakkumist ühelegi maaomanikule ega algatanud ühtegi maakorraldustoimingut. Enne pakkumiste tegemist tuleb Maa-ametil välja selgitada maaomanike huvid ja soovid, et leida kõige sobivam ning osapooli rahuldav võimalus maade omandamiseks, samuti tuleb korraldada maade hindamine, teha maakorraldustoimingud jms, mis kõik vajavad ajalist ressursi ning seetõttu ei ole põhjendatud kohtuvaidluse ajaks kõigi tegevuste peatamine, mis on osaliselt sõltuvad vaidlusalustest planeeringutest. Samuti ei puuduta maaomanikele info jagamine ja edaspidi maade omandamiseks eeltoimingute tegemine kuidagi kaebaja huve, kuna kaebuse eesmärgi saavutamine ei ole sellest sõltuv.

Kaebaja on leidnud, et Rail Balticu teostamiseks valitaks just maakonnaplaneeringutes sätestatud konkreetne trassikoridor, ei saa olla avalikes huvides ning et avalikud huvid suunatud maakonnaplaneeringute kehtivuse peatamisele või on vähemalt selle suhtes neutraalsed.

Selgitame, et planeeringu koostamisel on algusest peale arvesse võetud ning tasakaalustatud riigi ja kohalike omavalitsuste ruumilise arengu vajadused, lähtuvalt planeeringuala majandusliku, sotsiaalse, kultuurilise keskkonna ja looduskeskkonna pikaajalistest suundumustest ning sujuvaks ja ohutuks liiklemiseks vajaliku raudtee väljaehitamise vajadusest. On tehtud mitmeid uuringuid. Planeeringu elluviimisega kaasnevaid olulisi keskkonnamõjusid, võimalikke alternatiivseid lahendusi ning kavandatud negatiivsete mõjude leevendamise meetmeid on hinnatud keskkonnamõju strateegilise hindamise käigus.

Planeering koostati tihedas koostöös Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi, Tehnilise

Järelevalve Ameti, Keskkonnaministeeriumi ja teiste asjaomaste riigiasutuste, Rail Balticu trassikoridori jäävate maavalituste, kolme maakonna kohalike omavalitsuste, erinevate huvigruppidega ja avalikkusega. Planeeringuprotsessi kaasati ka isikud, kelle kinnistuid teekoridor puudutab. Koostamise käigus kuulati ära erinevad arvamused, sealhulgas vabaihenduste omad, ja võimalusel neid arvestati. Rail Balticu planeeringu koostamise käigus viidi kolmes maakonnas kokku läbi 86 avalikku arutelu kokku üle 4200 osalejaga.

Kavandatava raudtee kõrged tehnilised nõuded tingisid vajaduse arvestada tehniliste üksikasjadega juba planeerimise staadiumis, mistõttu olid planeeringu koostamisse algusest peale kaasatud insenerid, kes täpsemate analüüside ja uuringute tulemusena andsid sisendi trassi koridori asukoha valikuks, raudtee ja raudtee infrastruktuuri ning raudtee ehitamisest tingitud teedevõrgu planeerimiseks. Planeeringutes võeti raudtee trassi koridori asukoha määramisel arvesse majanduslikud, sotsiaalsed, kultuurilised, looduslikud ning tehnilis-majanduslikud kaalutlused.

Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramiseks viidi läbi põhjalik trassi koridori asukoha alternatiivide võrdlus kriteeriumigruppide lõikes: inim- ja looduskeskkonnale avalduvad mõjud, tehniline teostatavus, ehitusmaksumus ning sotsiaal-majanduslik tulu ja kulu.

Võrdlemisel anti iga kriteeriumigrupi kaupa eelistus, milline trassi koridori alternatiiv on võrdluses otstarbekam. Kõik võrdlusmaterjalid, sh hinnangud, on esitatud planeeringu ja KSH materjalide juures. Võttes aluseks Rail Balticu projekti üldist eesmärki, trassikoridori alternatiivide võrdlustulemusi ning lähtudes protsessi jooksul langetatud strateegilistest otsustest, kujunes erinevate alternatiivide, KSH aruande, asjakohaste uuringute, samuti ametkondade, kohalike omavalitsuste ja avalikel aruteludel esitatud seisukohtade ning kehtestatud kohalike omavalitsuste üldplaneeringute arvestamise tulemusena valminud maakonnaplaneeringu lahendus riivab kõige vähem ka maaomanike huve ja planeeringuala elanike igapäeva elukorraldust. Planeeritud trassikoridori pikkus kolmes maakonnas on 213 km.

Kaebaja leiab ka, et kaebaja õiguste kaitsel ei ole tõhusamat vahendit, kui käesolevas asjas esialgse õiguskaitse kohaldamine.

Juhime tähelepanu, et vaidlustatud aktid ei riku kaebaja õigusi. Seega ei saa olla põhjendatud

kaebaja õiguste kaitseks esialgse õiguskaitse kohaldamine.

Rail Baltic maakonnaplaneeringute protsess algatati 2013. aasta aprillis trassivariantide määratlemiseks Pärnu, Rapla ja Harju maakondades koos KSH protsessiga. Vastavalt lähtetingimustele on tegu rahvusvahelistele standarditele vastava kiirraudteega Tallinn-Pärnu-Ikla suunas. Projekti ühe eesmärgina on toodud kaasaegse maismaaühenduse loomine Euroopa südamega, mis tähendab oluliselt keskkonnasõbralikumat kaupade ja inimeste liikumise võimalust võrreldes kasvava autoliiklusega. Maakonnaplaneeringu tehnilised lähtetingimused tulenesid rahvusvahelisest lepest ja seadsid planeeringule (sh trassivalikule) ja selle raames läbi viidud KSH-le raamistiku, millele tuginesid läbiviidud uuringud ning planeeringu ja KSH avalik protsess.

Kehtiv õigus näeb ette esialgse õiguskaitse kohaldamisel muuhulgas kaebuse perspektiivikuse hindamise (HKMS § 249 lg 3).

Kaebust ei saa pidada perspektiivikaks, kuna menetluse käigus ei ole menetlusreegleid rikutud ning aktid on sisuliselt õiguspärased. Mitme võimaliku asukoha kaalumise tulemusena valiti trassikoridori asukoht nii, et raudtee rajamine oleks tehniliselt teostatav ja majanduslikult tasuv ning raudteest tulenevad mõjud ja häiringud oleksid minimaalsed nii inim- kui ka looduskeskkonnale.

Vastavalt HKMS § 12² lõikele 3 tuleb esialgse õiguskaitse määramise tegemisel arvestada avalikku huvi ja kolmandate isikute õigusi.

Rail Baltic trassi koridori asukoha valimine ja projekti elluviimine on seotud suure rahvusvahelise avaliku huviga, millega kaasneb oluline keskkonnahoid ning inimeste ja kaupade parem liikumisvõimalus. Rail Balticu raudtee annab võimaluse luua ühendus Balti riikide ja Euroopa raudteevõrgu vahel, mis täna puudub. Raudteesüsteemi rööpmelaius Balti riikides on täna 1520 mm ja Mandri-Euroopa riikides 1435 mm. Euroopa tasandil on otsustatud (Euroopa Komisjoni otsus nr 884/2004 29.04.2004), et Eesti, Läti ja Leedu riikide raudteetransport tuleb täielikult integreerida laiemasse Euroopa Liidu raudteetranspordisüsteemi. Riigikogu ratifitseeris 31.01.2017 Eesti Vabariigi Valitsuse, Leedu Vabariigi Valitsuse ja Läti Vabariigi Valitsuse vahelise välislepingu Rail Balticu / Rail Baltica raudteeühenduse arendamiseks, mis jõustus 24.10.2017. Kokkuleppe eesmärk on tagada

ühishuviprojektina ehitatava reisijate- ja kaubaveoks mõeldud tõhusa ja kiire Euroopa rööpmelaiusega tavapärase raudtee valmimine ja toimimine kooskõlas ühtsete tehniliste parameetritega TEN-T võrgu Põhjamere-Läänemere põhivõrgu koridori kuuluval marsruudil. Tallinn-Pärnu-Riia suunaline kiire raudtee kulgemise põhimõtte fikseeriti 2012. aasta augustis kehtestatud üleriigilises planeeringus „Eesti 2030+“, milles muuhulgas tuuakse välja – „Euroopa transpordipoliitika valguses on jätkuvalt tähtis parandada Eesti seotust Euroopa Liidu tuumikpiirkonnaga, sh luua Läänemere idarannikul kiirraudtee Rail Baltic, mis ühendab Balti riigid ja Soome Kesk-Euroopaga“.

Kavandatavale raudteeliinile on planeeritud kombineeritud kauba- ja reisijatevedu. Reisijateveo seisukohalt on tegemist rahvusvahelise kiire rongiühendusega, millel on peatused Tallinnas ja Pärnus ning perspektiivne peatusevõimalus Raplas. Samuti on tehniliselt võimalik korraldada Rail Balticu raudteel kohalikku rongiliiklust. Perspektiivne kaubaterminal koos kaubaveo veeremi hooldedepooga on planeeritud Muuga sadama piirkonda, samuti Pärnu maakonda. Planeeringulahendus Harjumaal on koostatud selliselt, mis võimaldab Rail Balticu raudteed tulevikus ühendada ka Tallinn-Helsingi perspektiivse raudteetunneliga

Lugupidamisega

/allkirjastatud digitaalselt/

Heili Jaamu

Lisa1: Rail Baltic maakonnaplaneeringu KSH heakskiitmine

Lisa2: Keskkonnaameti kooskõlastus Rail Baltic maakonnaplaneeringu KSH-le

Lisa3: Harju maavanema vastus Keskkonnaameti kooskõlastamise tingimustele

Lisa4: Rail Balticu koosoleku kutse