

**Kohtunik Kristina Maimann**  
Tallinna Halduskohus, Tallinna kohtumaja  
[tlhktallinn.menetlus@kohus.ee](mailto:tlhktallinn.menetlus@kohus.ee)

**Kohtuasi nr 3-18-529**

**16. juuli 2018**

**Kaebaja I:** **MITTETULUNDUSÜHING ARB**  
Registrikood 80365715

**Kaebaja II:** **MITTETULUNDUSÜHING EESTI LOODUSKAITSE SELTS**  
Registrikood 80015004

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

**Kaebaja III:** **Kohila vald**

**Kaebaja III esindaja:** **Vandeadvokaat Margo Lemetti**  
**Vandeadvokaadi abi Evelin Prunt**  
Advokaadibüroo DERLING  
Liivalaia 45, 10145 Tallinn  
Tel 611 0915  
E-post: [margo.lemetti@derling.ee](mailto:margo.lemetti@derling.ee)  
E-post: [evelin.prunt@derling.ee](mailto:evelin.prunt@derling.ee)

**Vastustaja:** **Rahandusministeerium**  
Registrikood 70000272

**Vastustaja esindaja:** **Vandeadvokaat Martin Triipan**  
**Vandeadvokaadi abi Kaisa Laidvee**  
Advokaadibüroo Ellex Raidla  
Roosikrantsi 2, 10119 Tallinn  
Tel 640 7170  
E-post: [martin.triipan@ellex.ee](mailto:martin.triipan@ellex.ee)  
E-post: [kaisa.laidvee@ellex.ee](mailto:kaisa.laidvee@ellex.ee)

**Kaasatud haldusorgan I:** **Keskkonnaministeerium**  
Narva mnt 7a, 15172 Tallinn  
Tel 626 2802  
E-post: [keskkonnaministeerium@envir.ee](mailto:keskkonnaministeerium@envir.ee)

**Kaasatud haldusorgan II:** **Keskkonnaamet**  
Narva mnt 7a, 15172 Tallinn



Tel 680 7438

E-post: [info@keskkonnaamet.ee](mailto:info@keskkonnaamet.ee)

## SEISUKOHT VASTUSTAJA VASTUSELE

### Taotlused:

1. Võtta asja materjalide juurde käesolevale menetlusedokumendile lisatud tõendid.
2. Kohustada Rahandusministeeriumi esitama:
  - 2.1. Rail Balticu kohta Euroopa Komisjonile esitatud kolme Balti riigi ühised rahastustaotlused CEF I, CEF II ja CEF III ja rahastamislepingud koos kõigi lisadega;
  - 2.2. Rail Baltic ehitusmaksumuse kalkulatsioon (kõige viimane versioon).

## 1. MENETLUSE KÄIK

- 1.1 Tallinna Halduskohtu menetluses on Mittetulundusühingu ARB ja Mittetulundusühingu Eesti Looduskaitse Selts kaebus riigihalduse ministri 13. veebruari 2018 käskkirjade nr 1.1.-4/40 ja nr 1.1.-4/41 ning 14. veebruari 2018 käskkirja nr 1.1-4/43 tühisuse tuvastamiseks või alternatiivselt tühistamise nõudes.
- 1.2 9. mai 2018 esitas vastustaja kaebusele vastuse (edaspidi – Rahandusministeeriumi vastus).
- 1.3 13. juunil 2018 liitis kohus haldusasjaga nr 3-18-529 ühte menetlusse haldusasja nr 3-18-526, milles kohtu menetluses oli Kohila valla kaebus riigihalduse ministri 14. veebruari 2018 käskkirja nr 1.1-4/43 tühisuse tuvastamise või alternatiivselt tühistamise nõudes.
- 1.4 Kohus on võimaldanud kaebajatel I ja II esitada enda vastuväited Rahandusministeeriumi vastusele hiljemalt 16. juulil 2018.

## 2. KAEBAJATE I JA II SEISUKOHAD

- 2.1 Kaebajad I ja II esitavad käesolevaga vastavalt 14. juuni 2018 kohtumäärusele enda seisukoha Rahandusministeeriumi 9. mai 2018 vastusele. Seejuures on kahetsusväärne, et Rahandusministeerium on asunud kaebajaid süüdistama valeandmete esitamises ja pahatahtlikkuses. **Kaebajad mittetulundusühingutena on kogu haldusmenetluse kestel oma teadmiste, kogemuste ja avalikkuse kaasamisega kaasa aidanud, et Rail Baltic tuleks mõistlik ja keskkonda maksimaalselt säästev.** MTÜ ARB (edaspidi ARB) ettepanekuid on mitmetel juhtudel ka arvestanud. Kaebeõiguse kasutamine ei tähenda, et kaebajad oleksid pahatahtlikud. Süüdistuste alusetust käsitletakse alljärgnevalt.



## 2.2 Maakonnaplaneeringute menetlus ei ole olnud õiguspärane

### 2.2.1 Kaebajatele ei ole olnud tagatud võimalust dokumentidega tutvumiseks ja ärakuulamiseks

2.2.1.1 Rahandusministeerium väidab, et planeeringudokumentide avalik väljapanek on toimunud seaduses sätestatud miinimumnõudeid arvestades ning materjalid on olnud internetis kättesaadavad ja kaebaja on saanud nendega tutvuda (Rahandusministeeriumi vastuse p 2.2). Vastustaja lisab, et kaebaja seisukohti ja ettepanekuid on analüüsitud, kaalutud ning neile on ka vastatud.

2.2.1.2 Kaebajad ei ole väitnudki, et maakonnaplaneeringute avalike väljapanekute kestus poleks ületanud planeerimisseaduse varasema redaktsiooni (Plan<sup>2015</sup>) § 19 p-i 3 kohast miinimumi (kuigi Rapla maakonnaplaneeringu puhul ületati seda vaid 1 päeva võrra). Kaebajad on ette heitnud seda, et see avalikustamise aeg ei olnud antud juhul piisav (vt kaebuse p-s 2.2.1.). Kaebajad on viidanud ka Riigikohtu praktikale, mis kohustab avalikustamise aega kaaluma, mitte lähtuma formaalselt vaid minimaalsest ajast.

2.2.1.3 **Vastustaja ei ole toonud välja ühtki argumenti, miks objektiivselt ei oleks saanud avalikku väljapanekut korraldada pikema aja jooksul, kuigi ta ise möönab, et materjalid olid mahukad. Kaebaja hinnangul oleks antud juhul tulnud maakonnaplaneeringute väljapanek korraldada oluliselt pikema aja jooksul kui seaduses sätestatud miinimum.** Rapla maakonnaplaneeringu avaliku väljapaneku aeg oli isegi lühem, kui juba sel ajal kehtiv uus planeerimisseadus ette nägi. Seejuures ajastati Harju ja Rapla maakonnaplaneeringute avalik väljapanek just puhkusteperioodile (juuli ja augusti algus) ning Pärnu maakonnaplaneering vahetult jõulude ajale.

2.2.1.4 **Samuti leiavad kaebajad, et kõik maakonnaplaneeringud oleks tulnud avalikustada üheaegselt.** Pikemaks ja üheaegseks avalikustamiseks oli antud juhul mitmeid põhjuseid.

2.2.1.5 Esmalt tulnuks arvestada, et üleriigiline planeering **Eesti 2030+ ei määranud Rail Balticu lähteülesannet kohase menetluse tulemusena ega konkreetselt**, vaid jättis selle sisustamise maakonnaplaneeringute tasandile (vt ka käesoleva menetluskohanduse p 2.3.1.1, 2.4.1.3). Ka üldisemad maakonnaplaneeringud kehtestati alles pärast Rail Balticu maakonnaplaneeringuid (Harju Maakonnaplaneering kehtestati alles 9. aprillil 2018, Rapla maakonnaplaneering on kehtestamata ja Pärnu maakonnaplaneering (osaline) kehtestati 29. märtsil 2018). Seetõttu langes suur osa sellest analüüsist, mis oleks pidanud eelnema üleriigilisele otsustusele (näiteks milliste parameetritega on mõistlik kiirraudtee rajada ja kas tuleb inimasustust vältida), maakonnaplaneeringute tasemele.

2.2.1.6 Teiseks ei ole ju tegemist kolme maakondliku raudteega, vaid ühe üleriigilise raudteega. Seega isegi kui Rail Balticu sisuline lahendus sai olla otsustatud maakonnaplaneeringu tasandil, siis **oleks need maakonnaplaneeringud loogilise seotuse tõttu pidanud olema menetletud ja avalikustatud üheaegselt. Vastupidisel juhul võib tekkida olukord, kus Rail Balticu põhimõttelised lahendused otsustatakse igas maakonnas erinevalt.** Näiteks kui ühes maakonnas välditakse maksimaalselt inimasustust, et saavutada suurem kiirus, siis muutub see mõtteetuks, kui teises maakonnas soodustatakse ka kohalike inimeste liikumisvõimalusi ja trass suunatakse just läbi asulate.

2.2.1.7 Kolmandaks, ajalisi kokkuvõtteid ei saavutatud, kuna planeeringuid menetleti nagunii samaaegselt. Ka riigihaldusministri poolt planeeringute kehtestamine toimus sisuliselt üheaegselt - kahel järjestikusel päeval 13. ja 14. veebruaril 2018).



**2.2.1.8 Kaebajad jäävad enda seisukoha juurde, et maakonnaplaneeringute materjalid olid nii mahukad, et nendega tutvumiseks ei olnud 4 nädalat mõistlik aeg.** Vähemalt kaebajatele ei ole teada, et mõne muu Eestis menetletud planeeringu materjalid oleksid olnud nii mahukad. **Erineval ajal avalikustamine raskendas planeeritavast arusaamist ja arvamuste-ettepanekute esitamist. Kaebajad ei näe ühtki takistust, miks kõigi kolme planeeringu avalikustamine ei oleks võinud toimuda näiteks septembrist novembrini detsembrini 2016.**

2.2.1.9 Vastustaja on toonud välja, et kaebajatele olid materjalid juba varem kättesaadavad, sest teated materjalide avalikustamise kohta olid tehtud varem (Rahandusministeeriumi vastuse p 2.2.10). Tõesti, Rapla maakonnaplaneeringu materjalide kohta avaldati teade 5. juulil 2016 ja avalik väljapanek algas 18. juulil 2016; Pärnu maakonnaplaneeringu puhul oli teade 18. novembril 2016 ja avalik väljapanek algas 29. novembril 2016 (vt Rahandusministeeriumi vastuse p 2.2.9). Need mõned päevad täiendavat aega (eriti veel juulikuus) ei mõjutanud aga tutvumise ja seisukohtade esitamise võimalusi oluliselt.

2.2.1.10 Lisaks on oluline, et kõiki planeeringu dokumente üldse ei avalikustatud. Andres Jairi poolt on 15. mail 2014 koostatud Pärnumaa metsise asurkonna mõjude eksperthinnang. Kui toimusid Pärnu maakonna avalikud arutelud 23.-26. jaanuaril 2017 (Rahandusministeeriumi vastuse lisa 12), siis see dokument puudus. Eesti Ornitoloogiaühing küsis dokumenti 26. jaanuaril 2017 (LISA 1). Kuigi dokumendi olemasolu ega puudumist ei kinnitatud, siis mingi aeg hiljem lisati see KSH materjalide juurde (LISA 2). Eesti Ornitoloogiaühingu esindaja juhtis sellele probleemile tähelepanu juba 29. septembril 2017 toimunud vastuväite ärakuulamisel ja ka siis selle uuringu puudumist ei eitatud (Rahandusministeeriumi vastuse lisa 13). **Seetõttu ei olnud planeeringu avalikustamise ajal võimalik teada saada olulisest uuringust ja selles tuvastatud keskkonnamõjust.** Ei saa välistada, et dokumenti on teadlikult varjatud, sest KSH aruandest on jäetud välja ka Luitemaa-Tolkuse ja Nepste elupaikade hindamine, mida A. Jairi uuring käsitles (vt ka p 2.5.6.2 ja 29. septembri 2017 protokoll, Rahandusministeeriumi vastuse lisa 13).

2.2.1.11 Vastustaja on põhjalikult käsitlenud ARB-i esindaja Vahur Tõnissoo osalemist Pärnu maakonnaplaneeringu aruteludel ja ARB ettepanekute esitamist menetluses (Rahandusministeeriumi vastuse p-d 2.2.17-2.2.21). Kaebajad seda ei eitagi, et ARB menetluses osales, kuid vastustajal puudus koostöö tahe. Vastustaja suhtumine kaebajasse oli tõrjuv ja kaasamine näilik. Ka 29. septembri 2017 protokollist (Rahandusministeeriumi vastuse lisa 13) nähtub selgelt, et ARB esindajatele V. Tõnissoole ja P. Humalile ning Eesti Ornitoloogiaühingu esindajale vastati üleolevalt ja planeerimismenetlusele mitteomaselt formalistlikult.<sup>1</sup> Ka lausest, et „*ARB on teinud väga palju ettepanekuid ja üks nendega on ka arvestatud*“ ei saa kuidagi välja lugeda, et ARBi hinnangul oleks olnud menetlus korrektne. Küll aga näitab ARBi osade ettepanekute arvestamine, et tema tehtud ettepanekud olid mõistlikud. Seega ei oleks pidanud menetluses ARBi tõrjuma, vaid tema märkusi pigem põhjalikult analüüsima. Seda enam, et otstarbekuse järelevalvet antud projekti kohta ei ole riik ise teinud.

2.2.1.12 Kuigi ARBi esindajad püüdsid maksimaalselt aruteludes osaleda ja ettepanekuid teha, ei saa sellest teha järeldust, et neile oli tagatud piisav võimalus dokumentidega tutvumiseks ja ärakuulamiseks. ARB ei saanud jääda passiivseks ja jätta kasutamata neid võimalusi, mis tal oli, kuid ta pidi seda tegema piiratud info tingimustes. Sealhulgas

<sup>1</sup> Vt Kiur Põld sõnavõttud: „Vastuväite kohaselt ei ole dokumentide salajas hoidmine kooskõlas Aarhusi konventsiooniga. Kas oskate viidata, millist konventsiooni artiklit see puudutab? /.../ Kas peale info avaldamist on miski takistanud riigile või maavalitsusele surve avaldamist?/.../ Kas Ornitoloogide Ühingul on tänasel päeval miski takistanud kohtusse pöördumast? /.../ Kas teil on olnud kuidagi menetluslikult takistusi planeeringu kohta arvamuse avaldamisel, kuivõrd see aruanne on jäänud hiljaks?“ /.../ Tiiu Pärn: „Planeeringu avalik väljapanek on seadusest tulenevalt 1 kuu, toimus 29.11 kuni 29.12, see on rohkem kui 4 nädalat. See et te varem ei jõudnud hakata seda vaatama, on nüüd teie teema, info oli ju kõik varem ette teada.“ M. Kose: „Väga oluline aruanne ei olnud kättesaadav. Me nõudsime selle välja“. Tiiu Pärn: „Just, aga oleks võinud muid asju vaadata.“



tutvuti tõesti ka poolikute ja esialgsete tööversioonidega, kuid see ei oleks pidanud võtma kaebajatelt õigust lõplikke dokumente piisava aja jooksul ja kogumis hinnata.

2.2.1.13 Vastustaja on õigustanud kaebaja ARB äraakuulamisõiguse rikkumist samal viisil nagu haldusmenetluses (vt Rahandusministeeriumi vastuse p 2.2.22). Selles osas on kaebajad oma seisukohad juba esitanud (kaebuse p 2.2.2.2). Kaebajad on jätkuvalt arvamusel, et äraakuulamisõigust on rikutud, sest ARB poolt 29. detsembril 2016 (Rahandusministeeriumi vastuse lisa 9) esitatud ettepanekute arutamiseks korraldatud ärakuulamine lõpetati enne kõigi ARB poolt esitatud punktide läbiarutamist (vt Rahandusministeeriumi vastuse lisa 10). Ärakuulamine lõpetati protokollis kohaselt punkti 7 keskel, kuid märkusi oli ARB 29. detsembri 2016 dokumendis kokku 10 punkti, millest viimane puudutas konkreetseid muudatusettepanekuid. Isegi sellest osast, mida vastustaja käsitles, jäi osa protokollimata. Protokoll ja ka lindistus lõpetati enne P. Humali küsimusele vastamist (LISA 3- täiendused protokollile)

2.2.1.14 Vastustaja on toonud välja, et kaebajate väide, justkui oleks maakonnaplaneering heaks kiidetud enne, kui kaebajatele vastati, ei vasta tõele. Kaebajad ei ole aga midagi sellist väitnud. Kaebajad kirjutasid (vt kaebuse p 2.2.2.4): „*Rahandusministeerium on kaebaja MTÜ ARB pöördumisele vastanud ligi kaks kuud hiljem, 29. detsembril 2017 (lisa 16), mille kättesaamise ajaks oli riigihalduse minister oma kirjaga nr 15-2/3529-1 Pärnu maakonnaplaneeringu juba heaks kiitnud*“. Kaebajad rõhutavad, et Pärnu Maakonnaplaneeringu käskkirja lehel 14 on ka vastustaja ise kirjutanud, et „*Lähtuvalt kuni 30.06.2015 kehtinud planeerimisseaduse § 23 lõikest 6 kiitis riigihalduse minister oma 29.12.2017 kirjaga nr 15-2/3529-1 heaks Pärnu maakonnaplaneeringu*“. Seetõttu on vastustaja süüdistused alusetud.

2.2.1.15 Kaebajate väited dokumentide ja informatsiooni edastamise osas ei ole vastuolulised, nagu väidab vastustaja vastuse p-s 2.2.24. Mitmete dokumentide eri versioonide läbitöötamine nõuab küll mitmekordset töö- ja ajakulu, kuid dokumentide korrektse edastamise või muul viisil kättesaadavaks tegemise korral oleks saanud nendega vähemalt tutvuda. Kõige koormavam oligi kaebajatel (ja ilmselt ka avalikkusel) pidevalt ise internetist infot otsida, teadmata, millal mingi institutsioon midagi teeb või mingi dokument avalikustatakse.

2.2.1.16 Kaebajad lisavad, et kogu ülaltoodu puudutab üksnes ARB osalemist menetluses. Avalikkuse kaasamise regulatsioon, sh avalik väljapanek, on mõeldud aga ka kaebaja II ja kogu avalikkuse kaasamiseks. Kui isegi ARB, kelle teadlikkus Rail Balticu projektist on üle keskmise, ei jõudnud avalikustamise ajal piisava põhjalikkusega materjale läbi töötada, siis jõudsid seda veel vähem teised keskkonnaorganisatsioonid ning muud huvitatud isikud.

## 2.2.2 Maakonnaplaneeringu menetluses on rikutud kaebaja õigust informatsioonile

2.2.2.1 Vastustaja on selgitanud, et kaebaja soovitud dokumendid olid tunnistatud asutusesiseseks teabeks. Samuti väidab vastustaja, et rahastamisaotluse väljastamisest keeldumine ei saanud kuidagi kahjustada kaebaja osalemist planeerimismenetluses. Rahastamisaotlus ei ole vastustaja väitel osa planeerimismenetlusest ega kuulu maakonnaplaneeringu menetluse dokumentide juurde, st see ei saa ka mõjutada seda, millised on maakonnaplaneeringutes kujunenud trassilahendused. Vastustaja väitel ei saa lihtsalt väita, et MKM-i välja toodud negatiivseid tagajärgi (nt Balti riikide välissuhtlemisele) ei saabu.

2.2.2.2 Kaebajate hinnangul ei saa planeerimismenetluses tunnistada dokumente, eriti maakonnaplaneeringut, asutusesiseseks teabeks AvTS § 35 lg 2 p 2 alusel, kuna KeÜS ja planeerimisseadus näevad ette dokumentide avalikustamise just enne nende vastuvõtmist. Veelgi enam jääb arusaamatuks faili edastamisest keeldumine, kui



dokument ise (planeering) oli avalik. Mitteedastamise põhjus sai olla üksnes kiuslik, et kaebajatel oleks keerulisem dokumenti kasutada. Seda, kas failide avaldamine võimaldas kaebajatel paremini õigusi kaitsta või mitte, polnud vastustajal alust hinnata. Samuti ei takistanud failide edastamist (teabenõude täitmist) dokumentide hilisema muutumise võimalus – see on planeerimismenetlusele omane ja ARB oleks seda arvestanud.

- 2.2.2.3 Rail Balticu rahastamislepe ja rahastamistaotlus on tunnistatud asutusesiseseks kasutamiseks AvTS § 35 lg 1 p 3 alusel (avalikuks tulek takistaks välissuhtlust). Vastustaja hinnangul pole kaebajatel neid vaja. Mõlemad väited on põhjendamatud.
- 2.2.2.4 Arhusi konventsiooni artikli 2 punkti 3 alapunkti b kohaselt on keskkonnainfo kirjalik, visuaalne, suuline, elektrooniliselt või muus vormis esitatud teave, mis käsitleb muuhulgas keskkonnavalaste lepingute sõlmimist, keskkonnapoliitika kujundamist ja elluviimist, keskkonnakaitset reguleerivate õigusaktide väljatöötamist, keskkonnakaitsekavade koostamist ning **tasuvus- või muu majandusanalüüsi tulemusi ja prognoose**, mida kasutatakse keskkonnaotsuste tegemiseks. **Seega on nii riikidevahelised lepped, rahastamistaotlus kui tasuvusanalüüs keskkonnainfo Arhusi konventsiooni tähenduses, mille riik peab keskkonnaorganisatsioonile avaldama.** Raudtee poolt tekitatud keskkonnamõju põhjendatakse ju keskkonnaargumentidega, mis moodustavad põhilise osa projekti sotsiaalmajanduslikust tulust. Samuti on mitmete variantide kõrvalejätmist põhjendatud halvema tasuvusega (eelkõige, et alternatiivne trass oleks olnud 76-80 miljonit eurot ehk ca 18% kallim (vt Rahandusministeeriumi vastuse p 2.4.14, 2.4.24, 2.4.25). Euroopa Kontrollikoja kiirraudteede kohta koostatud raporti (LISA 5<sup>2</sup>) kohaselt põhineb kiirrongiliinide ehitamise otsus sageli poliitilistel kaalutlustel ja tavaliselt ei tehta tasuvusanalüüsi, mis aitaks vastu võtta kulutõhusaid otsuseid. Seda enam on vajalik kontrollida, millist informatsiooni Euroopa Komisjonile esitati ja kas see on sama, mis on aluseks võetud käesolevas menetluses.
- 2.2.2.5 **Järelikult on tegemist asjakohaste dokumentidega selleks, et kontrollida vastustaja väidete tõelevastavust ja otsuste tegelikke kaalutlusi.**
- 2.2.2.6 Kuigi Arhusi konventsiooni artikkel 4 punkt 4 alapunkt b alusel võib keskkonnainfo andmisest keelduda, **ei ole kuidagi usutav, et Eesti-Läti-Leedu riikide vahelise kokkuleppe ja selle lisadokumentide avaldamine kahjustaks nende samade riikide omavahelist suhtlust.** Kui need riigid olid ise lepingu pooled, siis oli neile lepingu aluseks olnud info teada. Pole mingit põhjust kahelda, et Eesti Vabariik on esitatud teistele Balti riikidele tõest informatsiooni. Kuna tegemist on avaliku raha kasutamisega, siis ei saaks ka rahastamistaotlus ja selle põhjendused salajased olla.
- 2.2.2.7 Seetõttu ei saa nõustuda vastustaja vastuväitega, et kui juurdepääsu on piiratud, siis järelikult oli selleks alus olemas. Vastustaja oleks pidanud teiste riikide kahjustamise võimalust paremini põhistama. Kui vastustaja seda pole teinud, siis tuleb informatsioon välja nõuda. Kui dokumenti on võimalik avaldada kasvõi osaliselt, tuleks seda teha (AvTS § 38 lg 2) koosmõjus seaduse üldpõhimõtteks oleva avaliku teabe juurdepääsu eeldusega.
- 2.2.2.8 ARB esitas 3. juulil 2018 teabenõude Rahandusministeeriumile Rail Balticu rahastamistaotluse ja sellega seotud materjalide saamiseks (LISA 4). Vaatamata 12. juulil 2018 tehtud meeldetuletusele ei ole rahastamistaotlusi ega tasuvusanalüüsi käesoleva dokumendi koostamise ajaks tulnud.
- 2.2.2.9 Euroopa Kohtu praktikas (C-135/11, p-d 72-73) on rõhutatud, et planeeringu dokumendid tuleb avalikustada, sest nii on konventsioonis kokku lepitud. Kohus leidis

<sup>2</sup> Hetkel on esitatud Euroopa Kontrollikoja raporti kohta esitatud artikkel. Raport on tõlkimisel ja vajadusel esitavad kaebajad dokumendi asjakohased väljavõtted.





täiendavalt, et kui mingitel kaalukatel põhjustel (ärisaladus vms) avalikustamine ei ole väidetavalt võimalik, siis liikmesriigi kohus peab siiski dokumendid välja nõudma ja ise neid lugedes hindama, kas avalikustamisest keeldumine on põhjendatud või mitte.

2.2.2.10 **Käesolevaga esitavad kaebajad uue taotluse kohustada Rahandusministeeriumi välja andma Rail Balticu rahastamisleping, mis on sõlmitud Eesti, Läti ja Leedu Vabariikide vahel, Euroopa Komisjonile esitatud rahastamisaotlus ja sellele lisatud materjalid, samuti ehitusmaksumuse kalkulatsioon.** Nõude õiguslik alus on Arhusi konventsiooni art 2 punkti 3 alapunkti b KeÜS § 24 lg 2 p 5. Arhusi konventsioon kohustab teabe edastama ilma, et taotleja peaks oma põhjendatud huvi tõendama (Arhusi konventsiooni artikkel 4 p 1).

### 2.2.3 Vaidlustatud planeeringute järelevalve on olnud puudulik

2.2.3.1 Poolte vahel puudub vaidlus, et vaidlustatud maakonnaplaneeringute koostamine, heakskiitmine ja nende üle järelevalve teostamine oli Rahandusministeeriumi pädevuses. Pooled vaidlevad sellise menetluskorra õiguspärasuse ja menetluslike tagajärgede üle.

2.2.3.2 **Esiteks**, vastustaja väidab, et ehkki nii planeeringute koostamine, heakskiitmine kui ka nende üle järelevalve teostamine on riigihalduse ministri pädevuses, ei omanud see asja otsustamise üle mõju, kuna planeeringud koostati sisuliselt maavalitsuste poolt (Rahandusministeeriumi vastuse p 2.1.6). Vastustaja väited on põhjendamatud.

2.2.3.3 Ehkki formaalselt kiideti planeeringud järelevalve raames heaks riigihalduse ministri 28-29. detsembri 2017 korraldustega, tähendab see, et järelevalvemenetlus viidi lõpule kolm päeva enne maakonnaplaneeringute menetluse riigihalduse ministri pädevusse andmist ja olukorras, kus järelevalve läbiviijad olid sellisest muudatusest teadlikud. **Kuna 29. detsembri 2017 näol oli tegemist aasta viimase tööpäevaga, olid järelevalve läbiviijad teadlikud ka sellest, et mistahes järelevalve käigus tehtavad ettekirjutused ja märkused tehakse sisuliselt iseendale, kuivõrd järgmisest tööpäevast liikus samade planeeringute menetlus järelevalvet läbiviinud ministeeriumi kätte.**

2.2.3.4 Veelgi enam, kui ka põhiosas olid planeeringud 1. jaanuariks 2018 koostatud, kulus riigihalduse ministril nende kehtestamiseks 1,5 kuud. Sellest nähtub, et Rahandusministeeriumis on vähemalt osalt toimunud sisuline menetlus planeeringu sisu osas olukorras, kus samas asutuses oli toimunud järelevalve samade planeeringute otstarbekuse ja õiguspärasuse üle. Seega pole mitte kuidagi maandatud olemuslik huvide konflikt, mis iseene üle järelevalve teostamisega kaasneb.

2.2.3.5 **Teiseks**, vastustaja väidab, et kuivõrd planeeringut koostanud füüsilised isikud erinesid planeeringu järelevalvet läbi viinud füüsilistest isikutest, ei ole pädevusküsimus problemaatiline (vastuse 2.1.7). Vastustaja väited on põhjendamatud.

2.2.3.6 Kuigi vaidlustatud planeeringuid koostanud ja nende suhtes järelevalvet teostanud füüsilised isikud (ametnikud) võisid osaliselt olla erinevad, ei lähtu ametnikud planeeringu otstarbekuse osas isiklikust suvast vaid institutsiooni juhistest. Just minister otsustab ministeeriumi valitsemisalasse kuuluvaid küsimusi ja vastutab ministeeriumi juhina seaduste täitmise eest (Rahandusministeeriumi põhimääruse § 9 p-d 2 ja 3).

2.2.3.7 Põhjendamatu on ka vastustaja väide, et Rahandusministeeriumi sees tegelevad planeeringute koostamisega erinevad osakonnad. Nii planeeringute kui ka regionaalhalduse osakonnad on regionaalhalduse asekanterile vahetult alluvad osakonnad (Rahandusministeeriumi põhimääruse § 28<sup>2</sup>). Ehkki formaalselt võib

regionaalhalduse osakond olla planeeringute osakonnast eraldiseisev, on tegemist ühe töötajaga „osakonnaga“ Väino Tõemetsa isikus.<sup>3</sup>

- 2.2.3.8 Veelgi enam, nii Rahandusministeeriumi planeeringute kui ka regionaalhalduse osakonda juhib asekanstler Kaia Sarnet, kes on vahetult osalenud Rail Balticu maakonnaplaneeringute koostamise menetluses. Näiteks võttis Kaia Sarnet osa 30. septembril 2017 Pärnu Maavalitsuses aset leidnud ärakuulamisest (kaebuse lisa 36). Seega on põhjendamatud vastustaja väited, et formaalselt on planeeringute koostamise ja järelevalve teostamisega tegelenud erinevad isikud.
- 2.2.3.9 **Kolmandaks**, vastustaja väidab, et planeeringu koostamine, kehtestamine ja järelevalve teostamine sama isiku poolt on õiguspärane (vastuse 2.1.8). Vastustaja seisukoht on ebaõige.
- 2.2.3.10 Kaebajad jäävad selles küsimuses varem avaldatu juurde, rõhutades, et sama isiku poolt planeeringu koostamise, heakskiitmise ja selle suhtes järelevalve teostamisega kaasneb olemuslikult huvide konflikt. **Selle tulemusel pole tagantjärele võimalik tuvastada, kas vastustaja poolne ulatusliku diskretsiooniruumiga kaalutlusõiguse teostamine oli nõuetekohane.** Samuti on selline otsustuspädevuse ühendamine vastuolus nii õigusriigi kui ka hea halduse põhimõtetega.
- 2.2.3.11 Ka õiguskirjanduses on märgitud, et *“Otsustaja erapooletus on üks peamistest õiglase menetluse tunnustest. Ametniku erapooletuse põhimõte on välja arenenud ammusest printsibist, et keegi ei tohi olla kohtunik iseenda asjas /--/ Mida suurem on ametnikele jäetud otsustamisõigus – diskretsioon – seda enam kasvab isikliku seotuse korral väärotsustuse oht”*<sup>4</sup>. Planeerimismenetlus on seejuures üks laiemat diskretsiooniruumiga haldusmenetlus.
- 2.2.3.12 Asjaolu, et vaidlustatud planeeringute kehtestamisel esines oluline pädevusprobleem kinnitab seegi, et mistahes muude riigiõiguses kehtestatud haldusmenetluste puhul ei ole sellist rollide ühendamist ette nähtud. Tavapärasel haldusmenetluses on menetleja ja menetlusosalise vaheline teenistuslik alluvus lausa haldusorgani nimel tegutseva isiku taandumise alus (HMS § 10). **Seega on vaid ühe projekti maakonnaplaneeringutele kehtestatud erikord, mille puhul on ühendatud planeeringu koostaja ja järelevalvaja rollid.**
- 2.2.3.13 **Neljandaks**, vastustaja väidab, et planeeringu koostamine, kehtestamine ja järelevalve teostamine sama isiku poolt pole kaasa toonud ebaõige otsuse tegemist (vastuse p 2.1.9). Vastustaja väited on ebaõiged.
- 2.2.3.14 Kaebajad on kaebuses põhjalikult motiveerinud asjaolusid, millest nähtuvalt on vaidlustatud planeeringud sisuliselt õigusvastased. Samuti on kaebajad esile toonud asjaolud, millest nähtub, et maakonnaplaneeringud ei ole kehtestatud kujul otstarbekad (pole kasutatud olemasolevat trassivõrku jmt). Kuna menetluses on tehtud väga palju vigu, siis ei ole võimalik tuvastada, millise vea tingis järelevalve puudumine ja millise vea muu põhjus.
- 2.2.3.15 Riigiõiguse aluspõhimõtteks on, et riigivõimu teostamine ei pea mitte ainult olema, vaid ka näima erapooletu ja aus. Käesoleval juhul on vastustaja tekitanud olukorra, kus haldusvälisele isikule näib vaidlusaluste planeeringute koostamise ja nende suhtes järelevalve teostamise menetlus huvide konfliktis<sup>5</sup> ja erapoolik.

<sup>3</sup> <https://www.rahandusministeerium.ee/et/kontakt>

<sup>4</sup> lk 54, p 2.6.1, Aedmaa, A. jt. Haldusmenetluse käsiraamat. Tartu Ülikooli kirjastus 2004

<sup>5</sup> Näide huvide konfliktist on ka see, et Rahandusministeeriumi planeeringute osakonna juhataja Tiit Oidjärv ja KSH koostanud Hendrikson ja Ko üld- ja regionaalplaneerimise osakonna juhataja/ selle projekti eest vastutanud Pille Metspalu on lähisugulased - õde ja vend. Pille Metspalu end. nimi on Pille Oidjärv, <http://katsed.real.edu.ee/baas/index2.php> ). Mõlemad isikud osalesid näiteks ka 29. septembri 2017 ärakuulamisel (Rahandusministeeriumi vastuse lisa 13)





Kaebajad on seisukohal, et sellise olukorra tekitanud haldusorgan peab ise olema võimeline tõendama, et läbiviidud menetlus oli ka sisuliselt õiguspärane. Vastustaja seda teinud ei ole.

2.2.3.16 **Viiendaks**, vastustaja väitel ei ole järelevalve teostamine maakonnaplaneeringu üle olemuslikult vajalik (vastuse p 2.1.10). Vastustaja tugineb seda väites asjaolule, et alates 1. jaanuarist 2018 kehtivas planeerimisseaduses ei ole maakonnaplaneeringu suhtes teenistusliku järelevalve teostamist ette nähtud. **Vastustaja seisukohad on esitatud eksitamise eesmärgil, kuivõrd alates 1. jaanuarist 2018 kehtivas planeerimisseaduses on ulatuslikult muudetud maakonnaplaneeringu tähendust.**

2.2.3.17 Hetkel kehtiva planeerimisseaduse (edaspidi **PlanS**) regulatsiooni kohaselt peab kehtestatavale maakonnaplaneeringule järgnema veel üldplaneeringu (PlanS § 55 lg 2) ja kohaliku omavalitsuse eriplaneeringu, detailplaneeringu või projekteerimistingimuste menetlus (PlanS § 74 lg 5) enne, kui saab asuda koostama ehitusprojekti (PlanS § 95 lg 8 ja PlanS § 124 lg 4). Seevastu vaidlusalused maakonnaplaneeringud võimaldavad mitut kohalikku omavalitsust läbiva joonehitise trassi ehitusprojekti koostada ja ehituslube taotleda otse maakonnaplaneeringu alusel, läbimata täiendavaid menetlusi (PlanS<sup>2015</sup> § 29<sup>1</sup> lg 6; EhSRS § 13 lg 3). **Seega ei ole PlanS alusel maakonnaplaneeringul õigustloovat tähendust, mis sellel Plans<sup>2015</sup> alusel oli. Seetõttu on eksitav väita, et kuna PlanS kohasele maakonnaplaneeringule teenistuslikku järelevalvet ei kohaldada, polnud seda vaja ka PlanS<sup>2015</sup> alusel menetletud maakonnaplaneeringutele.**

2.2.3.18 Kuuendaks, ka vastustaja enda esitatud andmete kohaselt pole vaidlustatud maakonnaplaneeringute üle järelevalvet üldse teostatud. Vastuseks kaebaja teabenõudele on Rahandusministeerium edastanud 24.09.2015 toimunud Vabariigi Valitsuse istungile edastatud dokumendid (LISA 6). Nende dokumentide hulgas on *Ülevaade riigi planeerimisalasest olukorrast aastatel 2011-2015*, milles on loetletud kuue punktina riigi järelevalve maakonnaplaneeringute üle. Rail Balticut puudutavate maakonnaplaneeringute teostatud järelevalvet ei ole nimetatud. **Ka see dokument kinnitab, et vähemalt sügiseni 2015 Rail Balticu maakonnaplaneeringutele riigi poolset järelevalvet ei ole tehtud.**

2.2.3.19 Halduskohus ei saa läbi viia teenistuslikule järelevalvele omast haldustegevuse otstarbekuse kontrolli. Seetõttu ei pea kaebajad tooma esile põhjendusi, miks vaidlustatud planeeringud ei ole otstarbekad. Kaebajatelt ei saa eeldada õiguspärase haldusjärelevalve puudumisest tulenevatele vigadele osundamist kohtumenetluses. **Kuid nõuetekohase järelevalvemenetluse (sh otstarbekuse kontrolli) läbiviimata jätmine on juba iseenesest menetluslik rikkumine, mis annab aluse planeeringud tühistada.**

## 2.3 Maakonnaplaneeringute lähtealused

### 2.3.1 Rail Baltic tulnuks planeerida tänases maakonnaplaneeringute mahus üleriigilise planeeringuna

2.3.1.1 Nagu märgitud p-s 2.2.1.5, on planeerimismenetluste kontekstis ebakorrektna käsitleda Rail Balticut kolme maakondliku raudteena. Tegemist on ühe üleriigilise raudteega, mille peamised olulised parameetrid tulnuks otsustada ühes ja samas menetluses. Viimane oli vältimatult vajalik kasvõi selleks, et tagada planeeringu põhimõttelise lahenduse ühtsus maakondade lõikes. Üleriigiline planeering Eesti 2030+ on oma sisult pigem arengukava, mitte planeering. Rail Baltic kiirraudtee tulnuks planeerida vaidlustatud maakonnaplaneeringute detailsuses kuid üleriigilise planeeringuna.



- 2.3.1.2 Ka kõige uuemas õiguskirjanduses leitakse, et üleriigiline planeering on tasand, milles otsustatakse nt riikidevahelise raudtee üle, kusjuures vastava näitena esitatakse just Rail Balticut.<sup>6</sup>
- 2.3.1.3 Kaebajate arvates on menetluse ebamäärasuse ja ebakõlade põhjus see, et maakonnaplaneeringute koostamise algatamisel 12. aprillil 2012 kvaliteetset lähteülesannet maakonnaplaneeringutele ei püstitatud ja üleriigiline planeering Eesti 2030+ kehtestati alles pärast maakonnaplaneeringute algatamist. Loogiline oleks olnud üleriigilise planeeringu menetluses teha kindlaks kogu projekti põhitingimused ja selle üleriigilised mõjud ning alles seejärel algatada üleriigilise planeeringu tulemuste alusel raudteetrassi detailide täpsustamiseks maakonnaplaneeringud.
- 2.3.1.4 Kaebajad ei nõustu vastustaja seisukohaga, nagu oleks Rail Balticu puhul vastavalt PlanS<sup>2015</sup> § 6 lg 2 p-le 4 raudteevõrgustiku kujundamine ja tehnilise infrastruktuuri arengu suunamine toimunud üleriigilises planeeringus, samas kui seda kajastati Harju maakonnaplaneeringus ning mainiti ka Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringutes (p-d 2.3.14, 2.3.15). Selline seisukoht ei saa tõele vastata kasvõi seetõttu, et kui maakonnaplaneeringute algatamine on toimunud 12. aprillil 2012, siis Eesti 2030+ on kehtestatud 30. augustil 2012 (vt kaebuse p 2.3.1.2). Arengu suunamist üleriigiliselt planeeringult maakonnaplaneeringutele ei saa olla toimunud, kui kronoloogiliselt on maakonnaplaneeringud algatatud enne üleriigilist planeeringut.

## 2.3.2 Vastustaja ei ole võtnud selget seisukohta maakonnaplaneeringute lähteandmete osas

- 2.3.2.1 Kaebajate peamine etteheide on olnud, et Rail Balticu põhitingimused on pandud paika 2011. aastal Aecom Limited poolt läbi viidud raportiga „Rail Baltica. Final Report“ (edaspidi **AECOM raport**). Seepärast on 26. augusti 2013 dokumendiga „Rail Balticu 1435 mm trassi Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute lähteseisukohad“ (edaspidi **Lähteseisukohad**) (ja ka üleriigilise planeeringuga Eesti 2030+) Rail Balticule kriteeriumite kehtestamine olnud formaalsus.
- 2.3.2.2 Seega ei saa maakonnaplaneeringud olla kooskõlas üleriigilise planeeringuga ning selleks isegi ei jätud võimalust, kuna olulised asjaolud otsustati ära AECOM raportile tuginevalt juba 2011. aastal.
- 2.3.2.3 Vastustaja ei ole seda seisukohta sisuliselt ümber lükanud. Välja on toodud vaid, et teatud **olulised raudtee rajamise tingimused** tulenesid tööpoolest **erinevatest** varasematest dokumentidest, kuid et neid võeti maakonnaplaneeringute menetlustes arvesse **muu hulgas** lähtetingimuste määramisel (p 2.3.1). Kaebajad sellega ei nõustu.
- 2.3.2.4 Esiteks, nagu selgitatud eelnevalt, toimus maakonnaplaneeringute menetlemine erinevate rikkumistega, sh puuduliku avalikustamisega. Maakonnaplaneeringute õigusvastasel menetlemisel ei saa kindel olla, et on arvestatud kõikide oluliste asjaoludega. Ka vastupidi – mitmetest erinevatest dokumentidest lähteandmete hankimine muudab menetluses tehtavad otsustused arusaamatuks ja kontrollimatuks.
- 2.3.2.5 Teiseks on vastustaja välja toonud, et vaidlusalused Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute lähtetingimused tulenevad **muu hulgas** üleriigilistest planeeringutest Eesti 2010 ja Eesti 2030+ (vastuse p 2.3.14). Jäeb selgusetuks, millistest lähteandmetest on maakonnaplaneeringute koostamisel lähtutud üleriigilistele planeeringutele lisaks ja kust see informatsioon on saadud.

<sup>6</sup> M. Triipan jt. Keskkonnaõigus. Tallinn: Juura 2016, lk 141.



- 2.3.2.6 Kolmandaks, Lähteseisukohtade lk-lt 2 nähtuvalt põhineb seisukohtade püstitamine AECOM raportil, samas kui AECOM raporti põhijäreldus oli (nagu on toodud välja ka vastustajate vastuse p-s 2.3.25), et raudteeliini võimalusi tuleks edasi uurida üksikasjalikus tasuvusanalüüsis. **Seega ei olnud AECOM raport kõikehõlmav ega lõplik analüüs, millele oleks võinud rajada Lähteseisukohad.** Samuti sisaldasid AECOM raportis olulised vead, millele hilisemalt tähelepanu juhti (vt kaebuse p 2.3.1.2). **Vigase ja osalise analüüsi püstitatud Lähteseisukohad on paratamatult toonud kaasa ebaõigete kaalutluste teostamise ja järelduste tegemise maakonnaplaneeringutes.**
- 2.3.2.7 Neljandaks tuleneb sellest, et kuna Rail Balticu KSH on põhinenud just Lähteseisukohtadel (vt kaebuse p 2.3.1.13), siis **järelikult puudub nõuetekohane KSH kõikidel Rail Balticu Eesti-sisestel planeerimistasanditel. Samas on Rail Balticu trassi rajamine tegevus, mis on KeHJS § 6 lg 1 p 14 järgi olulise keskkonnamõjuga tegevus, mille suhtes keskkonnamõju hindamise läbiviimine on olnud kohustuslik.**<sup>7</sup>
- 2.3.2.8 Kaebajad leiavad jätkuvalt, et planeeritava raudtee kiirus on ebaselge. Vastustaja lähtub projektkiirusest, mis on käsitletav ilmselt maksimaalse kiirusena, piirkiirusena. Kaebajatele arusaadavalt projektkiirus 240km/h ei tähenda, et rong läbib sellisel kiirusel kogu trassi. Euroopa Kontrollikoja kiirraudteede kohta koostatud raport kinnitab, et paljudel juhtudel liiguvad rongid ülikiiretel liinidel palju väiksema keskmise kiirusega, vaid kuni 45% nende maksimumkiirusest<sup>8</sup> (LISA 5). Kaebuse punktis 2.3.1.8 on kaebajad selgitanud, kuidas Harju maakonnaplaneeringu seletuskirja lk-delt 28-29 nähtuvalt on 240 km/h piirkiiruse eeldust täiendavalt kitsendatud, ning et üleriigilisest planeeringust, Lähteseisukohtadest ega asjakohastest Euroopa Liidu õigusaktidest ei tulene, et trassi **igas lõigus** peaks olema saavutatav piir- või projektkiirus 240 km/h. **Projektkiirus 240 km/h on saavutatav ka selliselt, et sirgetel lõikudel ehitatakse raudtee piirkiirusele 240 km/h või isegi rohkem, samas kui mõnes lõigus on keskkonnakaalutlustel või vana raudteekoridori kasutamise tõttu piirkiirus nt 160 km/h.** Kaebajate palvel on Kobras AS koostanud analüüsi kiirusega 160km/h trassile (LISA 10<sup>9</sup>). Sellega kaasnevad keskkonnamõjud on oluliselt väiksemad.

### 2.3.3 Varasemad uuringud ja otsused

- 2.3.3.1 Nagu märgitud, siis AECOM raporti eesmärk oli anda asutustele ülevaate, **kas** Rail Balticu projekt näib piisavalt teostatav, et õigustada **detailsema analüüsi läbiviimist** Balti riikide poolt. **Sellest ei saa aga kuidagi järeldada, nagu oleks AECOM raport mõeldud olema terve projekti aluseks.** Selle eesmärk oli üksnes teha kindlaks täiendava analüüsi teostamise vajalikkus, kusjuures lõppjäreldusena leiti, et punase raudteeliini võimalusi tuleks edasi uurida üksikasjalikus tasuvusanalüüsis.
- 2.3.3.2 Kaebajatele jääb seega arusaamatuks Rahandusministeeriumi vastuse p-s 2.3.26 toodud õigustus, et Vabariigi Valitsuse seisukoha kujundamine vastavalt AECOM raportile ja vastava lahenduse kajastumine üleriigilistes planeeringutes on arusaadav, kuna *uuritus sai ilmselge ja tugeva eelistuse enamikes kriteeriumites ja kokkuvõtlikult eelistati uue trassi rajamist läbi Pärnu.* Selline üldistav väide kinnitab pigem kaebajate seisukohta, et olulised otsused ei ole põhinenud kõikehõlmaval analüüsil.

<sup>7</sup> Samas, lk 152.

<sup>8</sup> Käesolevale dokumendile on lisatud Euroopa Kontrollikoja

<sup>99</sup> Joonised: [https://drive.google.com/open?id=1eAiO5PETpsB0\\_2GPdufnou7sufjP10cp](https://drive.google.com/open?id=1eAiO5PETpsB0_2GPdufnou7sufjP10cp)



- 2.3.3.3 Samuti jäävad kaebajad selle juurde, et AECOM raporti näol oli tegemist oluliste puudustega dokumendiga, milles toodud seisukohtadele tuginemine on seetõttu igal juhul kaheldav.
- 2.3.3.4 Oluline on ka vastustaja enda poolt viidatu, et **AECOM raporti tulemustega arvestati ainult üleriigilises planeeringus** (Rahandusministeeriumi vastuse p 2.3.20). Seega vaidlustatavad maakonnaplaneeringud teostatavusanalüüsist lähtunud ei ole.
- 2.3.3.5 Samuti viitavad AECOM raporti ebapiisavusele vastustaja väited, et AECOM raportist tulenevalt püüti uusi raudteeliine otsides vältida asustatust, et vähendada mõju inimkeskkonnale (p 2.3.21). Samas väidab vastustaja ka seda, et üleeuroopaline raudteetaristu on vajalik just inimeste ja kaupade sujuvaks liikumiseks Euroopa piires (Rahandusministeeriumi vastuse p 2.3.2). Jääb selgusetuks, miks on tuginetud üksnes AECOM raportile, mis on teatavas vastuolus Euroopa Liidu seadusandlusega, mille olulisust vastustaja lk-del 15 ja 16 põhjalikult selgitanud on.
- 2.3.3.6 Seepärast ei saa kaebajad nõustuda vastustaja väitega, nagu oleksid kõik asjakohased valikud tehtud ratsionaalsete kaalutluste ning põhjalike uuringute alusel. **Kõik AECOM raportile järgnenud dokumendid on sisaldanud ebaõiget informatsiooni, millest tulenev viga on ka edasistesse menetlusetappidesse edasi kandunud.**
- 2.3.3.7 Kuivõrd trassikoridori asukoha valikut piiravad uue raudteeühenduse lähteseisukohad (kiirus, rööpmelaius jm), siis on kaebajatel kaebeõigus ka reisirongiühenduse lähteandmete kaalumata jätmise vaidlustamiseks. Vastustaja on seejuures ka ise selgitanud, et: „*Olemaoleva trassi kasutamise analüüsil lähtuti raudteele seatud tehnilistest tingimustest, millest olulisem oli kiirus 240 km/h, mis seab trassi geomeetria ranged nõuded.*“ (Rahandusministeeriumi vastuse p 2.4.12). Eelöeldut arvestades on põhjendamatu vastustaja etteheide, justkui puuduks kaebajatel trassikoridori asukohta mõjutavate lähteseisukohtade valikuga seotud asjaolude vaidlustamiseks kaebeõigus.
- 2.3.3.8 **Seetõttu on kaebajad jätkuvalt seisukohal, et lähteandmete puudulik määratlemine mitmetes planeerimismenetluse välistes dokumentides on toonud kaasa või vähemalt võis kaasa tuua sisuliselt ebaõige otsustuse.**

## 2.4 Trassikoridori asukohavalik põhineb menetlusnormide olulisel rikkumisel

### (a) Raudtee trassikoridori paiknemise otsuste tegemine on ebaselge

- 2.4.1.1 Rahandusministeeriumi 9. mai 2018 vastus kaebusele kinnitab, et Rail Balticu raudtee trassikoridori eelistatud asukohavalik (edaspidi **Eelistatud trassivalik**, kaebuse lisad 11–13) põhineb kaalutluse teostamata jätmisel ja diskretsiooniotsuse tegemise nõuete rikkumisel.
- 2.4.1.2 Esiteks on vastustaja selgitanud, et: „*Enne maakonnaplaneeringute menetlusi oli üleriigilise planeeringuga ette nähtud trassi üldine paiknemine Eestis läbi Pärnu [...]*“ (Rahandusministeeriumi vastuse p 2.2.36). **Vastustaja väide, justkui oleks trassi üldine paiknemine Eestis paika pandud üleriigilise planeeringuga, on üheselt väär.**
- 2.4.1.3 Üleriigilises planeeringus „*Eesti 2030+*“ ei käsitleta Rail Balticu raudtee trassikoridori paiknemist läbi Pärnu. Selles planeeringus on viidatud Pärnu linna läbivale rongiühendusele vaid regionaalsel tasandil osas (LISA 7 p 4.2.4). Samuti ei määratleta üleriigilises planeeringus Rail Balticu raudtee ehk riikidevahelise rongiühenduse täpset kavandatavat paiknemist (LISA 7 p 4.3.2). Tekib mõistlik alus kahelda, kas Rail Balticu trassikoridori üldine paiknemine on otsustatud üleüldse kaalutusõigust kasutades,



arvestades, et ka vastustaja ise ei ole teadlik, mis hetkel ja millise dokumendiga on Rail Balticu raudtee trassikoridori paiknemise otsus tehtud.

**2.4.1.4 Vastustaja umbmäärased viited erinevatele dokumentidele ja plaanidele annavad täiendavalt tunnistust trassikoridori asukoha valiku tegemisel diskretsioonireeglite järgimata jätmisest.**

2.4.1.5 Näiteks on vastustaja trassikoridori asukoha kavandamist mõjutava rongiühenduse kiiruse valikut põhjendanud, selgitades, et tähtis on rongide ajasääst 30 aasta lõikes: „*mis teeb summaarselt väga suure erinevuse ja seega on tegemist väga olulise faktoriga*“ (kaebajate rõhutustega, Rahandusministeeriumi vastuse p 2.4.6). Samas ei nähtu vastusest, milliseid kiiruseid on täpsemalt ajasäästu hindamisel arvestatud või kui suures osas väidetav ajasääst täpsemalt tekib. Vastustaja väited on seega paljasõnalised ning sisutühjad.

2.4.1.6 Samaväärseid üldistusi ja ebaselgeid viiteid on Rahandusministeeriumi vastuses ka mujal. Näiteks on vastustaja nimetanud ühte või teist tingimust „suurt erinevust“ omavaks, viidanud oma väidete kinnitamiseks „erinevatele“ dokumentidele või selgitanud, et vastustaja väiteid kinnitavad Korralduste „tugiplaanidele kantud trassialternatiivid“ (vt Rahandusministeeriumi vastuse p 2.4.2, 2.4.6, 2.4.11 jm). Arvestades planeerimismenetluse materjalide mahukust, ei tõenda vastustaja üldised viited Korralduste aluseks olevatele kõikidele dokumentidele mis tahes asjaolu esinemist ega puudumist.

2.4.1.7 Eelnevat arvestades kinnitab Rahandusministeeriumi vastus, et Rail Balticu raudtee trassikoridori asukoha valik on olnud ebakorrektn.

**(b) Vastustaja ei ole kaalunud Rail Balticu raudtee trassikordori rajamise võimalust olemasoleva raudtee asemele**

2.4.1.8 Rahandusministeerium on Rail Balticu raudtee olemasoleva trassi kasutamise hindamise tõendamiseks viidanud ainult dokumendile „*Olemasoleva raudtee koridori kasutamise võimalikkuse analüüs*“ (edaspidi **Analüüs**, vt Rahandusministeeriumi vastuse p 2.3.10). **Sellega on vastustaja kinnitanud, et õiged on kaebajate väited, mille kohaselt planeerimismenetluses ei ole hinnatud uue raudtee rajamist olemasoleva raudtee asukohale** (kaebuse p 2.3.2 (a)).

2.4.1.9 Ekslik on vastustaja väide, justkui oleks Analüüsis kaalutud Rail Balticu raudtee asukohana nii uue raudtee olemasoleva raudtee **asemele** kui ka **kõrvale** rajamise võimalust (Rahandusministeeriumi vastuse p 2.4.13). Analüüsis on ühemõtteliselt selgitatud, et: „*analüüsi läbiviimisel määratleti olemasoleva raudteekoridori kasutamisenähtus, kus uus, Rail Balticu trassikoridor on rajatav olemasoleva koridori vahetusse lähedusse, mitte kaugemale kui 10-20 m*“ (lk 5, kaebuse lisa 35). Vastustaja ei ole viidanud ka Analüüsi mitte ühelegi leheküljele, millest võiks järeldada vastupidist. Rahandusministeerium on jätnud teostamata kaalutlusõiguse, et tuvastada, kas Rail Balticu raudtee trass oleks võimalik rajada olemasoleva trassi **asemele**.

2.4.1.10 Joonehitise trassi koridor on joonehitisest laiem maa-ala, mis hõlmab ka raudtee kaitsevööndit.<sup>10</sup> Raudtee **koridori** õgvendamine ei tähenda seega Rail Balticu raudtee rajamist olemasoleva **raudtee** asukohale (lk 6, kaebuse lisa 35). Veelgi enam, mitte ükski Analüüsis esitatud skeemidest ei kajasta uue raudtee rajamist olemasoleva trassi asukohta, vaid selle kõrvale (vt nt skeem 3.1.4 ja skeem 3.1.5, lk 9, kaebuse lisa 35). Seevastu tekib Analüüsi kohaselt olemasoleva trassikoridori õgvendamise tulemusel kaks paralleelselt kulgevat raudteed (lk 11, kaebuse lisa 35). Järelikult, kui Analüüsis on

<sup>10</sup> Vt nt ka Planeerimisseadus SE 2013 21. juuni 2013 seletuskirja lk 73.





kajastatud uue raudtee rajamiseks olemasoleva raudtee koridori õgvendamise vajadus, siis ei tähenda see uue raudtee olemasolevaga asendamist.

- 2.4.1.11 **Seega pole maakonnaplaneeringute menetlemisel piisavalt hinnatud, kas ja kui suures osas oleks võimalik Rail Balticu raudtee trassi koridori rajamiseks kasutada juba olemasolevat raudtee asukohta.** Analüüsiga on vastustaja kaalunud vaid uue raudtee rajamist olemasoleva raudtee kõrvale. Tegemist on olulise erisusega, mistõttu ei asenda uue raudtee olemasoleva kõrvale hindamine Rail Balticu raudtee trassikoridori olemasoleva raudtee asemele rajamise kaalumise vajadust (vt kaebuse p 2.3.2.6).
- 2.4.1.12 Kaebaja ARB on tellinud eksperthinnangu, et selgitada välja, kas Analüüsis on hinnatud Rail Balticu rajamist olemasoleva raudtee asemele ja kas see oleks reaalne alternatiiv. Ekspert asus seisukohale, et „*Rail Balticut puudutavate maakonnaplaneeringute koostamisel ei ole olemasoleva raudtee koridori kasutamise võimalikkust piisavalt analüüsitud. Esiolgne analüüs kinnitab, et olemasoleva raudteetrassi rekonstrueerimine võimaldab õgvenduste sisseviimisel luua Rail Balticu hetkel planeeritava trassiga samaväärse raudteeühenduse. Seejuures on kõnealuse alternatiivi eelisteks kohaliku rongiliikluse perspektiivikus ning eeldatavalt ka madalam keskkonnamõju. Puuduseks aga kõrgem tehniline keerukus (nt asulate läbimisel).*“ (LISA 8). Ekspert tõi veel välja, et „*Lisaks ei ole varasemas töös arvestatud võimalusega asendada olemasolev raudtee ka Tallinn – Lelle lõigul Rail Balticuga, korraldades ümber kogu siseriikliku raudteeliikluse edelasuunal. Tulemusena langevad ära mõningad varasemas töös viidatud olemasoleva trassi kasutamise puudused*“. **Seega oli olemas valitud trassile reaalne alternatiiv, mille välistamiseks nii varases menetlusetapis<sup>11</sup> pole olnud ühtki mõistlikku põhjust.**
- 2.4.1.13 Kuivõrd olemasoleva raudtee asukoha kasutamine on reaalne Rail Balticu raudtee asukoha alternatiiv, siis ei ole planeerimismenetlus joonehitise võimaliku asukoha analüüsimata jätmise tõttu olnud nõuetekohane. **Vastustaja ei ole välistanud, et just olemasoleva raudtee trassikoridori kasutamine tasakaalustab enim riiklike huve, raudtee rajamise mõju inim- ja looduskeskkonnale ning raudtee asukohavaliku sotsiaalmajanduslikku mõju.**
- 2.4.1.14 Fakti, et planeerimismenetluses on jäetud hindamata olemasoleva raudtee asukoha kasutamise võimalus, ei väära ka Rahandusministeeriumi vastuses esitatud teised väited.
- 2.4.1.15 Ebaõige ja eksitav on vastustaja selgitus, et planeerimismenetluses on olemasoleva trassi asukohta uue raudtee rajamiseks kaalutud ja võimaluste piires rakendatud (Rahandusministeeriumi vastuse p 2.4.30). Vastustaja on esile toonud kolm olukorda, kus planeeringutes viidatakse uue raudtee rajamisele olemasoleva trassi koridori (Rahandusministeeriumi vastuse p 2.4.30). Kõik nimetatud olukorrad on tingitud aga sellest, et vastustaja on soovinud suuremates asulates rajada peatuse olemasolevatega samasse asukohta (vt ka Rahandusministeeriumi vastuse p-d 2.4.31 ja 2.4.32). Mõistlikku vaidlust ei saa olla, et uue raudtee peatuste kavandamine ei tõenda raudtee trassi lõikude alternatiivsete asukohtade kaalumist.
- 2.4.1.16 Alusetu on ka vastustaja väide, justkui välistaks olemasoleva rongiliikluse mitmeks aastaks lõpetamine Rail Balticu raudtee trassikoridori olemasoleva raudtee asukohale rajamise (Rahandusministeeriumi vastuse p-d 2.4.13 ja 2.4.26). Juba eeloleval, 2019. aastal, korraldatakse reisijatevedu Lelle ja Pärnu suunal ümber bussidega (LISA 9). Vastustaja etteheide Rail Balticu raudtee asukoha olemasoleva raudtee rajamise võimatusele on seega väär.

<sup>11</sup> Analüüs on vormistatud 23. septembril 2013.





2.4.1.17 Rahandusministeerium ei ole ümber lükanud uue raudtee olemasoleva asukohale rajamise võimalust. Kuivõrd vastustaja ei ole kõiki mõistlikke joonehitise asukoha alternatiive kaalunud ega kavatsegi seda tulevikus teha, siis on Korraldused materiaalselt õigusvastased (kaebuse p 2.3.2 (a)).

**(c) Rail Balticu raudtee trassikordori rajamise olemasoleva raudtee kõrvale on olnud mittenõuekohane**

2.4.1.18 Vastustaja on paljasõnaliselt sedastanud, et Analüüsis on Rail Balticu raudtee olemasoleva raudtee kõrvale rajamisel hinnatud kõiki aspekte, mistõttu on kaalutusõigus teostatud (Rahandusministeeriumi vastuse p 2.4.14). Kaebajad sellega ei nõustu.

2.4.1.19 Olemasoleva trassikordori kasutamise võimalust on analüüsitud vaid osaliselt, Rõa–Pärnu raudteelõigu osas (lk 4, 5, 19, kaebuse lisa 35). Vastustaja ei ole selgitanud, millal ja millisel võrdlemise tulemusel on välistatud Rail Balticu raudtee trassikordori rajamine olemasoleva raudteelõigu kõrvale Tallinn–Rõa suunal. **Seega on Rahandusministeerium jätnud kaalutusõiguse raudteelõigu Tallinn–Rõa osas teostamata.**

2.4.1.20 Lisaks on olemasoleva trassikordori kasutamise analüüs Rõa–Pärnu raudteelõigu osas vastuolus diskretsioonireeglitega (kaebuse p-d 2.3.2 (b)–(e)). Vastustaja ei ole tõendanud, et olemasoleva raudtee trassikordori välistamisel on hinnatud kõiki PlanS<sup>2015</sup> § 7 lg 3 p-i 3 ja § 29<sup>1</sup> lg 2 sisustamiseks ja trassialternatiivide hindamiseks määratud täpsemaid võrdluskriteeriumeid (kaebuse p 2.3.2.22).

2.4.1.21 Esiteks, Analüüsis ei ole käsitletud olulist osa olemasoleva trassikordori kasutamise mõjust loodusväärtustele (mõju pinnavee kvaliteedile, müra, vibratsioon jm). Analüüsis sisaldub vaid üks viide mõju avaldumisest kaitset vajavatele elupaigatüüpidele, kusjuures Analüüsis on vaid selgitatud, et elupaigatüübid saavad „*kahtlemata otseselt või kaudselt kahjustada*“ (lk 13, kaebuse lisa 35). **Seda, kas, millises osas ning milliste andmete tuginedes väidetav elupaigatüüp kahjustub, selgitatud ei ole. Analüüsis ei ole isegi nimetatud, milliseid elupaigatüüpe uue trassi olemasoleva kõrvale rajamine väidetavalt kahjustab.**

2.4.1.22 Vastustaja on iga võrdluskriteeriumi<sup>12</sup> osas viidanud samuti vaid ühele Analüüsis sisalduvale näitele, jättes tähelepanuta, et muu põhjalikum ja teisi võrdluskriteeriumite alakriteeriumeid hõlmav trassi alternatiivide hinnang olemasoleva trassikordori kasutamisega võrreldes puudub.

2.4.1.23 Teiseks, Analüüs põhineb olulise asjaolu arvestamata jätmisel. Nimelt on Vabariigi Valitsus võtnud 17. juulil 2017 vastu otsuse, et alates 2019. aastast lõpetatakse avalike vedude korraldamine olemasoleval raudteelõigu Lelle–Pärnu osas (LISA 9). **Järelikult kaotab juba järgmisel aastal olemasolev raudteetrass lõigul Lelle–Pärnu mis tahes otstarbe.** Vastustaja poolt viidatud ainus olemasoleva trassikordori kasutamise võimalikkust hindav Analüüs valmis aga juba 23. septembril 2013 (lk 2, kaebuse lisa 35). Järelikult ei ole Analüüsis regionaalse reisirongiliikluse doteerimise lõppemist arvestatud. Ei saa olla mõistlikku vaidlust, et olemasoleva trassikordori kasutamise senine hinnang on ebapiisav trassi alternatiivse asukoha täielikult välistamiseks. Vastustaja on tuginenud vananenud andmetele.

2.4.1.24 Kolmandaks tekitab kogu Analüüsi sõnakasutus ning lõplikele järeldustele eelneva arutluse pealiskaudsus kahtluse, kas Analüüs on koostatud objektiivselt:

<sup>12</sup> Kui võrdluskriteeriumina on käsitletud näiteks trassi mõju loodusväärtustele, siis selle võrdluskriteeriumi alakriteeriumid moodustavad mõju pinnavee kvaliteedile, müra, vibratsioon jne, vt p 3.4 (kaebuse lisa 35).



-Analüüsis on näiteks hoonete lammutusvajaduse osas esile toodud üks väärtuslik ehitis, mille rõhutamiseks muudetakse kogu projekt piltlikult mõttetuks (vt ka skeem 3.1.2, lk 7, kaebuse lisa 35). Seevastu ei ole Analüüsis hinnatud, kas juhul, kui jätta Tootsi jaamahoone lammutamata ja vastaval lõigul olemasoleva raudtee trassikoridor kasutamata, võiks kogu ülejäänud osas olla trass uue raudtee rajamiseks sobiv.

-Sarnaselt puudub Analüüsis võrdluskriteeriumite alakriteeriumitele vastav hinnang ka trassi ehitismaksumuse ning sotsiaal-majandusliku tulu ja kulu osas (kaebuse p-d 2.3.2.24–2.3.2.25).

-Ka Analüüsi alapealkirjad on läbivalt sõnastatud viisil, et jääks mulje, justkui olemasoleva koridori kasutamine ei olekski mõistlikult võimalik (vt nt alapealkiri p 3.4 „Loodusväärtuste hävitamine“, lk 12, kaebuse lisa 35). Analüüsi sõnastus ja järelduste tegemise pealiskaudsus viitavad, et Analüüs ei ole objektiivne.

2.4.1.25 Neljandaks, erinevalt vastustaja väidetest ei ole kaebajad Rail Balticu raudtee trassi olemasoleva trassikoridori kõrvale rajamise hindamisega teinud ettepanekut kaaluda kiirraudtee asemele aeglase raudtee rajamist (Rahandusministeeriumi vastuse p 2.4.7). **Vastustaja on kas ekslikult või teadlikult kaebuse põhjendustes esitatud kaebajate seisukohti moonutanud.**

2.4.1.26 Vastustaja enda poolt viidatud TEN-T määruse artikli 10 lg 2 p (a) kohaselt on kiire rongiühendusega tegemist olukorras, kus rongi kiiruse jääb vahemikku 200 km/h kuni 249 km/h. Seda arvesse võttes on kaebajad heitnud vastustajale ette, et olemasoleva trassikoridori kasutamine on välistatud ilma sisulise hinnangu andmiseta, kas näiteks 200 km/h kiirusega rongiühenduse loomisel võiks olemasoleva trassi asukoha kasutamine olla võimalik (kaebuse p 2.3.1.6). Kahtlemata tähendaks madalama kiirusega, aga jätkuvalt TEN-T määruse tähenduses kiire rongiühenduse loomine, ka väiksemat kulu trassikoridori õgvendamisele, Nagu Europa Kontrollikoja audiitorid on välja toonud, et sõida enamik kiirronge nagunii projektkiirustel (LISA 5). Kaebajad ei ole teinud vastustajale ettepanekut rajada kiire rongiühenduse asemele aeglane raudteeühendus. **Küll aga on Euroopa Kontrollikoda soovitanud liikmesriikidel kaaluda olemasolevate tavaraudteeliinide moderniseerimist** (LISA 5). Seda enam jääb arusaamatuks, miks seda antud juhul on igal viisil üritatud välistada.

2.4.1.27 Viimaks on arusaamatu vastustaja etteheide, et kaebajad on jätnud esitamata kohtule tõendi, mis kinnitaks, et Analüüsi järeldused on mittekohased (Rahandusministeeriumi vastuse p 2.4.27). Kaebaja kohustus on kaebuses esile tuua asjaolud, millest nähtuvalt Analüüsist ei nähtu kõikide asjakohaste asjaolude kaalumine, ning et kaalumine on Analüüsist nähtuvalt olnud mittekohane. **Seejärel on vastustajal võimalus tõendada, et ta kõiki olulisi asjaolusid kaalus ning et seda tehti nõuetekohases ulatuses põhjalikult.** Veelgi enam, kaebaja ei saagi mõistlikult ise asuda haldusorgani positsioonile ning läbi viia nõuetekohast olemasoleva trassikoridori kasutamise võimaluse analüüsi. Vastustaja etteheited põhinevad ebaõigel tõendamiskoormise jaotusel.

2.4.1.28 Kaebajad möönavad, et nad on kaebuses ekslikult märkinud, justkui mitte ükski Analüüsis sisalduv lõik ei kattuks Eelistatud trassivalikuga (kaebuse p 2.3.2.20). Analüüsis on tõepoolest võrreldud Eelistatud trassivaliku osaks olevat lõiku 4F. Samas kogu ülejäänud osas ei kattu Analüüsi lisa 1 esitatud võrdlusplaani nimetatud lõigud ning Eelistatud trassivaliku lõigud (LISA 11). Igal juhul ei kattu omavahel Korraldustes nimetatud lõigud Analüüsis märgitud lõikudega, mis on tähistatud kui K0 trass (vrld nt lk 12, kaebuse lisa 5 ja LISA 11). Seejuures ei ole vastustaja tõendanud, et ükski teistest nimetatud lõikudest oleks erineva nimega, ent sama geograafilise asukohaga.

2.4.1.29 Eelöeldut arvesse võttes ei ole Rahandusministeerium ümber lükanud kaebajate I ja II seisukohta, et lisaks uue raudtee olemasoleva raudtee asukohale rajamise



hindamata jätmisele, ei ole vastustaja nõuetekohaselt kaalunud ka Rail Balticu raudtee trassikoridoride ühendamist. Korraldused on seega sisuliselt õigusvastased.

#### **(d) Vastustaja ei ole kõiki raudtee trassi alternatiivseid lõike võrdlevalt hinnanud**

2.4.1.30 Kõikehõlmava trassikoridori lõikude analüüsi teostamine on vältimatult vajalik, et tuvastada kogu projekti väiksem võimalik mõju inim- ja looduskeskkonnale (PlanS<sup>2015</sup> § 7 lg 3 p-d 2 ja 3). Vastustaja ei ole kõiki alternatiivseid lõike omavahel aga võrrelnud.

2.4.1.31 Vastustaja on selgitanud, et kõiki alternatiivseid trassikoridori asukohti on kaalutud, kusjuures vastavad kaalutlused on leitavad „KSH ja maakonnaplaneeringu dokumentides“ (Rahandusministeeriumi vastuse p 2.2.36 ja p 2.3.1). Samas ei ole vastustaja viidanud konkreetset ühegi dokumendi ühelegi leheküljele, millest võiks nähtuda kõiki trassikoridoride alternatiivseid lõike hõlmav võrdlus või sellise võrdluse kokkuvõte.

2.4.1.32 Kaebajad on veendunud, et kõikehõlmavat trassikoridori alternatiivsete asukohtade kaalumise puudub. Vastupidi, planeerimismenetluse eri hetkedel on võrdluses olnud erinevad trassikoridori lõigud, ent kõiki reaalseid lõike ja nendest avalduvat mõju kõikide võrdluskriteeriumite alusel ei ole koos hinnatud.

2.4.1.33 Vastustaja on eelnevat ka ise kinnitanud, selgitades, et maakonnaplaneeringute menetluse käigus ilmnes: „*uusi asjaolusid, võeti võrdlusesse ka uusi trassialternatiive, mida ei olnud koos lähteseisukohtade ja KSH programmiga avalikkusele tutvustatud.*“ (Rahandusministeeriumi vastuse p 2.2.13). Trassikoridori asukoha võrdluses olevad trassikoridori alternatiivsed lõigud on pidevalt muutunud – osad lõigud on välistatud ning seejärel uuesti võrdlusesse võetud. Korralduste andmiseks on vastustaja korrigeerinud vaid kahte kuni kolme trassialternatiivi (vt nt Harju maakonnaplaneeringu lisa 2-3 „*Rail Balticu 1435 mm trassi Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute võrreldavate trassikoridoride võrdlustulemused*“ p 2 võrdlustabelid, LISA 11). Tegemist ei ole nõuetekohase kaalutusõiguse teostamisega.

**2.4.1.34 Eelnevat arvesse võttes ei ole vastustaja õigesti tuvastanud, milline on Rail Balticu raudtee trassikoridori parim asukoht. Planeerimismenetluse eesmärk jäi täitmata. Järelikult on maakonnaplaneeringud materiaalselt õigusvastased.**

## **2.5 KSH aruanne on oluliste puudustega**

### **2.5.1 Trassialternatiive ei ole nõuetekohaselt kaalutud**

2.5.1.1 Kaebajad ei nõustu vastustajaga, et trassialternatiive on maakonnaplaneeringute menetluses nõuetekohaselt kaalutud (Rahandusministeeriumi vastuse p 2.4.38). Kaebajad selgitasid oma kaebuses (p 2.5) põhjalikult, et varasemate otsuste, millest lähtudes pandi paika trassikoridori põhimõtteline asukoht (suunal Tallinn-Pärnu-Ikla), keskkonnamõjud on sisuliselt jäetud hindamata. Seetõttu oleks pidanud vähemalt maakonnaplaneeringute koostamise käigus läbi viidud KSH raames hindama kõiki alternatiivseid trassikoridore võrdväärsetes täpsusastmes, nagu nõuab ka KeHJS § 40 lg 2.

2.5.1.2 Asjaolu, et suhteliselt pealiskaudse hindamise põhjal valiti juba mõjude hindamise varajases etapis välja eelistatav trass, on vastuolus nii Euroopa Komisjoni KSH läbiviimise juhistega<sup>13</sup> kui ka EL KSH direktiivi (art 4, lg 1 koosmõjus art 5 lg-ga 1) ja

<sup>13</sup> [http://ec.europa.eu/environment/archives/eia/pdf/030923\\_sea\\_guidance.pdf](http://ec.europa.eu/environment/archives/eia/pdf/030923_sea_guidance.pdf), p 5.12.



KeHJS § 32 nõuetega, mille kohaselt peab keskkonnamõtjude strateegiline hindamine eelnema otsusetegemisele. Selle keskkonnamõtjude hindamise aluspõhimõtte vastu eksimine on põhjustanud olukorra, kus mõjude vältimiseks ja ennetamiseks vajalike meetmete asemel tegeletakse mõjude leevendamise meetmete väljatöötamisega, mis on selges vastuolus keskkonnamõtjude hindamise regulatsiooni eesmärgi ning põhimõtetega.

## 2.5.2 KSH koostamisel kasutatud materjalid ei olnud piisavad

2.5.2.1 Kaebajad on jätkuvalt seisukohal, et KSH aruande koostamisel kasutatud materjalid ei olnud piisavad.

2.5.2.2 Vastustaja põhjendab korduvalt materjalide piisavust sellega, et kasutatud on andmebaasis EELIS olevaid andmeid. **Tegelikuses on EELISes olevad andmed puudulikud ega kajasta adekvaatselt hetkeolukorda looduses, mistõttu nendele tuginemine ilma täiendavate uuringuteta kinnitab, et kasutatud materjalid ei ole tõeste järelduste tegemiseks piisavad.** Eesti Ornitoloogiaühingu kolme eksperdi (M. Kose, I. Tammekänd ja V. Volke) ekspertarvamuse (edaspidi „linnustikuekspertide ekspertarvamus“, LISA 12 lk 2) kohaselt puudub riigiasutustel jätkuvalt põhjalik, kvantitatiivne ja asukohapõhine ülevaade elustikust, mida kahjustatakse. Selle põhjuseks on, et EELISes leiduvad tavaseire andmed ei ole mõeldudki rakenduslike arendusprojektide spetsiifiliste mõjude hindamiseks, vaid üldise looduskaitse seisundi jälgimiseks ja hindamiseks (vt lk 1). Andmebaasi ebapiisavust ja ebatäpsust täiendavad muuhulgas 2018.a kevadel teostatud kevadised välitööd metsise elupaikades Pärnumaa edelaosas, mille käigus avastati mitmeid uusi mängupaiku ja olulisi elupaiku, mida andmebaasis EELIS ei ole kajastatud (vt ekspertarvamuse lk 2 ja joonis 1). Samuti puuduvad nt ajakohased ja täpsed andmed Põhja-Liivimaa linnualal leiduvate metsiste kohta (vt ekspertarvamuse lk 6).

2.5.2.3 Sedavõrd mahuka ja ulatusliku tegevuse kavandamiseks oleks tulnud läbi viia piisavas ulatuses täiendavad uuringud, et saada adekvaatne pilt tegelikust olukorrast ja teha hästi informeeritud järeldusi. Linnustikuekspertide ekspertarvamus (lk 1-2) on välja toodud ka konkreetseid uuringud (loodusväärtuste ja metsise elupaikade, loomastiku, loomade suremuse, elupaikade kao ja killustamise osas), mis on kas puudu või mida on KSH aruandes valikuliselt ja meelevaldselt käsitletud.

2.5.2.4 Linnustikuekspertide ekspertarvamus (lk 2) järeldatakse, et tuginemine eelkõige vaid EELISe andmetele ning ebapiisavad täiendavad uuringud on toonud kaasa selle, et KSH aruande koostamisel ning planeeringute kehtestamisel ei olnud võimalik:

-saada ülevaadet, kui suur on ühe või teise trassivaliku puhul hävivate liikide ja elupaikade kvantitatiivne olem;

-hinnata, millisel määral mõjutaks üks või teine trassialternatiivi (või nende puudumine) vastavat lokaalset, riiklikku ja rahvusvahelist populatsiooni kvantitatiivselt ja kvalitatiivselt nii lühi- kui pikaajalises plaanis, sh arvestades kuhjuvate mõjudega;

-pakkuda välja parimad trassialternatiivid või projekti muudatused.

2.5.2.5 Vastustaja heidab oma vastuse p-s 2.5.14 kaebajatele ette, et Mati Kose on oma 29. detsembri 2016 kirjas Pärnu Maavalitsusele (kaebuse lisa 41) märkinud, et talle on teada nahkhiirte suvised poegimiskolooniad ja tõenäoliselt tiigi- ja veelendlaste toitumisalad Timmkanali oja ja Tolkuse looduskaitseala piirkonnas, kuid kirjas ei sisaldu täiendavaid andmeid vastavate liikide, uuringute ega allikate kohta. Selline etteheide on kohatu - **KSH aruande koostajate ülesandeks oli edastatud infot analüüsida, küsida vajadusel**



**täpsustusi või korraldada inventuur, et uusi andmeid saaks KSH aruande koostamisel arvesse võtta.**

2.5.2.6 KSH aruande koostamise ning planeeringumenetluse käigus teatavaks saanud andmete kasutamata jätmist ei saa õigustada sellega, et kaasarääkinud isikud ei esitanud koheselt kõiki andmeid, mida mõju hindaja või planeeringu koostaja vajalikuks pidada võivad. Menetluses osalev huvitatud isik ei pea teadma, milliseid tema poolt edastatud seisukohti haldusorgan oluliseks peab või milliseid andmeid ja millisel kujul haldusorgan vajada võiks. Seejuures oli vaidlustatud planeeringute koostamise korraldajatel võimalus küsida M. Koselt lisainfot, ent seda ei tehtud ei planeeringu menetlemise käigus korraldatud koosolekutel ega vastavasisulise kirjavahetuse käigus. Vastustaja väljendatud seisukoht tähendab sisuliselt seda, et KSH aruande koostaja ning planeeringu koostaja saavad täiesti omavoliliselt otsustada, milliseid andmeid nad otsuse tegemisel arvesse võtavad ja milliseid mitte. Selline lähenemine ei ole kooskõlas ei haldusmenetluse seaduses sätestatud uurimispõhimõtte ega KSH reeglitega.

### **2.5.3 KSH aruandest on CO<sub>2</sub> heidet käsitletud ebaobjektiivselt ja valikuliselt**

2.5.3.1 Kaebajad viitasid kaebuses, et KSH aruandest puudub sisuline analüüs mitmete CO<sub>2</sub> heitega seotud tegurite osas (seoses liigniiskete alade hüdroloogilise režiimi muutmisega, infrastruktuuri rajamise ja hooldamisega, tulevikus raudtee alla jääva ja raadatava metsaala poolt sidumata jäävate CO<sub>2</sub> kogustega, pikenevate teekondadega kaasneva CO<sub>2</sub> heite ja ajakuluga).

2.5.3.2 Vastustaja märkis oma vastuse p-s 2.5.18 (a), et KSH puhul ei ole tavapraktikaks selliste CO<sub>2</sub> heidete arvutamine, mis kaasneb infrastruktuuri rajamise ja hooldamisega. Vastustaja leidis, et sellisel juhul tuleks arvesse võtta ka emissiooni muutusi teiste transpordiliikide lõikes, kus transpordimahud raudteetranspordi suurenemise võrra vähenevad, mis oleks aga väljaspool KSH mõistlikku mahtu ja tavapraktikat. Kaebajad leiavad, et viited *tavapraktikale* on otsitud ja paljasõnalised, kuna tegemist on ainulaadse objektiga, mille osas vähemalt Eestis ei saagi mingit praktikat tekkinud olla. Veelgi enam, senisele praktikale viidates ei ole vastustaja esile toonud, mis konkreetseid KSH aruandeid ta silmas peab, mistõttu on tema vastuväide üldsõnaline.

2.5.3.3 Tegelikuses on mõjusid CO<sub>2</sub> heite osas küll KSH aruandes käsitletud, ent neid on hinnatud valikuliselt ja mitteobjektiivselt, näidates kunstlikult suuremana positiivseid mõjusid ning väiksemana negatiivseid mõjusid. Nii on KSH aruandes arvestatud raudteeveo CO<sub>2</sub> heitega ning lähtunud positiivse hinnangu andmisel (põhjendamatu) eeldusest, et raudteel kasutatakse taastuvenergiat (**põlevkivienergia kasutamisel oleks reisijate vedu raudteel kliima seisukohast suurema mõjuga kui bussivedu**). Negatiivse mõju osas on arvestatud vaid metsa raadamise, ent mitte teiste oluliste CO<sub>2</sub> heite allikatega. Seejuures esitatakse kliimamõjusid ühe peamise argumendina projekti otstarbekuse kasuks (vt nt KSH aruanne kokkuvõtte, lk 14).

2.5.3.4 Põhjendamatu on ka vastustaja põhjendus, et KSH raames ei käsitletud CO<sub>2</sub> heidet, mis on seotud liigniiskete alade hüdroloogilise režiimi muutmisega seetõttu, et KSH koostamisel ei olnud veel tehniliselt paigas, kas liigniisketest aladest läbi minemisel on vajalik kuivendamine või on võimalik alternatiivsete tehnikate kasutamine (vastuse p 2.5.18 (b)). **Kuivendatud turbaalad on kasvuhoonegaaside heite poolest Eestis teisel kohal enne transpordisektorit** (vt LISA 13), mistõttu on küsimus sellest, mida tehakse liigniiskete aladega, mida Rail Balticu trass läbib, sedavõrd olulise tähtsusega, et selle käsitlemata jätmise näol on tegemist olulise puudusega KSH aruandes. Kuna tegemist oli olulise küsimusega, oleks pidanud vähemalt selgitama, kas alternatiivsete tehnikate kasutamine on konkreetsetes asukohtades tehniliselt üldse võimalik ning andma hinnangu alternatiivsete lahenduste mõjude osas (milline on CO<sub>2</sub> heide kuivendamise ning selle võimalike alternatiivide korral).



2.5.3.5 Eksitav on vastustaja samas toodud võrdlus, et raudtee puudumisel toimuks jätkuvalt teatud osa transpordist autodega, millele vastavalt teedevõrgu laiendamine oleks seotud sarnaste mõjudega kui raudtee ehitus liigniisketele aladele. Selline võrdlus oleks kohane vaid juhul, kui kõne all oleks uue teedevõrgu loomine autotranspordi jaoks või saaks rääkida autotranspordi märgatavast suurenemisest raudtee ehitamata jätmise korral. Kuivõrd kumbki stsenaarium ei ole lähitulevikus realistlik, on vastustaja väide ebaõige ja eksitav.

2.5.3.6 Vastustaja märkis samas vastuseks kaebajatele, et metsade raadamise tõttu tekkivat heidet on KSH-s käsitletud ning vastavalt Keskkonnaministeeriumi hinnangule on 560 ha metsa raadamise tekkiv emissioon ligikaudu 0,28 miljonit tonni CO<sub>2</sub>. Kaebajad juhivad tähelepanu, et **see hinnang ei võta arvesse neid CO<sub>2</sub> kogused, mis jäävad tulevikus raudtee alla jääva ja raadatava metsaala poolt sidumata, vaid näitab ainult metsa raadamisel tekkivat ühekordset emissiooni**. Seega ei ole KSH-s vastavaid mõjusid hinnatud ja otsuse tegemisel arvesse võetud.

## 2.5.4 KSH aruanne ei käsitle põhjendamatult elektriliinide mõju linnustikule

2.5.4.1 Kaebajate seisukoht seoses rajatavate elektriliinide mõjuga linnustikule, mis on ühtlasi vastuseks vastustaja vastuse p-s 2.5.18 (d) toodule, on täpsemalt kajastatud linnustikuekspertide ekspertarvamuse lk-del 2 ja 3. Kokkuvõtlikult läbivad rajatavad elektriliinid linnukaitseliselt tundlikke alasid, mistõttu oleks vajalik põhjalikum mõjude hinnang, mis analüüsiks mõjusid mitte üldsõnaliselt ja kvalitatiivselt, vaid ka kvantitatiivsest aspektist ja asukohapõhiselt. Ekspertarvamuse kohaselt (lk 2) ei ole KSH aruandes aluseks võetud teadus- ja tõenduspõhist lähenemist. Seisukoht, nagu võiks vastava mõjude hindamise lükata edasi järgmistesse etappidesse, ei ole kooskõlas ei ettevaatuspõhimõtte ega Natura 2000 alade suhtes kehtivate erireeglitega. Tervikliku raudteeprojekti üksikute lõikude või elementide hilisem hindamine ei anna vajalikku ja nõutavat kindlust, et negatiivseid mõjusid on üldse võimalik efektiivselt leevendada. Kokkuvõtlikult tähendab elektriliinide mõju sisuliselt käsitlemata jätmine, et vaidlusaluste planeeringute menetluses ei selgitatud välja kõiki nende kehtestamise seisukohast olulisi asjaolusid. Viimane kujutab endast olulist kaalutusviga.

## 2.5.5 KSH aruandes ette nähtud leevendusmeetmed ei ole piisavad

2.5.5.1 Vastustaja leiab oma vastuse p-s 2.5.22, et KSH-s toodud leevendusmeetmed on piisavad, sest projekteerimise käigus tuleb vaadata planeeritavad leevendusmeetmed üle ning vajadusel hinnatakse mõjusid looduskeskkonnale uuesti ja kohaldatakse täiendavaid leevendusmeetmeid.

2.5.5.2 Kaebajad on seisukohal, **et leevendavate meetmete rakendamise reaalne võimalikkus ja tõhusus pidanuks teaduspõhiselt olema välja selgitatud juba KSH raames** ning selle lükkamine raudtee projekteerimise edasistesse etappidesse ei vabanda KSH aruande puudusi. Praegusel juhul ei ole lõplikult välja selgitatud, millised on tegevuse mõjud ning kas need on ka reaalselt välditavad või leevendatavad. Samuti on välja selgitamata jäetud, millised on sobivad leevendusmeetmed, kas need on tehniliselt teostatavad ja milline on nende tõhusus. Näiteks ei ole esitatud sisulist analüüsi müratõkete kui leevendusmeetme rakendatavuse ja tõhususe osas, samuti ei ole arvestatud sellega, et puude võrades ja latvades pesitsevate lindude kaitseks tuleks rajada vähemalt puistukõrgune müratõke, mis samas võib muutuda kokkupõrkeallikaks ja takistada liigikaaslaste kuulmist (vt linnustikuekspertide ekspertarvamus, lk-d 6 ja 7).

2.5.5.3 Seega on KSH järelduseks sisuliselt see, et mõjusid tuleb täpselt kindlaks määrata meetmetega vältida ja vähendada. Eeldusel, et mõjusid saab mingite meetmetega soovitud määral vältida ja vähendada, ei kaasne tegevusega ülemääraseid





keskkonnamõjusid. Sellisel kujul on KSH aruanne sisutühi dokument, mis ei anna otsustajale piisavat infot selle kohta, millist trassivalikut eelistada või kas tegevust saab lähtudes keskkonnamõjudest üldse lubada.

- 2.5.5.4 Mõjude täpsema hindamise ja leevendusmeetmete kohaldamise otsustamise edasilükkamine järgmisesse etappidesse ei ole kooskõlas KSH nõuetega ka seetõttu, et **hilisemates etappides tegeletakse vaid väljavalitud trassil mõjude leevendamisega, kuid trassialternatiive enam ei kaaluta**. Trassikoridori asukoha muutmine eeldaks maakonnaplaneeringute muutmist. Seetõttu võivad täpsema mõjude hindamise ja leevendusmeetmete väljatöötamise hilisemasse etappi lükkamise korral jääda välja selgitamata alternatiivsed võimalused (eelkõige asukohaalternatiivid), mis on keskkonnasõbralikumad ja ebasoodsate mõjude vältimise seisukohalt tõhusamad. Samuti võivad jääda tuvastamata mõjud, mille leevendamiseks tõhusaid meetmeid ei olegi ja mis tingiksid teise alternatiivi otsimise vajaduse. Asjaolu, et puuduliku info ja mõju hinnangute põhjal koostatud KSH aruande alusel fikseeriti raudtee trass ja edaspidi tegeletakse ainult mõjude leevendamisega sel trassil, toob seega kaasa eksimise ühe olulisema keskkonnamõju hindamise põhimõtte vastu – negatiivsete mõjude vältimist (eelkõige alternatiivse trassi asukoha otsimise läbi) tuleb eelistada nende leevendamisele (vt ka linnustikuekspertide ekspertarvamuse lk 3, 4 ja 6).
- 2.5.5.5 Põhjendamatud on vastustaja väited, justkui turvaaedade märgistamise kui leevendusmeetmete rakendamise ulatuse, kulukuse, teostatavuse ja efektiivsuse hindamine KSH raames ei oleks olnud vajalik (Rahandusministeeriumi vastuse p 2.5.24). Kuivõrd turvaaiad on oluliseks metsalinnustiku hukkumise põhjustajaks, siis oleks pidanud KSH raames nende märgistamise sobivust põhjalikumalt hindama ja vajadusel kaaluma alternatiive. Vastustaja viidatud Pärnu Maavalitsuse kiri, mille kohaselt metsakanaliste registreeritud elupaiku trass ja tarad *reeglina* ei läbi, ei hajuta vähimalgi määral kahtlusi leevendusmeetme sobivuse osas, kuna puuduvad nii piisavad lähteandmed vastava hinnangu andmiseks kui tõenduspõhine selgitus, kuidas on välditud mõju lindudele ka väljaspool nende registreeritud elupaiku. Samuti viitab maavalitsus Tolkuse loodusala lähedal asuva metsise elupaiga kadu/killustatust kompenseeriva meetme (elupaikade taastamise) kohaldamisele, mis viitab üheselt kahjuliku mõju reaalsele olemasolule ja selle vältimise võimatusele isegi leevendusmeetmete abil. Asjaolu, et turvaaedade negatiivsete mõjude leevendamiseks ei ole käesoleval ajal tõhusaid meetmeid leitud, kinnitab ka vastustaja märgitu, et taradele alternatiivide otsimise protsess ja tehnilise teostatavuse hindamine alles käib.
- 2.5.5.6 Eeltoodust tulenevalt ei ole KSH aruanne piisav ja nõuetekohane, kuna selles puudub sisuline, teaduspõhine ja konkreetset trassikoridori arvestav hinnang kavandatava tegevuse mõjudele ning nende leevendatavusele erinevate meetmetega (sh hinnang, kas meetmed, mis võimaldaks mõjusid vältida on üldse olemas või antud juhul rakendatavad). **Kuni puudub piisav teave kavandatava raudtee keskkonnamõjude ja nende vältimise ning leevendamise viiside osas, ei saa teha nõuetekohaselt kaalutletud otsust raudtee trassivaliku osas.**
- 2.5.5.7 Täiendavalt on oluline märkida, et ka nende leevendusmeetmete osas, mida KSH aruanne pealiskaudselt ja üldsõnaliselt kirjeldab, puudub sõltumatu meetmete täitmise ja tõhususe kontroll ning tegevuskava juhuks, kui selgub, et mõjusid hinnati tegelikust väiksemateks või ilmnevad KSH aruandes käsitlemata mõjud (vt linnustikuekspertide ekspertarvamus lk-d 3-4). **Seega puudus vaidlusaluste otsuste kehtestamisel igasugune kindlus, et raudtee rajamise ja kasutamise keskkonnamõjud on tegelikult aktsepteeritaval viisil ja tasemel leevendatud.**



## 2.5.6 Planeeringute kehtestamisel on rikunud Natura 2000 võrgustiku alade kaitse nõudeid

### (a) Natura 2000 võrgustiku alade lähteandmed ei olnud piisavad

2.5.6.1 Euroopa Kohtu praktika kohaselt tuleb Natura 2000 võrgustikku mõjutada võivate otsuste õiguspärasuse tagamiseks selgitada välja planeeritava tegevuse võimalikud keskkonnamõjud, rakendades selleks vastava valdkonna parimaid teadussaavutusi (EKO C-127/02, p 54). Seejuures ei vasta hindamine nõuetele, kui Natura elustiku kohta puuduvad usaldusväärsed ja ajakohastatud andmed (EKO C-43/10, p 115).

2.5.6.2 Antud juhul olid KSH aruandes Natura hindamisel aluseks võetud andmed mitme olulise Natura 2000 võrgustiku ala osas puudulikud ning vananenud. Näiteks on andmed Luitemaa ja Taarikõnnu LKA elupaiku inventeeritud tavapärase kaitsekorraldusliku tegevuse, mitte konkreetse KSH raames, mida tuleb lugeda ebapiisavaks. Taarikõnnu alal oleksid täiendavad välitööd aga näidanud, et tegelik Natura 2000 elupaiga piir on planeeritavale raudteetrassile oluliselt lähemal ja seetõttu on suurem ka alale avaldub kahjulik mõju (vt linnustikuekspertide ekspertarvamuse lk 5). Sellest tulenevalt **ei saa vaidlusaluste korralduste aluseks oleva KSH aruande Natura hindamise osa puhul rääkida parimatel teadussaavutustel põhinevast hindamisest, mida nõuab Euroopa Kohtu praktika.**

2.5.6.3 Kaebajad ei nõustu, et Natura hindamise lähteandmete piisavust kinnitab asjaolu, et KSH eksperdid on olemasolevate andmete põhjal esitanud oma järeldused (vastuse p 2.6.6). Erinevaid järeldusi saab teha ka puudulike andmete põhjal, küsimus on selles, kas järeldused vastavad sellisel juhul ka tegelikkusele. Kaebajad on seisukohal, et **lähteandmete puudulikkuse tõttu ei olnud otsusetegijal võimalik veenduda, et ala terviklikkust ja kaitse-eesmärke negatiivselt ei mõjutata, mistõttu on otsus vastuolus KeHJS § 45 lg-ga 2 ning selle sätte aluseks olevale EL õigusele Euroopa Kohtu poolt antud tõlgendustega.**

### (b) Natura hindamisel ei ole arvestatud kõigi asjakohaste ja kumulatiivsete mõjudega

2.5.6.4 Vastustaja leiab oma vastuses (p 2.6.8), et Euroopa Liidu õigusest ega kohtupraktikast ei tulene, nagu tuleks nn Natura hindamise raames hinnata neid liike, kes ei ole Natura 2000 alade kaitse-eesmärgiks. See väide on vale. **Euroopa Kohus on selgitanud, et Natura alale mõjude hindamisel ei saa piirduda järgalt vaid kaitse-eesmärkideks olevate elupaigatüüpide ja liikidega,** vaid ala terviklikkusele negatiivse mõju avaldamise hindamisel tuleb elupaikade direktiivi artikli 6 sätteid tuleb tõlgendada ühtse kogumina, arvestades selle direktiiviga taotletavaid kaitse-eesmärke (EKO C-258/11, p 29-37). Antud juhul on mõjude hindamine olnud selgelt puudulik, sest selle käigus ei ole arvestatud mõjuga elupaigatüüpe asustavatel liikidele, kuid just nende soodsa seisundi säilimise ja elupaikade jätkuva kasutuse põhjal on võimalik hinnata Natura alade sidususe, elupaikade struktuuri ja funktsioonide säilimist.

2.5.6.5 Veelgi enam, mõjude hindamise puudulikkust kinnitab, et ka veel kohtumenetluses on vastustaja positsioonil, justkui Natura 2000 alade kaitse-eesmärgist välja jäävate elupaikade ja liikide osas ei pidanudki hindamist läbi viima. Sellest nähtub üheselt, et vastuolus Euroopa Kohtu praktikaga, seda käesoleval juhul ka ei tehtud.

2.5.6.6 Kaebajad ei nõustu vastustajaga, et kumulatiivseid mõjusid on piisavalt hinnatud (vastuse p-d 2.6.9-2.6.11). Puudub igasugune sisuline hinnang kavandatava raudtee ja teiste inimtegevuste mõjude (sh nt Harku-Lihula-Sindi 330 kV kõrgepinge-õhuliini rajamine, Via



Baltica ümberehitamine<sup>14</sup>, kasvava intensiivsusega metsamajandus, soode kasutamine turbakaevandamiseks, tuuleenergeetika, jahindus jne) kumuleerumisele ning vastustaja ei ole neid väiteid ümber lükanud. KSH aruande lisa III-5 tabelis olevate tulpade pealkirjades on vaid kasutatud väljendit „kumulatiivne mõju“, kuid sisuliselt ei ole kumulatiivseid mõjusid käsitletud (vt linnustikuekspertide ekspertarvamus, lk 5-6). Kuivõrd kumulatiivseid mõjusid ei ole välja selgitatud, ei ole võimalik neid ka efektiivselt vältida või leevendada.

**(c) Luitemaa linnuala osas on Natura hindamine jäetud põhjendamatult ja õigusvastaselt läbi viimata**

2.5.6.7 Kaebajad rõhutavad, et Euroopa Kohtu praktika kohaselt (EKo C-323/17, p 35) tuleb Natura mõjude täiemahuline hindamine läbi viia igal juhul, kui eelhindamise käigus leitakse, et ebasoodsate mõjude vältimiseks on vajalik rakendada leevendusmeetmeid. See on kohtu selgituste kohaselt vajalik seetõttu, et projektiga kaasnevat mõju vältivate või vähendavate meetmete täieulatuslikku ja täpset analüüsi ei tule läbi viia mitte eelhindamise etapis, vaid just keskkonnamõju hindamise etapis (EKo C-323/17, p 36). **Vastupidine lähenemine võimaldaks vastavasisulisel EL õiguse nõuded põhjendamatult kõrvale jätta ning ei võimaldaks saavutada direktiivi eesmärke.**

2.5.6.8 Antud juhul on seda nõuet selgelt eiratud ning vaatamata Luitemaa linnuala osas nn Natura eelhindangus tuvastatud vajadusest kohaldada leevendusmeetmeid (millele viitab ka vastustaja vastuse p 2.6.21), pole täiemahulist Natura hindamist läbi viidud. **Tegemist on seejuures olulise EL õiguse rikkumisega, mis juba üksiku rikkumisena peaks kaasa tooma vaidlusaluste otsuste tühistamise.**

**(d) Natura hindamine ei välista negatiivseid mõjusid Natura 2000 alade terviklikkusele ja võrgustiku toimimisele**

2.5.6.9 Vastustaja väitel oli mõjude vältimise esimeseks meetmeks trassialternatiivide kavandamine selliselt, et raudtee planeerimisel välditakse otsest mõju Natura aladele, ning muus osas viidi läbi põhjalik sisuline hindamine, mille käigus leiti, et ebasoodsad mõjud Natura aladele puuduvad (vastuse p 2.6.13). Kaebajad ei nõustu, et trassikoridori suuremas osas Natura aladest mööda juhtimine välistab iseenesest mõjud Natura aladele, mida koridor otse ei läbi. Tegevuse mõju tuleb hinnata Natura aladele sõltumata projekti asukohast ja loa võib anda vaid siis, kui ollakse kindlad, et see ei kahjusta ala terviklikkust.

2.5.6.10 Seejuures ei saa vaadelda EL loodusdirektiivi artikli 6 lõiget 3 isoleeritult, eraldiseisvana ülejäänud direktiivi tekstist. Vastupidisel juhul ei ole direktiivi eesmärkide (looduslike elupaikade ning loodusliku loomastiku ja taimestiku kaitsmisega kaasa aidata bioloogilise mitmekesisuse säilimisele) saavutamine võimalik. Antud juhul ei ole hinnatud, kuidas raudtee rajamine mõjutab erinevatest Natura aladest koosneva võrgustiku kui terviku ökoloogilist sidusust ja terviklikkust, mida näitab selgelt ka see, et valitud trassivariant lahutab üksteisest mitmeid metsa- ja sookooslustega seotud Natura elupaiku ja liikide esinemisalasid (nt Tolkuse ja Laiksaare kaitstavad alad) ja on seega elupaiku killustav (vt ka linnustikuekspertide ekspertarvamus lk-d 5-6 ja joonist 2). Eeltoodust tulenevalt ei ole trassi Natura aladest möödajuhtimisega ebasoodne mõju linnustikule ja loomastikule välistatud.

2.5.6.11 Vastustaja märkis vastuse p-s 2.6.17, et KSH raames läbi viidud loodusuuringus on toodud näitena erinevat tüüpi leevendavaid meetmeid, kuid tehnilise lahenduse osas

<sup>14</sup> Vastavalt EY tasuvusanalüüsile (kaebuse lisa 29, p 7.1.2.1., lk 100) ei mõjuta Rail Baltica rajamine maanteevõrgustiku arendamise plaane, seega pidanuks KSH aruanne arvestama ka teadaolevaid maantee-ehituse plaane ning selle mõjusid.



on soovitud näitlikud, mitte rangelt siduvad. **Sellega kinnitas vastustaja kaebajate seisukohta, et leevendusmeetmed on sõnastatud mittesiduval viisil, mis annab põhjuse kahelda, kas neid ka tegelikult rakendatakse.** Ühtlasi tähendab ebakindlus kohaldatavate leevendusmeetmete osas, et ei ole selge, kas ebasoodsaid mõjusid on üldse võimalik vältida. Näiteks on KSH kohaselt võimalik kasutada müraseinu (KSH lisa III-1 punkt 1.4.2, lisa 23), kuid nende kasutamist ei ole KSH-s ette nähtud. Samas on tehislikke tõkkeid peetud ka lindudele ohuteguriks (vt Rahandusministeeriumi vastuse p 2.6.18). Seega ei ole tegelikult välja selgitatud, kas lindude kaitseks müratõkke ehitamise vajaduse tuvastamise korral on müratõkke üldse sobiv ja realistlikult ellu rakendatav meede või mitte. Nagu eelpool välja toodud, puuduvad kogu KSH aruandes (sh Natura-hindamise osas) ja kehtestatud planeeringutes ka meetmed, mis tagaks tõhusalt leevendusmeetmete rakendamise, nende tõhususe hindamise ning efektiivsete täiendavate meetmete võtmise juhul, kui keskkonnamõjud osutuvad oodatust suuremaks või teistsuguseks.

2.5.6.12 Kaebajate on viidanud eriarvamustele mõju lubatavuse osas KSH töörühma sees (kaebuse p 2.3.4.16), mis kaebajate hinnangul on vastuolus põhimõttega, et kava või projekti lubamiseks peavad olema kõrvaldatud igasugused teaduslikult põhjendatud kahtlused kavandatava tegevuse mõjude osas. Selles osas leidis vastustaja vastuse p-s 2.6.20, et ekspertide eriarvamused ei saa põhjustada otsuste õigusvastasust. **Kaebajad vastustajaga ei nõustu, kuivõrd vastav nõue tuleneb selgelt kohtupraktikast ja Natura hindamise reeglitest** (vt nt EKo C-418/04, p 243). **Vastustaja seevastu pole esitanud muud enda paljasõnalised väited.** Olukord, kus ekspert leiab, et mõjude puudumine ei ole välistatud, näitab selgelt ja üheselt, et kahtlused mõjude puudumise osas ei ole kõrvaldatud. Seetõttu ei oleks tegevust tohtinud lubada.

2.5.6.13 Vastustaja märkis vastuse p-s 2.6.22, et **lähtudes eeldusest, et sobivad tehnilised võimalused on võimalik kasutusele võtta**, on KSHga tuvastatud, et projektiga ei kaasne ebasoodsat mõju Natura aladele. Kaebajatele jääb selgusetuks, millele tugineb vastustaja eeldus, et sobivad tehnilised lahendused on võimalik kasutusele võtta, mistõttu ei päde ka vastustaja järeldus, et ebasoodsaid mõjusid projektiga ei kaasne. **Teadusliku ebakindluse olukorras on leevendusmeetmete toimimise eeldamine selges vastuolus ettevaatuspõhimõttega, millele tuginevad Euroopa Kohtu tõlgendused nn Natura hindamise reeglitele.** Kuivõrd ebasoodsate mõjude avaldumine Natura aladele ei ole välistatud, ei oleks tohtinud tegevuse elluviimiseks luba anda.

2.5.6.14 Vastustaja asus p-s 2.6.26 seisukohale, et Natura hinnangus on Taarikõnnu-Kaisma linnualal elutseva metsise puhul räägitud hüvitusmeetmest ekslikult, sest sisuliselt hindamisel nähtub, et tegemist ei ole hüvitusmeetmega. Kaebajad sellise seisukohaga ei nõustu ning leiavad, et elupaiga kao kompenseerimise näol on igal juhul tegemist just hüvitus-, mitte leevendusmeetmega. Vastustaja ei ole vastupidist tõendanud. Asjaolu, et Kootja tee rajamisel läbi Taarikõnnu-Kaisma linnuala jääb rajatav teelõik metsise mänguala nn puhveralana käsitletavasse piirkonda ning selle mõju sarnaneb väidetavalt olemasolevate metsateede omaga, ei kinnita seda, et tegevusega metsise elupaiga kadu ei kaasne. Samuti viitavad vastustaja ja teiste haldusorganite väited, et linnualal on metsise seisund niigi ebasoodne (populatsioon väiksem kui eesmärgiks seatud) ning seega tuleks liigi isendite täiendava ohustamise asemel tegeleda nende seisundi parendamisega (vt linnustikuekspertide ekspertarvamus, lk 8.). Seetõttu oleks saanud tegevust lubada vaid eelnevalt EL loodusdirektiivi art 6 lg-s 4 ja KeHJS § 45 lg-tes 3-5 sätestatud erandite kohaldamiseks ette nähtud erimenetlust läbi viies. Kuna antud juhul seda tehtud ei ole, kujutab vaidlustatud planeeringute kehtestamine endast olulist EL ja Eesti õiguse rikkumist.

2.5.6.15 Vastustaja viitas vastuse p-s 2.6.27 seonduvalt Selja metsise püsielupaigaga, et Natura hindamise kohaselt kaasneb võimalik mõju raudtee rajamise ja kasutamisega ning häiriva mõju vähendamine on vajalik metsise mängu- ja pesitsusperioodil (1.03-15.05).



Samas on leevendava meetmena toodud välja ehitus- ja hooldustööde ajastamine väljaspool metsiste mängu- ja pesitsusaega. See aga ei aita leevendada raudtee kasutamisega (v.a hooldustööd) kaasnevaid häirivaid mõjusid, mille esinemist mõju hindamine tunnistab. Seega ei aita leevendusmeetmed vältida raudtee kasutamisest tulenevaid negatiivseid häiringuid metsistele ning ka sellel põhjusel oli planeeringu kehtestamine vastuolus EL loodusdirektiivi artikli 6 lõikega 3.

2.5.6.16 Arvestades eeltoodut on kaebajad seisukohal, et **KSH aruande osaks olev Natura hindamine ei välistanud parimatest teadussaavutustest lähtudes põhjendatud kahtlusi negatiivsete mõjude esinemisest Natura 2000 võrgustiku alade terviklikkusele**. Tulenevalt Euroopa Kohtu järjepidevast tõlgendusest EL loodusdirektiivi artiklil 6 lõikele 3, oli sellises olukorras planeeringute kehtestamine üheselt õigusvastane.

2.5.6.17 Kokkuvõttes leiavad kaebajad, et puuduliku planeerimismenetluse tulemusena ei ole veendumust, et Rail Balticu kiirraudtee rajatakse kõige sobivaimasse asukohta, kus selle kumulatiivne mõju oleks kõige väiksem.

### 3. MENETLUSLIKUD KÜSIMUSED

3.1 HKMS § 53 lg 2 koostoimes TsMS §-ga 337 kohaselt on käesolev menetlusdokument edastatud 16. juulil 2018 e-toimiku vahendusel teiste menetlusosaliste esindajatele.

Lugupidamisega

*/allkirjastatud digitaalselt/*

Piret Blankin

Edgar-Kaj Velbri

Lisad:

1. Eesti Ornitoloogiaühingu kiri 26.01.2017
2. Väljavõtted dokumendiregistritest – koostanud MTÜ ARB juhatuse liige P. Humal
3. Täiendused protokollile
4. Teabenõue 3.07.2018
5. Artikkel Euroopa Kontrollikoja raporti kohta, kättesaadav:  
<http://arileht.delfi.ee/news/uudised/audiitorid-euroliidu-kiirraudteele-kulutatud-23-miljardit-eurot-ei-ole-lisavaartust-loomud-kaaluda-voiks-olemasolevate-tavaraudteeliinide-moderniseeri?id=82875123>
6. Vabariigi Valitsuse 24.09.2015 istungi materjalid (saadetud rahandusministeeriumi poolt vastuseks 3.07.2018 teabenõudele)
7. Väljavõte üleriigilisest planeeringust „Eesti 2030+“
8. Hannes Luts eksperthinnang
9. Äripäeva 17. juuli 2017 artikkel „Riik sulgeb rahapuudusel Pärnu-Lelle raudteelõigu“
10. Kobras AS seletuskiri trassi kohta 160km/h kiiruse puhul.
11. Võrreldavate trassikoridoride skeem
12. Linnustikuekspertide arvamus
13. Kuivendatud turbaalade CO2 kohta