

Ellex Raidla Advokaadibüroo OÜ

Roosikrantsi 2, Tallinn
EE-10119, Estonia
T. +372 640 7170
contact@ellex.ee
www.ellex.ee

Reg. 10344152
VAT EE100101799

Kaisa Laidvee
T. +372 640 7107
kaisa.laidvee@ellex.ee

**VASTUS KAEBUSELE**

Adressaat: Kohtunik Kristina Maimann
Tallinna Halduskohus
Pärnu mnt 7, 15082 Tallinn
E-post lnhktallinn.menetlus@kohus.ee

Haldusasja nr: **3-18-529** DNo: A381 **Kuupäev:** **09.05.2018**

Dokumendi esitajad: Martin Triipan, vandeadvokaat
Kaisa Laidvee, advokaat
Rahandusministeeriumi esindajad
martin.triipan@ellex.ee
kaisa.laidvee@ellex.ee

Vastustaja: **Rahandusministeerium**
Suur-Ameerika 1, 10122 Tallinn

Kaebajad: **MTÜ ARB**
Registrikood 80365715

MTÜ Eesti Looduskaitse Selts
Registrikood 80015004

Kaebajate esindajad: Piret Blankin, vandeadvokaat
Edgar-Kaj Velbri, advokaat
Advokaadibüroo DERLING
Liivalaia 45, 10145 Tallinn
E-post piret.blankin@derling.ee
edgar.velbri@derling.ee

Kohtuasi: MTÜ ARB ja MTÜ Eesti Looduskaitse Selts kaebus riigihalduse ministri 13.02.2018 käskkirjade nr 1.1-4/40 ja nr 1.1-4/41 ja 14.02.2018 käskkirja nr 1.1-4/43 tühistamise või tühistamise nõudes

Vastustaja taotlused:

1. Jätta kaebus rahuldamata.
2. Jätta MTÜ ARB ja MTÜ Eesti Looduskaitse Selts menetluskulud nende enda kanda ja mõista Rahandusministeeriumi menetluskulud välja solidaarselt MTÜ-lt ARB ja MTÜ-lt Eesti Looduskaitse Selts vastavalt edaspidi esitatavale kohtukulude nimekirjale.

I Asjaolud

- 1.1 12.04.2012 andis Vabariigi Valitsus korralduse nr 173 „Maakonnaplaneeringu koostamise algatamine Rail Balticu raudtee trassi koridori asukoha määramiseks“, millega algatati Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute koostamine ja kohustati maavanemaid algatama keskkonnamõjude hindamine.
- 1.2 19.04.2012 Harju maavanema korraldusega nr 1-1/661-k „Harju maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine“ algatati maakonnaplaneeringu strateegilise keskkonnamõju hindamine (edaspidi KSH, kaebuse lisa 1).
- 1.3 23.04.2012 Pärnu maavanema korraldusega nr 267 „Pärnu maakonna planeeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine“ algatati maakonnaplaneeringu strateegilise keskkonnamõju hindamine (kaebuse lisa 2).
- 1.4 25.04.2012 Rapla maavanema korraldusega nr 259 „Rapla maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine“ algatati maakonnaplaneeringu strateegilise keskkonnamõju hindamine (kaebuse lisa 3).
- 1.5 30.08.2012 kehtestati üleriigiline planeering Eesti 2030+¹, millega kinnitati Rail Baltic raudtee Eestisse rajamise eesmärgi ja nähti ette maakonnaplaneeringute algatamine raudteele sobiva asukoha leidmiseks.
- 1.6 04.07.2016 – 08.08.2016 toimus Harju maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“² (kaebaja 10.04.2018 dokumendi lisa 1) ja Rail Baltic maakonnaplaneeringute KSH aruande³ (kaebuse lisa 39) avalik väljapanek.

¹ Kättesaadav:

https://www.rahandusministeerium.ee/sites/default/files/document_files/ruumiline/a4_5mmbleed_eeesti_2030_sisu_1112_12.pdf

- 1.7 18.07.2016 – 15.08.2016 toimus Rapla maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“⁴ (kaebaja 10.04.2018 dokumendi lisa 3) ja Rail Baltic maakonnaplaneeringute KSH aruande avalik väljapanek.
- 1.8 29.11.2016 – 29.12.2016 toimus Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“⁵ (kaebaja 10.04.2018 dokumendi lisa 2) ja Rail Baltic maakonnaplaneeringute KSH aruande avalik väljapanek.
- 1.9 09.08.2017 kirjaga nr 7-12/17/2834-7 (kaebuse lisa 7) kiitis Keskkonnaministeerium KSH aruande heaks.
- 1.10 28.12.2017 kirjaga nr 15-2/3481-1 kiitis riigihalduse minister Harju maakonnaplaneeringu heaks (kaebuse lisa 8).
- 1.11 29.12.2017 kirjaga nr 15-2/3529-1 kiitis riigihalduse minister Pärnu maakonnaplaneeringu heaks (kaebuse lisa 9).
- 1.12 28.12.2017 kirjaga nr 15-2/3476-1 kiitis riigihalduse minister Rapla maakonnaplaneeringu heaks (kaebuse lisa 10).
- 1.13 13.02.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/41 „Harju maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ kehtestamine“ kehtestas riigihalduse minister Harju maakonnaplaneeringu (kaebuse lisa 11).
- 1.14 13.02.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/40 „Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ kehtestamine“ kehtestas riigihalduse minister Pärnu maakonnaplaneeringu (kaebuse lisa 12).
- 1.15 14.02.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/43 „Rapla maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ kehtestamine“ kehtestas riigihalduse minister Rapla maakonnaplaneeringu (kaebuse lisa 13).

² Kaebajad on esitanud kohtule Harju maakonnaplaneeringu seletuskirja (selles sisalduvad lisad 2 ja 3). Kaebajad ei ole esitanud kohtule maakonnaplaneeringu lisasid 1 ja 4. Viidatud lisad on kättesaadavad: <http://www.maavalitsus.ee/120>.

³ Kaebajad on kaebuse lisas 39 esitanud KSH aruande, lisas 40 KSH aruande lisa VI-4 „Rail Baltic raudtee 1435 mm trassi Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute keskkonnamõju strateegilise hindamise eluslooduseuuring“ ja lisas 43 KSH aruande lisa IV „Natura hindamine“. Mahupiirangute tõttu ei ole KSH materjale tervikuna võimalik kohtule lisadena esitada, mistõttu vastustaja on esitanud kohtule KSH lisad, millele käesolevas vastuses viidatakse. Kõik KSH materjalid on kättesaadavad: <http://www.maavalitsus.ee/120>. Lisaks on KSH materjalid esitatud kohtule paber kandjal haldusasjas 3-18-526.

⁴ Kaebajad on esitanud kohtule Rapla maakonnaplaneeringu seletuskirja (selles sisalduvad lisad 2 ja 4) ja maakonnaplaneeringu lisa 1 „Olemaoleva raudtee koridori kasutamise võimalikkus Rail Balticu raudtee trassi asukohana“ (kaebuse lisa 35). Kaebajad ei ole esitanud kohtule maakonnaplaneeringu lisasid 3 ja 5. Viidatud lisad on kättesaadavad: <http://www.maavalitsus.ee/120>. Samuti on lisad (millest lisa 3 on asjakohane ka Harju ja Pärnu planeeringute puhul ja lisa 5 ka Harju planeeringu puhul) esitatud kohtule paber kandjal haldusasjas 3-18-526.

⁵ Kaebajad on esitanud kohtule Pärnu maakonnaplaneeringu seletuskirja (selles sisalduvad lisa 2) ja maakonnaplaneeringu lisa 1 „Olemaoleva raudtee koridori kasutamise võimalikkus Rail Balticu raudtee trassi asukohana“ (kaebuse lisa 35). Kaebajad ei ole esitanud kohtule maakonnaplaneeringu lisasid 3 ja 4. Viidatud lisad on kättesaadavad: <http://www.maavalitsus.ee/120>.

- 1.16 14.03.2018 esitasid kaebajad Tallinna Halduskohtule kaebuse riigihalduse ministri 13.02.2018 käskkirjade nr 1.1-4/40 ja nr 1.1-4/41 ja 14.02.2018 käskkirja nr 1.1-4/43 tühisuse tuvastamise või tühistamise nõudes.
- 1.17 26.03.2018 kohtumäärusega võttis Tallinna Halduskohus kaebuse menetlusse.

II Vastuväited

2.1 Maakonnaplaneeringud on kehtestanud selleks pädev isik

- 2.1.1 Kaebajad on leidnud, et maakonnaplaneeringute menetluse jooksul muutunud menetlusnormide tõttu on planeeringute koostaja, järelevalve teostaja ja kehtestaja ühes isikus riigihalduse minister. Kaebaja hinnangul ei olnud riigihalduse ministril pädevust maakonnaplaneeringuid kehtestada. Kaebaja selline seisukoht ja lähenemine on ebaõige.
- 2.1.2 Ehitusseadustiku ja planeerimisseaduse rakendamise seaduse § 11¹ lg 1 sätestab, et alates 2018. aasta 1. jaanuarist menetleb enne 2015. aasta 1. juulit algatatud maakonnaplaneeringud lõpuni Rahandusministeerium ja nende kehtestamise otsustab valdkonna eest vastutav minister. Vabariigi Valitsuse seaduse (VVS) § 3 lg 2 kohaselt määrab ministrite pädevuse ministeeriumi juhtimisel ja ministrite vastutusvaldkonnad peaminister oma korraldusega. Peaministri 24.11.2016 korralduse nr 130 „Ministrite pädevus ministeeriumi juhtimisel ja ministrite vastutusvaldkonnad“ p 10 kohaselt juhib riigihalduse minister Rahandusministeeriumi oma vastutusvaldkonnas. Riigihalduse ministri vastutusvaldkonnas on muuhulgas ruumilise planeerimise alase tegevuse korraldamine ja järelevalve.
- 2.1.3 Seega tuleb seadusest koosmõjus selle alusel kehtestatud korraldusega otseselt riigihalduse ministri pädevus enne 01.07.2015 algatatud maakonnaplaneeringute kehtestamiseks. Kaebaja väited, et riigihalduse ministril ei olnud pädevust maakonnaplaneeringuid kehtestada, on ebaõiged. Ministri vastav pädevus on otsesõnu seaduses sätestatud ja selle üle mõistlikku vaidlust olla ei saa.
- 2.1.4 Samuti ei ole õiged kaebajate väited, et vaidlustatud maakonnaplaneeringute koostajaks, kehtestajaks ja järelevalve teostajaks on olnud vaid riigihalduse minister. Kaebuse punktis 2.2.4.10 esitatud väide, et maakonnaplaneeringute menetlused ei ole olnud piisavad, sest otsustamine on toimunud *ühe isiku suva* alusel, välistades sellega haldusesisese kontrolli teostamise, on selgelt ebaõiged ja isegi pahatahtlikud.
- 2.1.5 VVS § 65 lg 1 kohaselt kuulub Rahandusministeeriumi valitsemisalasse ruumilise planeerimise alase tegevuse korraldamine ja järelevalve ning vastavate õigusaktide eelnõude koostamine. Vabariigi Valitsuse seaduse muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse § 1 p 8 kohaselt viidi alates 01.09.2015 maavalitsused Rahandusministeeriumi valitsemisalasse. VVS § 105¹² lg 1 kohaselt lõpetati Rahandusministeeriumi valitsemisalal asuvate maavalitsuste tegevus alates 2018. aasta 1. jaanuarist.

- 2.1.6 Eeltoodud sätetest tulenevalt on maakonnaplaneeringute koostamine, menetlemine antud tööpoolest Rahandusministeeriumi valitsemisalasse. Kuni 01.01.2018 täitsid faktiliselt aga neid ülesandeid endiselt maavalitsused, kes tegelikult ka planeeringute koostamist juhtisid ja korraldasid. Vaidlustatud maakonnaplaneeringute menetlemise ajagraafikust nähtub, et maakonnaplaneeringud on järelevalve raames PlanS § 70 (kuni 31.12.2017 kehtinud redaktsioonis) tähenduses heaks kiidetud Rahandusministeeriumi 28.12.2017 kirjadega nr 15-2/3476-1 (Rapla) (kaebuse lisa 10) ja 15-2/3481-1 (Harju) (kaebuse lisa 8) ning 29.12.2017 kirjaga nr 15-2/3529-1 (Pärnu) (kaebuse lisa 9). Seega on ilmne, et tegelikult on vaidlustatud maakonnaplaneeringute koostamine ja menetlemine toimunud maavalitsustes. Seda näitavad ka maakonnaplaneeringute dokumendid. Selleks hetkeks, kui maavalitsused kaotati ja planeerimistegevus oli täielikult Rahandusministeeriumi korraldada, olid vaidlusalused maakonnaplaneeringud juba heaks kiidetud. Seega ei ole õiged kaebajate väited, justkui oleks planeeringu menetleja, järelevalve teostaja ja kehtestaja sisuliselt üks ja sama isik. Vaidlusaluste maakonnaplaneeringute menetlust on põhiosas juhtinud ja korraldanud maavalitsused⁶.
- 2.1.7 Samuti nähtub maakonnaplaneeringute menetluste dokumentidest üheselt, et maakonnaplaneeringute menetlejad ja järelevalve teostajad on olnud erinevad isikud. Kui maakonnaplaneeringute menetlused on läbi viidud maavalitsuste poolt, siis järelevalvet on maakonnaplaneeringute üle teostanud Rahandusministeeriumi ametnikud. Ka Rahandusministeeriumi sees tegelevad erinevate ülesannetega erinevad osakonnad. Vastavalt Rahandusministeeriumi põhimäärusele teostas maakonnaplaneeringute üle järelevalvet planeeringute osakond (kuni 31.12.2017 kehtinud põhimäärus, § 28²); maakonnaplaneeringute koostamise korraldamise, sh nende kehtestamiseni viimise eest vastutab aga regionaalhalduse osakond (alates 01.01.2018 kehtiv põhimäärus, § 28²). Seega vastutasid ka Rahandusministeeriumi sees tegevuste eest erinevad osakonnad.
- 2.1.8 Kaebajate väited, et planeeringute üle ei ole kohaselt järelevalvet teostatud, ei ole põhjendatud. Kaebaja on esile toonud vaid, et menetlusnormid on muutunud ning selle tulemusel on mitmed pädevused liikunud Rahandusministeeriumile. See iseenesest ei ütle aga mitte midagi vaidlusaluste maakonnaplaneeringute õiguspärasuse kohta. Isegi, kui olukord oleks selline, et üks ministeerium on korraldanud planeeringu koostamise, menetlemise, järelevalve, heakskiitmise ja kehtestamise, ei annaks see asjaolu iseenesest mingit alust öelda, et sellisel teel kehtestatud planeering on õigusvastane. Kaebaja ei ole põhjendatult esile toonud mitte ühtegi sellist sisulist küsimust, mis oleks jäänud hindamata või kaalumata seetõttu, et planeeringute menetluse üle on teostanud järelevalvet Rahandusministeerium, kelle valitsemisalasse kuulusid ka maavalitsused. Samuti ei ole kaebaja sisuliselt põhjendanud, miks ei saaks Rahandusministeeriumi poolt läbiviidud järelevalvet pidada objektiivseks ja sõltumatuks. Kindlasti ei saa sellist järeldust tingida vaid asjaolu, et maavalitsused on Rahandusministeeriumi valitsemisalal. Ühtegi teist ega sisulist põhjust kaebaja esile toonud ei ole.

⁶ Vt ka maakonnaplaneeringute menetlusega seotud isikud ja menetluse käik maakonnaplaneeringute lk 8 jj.

2.1.9 Vastustajale jäävad arusaamatuks kaebaja väited, et huvide konflikt on toonud kaasa ebaõigete otsuste tegemise. Samuti ei ole võimalik nõuda, et vastustaja tõendaks, et huvide konflikt ei ole kaasa toonud ebaõigete otsuste tegemist. Eeldus ei saa siinkohal olla, et vastustaja on tegutsenud huvide konflikti olukorras. Kaebaja ei ole sealjuures isegi välja toonud, milles selline huvide konflikt oleks pidanud seisnema. Maakonnaplaneeringute menetlus on toimunud igati õiguspäraselt. Maakonnaplaneeringu on koostanud selleks pädevad isikud, menetlus on toimunud kõiki planeerimisseaduse (PlanS) nõudeid järgides⁷. Maakonnaplaneeringute koostamisse on olnud kaasatud väga paljud erinevad ametkonnad ja asutused⁸, nende üle on järelevalvet teostanud ja need heaks kiitnud selleks pädevust omav Rahandusministeerium ning need on kehtestatud samuti selleks seadusest tulenevat pädevust omava riigihalduse ministri poolt. Seadusele vastavalt toimunud menetlus ei saa olla samaaegselt õigusvastane.

2.1.10 Vastustaja lisab, et tegelikult ei ole planeeringute heakskiidu (varasemalt järelevalve) menetlus midagi sellist, mis peaks tingimata olema osaks planeerimismenetlusest. Üldjuhul on planeerimisseaduses selline menetlusetapp ette nähtud, et veelgi paremini tagada otsuste õiguspärasus, planeerimisdiskretsiooni õige teostamine ning põrkuvate huvide lepitamine. Antud juhul on maavalitsuste poolt juhitud planeerimismenetlustele järgnevalt Rahandusministeeriumi poolt heakskiitmise menetlus läbi viidud, mis on neid eesmärke ka täitnud. Samas võib märkida, et näiteks alates 01.01.2018 kehtivas planeerimisseaduse redaktsioonis ei ole maakonnaplaneeringu ja ka riigi eriplaneeringu puhul sellist menetlusetappi üldse ette nähtud. Puudub igasugune alus arvata, et ilma spetsiifilise täiendava heakskiitmise menetluseta ei saaks haldusorgan anda õiguspärast haldusakti põhiseaduslikele nõuetele vastavas menetluses.

2.2 Maakonnaplaneeringute menetlus on olnud õiguspärane

2.2.1 Kaebajad on asunud kaebuses seisukohale, et maakonnaplaneeringud on formaalselt õigusvastased, sest kaebajatel ei ole olnud võimalust dokumentidega tutvuda, neid ei ole ära kuulatud ja on rikutud nende õigust informatsioonile.

2.2.2 Vastustaja kaebajate seisukohtadega ei nõustu. Planeerimismenetlus ja KSH menetlus on olnud õiguspärased, järgitud on kõiki asjakohaseid seadustest tulenevaid nõudeid ning isikud on olnud menetlusse kaasatud isegi rohkem ja ulatuslikumalt, kui seadused seda ette näevad.

– Kaebajatele on olnud tagatud võimalus dokumentidega tutvumiseks ja ärakuulamiseks

2.2.3 Kaebajad on veendunud, et maakonnaplaneeringute avalike väljapanekute kestus on olnud liiga lühike ja sellest tulenevalt ei ole kaebajatel olnud võimalik dokumentidega tutvuda. Kaebajate sellised väited ei ole põhjendatud. Planeerimismenetlus on olnud õiguspärane ja läbi viidud vastavalt planeerimisseadusele⁹.

⁷ Vt ka kaebuse lisade 8 – 10 lisas olevad tabelid menetluse nõuetele vastavuse kohta.

⁸ Kaebuse lisa 11 – 13, lk 6.

⁹ Siin ja edaspidi viidatakse planeerimisseaduse vanale redaktsioonile, mis kehtis kuni 01.07.2015.

- 2.2.4 Planeerimisseaduse § 19 p 3 kohaselt on avaliku väljapaneku kestus maakonnaplaneeringutel neli nädalat.
- 2.2.5 Harju maakonnaplaneeringu ja KSH aruande avalik väljapanek toimus perioodil 04.07 – 08.08.2016 ehk viis nädalat ja üks päev.
- 2.2.6 Rapla maakonnaplaneeringu ja KSH aruande avalik väljapanek toimus perioodil 18.07 – 15.08.2016 ehk neli nädalat ja üks päev.
- 2.2.7 Pärnu maakonnaplaneeringu ja KSH aruande avalik väljapanek toimus perioodil 29.11 – 29.12.2016 ehk neli nädalat ja kolm päeva.
- 2.2.8 Vaidlust ei saa seega olla selles, et maakonnaplaneeringute avalike väljapanekute kestused on olnud kooskõlas planeerimisseadusega ja seega piisavalt pikad.
- 2.2.9 Nõustume, et maakonnaplaneering on mahukas dokument, millega tutvumine võtab aega. Seadusandja on aga seda silmas pidades sätestanudki iga planeeringu liigi kohta eraldi avaliku väljapaneku kestuse ajad ning leidnud, et maakonnaplaneeringu puhul on piisavaks ajaks neli nädalat. Tähtaja kehtestamisel tuleb ühelt poolt arvestada avalikkuse osalemiseks vajaliku ajaga ning teiselt poolt menetluse efektiivsuse ja selle mõistliku tempo tagamise vajadusega. Maakonnaplaneeringu materjalid ei ole sedavõrd mahukad, et nendega ei oleks nelja nädala jooksul võimalik tutvuda.
- 2.2.10 Ühtlasi tuleb tähele panna, et avalikule väljapanekule pandud materjalid olid kaebajatele tegelikult tutvumiseks ja lõpliku seisukoha kujundamiseks kättesaadavad varem, kui avaliku väljapaneku alguses. Näiteks Rapla maakonnaplaneeringu materjalide kohta avaldati juba 05.07.2016 informatsioon materjalide olemasolu ja kättesaadavuse kohta ajalehes Postimees (lisa 1) ning 13.07.2016 avaldati teade ajalehes Raplamaa Sõnumid, kus oli informatsioon, et materjalid olid üleval Rapla Maavalitsuse kodulehel. Samamoodi on Pärnu Maavalitsus juba 18.11.2016 Pärnu Postimehes andnud teada Rail Balticu maakonnaplaneeringu ja KSH aruande avaliku väljapaneku toimumisest ning viidanud, et materjalid on digitaalselt kättesaadavad Pärnu Maavalitsuse kodulehel (lisa 2). Vähemalt sellest hetkest alates oli kaebajatel võimalik Rapla maakonnaplaneeringu ja KSH materjalidega tutvuda ja omapoolne seisukoht kujundada.
- 2.2.11 Lisaks rõhutame, et vaidlusaluste maakonnaplaneeringute menetlused on olnud põhjalikud ja kestnud pikka aega. Terve selle aja jooksul on kaebajad olnud menetlusse kaasatud ning nad on olnud maakonnaplaneeringute ja KSH aruande sisuga kursis juba enne avaliku väljapaneku algust. Haldusorganid on vaidlusaluste maakonnaplaneeringute menetluses kaasanud avalikkust, sh kaebajaid oluliselt ulatuslikumalt, kui seadused seda nõuavad.

- 2.2.12 Maakonnaplaneeringute menetlustes¹⁰ on toimunud planeeringu lähteseisukohtade, võrreldavate trassialternatiivide ja KSH programmi avalikustamine ja tutvustamine, mis algas 02.09.2013 ning viimased avaliku arutelud peeti 15.10.2013. Sealjuures pikendati ettepanekute esitamise tähtaega kuni 20.10.2013, seega oli avalikkusel võimalik materjalidega tutvuda ja oma seisukohti esitada 7 nädalat.
- 2.2.13 Kuivõrd menetluse jooksul laekus hulgaliselt trassialternatiive puudutavaid arvamusi ja seisukohti ning selgus ka uusi asjaolusid, võeti võrdlusele ka uusi trassialternatiive, mida ei olnud koos lähteseisukohtade ja KSH programmiga avalikkusele tutvustatud. Uute lisandunud trassialternatiivide osas viidi läbi täiendavad avalikud arutelud. Näiteks toimusid täiendavad avalikud arutelud Harju maakonnaplaneeringu menetluses 14.01 – 30.01.2014 seoses trassidega 13A ja 13 B/C, 09.04 -16.04.2014 seoses 14ndate trassidega, 23.10 – 29.10.2014 seoses 16A ja 16D trassidega; Rapla maakonnas 23.10.2014 – 29.10.2014 seoses 16A ja 16D trassidega ja Pärnu maakonnas algusega 23.10.2014 seoses 5C ja 5D trassidega¹¹.
- 2.2.14 2014. aastal toimusid kõikides maakondades trassi koridori võrdlustulemuste tutvustamised koos mitmete avalike aruteludega.
- 2.2.15 Seejärel toimus planeeringu eskiislahenduse tutvustamine avalikkusele. Harju maakonnas toimus eskiislahenduse avalikustamine 31.08 – 13.09.2015 ning sellele järgnesid avalikud arutelud. Rapla maakonnas avalikustati samuti eskiislahendus 31.08.2015 ning seejärel toimusid kohalikes omavalitsustes avalikud arutelud. Pärnu maakonnas avalikustati planeeringu eskiislahendus perioodil 05.10 – 23.10.2015, millele järgnes 8 avalikku arutelu.
- 2.2.16 2016. aasta teises pooles toimus planeeringu ja KSH aruande avalikustamine (vt p 2.2.5 – 2.2.7) ja peeti avalikud arutelud.
- 2.2.17 MTÜ ARB esindaja Vahur Tõnissoo on osalenud Pärnu maakonnaplaneeringu avalikel aruteludel 17.10.2013 Pärnus (lisa 3), 18.06.2014 Pärnus (lisa 4), 10.06.2015 Suigus (lisa 5) ja 24.01.2017 Kaismal (lisa 6). Samamoodi on Vahur Tõnissoo osalenud peaaegu kõikidel Rapla maakonnaplaneeringu avalikel aruteludel, osalenud aktiivselt aruteludes, esitanud seisukohti ja saanud enda seisukohtadele ka kirjalikud vastused (vt nt lisad 7, 8). Sealjuures on just Vahur Tõnissoo ettepanekul joonistatud planeerimismenetluses Kohila vallas läbi mitmeid trassialternatiive, samuti on trassivariandi 16A lisamine planeerimismenetlusesse olnud just Vahur Tõnissoo ettepanek ning see osutus ka eelistatud trassivariandiks.
- 2.2.18 Kõikidest avalikustamistest on avalikkust nõuetekohaselt teavitatud ja hulgaliselt isikuid on seeläbi planeerimismenetluses osalenud ja oma seisukohti väljendanud. Sealhulgas on MTÜ ARB esitanud Pärnu maakonnaplaneeringu avalikustamise käigus oma seisukoha 29.12.2016 (lisa 9). Tegemist on põhjaliku dokumendiga, kus on esitatud nii üldisemal ja strateegilisemal tasandil vastuväiteid,

¹⁰ Maakonnaplaneeringute menetluste informatsioon (sh avalike arutelude toimumised) on leitavad maakonnaplaneeringute tabelis 1. Samuti on menetluse käik välja toodud vaidlustatud korralduste punktis II.

¹¹ Menetluse käik, sh arutelude toimumised on kirjeldatud maakonnaplaneeringute tabelis 1.

kui väga detailseid vastuväiteid seoses näiteks trassikoridori kurviraadiuse ja Natura 2000 võrgustiku aladega. Viidatud dokumendist nähtub, et kaebaja on KSH ja maakonnaplaneeringuga põhjalikult tutvunud ja esitanud oma seisukohad konkreetsete teemade ja detailide kohta KSH aruandes.

- 2.2.19 Lisaks eeltoodud avalikustamistele ja avalikele aruteludele kutsuti kaebaja 10.02.2017 täiendavale koosolekule, et arutada avalikustamise käigus kaebaja poolt esitatud seisukohti ja ettepanekuid (lisa 10). Koosoleku eesmärgiks oli täiendavalt läbi arutada MTÜ ARB ja Eesti Ornitoloogiaühingu poolt avalikul väljapanekul esitatud seisukohti. Koosolekul osalesid MTÜ ARB poolt Priit Humal ja Vahur Tõnissoo, lisaks osalesid koosolekul KSH läbiviijad, MKM-i, Tehnilise Järelevalve Ameti (TJA), Keskkonnaministeeriumi, Keskkonnaameti, Pärnu Maavalitsuse, Rapla Maavalitsuse, Harju Maavalitsuse ja Rahandusministeeriumi esindajad. Viidatud koosolekul käsitleti ka maakonnaplaneeringu ja KSH menetluslikku poolt. Protokolli (lisa 11) punktis 1 toob T. Pärn välja menetluse käigu ja avalikkuse kaasamisega seotud asjaolud, sh, et on toimunud 31 avalikku arutelu nõ neljas voorus ning Vahur Tõnissoo on osalenud aruteludel kõikides etappides. Lisaks tuuakse välja, et toimunud on kohtumised kohalike omavalitsustega ning keskkonnateemadel on nõu peetud Keskkonnaministeeriumi ja kohalike omavalitsustega. Protokolli kohaselt viidati ka, et materjalid on olnud kogu aeg kodulehel kättesaadavad. Ühtlasi on KSH aruanne olnud avalikul väljapanekul kolmes maakonnas ning igas maakonnas on toimunud mitmeid avalikke arutelusid. Maakonnaplaneeringute ja KSH menetluse periood on olnud pikk ning arutelusid on toimunud väga palju. Avalikkusel ja puudutatud isikutel on olnud kohaletulekuks piisavalt võimalusi. Täiendavalt on kaebajatel olnud võimalus olla ära kuulatud Rahandusministeeriumi järelevalve teostamise käigus.
- 2.2.20 Tähelepanuväärne on, et viidatud protokollis (lk 3) märgib ka Vahur Tõnissoo ise, et maakonnaplaneeringute ja KSH aruande avalikustamise ja menetluse pool on olnud korrektne. Lisaks märgib Vahur Tõnissoo, et *ARB on teinud väga palju ettepanekuid ja üks nendega on ka arvestatud*. Seega on kaebaja ise tegelikult möönnud nii seda, et maakonnaplaneeringu ja KSH menetlus ja avalikustamised on olnud korrektsed kui ka seda, et kaebajal on olnud võimalus oma ettepanekuid esitada ning nendega on menetluses ka arvestatud. Lisaks on Vahur Tõnissoo möönnud, et *kui vaadata esimese avaliku arutelu lõpuslaidi, siis seal ajakava oli tõesti kiirustamine. Nüüd on näha, et on läinud pikemaks, on tõesti olnud täiendavaid arutelusid*. Seega on kaebajad ka olnud nõus, et tegelikult on haldusorganid kaasanud isikuid seadusest nõutust enam ning täidetud ei ole vaid seaduse miinimumnõudeid (nagu kaebajad nüüd esindajate vahendusel esitatud kaebuses väidavad), vaid tegelikult on eesmärgiks olnud inimeste laiem kaasamine ja ärakuulamine, isegi kui selle tõttu on planeerimisprotsess läinud pikemaks, kui seda algself plaaniti.
- 2.2.21 Põhjendamatud ja paljasõnalised on eelneva pinnalt kaebajate väited, et neile on antud materjalide läbi töötamiseks ja omapoolsete seisukohtade formuleerimiseks vaid üks kuu, kuigi vastustaja ise on planeeringu ja ekspertarvamuste koostamiseks võtnud enam kui kolm aastat. Maakonnaplaneeringu ja KSH materjalid on olnud internetis kättesaadavad ja kaebaja on saanud nendega tutvuda samuti väga pika perioodi vältel ja tal on olnud piisavalt aega nende kohta oma

seisukoha kujundamiseks. Menetluse käigust ja materjalidest nähtuvalt on kaebaja menetluses osalenud ja oma seisukohti väljendanud samuti mitme aasta vältel¹². Kaebaja seisukohti ja ettepanekuid on analüüsitud, kaalutud ning neile on ka vastatud. Pärnu Maavalitsus on 17.01.2017 saatnud MTÜ-le ARB põhjaliku vastuse, kus käsitleti kõiki MTÜ ARB poolt väljatoodud seisukohti ja ettepanekuid (lisa 12). Ühtlasi on kaebaja jaoks spetsiaalselt korraldatud täiendav ärakuulamine, et arutada kaebaja poolt avalikul väljapanekul esitatud ettepanekuid ja seisukohti.

2.2.22 Seisukoht, et maakonnaplaneeringu koostamisel ei ole planeeringu koostamise korraldaja poolt tagatud piisav ärakuulamine, esitati kaebaja poolt ka planeeringu järelevalve teostajale heakskiitmise menetluse käigus (vastuväidete ärakuulamise kohta 30.09.2017 protokoll, lisa 13 koos täiendusega 29.12.2017 kirja nr 15-2/3528-1 lõpuosas) ning täiendavad kaebaja seisukohad kirjalikult 07.12.2017. Kaebajale vastusena saadetud 29.12.2017 kirjas nr 15-2/3528-1 (kaebuse lisa 16) märgiti, et Rahandusministeerium tutvus järelevalve teostajana maavalitsuse poolt planeeringu koostamise käigus läbi viidud kaasamisega, sh asjaoluga, et Pärnu Maavalitsus planeeringu koostamise korraldajana korraldas täiendava ärakuulamise 10.02.2017. Asjaolude pinnalt leidis ka Rahandusministeerium järelevalve teostajana, et planeeringu koostamisel on maakonnaplaneeringu koostamise korraldajate poolt olnud tagatud isikute ärakuulamine ning toimunud on hulgaliselt avalikke arutelusid. Pärnu maakonnaplaneering kiideti heaks samuti 29.12.2017, seega ei vasta tööle kaebajate väide, justkui oleks maakonnaplaneering heaks kiidetud enne, kui kaebajatele vastati. Kaebaja hilisematele seisukohtadele, mis esitati peale maakonnaplaneeringute heaks kiitmist, on vastatud 02.02.2018 kirjaga nr 15-2/3528-5 (lisa 14). Viidatud kirjas tõi vastustaja välja, et maakonnaplaneeringute protsessis on pakutud kaebajale ammendavalt kaasaráákimise võimalusi. Samuti vastati kirjas kaebaja märkusele, et 30.09.2017 ärakuulamise protokoll ei ole sisse viidud kaebaja muudatusi. Vastustaja märkis, et *protokoll saab sisaldada vaid ärakuulamisel räägitut ning täiendavaid asjaolusid sinna lisada ei ole võimalik. Helisalvestisega on võimalik tutvuda Rahandusministeeriumi planeeringute osakonnas.*

2.2.23 Kaebajad on viidanud, et vastustaja oleks võinud saata materjalid kaebajatele tutvumiseks oluliselt varem, arvestades, et Keskkonnaministeeriumile ja Keskkonnaametile saadeti dokumendid ligi pool aastat varem ning neile anti kooskõlastamiseks rohkem aega. Vastustaja selgitab, et kaebajad ei ole siinkohal samastatavad Keskkonnaministeeriumiga, kui asutusega, kes on pädev hindama KSH aruande sobivust ning peab sellega seoses kooskõlastama ka maakonnaplaneeringu. Keskkonnaministeerium pikendas maakonnaplaneeringu materjalide kooskõlastamise tähtaega põhjusel, et tuvastas KSH aruandes puudused ning palus seda korduvalt täiendada (sh näiteks Natura 2000 alasid puudutavas osas). Seega ei olnud Keskkonnaministeeriumi ja ka Keskkonnaameti materjalidega tutvumise aeg pikem, vaid tegemist oli ka KSH aruande täiendamiseks kulunud ajaga, mis pidi eelnema maakonnaplaneeringute kooskõlastamisele.

2.2.24 Ühtlasi soovib vastustaja välja tuua, et kaebajate väited dokumentide ja informatsiooni edastamise osas on äärmiselt vastuolulised. Kaebuse punktis 2.2.1.9 väljendavad kaebajad pahameelt, et

¹² Vahur Tõnissoo on osalenud juba näiteks 17.10.2013 toimunud avalikul arutelul.

maakonnaplaneeringute ja KSH dokumente neile samal ajal ei edastatud, kui Keskkonnaministeeriumile ja Keskkonnaametile. Samas kaebuse punktis 2.2.1.12, et dokumentide tööversioonid on poolikud ning isikutel ei ole võimalik ette näha, mida lõplikule versioonile lisatakse ning mitmete dokumendi eri versioonidega tutvumine nõuab mitmekordset töö ja ajakulu, mistõttu ei pea kaebajad piisavaks dokumendi tööversioonide kättesaadavaks tegemist internetis.

2.2.25 Vastustaja sooviski enne avalikku väljapanekut kooskõlastada dokumendid asjakohaste asutustega ning vastavalt nende märkustele KSH aruannet ka täiendati. Selles olukorras olekski olnud ebamõistlik saata kaebajatele tutvumiseks ja arvamuse kujundamiseks KSH aruanne, mida tegelikult veel Keskkonnaministeeriumi kommentaaride järgselt täiendati.

2.2.26 Kaebajate väited ära kuulamisõiguse rikkumisest on põhjendamatud ja tuleb jätta tähelepanuta. Õige ei ole kaebajate väide, et ära kuulamist on võimaldatud vaid formaalselt. Maakonnaplaneeringute menetlustes on kaasatud isikuid väga laialatuslikult, sealjuures ulatuslikumalt, kui seadus seda nõuab. Isikute ettepanekuid on arvestatud, planeeringulahendusi on korrigeeritud, kaebajate osas on korraldatud isegi täiendav koosolek ettepanekute arutamiseks. Asjaoludest ja menetluse dokumentidest nähtuvalt on ära kuulamine olnud sisuline ja igati nõuetekohane.

– ***Maakonnaplaneeringu menetluses ei ole rikutud kaebaja õigust informatsioonile***

2.2.27 Kaebaja on ühtlasi asunud seisukohale, et maakonnaplaneeringute menetluses on süstemaatiliselt rikutud kaebajate õigust informatsioonile.

2.2.28 Vastustaja on varem välja toonud, et kõik vajalikud planeerimismenetluse materjalid olid kaebajatele kättesaadavaks tehtud ning need olid avalikkusele ligipääsetavad internetis. Materjalide kättesaadavus on seega olnud tagatud kaebajate poolt kaebuses viidatud viisil. Teatud informatsiooni aga ei olnud tõepoolest võimalik kaebajatele planeerimismenetluses edastada ning selles osas on kaebajatele nõuetekohaselt vastatud ja materjalide väljastamisest keeldumist põhjendatud.

2.2.29 Kaebaja on palunud MKMil edastada talle maakonnaplaneeringu failid DWG, DXF või muus sarnases töötlust võimaldavas formaadis. MKM selgitas kaebajale (16.11.2016 MKMi vastus, kaebuse lisa 21), et faile ei väljastata DWG, DXF või muus sarnases töötlust võimaldavas formaadis, kuivõrd tegemist on tööfailidega ehk dokumendi kavandiga. Tulenevalt AvTS § 35 lg 2 punktist 2 tunnistati asutusesiseseks kasutamiseks mõeldud teabeks dokumendi kavand ja selle juurde kuuluvad dokumendid enne nende vastuvõtmist või allkirjastamist teabenõudes nõutud ulatuses. Viidatud dokumendid, mille väljaandmist kaebaja nõudis, olid seega tunnistatud asutusesiseseks kasutamiseks. Siinkohal viitame ka kaebaja enda poolt kaebuse punktis 2.2.1.12 märgitule, et *tööversioonid on poolikud ning isikutel ei ole võimalik ette näha, mida lõplikule versioonile veel juurde võidakse lisada ning teiseks nõuab mitmete dokumentide eri versioonidega tutvumine mitmekordset töö- ja ajakulu*. Kaebajale töödokumentide väljastamine töötlust

võimaldavas vormis ei olnud asjakohane ega vajalik. Kaebajal oli võimalik saada vajaminev informatsioon kätte avaldatud planeeringumaterjalidest.

- 2.2.30 Antud asjaolusid on MKM selgitanud ka Andmekaitse Inspeksioonile oma 09.12.2016 kirjas nr 1.15-5/15-00185/022 (lisa 15). Viidatud kirja punktis 3 selgitatakse, et *vastavad tööfailid on olnud pidevas muutumises ning ei pruugi kajastada viimast, kontrollitud informatsiooni, mistõttu oleks sellise teabe avaldamine vastuolus teabe avalikustamise põhimõtetega sh põhimõttega avaldada tõest teavet. Tööfailide selliselt käsitlemiseks on Rail Balticu keskkonnamõtjude hindamise töödokumentide (sisuliselt samad dokumendid, mis käesoleva vaide aluseks) väljastamisnõude puhul jõudnud ka Andmekaitse Inspeksioon oma 18.03.2015 vaideotsuses avaliku teabe asjas nr 2.1-3/15/221. Samas oli kaebajal kogu aeg võimalik tutvuda maakonnaplaneeringute ametlike dokumentidega PDF formaadis, mis avalikustati planeeringudokumentide vastuvõtmise järgselt. Kirjas Andmekaitse Inspeksioonile tõi MKM samuti välja, et viimast, kontrollitud informatsiooni kajastavate maakonnaplaneeringu dokumentidega on võimalik tutvuda veebilehel aadressil <http://railbaltic.info/et/materjalid/maakonnaplaneeringud>. Aadressil üles laetud dokumendid võimaldavad teabenõudjal saavutada taotletud eesmärki st kaaluda ettepanekuid Pärnu maakonnaplaneeringutesse. Leiame, et tööfailide avaldamine ei võimalda avalikkusel planeeringutest rohkem või paremat informatsiooni saada kui lõplike, kontrollitud dokumentide avaldamine.*
- 2.2.31 Lisaks soovis kaebaja saada koopiat Faktum-Ariko poolt läbiviidud Rail Balticu teemalise arvamusküsitluse aruandest koos küsitluse risttabelite demograafia lõigetega ja küsitluse andmefaili. MKM ei saanud nõutud teavet kaebajale väljastada, kuivõrd MKMil endal ei olnud sellist teavet. Selgitustes Andmekaitse Inspeksioonile märkis MKM (lisa 15), et *ei ole nimetatud teabe omanik, samuti ei ole me teadlikud, kas soovitud demograafia ristlõiked ning küsitluse andmefail eksisteerivad. Uuringu on teostanud ettevõtte OÜ Faktum & Ariko, kellega sõlmitud leping ei näe ette nimetatud andmefaili ning risttabelite üleandmist MKM-le. Töö tulemiks olev uuringu aruanne anti üle ning avalikustati veebilehel <http://railbaltic.info/et/infokeskus/avaliku-arvamuse-uuringud>. AvTS § 21 lg 1 kohaldub teabele, mille suhtes on põhjust eeldada, et tegemist on avaliku teabega. Käesoleval juhul on selge, et tegemist ei ole avaliku teabega kuna uuringu läbiviimisel ei täidetud avalikku ülesannet AvTS § 5 lg 2 mõistes. Vastava seisukoha oleme edastanud ka teabenõudjale. Avaliku teabe seadus kohaldub üksnes MKM-le üle antud uuringu tulemustele. Avaliku teabe seadusele tuginedes ei saa me nõuda oma lepingupartneritelt selliste andmete väljastamist (kolmandatele isikutele), mis ei ole lepingu kohaselt meile üle antav teave või avalik teave AvTS § 5 lg 2 mõistes.*
- 2.2.32 MKM on seega juba haldusmenetluses selgitanud kaebajale, miks kaebaja poolt nõutud teabe väljastamine ei olnud võimalik. Kindlasti ei saa väita, et nende dokumentide kaebajale väljastamata jätmine on kuidagi mõjutanud tema võimalusi osaleda planeerimismenetluses ja esitada omapoolseid ettepanekuid. Kaebajale on olnud menetluse jooksul kättesaadavad maakonnaplaneeringu avalikustatud dokumendid, mis on piisavad menetluses tõhusaks

osalemiseks. Kaebaja soov saada MKMilt tööversioonid ei olnud põhjendatud, seda on tegelikult oma kaebuses (p 2.1.2.12) kinnitanud ka kaebaja ise. Kaebaja poolt soovitud formaadis tööfailide edastamist ei toimu Rahandusministeeriumile teadaolevalt ka teistes planeeringumenetlustes.

- 2.2.33 Kaebajad on ise välja toonud, et palusid MKMi käest ka trassidega seotud andmeid ning MKM on need andmed kaebajale 11.01.2017 ka esitanud. Siiski on kaebaja asunud seisukohale, et kaebaja ei saanud seda teavet enam kasutada Pärnu maakonnaplaneeringu avaliku väljapaneku suhtes ettepanekute esitamiseks. Kaebaja sellised väited on põhjendamata. Kaebajad on ise trassikoridore puudutavaid andmeid küsinud alles 27.12.2016. MKM on vastavad dokumendid kaebajale edastanud 11.01.2017. Pärnu maakonnaplaneeringu avalikud arutelud toimusid perioodil 23.01.2017 – 26.01.2017. Ühtlasi toimus eraldi veel kaebaja ärakuulamine 10.02.2017. Kaebaja poolt nende dokumentide kasutamine oma seisukohtade esitamiseks ei ole kuidagi olnud takistatud. Terve menetluse jooksul on haldusorgan võtnud vastu seisukohti ja ettepanekuid ja neile ka vastanud, sh ka väljaspool avalikku väljapanekut ja arutelusid. Selle kinnituseks on näiteks Harju Maavalitsuse 11.12.2013 kiri nr 12-4/2013/4993 (lisa 16), milles selgitatakse Eesti Ornitoloogiaühingule, et *siiski ei ole ametlik tähtaeg takistuseks ettepanekute ja seisukohtade saatmisele. Kõik laekunud kirjad analüüsitakse põhjalikult läbi ja võimalusel võetakse seisukohad arvesse.*
- 2.2.34 Viimaseks on kaebaja nõudnud Rail Balticu rahastamisleppe ja rahastamistaotlusega seotud materjalide väljastamist. Kaebaja väited, justkui oleks rahastamistaotluse väljastamisest keeldumine kuidagi saanud kahjustada kaebaja osalemist planeerimismenetluses, on ebaõiged. Rahastamistaotlus ei ole osa planeerimismenetlusest ning see ei kuulu maakonnaplaneeringu menetluse dokumentide juurde. Kindlasti ei ole rahastamistaotluse puudumine takistanud kaebaja osalemist maakonnaplaneeringu menetluses. Tulenevalt selles, et tegemist ei olnud planeerimismenetluses asjakohaste dokumentidega, palub vastustaja jätta kaebaja vastavad väited täielikult tähelepanuta.
- 2.2.35 Tegemist ei ole sellise informatsiooniga, mis omaks tähtsust näiteks keskkonnakaitse seisukohast. Seega ei ole kohased kaebaja viited KeÜS-le. Maakonnaplaneeringus osalemiseks vajalik informatsioon on olnud planeeringumenetluses avalik ja ka kaebajale kättesaadav. Rahastamistaotlus ei pärssinud ega saanud kuidagi pärssida kaebaja võimalust esitada oma seisukohti trassivaliku osas, nagu kaebaja püüab väita. See informatsioon, millele kaebaja viitab, nagu see, mis on võetud trassivalikul kulutuste ja teostatavuse osas aluseks võetud, on piisava põhjalikkusega välja toodud maakonnaplaneeringu ja KSH materjalides.
- 2.2.36 Trassivaliku otsuse tegemise kaalutlused nähtuvad KSH ja maakonnaplaneeringu materjalidest ning puudub põhjus arvata, et raudtee paiknemise ja iseloomu otsused olid maakonnaplaneeringute täpsuses tehtud juba enne vastavaid menetlusi. Kogu läbiviidud KSH ja maakonnaplaneeringute menetlused näitavad vastupidist. Enne maakonnaplaneeringute menetlusi oli üleriigilise planeeringuga ette nähtud trassi üldine paiknemine Eestis läbi Pärnu, maakonnaplaneeringutes otsiti konkreetsemaid lahendusi maakondade põhiselt. Läbi on viidud

väga põhjalik, mitu aastat kestnud menetlus, kus on hinnatud väga palju erinevaid trassialternatiive. Sealjuures on osad neist tulnud just planeerimismenetluses osalenud isikutelt, osad kohalikest omavalitsustelt jne. Kõiki alternatiive on põhjalikult kaalutud ja KSH ja maakonnaplaneeringute dokumentidest on leitavad kaalutlused selle kohta, miks üks või teine trassialternatiiv välja jäi või eelistuse sai. Rahastamisaotlus ja sellega seotud dokumendid ei mõjuta kuidagi seda, millised on maakonnaplaneeringutes kujunenud trassilahendused. Kaebaja vastupidised väited on tõendamata.

- 2.2.37 Kuigi vastustaja hinnangul ei ole kaebaja väited rahastamisaotluse väljastamise osas sisuliselt olulised, selgitame siiski järgmist. Vastuses kaebaja selgitusaotlusele on MKM vastanud (kaebuse lisa 27), et tegemist on piiratud juurdepääsuga teabega avaliku teabe seaduse (AvTS) § 35 alusel ehk teave, mis on tunnistatud asutusesiseseks kasutamiseks. Sellist teavet ei olnud MKMil võimalik kaebajale väljastada. Samas on MKM viidatud kirjas selles osas, milles see oli võimalik, informatsiooni kaebajale edastanud. Näiteks on MKM edastanud CEF kaasfinantseerimise lepingutele allakirjutanute info ja allkirjastamise kuupäevad, selleks hetkeks tehtud kulutuste summad ja kaasfinantseerimise ulatuse. Samuti selgitas MKM kaebajale Eesti riigi poolt võetud rahaliste kohustuste ulatusi, nõudeõiguste küsimusi, tekkivaid kohustusi jms.
- 2.2.38 Sellele järgnevalt nõudis kaebaja juurdepääsupiirangu eemaldamist rahastamisaotluse dokumentidelt. MKM on kaebajale vastanud oma 15.12.2015 kirjaga (kaebuse lisa 28), milles selgitati, et kaebaja poolt nõutud rahastamisaotlus on tunnistatud AvTS § 35 lg 1 p 3 alusel asutusesiseseks kasutamiseks ehk tegemist on teabega, mille avalikuks tulek kahjustaks riigi välissuhtlemist. MKM viitas kirjas, et analüüsis põhjalikult juurdepääsupiirangute otstarbekust ning leidis, et tegemist on põhjendatud piiranguga ning teabe väljastamine ei ole võimalik. MKM on kirjas oma seisukohta ja piirangu aluseid ka põhjendanud, märkides, et CEF rahastusaotlus on esitatud kolme Balti riigi ja Rail Baltic ühissettevõtte ühise rahastusaotlusena, kus on näiteks välja toodud ka erinevate uuringute ja raudtee ehituse investeeringute detailne ajakava, samuti detailne eelarve ja selle jaotus tegevuste kaupa. Ühisaotlus sisaldas detailset infot Läti, Leedu ja Rail Baltic ühissettevõtte mitmete aastate investeeringute kohta, mistõttu oleks sellise informatsiooni ühepoolne avalikustamine kahjustanud nimetatud riikide omavahelist välissuhtlemist ja edasist koostööd Rail Baltic projektis.
- 2.2.39 Puudub igasugune alus kahelda MKMi poolt viidatud juurdepääsupiirangute põhjendatuses. Kaebaja ei saa lihtsalt väita, et MKMi poolt välja toodud negatiivseid tagajärgi (nt Balti riikide välissuhtlemisele) ei saabu. Vastustaja lisab, et tegelikult ei saa kaebajate ja MKMi erimeelsused asutusesiseseks tunnistatud teabe avalikustamise küsimuses kuidagi mõjutada vaidlustatud maakonnaplaneeringute õiguspärasust. Kaebajate väited ei anna alust asuda seisukohale, nagu oleks vastustaja maakonnaplaneeringute kehtestamisel mingeid menetlusnõudeid rikkunud.

2.3 Maakonnaplaneeringute lähtealused

2.3.1 Kaebajad on kaebuses välja toonud, et kuigi Rail Balticu kriteeriumid kehtestati 26.08.2013 dokumendiga „Rail Balticu 1435 mm trassi Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute lähteseisukohad“ (kaebuse lisa 32), olid olulised otsused tehtud enne seda ning seetõttu on olulised küsimused jäänud hindamata, alternatiivid kaalumata ja mõned tingimused on etteulatuvalt ja põhjendamatult välistatud. Muuhulgas toob kaebaja probleemidena välja valitud kiiruse 240 km/h ja raudtee rajamise elektrifitseeritud raudteena. Vastustaja on seisukohal, et kõiki olulisi asjaolusid ja alternatiive on asjakohaselt hinnatud ning raudtee tingimuste kujunemine on avalikest dokumentidest lihtsasti jälgitav. Teatud olulised raudtee rajamise tingimused tulenesid tööpoolest erinevatest varasematest dokumentidest, mida võeti maakonnaplaneeringute menetlustes arvesse muu hulgas lähtetingimuste määratlemisel. See aga ei tähenda, et tegemist oleks põhjendamatute tingimustega ning nendest lähtumist saaks kuidagi käsitleda veana maakonnaplaneeringute menetlustes.

– *Euroopa Liidu tasand*

2.3.2 Eesti rahvas otsustas rahvahääletusel liituda Euroopa Liiduga (2004. a), et oleks võimalik tihedam ja sujuvam inimeste, teenuste ja kaupade liikumine Euroopa piires. Tihedam integreeritus tähendab osades küsimustes riigisisese otsustuspädevuse delegeerimist Euroopa Liidule. Eesti on Euroopa Liidule delegeerinud muuhulgas õiguse ühtlustada üle-euroopaliseks toimimiseks vajalikke tehnilisi nõudeid kaupadele ja taristule. Vaieldamatult on inimeste ja kaupade sujuvaks liikumiseks Euroopa piires oluline, et raudteetaristu oleks kasutatav üle-euroopaliselt. Hetkel ei ole Baltikumi raudteetaristu ühilduv muu Euroopaga rööpmelaiuse erinevuse tõttu (Baltikumi taristu on 1520 mm, mujal Euroopas peamiselt 1435 mm).

2.3.3 Euroopa Parlamendi ja Nõukogu 29.04.2004 otsusega nr 884/2004, millega muudetakse otsust 1692/96/EÜ üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitletavate ühenduste suuniste kohta, määrati kindlaks suuniste üleeuroopalise raudteevõrgu loomiseks. Selle otsusega kinnitati, et Eesti, Läti ja Leedu raudteetransport tuleb integreerida laiemasse Euroopa Liidu raudteetranspordi süsteemi (ehk ühildada Baltikumi raudtee rööpmelaius EL ülejäänud rööpmelaiusega). Viidatud otsuse raames määrati ühtlasi prioriteediprojektina kindlaks Rail Baltica telg Varssavi – Kaunas – Riia – Tallinn.

2.3.4 Euroopa Parlamendi ja Nõukogu 11.12.2013 määruses nr 1315/2013 üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks otsus nr 661/2010/EL (TEN-T määrus), märgiti, et põhivõrk tuleb kindlaks määrata ning võtta asjakohased meetmed selle prioriteetseks arendamiseks ja viia see sellisena ellu 2030. aastaks. Viidatud määrusest tuleb Eestile kohustus rajada Rail Balticu kiirraudteeliin trassil Tallinn-Pärnu-Ikla hiljemalt 2030. aastaks. Määruse I lisa kaartidel 0.2 ja 0.3 Põhivõrk on välja toodud, et Eestisse on kavas rajada kiirraudtee ning selle trass kulgeb Iklast läbi Pärnu Tallinnasse. Eestile Euroopa Liidu tasandilt tulenevaid kohustusi on analüüsinud ka Riigikontroll oma dokumendis „Riigikontrolli

ülevaade Eesti, Leedu ja Läti valitsuse Rail Balticu raudteeühenduse arendamise kokkuleppe kohta¹³.

2.3.5 TEN-T määruse artiklis 12 sätestatakse üldvõrgu transporditaristule esitatavad nõuded. Viidatud artikli punkti 2(d) kohaselt peab liikmesriik tagama, et raudteeliinid ja sellises ulatuses, mil see on vajalik elektrirongide käitamiseks, ka haruraudteed, oleks täielikult elektriga varustatud. Artikkel 13 sätestab raudteetaristu arendamise prioriteedid, millest üks on üleminek 1435 mm nominaalsele rööpmelaiusele.

2.3.6 Artiklis 39 on välja toodud põhivõrgu taristule esitatavad nõuded. Artikkel 39 punkti 2(a)(i) ja punkti 2(a)(iv) kohaselt peab põhivõrgu taristu raudteetransporditaristu puhul vastama järgmistele nõuetele:

- (a) raudteeliinide ja sellises ulatuses, mil see on vajalik, elektrirongide käitamiseks, ka haruraudteede täielik elektriga varustus;
- (b) uute raudteeliinide nominaalne rööpmelaius: 1 435 mm.

Seega kehtestas TEN-T määrus tehnilised tingimused, millele peab rajatav Rail Baltic raudtee vastama. Ühtlasi kinnitas TEN-T määrus raudtee üldise trassikoridori Iklast läbi Pärnu Tallinnasse. Enne TEN-T määruse vastuvõtmist oli kehtestatud ka Eesti üleriigiline planeering 2030+, kus oli võetud suund uue raudtee trassikoridori osas (Tallinn-Pärnu suund).

– **Transpordi arengukavad**

2.3.7 Säästva arengu seaduse (vana redaktsiooni) § 12 alusel on koostatud transpordi arengukavad:

- (a) aastateks 2006 – 2013¹⁴ koostatud arengukava, mis kiideti Riigikogu poolt heaks 24.01.2007 otsusega;
- (b) aastateks 2014 – 2020¹⁵ koostatud arengukava, mis kiideti Riigikogu poolt heaks 19.02.2014 otsusega.

2.3.8 Aastateks 2006 – 2013 kinnitatud arengukava nägi ühe olulisima tegevusena ette Rail Balticu arendusprojekti ehk EL standarditele vastava raudteeühenduse Euroopaga.

2.3.9 Aastateks 2014 – 2020 kinnitatud arengukava kohaselt on Eesti kõige suurem kavandatud transpordiprojekt just Rail Baltic, mis on oluline Eestile tulevikus ühenduse tagamiseks EL-i raudteesüsteemiga, mis senini puudub. Arengukava kohaselt võimaldab kaasaegse täielikult elektrifitseeritud Rail Balticu raudtee valmimine tuntavalt vähendada transpordiga kaasnevaid saasteid, loob eeldused investeeringute saamiseks, majanduskasvuks, regionaalseks koostööks ning vähendab autoliikluse koormust maanteedel.

¹³ Kättesaadav:

www.riigikontroll.ee/DesktopModules/DigiDetail/FileDownloader.aspx?AuditId=2425&FileId=13974

¹⁴ <https://www.riigiteataja.ee/aktiis/0000/1278/4604/12784610.pdf>

¹⁵ https://www.mkm.ee/sites/default/files/transpordi_arengukava.pdf

2.3.10 Seega näevad mõlemad arengukavad ette Rail Baltic raudteeliini arendamise, et integreerida Eesti rongiliiklus Euroopa rongiliiklusega.

– **Riikidevaheline kokkulepe**

2.3.11 Rail Balticu rajamist puudutab 10.11.2011 Eestis allkirjastatud Eesti, Läti ja Leedu peaministrite ühisdeklaratsioon ning samade riikide transpordi eest vastutavate ministrite 07.12.2011 allkirjastatud kokkulepe. 10.11.2011 otsusega tervitasid peaministrid Euroopa Komisjoni initsiatiivi lisada Rail Balticu trass Tallinna-Pärnu-Riia-Kaunase-Varssavi põhivõrgu kindlaksmääratud projektide nimekirja ning rõhutasid erinevate ELi finantsinstrumentide olulisust projekti elluviimisel. Samuti leppisid peaministrid kokku kolme riigi ühissetevõtte asutamise 2012. aasta lõpuks.

2.3.12 31.01.2017 on allkirjastatud Eesti Vabariigi valitsuse, Leedu Vabariigi valitsuse ja Läti Vabariigi valitsuse vaheline Rail Balticu / Rail Baltica raudteeühenduse arendamise kokkulepe, mille eesmärgiks 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. Kokkuleppe artikli 2 kohaselt mõistetakse raudtee all kiiret kahe rööbasteega elektrifitseeritud tavapäraselt raudteeliini maksimaalse projektkiirusega 240 km/h ja Euroopa standardrööpmelaiusega (1435 mm) kokkulepitud marsruudil, milleks on raudtee Tallinnast läbi Pärnu, Riia, Panevėžyse ja Kaunase Leedu-Poola riigipiirini. Riigikogu ratifitseeris selle lepingu 19.06.2017 vastu võetud seadusega.

– **Üleriigilised planeeringud**

2.3.13 Lisaks sellele, et teatud Rail Balticu rajamise tehnilised tingimused on kindlaks määratud Euroopa Liidu tasandil, kajastub Rail Balticu kava, eelkõige trassi kulgemise osas Eesti üleriigilistes planeeringutes Eesti 2010 ja Eesti 2030+¹⁶.

2.3.14 Planeerimisseaduse vana redaktsiooni § 6 lg 2 p 4 kohaselt oli üleriigilise transpordivõrgustiku kujundamine ning tehniliste infrastruktuuride arengu suunamine üleriigiliste planeeringute ülesanne. Vaidlusaluste Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute lähtetingimused tulenevadki muuhulgas üleriigilistest planeeringutest Eesti 2010 ja Eesti 2030+.

2.3.15 Üleriigilises planeeringus Eesti 2010 kavandati Rail Balticu kiirraudtee koridor, mida omakorda kajastati Harju maakonnaplaneeringus, samuti mainiti seda Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringutes, kuigi konkreetset asukohta ei märgitud. Üleriigilises planeeringus Eesti 2010 nähti transpordivaldkonna sõlmküsimusena poliitilise seisukoha võtmist raudtee arendamise suhtes – eelkõige selleks, et luua nüüdisaegne kiire reisirongiühendus Kesk-Euroopaga.

2.3.16 Veebruaris 2010. a algatas Vabariigi Valitsus üleriigilise planeeringu Eesti 2030+ koostamise. Selle planeeringu sisulised arutelud toimusid aastatel 2010 ja 2011 ning see kehtestati aastal 2012.

¹⁶ Kättesaadav: <https://www.rahandusministeerium.ee/et/ruumiline-planeerimine>

Üleriigilise planeeringu Eesti 2030+ kohaselt (lk 15) on Euroopa transpordipoliitika valguses jätkuvalt tähtis parandada Eesti seotust Euroopa Liidu tuumikpiirkondadega, sh luua Läänemere idarannikul kiirraudtee (Rail Baltic), mis ühendab Balti riigid ja Soome Kesk-Euroopaga. Selle eesmärgi täitmiseks nähakse üleriigilise planeeringu punktis 4.3.2 ette, et lähiajal tuleb maakondade teemaplaneeringute abil valida moodsa ja kiire põhja-lõunasuunalise raudteetrassi (Rail Baltic) asukoht. Tallinnast piirkiirusel 240 km/h võimalikult otse lõunasse kulgev rong viiks inimesed kiiresti ja mugavalt Riiga (u kaks tundi), Kaunasesse, Varssavisse ning sealt edasi Kesk- ja Lõuna-Euroopasse või Euroopa nn tuumpiirkondadesse. See loob mitte ainult Eesti elanikele, vaid ka kümnetele miljonitele eurooplastele võimalusse tulla Eestisse ja minna siit edasi Põhjamaadesse ja Venemaale. Rail Baltic on väga oluline ka kaubaveo seisukohalt. Aktiivne kaubavedu on selle raudtee pikaajalise tasuvuse eelduseks.

2.3.17 Üleriigilise planeeringu Eesti 2030+ transpordivõrgu põhistruktuuri kaardil (lk 26) on välja toodud kiire rongiühenduse (240 km/h) loomine Tallinnast läbi Pärnu Läti suunas aastaks 2030. Seega on Rail Baltic trassiga Tallinnast läbi Pärnu Riiga otsustatud Eesti üleriigilises planeeringus kui maakonnaplaneeringutest kõrgemal tasemel asuvas planeeringus. Nagu ülal viidatud, oli planeerimisseaduse vana redaktsiooni § 6 lg 2 p 4 kohaselt üleriigilise planeeringu ülesandeks üleriigilise transpordivõrgustiku kujundamine ning tehniliste infrastruktuuride arengu suunamine. Lisaks oli planeerimisseaduse vana redaktsiooni § 6 lg 2 p 6 kohaselt üleriigilise planeeringu ülesanne maakonnaplaneeringutele ülesannete seadmine. Üleriigilise planeeringuga Eesti 2030+ seatigi maakonnaplaneeringute ülesandeks Rail Balticu täpsema asukoha määramine, sealjuures arvestades üleriigilises planeeringus seatud tingimusi (raudtee trassi põhja-lõunasuunaline kulgemine, kiirus jm).

2.3.18 Kaebaja on väitnud, et olulised tingimused Rail Balticu rajamiseks olid ära otsustatud juba enne üleriigilise planeeringu Eesti 2030+ kehtestamist. Tuleb aga tähele panna, et üleriigilise planeeringu põhilahendus, sealhulgas ka Rail Balticu trassi puudutavad lahendused ei selgunud ootamatult mitte kehtestamise päeval, vaid kujunesid vastavalt PlanS-le läbiviidud üleriigilise planeeringu koostamise käigus, kus igapähe oli võimalik oma seisukohti esitada. Üleriigilise planeeringu koostamise käigus väljavalitud lahendusi oli võimalik alanud maakonnaplaneeringute menetluses ja lähteseisukohtade kujundamisel arvesse võtta.

2.3.19 Kaebaja väide, et maakonnaplaneeringud ei ole kooskõlas üleriigilise planeeringuga Eesti 2030+ on paljasõnaline, kaebaja ei ole seda väidet mitte millegagi põhjendanud ega toonud välja ühtegi aspekti, mis osas oleks maakonnaplaneeringud üleriigilise planeeringuga vastuolus.

– **Varasemad uuringud ja otsused**

2.3.20 Arvestades, et kaebuses seatakse kahtluse alla mitmeid põhimõttelisi lähtealuseid ja raudteega seotud valikuid, peab vastustaja oluliseks märkida, et kõik asjakohased valikud (muu hulgas raudtee trassikoridori osas suunal Tallinn-Pärnu) on tehtud ratsionaalsete kaalutluste ning põhjalike

uuringute alusel. Rail Balticu projekti esimeseks etapiks oli teostatavusuuringu¹⁷ koostamine. Selleks koostati Eesti, Läti ja Leedu ühishange ning teostatavusuuringu viis läbi AECOM Ltd. Uuringu eesmärk oli anda kõikehõlmav alus otsusele uue 1435 mm laiuse rööbastee ehitamiseks ning kolme Balti riigi ja Euroopa Liidu asutustele täieliku ja põhjendatud ülevaate andmine, kas projekt näib piisavalt teostatav, et õigustada detailsema analüüsi läbiviimist vastavate riikide poolt kohapeal. AECOM uuring valmis mais 2011. a ning sellega arvestati nii üleriigilises planeeringus kui TEN-T määruse tegemisel.

- 2.3.21 Teostatavusanalüüsis tuvastati võimalusel vältimist vajavate piirkondade, näiteks erinevate Natura 2000 alade, ja nõudlust tekitavate piirkondade, näiteks suuremate linnade, kindlaksmääramisel üle 20 algse võimaliku trassivariandi. Selle protsessi käigus jaotati kontrollieesmärgil ka maa-ala võtmesihtkohtade vahel sektoriteks. Eristati nelja sektorit: 1) Tallinnast Pärnusse/Tartusse, 2) Pärnust/Tartust Riiga, 3) Riist Radviliskisesse/Panevežysesse ja 4) Radviliskisest/Panevežyset Kaunase kaudu Leedu piirile. Uusi raudteeliine otsides püüti vältida asustust, et vähendada mõju inimkeskkonnale.
- 2.3.22 Erinevaid tehnilisi ja keskkondlikke piiranguid arvestades määrati kindlaks 4 peamist valikuvõimalust. Teekonnale kuluvat aega ja keskmist kiirust hinnates, eriti trasside puhul, mis külgnevad olemasolevate raudteeliinidega, võeti arvesse erinevaid piiranguid, mis on seotud olemasolevate raudteeliinide kiirusega ja kus oli näha, et neid ei saa lihtsalt kõrvaldada, siis kasutati sarnast kiirust ka uue tee jaoks. Arvesse võeti jaamas seisuaega, kiirendamist ja aeglustamist.
- 2.3.23 Neli peamist valikuvõimalust olid uus raudteeliin marsruudil Leedu piir – Kaunas – Panevežys – Riia – Pärnu – Tallinn (punane liin), olemasolev raudteeliin marsruudil Leedu piir – Kaunas – Jelgava – Riia – Pärnu – Tallinn (oranž liin), uus raudteeliin marsruudil Leedu piir – Kaunas – Panevežys – Riia – Valmiera – Tartu – Tallinn (kollane liin) ja olemasolev raudteeliin marsruudil Leedu piir – Kaunas – Jelgava – Riia – Valmiera – Tartu – Tallinn (roheline liin) (lk 10).
- 2.3.24 Uuringus vaadeldi kõiki nelja raudteeliini muuhulgas keskkonna seisukohalt nii müra, maastiku, bioloogilise mitmekesisuse, kultuuriväärtuste, loodusväärtuse kui veekeskkonnaga seoses. Müra seisukohalt peeti parimaks variandiks punast ja kollast liini, mis läbivad kõige vähem asustatud alasid. Punase ja kollase liini puhul on vastavad numbrid 29 ja 28, oranži ja roheline liini puhul 44 ja 46 asustatud ala. Seetõttu olid olemasolevad raudteeliinid suurema mõjuga ja riskiga. Ka potentsiaalse mõju osas kultuuriväärtustele oli kõige väiksem mõju punasel ja kollasel liinil. Kokkuvõtlikult leiti, et punane raudteeliin on parim valik nii investeerimiskulude, teekonnalt kokku hoitud aja, tulude, laiema majandusliku kasu kui keskkonna seisukohalt (lk 18).

¹⁷ Kättesaadav: <https://www.tja.ee/et/valdkonnad-teenused/rail-balticu-uuringud>. Tekstis on viidatud teostatavusuuringu eestikeelse kokkuvõtte dokumendile: https://www.tja.ee/sites/default/files/content-editors/RB/Teostatavus/railbaltic_1435mm_uuringu_kokkuv_eestik_21_09_11.pdf.

- 2.3.25 AECOM uuringus teostati iga raudteeliinivõimaluse puhul täielik kvalitatiivne hindamine, võttes arvesse laiemat majanduslikku kasu, kavandamise võimalikku mõju ja keskkonnaküsimusi. Analüüsile tuginedes soovitati lõpptulemusena, et punase raudteeliini (kulgeb läbi Pärnu) võimalusi tuleks edasi uurida üksikasjalikus tasuvusanalüüsis, kuna leiti, et tegemist võib olla kõige elujõulisema lahendusega.
- 2.3.26 Eeltoodust nähtub, et AECOM teostatavusuuringus analüüsiti erinevaid trassivariante ja nende teostatavust ja tasuvust, sealjuures uuriti põhjalikult olemasoleva trassi kasutamise võimalikkust võrdluses täiesti uue trassi rajamisega. Uuringus sai ilmselge ja tugeva eelistuse enamikes kriteeriumites ja kokkuvõtlikult eelistati uue trassi rajamist läbi Pärnu kõiki mõjuvaldkondi silmas pidades. Sellega seoses kujundas oma seisukoha ka Vabariigi Valitsus, kes on 22.09.2011 valitsuskabineti otsusega andnud suunised Rail Balticu arendamiseks, toetades põhimõtet, et edasine Euroopa standardrööpmelaiusega Rail Baltic arendustöö keskendub Eesti piires Tallinna-Pärnu-Riia otsetrassile. Selline põhimõtteline lahendus kajastub ka eelviidatud üleriigilistes planeeringutes.

2.4 Maakonnaplaneeringute koostamisel on kaalutud kõiki asjakohaseid variante

– Raudtee tehnilised tingimused

- 2.4.1 Kaebajate üheks põhiliseks väiteks on, et lähteseisukohtades ei ole esitatud ühtegi selgitust ega kaalutlust tehniliste nõuete seadmiseks Rail Balticu trassile ning kiirus 240 km/h ja raudtee elektrifitseeritus on põhjendamatult võetud lihtsalt eelduseks. Vastustaja ei nõustu kaebajate seisukohaga ja leiab, et tegemist ei ole põhjendamatute tingimustega, mis justkui kuskilt ei tuleneks.
- 2.4.2 Rail Balticu raudtee rajamise eeltingimused on kindlaks määratud Euroopa Liidu tasandil ja üleriigiliste dokumentidega. Vastustaja on käesoleva kaebuse vastuse punktides 2.3.3 – 2.3.6 välja toonud Euroopa Liidu regulatsiooni Rail Balticu rajamist puudutavas osas ning selle, kust tulevad konkreetsed tingimused, mis maakonnaplaneeringute aluseks on võetud. Sealt tulenevalt ongi nii rööpmelaius, kiirus kui elektrifitseeritus määratud kindlaks TEN-T määrusega. Täiendavalt on raudtee rajamise täpsemad tehnilised nõuded kindlaks määratud Komisjoni 18.11.2014 määrusega nr 1299/2014, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi allsüsteemi „taristu“ koostalitluse tehnilist kirjeldust. Viidatud määruse lisas sisalduvates tabelites 1 ja 2 on määratud taristu olulised nõuded.
- 2.4.3 Täiendavalt on tehnilised parameetrid välja toodud 19.06.2017 Riigikogus ratifitseeritud Eesti Vabariigi valitsuse, Leedu Vabariigi valitsuse ja Läti Vabariigi valitsuse vahelises Rail Balticu / Rail Baltica raudteeühenduse arendamise kokkuleppes, kus raudtee omadustena on määratletud, et see on uus kiire kahe rööbasteega elektrifitseeritud tavapärane raudteeliin maksimaalse projektkiirusega 240 km/h ja Euroopa standardrööpmelaiusega (1435 mm).

- 2.4.4 Raudtee elektrifitseerituse eesmärk on eelkõige see, et raudtee ühilduks ülejäänud Euroopa raudteedega ning seega täidaks integreerimise ja üleeuroopalise raudteevõrgu arendamise eesmärki. Euroopa Liidu määruses selge elektrifitseerituse nõude seadmine oli oluline tagamaks, et Euroopas üldiselt kasutatavatel elektrirongidel oleks uutele raudteedele ligipääs. Ainult Eestis puhtalt alternatiivsel kütusel (nt vesinik, millele kaebaja viitab) baseeruva raudtee rajamine ei täidaks kuidagi üleeuroopalise raudteevõrgu arendamise ja Eesti integreerumise eesmärki. Sellisel juhul oleks Eesti siiski eraldatud ja sellise raudtee rajamine ei oleks kuidagi mõistlik. Samas ei tähenda raudtee elektrifitseerimine, et seda ei saaks hiljem kasutada näiteks ka vesinikutoitel töötavad rongid.
- 2.4.5 Kiiruse osas on kaebajad leidnud, et raudtee rajamine kiirusega 240 km/h ei ole põhjendatud ning muid võimalikke kiirusevariante ei olegi kaalutud. Vastustaja sellega ei nõustu. Tegemist on põhjendatud kiiruse valikuga. Nagu kaebaja välja toob, oleks uue kiirraudtee rajamisel kiirus raudteel TEN-T määruse järgi vähemalt 250 km/h. Kiirraudtee kiirusega 250 km/h ja üle selle tähendaks aga tõenäoliselt reisi- ja kaubavedude eraldamist eraldiseivatele rööbasteedele ning lisaks oleks sellise raudtee puhul veelgi oluliselt rangemad nõuded trassigeomeetria ja liiklusjuhtimisele. Eesti, Läti ja Leedu on aga otsustanud kiiruse 240 km/h kasuks, mis tähendab, et valitud on suurim võimalik kiirus, et tegemist ei oleks veel kiirraudteega, millele kohalduksid rangemad nõuded, kuid samas oleks võimalik saavutada maksimaalne tulemus ja efektiivsus. Kaebaja väide, justkui rikuks Eesti riik 240 km/h kiiruse kasuks otsustamisel kuidagi rahvusvahelisi kohustusi, on ebaõige. Euroopa Komisjon on rahastamistaotluse rahuldamisel aktsepteerinud Eesti, Läti ja Leedu poolt kokku lepitud planeeritavat kiirust 240 km/h.
- 2.4.6 Kiiruse hindamisel on oluline silmas pidada, et sotsiaalmajandusliku tulu/kulu arvestamisel võetakse aluseks kõikide rongide ajasääst 30 aasta lõikes, mis teeb summaarselt väga suure erinevuse ja seega on tegemist väga olulise faktoriga. Kuivõrd eesmärgiks on juba Euroopa Liidu tasandil ja riikidevahelise kokkuleppega olnud kiire raudtee rajamine, ei ole arvestatavaks alternatiiviks raudtee, mille kiirused oleksid näiteks sarnased hetkel Eesti raudteetranspordis kasutatavate kiirustega. Eesmärgi täitmiseks peab tegemist olema raudteega, mis toob Eesti Euroopa Liidu raudteevõrgule lähemale ehk mis võimaldab siin sõita sisuliselt samadel tingimustel, kui üleeuroopaliselt kasutusel on. Seetõttu ei ole põhjendatud ja asjakohased kaebajate väited, justkui oleks piisanud olemasoleva trassi kasutamisest, mis võimaldab sõita kiirusel 160 km/h või et oleks pidanud kaaluma uue trassi rajamist oluliselt väiksemate kiirustega. Sellisel juhul ei oleks enam tegemist olnud selle sama projektiga ning see ei oleks kindlasti täitnud eesmärki, mis Rail Balticu projektile on seatud.
- 2.4.7 Vastustaja ei oleks pidanud kaaluma, kas olemasolevast lahendusest mõistlikum oleks Rail Balticu raudtee luua hoopis teiste omadustega rongiühenduse jaoks. Hoopis teistsuguste omadustega rongiühenduse jaoks raudtee rajamine ei oleks enam see sama projekt ehk tegu ei oleks sellisel juhul Rail Balticu rajamisega. Rail Balticu jaoks olid seatud teatud tehnilised eeldused Euroopa Liidu tasandil, millele rajatav raudtee peab vastama, et olla eesmärgipärane ja siduda Eesti

ülejäänud Euroopaga. Piltlikult öeldes, kui eesmärk on rajada kiire rongiühendus, siis aeglane rongiühendus ei ole kiire rongiühenduse mõistlikuks alternatiiviks. Seetõttu on asjakohatud kaebaja väited selle kohta, et vastustaja oleks maakonnaplaneeringute menetlustes pidanud kaaluma uue kiire raudtee rajamisel asemel olemasoleva aeglase raudtee kasutamist seatud eesmärkide täitmiseks. See ei oleks kuidagi võimaldanud seatud eesmärke täita.

- 2.4.8 Vastustaja rõhutab ka, et kaebajate väited on vastuolulised, kuivõrd ühelt poolt heidavad kaebajad ette, et raudteed ei rajata kiirraudteena, mis võimaldaks kiiruseid 250 km/h ja üle selle. Teiselt poolt aga asutakse seisukohale, et piisaks olemasoleva raudtee kasutamisest oluliselt väiksematel kiirustel, kui Rail Balticu projekti eesmärgiks on seatud. Eesti, Läti ja Leedu on kokku leppinud 240 km/h tunnikiiruses ning seda võimaldavad ka Euroopa Liidu õigusaktid ning Euroopa Komisjon on kolme liikmesriigi sellist valikut aktsepteerinud. Lisaks leiab vastustaja, et see, kas rongide maksimaalne kiirus on 240 km/h või 250 km/h ja rohkem, ei ole kuidagi seotud kaebajate keskkonnakaitsega seotud kaebeõiguste alustega, mistõttu vastustaja hinnangul sellele küsimusele kaebajate kaebeõigus üldse ei laiene. Nagu vastustaja on välja toonud, kohalduksid kiirraudtee rajamisel, mis võimaldaks kiiruseid 250 km/h ja üle selle, veelgi karmimad nõuded, mis oleks piiranud võimalusi leida kompromisslahendusi trassi kulgemise osas.

– ***Olemasoleva trassi kasutamise võimalikkus***

- 2.4.9 Kaebaja on leidnud, et maakonnaplaneeringutes ei ole üldse kaalutud, kas Rail Balticu raudteetrassi oleks võimalik rajada olemasoleva raudteetrassi asukohale vähemalt Tallinn-Pärnu lõigul. Kaebaja hinnangul ei ole välistatud, et olemasoleva trassi kasutamisel oleks madalaim negatiivne mõju inim- ja looduskeskkonnale. Vastustaja ei nõustu kaebaja seisukohaga, et olemasoleva trassi kasutamise võimalikkus oleks jäänud kaalumata või selle otsuse tegemisel oleks kuidagi rikutud diskretsioonireegleid.
- 2.4.10 Vastustaja rõhutab, et maakonnaplaneeringute menetluse raames on koostatud eraldi hinnang „Olemasoleva raudtee koridori kasutamise võimalikkuse analüüs“ (kaebuse lisa 35, edaspidi analüüs), millele ka kaebaja ise viidanud on. Juba selle pinnalt on ilmselge, et olemasoleva trassi kasutamise võimalikkust on maakonnaplaneeringute menetluses kaalutud ning kindlasti ei ole see võimalus raudtee rajamiseks jäänud üldse kaalumata. Kaebaja selline väide on põhjendamatu ning vastavat diskretsiooniviga ei esine.

Olemasoleva raudtee koridori kasutamise võimalikkuse analüüs

- 2.4.11 Viidatud analüüsis on kaalutud olemasoleva trassikoridori kasutamise tehnilisi võimalusi, maksumust ja kaasnevaid mõjusid inim- ja looduskeskkonnale. Olemasolevat raudteekoridori võrreldi teiste, juba Rail Balticu maakonnaplaneeringute tugiplaanidele kantud trassialternatiividega.
- 2.4.12 Analüüsi läbiviimisel määratleti olemasoleva raudteekoridori kasutamisenähtusena olukord, kus uus, Rail Balticu trassikoridor on rajatav olemasoleva koridori vahetusse lähedusse, mitte kaugemale kui 10

- 20 m. Olemasoleva trassi kasutamise analüüsil lähtuti raudteele seatud tehnilistest tingimustest, millest olulisem oli kiirus 240 km/h, mis seab trassi geomeetriaile ranged nõuded. Analüüsi kohaselt peaks selleks, et olemasolevat koridori kasutada, seda suures ulatuses õgvendama, saavutamaks võimalikult sirgjoonelist liikumist. Trassi õgvendustest tulenevalt oleks piirkonniti vajalik ulatuslik olemasoleva raudtee ümberehitamine.
- 2.4.13 Kaebajad on kaebuses väitnud sellele analüüsile viidates, et seal hinnati vaid võimalust rajada uus raudtee uue kõrvale, aga mitte selle asemele. See väide ei ole õige. Nagu eelmises punktis välja tõime, on analüüsis kirjeldatud, mida oleks veel võimalik lugeda olemasoleva trassi kasutamiseks ehk et umbes 10 – 20 m olemasolevast raudteest võiks veel olla tegemist olemasoleva koridori kasutamiseega. Samas on ka välja toodud, et selleks, et olemasolevat koridori kasutada, peab seda suures ulatuses õgvendama, sest praegune raudtee trass ei võimalda oma geomeetriaalt Rail Balticule vajalike kiiruste saavutamist. Ühtlasi, Rail Balticu projekti lähteülesande hulka ei kuulunud olemasoleva raudtee ülesvõtmine ja selle asendamine Rail Balticuga. Alternatiivi, kus ehituse ajaks olemasolev rongiliiklus mitmeks aastaks sisuliselt lõpeks või oleks oluliselt takistatud, ei saa pidada mõistlikuks. Kohalik rongiliiklus on oluline osa piirkonna transpordikorraldusest.
- 2.4.14 Analüüsi käigus hinnati olemasoleva trassi koridori kasutamise mõju inimkeskkonnale ehk olemasolevale asustusele (p 3.1), looduskeskkonnale (p 3.4), samuti selle maksumust (p 4). Seega on alusetud kaebajate väited, justkui oleks olemasoleva trassi koridori kasutamise võimalikkuse hindamisel lähtutud ainuüksi trassi ehitusmaksumusest. Analüüsist nähtuvalt on hinnatud kõiki asjakohaseid tingimusi ja mõjusid ka inim- ja looduskeskkonnale.
- 2.4.15 Inimkeskkonna osas märgitakse analüüsi punktis 3, et olemasolev raudtee on Rapla- ja Pärnumaal praeguses asukohas olnud ligi sajandi, kujundades olulise ligipääsu- ja liikumiskoridorina märkimisväärselt piirkondlikku asustusstruktuuri. Raudtee lähedusse on kujunenud ka tänasel päeval toimiv väikeasulate võrgustik. Asulates paiknevad raudtee vahetus läheduses miljööväärtuslikud elurajoonid ja sageli ka kultuurimälestistena märgitud jaamahooned. Toimiv raudtee ei lõhesta täielikult väljakujunenud asustusstruktuuri, kuna raudtee ületamine on hetkel võimalik lihtsate, sageli reguleerimata samatasandiliste ülekäikudena. Olemasoleva raudteekoridori õgvendamise ja ümberehitamisega liikumiskiirusele 240 km/h nõuetele vastavaks kaasnevad olulised mõjud ümbritsevale elu- ja looduskeskkonnale.
- 2.4.16 Analüüsis käsitletud Rõa-Pärnu lõigul tuleks olemasoleva koridori kasutamisel lammutada ligikaudu 15 – 20 majapidamist/hoonete kompleksi, lisaks tuleb arvestada täiendava 10 majapidamise/hoonete kompleksi võimaliku lammutamise vajadusega. Samas teistes koridorides võrreldav hoonete lammutusvajadus puudub. Analüüsis on konkreetse näitena välja toodud, et olemasoleva trassi kasutamisel peaks lammutama ajalooliselt väärtusliku Eidepere mõisa hoone.
- 2.4.17 Lisaks hinnati sildade ja viaduktide vajadust olemasoleva raudtee koridori kasutamise korral. Selgus, et olemasoleva raudtee koridori kasutamisel oleks sildasid või viadukte vaja oluliselt rohkem (ca 40 vs ca 20/25). Selline suurem ristumiste arv on põhjustatud asjaolust, et olemasolev

raudtee trass läbib traditsioonilisi raudteeasulaid, kus elukeskkond jääb mõlemale poole raudteed ning vajab toimimiseks raudtee ületamist.

- 2.4.18 Täiendavaks probleemiks olemasoleva raudtee kasutamisel oleksid õgvenduste rajamisel kahe raudtee vahele jäävad maa-alad (n-õ siilud), mis oleksid väga raskesti ligipääsetavad ning mille kasutusvõimalused oleksid tunduvalt ahtamad ja kokkuvõttes raiskaks selline trass rohkem kasulikku maad.
- 2.4.19 Eeltoodud põhjustel ei ole alust väita, et olemasoleva raudtee trassi kasutamine oleks selgelt väiksemate mõjudega inimkeskkonnale, nagu kaebaja on põhjendamatult väitnud. Vastupidi, olemasoleva raudtee koridori kasutamisel oleksid analüüsi kohaselt just oluliselt suuremad mõjud inimkeskkonnale, arvestades, et olemasolev raudtee läbib asulaid ning asustus on koondunud just selle ümber. Seejuures tuleb arvestada, et geomeetria nõuete tõttu ei ole võimalik täies ulatuses niikuinii olemasolevat trassi kasutada.
- 2.4.20 Analüüsis on käsitletud ka olemasoleva trassi kasutamise mõju looduskeskkonnale ning on märgitud, et olemasolevat raudteed põhimõtteliselt järgiva trassi rakendamisel ei oleks kõikidel juhtudel võimalik järgida uute trasside kavandamisel aluseks võetud looduskaitselisi põhikriteeriume, mille kohaselt ei oleks looduskaitseliselt vastuvõetav raudtee rajamine Natura 2000 võrgustikku kuuluvate loodus- ja linnualade territooriumitele, samuti I ja II kaitsekategooriatesse kuuluvate liikide püsielupaikadesse, olulisteks negatiivseteks kriteeriumiteks olid ka II ja III kaitsekategooria liikide elupaigad ning teised looduskaitsealade kohaselt kaitstavad alad. Olemasoleva trassi kasutamisel tekiks olulisim looduskaitsealine probleem kohas, kus raudtee läbib Vändra valla Viluvere külas u 0,9 km pikkuse lõiguna Taarikõnnu-Kaisma linnuala ja Taarikõnnu loodusala – olemasolev raudteetrass kulgeb risti läbi ala.
- 2.4.21 Samuti oleks olemasoleva trassi kasutamisel negatiivne mõju Mõrdama loodusalale, kus trassi geomeetriast lähtudes tuleks osaliselt trass rajada läbi Mõrdama loodusala. See kahjustaks I kaitsekategooria linnuliigi must-toonekure püsielupaika. Raudtee rajamine ei oleks sihtkaitsevõõndi kaitsekorra alusel lubatav.
- 2.4.22 Lisaks mõjutaks olemasoleva trassi kasutamine negatiivselt Kõnnumaa loodusala ja Kõnnumaa-Väätsa linnuala, kus raudtee rajamine põhjustaks olulist loodusala killustatust ning omaks negatiivset mõju ala terviklikkusele. Ühtlasi tuuakse analüüsis esile veel Taarikõnnu loodusala ja Taarikõnnu-Kaisma linnuala, Eidapere puistu, Kuiaru, Mukri ja Tillniidu loodusala, Niidu maastikukaitseala ja Rääma kaitseala.
- 2.4.23 Kuigi ka uute trasside puhul, millega olemasolevat trassi võrreldi, oli looduskaitse seisukohalt kohti, millele erilist tähelepanu tuli pöörata (ja ette tuleb näha nt leevendusmeetmed), on potentsiaalselt mõjutatavaid loodusobjekte nende trassialternatiivide puhul vähem. Seega ka looduskaitsealisest perspektiivist oleks olemasoleva trassi koridori kasutamisel olulised negatiivsed mõjud suuremad. Uued trassialternatiivid on välja töötatud juba selliselt, et olulised looduskaitsealised objektid olid

trassi asukohta välistavaks asjaoluks ning nendega on trasside planeerimisel arvestatud. Olemasoleva trassiga sellist varianti ei ole.

2.4.24 Analüüsi punktis 4 tuuakse välja võrdlus ehitusmaksumuste alusel. Olemasoleva trassi koridori kasutamine oleks hinnanguliselt ka oluliselt kallim, kui uued trassialternatiivid (440 miljonit eurot vs 364/360 miljonit eurot).

2.4.25 Analüüsi kokkuvõttes tuuakse olemasoleva raudtee kasutamise võimaluste osas järgmised järeldused:

- (a) olemasoleva raudtee trass läbib traditsioonilisi raudteeasulaid, kus elukeskkond jääb mõlemale poole raudteed ning vajab toimimiseks raudtee ületamist;
- (b) olemasoleva raudtee ümbruses paikneva asustuse tõttu on suurem hoonete lammutamisvajadus (sh väärtuslike hoonete lammutamisvajadus);
- (c) olemasoleva trassi geomeetria ei vasta nõuetele ning ei võimalda 240 km/h sõidukiirust, mistõttu vajaks see täiendavat õgvendamist, mis tähendaks olemasoleva trassikoridori ümberehitamist;
- (d) olemasoleva trassi kasutamine teeks teekonna ligikaudu 10 km võrra pikemaks;
- (e) pikemast teekonnast ja tehnilisest keerukusest tulenevalt oleks ehitusmaksumus oluliselt kallim (76 – 80 miljonit eurot kallim);
- (f) olemasolev trass kulgeb väga mitmes kohas läbi loodusväärtuste,
- (g) ümberehitamist vajaks oluliselt rohkem tehnovõrke;
- (h) olemasolev trass vajaks oluliselt rohkem rajatise (tunnelid, viaduktid);
- (i) olemasoleva trassi kasutamise korral oleks Rail Balticu tasuvus oluliselt halvem kui alternatiividel.

2.4.26 Täiendavalt toome välja, et täpselt olemasoleva trassi asemele või ka vahetult selle kõrvale uue rajamine tähendaks seda, et raudtee ehitamise perioodil ei oleks võimalik olemasolevat raudteeliiklust töös hoida. Seega katkeks raudteeliiklus täielikult, mis oluliselt häiriks inimeste, kes ronge transpordiks kasutavad, tavapärast elu. Samuti peatuksid kaubaveod raudteel. Tegemist oleks samuti olulise negatiivse mõjuga inimkeskkonnale.

2.4.27 Kaebajate väited, et mõju inim- ja looduskeskkonnale oleks kõige madalam olukorras, kus joonehitis rajatakse olemasoleva trassikoridori asemele, on põhjendamatu. Kaebaja ei ole esitanud ka ühtegi tõendit, mis lubaks arvata, et läbiviidud analüüsi järeldused ei ole korrektsed ja põhjendatud.

2.4.28 Kaebajad on kaebuses väitnud, et analüüsist tulenevalt on vastustaja olemasoleva trassikoridori asukoha välistamisel lähtunud ainuüksi trassi ehitusmaksumusest. Vastustajale jääb arusaamatuks, kuidas kaebajad saavad analüüsist sellised järeldused teha. Kaebajate väited on ilmselgelt ebaõiged ning on vastuolus analüüsi tegeliku sisu ja järeldustega. Vastustaja tõi välja, mida olemasoleva trassi võrdlemisel uute trassialternatiividega arvestati ning et kokkuvõtlikult ei ole

olemasoleva trassi kasutamine võimalik nii mõjude tõttu inim- kui looduskeskkonnale. Samuti on see ehitismaksumuselt kallim. Meelevaldne on sellise analüüsi pinnalt väita, justkui oleks otsus tehtud vaid ehitismaksumuse pinnalt.

Maakonnaplaneeringud ja KSH aruanne

- 2.4.29 Ka Pärnu maakonnaplaneeringu seletuskirja dokumendis endas (ptk 1.4, lk 19 jj) viidatakse analüüsile „Olemasoleva raudtee koridori kasutamise võimalikkus Rail Baltic raudtee trassi asukohana“ ning tuuakse analüüsi pinnalt välja, miks on olemasoleva raudtee koridori kasutamine komplitseeritud. Maakonnaplaneeringus viidatakse, et *kuna olemasolev raudteekoridor lõigul Rõa-Pärnu linn ei vastanud lähtealustele ja ei võimalda rahvusvahelise elektrifitseeritud kiire rongiühenduse loomist, ei lülitatud olemasoleva raudteekoridori Rõa – Pärnu linn lõiku trassi koridori alternatiivide võrdlusesse.*
- 2.4.30 Täiendavalt toob vastustaja välja, et olemasoleva trassi kasutamise võimalikkuse kaalumist maakonnaplaneeringute menetluses näitab juba ka see, et tegelikult on Harjumaal osaliselt olemasoleva trassi koridori kasutatud, kus võimalik. Harju maakonnaplaneeringu peatükis 2.4 (lk 37) tuuakse välja, et kaubaveoharu möödub Muuga sadamast ida poolt ja kulgeb olemasoleva raudtee koridoris kuni Venekülani ning ühineb seejärel reisivõhoharuga. Samuti kasutatakse olemasoleva raudtee trassi koridori Pärnu linna lõunaosas (vt Pärnu maakonnaplaneeringu ptk 3.5.6, lk 99). Ka Tori vallas Elbi küla kirdeosas suundub trass olemasoleva 1520 mm raudtee koridori (vt Pärnu maakonnaplaneeringu ptk 3.5.9, lk 108). Vilivere küla lõunaosas kulgeb trassi koridor samuti olemasoleva 1520 mm raudtee koridoris (vt Pärnu maakonnaplaneeringu ptk 3.5.11, lk 112).
- 2.4.31 Ebaõiged on ka kaebajate väited seoses sellega, et arvesse ei ole võetud olemasolevate trassikoridoride ühendamise võimalust Rail Balticu trassiga. Ühe näitena toome välja, et Pärnu maakonnaplaneeringu peatükis 3.2.2 on kirjeldatud reisijate raudteejaama asukoha valikut ning põhjendatud seda järgmiselt: *„Analüüsimise ja kaalumise tulemusena määrati reisijate raudteejaama põhimõtteliseks asukohaks Papi-niidu piirkond, kuna see asub linnakeskusele kõige lähemal, võimaldab Rail Baltic raudteejaama ja riigisisese 1520 mm rööpmelaiusega olemasoleva Pärnu lõppjaama ühildamist ja jääb olemasolevate taristuobjektide (Via Baltica maantee, Papiiniidu liiklussõlm, kergliiklustunnel) lähedusse. Maa-ala suurus vastab nõutavatele tehnilistele tingimustele - võimaldab rajada 2 rööpmepaari olemasoleva raudtee kõrvale, rajada jaamahoone ja arvestada parkimisvajadusega.“*
- 2.4.32 Pärnu maakonnaplaneeringu trassi võrdlustulemuste juures (ptk 2.4, lk 41) tuuakse samuti näiteks välja, et *5D trassi koridori valikut toetab võimalus arendada terviklikult välja Tootsi Suursoo tuulepark ning kavandada peatuskoht kohaliku liikluse tarbeks olemasoleva, 1520 mm raudteed teenindava, Tootsi jaama piirkonnas.*

- 2.4.33 Kaebaja on maakonnaplaneeringute ja analüüsi kohta esitanud kaebuses ebaõigeid väiteid, millega on püütud kohut eksitada, väites, et analüüsis ei olegi hinnatud üldse samu trassialternatiive, kui maakonnaplaneeringus. Kaebaja väidab, et analüüsis käsitletud alternatiivid ei käsitle mitte ühtegi Pärnu maakonnaplaneeringu trassialternatiivi. Vastustaja selgitab, et Pärnu maakonnas on maakonnaplaneeringu järgseks eelistatud trassialternatiiviks lõigud **1B + 2B + 3A + 4A + 4H + 4D + 4F + 5D + 6B**. Rapla maakonnas on maakonnaplaneeringu järgseks eelistatud trassialternatiiviks lõigud **6B + 7B + 7C + 8A + 16A**. Analüüsi kohaselt olid võrreldavad lõigud **12A + 8A + 7A + 6A + 5A(B) + 4F** ja **12A + 8A + 7C + 7B + 6A + 5C + 4F**.
- 2.4.34 Esmalt on oluline tähele panna, et analüüs on koostatud lõigul Rõa – Pärnu olemasoleva raudtee kasutamise hindamiseks. Suurem osa sellest lõigust asub Rapla maakonnas, Pärnu maakonda puudutavad lõigud on tähistatud kuuest väiksemate numbritega. Kaebuses on kaebaja analüüsist välja võetud lõikude osas ühel juhul jätnud lihtsalt Pärnu maakonda puudutavad lõigud üldse välja toomata. Teisel juhul ei ole kaebaja lihtsalt välja toonud, et võrreldavad lõigud tegelikult kattuvad. Nimelt on nii analüüsis kui maakonnaplaneeringutes eelistatud trassivalikus lõigud 8A, 7C, 7B ja 4F. Viiendate ja kuuendate trasside puhul on eelistatuks kujunenud lõpuks 5D ja 6B, mille näol on tegemist analüüsis võrdlusesse võetud lõikude kõrval asetsevate alternatiivsete lõikudega. Kaebajate väited ebaõigetest trassialternatiivide võrdlemisest on ebaõiged ja tuleb jätta tähelepanuta.
- 2.4.35 Vastustaja peatub lühidalt ka kaebaja etteheidetel, et analüüsis ei ole käsitletud kõiki asjas tähtsust omavaid asjaolusid ehk olemasoleva trassi kasutamise võimalikkuse hindamisel ei ole analüüsi teostatud kõikide KSH-s kasutatud võrdluskriteeriumite lõikes. Vastustaja märgib, et tegemist ei ole veaga hindamisel ning olemasoleva trassi kasutamise võimalikkuse hindamisel on kõiki asjakohaseid asjaolusid arvesse võetud. Nagu analüüsist nähtub, on olemasoleva trassi kasutamine välistatud just eelkõige selle mõju tõttu inim- ja looduskeskkonnale. Maakonnaplaneeringute ja KSH kohaselt on trassi koridori alternatiivide visandamisel lähtutud baasteguritest¹⁸ (vt nt Harju maakonnaplaneeringu p 2.2, lk 28 jj). Baastegurid on elamud jm hooned (sh ühiskondlikud, äri- ja tootmishooned), kalmistud, looduskaitsealused objektid koos kaitsevööndiga, Natura 2000 alad, kultuurimälestised koos kaitsevööndiga, kehtestatud detailplaneeringutega kaetud alad (juhul, kui ehitusluba on väljastatud). Lisaks baasteguritele lähtuti trassi geomeetriaõuetest ja lähimast võimalikust teekonnast ning majanduslikust tasuvusest. Kõiki neid tingimusi on olemasoleva trassi kasutamise võimalikkuse hindamisel arvesse võetud ning analüüsi käigus selguski, et juba baastegurite tõttu ei ole olemasoleva trassi kasutamine Rail Balticu rajamiseks võimalik, samuti oleks see umbes 10 kilomeetrit pikem kui uued trassid ning maksumuselt oluliselt kallim (76 – 80 miljonit eurot), mistõttu ei oleks see ka majanduslikult tasuv.

¹⁸ Asjaolu, et trassialternatiivide teostatavuse hindamisel tuli esmajärgus lähtuda baasteguritest, on kaebajale selgitatud ka Pärnu Maavalitsuse 17.01.2017 kirjas nr 12-3/16/2848-2 (lisa 12., p 4).

- 2.4.36 Oluline on tähele panna, et planeerimisprotsessis saab ja tuleb hinnata võrreldavaid alternatiive, mis vastavad projekti eesmärgile. Seda on kaebajatele selgitatud ka Pärnu maakonnaplaneeringu menetluses. 10.02.2017 toimunud kaebaja täiendaval ära kuulamisel tõstatas kaebaja esindaja olemasoleva trassi koridori kasutamise kui alternatiivi hindamise küsimuse (vt lisa 11, p 3). Ära kuulamisel tõi H. Mägi välja, et Pärnu maakonnas on olemasolev trass läbi analüüsitud. Samuti selgitati kaebajale, et ei saa rääkida teostatamatutest alternatiividest, võrreldamatuid asju võrrelda ei saa. KSH ekspert selgitas samuti, et KSH parim praktika on, et *alternatiivid peavad olema teostatavad, ühetaolised variandid, mida saab ausalt võrrelda*.
- 2.4.37 Olukorras, kus juba baastegurite ja projekti põhinõuete hindamisel on selge, et trass selleks ei sobi ja projekti eesmärki mitte kuidagi ei täida, ei ole mõistlik ega võimalik sellise trassi hindamisega veelgi üksikasjalikumalt edasi minna ja detailsemalt kõrvutada seda trassidega, mis baastegureid järgivad ja projekti eesmärke ilmselgelt oluliselt paremini täidavad. Maakonnaplaneeringute ja KSH raames on teostatud põhjalik ja ammendav analüüs olemasoleva trassi kasutamise võimalikkuse kohta ning analüüsis on leitud, et olemasoleva trassi kasutamine ei ole võimalik. Kaebajad ei ole kaebuses esile toonud mitte ühtegi põhjendust või tõendit, mis lubaks arvata, et tehtud analüüs sisaldaks selliseid põhimõttelisi vigu, mis tooks kaasa sellele tuginenud kaalutusotsuste ebaõigsuse. Kaebaja on esitanud vaid ebaõigeid ja põhjendamatu väiteid, mis on analüüsiga ja maakonnaplaneeringutega tutvumisel lihtsalt ümber lükatavad.
- 2.4.38 Vastustaja on maakonnaplaneeringute menetluses teostanud diskretsiooni nõuetekohaselt ja kõiki asjaolusid arvesse võttes teinud põhjendatud otsuse. Erinevaid trassialternatiive on maakonnaplaneeringute menetlustes ja KSH raames põhjalikult kaalutud ning vastavad kaalutlused nähtuvad maakonnaplaneeringute seletuskirjades (maakonnaplaneeringute peatükk 2.4) ning KSH aruandes (ptk 8.3, lk 121 jj), KSH aruande lisas I (peamiselt just lisa I-7 („Trassialternatiivide võrdlustabelid“), lisa 17).

2.5 KSH aruanne on nõuetekohane ja põhjendatud

– Trassialternatiivide kaalumise KSH menetluses

- 2.5.1 Kaebajad on kaebuses asunud seisukohale, et KSH aruanne on puudulik, kuivõrd seal on jäetud käsitlemata mitmed alternatiivsed trassilahendused. Eelkõige peavad kaebajad taas silmas olemasoleva trassi koridori kasutamise küsimust, millele vastustaja on vastanud käesoleva vastuse punktides 2.4.9 – 2.4.36 ning siinkohal oma seisukohti kordama ei hakka. Muus osas ei ole kaebajad aga välja toonud ühtegi trassi, mis oleks jäänud kaalumata.
- 2.5.2 KSH aruande peatükis 8 tuuakse välja, kuidas on trassialternatiivide väljatöötamine ja võrdlemine toimunud. Trassivariantide väljatöötamine toimus maakonnaplaneeringute koostamise protsessi raames, kus KSH andis oma sisendi kitsendavate tingimuste määratlemise käigus, mis kajastub asukohavaliku baastegurites. Mitme võimaliku asukoha kaalumise eesmärk oli leida trassi koridori asukoht nii, et raudtee rajamine oleks tehniliselt teostatav ja majanduslikult tasuv ning raudteest

tulenevad mõjud ja häiringud oleksid minimaalsed nii inim- kui looduskeskkonnale. Alternatiivide visandamisel lähtuti lähteseisukohtade etapis kokku lepitud baasteguritest, mis üldjuhul ei võimalda raudtee rajamist. Sellised baastegurid olid elamud ja muud hooned, kalmistud, looduskaitsealused objektid koos kaitsevööndiga, Natura 2000 alad, kultuurimälestised koos kaitsevööndiga ja kehtestatud detailplaneeringutega kaetud alad, kuhu oli väljastatud ehitusluba. Lisaks olid lähtepunktideks trassi geomeetriaõuded, lühim võimalik teekond ja majanduslik tasuvus, mis on raudtee rajamise eelduseks.

- 2.5.3 Alternatiivide visandamise algetapis seati eesmärgiks välja töötada võimalikult palju erinevaid alternatiive, et välja selgitada need, mis vastavad kõige paremini Rail Baltic raudteeliini planeerimise ja ehitamise üldisele eesmärgile ning ühtlasi arvestavad lähtealuseks olevate baastegurite ja konkreetse olukorraga maakasutuses. Protsessi käigus selgusid uuringute ja erinevate andmete alusel alternatiivid, mis lähtealustele ja eesmärgile ei vasta või vastasid vähem ning millega edasi liikuda ei olnud mõtet.
- 2.5.4 Seejärel analüüsiti koostöös maavalitsuste, kohalike omavalitsuste ja erinevate huvigruppidega (töögruppi kuulusid ametkonnad, keskkonnaorganisatsioonid, kodanikeühendused) esmaste väljatöötatud alternatiivide kasutamise võimalikkust. Tööprotsessi käigus edastasid oma ettepanekuid ja muud asjakohast informatsiooni nii kohalikud omavalitsused kui huvigrupid, mille tulemusel täpsustati ja korrigeeriti väljatöötatud alternatiive ning välistati ebasobivad alternatiivid. Selle tulemusel selgusid võrreldavad trassialternatiivid, mis võimaldaks rahvusvahelise elektrifitseeritud kiire rongiühenduse rajamist.
- 2.5.5 KSH aruande leheküljel 120 välja toodud kaardil on välja toodud, kui palju alternatiive on tegelikult kaalutud ja kui palju on neist erinevatel põhjustel välistatud ja millised jäid võrdlusesse. Samuti nähtuvad erinevates maakondades kaalutud trassialternatiivid maakonnaplaneeringutest. Harju maakonnaplaneeringu menetluses kaalutud trassialternatiivid nähtuvad seletuskirja skeemilt 2.4.1 (lk 38) ja lisa 2 oleval kaardil. Samuti on Harjumaa trassi koridori alternatiivide võrdlemise protsessi kajastatud maakonnaplaneeringu lisa 3. Rapla maakonnaplaneeringu menetluses kaalutud trassialternatiivid nähtuvad seletuskirja skeemilt 2.4.1 (lk 40) ja lisa 2 oleval kaardil. Samuti on Põhja-Raplamaa trassi koridori alternatiivide võrdlemise protsessi kirjeldatud maakonnaplaneeringu lisa 4. Pärnu maakonnas kaalumise all olnud trassialternatiivid kajastuvad Pärnu maakonnaplaneeringu skeemil 2.4.1 (lk 42). Samuti on maakonnaplaneeringu lisa 2 ülevaatlik kaart võrreldud trassialternatiividest.
- 2.5.6 Arusaamatud on kaebajate väited, justkui oleks juba enne KSH koostamist valitud välja üks alternatiiv ning hinnatud ainult selle alternatiivi mõjusid. KSH aruandest ning selle lisaks olevatest dokumentidest nähtub vastupidi, et hinnatud on hulgaliselt erinevaid alternatiive. Samamoodi nähtub juba maakonnaplaneeringute menetluse käigust (seletuskirjade tabel 1), et ka KSH aruande koostamise käigus on koostöös kohalike omavalitsustega ja kaasatud isikutega tekkinud uusi trassialternatiive, mis on seejärel võrdlusesse võetud ning mille mõjusid on KSH raames hinnatud. Kuivõrd võrdlusesse võetud alternatiivide paljusus nähtub selgelt nii maakonnaplaneeringutest kui

KSH aruandest (ptk 8.3, lk 121 jj) ja selle lisast I (peamiselt just lisa I-7 („Trassialternatiivide võrdlustabelid“, lisa 17), jääb arusaamatuks kaebajate väide, et juba varajases etapis valiti välja üks alternatiiv. Kaebajate selline väide on ebaõige ning ka põhjendamata.

- 2.5.7 Oluline on siinkohal ka tähele panna, et KSH üle on järelevalvet teostanud Keskkonnaministeerium kui selleks pädev asutus ning Keskkonnaministeerium on KHS aruande oma 09.08.2017 kirjaga nr 7-12/17/2834-7 heaks kiitnud (kaebuse lisa 7), see tähendab kinnitanud, et KSH aruanne vastab seaduses sätestatud nõuetele, sealhulgas, et alternatiivide hindamine on toimunud nõuetekohaselt.
- 2.5.8 Vastustaja selgitab täiendavalt, et tegelikult on läbi viidud KSH raames mindud juba kaugemale, kui KSH täpsusaste reeglina eeldab ja nõuab. Nimelt on koostatud kõikide väljatoodud võrdluse võetud trassialternatiivide osas üldisem ehk KSH täpsusastmele vastav hindamine ning lisaks sellele on eelistuse saanud trassialternatiivi osas juba läbi viidud ka sisuliselt KMH täpsusastmes hindamine, mille tulemused nähtuvad KSH lisast III „Eelprojekti täpsusastmes hindamise etapp“ (lisad 18, 19¹⁹). Seda ei tohi aga segamini ajada KSH täpsusastmes hindamisega, mis on läbi viidud kõikide võrreldavate alternatiivide suhtes. Asjaolu, et lõpliku alternatiivi suhtes tehti ka detailsem hindamine, mitte ei sea planeeringuotsust kahtluse alla, vaid vastupidi, on täiendavaks aluseks, et planeerimisotsus tehti õigesti.
- 2.5.9 KSH aruandes on võrreldavaid trassialternatiive hinnatud lähtuvalt KSH kriteeriumitest, mis on välja toodud KSH aruande ptk 5.2.3 (lk 77). KSH raames hinnati mõjusid vastavalt 26 võrdluskriteeriumile, mille täpsemad kirjeldused on välja toodud KSH aruande lisas I-2 „Kriteeriumite selgitus“ (lisa 17). Tegemist oli väga põhjaliku hindamisega, mis võttis arvesse nii inim- kui looduskeskkonna tegureid. Lisaks on maakonnaplaneeringute menetluses hinnatud ka tehnilist teostatavust, ehitusmaksumust ja sotsiaal-majanduslikke tulusid-kulusid. Võrdlemisel anti iga kriteeriumigrupi (KSH inim- ja looduskeskkond, tehniline teostatavus, ehitusmaksumus, sotsiaal-majanduslik tulu 30 aasta plaanis) lõikes eelistus, milline trassi koridori alternatiiv on võrdluses otstarbekam. Kokkuvõtlik eelistus kujundati erinevate kriteeriumigruppide eelistuste kaalumise tulemusel (maakonnaplaneeringute p 2.3). KSH kõiki kriteeriumigruppe hõlmava hindamise kaalutlused on välja toodud KSH lisas I-7 (lisa 17) olevates mahukates tabelites. Ka sealt on näha, et kindlasti ei ole KSH kriteeriumite järgi hinnatud vaid ühte trassialternatiivi, vaid vastupidi, tegemist ongi erinevate trassialternatiivide võrdlustabelitega.

¹⁹ Vastustaja esitab kaebuse vastuse lisadena KSH lisa III-5 ja lisa III-6. Mahupiirangutest tulenevalt ei ole võimalik KSH aruande lisa III tervikuna digitaalselt kohtule esitada. Viidatud KSH lisa on esitatud kohtule paber kandjal kohtuasjas 3-18-526. Lisaks on KSH aruanne koos lisadega kättesaadav: <http://www.maavalitsus.ee/120>.

– **KSH aruande koostamisel kasutatud materjalid olid piisavad**

- 2.5.10 Kaebajad on asunud seisukohale, et KSH käigus läbiviidud uuringud eluslooduse osas on olnud ebapiisavad, sest teostati vaid üks loodusväärtuste uuring (KSH lisa VI-4, kaebuse lisa 40).
- 2.5.11 Iseenesest tehti maaplaneeringute koostamise raames ka üks KSH. See näitab, et hindamiste arv ei oma tähtsust. Vastustaja selgitab, et kuigi vormiliselt on tegemist ühe loodusväärtuste uuringuga, on selle uuringu näol tegelikult tegu kompleksuuringuga, mis sisaldab ühes dokumendis eri loomarühmade kohta teostatud paljude uuringute ja analüüside tulemit. Tegemist on põhjaliku uuringuga, mis andis KSH raames piisavalt infot potentsiaalselt looduskeskkonnale avalduvate mõjude hindamiseks.
- 2.5.12 Pärnu Maavalitsuse 17.01.2017 kirjas nr 12-3/16/2848-2 (lisa 12) on esitatud vastused MTÜ ARB poolt planeerimismenetluse avaliku väljapaneku käigus esitatud seisukohtadele. Ka oma 29.12.2016 kirjas esitas kaebaja seisukohta, et KSH alusmaterjalid ei olnud piisavad. Sellele on Pärnu Maavalitsus pika analüüsiga 17.01.2017 kirjas ka vastanud. Pärnu Maavalitsus tõi välja, et *uuringud on teostatud Eestis tunnustatud vastava loomarühma ekspertide poolt ning need on läbi viidud kasutades olemasolevaid kaasaegseid andmebaase (EELIS, e-Elurikkus, loodusvaatluse andmebaas ja hiljutised uuringud jms), samuti on võtmeelupaikades läbi viidud ekspert-välitöid. Andmebaaside ja välitööde andmete kombineerimisel on moodustunud kompleksne nägemus trassil ja selle läheduses leiduvate loodusväärtuste kohta ning leevendavate meetmete rakendamise vajaduse kohta.* Kirjas tuuakse ka välja, et eri liigirühmade eksperdid pidasid vajalikuks teha väliuuringuid trassi neil lõikudel, mis läbivad võimalikke võtmeelupaiku. Kaebajate seisukoht, et KSH käigus ei kogutud piisavalt täiendavaid andmeid, ei ole põhjendatud. Vastavad tunnustatud eksperdid on hinnanud kättesaadavat infot ning seda, kus ja millises ulatuses oli vajalik teostada täiendavaid uuringuid. Sellise vajaduse esinemisel seda ka tehti.
- 2.5.13 Kaebaja seisukoht, justkui oleks olemasolevad andmed jäetud kasutamata nt Rääma raba puhul, ei ole korrektne. Rääma raba kaardistamise andmed, millele kaebaja kaebuse punktis 2.3.3.11 viitab, kajastuvad EELISes ja neid on seega arvestatud. Kaebajate vastupidised väited on põhjendamatud. Samuti on KSH raames arvestatud kaebajate poolt esile toodud suurkiskjate talvitumis- ja sigimispaidu. Loomade teatavaid talvitumis- ja sigimispaidu on ka arvestatud. Eluslooduse uuringust (OÜ Rewild 2013 uuring, KSH lisa VI-4, lisa 20²⁰) nähtuvalt on üheks andmeallikaks olnud riikliku seire programm (peamiselt ulukite ruutloendus, Eesti Keskkonnaagentuuri ulukiseire osakond, kuid ka teised seireprojektid), mille näol oli tegemist olulise infoga loomade asustustiheduse ruumilise jaotuse kohta, mis võimaldas hinnata suurte ja keskmise suurusega imetajate arvukust ning positsioneerida liikumiskoridorid ning levikualad, mis ristuvad planeeritava raudteega. Allikas oli oluline, sest andmed olid saadaval kogu plaanitava trassi kohta. Täiendavalt on töö käigus intervjuueeritud näiteks Peep Männil'it, kes oli vastava töörühma juht ning kõik tema poolt esile toodud asjaolud võeti KSH aruande koostamisel arvesse.

²⁰ Kaebaja on esitanud vaid ühe osa loodusväärtuste uuringust lisa 40. Käesolevaga esitab vastustaja KSH lisa VI-4 Loodusväärtuste uuring“ tervikuna.

- 2.5.14 Mis puudutab kaebaja poolt punktis 2.3.3.10 esile toodud infot, millele Mati Kose planeerimismenetluses tähelepanu juhtis, siis on Mati Kose Eesti Ornitoloogiaühingu 29.12.2016 kirjas Pärnu Maavalitsusele (kaebuse lisa 41) märkinud järgmist: „*Nii on näiteks Mati Kosele teada nahkhiirte suvised poegimiskolooniad ja tõenäoliselt tiigi- ja veelendlaste toitumisalad Timmkanali oja ja Tolkuse looduskaitseala piirkonnas.*“ Täiendavalt ei ole Eesti Ornitoloogiaühingu kirjas (ega ka näiteks MTÜ ARB 29.12.2016 kirjas) vastavate liikide kohta midagi märgitud, ei ole viiteid uuringutele ega muudele allikatele, vaid lihtsalt väide, et ühes piirkonnas on tõenäoliselt toitumisalad. Kui viidatud andmed olid kantud EELISesse, siis on neid KSH analüüsi koostamisel ka arvestatud. Kui tegemist ei olnud kindlate aladega ning ekspert neid ka EELISesse ei kandnud, ei olnud ka KSH raames võimalik nendega arvestada. Ainuüksi kaebaja väiteid ei saa pidada usaldusväärseks teabeallikaks.
- 2.5.15 Mõjusid nahkhiirtele on KSH raames hinnatud ning nahkhiirte temaatikat on käsitletud ka juba Pärnu Maavalitsuse 17.01.2017 kirjas nr 12-3/16/2848-2 (lisa 12), kus märgitakse, et *raudtee eelistatud trass ei läbi ühelgi juhul nahkhiirte registreeritud elupaika, mille puhul võiks nahkhiirte elupaiga olulised osad (suvised/talvised varjupaigad ja koloonia) kahjustada saada. Küll aga ristub trass kolmel juhul vooluveekogudega, mille koridor on eri liiki nahkhiirte leiukohana registreeritud. Jõgedega ristumisel ei teki nahkhiirte elupaigakadu, siin saab mõjuna käsitleda infrastruktuuri objekti kui takistuse paiknemist nahkhiirte lennukoridoris. Neis asukohtades on KSH seadnud leevendavad meetmed, mis täpsustuvad kvalifitseeritud eksperdi juhendamisel ja vastavalt vajadusele keskkonnakorralduskava koostamisel.* Rail Balticu loomastiku uuringu (OÜ Rewild 2015 „Loomastiku uuring. Leevendavate meetmete vajadus ja paiknemine“, KSH lisa VI-4, lisa 20) kokkuvõttes viidatakse, et *eraldi on selles uuringus käsitletud vooluveekogudega seotud loomastikku, sh poolveelisi loomi ja käsitiivalisi. Määratleti konfliktset piirkonnad ja kaardistati leevendusmeetmete vajadus.* Vooluveekogude loomastiku analüüs ja vajalikud leevendusmeetmed nähtuvad KSH lisa VI-4 „Loomastiku uuring. Leevendavate meetmete vajadus ja paiknemine“ peatükis 4.
- 2.5.16 Õige ei ole ka kaebaja väide, justkui oleks KSH raames kitsendatud mõju hindamist vaid kaitsealadele ja kaitsealuste liikide registreeritud elupaikadele. Vastustajale teadaolevalt on eksperdid EELISE andmeid vaadanud tervikliku kaardikihina ehk loodusväärtuste paiknemist on hinnatud trassikoridoris tervikuna. Ei ole vaadatud vaid kaitsealaid ja seal paiknevaid loodusväärtusi, vaid tervikuna trassikoridori ja selle mõjualasse jäävaid loodusväärtusi.
- 2.5.17 Kaebaja ei ole esile toonud sellist konkreetset väidet või informatsiooni, mida KSH raames ei oleks arvestatud ja hinnatud ning mis võiks tingida kaalutusvea esinemise planeerimismenetluses. KSH raames on kogu asjakohast informatsiooni arvestatud ja põhjalikult hinnatud projekti potentsiaalset mõju loodusväärtustele. Samuti on KSH aruandes arvesse võetud kõiki teadaolevaid olulisi asjaolusid. Siinkohal võib aga lisada, et projekti arenedes, nt projekteerimise käigus võivad teatud küsimused täpsustuda või ilmnedagi uusi andmeid, millisel juhul tuleb järgnevatel menetlustel nendega samuti asjakohaselt arvestada, vajadusel mõjusid hinnata.

2.5.18 Kaebajad toovad kaebuses välja, et:

- (a) KSH raames ei ole käsitletud CO₂ heidet, mis kaasneb infrastruktuuri rajamise ja hooldamisega – märgime, et sellises täpsusastmes CO₂ arvutused ei ole KSH puhul tavapraktikaks. Kui veelgi laiemalt hinnata raudtee mõju CO₂ emissioonidele, ei piisaks ka ainult raudteega seotud CO₂ heite väljaarvutamisest (sh välja toodud infrastruktuuri rajamise ja hooldamisega seotud emissioone), vaid tuleks arvesse võtta ka emissiooni muutusi teiste transpordiliikide lõikes, kus transpordimahud vähenevad selle võrra, kui palju kaupa ja reisijaid liigub raudteele. Need muutused mõjutaks ilmselt juba edasi inimeste elukorraldust veelgi, millel on samuti mingi mõju kasvuhoonegaaside inimtekkelisele heitele. Selline sedavõrd kaugeleminev mudel ning arvutused on väljaspool KSH mõistlikku mahtu ja tavapraktikat, mistõttu on KSHs lähtutud hinnangutest üldistataval tasemel ning arengukavades tunnustatud transpordi- ja keskkonnapoliitika suunistest, mis eelistavad raudteetransporti, kui keskkonnasõbralikku transpordiviisi, võrreldes näiteks maanteetranspordi ja lennutranspordiga.
- (b) CO₂ heidet, mis on seotud liigniiskete alade hüdroloogilise režiimi muutmisega – vastustaja selgitab, et selles staadiumis, mille käigus KSH koostati, ei olnud veel tehniliselt paigas, kas liigniisketest aladest (nt turbaaladest) läbi minemisel on vajalik kuivendamine või on võimalik alternatiivsete tehnikate (nt mass-stabiliseerimine) kasutamine, millel on oluliselt väiksem mõju liigniiskete alade veerežiimile ja CO₂ emissioonidele. Need küsimused tuleb lahendada edasise projekteerimise ning vastavate loamenetluste raames. Võrdluseks võib lisada, et raudtee puudumisel toimuks jätkuvalt teatud osa transpordist autodega, millele vastavalt teedevõrgu laiendamine oleks seotud sarnaste mõjudega. Lisaks väidavad kaebajad, et arvestamata on ka CO₂ kogused, mis jäävad tulevikus raudtee alla jääva ja raadatava metsaala poolt sidumata. Vastuseks märgime, et KSH-s on käsitletud Rail Balticu poolt põhjustatud metsade raadamise tõttu tekkivat CO₂ heidet. KSH aruande peatükis 7.1.1 tuuakse välja, et vastavalt Kekskonnaministeriumi hinnangule oleks hetkel kehtivate eeskirjade ja meetodikate järgi 560 ha metsa raadamise tekkiv emissioon ligikaudu 0,28 miljonit tonni CO₂. Vastav raudtee ehitusega kaasnev mõju on seega põhimõtteliselt ühe kaalutlusena otsuse tegemisel arvesse võetud.
- (c) CO₂ heidet ja ajakulu, mis tekib teede läbilõikamisest raudteetrassiga ning seetõttu pikenevate teekondadega eelkõige kohaliku maanteetranspordi jaoks – nõustume, et raudtee rajamine toob paratamatult teatud juhtudel ja määral kaasa teekondade pikenedamise ja ajakulu. Samas nähakse maakonnaplaneeringutega ette läbipääsud kõigil olulisematel liikumisteedel ning samuti tehti planeeringu käigus koostööd näiteks põllumajandusettevõtetega, et oleks tagatud läbipääs ka põllumajandustehnikale.²¹ Maade võõrandamise protsessis on üheks võimaluseks ka maade vahetamine olukorras, kus mingi osa maast jääb teisele poole raudteed ning selleni jõudmiseks tuleb läbida ebamõistlikult pikk vahemaa. Eelnevast tulenevalt ei peetud teekondade pikenedamise CO₂ heidet ja ajakulu oluliseks negatiivseks mõjuks.

²¹ Välistada ei saa ka seda, et liikumismarsruudid kujunevad hoopis teatud kohtades ümber ning sellega seoses inimeste igapäevased liikumisteed võivad osaliselt muutuda seni harjumuspärastest mõistlikumaks.

(d) rajatavate kahe keskpinge elektriliini ja nendele lisanduvate ühendusliinide mõju linnustikule – selle näol on tegemist mõjuga, mida on võimalik täpsemalt hinnata ning vajalikud leevendavad meetmed välja töötada siis, kui on olemas täpne tehniline projekt, millega täpsustatakse kõik tehnilised detailid. Seda vajadust on rõhutatud ka KSH aruandes (ptk 16 „Jätkutegevuste üldpõhimõtted“, lk 283), kus on sätestatud järgmine nõue: „*Ehitusloas (ja/või veeloa) menetlusprotsessis loa väljastamisel tuleb kaaluda täiendava keskkonnamõju hindamise (sh Natura hindamise) vajalikkust, mille käigus koostatakse eelhindang, sh Natura eelhindamine, mis vaatab omakorda üle projektlahendused ning käesoleva Natura hindamise ja KSH käigus ette nähtud keskkonnameetmete piisavuse. Eelhindangud tuleb kooskõlastada kaitseala valitsejaga.*“ Samas on tegelikult ka juba KSHs elektriliinide küsimust käsitletud. KSH aruande ptk-s 9.11 (lk 226) „Raudtee toimimiseks vajaliku elektritaristu mõju hindamine“ on välja toodud elektritaristu mõjud, sealhulgas on hinnatud mõju looduskeskkonnale²² ja ka detailsemalt lindudele. KSHs nähakse ette, et projekteerimise etapis tuleb võimalusel vältida elektriliini kaitsevööndi kattumist keskkonnakaitselise objektiga; elektriliini asumisel looduskaitsealal, kaitsealal, hoiualal või kaitstava liigi püsielupaigas tuleb kooskõlastada ehitusprojekt Keskkonnaametiga; lindudele avalduva võimaliku negatiivse mõju leevendamiseks kasutada õhuliini märgistamist, mis teeb liini lindudele paremini nähtavaks. Samuti on mõju lindudele arvestatud KSH eluslooduse kriteeriumi 1.3 (Mõju suremusele) koosseisus. Täiendavalt on lindude kokkupõrkeohtu elektriliinidega analüüsitud ka Pärnu Maavalitsuse 17.01.2017 kirjas nr 12-3/16/2848-2 (p 7, lisa 12). Samuti on Pärnu maakonnaplaneeringu raames hinnatud veel eraldi elektrilahendust analüüsis „Rail Balticu Pärnu maakonna lõunaosa elektrilahenduse variandid“ (lisa 21), kus on samuti hinnatud mõju loodusväärtustele, sh linnustikule (ptk 9.2). Seega on linnustikule avalduvaid mõjusid arvestatud.

2.5.19 Kaebajad on viidanud lisaks, et strateegiliste valikute osas on lähtutud ebaõigetest eeldustest (nt fossiilsete kütuste tulevikku silmas pidades). Vastustaja märgib, et KSH strateegilise võrdluse osas tehtud arvutused ja antud hinnangud põhinevad sel hetkel kättesaadavatel olemasolevatel andmetel, mitte ebamäärastel tulevikuprognosidel või –visioonidel. Mitmekümne aasta taha vaatavate prognooside²³ kasutamine ei oleks andnud arvutustele oluliselt lisaväärtust, kuna nii pika perioodi puhul oleks määramatus ja võimalik eksimisruum liiga suur. Kaebuses väljatoodud trendile lisaks tuleks arvesse võtta seda, et paralleelselt fossiilsete kütuste osakaalu vähenemisele maanteetranspordis toimub ka taastuvatest allikatest toodetava elektrienergia osakaalu suurenemine (eriti oluline just Eesti kontekstis). Samuti suureneb tulevikus tõenäoliselt elektrifitseeritud kaubarongide osakaal diislrongide arvelt. Need trendid põhjustavad ka raudteeliikluse järjest keskkonnasõbralikumaks muutumist. Praegusel hetkel olemasolevate andmete ja teadmiste juures ei ole mingit põhjust eeldada, et KSH strateegilise valiku hinnangud oleks tehtud valedele eeldustel või oleks ebaõiged.

²² Täiendavalt on tehtud töö „Pärnu maakonna lõunaosa elektrilahenduse variandid“, mis on Pärnu maakonnaplaneeringu lisaks 4. Viidatud töös on hinnatud ka erinevate võrdluses olnud variantide mõju looduskeskkonnale.

²³ Prognooside tulemused varieeruvad suurel määral olenevalt allikast.

– ***KSH aruandes ette nähtud leevendusmeetmed on piisavad***

- 2.5.20 Kaebajad on ühtlasi asunud seisukohale, et KSH aruandes ette nähtud leevendusmeetmed on ebaselged, põhjendamatud ning nende tõhusus on kaheldav. Vastustaja ei nõustu kaebaja sellise seisukohaga.
- 2.5.21 Esmalt selgitame, et looduskeskkonna kaitseks nähakse ette keskkonnaprojekti koostamine. Keskkonnaprojekti iseenesest ei ole aga leevendusmeetmeid, nagu kaebajad märgivad, vaid leevendusmeetmed on osa keskkonnaprojekti, mis tervikuna tagab looduskeskkonna hea seisundi säilimise. KSH raames on läbi viidud mitmetasandiline hindamine. Eelistatud trassialternatiivi täpsema hindamise tulemused kajastuvad KSH aruande lisa III-5 (Mõjuhindamise tabelid, lisa 18). Viidatud tabelis on trassilõikude ning projekti etappide kaupa välja toodud, millised võivad olla potentsiaalsed mõjud ja millised on mõju vähendamiseks või ärahoidmiseks seatavad meetmed (seda nii inim- kui looduskeskkonna kontekstis). Leevendusmeetmed kajastuvad KSH aruande lisa III-6 (Leevendavate meetmete register, lisa 19). Viidatud registris on jällegi trassilõikude kaupa toodud välja tähelepanu vajava koha kirjeldus, loodusruumi koht, viide tüüplahendusele, etapp, millal mõju võib esineda, tüüplahenduse kood ning eraldi märkused iga konkreetse koha kohta. Tabelist nähtuvalt on leevendusmeetmete vajadust selgelt hinnatud just iga konkreetse asukoha ja olukorra kontekstis. On selge, et KSH ei suuda ette prognoosida absoluutsel kõiki raudtee ehitamise ja hilisema kasutamisega seotud detaile ja seetõttu võivad muutused või täpsustused tehnilistes lahendustes ja ka seireandmete täpsustumine tingida vajaduse meetmeid korrigeerida. Selleks ongi KSHga ette nähtud põhjaliku keskkonnaprojekti koostamise vajadus. Keskkonnaprojekti on projekti elluviimise käigus pidevalt täienev dokument, mis korraldab ka vajalike eriuuringute läbiviimist ning vajadusel meetmete täiendamist, mis toimub vastavate ametkondade ja erialaspetsialistide koostöös.
- 2.5.22 Planeeringutest tulenevalt on vajalik projekteerimise käigus vaadata seega veelkord planeeritavad leevendusmeetmed üle ning hinnata ehitus- või muu loa (nt vee erikasutusloa) andmisel täiendavalt, kas lõpliku projekti kohase lahenduse puhuks on kõik vajalikud leevendusmeetmed ette nähtud. Ruumilise planeerimise faasis ei ole kõik tehnilised küsimused lõplikult lahendatud ja on selge, et eriti kehtib see nii suure projekti puhul. Vajadusel hinnatakse mõjusid looduskeskkonnale uuesti ning kohaldatakse täiendavaid leevendusmeetmeid. Ehitusprojekti järgses etapis selgunud leevendusmeetmeid hinnatakse ka ehitusloa menetluses ning need kajastuvad ka ehitusloas. Ehitusloa üheks kooskõlastajaks saab olema kindlasti näiteks Keskkonnaamet, kes on pädev hindama, kas kõik asjakohased mõjud loodusväärtustele on arvesse võetud ja vajadusel saab Keskkonnaamet nõuda ka täiendavate leevendusmeetmete rakendamist. Lisaks tehakse peale raudtee ehitamist ka seiret ning selle tulemuste alusel on võimalik seotud leevendusmeetmeid korrigeerida või vajadusel täiendavaid leevendusmeetmeid rakendada.
- 2.5.23 Kaebajad on täpsemalt välja toonud leevendusmeetmete juures taas negatiivse mõju lindudele ja märgivad, et ette nähtud leevendusmeetmed ei ole piisavad, kuna ei ole selgitatud paigaldamise

tehnikaid, hooldamisvajadust jms. Vastustaja ei hakka kordama lindudele potentsiaalselt avalduvate mõjude osas esitatud selgitusi, mis on esitatud käesoleva vastuse punktis 2.5.17.d. Selgitame siiski täiendavalt, et KSH kontekstis ei peagi leevendusmeetmed olema kajastatud sellise täpsusega, nagu kaebajad on kaebuses nõudnud. Konkreetsete liinide märgistuste paigaldamise tehnika ja nende hooldamisvajadus ei pea olema määratud KSH raames. Nagu vastustaja märkis, hinnatakse leevendusmeetmeid täiendavalt juba detailsema ehitusprojekti raames, kus on võimalik selliseid küsimusi ka kajastada. Ruumilise planeerimise seisukohalt on oluline, et põhimõtteliselt on mõju leevendamise meetmed olemas ning oluline on määratleda piirkonnad, kus neid on vaja rakendada. Konkreetne teostus on juba ehitusloa etapi küsimus.

2.5.24 Turvaaedade osas on kaebajad samuti märkinud, et KSHs on hindamata nende rakendamise ulatus, kulukus ja teostatavus ning efektiivsus. Vastustaja rõhutab taas, et leevendusmeetmeid hinnatakse täpsemalt ja täiendavalt ehitusprojekti raames, kus selgub raudtee täpsem lahendus. Seal on võimalik kaebajate poolt esile toodud küsimusi ka täiendavalt hinnata. KSH raames selline täpsusaste aga vajalik ei ole. Siiski on maakonnaplaneeringute menetluses Pärnu Maavalitsuse 17.01.2017 kirjas nr 12-3/16/2848-2 (lisa 12) kaebaja analoogsetele küsimustele juba ka vastatud. Pärnu Maavalitsuse kirjas tuuakse välja, et metsakanaliste registreeritud elupaiku trass ja tarad reeglina ei läbi. Samuti on KSH käigus vajadusel ette nähtud leevendusmeetmed, mille rakendamisel negatiivset mõju ei esine. Lisaks on Keskkonnaministeerium pidanud vajalikuks täiendava uuringu läbiviimist, mis uuriks alternatiivseid tehnilisi võimalusi planeeringus väljapakutud lahendustele, sh tarakatkestuste kasutamist. Praeguseks on juba aiakatkestuste osas läbi viidud uuring „Rail Baltic samatasandiliste ulukiläbipääsude tehniline teostatavus“²⁴. Viidatud uuringus on analüüsitud alternatiivseid lahendusi Rail Balticu tarastamisele, mis vähendaks barjääriefekti, vältides samas ohtu inimestele ja loomadele. Seega on ilmne, et taradele alternatiivide otsimise protsess ja nende tehnilise teostatavuse hindamine on toimumas ning lõplikud lahendused selguvad projekti täpsustumisel.

2.5.25 Kokkuvõtlikult märgib vastustaja, et leevendusmeetmeid on KSHle vajaliku hoolsuse ja põhjalikkusega kindlasti hinnatud ning kohtadesse, kus on potentsiaalne negatiivne mõju keskkonnale, on vajalikud leevendusmeetmed ka leevendusmeetmete registris ette nähtud. KSH põhjalikkus oli piisav maakonnaplaneeringutes raudtee trassi määratlemiseks. Siiski tuleb planeeringu aluseks olevate andmete piisavuse hindamisel silmas pidada ka asjaolu, et praegused vaidlustatud maakonnaplaneeringute kehtestamise otsused on ruumilise planeerimise staadiumis, mitte veel ehitusprojekti staadiumis. On loogiline, et planeerimise faasis on otsuste üldistatuse aste veidi kõrgem, kui juba detailselt projekti ehitustingimusi määratlevate otsuste puhul. Raudtee projektilahenduse täpsustumisel täpsustatakse ja täiendatakse ka leevendusmeetmeid ja nende rakendamise seotud küsimusi. Kindlasti ei anna näiteks teatud leevendusmeetmete paigaldamise viisi KSHs mitte kajastamine alust öelda, justkui ei oleks leevendusmeetmeid piisava põhjalikkusega hinnatud või et ette nähtud meetmed ei oleks tõhusad.

²⁴ Uuring on avalikult kättesaadav Tehnilise Järelevalve Ameti kodulehelt: <https://pilv.mkm.ee/s/7whj1bfPkmf3rOe#pdfviewer>

2.6 Planeeringute kehtestamisel ei ole rikutud Natura 2000 võrgustiku alade kaitse nõudeid

2.6.1 KSH koostamisel on lisaks tavapärasele loodusväärtuste uuringule koostatud ka eraldi Natura hindamine (KSH lisa IV „Natura hindamine“, kaebuse lisa 43). Vastustaja on seisukohal, et KSH raames läbi viidud Natura hindamine on olnud põhjalik ja piisav ning seeläbi on ka maakonnaplaneeringute kehtestamine olnud õiguspärane.

– **Natura 2000 võrgustiku alade lähteandmed olid piisavad**

2.6.2 Kaebajad on asunud kaebuses seisukohale, et lähteandmed Natura 2000 võrgustiku aladel asuvate loodusväärtuste kohta olid puudulikud, sest kasutatud on vaid Keskkonnaregistris ja kaitsekorralduskavades toodud andmeid ning välitöödega ei ole täpsustatud väärtuste tegelikku olemist, paiknemist ja arvukust. Vastustaja kaebajate selliste seisukohtadega ei nõustu.

2.6.3 Pärnu Maavalitsus on juba oma 16.01.2017 kirjas nr 12-3/16/2844-2 Eesti Ornitoloogiaühingule (lisa 22, p 4) seda küsimust käsitletud ning märkinud järgmist: „*Juba trassivaliku etapis oli üldiseks põhimõtteks, et trassi planeerimisel Natura alasid ja otseseid mõjusid välditakse, mis oli esmaseks meetmeks, et välistada/minimeerida mõjud Natura võrgustiku aladele. Trassi lähedal, võimalikus mõjualas asuvatele Natura aladele viidi läbi Natura hindamine, kus tugineti peamiselt kaasaegsetes andmebaasides ja kaitsekorralduskavades sisalduvale informatsioonile. Pea kõikide Natura alade (või nende siseriiklikku kaitset tagavate alade) kaitsekorralduskavad on viimaste aastate jooksul uuendatud ning sellega seoses on läbi viidud uued inventuurid kaitse-eesmärkide seisundi ja paiknemise osas. Juba trassivaliku etapil tehti tihedalt koostööd kaitseala valitsejatega ning täpsustati ja kooskõlastati alal esinevaid kaitse-eesmärke. Meie hinnangul on hindamise aluseks olnud teave ajakohane, objektiivne ning ka piisav arvestades näiteks nende kaitse-eesmärkide paiknemist kavandatava tegevuse suhtes. Natura hindamise esmaseid tulemusi tutvustati ka mitmel korral kaitseala valitsejale, et leida lahendus, mis avaldaks kaitsealadele vähimat ebasoodsat mõju.*“ Samuti on seda küsimust selgitatud 17.01.2017 kirjas kaebajale (lisa 12, p 6).

2.6.4 Samas selgitati Eesti Ornitoloogiaühingule ja kaebajale ka üldisemalt, et *KSH koostamisel lähtuti riiklikult ja kohaliku tasandi kaitstavate loodusobjektide kaitsekorraldusest ning asjaolust, et liikide kaitse seisukohalt väärtuslikumad ja kaitset vajavad alad on Eestis üldjuhul kaitse alla võetud kaitstavate loodusobjektidena ja/või Natura 2000 võrgustikuna. Lisaks on eri liigirühmade eksperdid pidanud vajalikuks teha väliuuringuid trassi neil lõikudel, mis läbivad võimalikke võtmeelupaiku. Olemasolevates andmebaasides ja uuringute käigus kaardistatud kaitstavate loodusobjektidega on hindamisel ka arvestatud.*

2.6.5 KSH raames teostati inventuure näiteks Pärnu Natura 2000 alal, mida on inventeerinud ka Keskkonnaamet. Lisaks on Keskkonnaamet just viimastel aastatel inventuure teinud Taarikõnnu (2012) ja Luitemaa (2015) Natura 2000 aladel. Laiksaare ja Tolkuse Natura 2000 alasid on inventeeritud Eesti metsakaitsealade võrgustiku moodustamise projekti raames (2000ndate aastate

alguses). Seega, kaebajate väited, justkui ei oleks Laiksaare, Tolkuse ja Taarikõnnu alasid mitte kunagi inventeeritud ja registris kajastuvad vaid juhuslikult registreeritud väärtused, on selgelt valed. Kaebajate väited seoses Taarikõnnu loodusala elupaigaga 91D0 on asjakohatud. KSH aruande Natura hindamise tabelis (lk 27) on Taarikõnnu loodusala osas välja toodud, et on vaja viia läbi Natura hindamine, kui selgunud on ehituse täpsemad tehnilised tingimused. KSH raames on antud hinnang uute inventuuriandmete alusel (vt Natura hindamise lk 116), hinnangus kajastub, et just see elupaik asub kavandatavale raudteele kõige lähemal (paarsada meetrit). KSHs on ette nähtud leevendusmeetmed elupaiga 91D0 säilimiseks – *väljastada tuleb ala kuivendamise. Projekteerida ja paigaldada piisavalt raudteemullet läbivaid truupe tagamaks pinnase-veerežiimi säilimise looduala piirkonnas. Rakendada KSH-s toodud meetmeid asukohas 5D-1.8-8* (vt Natura hindamise tabel 4.10.2, lk 117-118). Kokkuvõttes märgitakse, et Natura hindamine tuvastas, et kavandaval tegevusel puudub otsene ebasoodne mõju Taarikõnnu loodusalale ja selle kaitse-eesmärkidele. Kaudselt on võimalik loodusala kaitse-eesmärke mõjutada läbi veerežiimi ja – kvaliteedi. Selle mõju välistamiseks on raudtee tehnilise lahenduse väljatöötamisel vajalik tagada ala pinnaseveerežiimi säilimine, milleks on vajalik rakendada KSH-s toodud meetmeid asukohas 5D-1.8.8. Tulenevalt eelnevast jõudsid KSH eksperdid Natura hindamise raames järeldusele, et leevendavate meetmete rakendamisel puudub kavandatavalt tegevusel ebasoodne mõju Natura 2000 Taarikõnnu loodusalale ja selle kaitse-eesmärkidele.

- 2.6.6 Kaebajad ei ole esile toonud spetsiifilisi asjaolusid, mida ei oleks KSH raames hinnatud. KSH raames teostatud Natura hindamine on lähtunud kõikidest olemasolevatest andmetest ja kogunud ka täiendavaid andmeid välitöödega. Kaebajate etteheited alusandmete puudulikkusest on tõendamata ja põhjendamata. Samuti ei asjakohane kaebajate viide Euroopa Kohtu suusakompleksi arendust puudutavale kohtuasjale, kuivõrd esiteks puudutab see spetsiifiliselt Natura linnualasid ning ei ole seega osaliselt kohaldatav (loodusaladele). Teiseks ei ole praegusel juhul tõendatud kaebajate väited, justkui oleks mõned loodusväärtused või liigid jäänud kindlaks tegemata ja seega arvesse võtmata. Natura 2000 linnualade andmed on KSH käigus saadud teiste andmete kõrval Eesti Ornitoloogiaühingult, kes ka planeerimismenetluses aktiivselt osales ja oma seisukohti esitas. Puudub igasugune põhjust arvata, et olemasolev ja Eesti Ornitoloogiaühingult saadud informatsioon ei ole piisav. Keskkonnaministeerium on oma kaebuse vastuses käesolevas asjas täiendavalt välja toonud, et *linnualade andmete uuendamiseks on Eesti Ornitoloogiaühing koostanud seirekava „Natura 2000 kaitsealade võrgustikku kuuluvate linnualade linnustiku seire ettepanek ja seirekava aastateks 2013–2024“, mille alusel on SA Keskkonnainvesteeringute Keskus rahastanud Eesti Ornitoloogiaühingu poolt läbiviidud linnualade kordusinventuure, samuti on sellega arvestatud riikliku seire tööde kavandamisel. Lõpuks on KSH eksperdid pidanud neil olemas olnud andmete alusel võimalikuks oma järeldused esitada ning nad keskkonnamõju hindamise ekspertidena ei viidanud, et järelduste tegemist takistaks ebapiisav teave. Olukorras, kus eksperdid pidasid andmeid piisavateks, puudusid ka vastustajal maakonnaplaneeringute kehtestamisel mis tahes põhjused arvata, et Natura hindamise lähteandmed ei oleks piisavad.*

- **Natura hindamisel on arvestatud kõikide asjakohaste potentsiaalsete mõjudega**
- 2.6.7 Kaebajad on ise välja toonud, et 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. Samas on kaebajad leidnud, et vaidlusaluse KSH raames ei ole hinnatud neid liike, kes ei ole kaitse-eesmärgina nimetatud Natura 2000 alade nimekirjas.
- 2.6.8 Pärnu Maavalitsus on nimetatud küsimust selgitanud Eesti Ornitoloogiaühingule 16.01.2017 saadetud vastuses (lisa 19), viidates, et *Natura hindamise kontekstis on vaja käsitleda liike ja elupaiku, mis on määratletud konkreetse ala kaitse-eesmärkideks. Kaitse-eesmärgid on aladele määratud Vabariigi Valitsuse 5. augusti 2004. a korralduses nr 615 „Euroopa Komisjonile esitatav Natura 2000 võrgustiku alade nimekiri“ ja konkreetse ala standardsel andmevormil. Kõik aruande lisas IV tehtud Natura hindamised käsitlevad alade kaitse-eesmärke ja hindavad mõju mõjualasse jäävatele kaitse-eesmärkidele. Standardsel andmevormil on osadel juhtudel tõepoolest esitatud alal leiduvad teised olulised liigid, aga need ei ole määratletud ala kaitse-eesmärkidenä ja kajastuvad seetõttu vajadusel KSH aruande teistes osades, kus hinnati mõju kaitstavatele loodusobjektidele (lisa 7-II).* Samuti on seda selgitatud kaebajale saadetud kirjas (lisa 12, p 6). Keskkonnaministeerium on oma kaebuse vastuses ka viidanud, et kõikides antud valdkonda käsitlevates Euroopa kohtuasjades ja Euroopa Komisjoni vastavates juhendites rõhutatakse, et Natura asjakohase hindamise raames tuleb mõju hinnata Natura 2000 ala kaitse-eesmärgiks olevatele elupaikadele ja liikidele. Seega on KSH raames läbiviidud Natura hindamine kooskõlas vastavate õigusnormide ja kohtupraktikaga ning vastab nõuetele. Kaebajate vastupidised väited on alusetud ja tõendamata.
- 2.6.9 Kaebajad on lisaks asunud seisukohale, et KSH raames ei ole hinnatud kumuleeruvaid mõjusid. Kumuleeruvaid mõjusid on tegelikult Natura hindamine kajastanud integreerituna erinevates peatükkides. Mõjude kumuleeruvuse oht on välja toodud näiteks Rabivere loodusala puhul, kus raudtee kulgeb loodusala lähedalt ja võimalikud perspektiivsed maantee koridorid on kavandatud paralleelselt raudteega, sealjuures ühel juhul Natura ala läbivana. Natura hinnangus märgitakse (lk 133), et *lisaks raudtee rajamisele tuleb antud juhul kavandatava tegevuse osana käsitleda ka maantee rajamist (vt ka kumulatiivsete mõjude käsitluse alt)*. Sellel juhul toob Natura hindamine välja, et maantee edasisel kavandamisel on vajalik Natura mõju hinnata uuesti juba projektlahenduse faasis. Kumulatiivsete mõjude hindamise osa on leitav Natura hinnangu lk-l 141.
- 2.6.10 KSH aruandes endas sisaldub aga eraldi peatükk kumulatiivsete mõjude hindamise kohta (ptk 11, lk 248 – 249). Viidatud peatükis selgitatakse, et KSH aruandes on kumulatiivsete mõjude esinemise võimalust ja mõju võetud arvesse olulise osana hindamisest, mis kajastub konkreetsetes asukohtades vastavate kriteeriumite lõikes. Kumulatiivsete mõjude hindamise andmed sisalduvad mõju hindamise tabelites (KSH lisa III-5, lisa 18) ja kokkuvõtetes peatükis 9, kus on kajastatud ka mõjude sünergilisus, millele tuleb ka edaspidi tähelepanu pöörata. Rail Balticu KSH ja maakonnaplaneeringud on juhtinud tähelepanu olukordadele, kus erinevate projektide kumulatiivne mõju vajab eraldi tähelepanu, kuid Rail Balticu projektiga ei ole võimalik lahendada kõiki teiste

projektide probleemseid asjaolusid (nt ei saa Rail Balticu projektis sundida Via Baltica maanteele täiendavate loomade läbipääsude rajamist).

2.6.11 Eeltoodule tuginevalt on vastustaja seisukohal, et kaebajate väidetel, justkui ei oleks kumulatiivseid mõjusid arvesse võetud, puudub alus. KSHs on selgesõnaliselt öeldud, et kumulatiivseid mõjusid on hinnatud ning vastavad tulemused on KSH aruande lisadest nähtavad. Lisaks rõhutame veelkord, et KSH aruande Natura hinnangust nähtuvalt on seatud nõue, et Natura alade puhul tuleb teatud juhtudel täpsema lahenduse selgumisel kaaluda täiendava Natura hindamise läbiviimise vajalikkust. Sellele viidatakse ka maakonnaplaneeringutes (vt maakonnaplaneeringute ptk 3.5, 3.6).

– ***Mõjude hindamise sisuline kvaliteet, leevendusmeetmete sobivus***

2.6.12 Kaebajad on asunud seisukohale, et Natura hindamise sisuline kvaliteet ei ole olnud nõuetekohane, sest Natura hindamises esinevad mitmed lüngad, mistõttu ei vasta hindamine asjakohase hindamise kriteeriumitele. Vastustaja sellega ei nõustu. Natura hindamine on läbi viidud nõuetekohaselt.

2.6.13 Õige ei ole kaebajate väide, justkui oleks mõjude puudumist põhjendatud vaid sellega, et trass läheb suuremas osas Natura aladest mööda. Sellise argumendiga ei olegi mõjude puudumist ka põhjendatud. Kahtlemata tuleb keskkonnoahte vältida (KeÜS § 10) ning üheks vältimismeetmeks on see, et hoitakse trassi distantsi Natura 2000 loodusväärustega. Vastustaja selgitab, et mõjude vältimise esimeseks meetmeks oligi trassialternatiivide kavandamine selliselt, et Rail Balticu raudtee planeerimisel välditakse otseselt mõju Natura aladele, millega välistati suur osa võimalikust Natura võrgustikule avalduvast mõjust. Selles osas, milles aga potentsiaalsed mõjud esinesid, on läbi viidud põhjalik sisuline hindamine, mille käigus on jõutud kokkuvõtlikult järeldusele, et projekti elluviimine on võimalik ja ebasoodsad mõjud Natura aladele puuduvad.

2.6.14 Kaebajate poolt esile toodud Pärnu loodusala puhul on tegemist ühe erandliku kohaga, kus raudtee läbib Natura ala nurka. Samas on tehniline lahendus välja töötatud selliselt, et kavandatavad struktuurid ei kahjustaks raudteele lähimat elupaika ja kogu ala kaitse-eesmärgid oleksid tagatud. Natura hindamine on seda probleemkohta ka põhjalikult käsitlenud (vt Natura hindamise ptk 4.8, lk 95 jj). Elupaikade paiknemine ja värskemad inventeerimisandmed on mitmel korral kaitseala valitsejaga läbi räägitud ja kooskõlastatud. Natura hindamisel on aluseks võetud 2012. aastal kinnitatud Pärnu maastikukaitseala kaitsekorralduskava aastateks 2012-2021 ning selle raames teostatud inventuurid loodusala kaitse-eesmärkide kohta. Ka Reiu taimla riste juures on kasutatud elupaikade kaitsekorralduskava kohaseid elupaikade inventuuride andmeid. Ühiselt kaitseala valitsejaga on otsitud parimat tehnilist lahendust nende alade läbimiseks. Esmatähtsatele elupaikadele on sobiva tehnilise lahenduse väljatöötamisega välistatud ebasoodne mõju nii Reiu taimla riste juures kui ka Pärnu loodusala lõunanurga läbimisel.

- 2.6.15 Natura hinnangu (KSH lisa IV) tabelis 3.1 (lk 13 jj) on välja toodud kõik trassikoridoride mõjusfääri jäävad Natura 2000 võrgustiku alad, alade kaitse-väärtused ning hinnang kaitseväärtustele otsese või kaudse mõju esinemisele. Lisaks sisaldab uuring jooniseid (joonised 3.1 – 3.5), kus kajastub Natura alade paiknemine trassikoridori suhtes. Kõiki asjakohaseid Natura alasid on arvesse võetud ning mõjusid neile on sisuliselt hinnatud. Kaebajate väide, et analüüsi käigus on välja selgitatud mõjud vaid Natura aladele, mida trass läbib ning on jäetud välja selgitamata konkreetset mõjud, mis võivad levida aladele, mida trass ei läbi, on selgelt ebaõige. Natura hinnangust tulenevalt on hinnatud kõiki trassialternatiivide mõjusfääri jäävaid Natura alasid ja neile potentsiaalselt tekkida võivaid mõjusid.
- 2.6.16 Kaebajad on siiski asunud seisukohale, et trassi Natura aladest möödajuhtimisega ei ole välistatud ebasoodne mõju linnustikule ja loomastikule. Kaebajate väitel ei ole hinnatud näiteks mõju Põhja-Liivimaa linnualale ja kitsamalt laululuigele. Samuti on kaebaja seisukohal, et raudtee eraldab linnualast läände jäävad ja kaitse all mitte olevad elupaigad suuremast elupaigalaamast. Sellised väited on ebaõiged ning vastustaja on seda juba varem kirjast MTÜ-le ARB (17.01.2017 kiri, lisa 12) selgitanud, tuues välja järgmise: *„Lähtudes otstarbekuse ja ettevaatuse printsiibist välditi Rail Baltic raudtee planeerimisel trassikoridori kavandamist Natura aladele, millega välistati peamised võimalikud ja otsesed Natura võrgustikule avalduvad mõjud. Nii ka Põhja-Liivimaa linnuala puhul, mida raudtee ei läbi ja seetõttu on linnuala kaitse-eesmärkideks olevate liikide peamistes elupaikades otsene häirimine jms ning nende elupaikade terviklikkus säilitatud. Raudtee kulgemisel linnuala lähedal on võimalikud mõjuallikad seotud võimaliku suremuse ja häiriva mõjuga. Mõlemal juhul on eksperdid pidanud vajalikuks seada raudtee linnuala lähedalt möödumisel meetmed. Nimelt on loodusuuringu tulemuste põhjal linnuala kontaktsoonides määratud häiringuid vähendavad meetmed, mis piiravad kriitilistel (mitmeid kilomeetreid pikkadel) lõikudel ajaliselt mürarikkad ehitus- ja hooldustööd. Täiendavate ja spetsiifilisemate meetmete rakendamist ei ole eksperdid vajalikuks pidanud. Lisaks on kokkupõrkeriski vähendavate meetmetena soovitatud trassiobjektide tähistamist ja paremini nähtava tarade lahenduse rakendamist. Juhul kui nimetatud liikide elupaigad linnualast läänes oleks Põhja-Liivimaa linnualaga tihedalt seotud ja ühtse tervikuna kaitset vajav, siis oleks need ka vastavalt linnuala koosseisu arvatud. Linnustiku puhul ei ole tegemist loomarühmaga, mille puhul raudteetrassi isoleeriv ja elupaiku killustav mõju oleks peamise ja määrava tähtsusega asjaolu eriti arvestades asjaolu, et eelistatud trass kulgeb väljastpoolt linnuala territooriumi. Meie hinnangul ei ole lisameetmete rakendamine antud juhul vajalik.“*
- 2.6.17 Märjime täiendavalt, et elektriliinide ning muu raudteetaristu märgistamise osas ei ole projekti praeguses etapis kõiki tehnilisi lahendusi loendatud ning toodud on näiteid ning kirjeldatud, mis on nõ taotlustase. Ka KSH raames läbi viidud loodusuuringus on toodud näitena erinevat tüüpi leevendavaid meetmeid, kuid oluline on rõhutada, et tehnilise lahenduse soovitusel on näitlikud ja ei ole rangelt siduvad. Sobivad ka funktsioonilt samasugused, kuid tehniliselt teistsugused lahendused. Kuna teadmised ja praktikad pidevalt täienevad, ei ole mõistlik sellises detailsuses

lahendusi projekti nii varajases ja üldises staadiumis lukku panna, et tagada raudtee rajamise ja kasutamise ajal võimalus rakendada selleks ajaks parimat võimalikku teadaolevat lahendust.

- 2.6.18 Kaebuses on tõstatatud ka müra hindamise küsimus ning kaebajad on seisukohal, et müra mõjuga Natura ala kaitse-eesmärkidele ei ole arvestatud. See ei vasta tõele. Müra teemat on lindude osas käsitletud KSH aruandes nt 4A ja 4H lõikude puhul (KSH lisa III-5 „Mõjuhindamise tabelid“, lisa 18). Samuti on KSHs viidatud, et leevendava meetmena on võimalik kasutada müraseinu (KSH lisa III-1 punkt 1.4.2, lisa 23). Hetkel ei ole müraseinu küll ühtegi asukohta puhtalt linnukaitselistel kaalutlustel ette nähtud, sest selleks puudub tuvastatud vajadus, kuid kui selline vajadus peaks projekti täpsustumisel tekkima, siis on võimalik asjakohaseid leevendusmeetmeid ka rakendada. Kaebajad on küll Natura hinnangust toonud välja viite, et müra teatud mürataseme juures üldjuhul väheneb linnustiku asustustihedus raudtee ääres, kuid on jätnud välja toomata, et see seos ei esine kõikide liikide puhul ning kõikidel juhtudel. Metsiste kohta on koostatud eraldi eksperthinnang („Rail Baltic raudtee ja selle rajamisega kaasneva keskkonnamõju hindamine Selja, Mõtuse, Kõveri ja Nepste metsise püsielupaikadele“, kaebuse lisa 44), kus ekspert on märkinud, et rongimüra on lindude jaoks vähemhäiriv kui inimtegevuse ja ehitusega kaasnev müra (vt hinnangu lk 7, 11, 16, 21). KSHs on lindude häirimise vältimiseks välja toodud ka ajalised piirangud. Samuti on ekspert välja toonud, et tehislikud tõkked on lindudele ohuteguriks, seega selle asjaoluga hindamisel selgelt arvestatud ja nähtud ette vajalikud meetmed ohtude vähendamiseks.
- 2.6.19 Linde puudutava müra küsimuse tõstatas planeerimismenetluses ka Eesti Ornitoloogiaühing, kellele 16.01.2017 esitatud vastuses (lisa 22) on seda selgitatud järgmiselt: *„Müra mõju hinnati lisaks inimesele avalduvatele mõjule ka mõnede müratundlike liikide elupaikade naabruses. Kasutusaegset müra leevendavaid meetmeid ei peetud otstarbekaks. Ehitusaegse müra osas ei ole täpne ehitusprotsess veel teada ja siin tuleb spetsialistide kaasamisel seada konkreetset liigispetsiifilised meetmed keskkonnanõuanduse kavasse, mis on pidevalt protsessi käigus täiendav dokument. Mis puutub meetmete järgimise ja keeluaegadest kinnipidamisse, siis antud juhul on mitmete KSH-s soovitatud leevendavate meetmete täpsustamine kavandatud järgnevasse etappidesse ja lahendatav täpsemalt keskkonnanõuanduskava koostamise ja rakendamise raames. KSH aruande lõppjäreluste ühe olulise osana tuuakse välja, et vajalik on asjakohaste keskkonnanõuandusmeetmete järgimine, rakendades spetsiaalselt koostatud keskkonnanõuanduskava. Viimane sisaldab muuhulgas seire- ja järelhindamise protseduure meetmete tõhususe kontrolliks ja korrigeerimiseks ning võtab arvesse vajaliku kvalifikatsiooniga ekspertide vajadust projekti meeskonnas.“* Lisaks rõhutati kirjas, et meetmete täpsemal väljatöötamisel tuleb arvestada, et Natura ala kaitse-eesmärgid oleksid tagatud. Oluline on seega ka siinkohal tähele panna, et täpsemad leevendusmeetmed töötatakse välja siis, kui projekti täpsem lahendus on ehitusprojekti koostamisel selgunud. Sellisel juhul on vajalik uuesti hinnata vajadust rakendada leevendusmeetmeid ning sellise vajaduse esinemisel asjakohaseid meetmeid ka rakendatakse. Rõhutame, et ehitusloa ja/või vee-erikasutusloa menetluses tuleb loa väljastamisel samuti kaaluda täiendava keskkonnamõju hindamise (sh Natura hindamise) vajalikkust. Vajaduse esinemisel selline hindamine algatatakse ning siis on võimalik juba

konkreetsed ehitusprojekti lahenduse puhul kindlaks teha, kas KSH raames ette nähtud meetmed on piisavad või on täpsustatud lahenduse pinnalt vajalik täiendavate leevendusmeetmete rakendamine. Samas, arvestades ekspertide seisukohti, oli vastustajal alust pidada läbiviidud KSHd ka selles aspektist piisavaks maakonnaplaneeringute kehtestamise otsuse vastuvõtmiseks.

2.6.20 Kaebajad on viidanud, et KSH töörühma sees on eksperdid olnud linnustiku osas erinevatel seisukohtadel, mistõttu on selge kahtlus projekti mõju suhtes linnustikule ja planeeringu kehtestamine on seetõttu õigusvastane. Ekspertide eriarvamused iseenesest ei saa kuidagi põhjustada otsuste õigusvastasust, sest tuleb ikka ette olukordi, kus tuleb otsustada vastukäivate tõendite alusel. Vastustaja rõhutab taas, et KSH, sh Natura hindamine on olnud nõuetekohane ja selle tulemusel on tuvastatud, et negatiivne mõju Natura aladele ja liikidele puudub. Samas märgime, et kaebajate poolt kaebuse punktis 2.3.4.16 välja toodud elupaik ei asu Natura 2000 alal ja seega ei saa kaebaja väita, et see saaks kuidagi olla seotud kahtlusega Natura alade terviklikkuse tagamisest. Asjaolu, et eksperdid on uuringuid tehes väljendanud erinevaid seisukohti, ei tähenda, et hindamine ei oleks nõuetekohane. Vastupidi, seda küsimust on sellest tulenevalt väga põhjalikult kaalutud ning püütud leida variant, mis parimal viisil tagab loodusväärtuste kaitse ja projekti eesmärkide täitmise. Seda näitab asjaolu, et Kõveri metsiste elupaikade osas on planeerimismenetluses küsitud eraldi Keskkonnaministeeriumi seisukohta. Keskkonnaministeerium märkis oma 07.10.2014 vastuses Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile (lisa 24), et metsise kaitseks on välja kujundatud eksisteeriv kaitstavate alade võrgustik ning eelkõige tuleb keskenduda seal väärtuse säilitamisele ja parandamisele. Keskkonnaministeerium tõi ka välja, et trassi kulgemine planeeritud koridoris on lubatav, aga ette tuleb näha elupaikade parandamine ja taastamine. Sellest tulenevalt on KSHsse ka sisse kantud (KSH ptk 16.3.1, lk 289), et projekti realiseerimise eelselt tuleb elupaigakao kompenseerimiseks viia läbi taastamistööd olemasolevates Kõveri piirkonna metsise elupaikades vastavalt kaitsealade kaitsekorralduskavades seatavatele tingimustele. Seega on Keskkonnaministeeriumi märkuste alusel KSHs ette nähtud jätkutegevused ja kompenseerivad meetmed.

2.6.21 Lisaks on kaebajad väitnud, et täielikult on hindamata mõju linnustikule Luitemaa linnualal ning hinnatud on vaid mõju osaliselt kattuva Luitemaa loodusala elupaigatüüpidele. Vastavad mõjud ei ole tegelikult jäänud KSH raames hindamata, kaebajate väide on ilmselgelt ebaõige. Natura hindamise raames on antud eelhinnangud planeeritava Rail Baltic raudtee trassikoridoride mõjusfääri jäävate Natura 2000 võrgustiku alade, alade kaitse-väärtuste ning kaitseväärtuste otsese või kaudse mõju esinemisele. Vastav Luitemaa linnuala eelhinnangu tulemus sisaldub Natura hinnangu (KSH aruanne Lisa IV, kaebuse lisa 43) tabeli 3.1²⁵ real 12. Ühtlasi on tabelis välja toodud soovitused leevendusmeetmete rakendamiseks viidatud linnualal.

2.6.22 Natura hindamise tabeli 3.1 kokkuvõttes märgitakse, et *ei esine teadaolevat otsesest, ebasoodsast ning mitteleevendatavat mõju, mis üheselt mõnd käsitletud Natura ala ebasoodsalt mõjutaks ning seega teatud trassialternatiivi välistaks. Siiski esineb mitmeid trassilõike, kus esineb oht ebasoodsa*

²⁵ Tabelis 3.1 on kajastatud kõik Natura alad, millele teostati eelhinnang.

kaudse mõju esinemiseks (mitmed märgalade lähedased trassilõigud või ka Natura võrgustikuna kaitstavad vooluveekogud), nendes lõikudes ebasoodsa mõju leevendamise võimalikkus sõltub juba täpsematest tehnilistest lahendustest. Seega järgmistes etappides, kui on selgunud nii trassikoridori lõplik paiknemine kui muud tehnilised detailid (sh leevendavate meetmete rakendatavus), hinnatakse detailselt mõju siinkäsitletud Natura aladele ja nende kaitseväärtustele, milliste puhul ebasoodsa mõju esinemist ei saa praeguses täpsusastmes välistada. Lähtudes eeldusest, et sobivad tehnilised võimalused on võimalik kasutusele võtta, on seega KSHga tuvastatud, et projektiga ei kaasne ebasoodsat mõju Natura aladele. Selliste potentsiaalsete negatiivsete mõjude osas, mis võivad projektiga kaasneda, on võimalik ette näha asjakohased leevendusmeetmed ja seda ongi KSHs ka tehtud. Need kajastuvad nii Natura hinnangus, KSH aruandes (ptk 14, tabel 14.1) KSH lisas III-5 „Mõjuhindamise tabelid“ (lisa 18) kui KSH lisas III-6 „Leevendavate meetmete register“ (lisa 19). Välja on toodud leevendavad meetmed nii projekteerimise etapis, ehitusetapis kui kasutusetapis, samuti on hinnatud leevendusmeetmete tõhusust (vt tabel 14.1).

2.6.23 Keskkonnaministeerium on oma 09.08.2017 otsusega nr 7-12/17/2834-7 (kaebuse lisa 7) KSH aruande heaks kiitnud. Viidatud otsuses on Keskkonnaministeerium märkinud, et Rail Balticu maakonnaplaneeringute koostamisel ja kehtestamisel tuleb arvesse võtta KSH tulemusi, kaasa arvatud KSH aruandes esitatud leevendus- ja seiremeetmeid. Otsuses viidatakse ka, et maakonnaplaneeringute seletuskirjades on välja toodud, kuidas on KSH-st tulenevalt planeerimisel arvestatud keskkonnatingimusi ning kasutatud leevendavaid meetmeid. Leevendavate meetmete rakendamise kohustus on sätestatud maakonnaplaneeringute peatükis 4 „Keskkonnamõju strateegilisest hindamisest tulenevad leevendavad meetmed“, kus märgitakse, et *meetmete register KSH aruande lisas III 6 on Rail Baltic maakonnaplaneeringute lahutamatuks osaks. KSH käigus läbi viidud mõjude hindamine, ülevaade mõjude hindamise meetodikatest ning määratud leevendusmeetmetest on koondatud KSH aruandesse ning selle lisadesse.*

2.6.24 Ühtlasi rõhutame veelkord, et täiendavalt on võimalik leevendusmeetmete vajadust hinnata ehitusprojekti koostamise etapis ning ehitusloa väljastamise menetluses. Sama kehtib ka kaebajate poolt välja toodud ajaliste piirangute kohta. KSH peatüki 14 tabelis 14.1 on häiringute kriteeriumi juures välja toodud, et *tagamaks looduskaitseeaduse § 55 lõike kohast liikide kaitset tuleb KSH-s toodud konkreetsed meetmed ehituslubade menetluse käigus koostatavate eelhinnangute raames üle vaadata ning vajadusel liikide pesitus- ja poegade üleskasvatamise aegseid leevendavaid meetmeid täpsustada, lähtudes projektlahendusest ja selle elluviimise iseärasustest konkreetses piirkonnas ning häiringu ulatusse jäävate liikidest. Meetmed on suure tõhususega. Samas on ajalised piirangud leevendusmeetmena välja toodud loodusuuringu läbi viinud liigispetsialistide poolt. Puudub igasugune põhjus arvata, et liigispetsialistide poolt välja töötatud ja toodud leevendusmeetmed ei ole tõhusad ega piisavad. Kaebajad ei saa pidada end pädevamateks selle küsimuse üle otsustama. Ühtlasi on need väited jäetud põhjendamata.*

2.6.25 Kaebajad ei ole esile toonud asjaolusid, mis lükkaksid ümber KSHs ja Natura hinnangu järeldused. Samuti ei ole kaebajad esitanud põhjendatud väiteid ega tõendeid selle kohta, et projektil oleksid sellised negatiivsed mõjud, mis on kas jäänud hindamata või mille osas on hinnang olnud ebaõige. Kaebajad on esitanud vaid ebaõiged väiteid nii KSH kui Natura hinnangu kohta. Dokumentide sisuga tutvumisel nähtub, et tegemist on täiesti põhjendamata väidetega.

– **KSHs välja toodud vajalikud meetmed**

2.6.26 Kaebajad toovad välja, et Taarikõnnu-Kaisma linnualal elutseva metsise puhul on Natura hindamises välja toodud, et elupaiga kao ja häiringu kompenseerimiseks on soovitatav ellu viia Selja metsise PEPi piiride muudatusettepanek, mille kohaselt suurendatakse püselupaiga pindala piiride mõningase nihutamisega lääne suunas. Seega on justkui leevendusmeetme nime all välja toodud hoopis hüvitusmeede. Nendime, et Natura hinnangus on tõepoolest kasutatud sõnastust, mis viitab, justkui tegemist oleks kompenseerimisega ehk hüvitusmeetmega, mida ei saaks rakendada ilma loodusdirektiivi artikkel 6 lg 4 erandi rakendamise hindamiseta. Natura hinnangus välja toodud meetmete sisulisel hindamisel aga nähtub, et tegemist ei ole sisu poolest hüvitusmeetmega, mistõttu ei kohaldu praegusele olukorrale tegelikult loodusdirektiivi artikkel 6 lõige 4 ega KeHJS § 45 lg 3 ja 4.

2.6.27 Natura hindamise tabelis 4.11.2 tuuakse välja, et Selja metsise püselupaiga piiranguvöönd asub raudtee kaitsevööndist ca 75 m kaugusel ja sihtkaitsevööndina määratletud metsisemängu ala asub raudteest juba ca 500 m kaugusel. Raudtee rajamise ja kasutuse võimalik mõju võib tekkida eeskätt läbi häiringute, mille minimeerimiseks on vajalik võtta kasutusele leevendavad meetmed. Häiriva mõju vähendamine on vajalik metsise mängu- ja pesitusperioodil. See tundlik periood on vastavalt linnustiku ekspertide soovitudele 1.03-15.05. Seega nähtub Natura hinnangust selgelt, et raudtee rajamine metsise elupaigale leevendusmeetmetega mitteleevendatavat mõju ei põhjusta. Ehitustöid on võimalik vastavalt ajastada.

2.6.28 Tabelis märgitakse täiendavalt, et Kootja tee rajamisel läbi Taarikõnnu-Kaisma linnuala jääb ca 525 m² ulatuses Selja Metsise PEP-i piiranguvööndi välisnurgast metsa tee alla. Selja Metsise PEP-i sihtkaitsevöönd, kus asub metsise mänguala, jääb puutumatuks, mistõttu võib öelda, et elupaiga (mänguala) otsest kadu Kootja tee ümbersuunamine kaasa ei too. Seega, antud juhul ei ole kindlasti küsimus mitte raudtee ehitamises Natura alale, vaid selles, et juurdepääsude ümberkorraldamise ja tagamise tõttu võib üks teelõik väikses osas jääda ala piiresse. On ilmne, et tegemist on väheintensiivselt kasutatava teelõiguga, mis rajatakse metsise mänguala nn puhveralana käsitletavasse piirkonda. Mõju sarnaneb juba ka praegu metsise elupaiga piirkonnas olemasolevate metsasihtide/metsateede omaga. Seega nähtub tegevuse analüüsist, et teed ei rajata tegelikult üle metsise elupaiga ning elupaik jääb sellest puutumatuks ehk Kootja tee ümbersuunamine ei too kaasa Selja metsise elupaiga kadu. Kui aga ei kaasne elupaiga kadu, milles vaidlust olla ei saa, ei ole vajalik ka elupaiga kadumise kompenseerimine, nagu seda Natura hinnangus ekslikult sõnastatud on. Sisuliselt on vajalik rakendada siiski leevendusmeetmeid, mida Natura hindamise tabel ka välja toob: „*Rakendada KSH-s välja töötatud mõju leevendavaid*

meetmeid mõlema (nii Selja metsise püsielupaiga kui ka Lõo raba piirkonnas) metsise elupaiga juures – meetmed asukohtades 5D-1.3-2; 6B-1.3-1 ja 6B-1.8-6, 6B-1.5-2- Soovituslik on jätta tarakatkestus või asendada tara loodusliku tõkkega; trassiobjektid tähistada; vältida veerežiimi muutusi piirkonnas; ehitustöid ja korralisi hooldustöid viia läbi väljapool metsiste peamist mängu- ja pesitsusaega (01.03-15.05) ning soovituslikult vältida mürarikaste tegevuste elluviimist kuni ka 15.05-15.07; võimalusel kitsendada trassikoridori, et trassiga lahutatud võrade vaheline kaugus oleks võimalikult väike.“ Arvestades KSH erinevaid osasid ja kokkuvõtlikke järeldusi (ei põhjustata negatiivseid mõjusid) kogumis, saab järeldada, et tegemist ei ole loodusdirektiivi artikkel 6 lõikes 4 (KeHJS § 45 lg 3) kirjeldatud olukorraga ning kaebaja vastupidised väited ja vastavad viited on põhjendamatud.

- 2.6.29 Kaebajate poolt täiendavalt viidatud vajadus metsise elupaikade taastamiseks, kahepaiksete ja roomajate elupaikade taastamiseks ja Viluvere väike-konnakotka elupaiga kompensatsioonimeetmed ei ole siinkohal asjakohased, kuivõrd tegemist ei ole Natura 2000 aladega. See aga tähendab, et nende loodusväärtuste hindamine ei toimu Natura hindamise reegleid järgides ning nende puhuks on võimalik ette näha ka n-ö kompensatsioonimeetmete rakendamine, et täiendavalt tagada keskkonnamõjude minimeerimine. KeHJS § 45 ja loodusdirektiivi artikli 6 lõikes 4 välja toodud erandi regulatsioon kehtib Natura alade puhul ning kõnealuste mõjude kontekstis vastava protseduuri kohaldamise küsimus ei tõusetu.
- 2.6.30 Vastustaja rõhutab siinkohal samuti, et KSH raames on ette nähtud, et ehitusloa ja/või vee erikasutusloa menetlusprotsessis loa väljastamisel tuleb kaaluda täiendava keskkonnamõju hindamise (sh Natura hindamise) vajalikkust, mille käigus koostatakse eelhinnang (sh Natura eelhindamine), mis vaatab omakorda üle projektlahendused ning KSH käigus teostatud Natura hindamise ja KSH aruandes ette nähtud leevendusmeetmete piisavuse. Eelhinnangud tuleb kooskõlastada kaitseala valitsejaga. Sellest tuleneb, et KSH aruande (ja sh Natura hindamise) raames välja toodud leevendusmeetmeid hinnatakse täiendavalt projekti edasistes etappides. Kui projekti täpsustatud lahenduse pinnalt selgub, et KSH raames ette nähtud leevendusmeetmed ei ole piisavad, nähakse ette täiendavad asjakohased leevendusmeetmed. KSH ega maakonnaplaneeringu koostamise raames ei ilmnenu asjaolusid, mis oleks viidanud sellele, et mõjusid leevendavaid leevendusmeetmeid, et vältida ebasoodsat mõju Natura aladele, ei saaks põhimõtteliselt rakendada. Sellel taustal oli võimalik läbiviidud KSH-le tuginevalt teha järeldus, et ebasoodsat mõju Natura 2000 aladele ei kaasne (KeHJS § 45 lg 2) ning maakonnaplaneeringute kehtestamisega oli võimalik vastav raudtee trass õiguspäraselt kindlaks määrata.

III Menetluslikud küsimused

- 3.1 **Kinnitus esindusõiguse kohta.** Vandeadvokaat Martin Triipan ja advokaat Kaisa Laidvee kinnitavad, et on käesolevas asjas Rahandusministeeriumi volitatud esindajad (HKMS § 35 lg 4).

- 3.2 **Kaebuse menetlusse võtmine.** Vastustajal ei ole vastuväiteid kaebuse menetlusse võtmisele, samuti ei ole vastustajal käesoleval hetkel teada alust, mis tingiks kaebuse läbi vaatamata jätmise või menetluse lõpetamise.
- 3.3 **Asja läbivaatamise viis.** Vastustaja soovib asja läbivaatamist kohtuistungil ning soovib sellel osaleda volitatud esindaja kaudu.
- 3.4 **Asjas tehtava kohtuotsuse sisu.** Vastustaja palub teha käesolevas asjas kohtuotsuse koos kirjeldava ja põhjendava osaga (HKMS § 160 lg 3).
- 3.5 **Kompromiss.** Vastustaja ei pea võimalikuks asja lahendamist kompromissiga.
- 3.6 **Vastuse ja lisade esitamine.** Käesolev vastus kaebusele koos lisadega on esitatud kohtule elektrooniliselt veebilehe www.e-toimik.ee kaudu ning kaebajale e-posti teel.

Lugupidamisega

/digitaalselt allkirjastatud/

Martin Triipan
vandeadvokaat
Rahandusministeeriumi volitatud esindajad

/digitaalselt allkirjastatud/

Kaisa Laidvee
advokaat

Lisad:

- 1) 05.07.2016 teavitus Postimehes;
- 2) 18.11.2016 Pärnu Postimehe teavitus;
- 3) 17.10.2013 avaliku arutelu protokoll;
- 4) 18.06.2014 avaliku arutelu protokoll;
- 5) 10.06.2015 avaliku arutelu protokoll;
- 6) 24.01.2017 avaliku arutelu protokoll;
- 7) 16.12.2013 Rapla Maavalitsuse kiri nr 12-3/1411-2;
- 8) Rapla Maavalitsuse 21.07.2015 kiri nr 12-3/15/1089-2;
- 9) 29.12.2016 ARB seisukoht;
- 10) Pärnu Maavalitsuse kutse 10.02. 2017 koosolekule;
- 11) 10.02.2017 kohtumise protokoll;
- 12) 17.01.2017 Pärnu Maavalitsuse kiri nr 12-3/16/2848-2;
- 13) 30.09.2017 ärakuulamise protokoll;
- 14) 02.02.2018 Rahandusministeeriumi kiri nr 15-23528-5;
- 15) 09.12.2016 MKMi kiri nr 1.15-5/15-00185/022;

- 16) 11.12.2013 Harju Maavalitsuse kiri nr 12-4/2013/4993;
- 17) KSH aruande lisa I-2 kuni lisa I-7;
- 18) KSH aruande lisa III-5 Mõjuhindamise tabelid;
- 19) KSH aruande lisa III-6 Leevendavate meetmete register;
- 20) KSH lisa VI-4 - Loodusväärtuste uuring;
- 21) Pärnu maakonnaplaneeringu lisa 4;
- 22) Pärnu Maavalitsuse 16.01.2017 kiri nr 12-3/16/2844-2;
- 23) KSH aruande lisa III-1 Leevenduste tüüpmeetmed;
- 24) 07.10.2014 Keskkonnaministeeriumi kiri.