



KOHTUOTSUS

Eesti Vabariigi nimel

Kohus	Tallinna Halduskohus
Kohtukoosseis	Kristina Maimann, Daimar Liiv, Kadriann Ikkonen
Otsuse tegemise aeg ja koht	07.09.2018, Tallinn
Haldusaja number	3-18-529
Haldusasi	Mittetulundusühingu ARB ja Mittetulundusühingu Eesti Looduskaitse Selts kaebus riigihalduse ministri 13.02.2018 käskkirjade nr 1.1.-4/40 ja nr 1.1.-4/41 ning 14.02.2018 käskkirja nr 1.1-4/43 tühisuse tuvastamiseks või alternatiivselt tühistamiseks Kohila valla kaebus riigihalduse ministri 14.02.2018 käskkirja nr 1.1-4/43 tühisuse tuvastamiseks või alternatiivselt tühistamiseks
Menetlusosalised	<i>Kaebajad:</i> 1) Mittetulundusühing ARB (edaspidi ka <i>MTÜ ARB</i>), volitatud esindajad - vandeadvokaat Piret Blankin ja vandeadvokaadi abi Edgar-Kaj Velbri ning Siim Vahtrus; seaduslik esindaja Priit Humal; nõustaja Mati Kose 2) Mittetulundusühing Eesti Looduskaitse Selts (edaspidi ka <i>MTÜ ELKS</i>), volitatud esindajad - vandeadvokaat Piret Blankin ja vandeadvokaadi abi Edgar-Kaj Velbri 3) Kohila vald, volitatud esindajad - vandeadvokaat Margo Lemetti ja vandeadvokaadi abi Eveli Prunt <i>Vastustaja:</i> Rahandusministeerium (edaspidi ka <i>RHM</i>), volitatud esindajad - vandeadvokaat Martin Triipan, advokaat Kaisa Laidvee ning Alan Rood, Aire Määrsepp, Tiiu Pärn; nõustaja Heikki Kalle <i>Kaasatud haldusorganid:</i> 1) Keskkonnaministeerium (edaspidi ka <i>KKM</i>), volitatud esindajad - Rainer Persidski, Kadri Möller, Triin Nymann, Reet Pruul 2) Keskkonnaamet (edaspidi ka <i>KKA</i>), volitatud esindajad - Kadri Hänni, Maret Vildak, Agu Leivits, Kristiin Jääger
Asja läbivaatamise vorm	Kohtuistungil 23.08.2018

Resolutsioon

1. Jätta MTÜ ARB kaebus rahuldamata ja kaebaja menetluskulud tema enda kanda.
2. Jätta MTÜ ELKS kaebus rahuldamata ja kaebaja menetluskulud tema enda kanda.
3. Jätta Kohila valla kaebus rahuldamata ja kaebaja menetluskulud tema enda kanda.
4. Jätta rahuldamata vastustaja taotlus kaebajatelt menetluskulude väljamõistmiseks.

Edasikaebamise kord

Kohtuotsuse peale on õigus esitada hiljemalt 08.10.2018 apellatsioonkaebus Tallinna Ringkonnakohtule. Kui apellant ei ole apellatsioonkaebuses märkinud, et soovib asja arutamist kohtuistungil, eeldatakse, et ta on nõus kirjaliku menetlusega. Vastuapellatsiooni võib esitada 14 päeva jooksul apellatsioonkaebuse kättetoimetamisest arvates vastuapellatsioonkaebuse esitajale või ülejäänud apellatsioonitähataja jooksul, kui see on pikem kui 14 päeva.

ASJAOLUD JA MENETLUSE KÄIK

1. Vabariigi Valitsuse 12.04.2012 korraldusega nr 173 „Maakonnaplaneeringu koostamise algatamine Rail Balticu raudtee trassi koridori asukoha määramiseks“ algatati Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute (edaspidi ka MP) koostamine ja kohustati maavanemaid algatama keskkonnamõjude hindamine.
2. Harju maavanema 19.04.2012 korraldusega nr 1-1/661-k „Harju maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ keskkonnamõju strateegilise hindamise (edaspidi KSH) algatamine“ algatati maakonnaplaneeringu strateegilise keskkonnamõju hindamine.
3. Pärnu maavanema 23.04.2012 korraldusega nr 267 „Pärnu maakonna planeeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine“ algatati maakonnaplaneeringu strateegilise keskkonnamõju hindamine.
4. Rapla maavanema 25.04.2012 korraldusega nr 259 „Rapla maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine“ algatati maakonnaplaneeringu strateegilise keskkonnamõju hindamine.
5. Vabariigi Valitsuse 30.08.2012 korraldusega nr 368¹ kehtestati üleriigiline planeering „Eesti 2030+“², millega kinnitati raudtee Rail Baltic Eestisse rajamise eesmärgi ja nähti ette maakonnaplaneeringute algatamine raudteele sobiva asukoha leidmiseks.
6. Harju maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“³ ja Rail Baltic maakonnaplaneeringute KSH aruande avalik väljapanek toimus 04.07.2016–08.08.2016.

¹ <https://www.riigiteataja.ee/akt/306092012001>

²

https://www.rahandusministeerium.ee/sites/default/files/document_files/ruumiline/a4_5mmbleed_eeesti_2030_sisu_111212.pdf

7. Rapla maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“⁴ ja Rail Baltic maakonnaplaneeringute KSH aruande avalik väljapanek toimus 18.07.2016 –15.08.2016.
8. Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“⁵ ja Rail Baltic maakonnaplaneeringute KSH aruande avalik väljapanek toimus 29.11.2016–29.12.2016.
9. Keskkonnaministeeriumi 09.08.2017 kirjaga nr 7-12/17/2834-7 sai KSH aruanne heakskiidu, sh kooskõlastas KSH aruande tingimuslikult Natura 2000 võrgustiku ala valitsejana Keskkonnaamet 21.04.2017 kirjaga nr 6-5/17/907-5.
10. Riigihalduse minister kiitis järelevaevemenetluses heaks Harju, Pärnu ning Rapla maavanemate esitatud maakonnaplaneeringud 28.12.2017 kirjaga nr 15-2/3481-1, 29.12.2017 kirjaga nr 15-2/3529-1 ja 28.12.2017 kirjaga nr 15-2/3476-1.
11. **13.02.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/41** „Harju maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ kehtestamine“ kehtestas riigihalduse minister Harju maakonnaplaneeringu.
12. **13.02.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/40** „Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ kehtestamine“ kehtestas riigihalduse minister Pärnu maakonnaplaneeringu.
13. **14.02.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/43** „Rapla maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ kehtestamine“ kehtestas riigihalduse minister Rapla maakonnaplaneeringu.
14. MTÜ ARB ja MTÜ ELKS esitasid 14.03.2018 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 koos esialgse õiguskaitse taotlusega. Kohus jättis 26.03.2018 määrusega esialgse õiguskaitse taotluse rahuldamata. Tallinna Ringkonnakohtu 27.04.2018 määrusega jäeti rahuldamata määruskaebus esialgsest õiguskaitsest keeldumisele.
15. Kohila vald esitas 14.03.2018 Tallinna Halduskohtule kaebuse riigihalduse ministri 14.02.2018 käskkirja nr 1.1-4/43 tühisuse tuvastamise või tühistamise nõudes koos esialgse õiguskaitse taotlusega. Tallinna Halduskohus jättis 21.03.2018 esialgse õiguskaitse taotluse rahuldamata.
16. Tallinna Halduskohus liitis 12.06.2018 määrusega haldusasjad nr 3-18-526 ja 3-18-529 ühte menetluse.

MENETLUSOSALISTE SEISUKOHAD

Kohila valla seisukohad

17. Kaebaja taotleb riigihalduse ministri 14.02.2018 käskkirja nr 1.1-4/43 tühisuse tuvastamist, alternatiivselt käskkirja tühistamist ning vastustajalt menetluskulude väljamõistmist.
18. Vaidlustatud käskkiri on õigusvastane menetluslike puuduste tõttu, eelkõige ärakuulamisõiguse ja diskretsioonireeglite rikkumise tõttu. Vastavad menetluslikud puudused on toonud kaasa sisuliselt õigusvastase maakonnaplaneeringu kehtestamise. Kaebaja poolt kohtuistungil täpsustatu kohaselt kattuvad kaevatava käskkirja tühisuse argumendid MTÜ ARB ja MTÜ ELKS kaebustes tooduga.

³ Planeering ja selle lisad ning seletuskiri on kättesaadavad: <http://www.maavalitsus.ee/127>

⁴ Planeering ja selle lisad ning seletuskiri on kättesaadavad: <http://www.maavalitsus.ee/120>

⁵ Planeering ja selle lisad ning seletuskiri on kättesaadavad: <https://www.maavalitsus.ee/147>

19. Maakonnaplaneering riivab ebaproportsionaalselt Eesti Vabariigi põhiseaduse (PS) §-st 154 tulenevat kaebaja enesekorraldusõigust ning on vastuolus PS §-ga 11 ja haldusmenetluse seaduse (HMS) § 3 lg-ga 2. Eelistatud trassivaliku kehtestamisega määratakse kindlaks valla haldusterritooriumi läbiv 350 m laiune maa-ala, mille osas on kaebajal kohustus hoiduda ruumilise planeerimise läbiviimisest ning sellega seoses kaob õigus teostada territoriaal-, planeerimis- ning üldaktide andmise ja rakendamise võimu. Riive on ebaproportsionaalne, sest trassi asukohavalikul saanuks määrata kohaliku omavalitsuse korralduse seaduse (KOKS) § 6 lg-st 1 ja planeerimisseaduse (PlanS) § 4 lg-st 2 tulenevat kaebaja ruumilise planeerimise korraldamise õigust vähem riivava trassilõigu. Kaebaja kaebeõigus tuleneb PS §-st 154 ja § 157 lg-st 2 ning HKMS § 44 lg-st 4 ja 5.

02.07.2018 menetluskohaselt täpsustatu kohaselt raskendab maakonnaplaneering kohaliku omavalitsuse (edaspidi ka *KOV*) ülesannete täitmist teede korrashoiu osas, kuna raudteest lähtuv müra ja vibratsioon kahjustavad selle läheduses teekatteid, mille korrashoiuks kulub kohalikul omavalitsusel seetõttu rohkem raha. Müra ja vibratsioon mõjutavad raudteetrassi läheduses negatiivselt kinnisvaraomanikke ja looduskeskkonda. Kohaliku omavalitsuse kohustuseks on tagada müra normtasemete järgimine (atmosfääriõhu kaitse seadus § 57 lg 1), seega peab *KOV* saama vaidlustada leevendusmeetmete puudumist. Eriti negatiivne võib olla mõju Salutaguse külas koosmõjus seal juba asuva pärmitehase negatiivsete mõjudega. Müra ja vibratsiooni leevendavate meetmete kaalumata ja kavandamata jätmine maakonnaplaneeringus on kohaliku omavalitsuse poolt vaidlustatav. Raudteetrass toob kaasa leevendamata negatiivse keskkonnamõju ega oma positiivset mõju, kuna Kohila vallas rongipeatust ette ei nähta. Negatiivne mõju võib ületada elanike taluvuspiiri ja tuua kaasa vallast elanike lahkumise. See vähendab valla tulubaasi.

20. Sisuliselt pole kaalutud Kohila valla arengukavas ettenähtud arengupotentsiaali ja kogukondlikku identiteeti enam säästvaid alternatiive. Valla üldplaneeringuga kavandatakse aleviku laienemist Urge küla keskuse, Prillimäe aleviku ja Salutaguse küla elamupiirkondade suunal ning nende tiheasustusalade ühendamist ning sellest eesmärgist lähtuvalt on kehtestatud juba mitmed detailplaneeringud. Kohila valla pakutud alternatiivid 9A-I + 16D, 13B ja 9B, 16D, 16E ning 10 lõigud ei takista planeeringus ettenähtud eesmärgi saavutamist, kuid kavandatud trassilõik 16A kulgeb Kohila ja Prillimäe alevike vahelt, poolitab kaks tiheasustust ja muudab nende alevike ühendamise võimatuks. Eelistatud trassivaliku koridoriga kokkupuutuvad detailplaneeringud tunnistatakse tõenäoliselt kehtetuks ning takistatakse seeläbi üldplaneeringuga seatud arengupotentsiaali realiseerumist. Ka ei ole teada, millistest kaalutlustest lähtudes trassialternatiivid välistati, arvestades, et Vabariigi Valitsuse kinnisel istungil toimunud otsustamise ajaks ei olnud valminud trassi asukoha alternatiivide keskkonnamõju hindamise vaheraportit. Ka Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium (edaspidi *MKM*) on 19.06.2014 kirjaga kinnitanud kõige sobivamaks trassialternatiivi lõigul 13B, leides, et selle lõigu mõju inim- ja looduskeskkonnale on kõige väiksem ja ehitusmaksumus soodsam.

21. Maakonnaplaneeringu väljapaneku põhjendamatult lühikese aja tõttu on välistatud efektiivne ärakuulamisõiguse teostamise võimalus, arvamuste andmiseks antud tähtaja jooksul ei olnud võimalik planeeringumaterjalidega tutvuda, seisukohti kujundada ja esitada ning valmistuda aruteluks kõikide trassi alternatiivide asukohtade osas. Maakonnaplaneeringu avalik väljapanek kestis vaid 28 päeva, kuid maakonnaplaneeringu algatamise ajal kehtinud PlanS § 19 p-i 3 kohase minimaalse lubatud tähtaja järgimine ei täida niivõrd mahuka planeerimismenetluse puhul keskkonnaseadustiku üldosaseaduse (KeÜS) § 28 lg-st 4 tulenevat avalikkuse tõhusa kaasamise eesmärki. Seda tõendab asjaolu, et KKA ja KKM töötasid avaliku väljapaneku dokumente läbi ja kujundasid seisukohta kokku 4 kuud, olles eelnevalt pikendanud planeeringu kooskõlastamise aega asja materjalide keerukuse ja mahukuse tõttu. Kohalikele

omavalitsustele pidanuks seetõttu olema arvamuste andmiseks antud vähemalt 4 kuud, arvestades ka, et arvamuste avaldamise aeg langes suvepuhkuste perioodile.

22. Trassialternatiivide kaalumata jätmisega on rikutud HMS § 4 lg-st 2 tulenevaid diskretsioonireegleid. Puudub mis tahes hinnang, kas Rail Balticu raudteetrassi rajamisega kaasnev mõju inim- ja looduskeskkonnale oleks madalam, kui reisirongiühendus oleks teiste omadustega. Vastustaja ei ole objektiivselt ja igakülgelt analüüsinud raudtee rajamist (osaliselt) maapinnast allapoole, selle kohale või kaebaja esile toodud trassilõikude alternatiividele, samuti teiste omadustega rongiühenduse loomist ning on planeeringu eelduste kehtestamisel jätnud keskkonnamõjud hindamata ja avalikkuse menetlusse kaasamata. 26.08.2013 dokumendis „Rail Balticu 1435 mm trassi Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute lähteseisukohad“ (lähtetingimused) on seatud planeeringu eeldusteks põhjendamatu reisirongiühenduse elektrifitseeritus ning kohustus tagada trassi igal lõigul rongi sõidukiiruseks 240 km/h. Sellega on etteulatuvalt välistatud nt õhu- ja mürareostust välistava, samuti inim- ja looduskeskkonda vähem negatiivselt mõjutava ja ehitusmaksumuselt odavama vesinikul liikuva või muul kütusebaasil liikuva reisirongiühenduse loomise võimalus ning piiratud trassi asukoha valikut. Suurem kiirus eeldab laugema trassi kavandamist ning vähendab seetõttu võimalusi mööduda kaitsealuste liikide elupaikadest ja vähendada seeläbi trassi loomisega kaasnevat keskkonnamõju.

23. Trassi koridori maapinnast allapoole rajamise võimalust ei välista PlanS § 29¹ lg 2 ja § 7 lg 3 p-d 2 ja 3. Kaebaja tegi vastustajale sellise ettepaneku, kuid vastustaja ei ole seda alternatiivi kaalunud. Vastustaja selgitusest, et selline lahendus on tehniliselt keerukas ja majanduslikult ebaotstarbekas, järeldub, et trassi maapinnast allapoole rajamine oleks tõenäoliselt kulukas, ent võimalik. Selle ehitusmaksumust pole analüüsitud. Seega ei ole välistatud raudteetrassi koridori maapinnast allapoole rajamise võimalikkus ning sellest tulenev väiksem negatiivne mõju inim- ja looduskeskkonnale. Küsimus on prioriteetide seadmisel.

24. Kuivõrd vastustaja ei ole kõiki mõistlikult võimalikke trassialternatiive omavahel hinnanud, ei ole võimalik täita PlanS § 7 lg 3 p-st 3 tulenevat maakonnaplaneeringu eesmärki ning seetõttu on planeering materiaalselt õigusvastane. Vastustaja on küll kaebaja esitatud alternatiivseid trassilõike eri ajahetkedel hinnanud, ent seda on tehtud osaliselt, sh eraldi mitmes analüüsis. Näiteks on trassikoridoride võrdluses käsitletud alternatiivseid lõike 9A-I + 13B-I ning 9B + 13D, ent puudub mis tahes hinnang, kas kumulatiivselt väiksem mõju oleks alternatiivi 9A-I + 16D kasutamisel. Sarnaselt on keskkonnamõju hindamisel kaalutud küll trassi koridori asukohti lõikudel 12A-I + 13A-I, 16A ning 6A-I + 16D, ent nimetatud trassialternatiive pole kõrvutatud eelnevalt esile toodud trassilõikude alternatiivsete asukohtadega. Viimaks on 10. lõigud välistatud kaalumisel isegi enne KSH vahearuande valmimist.

25. Lisaks on vastustaja jätnud eelistatud trassivaliku kehtestamisel enda määratud võrdluskriteeriumid valikuliselt tähelepanuta või omistanud neile põhjendamatu kaalu. Vastustaja on pidanud küll üheks tähtsaks aspektiks kohalike omavalitsuste eelistusi trassi koridori asukoha osas, kuid ei ole vaidlustatud haldusaktis ega ka selle lisades kaebaja eelistusele isegi viidanud ning eelistatud trassivaliku vastuolu üldplaneeringuga on jäetud tähelepanuta. Eelistatud trassivaliku lõik, aga ka lõigud 12A ja 13A rikuvad enim kohalikku elu ning kannatab omavalitsusüksuse identiteet ja valla arenguvõimalus.

26. Arusaamatu on vastustaja etteheide, et trassikoridor 16D avaldaks selle ristumise tõttu Keila jõe vooluveekoguga negatiivset mõju nahkhiirte elupaigale, kuivõrd ka eelistatud trassivalik ristub Keila jõega ning kavandatava trassi koridori jäävad nii veelendlase, põhja-nahkhiire, suurvidevlase kui ka pargi-nahkhiire elupaigad.

27. Lisaks ei ole nõuetekohaselt käsitletud trassi asukoha sotsiaal-majanduslikku mõju, sest vastustaja ei ole tuvastanud, kas ja millise väärtusega ehitised tuleb eelistatud trassivaliku kehtestamisel lammutada. Seetõttu pole tegelikult teada, kas eelistatud trassil on sotsiaal-majanduslikult suurem positiivne mõju või on see trass ehitusmaksumuselt odavam.

28. Kaebaja pakutud 16D trassi analüüsimisel jäeti tähelepanuta, et selle asukoht kattub osaliselt eelnevalt planeeritud kõrgepingeliinide trassiga, mistõttu oleks trassi negatiivne mõju keskkonnale väiksem ja võimaldab säästa raudtee elektrivarustuse tagamiseks vajaminevatelt ehituskuludelt. Seejuures ei ole eelistatud trassivaliku kehtestamisel nähtud ette piisavaid meetmeid negatiivse mõju leevendamiseks tiheasustusaladel, arvestades, et olemasolevad tiheasustusalad paiknevad juba praegu kõrge liiklussagedusega maanteedel kõrval. Vastustaja ei ole hinnanud kaebaja ettepanekut müratõkkeseinte rajamiseks Kohila valla alevikes paiknevate elumajade jaoks. Seetõttu on jäetud arvestamata ka müra leevendavate meetmete rajamise kuludega.

29. Loone ökodukti osas on vastustaja jätnud tähelepanuta, et ökodukt lõppeb maanteel ning teisest küljest jäävad loomad kitsasse lõksu maantee ja raudtee koridori vahel.

30. Trassikoridori asukoha alternatiivide nõuetekohane hindamata jätmine on toonud kaasa sisuliselt õigusvastase maakonnaplaneeringu kehtestamise, sest vastustaja on rikkunud PlanS § 29¹ lg-t 2 ning seetõttu puudub võimalus tuvastada, kas eelistatud trassivalik on parim võimalik asukoht PlanS § 7 lg 3 p-s 3 sätestatud eesmärki (säästev ja tasakaalustatud areng) arvestades. Seetõttu on diskretsioonireeglite rikkumine olnud oluline. Riigikohtu praktikast tulenevalt tingib õiguslikult korrektse asukohavaliku teostamata jätmine vältimatult planeeringu kehtestamise otsuse tühistamise (Riigikohtu lahend nr 3-3-1-88-04, p 27).

31. Kuivõrd reisirongiühenduse loomise aksioomide (kiirus, rööpmelaius) kehtestamise kaalutlusi maakonnaplaneeringus ei sisaldu, on vastustaja rikkunud ka HMS §-st 56 tulenevat põhjendamiskohustust ning sedavõrd oluliste asjaolude arvestamise tõendamist haldusmenetluses ei saa asendada kaalumisega kohtumenetluse kestel.

MTÜ ARB ja MTÜ ELKS seisukohad

32. Kaebajad MTÜ ARB ja MTÜ ELKS taotlevad riigihalduse ministri 13.02.2018 käskkirjade nr 1.1.-4/40 ja nr 1.1.-4/41 ning 14.02.2018 käskkirja nr 1.1.-4/43 tühisuse tuvastamist või alternatiivselt vaidlustatud käskkirjade tühistamist ja menetluskulude vastustajalt väljamõistmist.

33. Vaidlustatud käskkirjad on formaalselt õigusvastased ärakuulamisõiguse rikkumise, dokumentidega tutvumise õiguse rikkumise ja informatsiooni kättesaadavaks tegemata jätmise tõttu (MTÜ ARB osas). Küsitav on pädevuse nõude järgimine järelevalve ja kehtestamise osas ning järelevalve oli ebapiisav. Eeltoodud menetluslike rikkumiste tõttu tuleb planeeringud tühistada ning planeeringu kehtestaja pädevuse puudumine ja ebapiisav järelevalvemenetlus annavad alust tuvastada vaidlustatud planeeringute tühisuse HMS § 63 lg 2 p 3 alusel. Vaidlustatud käskkirjad on ka materiaalselt õigusvastased, sest planeeringute koostamisel on lähtutud ebaõigetest andmetest, trassi asukoha valikul on rikutud kaalutusõigust, KSH aruanne on oluliste puudustega ning rikutud on Natura 2000 võrgustiku alade kaitse nõudeid.

34. Kaebajad on keskkonnakaitset edendavad valitsusvälised keskkonnaorganisatsioonid Arhusi konventsiooni (edaspidi ka *konventsioon*) art 2 lg 5 ja KeÜS § 31 mõttes. Kaebetoetus tuleneb konventsiooni art 9 lg-st 2 ja KeÜS § 30 lg-st 2, samuti kuni 30.06.2015 kehtinud PlanS § 26 lg-st 1 populaarkaebuse esitamiseks.

MTÜ ARB on aktiivselt osalenud Rail Balticu planeerimismenetluses, sh esitanud arvamusi, vastuväiteid ja soovitusi. Alternatiivselt on Harju, Rapla ja Pärnu planeering vaidlustatavad

hetkel kehtiva PlanS alusel kui riigi eriplaneeringud kooskõlas EhSRS § 13 lg 2 ls-ga 1 ja kehtiva PlanS §-ga 54. Kehtiva PlanS §-des 54, 94, 123 ja 141 on tagatud populaarkaebuse õigus seetõttu, et neis nimetatud planeeringud on maakasutus- ja ehitustingimuste seadmise aluseks (PlanS seletuskiri, lk 103, 154, 183). Uue planeerimiseseaduse mõttes on maakonnaplaneering pelgalt strateegiline dokument.

35. Maakonnaplaneeringute avalik väljapanek kestis ebamõistlikult lühikest aega ja toimus puhkuste perioodil, mistõttu ei olnud MTÜ-le ARB tagatud sisulist võimalust dokumentidega tutvuda ja ärakuulamisõigus on olnud tagatud üksnes formaalselt. Võrreldes KKA poolse kooskõlastamise ajaga (4 kuud) oli kaebajale seisukohtade andmiseks määratud 1 kuu liiga lühike. Eirati ARB-i palveid avaliku ärakuulamise kuupäevade muutmiseks, tagamaks kaebajate spetsialisti Mati Kose osalemist Pärnu MP ärakuulamisel ja sellega ka ekspertarvamuse esitamist. Vastustaja pole põhjendanud, miks ei saanud avalikku väljapanekut teha pikemalt.

36. MTÜ-le ARB ei ole tagatud juurdepääsu olulisele osale tema poolt küsitud informatsioonile, sh andmetöötlust võimaldavas formaadis failidele, uuringu algandmetele, palutud trasside kurvide raadiuste andmetele ja arvamusküsitluse aruandele. Sellega on rikutud avaliku teabe seaduse (AvTS) § 4 lg-d 1 ja 2, § 9 lg-t 1 ja § 18 lg-t 1, KeÜS § 24 lg-t 1 ja § 28 lg-t 5, HMS § 37 lg-t 1. Sellega on piiratud kaebaja õigust keskkonnamõjuga planeerimisaasjades kaasa rääkida (KeÜS § 28 lg 4).

37. Järgitud ei ole hea halduse põhimõtet. Avalikkuse kaasamise nõudeid on avaliku väljapaneku ebapiisava kestuse tõttu rikutud. Avalikkus tuli kaasata võimalikult varajases etapis enne lõplike lahenduste väljavalimist (KeÜS § 28 lg 3, konventsioon art 6 lg 4).

38. Tuginemine kaitstavale (RB Rail AS Eesti filiaali) ärisaladusele on aga kohatu, sest avalikkuse ligipääsu saakski sellisel juhul vältida vaid projektipõhise riigiettevõtte asutamisega. Dokumentide väljastamisest keeldumine on takistanud MTÜ-l ARB hinnangu andmist kaalutusõiguse kohaldamisele trassivaliku tegemisel ning pärssinud kaalutud ettepanekute tegemist. Rahastamisaotlusest ja -lepingust nähtuvate andmetega tutvumata pole võimalik tuvastada, kas trassivalikul on kulutuste ja tegevuse ajalise teostatavuse osas võetud aluseks korrektsed eeldused, samuti hinnata, kas olemasoleva trassikoridori kõrvalejätmise aluseks olnud rahalised kaalutlused on põhjendatud. Kaebaja on veendunud, et rahastamisaotlusest nähtub trassi paiknemise valiku tegemine Vabariigi Valitsuse kabinetistiingil.

39. Pärnu MP menetluses võimaldati ärakuulamine vaid formaalselt. Ärakuulamine lõpetati enne, kui MTÜ ARB sai esitada kõik soovitud küsimused, kuid uut ärakuulamise aega ei määratud. MTÜ ARB sai kätte vastuse oma pöördumisele RHM-ilt, kui Pärnu MP oli juba heaks kiidetud.

40. Planeeringutes ei ole arvestatud haldusreformi tulemusel toimunud muudatusi omavalitsustes ning see asjaolu takistab planeeringutest arusaamist. Haldusreformi tulemusel moodustunud ja maakonnaplaneeringutest puudutatud omavalitsused peaksid olema õigesti nimetatud.

41. 16.07.2018 kaebuse täienduses leiavad kaebajad, et kõik kolm maakonnaplaneeringut tulnuks avalikustada üheaegselt, kuna tegemist on ühe tervikliku üleriigilise raudteega. Vastasel juhul võiks tekkida olukord, kus iga maakond võiks otsustada erinevalt. Erineval ajal avalikustamine raskendas planeeringust arusaamist. Avalikustamine võinuks kesta septembrist novembri-detsembrini.

Samuti juhivad kaebajad tähelepanu, et A. Jairi 15.05.2014 koostatud uuringut varjati ning selles välja toodud keskkonnamõjusid ei saanud seetõttu avalikul väljapanekul käsitleda.

42. Vaidlustatud planeeringud on kehtestanud selleks pädevust mitteomav isik. Maakonnaplaneeringute menetlemise kestel muudeti menetlusnorme viisil, mis võimaldas anda maakonnaplaneeringute menetlemise, kehtestamise ja ka nende üle järelevalve tegemise riigihalduse ministri pädevusse, mis toob kaasa riigivõimu piiramatu omavoli. Sellise olukorra vältimiseks tulnuks vaidlustatud maakonnaplaneeringute kehtestamisel kohaldada EhSRS § 11¹ lg-t 2, mitte EhSRS § 11¹ lg-t 1 või alternatiivselt pidanuks järelevalvet teostama Siseministeerium. Käesoleval juhul on järelevalve teostaja ja järelevalvatav saanud kokku ühes ministeeriumis/ministris. Kui EhSRS § 11¹ lg-te 1 ja 2 tõlgendamine kaebaja pakutud viisil ei ole võimalik, tuleb need jätta kohaldamata vastuolu tõttu PS §-dega 13 ja 14. On mõeldamatu, et nii kaalukaid otsuseid teeb sisuliselt üks isik, kelle tegevuse otstarbekuse üle kontroll puudub.

RHM planeeringute ning regionaalhalduse osakond on sisuliselt ühe töötajaga osakond ning seda juhib asekancler Kaia Sarnet, kes osales vahetult RB maakonnaplaneeringu koostamise menetluses. Otstarbekuse otsuse teeb ministeeriumi juht, sõltumata sellest, milline osakond formaalselt menetleb. Otsustaja erapooletus selliselt tagatud ei ole.

Riigihalduse minister oli teadlik, et järelevalves tehtavad etteheited teeb ta sisuliselt iseendale kui MP-de kehtestajale. Selline olukord on käsitletav huvide konfliktina.

RB projekti suhtes oli seadusega kehtestatud sisuliselt erikord.

43. Ülevaates riigi planeerimisalasest olukorrast 2011-2015 pole RB maakonnaplaneeringuid nimetatud, järelikult sellel perioodil nende üle järelevalvet üldse ei teostatud.

44. Nõuetekohase järelevalvemenetluse läbi viimata jätmine (sh otstarbekuse üle) on oluline menetluslik rikkumine, mis peaks kaasa tooma haldusaktide tühistamise.

45. Sõltumata pädevusprobleemist, oli vaidlustatud planeeringute järelevalve ka sisuliselt ebapiisav, mistõttu ei saa praeguses asjas lähtuda tavapärasest kaalutusotsuste piiratud ulatusega kontrollist. Vastustajal tuleb tõendada, et huvide konflikt ei ole toonud kaasa ebaõigete otsuste tegemist. Hindamata on jäetud planeeringu vastavus riigi huvidele ning arvestades riigile planeeringutest tulenevaid rahvusvahelisi ja finantskohustusi, oleks täiendavalt tulnud analüüsida planeeringute vastavust Euroopa Parlamendi ja Nõukogu 11.12.2013 määrusele nr 1315/2013, mille kohaselt peaks mh Tallinn–Pärnu–Riia suunal spetsiaalselt ehitatav kiirliin võimaldama sõita kiirusega 250 km/h või enam, kuid maakonnaplaneeringutes on kavandatava raudtee piirkiiruseks 240 km/h, kusjuures kaebajatele teadaolevalt pole taotletud ka määruse nr 1315/2013 art 39 lg 3 kohast erandit. Tuvastatud pole tasuvusanalüüsi vigu ja hinnatud nende tagajärgi.

46. Maakonnaplaneeringud on sisuliselt õigusvastased ka aluseks võetud ebakorreksete ja kaalutlemata lähteandmete tõttu. Vabariigi Valitsus pani juba enne maakonnaplaneeringute algatamist ja enne üleriigilise planeeringu „Eesti 2030+“ kehtestamist valitsuskabineti 22.09.2011 memoga paika Rail Balticu põhitingimused ning võttis seejuures aluseks oluliste puudustega AECOM-i raporti. Ka 26.08.2013 dokumendi „Rail Balticu 1435 mm trassi Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute lähteseisukohad“ kehtestamisel võeti aluseks oluliste puudustega AECOM-i raport. Vaidlustatud planeeringud ei ole seetõttu kooskõlas üleriigilise planeeringuga „Eesti 2030+“. Lähteseisukohtades (lähteülesandes) on seejuures otsustatud avalikkust kaasamata ja valikuid põhjendamata planeeringu olulised asjaolud, neis puuduvad igasugused kaalutlused seatud tehniliste nõuete (rööppaari laius 1435 mm, elektriseeritud raudtee, raudteemaa koos kaitsevööndiga 66 m, millest 35 m eraldatud taraga, sõidukiirus üldjuhul 240 km/h) põhjendamiseks. See asjaolu kinnitab, et need küsimused otsustati ära juba 2011. aastal valitsuskabineti istungil.

AECOM-i raporti tulemustega arvestati ainult üleriigilises planeeringus, see ei olnud mõeldud kogu projekti aluseks. Kõik AECOM-i raportile järgnenud dokumendid on sisaldanud ebaõiget infot ja see on kandunud edasistesse menetlusetappidesse.

Samas üleriigiline planeering ei pannud üheselt paika trassi asukohta, st maavanematel oli MP koostamisel kaalumisruum, kuid diskretsiooni ei teostatud. Üleriigiline planeering on sisult pigem arengukava. Kaebajate arvates tulnuks RB planeerida üleriigilise planeeringuga aga maakonnaplaneeringu täpsusastmes. Seejärel algatada detailsemad maakonnaplaneeringud. Praegusel juhul algatati MP-d enne Eesti 2030+ kehtestamist.

47. Ka RB põhitingimused paika pannud AECOM-i raportist ei nähtu alternatiivide kaalumist, mh muul kütuse baasil liikuvate rongidega seoses, samuti kiirusepiirangutega seoses. Need vead on kandunud edasistesse menetlusetappidesse. Maakonnaplaneeringu menetluses on seejuures eeldust üldjuhul 240 km/h piirkiiruse (projektkiiruse) osas täiendavalt kitsendatud ja seatud eelduseks, et igas trassi lõigus peab saavutatav piirkiirus olema 240 km/h. Sellega on seatud trassikoridori valikule märkimisväärseid piiranguid ning rikutud HMS §-st 56 tulenevat põhjendamiskohustust ja HMS § 4 lg-st 2 tulenevaid diskretsiooni reegleid. Lisaks tuleneb AECOM-i raportist, et kui eeldatavaks keskmiseks kiiruseks kujuneb 170 km/h, oleks võimalik kasutada juba olemasolevat raudteed ja trassikoridori, mis võimaldab seda ajakohastades sõita kiirusel 160 km/h. Planeerimismenetluses on see variant jäetud täielikult kaalumata, sest lähteseisukohtades on planeerimismenetluse mahtu õigusvastaselt ja avalikkust kaasamata kitsendatud. Selline teguviis on vastuolus Arhusi konventsiooni art 6 lg-ga 4 ja KeÜs § 28 lg-ga 3. EL-i asjakohastest õigusaktidest ei tulene, et piirkiirus peab olema igas lõigus 240 km/h. Lisaks ütleb ka AECOM-i raport põhijäreldustes, et RB võimalusi tuleks edasi uurida üksikasjalikus tasuvusanalüüsis. Võimalik on projektkiirus 240 km/h saavutada ka selliselt, et mõnel lõigul on see madalam (nt olemasoleval vanal trassil) ning mõnel sirgel lõigul isegi suurem kui 240 km/h. Analüüsitud pole ka nt 200 km/h sõita võimaldavat trassi (TEN-T määruse kohaselt kiire rongiühendus). Euroopa Kontrollikoda on välja toonud, et liikmesriigid võiksid kaaluda tavaraudteeliinide moderniseerimist, kuna enamik kiirronge ei sõida nagunii projektkiirusel. Kaebaja tellimusel on Kobras AS analüüsinud trassi 160 km/h sõitva rongi puhul, mille keskkonnamõjud on oluliselt väiksemad. Kaebaja ei pea tõendama, et vastustaja analüüside järeldused on mittekohased, vaid välja tooma kaalumise puudused, misjärel on tõendamiskoormis vastustajal.

48. Raudtee trassikoridori eelistatud asukohavalikul on oluliselt rikutud diskretsioonireegleid, sest kaalutud pole olemasoleva raudteekoridori vähemalt osaliselt kasutamise võimalust. Planeeringutes on jäetud kaks mõistlikku alternatiivi, puudub hinnang trassi rajamise võimalikkuse kohta olemasolevale trassile ning analüüsitud pole võimalust Rail Balticu raudtee ja olemasolevate trassikoridoride ühendamiseks. Sellega on rikutud PlanS § 29¹ lg-t 2 ja § 7 lg 3 punkte 2 ja 3. Olemasolevale trassikoridorile Rail Balticu rajamisega kaasnev negatiivne mõju inim- ja looduskeskkonnale oleks kõige madalam. Kaaludes vaid võimalust rajada Rail Balticu olemasoleva raudteega paralleelselt ja jättes olemasoleva trassikoridori kasutamise võimalused kaalumata, on rikutud ka HMS § 4 lg-t 2. Vastustaja on kinnitanud seejuures, et olemasoleva trassikoridori kasutamise võimalust ei kavatsetagi analüüsida ning kaalumisel lähtuti AECOM-i raportiga paika pandud raudteetrassi eelvalikust, kuid selline trassivalik pole läbinud maakonnaplaneeringu kohast menetlust. Igakülgsest on jäetud hindamata ka Rail Balticu trassi olemasoleva trassi kõrvale rajamise võimalus, mistõttu on analüüs vastuolus PlanS § 7 lg 3 p-ga 3. Olemasoleva trassikoridori asukoha välistamisel on lähtutud vaid trassi ehitusmaksumuselt, jättes arvestamata mõju inim- ja looduskeskkonnale. Analüüs on tehtud vaid Rõa-Pärnu lõigu osas, kuid see on diskretsioonivigadega. Võiks olla analüüs vähemalt Tallinn-Pärnu lõigu kohta. MP-d ei vasta joonehitise asukoha valiku kaalumise nõuetele (PlanS § 29¹ lg 2 teine lause, § 7 lg 3 p-d 2, 3).

49. Trassivaliku analüüsis on hinnatud trassikoridore, mida ei ole korraldustes isegi käsitletud, mistõttu põhineb analüüs ebaõigetel trassialternatiividel. Vastustaja on seejuures jätnud analüüsis HMS § 4 lg-t 2 rikkudes enda kehtestatud võrdluskriteeriumitega arvestamata. Näiteks on hinnatud olemasoleva trassikoridori kasutamise mõju loodusväärtustele, kuid jäetud hindamata mõju pinnaveekvaliteedile, müra ja vibratsiooniga seonduv. Analüüsis on liiga kitsalt kajastatud raudteekoridori ja teede eritasandiliseks muutmist ja rohkearvuliste rajatiste ehitamist, puudub trassikoridori asukoha kasutamise sotsiaal-majanduslik tulu ja kulu käsitus. Ka eelistatud trassivaliku käsitlemisel esineb kaalutusvigu – arvestatud pole väljapoole trassikoridori jäävate veoalajaamade ühenduste ümberehitamisele kuuluvate ja uute teede ning peatuskohtasid teenindavate parklate jms asukohti ega nende rajamiseks vajalikku kulu, ehitiste lammutamise kulu, ehitiste võõrandamise kogumaksumust, ehitiste sundvõõrandamise vajadust ja lammutamise vajadust. Analüüsitud pole raudtee rajamist olemasoleva raudteetrassi asukohale, vähemalt Tallinn-Pärnu lõigul, või olemasoleva raudteetrassiga ühendamist. Selline analüüs ei olnud ka AECOM-i raporti eesmärgiks, kuid samas lähtuti AECOM-i trassialternatiivide eelvalikust. Kuivõrd puudub võimalus tuvastada, kas eelistatud trassivalik on parim võimalik asukoht PlanS § 7 lg 3 p-s 3 sätestatud planeeringu eesmärki arvestades, on diskretsioonireeglite järgimata jätmise oluline. Riigikohtu praktika kohaselt tingib õiguslikult korrektse asukohavaliku teostamata jätmise ning kõikide mõistlike alternatiivide kaalumata jätmise planeeringu kehtestamise otsuse tühistamise (Riigikohtu lahend asjas nr 3-3-1-88-04, p 27).

50. Puudub olemuslikult maakonnaplaneeringute osaks olev maakonna arenguvajadusi käsitlev osa.

51. Maakonnaplaneeringute menetluses koostatud keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) aruanne on oluliste puudustega ning vaidlustatud otsused tuleb juba seetõttu tühistada (vt Riigikohtu lahend asjas nr 3-3-1-35-13 jt).

52. KSH aruandes on vastuolus keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (KeHJS) § 40 lg-ga 2 käsitletud ebapiisavalt alternatiivseid trassilahendusi. Alternatiivide käsitus on lähtunud lubamatult kitsast valikute ringist, käsitlemata on jäetud olemasoleva raudteekoridori kasutamine (vähemalt lõiguti) või uue raudtee rajamine olemasoleva kõrvale. Vaid ühe alternatiivi valik juba mõjude hindamise varases etapis on vastuolus KeHJS § 36 lg 2 p-ga 1. Alternatiivsete lahenduste ebapiisav hindamine on oluline puudus, mille tõttu pole võimalik saavutada KSH läbiviimise eesmärki (KeHJS § 31¹, § 8) ning tagada säästvat arengut (säästva arengu seaduse (SäAS) § 3).

53. KSH aruande koostamiseks ei kogutud piisavalt teavet (HMS § 6). Puudub kvantitatiivne, asukohapõhine ülevaade elustikust. Käsitlemata jäeti olulised asjaolud ning aruande leevendusmeetmed on ebaselged ja ebatõhusad. Eluslooduse osas läbiviidud uuringud olid ilmselgelt ebapiisavad, viidi läbi vaid üks uuring, mis tugines enamasti olemasoleval teabel. Vastustaja tähelepanu puudustele juhiti juba menetluse käigus, täpsemalt nahkhiirte suviste poegimiskolooniatele, tiigi- ja veelendlaste toitumisaladele, suurkiskjate talvitumis- ja sigimispakade välja selgitamata jätmisele ja mõjule. KSH aruandes vastav teave puudub, trass on täies ulatuses kaitsealuste liikide elupaikade osas inventeerimata. Vastuolus KeHJS § 40 lg 3 p-ga 1 on jäetud kasutamata ka teadaolevad asjakohased andmed, sh liikide elupaikade kohta. KSH aruandes pole käsitletud CO₂ koguseid ja heidet seoses liigniiskete alade hüdrooloogilise režiimi muutmise, infrastruktuuri rajamise ja hooldamisega, raudtee alla jääva ja raadatava metsaala poolt sidumata jäävate kogustega, samuti seoses teede läbilõikamisega ja seetõttu pikenevate maanteetranspordi teekondadega. Samuti pole käsitletud elektri- ja ühendusliinide mõju linnustikule. Aruande lõppjärelused lähtuvad strateegiliste valikute osas mitmetest ebatõestest eeldustest (vaid fossiilsete kütuste kasutamine, kaubavedude konkurentsivõime

tagatus). Kahekordsete turvaaedade märgistamise efektiivsust, rakendamise ulatust, kulukust ja teostatavust metsalinnustiku hukkumise leevendamiseks ei ole välja selgitatud. Lindude suremuse leevendamiseks esile toodud elektriliinide märgistamise tehnikad on välja toomata, kirjeldatud pole hooldamisvajadust ning ei nähtu, et arvestatud oleks pimedas lendavate liikidega. Tööde ajastamine väljaspool lindude pesitsusaega pole aastaringselt elutsevate ja kõrge häirimistundlikkusega paigalindude jaoks sobiv ja piisav meede. Talvine ehitustööde teostamine häirib aga pruunkaru tema talvitumis- ja poegimispaikades. Ebatõhusaks leevendusmeetmeks tuleb pidada ka keskkonnakorralduskava koostamist, sest selle koostamine toimub väljaspool KSH ja vaidlusaluste planeeringute koostamise protsesse, mistõttu puudub kindlus selle koostamises ja sisus.

54. Mõjude hindamisel ja planeeringute kehtestamisel on rikutud Natura 2000 võrgustiku alade kaitse nõudeid (KeHJS § 45 lg 2). Lähteandmed aladel asuvate loodusväärtuste osas olid puudulikud. Kohtupraktika järgi pole hindamine nõuetele vastav, kui puuduvad usaldusväärsed ja ajakohastatud andmed Natura ala elustiku kohta (nt EK lahend C-43/10). Kasutatud on vaid keskkonnaregistris ja kaitsekorralduskavades toodud andmeid, kuid välitöödega ei ole Natura aladel asuvate väärtuste tegelikku olemist, paiknemist ja arvukust täpsustatud. Osade mõjutatavate Natura alade elupaiku pole kunagi korralikult inventeeritud ja registris kajastuvad vaid juhuslikult registreeritud elupaigad või kameraalselt elupaikadeks hinnatud alad (nt Taarikõnnu, Tolkuse, Laiksaare). Kaitse-eesmärgiks olevate liikide osas on andmed sageli veelgi puudulikud. Puudulike lähteandmete tõttu pole võimalik veenduda ala terviklikkusele avalduva negatiivse mõju puudumises.

55. Vastuolus KeHJS § 45 lg 1 p-ga 1 ja Euroopa Kohtu praktikaga ei ole arvestatud nende liikidega, kes ei ole kaitse-eesmärgina nimetatud Natura 2000 alade nimekirjas. Tähelepanuta on jäetud Natura standardandmebaasis kajastuvad muud olulised liigid, rääkimata liikidest, mis iseloomustavad Natura alal kaitstavate elupaikade toimimist ja seisundit.

56. Vastuolus KeHJS § 40 lg 4 p-ga 6 ja EL direktiivi 92/43/EMÜ (edaspidi *loodusdirektiiv*) art 6 lg-ga 3 ei ole arvestatud kumulatiivset mõju teiste projektide/kavadega. Puudub igasugune hinnang raudtee ja teiste inimtegevuste mõjude (sh nt kõrgepinge õhuliini rajamine, Via Baltica ümberehitamine, kasvava intensiivsusega metsamajandus, soode kasutamine turbakaevandamiseks, tuuleenergeetika, jahindus) kumuleerumisele. Kuna mõjud pole piisavalt välja selgitatud, on ebapiisavad ka leevendusmeetmed.

57. Trassikoridor läbib paljudes lõikudes Natura alade servasid või kulgeb nende vahelt, mistõttu kaasnevad mõjud kaitseväärtustele. Mõjude puudumist ei saa põhjendada vaid sellega, et suuremas osas läheb trassikoridor Natura 2000 (edaspidi ka Natura) aladest mööda. Natura hindamises puudusid analüüsid ja hindamiskriteeriumid Natura aladest koosneva võrgustiku kui terviku ökoloogilisele sidususele ja terviklikkusele avalduvate mõjude osas. Tähelepanuta on jäetud, et eelistatud trassivalik lahutab üksteisest mitmeid metsa- ja sookooslustega seotud Natura elupaiku ja liikide esinemisalasid ning looduskaitse seisundi ebasoodsaks kujunemise riski vältimiseks sobivaid alternatiive hinnatud pole. Projekt võib avaldada negatiivset mõju ka Natura ala läbimata, arvestades, et linnud ja loomad kasutavad toitumiseks ja liikumiseks ka Natura alaga piirnevaid alasid. Seetõttu ei piisa vaid lindude elu- ja pesitsuspaikadega arvestamisest. Lisaks pole Põhja-Liivimaa linnuala loodenurga piirkonnas raudteekoridorile kavandatud ainsatki alternatiivi, mis vähendaks kaitsealuse linnustiku elupaikade isoleerimist kaitseala ja majandusmetsa maastike vahel ning viiks trassi linnuala lähipiirkonnast eemale. Raudtee sellises asukohas põhjustab tõsist riski vastavatele asurkondadele. Aedade ja elektriliinide tähistamine ei ole senise kogemuse põhjal ka piisavalt tõhusaks meetmeks.

58. Arvestatud ei ole ka müra mõjuga Natura alade kaitse-eesmärkidele. Põhja-Liivimaa linnuala läheduses võib rongide liikumisega kaasnev müra vähendada kaitsealuste liikide elupaiga kvaliteeti. Sisuliselt pole müra mõju arvesse võetud ja leevendusmeetmeid kavandatud.

59. KSH töörühma sees on eksperdid olnud erinevatel seisukohtadel, mis viitab, et esinevad teaduslikult põhjendatud kahtlused mõju lubatavuse osas. KSH töörühma linnustikuekspert on leidnud, et ilma ühegi hinnatava alternatiivita kavandatav trass ei ole linnukaitseliselt vastuvõetav ning trassi ei peaks kavandama läbi metsise elupaiga.

60. Täielikult jäeti hindamata mõju linnustikule Luitemaa linnualal. Hinnati vaid mõju osaliselt kattuva Luitemaa loodusala elupaigatüüpidele. Luitemaa kaitse-eesmärkideks oleva Kõveri piirkonna metsise elupaik ja must-toonekure toitumisala on trassist mõjutatud.

61. Mõjude leevendusmeetmed ei välista mõjude esinemist, kuid et puudused esinevad lähteandmetes, on puudulikud ka neile tuginevad leevendusmeetmed. Natura hindamises kavandatud leevendusmeetmete tõhusust ei ole sisuliselt analüüsitud ega lähemalt selgitatud, puudub selgitus, kas, kuidas ja miks just kavandatav leevendusmeetme aitab vältida negatiivset mõju kaitse-eesmärgile. Lisaks tarastamise ja elektriliinide leevendusmeetmete ebaselgusele tuleb ebatõhusaks pidada ka ajalisi piiranguid, arvestades aastaringselt elavate paigalindudega ning händkaku eluviisiga. Müra leevendavaid meetmeid on peetud oluliseks vaid kalade kudemisperioodil ning lindude pesitsusajal, kuid müratõkkeid Natura hindamine ette ei näe. Mitmete leevendavate meetmete puhul on need sõnastatud mittesiduval viisil, mistõttu pole kindlust, et neid tegelikult rakendatakse (kasutatud on väljendeid „võimalusel“ ja „soovituslik“).

62. Taarikõnnu-Kaisma linnualal elutsevate metsiste puhul on toodud leevendusmeetmena välja hüvitusmeetme ning märgitud on, et kompensatsioonimeetmete rakendamine on vajalik, mitte soovituslik. Mitmed olemuslikult hüvitusmeetmeteks olevad meetmed on jäetud keskkonnakorralduskava reguleerida. Mitmete mõjude ärahoidmiseks ja vältimiseks ei piisa leevendusmeetmetest ning mõjude väljaselgitamiseks on ette nähtud täiendavate uuringute läbiviimine. Euroopa Kohtu praktika kohaselt saab hüvitusmeetmete rakendamist kaaluda vaid loodusdirektiivi art 6 lg 4 kohaldamisel, st kavandatud tegevuse erandkorras lubamisel olukorras, kus puuduvad alternatiivsed lahendused ning esinevad ülekaalukad avalikud huvid. Kuivõrd Natura hindamisest nähtuvalt ei piisa üksi leevendusmeetmetest, oli maakonnaplaneeringute kehtestamine loodusdirektiivi art 6 lg 4 sätestatud erandite kohaldamiseks erimenetluseta (KeHJS § 45 lg-d 3-5) õigusvastane. Euroopa Kohus on rõhutanud, et erandkorras võib Natura 2000 võrgustiku alade terviklikkust kahjustada võivaid tegevusi lubada vaid juhul, kui on tõendatud, et puuduvad alternatiivsed lahendused (Euroopa Kohtu otsus asjas nr C-239/04, p-d 34-40). Erandite kohaldamise eelduseks olevaid alternatiive ei ole seejuures antud juhul kaalutud, eelkõige neis trassi osades, kus esineb konflikt kavandatud raudteeprojekti ja Natura 2000 võrgustiku kuuluvate alade kaitse-eesmärkide vahel. Põhjalik hindamine viidi läbi vaid ühe konkreetse trassikoridori osas ning mitmed väiksemate mõjudega alternatiivid jäeti kõrvale juba varajases etapis.

Selja metsise püsielupaigas, kus kaasneb võimalik mõju raudtee rajamise ja kasutamisega, on ettenähtud ajaline (mängu- ja pesitsusaeg) leevendusmeetme, mis ei väldi mõju raudtee kasutamisel. Seega esineb vastuolu loodusdirektiivi art 6 lg-ga 3.

63. Maakonnaplaneeringud on vastuolus PS §-ga 5 ja säästva arengu seadusega ning säästva arengu riikliku strateegiaga. Igäihe kohustus säästa elu- ja loodukeskkonda toob kaasa vajaduse kaaluda põhjalikult erinevate trassikoridoride asukohti ning seeläbi leida avalikkuse vajadusi optimaalselt rahuldav trassikoridor, mis oleks väikseima keskkonnamõjuga. Kohaste võrdlusuuringute puudumisel pole võimalik öelda, kas valitud trass on Eesti arengu jaoks maksimaalselt kasu toov ja väiksemate keskkonnamõjudega.

Vastustaja seisukohad

64. Vastustaja palub jätta kaebused rahuldamata ning menetluskulud kaebajate kanda.

65. Riigihalduse ministri pädevus enne 01.07.2015 algatatud maakonnaplaneeringute kehtestamiseks tuleneb EhSRS §-st 11¹, vabariigi valitsuse seaduse (VVS) § 3 lg-st 2 ning peaministri 24.11.2016 korraldusest nr 130 „Ministrite pädevus ministeeriumi juhtimisel ja ministrite vastutusvaldkonnad“. Maakonnaplaneeringute koostaja, kehtestaja ja järelevalve teostaja ei olnud vaid riigihalduse minister. Maakonnaplaneeringud kiideti kuni 31.12.2017 kehtinud PlanS § 70 alusel heaks RHM 28.12.2017 kirjadega. Menetlused viisid läbi maavalitsused, järelevalvet teostasid RHM ametnikud. Kaebaja pole esile toonud ühtegi sellist sisulist küsimust, mis oleks jäänud hindamata või kaalumata seetõttu, et planeeringute menetluse üle teostas järelevalvet RHM, kelle valitsemisalasse kuulusid ka maavalitsused. Kaebaja ei ole ka sisuliselt põhjendanud, miks ei saa RHM-i läbiviidud järelevalvet pidada objektiivseks ja sõltumatuks. Kaebaja ei ole ka välja toonud, milles seisnes väidetud huvide konflikt ja kuidas see tõi kaasa ebaõigete otsuste tegemise. Seadusele vastavalt toimunud menetlus ei saa olla samaaegselt õigusvastane.

66. Isikud on olnud menetlusse kaasatud rohkem ja ulatuslikumalt, kui seadused ette näevad. Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringu ja KSH aruande avalike väljapanekute kestused on kooskõlas PlanS § 19 p-ga 3. Seadusandja on pidanud piisavaks ajaks nelja nädalat ega ole sätestanud muid ajalisi kriteeriume (nt puhkuste aja välistamine). Avalikule väljapanekule pandud materjalid olid kõigile kaebajatele kättesaadavad varem. Planeeringute menetlused on olnud põhjalikud ja kestnud pikka aega, MTÜ ARB on olnud terve selle aja jooksul menetlusse kaasatud ning kursis planeeringute ja KSH aruande sisuga juba enne avaliku väljapaneku algust. Planeeringu lähteseisukohtade, võrreldavate trassialternatiivide ja KSH programmi avalikustamine ja tutvustamine algas 02.09.2013 ning viimased avalikud arutelud peeti 15.10.2013, ettepanekute esitamise tähtaega pikendati kuni 20.10.2013.

67. Vastavalt laekunud arvamustele ja seisukohtadele võeti võrdlusesse ka uusi trassialternatiive, mida polnud lähteseisukohtade ja KSH programmiga avalikkusele tutvustatud. Uute trassialternatiivide osas viidi läbi uued avalikud arutelud, 2014. aastal tutvustati trassikoridori võrdlustulemusi kõigis maakondades, 2015. aastal järgnesid eskiislahenduste tutvustamisele avalikud arutelud. 2016. aasta teises pooles avalikustati planeering ja KSH aruanne ning peeti avalikud arutelud. MTÜ ARB esindaja osales Pärnu maakonnaplaneeringute avalikel aruteludel 17.10.2013, 18.06.2014, 10.06.2015 ja 24.01.2017 ning peaaegu kõikidel Rapla maakonnaplaneeringu avalikel aruteludel, esitas seisukohti ja sai neile ka kirjalikke vastuseid. MTÜ ARB esindaja ettepanekul on joonistatud planeerimismenetluses läbi Kohila vallas mitmed trassialternatiivid ning lisati trassialternatiiv 16A, mis osutus eelistatud trassivariandiks. MTÜ ARB esitas Pärnu maakonnaplaneeringu avalikustamise käigus seisukoha 29.12.2016 ning osales avalikul arutelul ka 10.02.2017. Täiendavalt on olnud kaebajatel võimalus olla ära kuulatud RHM järelevalve teostamise käigus. MTÜ ARB esindaja on ise möönud, et maakonnaplaneeringu menetlus ja KSH menetlus ja avalikustamised on olnud korrektsed, samuti, et tal on olnud võimalus oma ettepanekuid esitada ning nendega on menetluses arvestatud.

68. Tõele ei vasta väide, justkui oleks Pärnu maakonnaplaneering kiidetud heaks enne, kui kaebajatele MTÜ ARB ja MTÜ ELKS vastati. Kaebajale vastati 29.12.2017 kirjaga ning samal kuupäeval kiideti maakonnaplaneering heaks. Vastati ka kaebaja hilisematele seisukohtadele. Kaasatud haldusorganitele võimaldatud materjalidega tutvumise aeg ei olnud kaebajatele võimaldatust pikem, sest see aeg kulus KSH aruande täiendamisele.

69. MTÜ-le ARB väljastamata jäetud teabe osas on nõuetekohaselt vastatud ja materjalide väljastamisest keeldumist põhjendatud. Kaebaja nõutud dokumendid töötlust võimaldavas formaadis olid tunnustatud asutusesiseseks kasutamiseks ning kaebajal oli võimalik saada vajaminev informatsioon kätte avaldatud planeeringumaterjalidest, tagatud oli võimalus tutvuda maakonnaplaneeringu ametlike dokumentidega PDF-formaadis. Faktum-Ariko läbiviidud uuringu andmefailide edastamine polnud võimalik sellise teabe puudumise tõttu, tegemist polnud lepingu järgi üle antava teabega või avaliku teabega. MKM edastas kaebaja 27.12.2016 nõudel trassidega seotud andmed 11.01.2017, mistõttu on arusaamatu kaebaja väide, et selle teabe kasutamine avaliku väljapaneku suhtes ettepanekute esitamiseks ei olnud võimalik. MTÜ ARB ärakuulamine toimus eraldi veel 10.02.2017 ja Pärnu maakonnaplaneeringu avalikud aruelud enne seda 23.01.2017–26.01.2017. Rail Balticu rahastamisleppe ja rahastamistaotlusega seotud materjalide väljastamisest keeldumine ei saanud kahjustada osalemist planeerimismenetluses, sest need ei ole osa planeerimismenetlusest ega kuulu maakonnaplaneeringu dokumentide juurde, need ei oma tähtsust keskkonnakaitse seisukohast ega piiranud esitamast seisukohti trassivaliku osas. Selle teabe avalikustamise küsimus ei saa mõjutada kuidagi vaidlustatud planeeringute õiguspärasust. Trassi üldine paiknemine Eestis läbi Pärnu oli ette nähtud juba üleriigilise planeeringuga ning maakonnaplaneeringutes otsiti konkreetsemaid lahendusi maakondade põhisel. Rahastamistaotluse dokumendid on piiratud juurdepääsuga teave, tegemist on põhjendatud piirangutega ning sellise teabe väljastamine ei ole võimalik.

70. Kõiki olulisi asjaolusid ja alternatiive on hinnatud nõuetekohaselt ning raudteetingimuste kujunemine on avalikest dokumentidest jälgitav. Teatavad olulised tingimused, mida arvestati lähtetingimuste määramisel, nagu rööpmelaius (ühtlustamine), kiirus ja elektriseeritus, tulenevad Euroopa Liidu ja üleriigilisel tasandil kindlaks määratud dokumentidest. Nii rööpmelaius, kiirus kui elektriseeritus, samuti riigi kohustus rajada Rail Balticu kiirraudteeliin trassil Tallinn-Pärnu-Ikla hiljemalt 2030. aastaks, on määratud Euroopa Parlamendi ja Nõukogu 11.12.2013 määrusega (TEN-T määrusega). Täpsemalt tulenevad tehnilised tingimused Euroopa Komisjoni 18.11.2014 määrusest nr 1299/2014 ning Riigikogus 19.06.2017 ratifitseeritud Balti riikide valitsuste vahelisest kokkuleppes. Juba Euroopa Parlamendi ja Nõukogu 29.04.2004 otsusega nr 884/2004 otsustati Balti riikide raudteetranspordi integreerimine laiemasse Euroopa Liidu raudteetranspordisüsteemi (rööpmelaiuste ühtlustamine) ning määrati kindlaks Rail Balticu telg Varssavi-Kaunas-Riia-Tallinn. Elektrifitseerituse eesmärk on raudtee ühildamine ülejäänud Euroopa raudteedega ning muul kütusel baseeruv raudtee Eestis ei täida üleeuroopalise raudteevõrgu arendamise eesmärki. Kiirus 240 km/h on suurim võimalik kiirus ning rahastamistaotluse rahuldamisel on Euroopa Komisjon seda aktsepteerinud. Kuna eesmärgiks on kiire raudtee rajamine, ei ole arvestatavaks alternatiiviks hetkel Eesti raudteetranspordis kasutatavad kiirused.

71. Enne TEN-T määruse vastuvõtmist kehtestatud üleriigilise planeeringuga 2030+ valiti raudteetrassi koridori suunaks Tallinn-Pärnu. Maakonnaplaneeringute ülesandeks seati täpsema trassi asukoha määramine ning transpordivõrgu põhistruktuuri kaardil näidati kiire rongiühenduse (240 km/h) loomine Tallinnast läbi Pärnu Läti suunas aastaks 2030. SäAS § 12 alusel koostatud arengukavad aastateks 2006-2013 ja 2014-2020 näevad ette raudteeliini arendamise Eesti rongiliikluse integreerimiseks Euroopa rongiliiklusega, mis on kooskõlas Eesti üleriigiliste planeeringutega Eesti 2010 ja Eesti 2030+. Trassi puudutavad lahendused kujunesid vastavalt PlanS-le läbiviidud üleriigilise planeeringu koostamise käigus, kus igapähe oli võimalik esitada seisukohti. Kaebaja ei ole välja toonud ühtegi aspekti, mis osas oleks maakonnaplaneeringud üleriigilise planeeringuga vastuolus.

72. Rail Balticu projekti esimese etapina teostatud AECOM-i uuringuga arvestati nii üleriigilises planeeringus kui TEN-T määruse tegemisel. Uuringuga määrati kindlaks neli

peamist trassivalikut ning vaadeldi neid nii keskkonna, müra, maastiku, bioloogilise mitmekesisuse, kultuuriväärtuste, loodusväärtuse kui veekeskkonnaga seoses. Samuti uuriti põhjalikult olemasoleva trassi kasutamise võimalikkust võrdluses täiesti uue trassi rajamisega ning eelistati kokkuvõtlikult uue trassi rajamist läbi Pärnu kõiki mõjuvaldkondi silmas pidades. Sellega seoses kujundas Vabariigi Valitsus oma seisukoha 22.09.2011 valitsuskabineti otsusega ja andis suunised Rail Balticu arendamiseks, toetades arendustöö keskendumist Eesti piires Tallinn-Pärnu-Riia otsetrassile.

73. Maakonnaplaneeringute raames on koostatud eraldi hinnang „Olemasoleva raudtee koridori kasutamise võimalikkuse analüüs“. Väide, et analüüs käsitles vaid võimalust rajada uus raudtee olemasoleva kõrvale, aga mitte asemele, on ebaõige. Analüüsis on välja toodud olemasoleva koridori kasutamise eeldusena selle suures ulatuses õgvendamise vajadus, sest olemasolev trass ei võimalda vajaliku kiiruse saavutamist. Lisaks ei kuulunud projekti lähteülesande hulka olemasoleva raudtee ülesvõtmine ja asendamine alternatiiviga, kus ehituse ajal olemasolev rongiliiklus mitmeks aastaks lõppeks või oleks takistatud. Analüüsis hinnati trassi kasutamise mõju inim- ja looduskeskkonnale ja selle maksumust, mistõttu ei ole õige väide, et olemasoleva trassi kasutamise hindamisel lähtuti vaid ehitusmaksumusest. Lisaks on välja toodud, et olemasoleva trassi kasutamine tooks kaasa ajalooliselt väärtusliku Eidepere mõisahoone lammutamise, olulise mõju inim- ja looduskeskkonnale, sh võrreldes uue trassi ehitamisega oluliselt suurema sildade ja viaduktide ehitamise vajaduse, sh oluliselt suurema negatiivse mõju looduskaitsele aspektidele. Kaebajad pole esitanud ühtegi tõendit, et analüüsi järeldused poleks korrektsed või põhjendatud. Ka Pärnu maakonnaplaneeringu seletuskirjas on viidatud eelnimetatud analüüsile ja toodud välja olemasoleva trassi kasutamise komplitseeritus. Lisaks on Harjumaal, Pärnu linna lõunaosas ja Tori vallas osaliselt olemasoleva trassi koridori ka kasutatud. Pärnu maakonnaplaneeringus on seejuures arvestatud ka olemasolevate trassikoridoride Rail Balticu trassiga ühendamise võimalustega.

74. Eksitavad on kaebajate väited, et analüüsis pole hinnatud samu trassialternatiive kui maakonnaplaneeringus. Kaebajad on analüüsist välja võetud lõikude osas jätnud Pärnu maakonda puudutavad lõigud välja toomata ega ole osutanud, et võrreldavad lõigud tegelikult kattuvad. Lisaks on kaebajatele selgitatud, et hinnata tuleb ja saab vaid võrreldavaid, teostatavaid ja ühetaolisi alternatiive. Olukorras, kus baastegurite ja projekti põhinõuete hindamisel on trassi mittedobivus selge, ei ole selle trassi hindamisega mõistlik edasi minna ja kõrvutada seda baastegureid järgivate trassidega. Maakonnaplaneeringute ja KSH raames on teostatud põhjalik ja ammendav analüüs olemasoleva trassi kasutamise võimalikkusest. Kaebajad pole esile toonud ühtegi põhjendust ega tõendit, mis annaks aluse järeldada, et analüüs sisaldaks selliseid vigu, mis tooks kaasa sellele tuginenud kaalutusotsuste ebaõigsuse.

75. KSH aruande 8. peatükis on välja toodud trassialternatiivide väljatöötamise ja võrdlemise toimumise protsess. Aruande lk-l 120 on välja toodud, kui palju alternatiive tegelikult kaaluti ja kui palju erinevatel põhjustel välistati ning millised jäid võrdlusesse. Samuti nähtuvad erinevates maakondades kaalutud trassialternatiivid ja võrdlusesse võetud alternatiivide paljusus maakonnaplaneeringutest. Maakonnaplaneeringute menetlusest nähtub, et KSH aruande koostamise käigus on koostöös omavalitsuste ja kaasatud isikutega tekkinud uusi trassialternatiive, mis võeti võrdlusesse ja mille mõjusid hinnati. Seetõttu on ebaõige kaebajate väide, et üks alternatiiv valiti välja juba varajases etapis. KSH üle on järelevalvet teostanud KKM, kes kiitis KSH aruande 09.08.2017 kirjaga heaks. KSH-s mindi KSH täpsusastme nõudest ka kaugemale ning koostati nii KSH täpsusastmele vastav trassialternatiivide üldisem hindamine kui ka KMH täpsusastmes hindamine ning vastavad tulemused nähtuvad KSH lisast III. Asjaolu, et lõpliku alternatiivi suhtes tehti detailsem hindamine, ei sea kuidagi planeeringuotsust kahtluse alla, vaid vastupidiselt näitab täiendavalt planeerimisotsuse õigesti tegemist.

76. KSH-s hinnati mõjusid lähtuvalt 26 võrdluskriteeriumist, võeti arvesse nii inim- kui looduskeskkonnategureid ning lisaks maakonnaplaneeringute menetluses hinnati ka tehnilist teostatavust, ehitusmaksumust ja sotsiaal-majanduslikke tulusid-kulusid. KSH aruande koostamisel kasutatud materjalid olid seejuures piisavad. Loodusväärtuste uuring oli kompleksuuring, mis sisaldas ühes dokumendis eri loomarühmade kohta paljude uuringute ja analüüside tulemit. Lisaks hinnati vajadust ka väliuuringute tegemiseks ning sellise vajaduse olemasolul need ka tehti. Rääma raba kaardistamise andmed kajastuvad Eesti Looduse Infosüsteemis (EELIS). Arvestatud on ka suurkiskjate talvitumis- ja sigimispaidu ja eluslooduse uuringut, mille üheks andmeallikaks on olnud ka riikliku seire programm. Töö käigus intervjueriti ka töörühma juhti Peep Männilit ning tema esile toodud asjaolusid võeti arvesse. KSH-s ei saanud arvestada Mati Kose viidatud nahkhiirte poegimiskolooniate ja toitumisaladega, sest nende kohta pole esitatud ühtegi uuringut ega ka muud allikat ning neid ei ole ekspert ka EELIS-esse kandnud. Mõjusid nahkhiirtele on KSH raames hinnatud, analüüs ja leevendusmeetmed nähtuvad KSH lisast VI-4 ning 4. peatükist. Nahkhiirte esinemisega on maakonnaplaneeringutes arvestatud. Üheski dokumendis pole mainitud, et trass 16D jäeti välja nahkhiirte elupaikade tõttu. Seejuures on eksperdid vaadelnud loodusväärtuste paiknemist trassikoridoris tervikuna, mitte üksnes kaitsealuste liikide osas. Kaebajad pole esitanud konkreetset väidet selle kohta, mida ei oleks KSH-s arvestatud ja hinnatud ning mis võiks tingida vea planeerimismenetluses.

77. Trassialternatiivide väljatöötamise täpsem käik Rapla maakonnas on kirjeldatud Rapla maakonnaplaneeringu peatükis 2 ja planeeringu lisas 4. Võrdlusmetoodika täpsem kirjeldus sisaldub võrdlustulemuses, võrdluskriteeriume kaaluti komplekses kogumis. Eelistatud trassikoridori valiku põhjendused maakonnaplaneeringus sisalduvad peatükis 2.4. Võrdlemisel anti iga kriteeriumi kaupa eelistus, milline koridor on võrdluses otstarbekam ning kujundati kokkuvõtlik eelistus erinevate kriteeriumigruppide eelistuste kaalumise tulemusena. Kohila valda puudutav tabel on toodud KSH lisas I-1 punktis 2.4.2 ning võrreldavad lõigud olid 12A-I + 13A-I vs 16A vs 9A-I + 16D. Hindamiseelistus anti lõigule 16A kui tehniliste parameetrite ja ehitusmaksumuse osas soodsaimale variandile (lühem ja sirgeim alternatiiv, ehitusmaksumuselt soodsaim, inimkeskkonnale väikseima mõjuga, sotsiaalmajanduslikult tulusaim). Kohila valda puudutav tabel KSH kriteeriumite osas on toodud tabelis 8.15 ning koondeelistuse sai samuti trassialternatiiv 16A, mis oli eelistatud müra, vibratsiooni ja õnnetusohu osas, samuti elupaikade ja põhjavee kvaliteedi osas ning kultuurikeskkonna aspektist. Asjaolu, et Kohila valla arvates pole planeeringus valitud trass parim, ei tähenda, et seda poleks hinnatud ja kaalutud. Täpne analüüs kõigi kriteeriumite lõikes on esitatud KSH lisas I-7.

78. Ebaõige on Kohila valla väide, et eelistatud trassivariant 16A on koos trassiga 12A kohalikkude elu enim rikkuv valik, sest planeerimismenetluses välistati just kohalike arengute kaitsmise eesmärgil trassialternatiiv 16D, mida Kohila vald toetab. Kaalutlused on korduvalt esitanud nii MKM kui maavalitsus ning need kajastuvad KSH-s, maakonnaplaneeringus ning võrdlustulemuste dokumentides. Trassiga 16D kaasneks oluliselt rohkem mõju looduskeskkonnale. Kohila vallas esimeses järgus välja pakutud trassialternatiivid 12A, 10ndad, 13ndad ja 14ndad lõigud välistati juba 2014. aastal ning 10ndad, 14ndad ja 12A lõigud seoses valitsuse seisukohaga võtta võrdlusesse vaid Nabala-Tuhala looduskaitsealast mööduvad trassid. Kohila vald on 28.05.2014 kirjaga seejuures ka ise välistanud trassi kulgemise läbi lõigu 12A (s.o olemasoleva raudteekoridori). Kohila valla argumente ja põhjendusi võeti arvesse ning trassi 12A välistamisest teavitati, mistõttu ei saa kaebaja sooviga kattunud trassi välistamine olla kaebuse esemeks. Kirjavahetus aastast 2014 ja tõendid (MKM ja maavalitsuste kirjad, trassialternatiivide täiendav analüüs) kinnitavad, et alternatiivseid trassilõike on kaalutud ja trassialternatiivide võrdlusandmeid on Kohila vallale järjepidevalt tutvustatud. Kaebaja on saanud esitada oma seisukohad ja teatud osas on ettepanekutega ka arvestatud. Tuli arvestada, et

trassid omavahel erinevates maakondades ka kokku läheksid. Asjaolu, millal ja millises dokumendis on alternatiivide võimalikkust kaalutud, ei muuda kaalumise tulemust. Ka Kohila vald pole esitanud argumente ja tõendeid, mis näitaksid diskretsiooniotsuse õigusvastasust.

79. Kaebajate viidatud täpsusastmes CO₂ heite arvutused ei ole KSH tavapraktikaks. Liigniiskete alade hüdroloogilise režiimi muutmisest tulenev CO₂ heite osas ei olnud KSH koostamise staadiumis teada, kas liigniisketest aladest läbiminemisel on kuivendamine vajalik. Need küsimused lahendab edasine projekteerimine. KSH-s on käsitletud metsade raadamise tõttu tekkivat heidet (KSH aruande peatükk 7.1.1). Teekondade pikenemise heidet ja ajakulu ei peetud oluliseks negatiivseks mõjuks seoses olulisematel liikumisteedel läbipääsude rajamisega ja maade võõrandamise protsessiga.

80. Keskpinge elektriliini ja ühendusliinide mõju on võimalik täpsemalt hinnata ja töötada vajalikud leevendusmeetmed välja edasise projekteerimise käigus. KSH aruandes on elektriliinide mõju ka käsitletud ning nähakse ette vajadus vältida projekteerimise etapis elektriliini kaitsevööndi kattumist keskkonnakaitselise objektiga, sh vajadus teatud juhtudel kooskõlastada projekt KKA-ga ning märgistada lindudele avalduva mõju leevendamiseks õhuliini. Täiendavalt on lindude kokkupõrkeohtu elektriliinidega analüüsitud ka Pärnu Maavalitsuse 17.01.2017 kirjas nr 12-3/16/2848-2 ning Pärnu maakonnaplaneeringus on elektrilahendust eraldi analüüsitud, sh mõju linnustikule.

81. KSH strateegilise võrdluse osas tehtud arvutused ja antud hinnangud põhinevad sel hetkel kättesaadavatel andmetel, mitte ebamäärastel tulevikuprognosidel (fossiilsete kütuste tulevik). Lisaks toimub paralleelselt fossiilsete kütuste osakaalu vähenemisele taastuvatest allikatest toodetava elektrienergia osakaalu suurenemine. Praeguste andmete põhjal pole alust arvata, et hinnangud oleks tehtud valel eeldustel või oleks ebaõiged.

82. KSH aruandes ettenähtud leevendusmeetmed on piisavad. Nähakse ette keskkonnakorralduskava koostamine, mis ei ole iseenesest leevendusmeede, nagu kaebajad märgivad, vaid leevendusmeetmed on osa sellest kavast. Eelistatud trassialternatiivi täpsema hindamise tulemused kajastuvad KSH aruande lisas III-5, kus on trassilõikude ja projektide kaupa välja toodud mõjud ja nende ärahoidmise meetmed. Leevendusmeetmed kajastuvad aruande lisas III-6 ning meetmete vajadust on hinnatud iga konkreetse asukoha ja olukorra kontekstis. Tehnilistes lahendustes võivad muutused ja seireandmete täpsustumine tingida vajaduse neid meetmeid korrigeerida ning projekti elluviimise käigus keskkonnakorralduskava täiendatakse. Projekteerimise käigus ja loamenetluses vaadatakse leevendusmeetmed veel kord üle, hinnatakse vajadusel mõjusid uuesti ning kohaldatakse täiendavaid leevendusmeetmeid. KSH-s ei pea leevendusmeetmed olema kajastatud kaebajate nõutud täpsusega, sh ei pea olema määratud konkreetne liinide märgistus ja hooldamisvajadus ning turvaaedade rakendamise ulatus, kulukus, teostatavus ja efektiivsus. Lisaks on KKM pidanud vajalikuks täiendava uuringu läbiviimist planeeringus väljapakutud lahendustele alternatiivsete tehniliste võimaluste uurimiseks, sh tarakatkestuste kasutamisele.

83. Planeeringute kehtestamisel ei ole rikutud Natura 2000 võrgustiku alade kaitse nõudeid. Natura hindamine sisaldub KSH lisas IV, hindamine on olnud põhjalik ja piisav. Väidetavat lähteandmete puudulikkust on selgitatud Pärnu Maavalitsuse 16.01.2017 kirjas Eesti Ornitoloogiaühingule, samuti 17.01.2017 kirjas kaebajale. Juba trassivaliku etapis välistati trassi planeerimisel Natura alad jm üldjuhul ehitamiseks mittesobivad alad. Viidi läbi Natura hindamine, kus tugineti kaasaegsetes andmebaasides ja kaitsekorralduskavades sisalduvale teabele. Kõiki Natura alade kaitsekorralduskavasid on viimaste aastate jooksul uuendatud. Lähtuti eeldusest, et liikide kaitse seisukohalt väärtuslikumad ja kaitset vajavad alad on üldjuhul kaitse alla juba võetud. Lisaks tehti väliuuringuid trassi neil lõikudel, mis läbivad võtmeelupaiku. Inventuure teostati nt Taarikõnnu (2012) ja Luitemaa (2015) Natura 2000

aladel. Laiksaare ja Tolkuse Natura 2000 alasid inventeeriti metsakaitsealade võrgustiku moodustamise projekti raames 2000. aastate alguses. Seetõttu on ebaõiged kaebajate väited nende alade inventeerimata jätmise kohta, samuti registris juhuslike väärtuste registreerimise kohta. Taarikõnnu loodusala osas on KSH aruande järgi vajalik Natura hindamise läbiviimine täpsemate tehniliste tingimuste selgumisel, hinnang on antud uute inventuuriandmete alusel. Samuti on nähtud ette leevendusmeetmed elupaiga 91D0 säilimiseks. Natura hindamise raames järeldati, et leevendavate meetmete rakendamisel puudub kavandataval tegevusel ebasoodne mõju Natura 2000 Taarikõnnu loodusalale ja selle kaitse-eesmärkidele. Kaebajad ei ole välja toonud spetsiifilisi asjaolusid, mida KSH raames poleks hinnatud. Etteheited alusandmete puudulikkusest on tõendamata. Tõendamata on väited, justkui oleks mõni loodusväärtus või liik kindlaks tegemata. Puudub alus kahelda, et olemasolev ja Eesti Ornitoloogiaühingult menetluses saadud informatsioon on piisav.

84. Natura hindamisel arvestati kõiki asjakohaseid potentsiaalseid mõjusid. Natura hindamisel on vaja käsitleda liike ja elupaiku, mis on määratletud konkreetse ala kaitse-eesmärkides, s.o Vabariigi Valitsuse 05.08.2004 korralduses nr 615. Teisi olulisi liike on hinnatud KSH aruande teistes osades. Natura hindamise osas on kajastatud kumuleeruvaid mõjusid integreerituna erinevates peatükkides, nt Rabivere loodusala puhul, kus tuleb lisaks raudtee rajamisele käsitleda kavandatava tegevuse osana ka maantee rajamist. Samuti tuuakse välja vajadus teatud Natura mõjusid hinnata projektlahenduse faasis. Kumulatiivsete mõjude hindamine on toodud Natura hinnangu lk-1 141. KSH aruandes on kumulatiivsete mõjude hindamise kohta eraldi peatükk (ptk 11, lk 248-249), samuti sisalduvad vastava mõju hindamise andmed mõju hindamise tabelites (KSH lisa III-5, lisa 18) ja kokkuvõtetes peatükis 9. Mõjude puudumist trassi Natura aladest möödumisega ei ole põhjendatud. Mõjude vältimiseks kavandati esmalt küll trassialternatiivid selliselt, et vältida otsest mõju Natura aladele ning osas, milles potentsiaalsed mõjud esinesid, on viidud läbi põhjalik sisuline hindamine. Kaebajate esile toodud Pärnu loodusala on erandlik koht, kus raudtee läbib Natura ala nurka, kuid tehniline lahendus on töötatud välja selliselt, et kavandatavad struktuurid ei kahjustaks raudteele lähimat elupaika ja kogu ala kaitse-eesmärgid oleks tagatud. Seda probleemkohta on põhjalikult käsitletud Natura hindamise peatükis 4.8, lk 95 jj. Elupaikade paiknemine ja inventeerimisandmed on kaitseala valitsejaga korduvalt läbi räägitud. Aluseks võeti 2012. aastal kinnitatud Pärnu maastikukaitseala kaitsekorralduskava aastateks 2012-2021 ning selle raames teostatud inventuurid. Ka Reiu taimla riste juures on kasutatud kohaseid inventuuri andmeid ja välistatud ebasoodne mõju.

85. Natura hinnangu tabelis (KSH lisa IV, tabel 3.1, lk 13 jj) on kõik trassikoridoride mõjusfääri jäävad Natura 2000 alad, nende kaitse-väärtused ning hinnang mõju esinemisele. Uuring sisaldab ka jooniseid (joonised 3.1–3.5), kus kajastub Natura alade paiknemine trassikoridoride suhtes. Kõiki asjakohaseid alasid on arvesse võetud ja mõjusid hinnatud. Samuti on analüüsitud kõiki trassialternatiivide mõjusfääri jäävaid alasid (st mitte üksnes Natura alad) ja tekkida võivaid mõjusid. Trassikoridori Natura aladele kavandamise vältimisega välistati peamised ja otsesed Natura võrgustikule avalduvad mõjud, seda ka Põhja-Liivimaa linnuala puhul, mida raudtee ei läbi. Raudtee kulgemine linnuala lähedal on seotud võimaliku suremuse ja häiriva mõjuga, kuid eksperdid on pidanud vajalikuks häiringuid vähendavate meetmetena piirata ajaliselt mürarikaste ehitustööde tegemist, kokkupõrkeriski vähendamiseks trassiobjektide tähistamist ja paremini nähtavate tarade rakendamist. Kui liikide elupaigad läänes oleks tihedalt seotud Põhja-Liivimaa linnualaga ja ühtse tervikuna kaitset vajavad, oleks need vastavalt linnuala koosseisu arvatud. Linnustiku puhul ei ole raudteetrassil isoleeriv ja elupaiku killustav mõju peamise tähtsusega asjaolu. Eelistatud trass kulgeb väljastpoolt linnuala territooriumi.

86. Elektriliinide ja raudteetaristu märgistamise osas pole kõiki tehnilisi lahendusi loendatud. Ka KSH aruandes toodud tehnilise lahenduse soovitusel on näitlikud ja ei ole rangelt siduvad.

Sobivad ka funktsioonilt samasugused, kuid tehniliselt teistsugused lahendused. Müra teemat on lindude osas käsitletud KSH aruandes (KSH lisa III-5, mõjuhindamise tabelid, lisa 18). Viidatud on ka võimalusele kasutada müraseinu (KSH lisa III-1, lisa 23). Linnukaitselistel kaalutlustel ei ole hetkel ühtegi müraseina veel ette nähtud, kuid projekti täpsustamisel on sellise vajaduse ilmnenisel võimalik asjakohaseid meetmeid rakendada. Metsiste kohta koostatud eraldi eksperthinnangust nähtub, et rongimüra on lindude jaoks vähem häiriv kui inimtegevuse ja ehitusega kaasnev müra. KSH-s on välja toodud ajalised piirangud lindude häirimise vältimiseks, samuti, et tehislikud tõkked on lindudele ohuteguriks. Müra mõjude osas on selgitusi jagatud ka Eesti Ornitoloogiaühingule 16.01.2017 kirjas, kus toodi välja vajadus ehitusaegse müra osas seada konkreetsed liigispetsiifilised meetmed keskkonnakorralduskavasse, samuti, et leevendavate meetmete täpsustamine on kavandatud järgnevatessse etappidesse, sh seire ja järelhindamise protseduuride meetmete selgitamine. Loamenetlustes tuleb samuti kaaluda täiendava keskkonnamõju hindamise (sh Natura hindamise) vajalikkust. KSH oli ekspertide seisukohti arvestades piisav maakonnaplaneeringute kehtestamiseks.

87. Kohila valla õigust ei saa valla kaebuses nimetatud müra ja vibratsiooni küsimus rikkuda, sest see ei puuduta kohaliku omavalitsuse enesekorraldusõigust. Müra saab puudutada vaid konkreetsete isikute subjektiivseid õigusi, Kohila vallal puudub õigus esitada kaebust teiste isikute õiguste kaitseks, mistõttu müraväited väljuvad kaebeõiguse piiridest. Seejuures on müra ja vibratsiooni hindamise meetodika käsitletud KSH aruande lisas I-3, kus on nähtud ette leevendusmeetmete vajadus 175 meetri ulatuses raudteest. Potentsiaalset müra ja selle mõjualasse jäävaid isikuid hinnatakse täpsemalt projekteerimise staadiumis. Mürahinnang on toodud maakonnaplaneeringule kohase põhjalikkusega.

88. Kohila vallale on Loone ökodukti kohta vastatud juba Rapla maavanema 17.11.2015 kirjas, kus selgitati, et KSH aruandes maakonnaplaneeringu täpsustamises ei ole toodud läbipääsude täpsed asukohad, vaid ökoduktide asukohad indikatiivsete asukohtadena (kaardistatud on kohad, kus loomade läbipääs tuleb kindlasti tagada), täpsemad lahendused, sh asukoht selgitatakse projekti koostamise etapis. Samuti on seda teemat käsitletud Rapla Maavalitsuse 30.08.2016 kirjas, kus selgitati, et barjääriefekti vähendamiseks on kavandatud ökodukt 16A lõigu 8,7 kilomeetrile, kus asub roheline võrgustiku koridor. Kirjas nõustuti kumulatiivse efektiga kahe joonobjekti vahel ning märgiti, et selle leevendamiseks tuleb meetmeid kavandada ka maantee rekonstrueerimisel. Maantee rekonstrueerimine ei ole aga antud maakonnaplaneeringu küsimus. Tegelikult ökodukt maanteel ei lõpe ning ökodukti eeldatava asukoha ja maantee vahele jääb ligikaudu 300 meetrit.

89. Ekspertide eriarvamused ei saa põhjustada otsuste õigusvastasust. Ekspertide erinevad seisukohad on toonud kaasa põhjalikuma kaalumise ning loodusväärtuste kaitseks parima variandi leidmise. Seda näitab ka asjaolu, et nt Kõveri metsiste elupaikade osas on küsitud eraldi seisukohta KKM-lt, kes tõi välja trassi kulgemise planeeritud koridoris lubatavana, kuid vajadusega näha ette elupaikade parandamine ja taastamine. KKM märkuste alusel on KSH-s nähtud ette jätkutegevused ja kompenseerivad meetmed. Mõjud Luitemaa linnualale on KSH aruande lisas IV, tabelis 3.1, real 12, kus on toodud välja ka soovitusid leevendusmeetmete rakendamiseks. KSH-ga on tuvastatud, et projektiga ei kaasne ebasoodsat mõju Natura aladele ning lähtuti eeldusest, et sobivad tehnilised võimalused on võimalik kasutusele võtta. Välja on toodud leevendavad meetmed nii projekteerimise, ehitamise kui kasutamise etapis, samuti hinnatud leevendusmeetmete tõhusust. Maakonnaplaneeringute kohaselt on KSH aruande lisas III-6 olev meetmete register planeeringute lahutamatu osa, edasine mõju hindamine ja leevendusmeetmete vajaduse hindamine toimub täiendavalt järgnevatess etappides. Seejuures puudub põhjus arvata, et liigispetsialistide välja toodud leevendusmeetmed poleks tõhusad või piisavad. Kaebajatel puudub pädevus selle küsimuse otsustamiseks. Kaebajate väited ei lükka

ümber KSH ja Natura hinnangu järeldusi, puuduvad tõendid, et projektil oleksid jäänud negatiivsed mõjud hindamata või oleks mõjusid hinnatud ebapiisavalt.

90. Puutuvalt Taarikõnnu-Kaisma linnualal elutsevate metsistega nähtub Natura hinnangus välja toodud meetmete sisulisest hindamisest, et tegemist ei ole hüvitusmeetmetega, mistõttu ei kohaldu loodusdirektiivi art 6 lg 4 ja KeHJS § 45 lg-d 3 ja 4. Selja metsise püsielupaiga piiranguvöönd asub raudtee kaitsevööndist 75 m kaugusel ja sihtkaitsevööndi ala 500 m kaugusel. Raudtee rajamise ja kasutamise mõju minimeerimiseks rakendatakse leevendavaid meetmeid mängu- ja pesitsusperioodil, mistõttu raudtee rajamine metsise elupaigale leevendusmeetmetega mitteleevendavat mõju ei põhjusta, ehitustöid on võimalik ajastada. Kootja tee ümbersuunamine metsise elupaiga otsest kadu kaasa ei too. Teelõiku kasutatakse vähe. See rajatakse metsise mänguala nn puhveralana käsitletavasse piirkonda ning mõju sarnaneb juba praegu piirkonnas olevate metsasihtide ja metsateede omaga. Seetõttu pole vajalik elupaiga kao kompenseerimine, nagu see on ekslikult sõnastatud Natura hinnangus. Sisuliselt on vajadus vaid leevendusmeetmete rakendamiseks, mis Natura hindamise tabelis on ka välja toodud. Kaebajate viidatud vajadus metsise, kahepaiksete ja roomajate elupaikade taastamiseks ning Viluvere väike-konnakotka elupaiga kompensatsioonimeetmed pole asjakohased, sest tegemist ei ole Natura 2000 aladega ning nende loodusväärtuste hindamisele ei kohaldu Natura hindamise reeglid.

Keskkonnaministeeriumi ja Keskkonnaameti seisukohad

91. Kaasatud asutused esitatud kaebustega ei nõustu ning paluvad need jätta rahuldamata.

92. Väide, et KKM-l võttis maakonnaplaneeringu avaliku väljapaneku dokumentide läbitöötamine kokku 4 kuud, ei ole täpne. Täiendavate materjalide küsimist ei saa lugeda materjalidega tutvumise aja hulka ning faktiliste asjaolude ülevaade näitab, et KKM töötas maakonnaplaneeringu materjalid läbi ajavahemikus 23.12.2016–27.01.2017 ehk 35 päevaga (sh riiklikud pühad).

93. KKA keskendus KSH aruande kooskõlastamisel Natura hindamisele ning kooskõlastas KSH aruande tingimuslikult 21.04.2017 kirjaga, KSH aruannet täiendati vastavalt KKA märkustele ning esitatud tingimused kanti heakskiidetud KSH aruandele. Trassi asukoha määramiseks algatatud KSH läbiviimisel võeti aluseks strateegilise tasandi planeerimisdokumendid (nt üleriigiline planeering „Eesti 2030+“, transpordi arengukava 2014–2020) ning maakonnaplaneeringute lähteseisukohad. KSH aruandes on võrreldud strateegilisi valikuid, trassivariantide väljatöötamine on toimunud maakonnaplaneeringute koostamisel. KSH aruandes on trassivariante võrreldud trassilõikude kaupa erinevate võrdluskriteeriumite lõikes ning selgitatud välja eelistatud trassialternatiiv. Vastavalt KSH programmile hinnati nii algselt teadaolevaid trassialternatiive kui ka hiljem lisandunud trassivariante, mille osas KSH programmi muudeti. Kuna projekti ülesannete hulgas on ette nähtud eelistataval trassialternatiivil kulgeva raudtee eelprojekti koostamine, siis eelistatud trassivariandile on teostatud keskkonnamõju detailne analüüs (eelprojekti täpsusastmes) koos vajalike keskkonnamõju leevendavate meetmete väljatöötamisega.

94. Menetlusökonoomia eesmärkidest lähtuvalt on asjakohasel juhul võimalik keskkonnamõju hindamise etapis arvestada varasemate asjakohaste hindamiste tulemustega. KeHJS § 11 lg 6 järgi on strateegilise planeerimisdokumendi KSH sisu, ulatuse ja hindamise detailsusastme määramisel ning KSH läbiviimisel võimalik juba varakult arvestada asjaoluga, et kavandatavale tegevusele tuleb tegevuslubade etapis taotleda vastav tegevusluba(-load), mille taotlemisel tuleb asjakohasel juhul arvestada keskkonnamõju hindamise vajalikkusega. KKM on KSH aruande heakskiitmise otsuses seadnud tingimuse, et keskkonnakorralduskava objekti ehitusaegsete meetmete register (KSH aruande lisa III-6) tuleb kanda Rail Balticu raudtee ehitusloa

tingimustesse ning kasutusaegsete meetmete register (KSH aruande lisa III-6) kasutusloa tingimustesse. See tähendab, et raudtee ehitusloa ja kasutusloa andmise üle otsustamisel ning tingimuste seadmisel peab arvestama asjakohaste leevendusmeetmetega. Sealjuures võivad leevendusmeetmed järgmistes etappides täpsustuda ning täieneda. Kõnealuse tingimuse seadis ka KKA, kui toimus KSH aruande kooskõlastamine Natura 2000 võrgustiku ala valitsejaga. Seega tuleb tegevuslubade etappides viia läbi kavandatava tegevuse keskkonnamõju hindamine.

95. Kuigi trassid 16A ja 16D ületavad Keila jõge peaaegu samas kohas ning nahkhiirte elupaikade läbimine on välja toodud vaid trassilõigu 16A puhul, ei mõjuta see asjaolu lõppotsust. Ühestki dokumendist ei ilmne, et trass 16D jäeti välja nahkhiirte pärast. Trass 16D jäeti välja teistel põhjustel, nahkhiirte väljatoomine süvendanuks neid argumente ning jätnuks lõppotsuse seega samaks. KSH aruandes on arvestatud leevendavate meetmete rakendamisega (müraseinad) nii, et elamualadel oleks tagatud raudteemüra tasemel müra sihtväärtus. Iga raudteelõigu projekteerimisel hinnatakse ja kavandatakse täpsed meetmed, sh müraseinte omadused ning arvestatakse koosmõju teiste müraallikatega. Projekti peab kooskõlastama ka Terviseamet.

96. Maakonnaplaneeringutes on arvestatud kaitstavate loodusobjektidega ja Natura 2000 võrgustikku kuuluvate aladega, samuti läbiviidud KSH-ga. Kuna kaitstavad loodusobjektid ja Natura 2000 alad ületavad sageli omavalitsuste piire, ei ole nende kajastamine omavalitsuste lõikes otstarbekas ning kaitstavate loodusobjektide loetelu esitatakse maakonnaüleselt.

97. KMH käigus kogutud ja kasutatud teave nii kaitsealuste kui mittekaitsealuste liikide kohta oli piisav. Seega ei ole korrektne väide, et KSH aruanne ei vasta KeHJS § 40 lg 4 p-le 6. EELIS-est, e-elurikkusest, Loodusvaatluse andmebaasist, KKA-st saadud andmetest, suurkiskjate telemeetria uuringutest, riikliku seireprogrammi andmetest, Keskkonnaagentuuri peaspetsialisti Peep Männili intervjuust saadud andmetest ning KSH koostamise käigus teostatud kompleksuuringust saadud teabe alusel koondati oluline info loomade asustustiheduse ruumilise jaotuse kohta, mis võimaldas hinnata suurte ja keskmise suurusega imetajate arvukust ning positsioneerida liikumiskoridorid ning levikualad, mis ristuvad planeeritava raudteega. Lisaks kaitsealadele ja kaitsealustele liikidele hinnati KSH raames mõju bioloogilisele mitmekesisusele laiemalt, st mõju loomade suremusele, elupaikade kaole ja elupaikade killustamisele. Kõigi kaitsealuste liikide elupaikad on inventeeritud. Loodusuuringu aruandes kajastuvad andmed kõigi looduskaitsealuste kaitsealuste liikide ja linnudirektiivi I lisa kaitsealuste liikide elupaikade kohta. Võtmeelupaikades viidi läbi ekspert-välitööd, mille käigus tuvastati nende olulised elu- ja pesapaigad. Lisaks on KKA-l kasutada mitmete liikide (metsis, laanepüü, kassikakk, laanerähn, valgeselg-kirjurähn) potentsiaalsete elupaikade prognoosmudelid.

98. KSH etapis ei olnud veel selge, 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. CO₂ heite arvutused infrastruktuuri rajamise ja hooldamise täpsusastmes ei ole KSH puhul tavapraktikaks, transpordimahtudest kaasneva heite kindlakstegemiseks vajalikud arvutused on väljaspool KSH mõistlikku mahtu ja tavapraktikat, mistõttu on KSH-s lähtutud üldisematest hinnangutest ning arengukavadest. Metsade raadamise tõttu tekkivat CO₂ heidet on KSH-s käsitletud (lk 109–110). Teekondade pikenemise CO₂ heidet ja ajakulu ei peetud oluliseks negatiivseks mõjuks seoses läbipääsude rajamisega kõigil olulisematel liikumisteedel ning arvestades ka võimalikke maade võõrandamise protsesse.

Elektriliinide mõju linnustikule ning asjakohaseid leevendusmeetmeid on käsitletud KSH aruandes peatükis 9.11 (lk 226–228) ning peatükis 9.2.2, samuti Pärnu maakonnaplaneeringu lisa 4. Keskpingeliinid avaldavad linnustikule samasugust mõju kui muud elektriliinid, mistõttu

on samasugused ka leevendusmeetmed. Seda mõju on võimalik täpsemalt hinnata ning vajalikud leevendavad meetmed välja töötada siis, kui on olemas täpne tehniline projekt, millega täpsustatakse kõik tehnilised detailid. Vajadusel uue KMH teostamise nõue kehtib kõikide looduskaitset puudutavate punktide ja eriti Natura punktide kohta.

99. KSH aruandes on tehtud ettepanek täpsustada leevendusmeetmeid koostatavas keskkonnanõuanduskavas, neid seiratakse vastavalt KSH aruandes toodud seiremeetmete kavale ja vajadusel rakendatakse täiendavaid meetmeid. Kava sisaldab nii seire, leevendavate meetmete ja nende tõhususe, järelhindamise kui ka meetmete täpsustamise infot kogu trassi ulatuses kõigi projekti elluviimise etappide jooksul. KSH aruande kohaselt koostatakse täiendavalt tarakatkestuse uuring, mis kaardistab ja analüüsib alternatiivseid tehnilisi võimalusi ökoduktidel põhinevatele lahendustele (sealhulgas tarakatkestuste kasutamine) ja metsiseuuring (sealhulgas lindude telemeetriaal põhinev), mis muuhulgas käsitleb metsisele sobivaid leevendavaid meetmeid (seega saab lahenduse ka kahekordsete turvaedade märgistamise sobilikkuse kohta leevendusmeetmena). Keskkonnanõuanduskava ei asenda keskkonnalube ega seiret, vaid on keskne täiendav andmekogu ja kommunikatsioonivahend projekti eri etappide keskkonnanõuanduslike tegevuste ja erinevate osapoolte (arendaja, ekspert, järelevalvaja, avalikkus) vahel.

100. Ökodukti asukoha planeerimisel on arvestatud kõikide oluliste asjaoludega, sh on uuringus „Loomastiku uuring“ kaardistatud suurkiskjate liikumise asukohad. Planeeritav Loone ökodukti ala on märgitud uuringus kohana, kus suurimetajate liikumisvõimalustega arvestamine on eriti oluline piirkonnas väljakujunenud loomade elupaikade ja liikumisalade hoidmiseks. Maakonnaplaneeringus on toodud ökoduktide potentsiaalsed, mitte täpsed asukohad, uuring näeb suurulukite liikumisvõimaluste tagamiseks erinevaid võimalusi, liikumispäsu täpne asukoht koos tehniliste lahendustega projekteeritakse hilisemas etapis. Lisaks tuleb KSH aruande heakskiitmise otsuse kohaselt arvestada MKM ja Tehnilise Järelevalve Ameti poolt läbiviidava täiendava uuringuga, mis kaardistab ja analüüsib alternatiivseid tehnilisi võimalusi ökoduktidel põhinevale lahendusele.

101. Vastupidiselt kaebustes väidetule on KSH lisa III-6 leevendavate meetmete registris toodud ajalised piiranguid ehitusperioodil ja hilisematel ehitustöödel lindude häirimise mõju leevendamiseks tõhusad, sh mõju minimeerimiseks ka Natura 2000 linnualadel. Ka paigalindude liikuvus on väljaspool pesitsusperioodi oluliselt suurem kui paljunemise ja poegade üleskasvatamise perioodil. Eesti asub geograafiliselt piirkonnas, kus linde on vähem kui elupaiku ning seetõttu on trassile jäävatel paigalindudel territooriumitelt võimalik ümber paikneda piirnevatesse elupaikadesse. Eesti tingimustes toimuvad Kesk-Euroopas väga paikseteks peetavatel linnuliikidel küllaltki ulatuslikud hajumisränded, mille ulatus on sadades kordades suurem kui raudteekoridori mõjuala. Seda kinnitavad piirkonnas asuva Kabli linnujaama pikaajalised andmed paljude paigalindude kohta. Looduskaitseaduse (LKS) § 51¹ lg 2 kohase pruunkaru talvituspaiga teatise saamisel on võimalik ajastada raudtee ehitustööd nii, et see lisaks lindudele ei häiriks pruunkaru talvitumist ja poegimist.

102. KSH läbiviimisel tehti välitöid, sh inventuure Pärnu Natura 2000 looduslal, mida raudtee kõige rohkem mõjutada võiks, samuti inventeeris seda ala KKA. KKA on viimastel aastatel inventuure teinud ka Taarikõnnu (2012) ja Luitemaa (2015) Natura 2000 aladel. Toodud Taarikõnnu näide ei ole samuti korrektne, KSH-s on hinnang antud uute inventuuriandmete alusel ning ette nähtud ka vastavad leevendusmeetmed elupaiga 91D0 säilimiseks. Laiksaare ja Tolkuse alad on inventeeritud Eesti metsakaitsealade võrgustiku moodustamise projektis. Euroopa Kohtu lahend C-304/05 puudutab Natura 2000 linnualasid, mistõttu ei saa seda kohaldada Laiksaare ja Tolkuse Natura 2000 aladele, mis on looduslal. Taarikõnnu on nii loodus- kui ka linnuala. Natura 2000 linnualade andmed on saadud Eesti Ornitoloogiaühingult

ning arvestades andmete uuendamiseks koostatud seirekava aastateks 2013-2024, saab eeldada, et nende poolt esitatud alal esinevate lindude loetelu on ammendav.

103. Kaebuses toodud vastuolu KeHJS § 45 lg 1 p-ga 1 ja Euroopa Kohtu praktikaga ei ole, sest 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. KSH aruande kumulatiivsete mõjude peatüki järgi on kumulatiivsete mõjude esinemise võimalust ja mõju võetud arvesse olulise osana hindamisest, mis kajastub konkreetsetes asukohtades vastavate kriteeriumite lõikes. Tulemused on hindamistabelites lisas III-5 ja kokkuvõtetes aruande peatükis 9. Mõjud on maakonnaplaneeringu kehtestamiseks piisavalt hinnatud. Heakskiidetud KSH aruandes on kõikide Natura alade puhul hindamise järeldest välja toodud, et lisaks tuleb hilisemates loamenetlusprotsessides kaaluda täiendava keskkonnamõju hindamise (sh Natura hindamise) vajalikkust. Eelhinnangud tuleb kooskõlastada kaitseala valitsejaga.

104. KSH-s on hinnatud mõjusid ka neile Natura 2000 aladele, mida trass ei läbi ning seetõttu ei ole KSH-s mõjude puudumist Naturele põhjendatud vaid sellega, et trassikoridor läheb suuremas osas Natura aladest mööda. Nõude, mille kohaselt tuleb hinnata erinevatest Natura aladest koosneva võrgustiku sidusust ja terviklikkust, allikas jääb kaebuses selgusetuks. Seda ei ole käsitletud Euroopa Kohus ega ka Euroopa Komisjoni vastavad juhendmaterjalid, mida Rail Balticu KSH käigus teostatud Natura 2000 hindamisel on arvestatud. Kaebuses toodud näited ei ole asjakohased – laululuik peatub läbirändel Põhja-Liivimaa linnuala soodes ja põldudel, mis jäävad kavandatavast trassist kaugemale ning rändepeatusaegsete toitumis- ja ööbimispaikade vahelised liikumismarsruudid ei lõiku raudteetrassiga. Samuti ei ulatu Põhja-Liivimaa linnuala metsiste toitumisalad kavandatava raudteekoridori mõjualani. Seega ei ole ka alust väita, et mõju hindamisel pole sellega arvestatud. Piirkonna olulisemad lindude pesitsusalad on arvatud Põhja-Liivimaa linnuala koosseisu. Vastavalt Euroopa Komisjoni juhendmaterjalidele tuleb mõju hindamisel Natura 2000 aladele arvestada Natura alade piiride ja kaitse-eesmärkidega ning nendega on hindamisel ka arvestatud.

105. KSH aruanne sisaldab leevendava meetmena müratõkkevalli ja/või seina rajamise võimalust häiringutundlike liikide elupaikadele kriitilises läheduses. Täpsemad leevendusmeetmed töötatakse välja projekteerimise käigus. KSH tööruhma linnustikueksperti järeldest ei saa väita, et see avaldaks kahjulikku mõju Natura 2000 alade terviklikkusele. Ekspertide võimalikud eriarvamused, arutelud ja lõpphinnanguks vajaliku kompromissi tegemine on hindamisprotsessi loomulik osa ning menetluslikult aktsepteeritav. Vastupidiselt kaebuses väidetule sisaldab Natura hindamine Luitemaa linnuala eelhinnangut, samuti on välja pakutud leevendusmeetmed. Eksitav on väide, et KSH aruande kohaselt võib eeldada metsise elupaikade kadu Kõveri piirkonna metsise elupaikades (sh Luitemaa linnualal, kus metsis on samuti kaitse-eesmärgiks). Luitemaa linnualal ei teki raudtee rajamisel elupaigakadu. KSH aruande mõte on, et väljaspool Natura 2000 võrgustikku asuva metsise elupaiga kao kompenseerimiseks tuleb taastada Natura aladel asuvate metsiste elupaikasad.

106. Kaebuses on aetud segamini keskkonnamõju strateegiline hindamine ja keskkonnamõju hindamine ning viidatud Euroopa Kohtu seisukohale loamenetluses läbiviidava KMH-ga seoses. KSH aruande Natura hindamises on jõutud järeldest, et kavandataval tegevusel puudub ebasoodne mõju kõigile käsitletud Natura aladele ja nende kaitse-eesmärkidele juhul, kui rakendatakse iga ala puhul välja toodud leevendavaid meetmeid. Leevendusmeetmete tõhusust on hinnatud KSH aruande 14. peatükis ning edasistes loamenetlustes tuleb loa väljastamisel kaaluda täiendava keskkonnamõju hindamise (sh Natura hindamise) vajalikkust.

107. Müratõkked leevendava meetmena on ette nähtud leevendavate meetmete registris lisas III-6 ning täiendavate meetmete vajadust kaalutakse hilisemas etapis loamenetluses. Kuivõrd KSH

heakskiitmise otsuse kohaselt tuleb keskkonnakorralduskava objekti ehitusaegsete meetmete register kanda Rail Balticu raudtee ehitusloa tingimustesse ning kasutusaegsete meetmete register kasutusloa tingimustesse ja KSH aruande lisa III-6 (leevendavate meetmete register) on otsuse lahutamatuks osaks, ei saa pidada leevendusmeetmeid soovituslikuks. Samuti on kohustuslik loamenetlus(t)e käigus hinnata mh KSH aruande heakskiitmise otsusega ettenähtud meetmete piisavust ning vajadusel teostada täiendav hindamine.

108. KSH aruande Natura hindamise osas on tõesti Taarikõnnu-Kaisma linnualal leevendusmeetme nime all välja pakutud hüvitusmeede, mida ei ole võimalik rakendada alternatiive hindamata ning Natura erandi protsessi läbimata. Meede pakub välja Kootja tee ümbersuunamisest tekkiva elupaigakao kompenseerimiseks laiendada Selja metsise püsielupaiga piire. Samas on aruandes toodud, et: „Tegemist on 3,5 m laiuse ja 150 m pikkuse kruusateelõiguga, mis läbiks metsise püsielupaiga piiranguvööndi nurka. Tee rajamine hõlmab linnualast hinnanguliselt kuni 525 m². Rajatava tee asukohas on tegemist Selja metsise püsielupaiga piirkonnaga, kus kehtib piiranguvööndi kaitsekord. Metsise mänguala, mis on ühtlasi püsielupaiga sihtkaitsevöönd, jääb kavandatavast teest mitmesaja meetri kaugusele. Kuna kavandatav tee ei asu metsise mängualal, ega selle vahetus läheduses, siis ei too tee rajamine kaasa metsise jaoks otsest elupaigakadu. Tegemist on väheintensiivselt kasutatava teelõiguga, mis rajatakse metsise mänguala nn puhveralana käsitletavasse piirkonda.“ 2016. a riikliku seire raames läbiviidud metsise mängude seire andmetel mängis Selja püsielupaigas kaks kukke, kusjuures mängupaik oli nihkunud püsielupaiga sihtkaitsevööndist välja ca 600 m lääne suunas. Selle järgi kavandatakse teed uuest mängukeskmest vähemalt 2,5 km kaugusele, mis on metsisekanade mänguümbruse sigimisalade tõenäoline maksimumkaugus. Ühtlasi ei asu metsise elupaigamudeli järgi kavandatava tee alal metsisele potentsiaalselt sobivaid elupaiku. Seega reaalselt elupaigakadu ei teki, mistõttu pole seda vaja ka kompenseerida, vaid piisab leevendusmeetmete rakendamisest. Väljapakutud leevendusmeetmete piisavust hinnatakse eelhindamise käigus ning kui leitakse, et nendest ei piisa Natura 2000 alale ebasoodsa mõju välistamiseks, algatatakse KMH, mille käigus hinnatakse täpsemalt mõju Natura 2000 ala terviklikkusele ja kaitse-eesmärkidele.

109. Kaebuses toodud näited hüvitusmeetmete kohta ei ole seotud Natura 2000 aladega, mistõttu nendele Natura reeglid ei kehti (leevendusmeede vs kompensatsioonimeede). KSH aruanne toob välja ainult ühel Natura 2000 alal hüvitusmeetme rakendamise vajaduse. Selles osas ei ole aruanne täpne, kuna kompenseerida soovitakse elupaigakadu, mida aruande teise koha järgi tee rajamine ei tekita. Aruande kohaselt on mõjud leevendatavad, vajadusel tehakse uus Natura mõju hindamine KMH raames. Seetõttu ei ole vaja hüvitusmeetmeid reaalselt kehtestada ning selleks eelnevalt alternatiive kaaluda.

KOHTU PÕHJENDUSED

110. Kohtuotsuse põhjendused on jagatud osadeks, kus kohus käsitleb, milline PlanS ja KeHJS redaktsioon kuulus asjas kohaldamisele (I); kaebeõigust (II); tühisuse nõuet (III); planeeringute koostamise lähtetingimusi (IV); trassialternatiivide kujunemist (V); muid sisulise õigusvastasuse väiteid seoses KSH ja selle osaks oleva nn Natura hindamisega (VI) ning väidetavaid menetluslikke rikkumisi seoses ärakuulamisõiguse tagamisega (VII). Viimasena lahendab kohus menetluskulude taotlused (VIII).

Kaebuste argumendid on valdavalt kattuvad, mistõttu kohus ei too selliste väidete analüüsimisel esitajat nimeliselt välja. Kohila valla kaebus on esitatud üksnes Rail Balticu Rapla maakonnaplaneeringule.

Käesolevas asjas on pooltel vaidlus maakonnaplaneeringute avaliku väljapaneku aja piisavuse üle seoses kaebajate (MTÜ ARB ja Kohila vald) menetluslike õiguste tagamisega.

Põhimõtteliselt erineval arusaamisel on pooled ka selles, kuidas peaks toimuma mitut maakonda läbiva joonehitise trassi asukohavalik. MTÜ ARB ja MTÜ ELKS keskkonna kaitseks esitatud kaebuses on peamine vaidlusküsimus maakonnaplaneeringutele tehtud KSH ja selle osaks oleva nn Natura hindamise nõuetekohasus (ulatus, andmete piisavus ja sellest tulenevate järelduste kontrollitavus, mh keskkonnamõtjude leevendusmeetmete määramiseks). Samuti vaidlustavad kaebajad otsustaja ja järelevalve teostaja pädevuse ning leiavad, et isegi kui möönda pädevuse olemasolu, esines huvide konflikt, mis võis kaasa tuua õigusvastase kaalutlusotsuse tegemise.

111. Kohus võtab alljärgnevalt kokku põhjendused, miks kaebused jäävad rahuldamata.

111.1. Kaebuste põhjendustest võib kokkuvõtvalt järeldada, et maakonnaplaneeringute koostamisel oleks pidanud kaaluma teistsuguste omadustega rongiühenduse loomist (nt piirkiirusega kuni 160 km/h, vesinikkütusel sõitev rong) ning valida planeerimiseks muu planeeringu liik. Avalikkus (sh keskkonnaorganisatsioonid) oleks tulnud kaasata MP lähtetingimuste määramisel ning teha juba siis keskkonnamõtjude hindamine. MP 26.08.2013 lähteseisukohtades (kd III, tl 41-53) on kaebajate arvates põhjendamatult aluseks võetud rongiühenduse elektrifitseeritus, fikseeritud rööpmelaius ning igal lõigul kiiruse 240 km/h tagamine, mistõttu pole kaalutud teistsuguseid lahendusi. Sellega on varases menetlusetapis avalikkust kaasamata välistatud muud sobivad trassikoridori alternatiivid ning teistsuguse, võimalik, et otstarbekama (nt vesiniku vm kütuse baasil töötava) rongiühenduse loomine. Kaebajad on seisukohal, et kõigile võimalikele trassialternatiividele oleks tulnud teha ühtviisi põhjalik võrdlev analüüs, sõltumata sellest, kas mõni alternatiiv oli juba eos hinnatuna ebamõistlik, ning analüüsida alternatiivseid trassivalikuid ühes dokumendis. Kaebajad leiavad, et aeglasema rongiühenduse kavandamine võimalikult suures ulatuses olemasolevale raudteetrassile oluks tõenäoliselt kõige otstarbekam valik ning vastustaja peaks tõendama, et see nii ei ole.

111.2. Riigikohus on korduvalt selgitanud ulatusliku kaalutlusõigusega planeerimisotsuste kohtuliku kontrolli piire, märkides, et kohus ei teosta erinevate huvide kaalumist haldusorgani eest, ei muuda planeeringulahendust haldusorgani asemel ega otsusta planeeringulahenduse otstarbekuse üle (RKHK lahendid asjas nr 3-3-1-23-16, nr 3-3-1-15-08, nr 3-3-1-8-02, nr 3-3-1-9-98 jt).

Kohtu arvates on suur osa kaebajate väidetest seotud otstarbekuse küsimusega ehk kohtuliku kontrolli alt välja jäävate kaalutlustega. Kohus saab lahendada õiguslikku vaidlust, mitte teha haldusorgani eest otstarbekuse otsustusi. Selline pädevuste jaotus lähtub põhiseaduses sätestatud võimude lahususe põhimõttest.

111.3. Kohus ei nõustu kaebajatega, et üleriigilised planeeringud („Eesti 2010“ ja eelkõige „Eesti 2030+“) ei omanud maakonnaplaneeringute kehtestamisel siduvust ega sisaldanud nende koostamiseks üldisi lähtetingimusi ja riigi huvi väljendavaid eesmärke. Tegemist on Eesti riigi kui terviku maakasutuse ruumilise arengu alusdokumendiga (strateegiline dokument). See sisaldab mh üleriigilise infrastruktuuri planeerimise eesmärke (PlanS v.r § 6 lg 2 p 4), mis on seatud transpordipoliitikast lähtuvate otstarbekuse otsustuste põhjal. SäAS § 12 alusel koostatud ja Riigikogu poolt heakskiidetud arengukavad aastateks 2006-2013 ja 2014-2020 on nendega kooskõlas⁶.

Ei ole vaidlust, et poliitiline otsustus tugineb mh AECOM-i 2011.a raportile (väljavõte, kd II, tl 149-155) ehk teostatavus-tasuvusanalüüsile (memorandum VV 22.09.2011 kabinetiistungile, kd II, tl 156-162). Vabariigi Valitsus maakonnaplaneeringute algatajana (PlanS v.r § 10 lg 3 alusel)

⁶ Vt nt: https://www.mkm.ee/sites/default/files/transpordi_arengukava.pdf

on eeldatavalt arvestanud AECOM-i raportis toodud järeldustega, mis kinnitasid projekti edasise uurimise otstarbekust. Vastasel juhul ei oleks maakonnaplaneeringuid algatatud. Poliitilise otsustuse otstarbekust kohus aga ei kontrolli.

Vabariigi Valitsuse 04.02.2010 korraldusega nr 32 algatati „Eesti 2030+“ koostamine ning selle KSH kiideti heaks KKA 27.01.2012 kirjaga. Üleriigiline planeering „Eesti 2030+“ (kd I, tl 57, joonis 7; tl 59 pöördel, punkt 4.3.2 (11)) määrab ära kiirrongi trassi rajamise võimalikult otse kulgevana Tallinn-Pärnu-Riia suunal, mida mööda saaks sõita piirkiirusega 240 km/h. „Eesti 2030+“ sissejuhatuses on toodud, et see on aluseks maakonnaplaneeringute ja üldplaneeringute koostamisel.

Maakonnaplaneeringud algatati Vabariigi Valitsuse 12.04.2012 korraldusega nr 173 ning nende koostamisel tuli arvestada menetluses oleva üleriigilise planeeringuga („Eesti 2030+“) sõltumata sellest, et nende algatamisel ei olnud üleriigiline planeering veel kehtestatud. Vabariigi Valitsuse 30.08.2012 korraldusega nr 368 üleriigilise planeeringu „Eesti 2030+“ kehtestamisel olid maakonnaplaneeringute menetlused alles KSH etapi alguses. Ei saa olla mõistlikku vaidlust, et MP-d peavad kehtestamise (mitte tingimata algatamise) ajal vastama kõrgema astme planeeringule. Eestis on planeerimiseadusega määratud planeeringuline hierarhia, kus iga madalama astme planeering peab olema kooskõlas kõrgema astme planeeringuga ning ühtlasi on iga madalama astme planeering täpsusastmelt detailsem. Kaebajate arvamus, et kõrgema astme planeeringu (üleriigilise) võiks tervikuna teha madalama astme planeeringu täpsusastmes, ei lähe selle loogikaga kokku. Vabariigi Valitsus algatas põhjendatult maakonnaplaneeringud spetsiaalselt Rail Balticu trassi koridori planeerimiseks, mitte üldiste maakonnaplaneeringutena, arvestades Rail Balticu projekti detailsust. Üldised maakonnaplaneeringud on praegu menetluses ning seal lahendatakse mh kohaliku rongiliikluse peatuste küsimus Rail Balticu trassil. Üleriigiline planeering ei sätestanud kohustust piirkiiruse järgimiseks igas trassilõigis. Sellest ei saa aga järeldada, et MTÜ ARB ja MTÜ ELKS poolt alternatiivina (Kobras AS töö nr 2018-050, kd VII, tl 72-73, edaspidi *Kobras AS töö*) pakutud valdavalt piirkiirusega 160 km/h (mis on ühtlasi projekteeritav kiirus) ja kohati ka aeglasemalt sõitev rong, mis ei sõidaks Tallinnast Pärnu ja Riia suunas võimalikult otse, vastaks üldplaneeringus Rail Balticule seatud eesmärkidele. Üleriigiline planeering on kehtiv haldusakt (eeltoodud üldtingimuste osas) ja sellel on HMS §-s 61 sätestatud õiguslikud tagajärjed. Ka üleriigilise planeeringu menetluses tehti ja avalikustati KSH ning peeti avalikke arutelusid⁷, mistõttu ei ole õige väita, et see oleks sündinud avalikkuse eest varjatult.

RB projekti realiseerimise esimese astmena tehtud üleriigilised planeeringud (nende raudteetransporti käsitlev osa) olid ajendatud juba 2004.a tehtud Euroopa Komisjoni otsusest (29.04.2004, nr 884/2004), millega otsustati Balti riigid täielikult integreerida laiemasse EL-i raudteetranspordisüsteemi. Kohtu arvates on loogiline eeldada, et integreerimine on parimal moel tagatud siis, kui uued raudteed rajatakse ühtsete standardite järgi, mida võib järeldada hiljem vastuvõetud asjakohastest EL-i aktidest. Maakonnaplaneeringud pidid mahtuma üleriigilise planeeringuga seatud raamidesse (PlanS v.r § 6 lg 2 p 6).

Üleriigilise planeeringu kehtestamise otsus ei ole kaebuse esemeks.

111.4. Eelnimetatud siseriiklikele otsustele järgnes EL-i aktide vastuvõtmine – TEN-T määrus 11.12.2013 (transpordivõrgu arendamise suunised) ja Euroopa Komisjoni määrus 18.11.2014 (raudtee rajamise täpsemad tehnilised nõuded). Vastustaja on põhjendatult viidanud sellele, et Eesti andis liitumisel EL-ga üle osa pädevusi ning tehniliste nõuete kehtestamine üleeuroopalisele taristule on EL-i pädevuses, milles vaidlus puudub. Nimetatud määrustele

⁷ <https://eesti2030.wordpress.com/visioon/planeeringu-koostamine-ja-kaasamine/>

eelnes (2011.a) Balti riikide peaministrite ühisdeklaratsioon projekti toetuseks, mis oli poliitilise tahteavaldusena vajalik, et mitut riiki läbivat projekti üldse teostada. 2017.a sõlmiti Balti riikide valitsustevaheline Rail Baltic raudteeühenduse arendamise kokkulepe, mh TEN-T määrusele vastavate parameetrite aluseks võtmise kohta. Lepingu ratifitseeris Riigikogu 19.06.2017 seadusega. Märgitud rahvusvaheline leping kinnitas varasemaid otstarbekuse valikuid (vt otsuse p 111.3).

Kuna Rail Balticu eesmärgiks on Eesti raudteevõrgu ühendamine üleeuroopalise raudteevõrguga, tuli lähtuda EL-i vastavatest määrustest, mille kohaselt rajatavad uued kiirraudteed peaksid olema elektrifitseeritud ja 1435mm rööpmelaiusega (TEN-T määrus art 12, 13, 39), milliseid tehnilisi tingimusi üleriigiline planeering ei määranud. Kohus käsitleb EL asjakohaseid akte täiendavalt otsuse IV osas.

EL-i käsitletud määrused ei saa ainuüksi siseriikliku kohtu pädevuse puudumise tõttu olla kaebuse esemeks.

111.5. MTÜ ARB ja MTÜ ELKS on esitatud Hannes Lutsu (transpordianalüütik, mitte KSH pädevusega isik) arvamused (kd VII, tl 152-153, tl 64-69; kohtumenetluses dokumentaalne tõend – TsKMS § 272 lg 2). Nendest nähtub kokkuvõtlikult, et praktikas ei vasta liikmesriikides raudteed ühetaolisele EL standardile, mistõttu oleks võinud analüüsida ka erinevate rööpmelaiuste koostoimimisel põhinevat tehnilist lahendust, mööndes samas, et eriveeremite kasutamine on täiendav kulu. Samuti tuuakse välja, et projektkiiruse korral 240 km/h oleks saanud 213 km pikkusest trassist ca 62 km (kurvi raadiuseid arvestades) viia olemasolevale trassile. Seega sisuliselt puudutab transpordianalüütiku arutus otstarbekuse kaalutlusi, mida kohus ümber hinnata ei saa. Olemasoleva raudteetrassi kasutamisega seonduvat käsitleb kohus pikemalt otsuse V osas.

MTÜ ARB ja MTÜ ELKS esitatud Euroopa Kontrollikoja 2018.a aruande (kd VII, tl 147-149) teemaks on EL-i pikaajalise kiirraudteetranspordi kava otstarbekus ning seal leitakse, et ülikiireid (mida Rail Baltic ei ole) liine pole vaja ning vähestel liinidel sõidetakse tegelikult üle 200 km/h. See aruanne ei käsitle Rail Balticu rajamist ning puudutab EL-i raha kulutamise otstarbekust ega tõenda seetõttu käesolevas vaidluses tähtsust omavaid asjaolusid. Ükski menetlusosaline pole väitnud, et Rail Balticu osas oleks EL-i institutsioonid oma seisukohti muutnud. Käesoleva kohtuvaidluse objektiks ei ole see, kas nad peaksid seda tegema.

111.6. Planeerimismenetluses kasutatud AECOM-i analüüs (tehtud enne planeeringu algatamist), pidi vastama küsimusele, millised võimalikud alternatiivid oleksid väärt edasist uurimist. Kohus käsitleb AECOM-i raportit otsuse IV osas täiendavalt. Planeerimismenetluses tehti täpsem sotsiaal-majanduslik analüüs trassialternatiividele (20.10.2014 trassivariantide võrdlus sotsiaal-majanduslike näitajate alusel, kd VII, tl 122-143). Võrdluses võeti muuhulgas arvesse ka AECOM-i raportit (mida nimetatakse võrdlustulemuste p-s 1 strateegilise tasandi tasuvusanalüüsiks). AECOM-i uuringut ja selle tulemusi põhjalikult ümber ei vaadatud. 30.04.2017 valmis lisaks EY lõppraport (Rail Baltica Global Project Cost-Benefit Analysis, kd II, tl 1-148). Eelnevast ei saa järeldada, et maakonnaplaneeringutes oleks lähtutud pelgalt AECOM-i uuringust ja selle väidetavalt ekslikud seisukohad oleksid toonud kaasa õigusvastaste maakonnaplaneeringute kehtestamise. Kuigi planeeringu kehtestamise eeldus on mh selle realiseeritavus, ei pea MP olema realiseeritavuse hindamiseks koostatud ehitusprojekti täpsuses. Kohtule ei nähtu, et majandusliku tasuvuse või teostatavuse kaalumine kui üks kaalutus paljudest oleks olnud ilmselgelt meelevaldne, millest tuleks järeldada kaalutusõiguse ebaõiget teostamist. MP koostaja ei pidanud kaaluma mittevõrreldavate alternatiivide sotsiaal-majanduslikke näitajaid.

111.7. AECOM-i raport (p 8.1) lähtub parima võimaliku lahenduse puhul projekteeritavast kiirusest kuni 240 km/h (p 8.1), mis vastab EL-i tavaraudtee 1435mm standardi vastastikuse koostöövõime spetsifikatsioonile (Technical Specifications for Interoperability - TSI). H.Luts väidab (kd VII, tl 152), et TSI ei kohusta kedagi oma norme muutma, millest ei saa järeldada, et neid ei tuleks siiski uue raudtee puhul aluseks võtta.

AECOM-i raport oli indikaatoriks Vabariigi Valitsusele maakonnaplaneeringute algatamisel. Nõue, et kavandada tuleks trass rongidele piirkiirusega 240 km/h tuleneb esmalt üleriigilisest planeeringust „Eesti 2030+“, seejärel EL-i määrustest ja muudest p-s 111.3. ja 111.4. viidatud dokumentidest.

111.8. Kohus ei nõustu kaebajate keskse seisukohaga, et põhjalik analüüs tulnuks teha ka selgelt sobimatutele trassialternatiividele. Seadus, EL mõjude hindamise direktiiv ega Euroopa Kohtu (edaspidi *EK*) praktika ei kohusta hindama ebamõistlikke alternatiive. Kohtu arvates ei ole alternatiivide kaalumise kohustusega vastuolus esmalt perspektiivsete alternatiivide väljaselgitamine ja seejärel üksnes nende osas põhjalikuma analüüsi teostamine. Asja materjalidest nähtuvalt kaaluti ka olemasoleva raudteetrassi kasutamise võimalikkust, arvestades MP lähtetingimustega. MP lähtetingimustele mittevastavad alternatiivid jäeti kõrvale. Kaebused lähtuvad aga arusaamast, et maakonnaplaneeringute menetluses oleks pidanud alternatiividena esitada kõik võimalikud, lähtumata üleriigilisest planeeringust ja EL-i aktidest tulenevatest üldistest või tehnilistest tingimustest ning eesmärkidest. Samuti ei oleks kaebajate arvates ka MP lähteülesanne pidanud neid arvestama ega seadma omakorda täiendavaid, trassivalikuid kitsendavaid baaskriteeriume või vähemalt pidanuks MP lähtetingimuste koostamise läbi viima avalikkust kaasates. Kohus nende seisukohtadega ei nõustu, mistõttu ei saa nõustuda ka sellest lähtuvate argumentidega.

Üleriigiline planeering hõlmas KSH-d, mis avalikustati, samuti toimusid planeeringu arutelud. Maakonnaplaneeringute KSH (kolme MP ühine dokument), mis toimus paralleelselt planeeringute koostamisega, algas KSH programmi avalikustamisega. Seadus ei nõua maakonnaplaneeringu lähtetingimuste koostamist sarnaselt planeeringulahendusega, s.o avaliku väljapaneku ja arutelude tulemusel.

KSH eesmärk oli maakonnaplaneeringu elluviimisega kaasnevate keskkonnamõjude prognoosimine ja hindamine, trassi koridori alternatiivide võrdlemine, alternatiivi eeliste ja võimalike negatiivsete mõjude väljatoomine ja leevendavate meetmete kavandamine. KSH andis sisendi asukohavaliku baaskriteeriumide määramiseks. KSH eesmärk ei olnud otsustada erinevate alternatiivide vahel. KSH eesmärk ja ulatus on toodud KSH aruande punktis 5.1 (kd III, tl 70 pöördel).

Tulenevalt RB projekti keerukusest tulenevalt ja vajadusest arvestada tehniliste üksikasjadega juba maakonnaplaneeringu staadiumis loodi ka spetsialistide töögrupp (erinevate valdkondade spetsialistid, sh insenerid), kes andsid sisendi trassi koridori alternatiivide väljatöötamiseks ja asukoha valikuks ning raudtee ja raudteefrastruktuuriga seotud teedevõrgu planeerimiseks. Juhtkomitee, kuhu kuulusid ka maavanemad, tagas, et kolme maakonna planeeringud omavahel haakuksid.

Maakonnaplaneeringutes raudteetrassi koridori asukoha määramisel on võetud arvesse majanduslikud, sotsiaalsed, kultuurilised, looduslikud ning tehnilis-majanduslikud kaalutlused, mis kajastuvad planeeringulahendustes.

Kohus käsitleb trassialternatiivide kujunemist täpsemalt otsuse V osas.

111.9. PlanS v.r § 29¹ lg 1 p 2 kohaselt planeeriti mitut kohalikku omavalitsust läbiv joonehitise koridor maakonnaplaneeringuga (vt ka maakonnaplaneeringu ülesanded – PlanS § 7 lg 3 p 10 vrd üleriigilise planeeringu ülesanded - PlanS § 6 lg 2 p 4). Seetõttu ei oma tähtsust, milline

planeeringuliik on sellise objekti planeerimiseks kohane praegu kehtiva seaduse järgi. Ükski õigusnorm ei kohusta menetluse kestel muutma planeeringu liiki ja alustama menetlust otsast peale. Mitme maakonnaplaneeringuga planeerimine ei takistanud asja materjalidest nähtuvalt käsitlemast Rail Balticut üleriigilise raudteena. Kaebajate arutlus teemal, et nii ei pruugi planeeringulahendused kokku minna, on sisutu olukorras, kus vaidlusalune raudteekoridor on ühtsena planeeritud ja ära kehtestatud. Antud juhul on maakonnaplaneeringuid menetletud paralleelselt ning menetlust koordineeris juhtkomitee.

111.10. Vaidlustatud maakonnaplaneeringute koostamist korraldasid kuni 31.12.2017 kehtinud PlanS alusel maavanemad. Kava üldised parameetrid ja eesmärk oli enne maakonnaplaneeringute algatamist fikseeritud dokumentides, mida maavanemad planeerimise korraldamisel pidid arvestama. Seega sai MP-s trassi alternatiividena arvesse võtta eelmärgitud eesmärgile ja üldtingimustele vastavaid alternatiive, mitte planeerida hoopis teistsuguste omadustega raudteeühendust. KSH aluseks olid strateegilised alusdokumendid - Eesti 2030+ (KSH 20.10.2014 vahearuanne p 6.1) ja transpordi arengukava 2014-2020 (samas, p 6.2).

111.11. Kaebajatele (MTÜ ARB, Kohila vald) oli planeeringu materjal kättesaadav. Ka kohtumenetluses nõutud Euroopa Komisjonile esitatud rahastamisaotlus, riikidevaheline rahastamisleping ning ehitusprojektkohane ehitusmaksumuse kalkulatsioon ei ole planeeringu materjalid. Põhjendamatu on väide, et planeerimismenetluses, mille osaks oli KSH menetlus, jäeti materjalid kättesaadavaks tegemata, mistõttu ei saanud MTÜ ARB keskkonnaorganisatsioonina menetluses tõhusalt osaleda. Ka ornitoloog A.Jairi analüüs (2014) tehti avalikult kättesaadavaks, kui selle puudumisele avalike dokumentide hulgast tähelepanu juhiti ning selles toodud informatsioon kajastub KSH aruandes lisa (lisa III-5-lõikude 3A lahter H7). Projekti puudutav materjal oli üleval selleks loodud portaalis ning planeeringu materjal kättesaadav ka maavalitsuste kodulehtedel. Trassialternatiivid olid teada enne avalikku väljapanekut ning neid oli avalikel aruteludel tutvustatud. Avalikul väljapanekul selgus üksnes planeeringu vastuvõtja lõplik valik ja põhjendused. Piisav menetlusse kaasatus nähtub MTÜ ARB ja Kohila valla kaebustes välja toodud faktilistest asjaoludest (arutamised, kirjadele vastamised). Kohus ei nõustu seega ärakuulamisõiguse tagamata jätmise väitega, arvestades, et avalikule väljapanekule eelnes mitme aasta pikkune menetlus, milles kaebajad osalesid; nende kirjalikele pöördumistele vastati nii kirjalikult kui suuliselt ning MTÜ-le ARB korraldati ka eraldi ärakuulamine ning nad said osaleda avalikel aruteludel. Ärakuulamine toimus ka järelevalvemenetluses. Osalist vastuväidetega mittenoustumist ja ettepanekute arvestamata jätmist ei saa samastada ärakuulamata jätmisega. Seadusest ei tulene menetleja kohustust kõigi vastuväidetega nõustuda ja kõik ettepanekud vastu võtta, sõltumata sellest, millises menetlusetapis need esitatakse.

Ärakuulamisega seonduvat käsitleb kohus täiendavalt otsuse VII osas.

111.12. Kohus ei nõustu kaebajate seisukohaga, et järelevalve teostaja ja kehtestaja kokkulangemine tekitas tegeliku huvide konflikti. Järelevalve teostaja ei teosta kaalumist (mh otstarbekuse osas), vaid üksnes kontrollib selle toimumist lähtudes esitatud põhjendustest. Seetõttu ei esinenud olukorda, kus järelevalve teostaja oleks pidanud oma otstarbekuse otsustusi (milliseid järelevalvaja ei tee) kehtestajana ümber vaatama või kinnitama. Pädevust käsitleb kohus täiendavalt otsuse III osas.

111.13. Käesoleva vaidluse üks keskne küsimus on keskkonnamõjude strateegilise hindamise nõuetekohasus ja selle tulemuste kohane arvestamine kaevatatavates planeeringutes. KSH heakskiitmise otsuse tegi 09.08.2017 KKM. Kaebajad (MTÜ ARB ja MTÜ ELKS) käsitlevad läbisegi mõjusid Natura alale ja Natura väärtusteks mitteolevatele loodusväärtustele. Raudtee mõjualas on kokku 13 Natura alla (neist 12 Eestis). Eelistatavale trassialternatiivile teostati detailne keskkonnamõju analüüs (eelprojekti täpsusastmes) koos vajalike keskkonnamõju

leevendavate meetmete väljatöötamisega. KSH ja selle käigus tehtud täiendavate uuringute (sh välitööde baasil) ning sellel hetkel olemasoleva keskkonnaalase teabe põhjal on KSH aruandes toodu kohaselt välistatud ebasoodne mõju Natura kaitse-eesmärkidele, kui rakendatakse leevendusmeetmeid. Menetluses on trassialternatiivide valikul loogiliselt ja mõistlikult esmalt välistatud alad, kuhu üldjuhul ehitamine ei ole võimalik. Natura aladest rääkides on otstarbekuse ja ettevaatlikkuse printsiibile tuginedes kõigepealt kõrvale jäetud trassialternatiivid, mis läbivad Natura alasid. See ei tähenda, et ei oleks hinnatud Natura aladele avalduvate võimalike negatiivsete mõjudega. Natura hindamist kajastab KSH aruanne lisa IV – Natura hindamine (kd IV, tl 38-112). Projektlahendused vaadatakse üle veel ka ehitusloa menetluses, kus tuleb kaaluda täiendava keskkonnamõju hindamise vajalikkust, sh Natura eelhindamisena.

KSH aruandest on näha, kui palju alternatiive kaaluti (lk 120, joonis 8.1) ja miks osa välistati. KSH käigus tekkis alternatiive juurde KOV-idelt ja kaasatud isikutelt laekunud ettepanekute alusel. Trassialternatiivide hindamine on isegi täpsem kui KSH nõuab (KSH lisa III – eelprojekti täpsusastmes hindamise etapp)⁸. Eelistatud alternatiivi täpsem hindamine nähtub KSH aruande lisast III-5. KSH aruandega antud leevendusmeetmed nähtuvad KSH lisast III-6 ning need on KSH aruande lahutamatuks lisaks ehk siduvad. Projekteerimise käigus ja loamenetluses vaadatakse leevendusmeetmed uuesti üle, vajadusel hinnatakse mõjusid uuesti ning vajadusel kohaldatakse täiendavaid leevendusmeetmeid (vt 09.08.2017 KSH heakskiitmise otsus). Lube ilma pädeva haldusorgani positiivse kooskõlastuseta anda ei saa, mida on märkinud kaasatud haldusorganid ka kohtumenetluses. KSH aruandes ei pea leevendusmeetmed olema kajastatud kaebajate nõutud täpsusega. KSH aruande heakskiitmise 09.08.2017 otsuse kohaselt tuleb keskkonnakorralduskava objekti ehitusaegsete meetmete register kanda Rail Balticu raudtee ehitusloa tingimustesse ning kasutusloale kasutusaegsete meetmete register.

Riigikohtu 08.08.2018 lahendi (asjas nr 3-16-1472; MTÜ Hiiu Tuul jt kaebus) mõju osas käesolevale asjale poolte seisukohad lahknevad. Kohus leiab, et asjakohane on seisukoht populaarkaebuse esitamise õiguse küsimuses (vt otsuse osa II). Asja sisu osas, arvestades juhtumite erinevust, ei saa Riigikohtu järeldusi antud vaidluse üle kanda. Küll saab lähtuda lahendis viidatud seisukohtadest KSH põhimõtteliste eesmärkide ja sisunõuete osas ning seal viidatud kohtupraktikast.

Käesolevas asjas kaevatavate maakonnaplaneeringute koostamisega paralleelselt viidi läbi KSH, mistõttu oli võimalik planeeringulahenduse väljatöötamisel jooksvalt arvestada selles saadud teabega. Seega ei hinnatud väljavalitud alternatiivi ega korrigeeritud seda tagantjärele, vaid hinnati mõju selliselt, et see võimaldas kujundada planeeringulahendust. Lõpuks valiti KSH aruande soovitudele vastav alternatiiv. Sealjuures järgiti ka nn reastamise põhimõtet ja jäeti lubade menetluste raames hindamiseks küsimused, mida pole MP detailsusastmes võimalik tõhusalt hinnata (nt sõltuvad ehitusprojekti tehnilisest lahendusest). Käesolevad maakonnaplaneeringud ei ole nii abstraktsed nagu viidatud asjas nn mereplaneering. Raudteekoridori asukoht on määratud täpselt, samuti on määratud kohad, kus on vaja teha erinevaid läbipääse inimestele ja/või loomadele jm mõistlikult võimalik. KSH-s on kasutatud olemasolevat teavet ja menetluses tehtud uuringuid (sh võtme-elupaikades väliuuringud). Kohus ei nõustu kaebajatega, et kogu trassi ulatuses tulnuks KSH menetluses läbi viia väliuuringud. Mõjud on selgitatud välja vajaliku täpsusega, et anda hinnang, kas kavandatava koridori saab sellesse kohta rajada ja et valitud on parim alternatiiv. Kaevatavates planeeringutes ei ole sobivust jäetud lahtiseks. KSH aruanne annab vastuse, kas tegevus on põhimõtteliselt lubatav.

⁸ <http://www.railbaltic.info/et/materjalid/keskkonnamoju-strateegiline-hindamine-ksh/category/1359-lisa-iii-ep-tapsusastmes-hindamine>

Erinevalt kaebajatest (MTÜ ARB ja MTÜ ELKS), leiab kohus, et ka Natura hindamine on läbi viidud selliselt, et see võimaldab hinnata, kas kavandatav tegevus mõjub kahjulikult Natura 2000 võrgustiku ala terviklikkusele või kaitse-eesmärkidele (KeHJS § 45 lg 1 p 1), sõltumata sellest, kas tegevus toimub alast väljas. Mõju hindamine on olnud piisav ja asjakohane. KSH aruannet täiendati KKA 21.04.2017 kirjas toodud märkustest tulenevalt ning kohus ei nõustu kaebajatega, et KSH aruandesse sisse viidud täiendused loodukaitsealaste nn konfliktikohtade osas ei ole siduvad. Kaebajate oletus, et võib-olla meetmeid ei rakendata ja järelevalve ei ole ka kuigi tõhus, ei saa olla KSH mittenõuetekohaseks lugemise aluseks. Kohus nõustub KKA-ga, et KSH aruanne vastab KeHJS § 40 lg 3 p-le 1 ja sisaldab KeHJS § 40 lg 4 p-s 6 toodut. Hinnati nii kaitsealuseid kui mittekaitsealuseid liike. Lindude, sõltumata kaitse all olemisest, perioodilised kaitsenõuded tulenevad ka LKS-st. KSH aruande lisas III-6 on leevendusmeetmete register ning see on ka maakonnaplaneeringute osaks.

Kohus käsitleb KSH-ga seonduvat täiendavalt otsuse V ja VI osas.

I

112. Vaidlustatud maakonnaplaneeringud algatati enne 01.07.2015 uue planeerimisseaduse jõustumist, mistõttu tuleb nende menetlemise õiguspärasuse hindamisel lähtuda planeerimisseaduse vanast redaktsioonist tulenevalt EhSRS § 1 lg-st 1.

113. Raudtee, mis läbib mitut kohalikku omavalitsust, loetakse joonehitiseks (PlanS v.r § 29¹ lg 1 p 2). PlanS v.r § 29¹ lg 2 kohaselt määratakse joonehitise trassi koridori asukoht üldjuhul maakonnaplaneeringuga ning seejärel kantakse joonehitise asukoht vastavasse varem kehtestatud üldplaneeringusse (PlanS v.r § 29¹ lg 5). PlanS v.r § 29¹ lg 2 teise lause kohaselt tuleb asukohavalikul kaaluda mitut võimalikku asukohta. PlanS v.r § 29¹ lg 6 teeb erandi planeerimisseaduse § 3 lg-s 3 toodud põhimõttest ning sätestab, et joonehitise projekti koostamine toimub maakonnaplaneeringu alusel, kui joonehitise asukoht on valitud maakonnaplaneeringuga.

Maakonnaplaneeringu eesmärgiks on seega trassikoridori asukohta ja ulatuse määramine ning selleks vajaliku maa reserveerimine. Maakonnaplaneeringu mõõtkavast tulenevalt ei ole maakonnaplaneering väga detailne. Maakonnaplaneeringuga määratud raudtee trassikoridor on raudtee rajamiseks vajaminev maa ja raudtee kaitsevöönd koos trassi „nihutamisruumiga“ (MP lähteseisukohtade p 2.2; joonis 2.1). Raudteemaa ja kaitsevöönd on 66 m. Hajaasustuses võib trassikoridor olla koos maksimaalse nihutamisruumiga 350 m. Trassikoridori piires rööpmete nihutamist ei loeta maakonnaplaneeringu muutmiseks.

114. Maakonnaplaneeringut tuleb käsitleda HMS § 51 mõttes halduskohtus vaidlustatava haldusaktina.

115. Keskkonnamõju strateegilisel hindamisel tuli lähtuda 31.12.2011-22.03.2014 kehtinud KeHJS redaktsioonist. KeHJS § 35 lg 1 alusel algatati KSH koos strateegilise planeerimisdokumendi koostamise algatamisega. KeHJS § 33 lg 1 p 2 sätestas maakonnaplaneeringule kohustusliku KSH nõude.

II

Kaebõigus ja kaebuse läbivaatamise ulatus

116. Kaebõiguse osas tuleb lähtuda kehtivast HKMS-st.

Riigikohus märkis asjas nr 3-16-1472, et kehtiv seadus ei näe ette maakonnaplaneeringu vaidlustamist populaarkaebuse vormis (PlanS v.r § 26 lg 1). EhSRS ei reguleeri kaebõigusega seonduvat. HKMS § 1 lg 4 sätestab üldreegli, mille kohaselt tehakse halduskohtumenetluse toiming toimingute tegemise ajal kehtiva seaduse järgi. Kohtukaebõiguse küsimus ei ole osa

planeerimismenetlusest, vaid osa kohtumenetlusest. Avalikes huvides kaebuse esitamise õigust ei saa tuletada ka õiguskindluse põhimõttest ega PlanS v.r ja PlanS u.r maakonnaplaneeringu sätete, sh maakonnaplaneeringu ülesannete võrdlusest.

117. MTÜ ARB ja MTÜ ELKS esindajad leidsid istungil, et populaarkaebuse esitamise võimaldamata jätmine võib olla vastuolus põhiseadusega (PS § 12 võrdne kohtlemine; PS § 14 riigi kohustus kehtestada kohane menetlus; PS § 15 õigus pöörduda kohtusse). Kohus leiab, et PS §-s 15 toodud igäihe kohtusse pöördumise õigus ei ole sätestatud populaarkaebuse esitamise õigusena. PS tagab kohtutee võimaluse subjektiivsete õiguste rikkumise korral. Seadusandja poolt kaebeõiguse laiendamata jätmine ei ole seega põhiseadusevastane. Tegemist on seadusandja õigusega, mitte kohustusega. Seadusandja ei ole andnud maakonnaplaneeringule populaarkaebuse esitamise õigust ühelegi teisele kaebajatega võrreldavas olukorras olevale isikule, mistõttu ei ole kaebajaid koheldud ebavõrdselt.

118. KeÜS § 30 lg-st 2 ja §-st 31 tuleneb valitsusvälise keskkonnaorganisatsiooni kaebeõigus. KeÜS § 30 lg 2 sätestab, et kui keskkonnaorganisatsioon vaidlustab haldusakti või sooritatud toimingut, eeldatakse, et tema huvi on põhjendatud või et tema õigusi on rikutud, kui vaidlustatud haldusakt või toiming on seotud organisatsiooni keskkonnakaitseliste eesmärkide või senise keskkonnakaitselise tegevusvaldkonnaga.

Puudub vaidlus, et MTÜ ARB ja MTÜ ELKS vastavad KeÜS-i valitsusvälise keskkonnaorganisatsiooni määratlusele ning kohtul ei ole alust teistsuguseks järelduseks. Nende kaebeõigus on KeÜS § 30 lg 2 kohaselt seotud nende keskkonnakaitseliste eesmärkide (vt ARB põhikiri p 1.3, kd I, tl 103; ELKS põhikiri p 2, kd I, tl 104) ja tegevusvaldkonnaga. MTÜ ARB eesmärgiks on tervikliku elu- ja looduskeskkonna säilitamine ja loodust säästva raudteeühenduse rajamine Euroopaga. MTÜ ELKS eesmärk on üldise loodushoiu kui säästva arengu eelduse tagamine. Mõlemad organisatsioonid on oma põhikirjalistes tegevusvaldkondades tegutsevad, kuigi MTÜ ARB senine tegevus seondub Rail Balticu projektiga.

119. Riigikohus selgitas eelviidatud asjas, et lisaks sellele, et vaidlustatud haldusakt või toiming peab olema seotud organisatsiooni keskkonnakaitseliste eesmärkide või tegevusvaldkonnaga, tuleneb sellest ka loogiline järeldus, et keskkonnaorganisatsiooni kaebuse alus (HKMS § 41 lg 2) peab eelnimetatutega seonduma. Keskkonnaorganisatsiooni kaebeõigus ei ole piiramatult populaarkaebuse esitamise õigus, mistõttu keskkonnaorganisatsiooni kaebuse aluseks olevad argumendid peavad olema seotud keskkonna kaitse eesmärkidega.

Seega jätab kohus käsitlemata kaebajate väited, mis on esitatud PlanS v.r § 26 lg 1 kohase populaarkaebuse põhistamiseks (planeeringu vastavus riigi huvidele, sh arvestades rahvusvahelisi ja finantskohustusi; maakonnaplaneeringute tühisuse taotlemise läbi kõigi puudutatud isikute õiguste kaitsmise) ega seondu MTÜ ARB ja MTÜ ELKS keskkonnakaitseliste eesmärkide ja tegevusvaldkonnaga ning Kohila valla väited, mis on esitatud vallas elavate inimeste subjektiivsete õiguste kaitseks ega seondu kohaliku omavalitsuse enesekorraldusõigusega.

120. Kohila vald tugineb kaebeõiguse põhistamisel enesekorraldusõiguse (PS § 154) ebaproportsionaalsele riivele.

Kohila vald märgib, et eelistatud trassivaliku kehtestamisega määratakse kindlaks valla haldusterritooriumi läbiv 350 m laiune maa-ala, mille osas on tal kohustus hoiduda ruumilise planeerimise läbiviimisest ning sellega seoses kaob õigus teostada territoriaal-, planeerimis- ning üldaktide andmise ja rakendamise võimu. Trassi asukohavalikul sai määrata KOKS § 6 lg-st 1 ja PlanS v.r § 4 lg-st 2 tulenevat kaebaja ruumilise planeerimise korraldamise õigust vähem riivava trassilõigu. Samuti tugineb Kohila vald kaebeõiguse põhistamisel sellele, et raudtee

tekitab müra- ja vibratsiooni, mis toob kaasa ümbritsevate teede tihedama remontimise vajaduse. Kohila vald väidab ka valla tulubaasi eeldatavat vähenemist elanike lahkumise tõttu seoses Rail Balticu negatiivse mõjuga, eriti piirkonnas, kus see kumuleerub teiste negatiivsete keskkonnamõjudega.

121. Kohus leiab, et õige ei ole Kohila valla väide, et vastustaja oleks möönnud, et kaebaja enesekorraldusõigust oleks rikutud. Rikkumist ja riivet ei saa samastada.

HKMS § 44 lg 5 kohaselt on kaebeõiguse eelduseks teise avaliku võimu kandja tegevusest tekkinud oluline takistus omavalitsuse üksuse ülesannete täitmisel. Kohus aktsepteerib Kohila valla kaebeõigust seoses KOV-i ruumilise planeerimise õiguse piiramisega (KOKS § 6 lg 1, PlanS v.r § 4 lg 2). Kohila vald ei ole nõustunud trassivalikuga (16A osas), kuid on kehtivast MP-st ja seadusest tulenevalt sunnitud sellega planeerimisel arvestama ja vajalikud muudatused KOV üldplaneeringusse kandma. Tulenevalt planeeritava objekti olemusest ei muuda see võimatuks üksnes trassikoridori ja sellega vahetult külgneva ala planeerimist, vaid sunnib arvestama asustuse kavandamisel vallas laiemalt. Kohila valla kaebuse kohaselt toob planeering kaasa kahe asustusüksuse, mida valla arengukava kohaselt sooviti ühendada, eraldamise raudteetrassiga. Kohtu arvates võib seda pidada oluliseks takistuseks KOV-i planeerimisalase otsustus- ja valikudiskretsiooni teostamisel (PS § 154 lg 1 mõttes kohaliku elu küsimus). Seetõttu on Kohila vallal kaebeõigus HKMS § 44 lg 5 alusel.

Ka Riigikohtu poolt on kaebeõigust tunnustatud KOV-i ruumilise planeerimise diskretsiooni riivavates asjades (Riigikohtu lahendid asjades nr 3-3-1-22-09, nr 3-3-1-41-13).

122. Kohus leiab, et Kohila vald ei ole tõendanud kaebeõigust HKMS § 44 lg 4 alusel (omandi- ja/või halduslepingust tuleneva õiguse kaitseks).

Kohtuistungil esitatud registriosa numbrite põhjal on Maa-ameti avalikus kaardirakenduses (maakataster) tuvastatav, et Vetuka tee (Kohila vallale kuuluv 100% transpordimaa) ei jää raudteekoridori alla. Urge tee (Kohila vallale kuuluv 100% transpordimaa) kulgeb üle raudteekoridori, kuid on ettenähtud juurdepääsuna säilitada, millega seotud ümberehituse kulu ei kanna KOV. Seega ei nähtu, et KOV kaotaks planeeringust tulenevalt omandi või see kahjustuks (pigem parendatakse). Kaebaja ei ole vastupidist tõendanud.

Kasemetsa ja Vaablase tänavaga (eraomand, osaliselt trassikoridori jääv) seonduv väide, et detailplaneeringu menetluses sõlmitud halduslepingu kohaselt antakse need KOV-le üle, on tõendamata. Kaebaja kohtule selliseid halduslepinguid esitanud ei ole.

Ka valla tulubaasi vähenemise väide seoses inimeste lahkumisega on hüpoteetiline ning eluliselt usutavaks ei saa pidada massilist inimeste lahkumist vallast, seega ei anna see väide kohtu hinnangul kaebajale kaebeõigust. Võimalikelt maksumaksjatelt KOV-le tulevikus võib-olla laekuv maksutulu ei ole KOV omandina kaitstav.

123. Riigikohus on tunnustanud KOV kaebeõigust ka keskkonnaasjades, kus tehtud otsused võivad oluliselt mõjutada omavalitsusüksuse poolt kohaliku elu juhtimist ja kohaliku elu küsimuste otsustamist ning selle kaudu kahjustada kohaliku omavalitsuse olemuslike ülesannete täitmise võimalusi (Riigikohtu 28.02.2007 lahend asjas nr 3-3-1-86-06, p 16).

Kohila vald on väitnud negatiivset mõju, mis seisneb rongide tekitatavas müras- ja vibratsioonis. Sellise, norme ületava mõju eest tuleb kaitsta füüsilisi isikuid. Kohtu arvates ei puuduta need võimalikud keskkonnanähtused kohaliku omavalitsuse õigusi või kohustusi. Seadus näeb ette müra normatiivi, mille tagamist kontrollib Terviseamet, kelle pädevusse kuulub selles osas ehitusprojekti kooskõlastamine ja tegevuse alustamisel hilisem riiklik järelevalve.

Kohila valla väide, et raudteest lähtuv vibratsioon lõhub valla teed, mis toob kaasa vallale täiendavad kulud on hüpoteetiline ega pea olema kaitstav planeeringut vaidlustades.

124. HKMS § 158 lg 3 sätestab, et kohus ei hinda eraldivõetuna kaalutusotsuse otstarbekust ega teosta haldusakti või toimingut õigusjärelkontrollides kaalutusõigust haldusorgani eest.

Kohus viitas eelnevalt Riigikohtu väljakujunenud praktikale planeeringuliste diskretsiooniotsuste kontrollimisel. Tallinna Ringkonnakohtus leidis asjas nr 3-18-530 (kaebus Rail Balticu maakonnaplaneeringule), et: „*Halduskohtud ei kontrolli haldusaktide otstarbekust, s.o majanduslikku mõju. Küsimus, kas avalikku ressursi saaks kasutada tõhusamalt, ei ole õiguslik ega allu seetõttu halduskohtulikule kontrollile.*“

Kohus ei hinda seetõttu MTÜ ARB ja MTÜ ELKS kaebuste alusel, kas Vabariigi Valitsuse majanduspoliitiline otsustus kiirraudtee rajamiseks ning sellega kaasnedavad võivad transpordipoliitilised otsustused riigisisese transpordi korraldamisel on kõige otstarbekamad. Kohus ei hinda ka seda, kas projekti maksumuse võimalik ebatäpsus võib tuua Eesti riigieelarvele suurema koormuse, kui esialgselt planeeritud.

III

Maakonnaplaneeringute kehtestamise otsuste tühisuse tuvastamise nõue

125. Tühisuse (HMS § 63 lg 2 p 3) toob kaebajate arvates kaasa planeeringute kehtestaja pädevuse puudumine ning kohase järelevalvemenetluse läbiviimata jätmine. Ühtlasi leiavad kaebajad, et pädevuse puudumine on iseseisvalt piisavaks aluseks planeeringute tühistamisel, mistõttu käsitleb kohus selles otsuse osas ka tühistamise osas esitatud argumente.

Samas kaebajad ise põhistavad tühisuse tuvastamise taotluse esitamist ka sellega, et tühisuse tuvastamise korral oleks maakonnaplaneeringud tühised algusest peale ehk selline tagajärg kaasneks kõigi (sh avalikkus) suhtes. Tegemist on populaarkaebuse argumentiga, mida kaebajad ise märgivad (10.04.2018 menetlusdokument p 2.2.2). Nagu kohus eelnevalt leidis, ei saa esitada maakonnaplaneeringule populaarkaebust ega kaitsta kohtus kolmandate isikute õigusi (nt maaomanikud, kelle kinnistud jäävad trassikoridori või selle vahetusse lähedusse).

Pädevuse puudumise tuvastamisel ei pea kohus enam käsitlema haldusakti sisulise õigusvastasuse väiteid. Üksnes ilmselged puudused saavad tuua kaasa haldusakti tühisuse (RKHK lahend asjas nr 3-3-1-35-13 jt). Kaebajad väidavad ka välispädevuse puudumist.

126. Kaebajad märgivad, et maakonnaplaneeringute menetlemise kestel muudeti menetlusnorme viisil, mis võimaldas anda maakonnaplaneeringute menetlemise, kehtestamise ja ka nende üle järelevalvet RHM-i (riigihalduse ministri) pädevusse, mis on käsitletav riigivõimu piiramatult omavolulise. Sellise olukorra vältimiseks tulnuks vaidlustatud maakonnaplaneeringute kehtestamisel kohaldada EhSRS § 11¹ lg-t 2, mitte EhSRS § 11¹ lg-t 1 või alternatiivselt pidanuks järelevalvet teostama siseministeerium. Kui EhSRS § 11¹ lg-te 1 ja 2 tõlgendamine kaebajate pakutud viisil ei ole võimalik, tuleb need jätta kohaldamata vastuolu tõttu PS §-dega 13 ja 14. Isegi kui pädevus oli, pidi riigihalduse minister tegema järelevalvet etteheited iseendale kui MP-de kehtestajale, mis on käsitletav huvide konfliktina. Ülevaates riigi planeerimisalasest olukorrast 2011-2015 pole kaevatavaid maakonnaplaneeringuid nimetatud, järelikult sellel perioodil nende üle teenistuslikku järelevalvet ei teostatud. Nõuetekohase järelevalvemenetluse läbi viimata jätmine (sh otstarbekuse üle) on oluline menetluslik rikkumine, mis peaks vähemalt kaasa tooma haldusaktide tühistamise.

127. Vaidlusalused maakonnaplaneeringud algatas Vabariigi Valitsus 12.04.2012 väljendades sellega riigi huvi Rail Balticu rajamiseks ning andes nende menetlemise koos KSH algatamise kohustusega maavanematele. PlanS v.r § 4 lg 1 kohaselt on planeerimisalase tegevuse

korraldamine maakonnas maavalitsuse pädevuses. Maakonnaplaneeringute KSH algatati kõigis kolmes maakonnas 2012.a kevadel.

Vabariigi Valitsuse seaduse muutmise ja sellega seonduvate teiste seaduste muutmise seaduse § 1 p-ga 8 viidi maavalitsuste ülesanded alates 01.09.2015 rahandusministeeriumi valitsemisalasse. Peaministri 24.11.2016 korralduse nr 130 p 10 kohaselt juhib riigihalduse minister ruumilise planeerimise valdkonnas RHM-i. Alates 01.01.2018 maavalitsuste tegevus lõpetati.

Maakonnaplaneeringud kiideti järelevalvemenetluses heaks RHM-i (riigihalduse minister) 28.12.2017 kirjadega, tuginedes PlanS § 23 lg-le 6.

Kuni 31.12.2017 teostas riigihalduse minister teenistuslikku järelevalvet maavanema poolt maakonnaplaneeringute koostamise ning kehtestamise üle. Alates 01.01.2018 jõustunud EhSRS § 11¹ lg-ga 1 läks ka pooleli olevate maakonnaplaneeringute lõpuni menetlemine üle RHM-le.

Alates 01.01.2018 oli maakonnaplaneeringute kehtestamine riigihalduse ministri pädevuses tulenevalt EhSRS §-st 11¹, VVS § 3 lg-st 2 ja peaministri 24.11.2016 korraldusest nr 130, mistõttu langes kehtestaja tõepoolest järelevalvajaga kokku.

128. Kohus ei nõustu väitega nagu oleks planeeringumenetluse kestel muudetud menetlusnormide tõttu langenud faktiliselt kokku planeeringu menetleja ja kehtestaja ning et see olnuks seadusandja poolt tahtlik erand Rail Balticu projekti suhtes. Maakonnaplaneeringute heakskiitmise kirjadest nähtub üheselt, et planeeringud esitasid riikliku järelevalve teostajale heakskiitmiseks maavanemad (kd I, tl 61-80). Sellest järeldub, et planeeringud pidid avaliku väljapaneku ja arutelude järgsesse järelevalvesse saatmiseks olema menetleja seisukohast vaadates valmis ehk menetlejad ei pidanud enam vajalikuks vastuväidete ja ettepanekute alusel muudatuste tegemist. Seega planeeringute menetleja ehk koostamise korraldaja töö oli pädevuse muutumise ajaks sisuliselt tehtud.

Asjaolust, et 01.09.2015 viidi maavalitsused RHM-i valitsemisalasse, ei järeldu, et planeeringute koostaja oleks muutunud. Seega järgiti kehivat õigust ning kohtul ei ole mõistlikku alust järeldada, et planeeringute koostaja ei viinud tegelikult planeerimismenetlust läbi.

129. Maakonnaplaneeringud koostatakse riiklike ehk kohalike omavalitsuste üleste huvide realiseerimiseks. Nii maavanemad kui ministeeriumid on täitevvõimu teostajad. Seetõttu ei saa järeldada, et riigi huvi (rajada Rail Baltic), mida maakonnaplaneeringu kaudu soovitakse realiseerida, saaks muutuda sõltuvalt sellest, milline täitevvõimu teostaja vastavat pädevust realiseerib. Järelevalve seisnes maakonnaplaneeringute õiguspärasuse kontrollis (PlanS v.r § 23 lg 3; kuni 31.12.2017 kehtinud PlanS § 70 lg 3). Otstarbekust jm kaalutlusi ei saa järelevalve teostaja ümber hinnata.

130. Planeeringu kehtestamise otsuste tühistamise võib kaasa tuua üksnes selline järelevalve teostamata jätmine, mis on seaduse järgi kohustuslik (RKHK lahend asjas nr 3-3-1-30-08), ehk antud juhul PlanS v.r § 23 lg 3 kohase järelevalve puudumine. Kuna järelevalve toimus 2017.a, ei saa ajaliselt varasemad dokumendid seda järelevalvet kajastada.

131. Harju maavalitsuse kui planeeringu koostaja ning vastuväidete esitajate ärakuulamine järelevalvemenetluses toimus RHM-is 19.09.2017. RHM-i 28.12.2017 kirjast (kd I, tl 60-66, allkirjastanud riigihalduse minister) nähtub, et RHM ka tegelikkuses hindas Harju maakonnaplaneeringu õigusaktidele ja üleriigilisele planeeringule vastavust, menetluse nõuetele vastavust, planeeringu sisu vastavust kehtivale õigusele ning seda, kas koostaja on huve kaalunud. RHM tuvastas väiksemaid rikkumisi menetluses, lasi maakonnaplaneeringu tekstilist osa täpsustada ja täiendada.

Pärnu Maavalitsuse ning vastuväidete esitaja (sh MTÜ ARB) ärakuulamine järelevalvemenetluses toimus Pärnu Maavalitsuses 29.09.2017 (kd VI, tl 82-83). Seal selgitati muuhulgas järelevalve seadusest tulenevat ulatust. Ka selles menetluses lasi RHM planeeringut täiendada ja tegi ettepaneku ka täpsustamiseks ning kontrollis planeeringu vastavust lähtudes PlanS § 23 lg 3 p 2 sätestatud pädevusest. Samuti tegi märkusi. (kd I, tl 67-73, RHM-i 29.12.2017 kiri)

Rapla Maavalitsuse ning vastuväidete esitaja (peale teise vastuväidete esitaja loobumist üksnes Kohila vald) ärakuulamine järelevalvemenetluses toimus Rapla maavalitsuses 26.09.2017. Ka selles menetluses lasi Rahandusministeerium planeeringut täiendada, tegi märkusi ning sai vajaliku täiendava teabe otsustamiseks, samuti tegi ettepaneku täpsustamiseks ning kontrollis planeeringu vastavust lähtudes PlanS § 23 lg 3 p 2 sätestatud pädevusest. (kd I, tl 74-80, RHM-i 28.12.2017 kiri)

Eelneva põhjal pole alust järeldada, et tegelikku järelevalvet ei teostatud.

132. Kohus ei nõustu, et avaliku väljapaneku ja arutelude järgse järelevalve teostaja (RHM riigihalduse ministri isikus) ja planeeringute kehtestaja (alates 01.01.2018 riigihalduse minister) kokkulangemine tõi kaasa riigi omavoli ning ka tegelik menetleja oli ministeeriumis siseselt sama ametnik või osakond.

Maakonnaplaneeringud kiideti järelevalvemenetluses heaks RHM-i (riigihalduse minister) 28.12.2017 kirjadega, tuginedes PlanS § 23 lg-le 6. Riigihalduse ministri pädevus alates 01.01.2018 maakonnaplaneeringute kehtestamiseks tulenes EhSRS §-st 11¹, VVS § 3 lg-st 2 ja peaministri 24.11.2016 korraldusest nr 130. Seega järgiti välispädevuse osas kehtivat õigust.

Maakonnaplaneeringute kehtestamiseni viimise eest vastutab alates 01.01.2018 kehtiva rahandusministeeriumi põhimääruse (määrab sisepädevuse) § 28² kohaselt ministeeriumi regionaalhalduse osakond. Sisepädevuse rikkumist ei väideta, küll aga seda, et menetles sisuliselt sama ametnik.

Asjaolust, et riigihalduse minister tegi otsuse 1,5 kuu pärast planeeringute järelevalve toimumisest, ei järeldu, et tegelikku kaalumist ei toimunud. Järelevalvemenetluses kaalutusotsuse otstarbekust ei hinnata, mistõttu ei saanud minister olla kehtestamisel otstarbekuse küsimuses huvide konfliktis.

133. Kaebajad leiavad, et riigivõimu omavoli keelust (PS § 13) lähtuvalt tulnuks juhinduda EhSRS § 11¹ lg-st 2, mitte kohaldada EhSRS § 11¹ lg-t 1. Kaebajad (MTÜ ARB, MTÜ ELKS) taotleavad põhiseadusega kooskõlalise tõlgendamise võimatuse korral põhiseaduslikkuse järelevalvemenetluse algatamist ja EhSRS § 11¹ lg 1 tunnistamist PS §-dega 13 ja 14 vastuolus olevaks.

Kohus leiab, et järelevalvemenetluses on pädevuse osas lähtutud kehtivast õigusest. Kuigi selline õiguslike aluste muutumine nagu käesoleval juhul aset leidis, võib tõstatada näilise erapooletuse küsimuse, ei ole õige kaebajate väide, et planeeringu menetleja ja järelevalve teostaja langesid kokku. Asjaolu, et järelevalvemenetluse (kehtiva PlanS järgi heakskiitmise menetluse) läbiviijast sai seaduse muutumise tõttu hiljem planeeringu kehtestamise üle otsustaja, ei anna veel iseenesest alust järelduseks, et kehtestaja ei olnud oma valikutes vaba ja/või ignoreeris menetlusvigu või kehtestas sisuliselt õigusvastase otsuse. Selliseid väiteid kaebajad järelevalve osas esitanud ei ole. Kaebajate argumentatsioon on seotud otstarbekuse kaalutlustega, mille hindamine ei ole järelevalve teostaja ülesandeks. Järelevalve teostaja on sealjuures avaliku väljapaneku pikkuse osas etteheiteid tehes hinnanud, kas tegemist on planeeringu heakskiitmata jätmist õigustava asjaoluga.

Õige pole ka kaebajate väide, et RHM-i sees ei olnud tagatud planeerimismenetlusega seonduvalt erinevaid ülesandeid täitvate ametnike lahusus (vt rahandusministeeriumi põhimäärus § 28² - osakondade struktuur ja ülesanded). Vale on väide, et sisuliselt üks ametnik (Väino Tõemets) menetles maakonnaplaneeringuid koostamisel, järelevalves ja kehtestamisel.⁹

Taotlus põhiseaduslikkuse järelevalvemenetluse alustamiseks EhSRS § 11¹ lg 1 põhiseadusega vastuolus olevaks tunnistamiseks ei ole põhjendatud. Tegemist ei ole asjassepuutuva sättega.

Tühisuse tuvastamise taotlus on põhjendamatu ning kohus ei tuvastanud ka asjaolusid, mis peaks kaasa tooma kaevatavate maakonnaplaneeringute tühistamise.

IV

Maakonnaplaneeringute koostamise lähtealused

134. Kohus käsitles otsuse p-s 111.3 üleriigilise planeeringuga määratud eesmärgid ja üldiseid tingimusi (kiirus, trassikoridori võimalikult sirgjooneline kulgemine) ning siduvust.

Eesmärgi kohta märgib kohus täiendavalt. Üleriigilise planeeringu Eesti 2030+ kohaselt (lk 15) on Euroopa transpordipoliitika valguses jätkuvalt tähtis parandada Eesti seotust Euroopa Liidu tuumikiirkondadega, sh luua Läänemere idarannikul kiirraudtee (Rail Baltic), mis ühendab Balti riigid ja Soome Kesk-Euroopaga. Selle eesmärgi täitmiseks nähakse üldplaneeringu punktis 4.3.2 ette, et lähiajal tuleb maakondade teemaplaneeringute abil valida moodsa ja kiire põhja-lõunasuunalise raudteetrassi (Rail Baltic) asukoht. Tallinnast piirkirrusel 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 tuumipiirkondadesse. 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. Üleriigilise planeeringu Eesti 2030+ joonisel (põhistruktuuri kaart lk 26) on näidatud raudteetrassi suund Tallinn-Pärnu.

PlanS v.r § 6 lg 2 p 4 kohaselt on üleriigilise planeeringu ülesandeks üleriigilise transpordivõrgustiku kujundamine ning tehniliste infrastruktuuride arengu suunamine.

Üleriigilisest planeeringust on lähtunud vaidlustatud planeeringute koostamisel ja KSH menetluses (vt KSH tehnilise kirjelduse kokkuvõte, kd II, tl 95 ja joonis 3.1 tl 95 pöördel).

135. Euroopa Parlamendi ja Nõukogu 29.04.2004 otsusega nr 884/2004 otsustati Balti riikide raudteetranspordi integreerimine laiemasse EL-i raudtee-transpordisüsteemi (rööpmelaiuste ühtlustamine) ning määrati kindlaks Rail Balticu telg Varssavi-Kaunas-Riia-Tallinn.

Euroopa Parlamendi ja Nõukogu 11.12.2013 TEN-T määrusega, märgiti, et põhivõrk tuleb kindlaks määrata ning võtta meetmed selle prioriteetseks arendamiseks ja viia see sellisena ellu 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. 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. 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,

⁹ <https://www.rahandusministeerium.ee/et/kontakt>

elektrirongide käitamiseks, ka haruraudteede täielik elektriga varustatus; (b) uute raudteeliinide nominaalne rööpmelaius: 1 435 mm.

Uue kiirraudtee rajamisel oleks 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 eraldiseisvatele rööbasteedele ning sellise raudtee puhul oleksid rangemad nõuded trassigeomeetria ja liiklusjuhtimisele. Eesti on teinud otstarbekuse otsustuse kiiruse 240 km/h kasuks (vt ka TJA juhtide selgitusi valikute kohta, vastustaja esitatud artiklid (kohtumenetluses dokumentaalne tõend, mitte ekspertarvamus), kd VII, tl 102-104).

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 poolt.

136. SäAS v.r § 12 alusel on koostatud transpordi arengukavad. Aastateks 2006 – 2013 kinnitatud arengukava nägi ühe olulisima tegevusena ette Rail Balticu arendusprojekti ehk EL standarditele vastava raudteeühenduse Euroopaga. Aastateks 2014 – 2020 kinnitatud arengukava kohaselt on Eesti kõige suurem kavandatud transpordiprojekt Rail Baltic, mis on oluline Eestile tulevikus ühenduse tagamiseks EL-i raudteesüsteemiga. 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. Arengukavad on heakskiidetud Riigikogu poolt (24.01.2007 ja 19.02.2014 otsused).

137. 31.01.2017 on allkirjastatud Eesti, Leedu ja Läti Vabariigi valitsuste vaheline Rail Balticu 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 tavapärasest 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.

138. Aastatel 2010-2011 viis Suurbritannia konsultatsioonifirma AECOM läbi uuringu¹⁰, mis hõlmas Rail Balticu trassi asukoha põhimõttelist valikut ja esialgset teostatavus- tasuvusanalüüsi. Selles leiti, et piisava kauba- ja reisijateveo mahu ning EL abi korral on Euroopa rööpmelaiusel Rail Baltic raudteeühendus läbi kolme Balti riigi teostatav ning kui rajamiseks saab kasutada EL-i toetust, on kogu projekt sotsiaal-majanduslikult tulus. Uuringu eesmärk oli mh anda Euroopa Liidu asutustele täielik ja põhjendatud ülevaade, 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.

Teostatavusanalüüsis tuvastati võimalusel vältimist vajavate piirkondade, näiteks erinevate Natura 2000 alade, ja nõudlust tekitavate piirkondade, näiteks suuremate linnade, kindlaksmääramisel üle 20 algse võimaliku trassivariandi. Erinevaid tehnilisi ja keskkondlikke piiranguid arvestades määrati kindlaks 4 peamist valikuvõimalust. Neli peamist valikuvõimalust olid uus raudteeliin marsruudil Leedu piir – Kaunas – Panevėžys – Riia – Pärnu – Tallinn (punane liin), olemasolev raudteeliin marsruudil Leedu piir – Kaunas – Jelgava – Riia – Pärnu –

¹⁰ Kättesaadav inglisekeelsena http://www.railbaltica.org/wp-content/uploads/2017/05/AECOM_Rail_Baltica_Final_Report_Executive_Summary_31_05_11_FINAL_v2.pdf

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). 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, laiemajandusliku kasu kui keskkonna seisukohalt (lk 18).

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.

Sellega seoses kujundas oma seisukoha ka Vabariigi Valitsus (VV kabinetiistungi memo, kd II, tl 156-162), millest lähtuvalt toimus MP-de algatamine. Alles MP-de menetluses algas põhimõtteliselt paikapandud suunal erinevate trassialternatiivide võimaluste täpsem selgitamine.

139. Üksikasjalik tasuvusanalüüs, lähtudes AECOM-is väljaselgitatud kõige elujõulisemast trassist, tehti MP menetluses (sotsiaal-majanduslik analüüs, kd VII, tl 122-143). Õige ei ole seega kaebaja väide, et AECOM-i analüüsiga oleks arvestatud ainult üleriigilises planeeringus. Ka kaebaja on endale vastu rääkides märkinud, et MP lähteseisukohad püstitati AECOM-i põhjal.

140. Kohus leiab, et MP lähteseisukohad vastavad eeltoodud alustele.

141. 26.08.2013 dokumendi „Rail Balticu 1435 mm trassi Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute lähteseisukohad“ (kd II, tl 163-175) punkt 3.2 kohaselt on trassikoridori asukoha leidmisel eesmärk kavandada raudtee trass nii, et raudtee rajamine oleks majanduslikult tasuv ja tehniliselt teostatav ning sellest tulenevad mõjud ja häiringud oleksid minimaalsed nii inim- kui looduskeskkonnale (PlanS § 29¹ lg 2 – kohustus alternatiivide kaalumiseks).

Erinevate trassialternatiivide võrdlemine toimus kriteeriumigruppide lõikes: KSH (inim- ja looduskeskkonnale avalduvad mõjud), tehniline teostatavus, ehitusmaksumus ning sotsiaalmajanduslik tulu ja kulu (20.10.2014 trassivariantide võrdlus, kd VI, tl 126-143).

Võrdlusmetoodika täpsem kirjeldus sisaldub võrdlusdokumendis „Rail Balticu 1435 mm trassi Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute võrreldavate trassikoridoride võrdlustulemused“ (kd I, tl 159-192). Viidatud dokumendi peatükis 1.5 tuuakse täpselt välja trassikoridoride võrdlemisel analüüsitud võrdluskriteeriumid, mida rakendati inim- ja looduskeskkonnale avalduvate mõjude uurimisel (KSH). Viidatud võrdluskriteeriume oli kokku 27 (maakonnaplaneeringus on loetletud 26, sest kohalik identiteet ja kogukonna talumisvõime on tõstetud üheks kriteeriumiks).

KSH protsessi ja metoodikat kajastab detailselt 06.06.2014 KSH programm (kd II; tl 176-240).

142. Trassikoridoride visandamisel lähtuti nn baasteguritest, mis üldjuhul ei võimalda raudtee rajamist. Sellele lisaks on lähtepunktiks lühim võimalik teekond ja trassi geomeetriaõuded ning majanduslik tasuvus, mis on rajamise eelduseks. Märgitud on, et tehniline teostatavus ja majanduslik tasuvus on suurema kaaluga kui baastegurid, kuna nende mittetäitmisel pole

raudtee rajamine võimalik. Samas on selgitatud, et baasteguritest mittetäielik lähtumine võib olla võimalik. Baastegurid on: hoonestus; kalmistud; looduskaitsealused objektid koos kaitsevööndiga; Natura 2000 alad; kultuurimälestised koos kaitsevööndiga; kehtestatud detailplaneeringu alad (kui on väljastatud ehitusluba). (MP lähteseisukohad p 3.2). Lähteseisukohtadele oli lisatud tugiplaan trassikoridori võimalike asukoha alternatiividega (lisa 2) ning selgelt märgitud (lk 26), et maakonnaplaneeringute järgmises etapis algab alternatiivide võrdlus koostöös keskkonnamõju strateegilise hindamise ja tasuvusanalüüsi töögrupiga, et leida sobivaim trassi asukoht.

143. Kaebajad ei väida, et kehtestatud MP-d ei vastaks lähtetingimistele, vaid seda, et MP lähtetingimused ise on õigusvastaselt määratud ega võimalda läbi viia seadustele vastavat trassialternatiivide kaalumist. Kohus selgitas eelnevalt lähtetingimuste aluseid. Kohus on seisukohal, et see kaebajate väide on ekslik, mistõttu on sellele eeldusele tuginevad väited samuti ekslikud. Samuti ei nõustu kohus kaebajate seisukohaga, et realselt teostamatuid alternatiive tulnuks võrrelda teiste teostatavate alternatiividega samadel alustel. Võrreldi reaalseid alternatiive. Kaebajad ei ole viidanud õigusnormile, mis kohustaks hindama ebamõistlikke alternatiive.

Kohus leiab, et vastavalt PlanS v.r § 29¹ lg-le 2 ja KeHJS-le on kaalutud erinevaid trassialternatiive, mis nähtub planeeringu ja KSH materjalidest, sh lisandusid menetluse käigus avalike arutamiste tulemusel alternatiivid, mida samuti hinnati. Kohus nõustub vastustajaga, et selgelt perspektiivitute trassikoridoride täpsem hindamine põhjendatud ei olnud. Riigisisese transpordipoliitika otstarbekuse hindamine (sh muude raud- ja/või maanteed rekonstrueerimine jms) väljub käesoleva kohtumenetluse raamest. Kohus leiab, et alternatiivide kaalumise planeerimismenetluses vastab PlanS v.r § 29¹ lg-le 2 ja § 7 lg 3 p-le 3 (säätva ja tasakaalustatud arengu aluste kujundamine ja sidumine ruumilise arenguga ning majandusliku, sotsiaalse, kultuurilise ja looduskeskkonna arengu vajaduste tasakaalustatud arvestamine planeeringu koostamisel).

Kohus käsitleb järgnevalt trassialternatiivide kujunemist ja olemasoleva trassi kasutamisest loobumist.

V

Trassialternatiivide kujunemine

144. Vastavalt KeHJS v.r § 33 lg 1 p-le 2 on joonehitise asukohavaliku planeering dokument, mille koostamise käigus tuleb teha keskkonnamõju strateegiline hindamine. Kohus ei nõustu kaebajatega, et trassialternatiivide kujunemine KSH läbiviijate ja planeerijate koostöös ei vasta KeHJS-s sätestatule. Kehtiva KeHJS § 32 ja EL keskkonnamõju hindamise direktiivi 2011/92/EL art 8 järgi on KSH ülesanne mitte otsustada erinevate alternatiivide vahel, vaid anda otsustajale adekvaatset infot kaalutusotsuse tegemiseks. KSH peab välja tooma võrdlussituatsiooni (10.08.2017 KSH heakskiidetud aruanne pt 8). Kuna planeeringute koostamine ja KSH toimusid paralleelselt, siis andis KSH ka sisendi eelviidatud (p 142) lähtetingimuste baaskriteeriumide osas, kuna keskkonnakaitselised aspektid tõid kaasa erinevaid kitsendusi (nt Natura 2000 alade välistamine).

20.10.2014 seisuga koostatud KSH vahearuande p 7.1 (KSH eesmärk ja ulatus) kohaselt on KSH eesmärk kava (mitte EL õiguse kontekstis projekti) elluviimisega kaasnevate keskkonnamõjude prognoosimine ja hindamine, alternatiivide kirjeldamine ja hindamine, positiivsete mõjude (hinnatavate alternatiivide eeliste) väljatoomine ning võimalike negatiivsete mõjude vältimine ning leevendavate meetmete kavandamine, et tagada keskkonnakaalutluste integreerimine strateegilisse planeeringudokumenti. (sama KSH aruande p 5.1, kd III, tl 69 pöördel - 70)

KSH aruande pt-s 8 tuuakse välja, kuidas on trassialternatiivide väljatöötamine ja võrdlemine toimunud. Alternatiivide visandamisel lähtuti lähteseisukohtade etapis kokku lepitud baasteguritest, mis üldjuhul ei võimalda raudtee rajamist. Lisaks olid lähtepunktideks trassi geomeetria nõuded, lühim võimalik teekond ja majanduslik tasuvus, mis on raudtee rajamise eelduseks. 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. Kohus on eelnevalt põhjendanud, kust tulenes kohustus Rail Balticu kavandamise eesmärgist lähtuda ning tulenesid lähtealused.

Seejärel analüüsiti koostöös maavalitsuste, kohalike omavalitsuste ja erinevate huvigruppidega (töögruppide 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 võimaldaksid rahvusvahelise elektrifitseeritud kiire (piirkirusega 240 km/h) rongiühenduse rajamist.

KSH aruande joonisel (lk 120, kd III, tl 96 pöördel) on välja toodud kui palju alternatiive on tegelikult kaalutud ja kui palju on neist erinevatel põhjustel välistatud ja millised jäid võrdlusesse.

Kaebajad ei ole viidanud, millisest õigusnormist tuleneb kohustus hinnata kõiki trassialternatiive ühekorraga ja ühes mahus.

Eelneva põhjal ei saa kohus nõustuda kaebajate väitega, et Vabariigi Valitsus otsustas istungitel arusaamatute kriteeriumide alusel trassivaliku üle ning KSH ülesandeks oli seda pelgalt tagantjärei põhjendada.

Trassialternatiivide kujunemise käik on nähtav ka maakonnaplaneeringute 2.peatükis.

145. KSH kriteeriumite täpsem selgitus on kriteeriumite kaupa välja toodud KSH lisas I-2 „KSH kriteeriumite detailsem kirjeldus“. Lisaks 27-le KSH kriteeriumile hinnati võrdluses tehnilist teostatavust, ehitusmaksumust ning sotsiaal-majanduslikku tulu ja kulu. Kohus nõustub vastustajaga, et trassialternatiivide võrdlemisel ei saa vaadata kriteeriume isoleeritult, vaid planeeringuotsuse tegemisel tuleb kaaluda neid kogumis. See tähendab, et võrdluses tekkinud alternatiivide valik on kogum mitmetest teguritest ja nende vastastikusest hindamisest. Kõik tegurid ei ole, ega pea olema sama kaaluga. Iga trassialternatiivi puhul viiakse läbi kompleksne analüüs. Trassialternatiivide võrdlemine toimus kõigepealt lühemate lõikude võrdluses, kus leiti eelistatud variant ning seejärel võrreldi pikemaid lõike, mille võrdlemisel selgus lõplik eelistus. Pikemate variantide võrdluses läks järgmisse võrdluse vooru planeeringu koondelistus. Erinevate lõikude võrdluse aluseks oli võrdlusmaatriks, mis on esitatud KSH lisas I-1. Iga konkreetse lõigu võrdluse kohta on võrdlustulemustes tabeli kujul välja toodud kriteeriumigruppide lõikes, milline lõik on eelistatud ning milline lõik on kõikide kriteeriumite kogumina hindamise tulemusel saanud eelistuse.

146. KSH aruanne on planeeringutel ühine. KSH aruande lisadeks on: trassikoridoride võrdlustulemusi kajastav materjal (lisa 1); planeeringu lahenduse mõjuhindamise tulemusi ja leevendusmeetmeid kajastav materjal (lisa 2); eelprojekti mõjuhindamise tulemusi ja leevendusmeetmeid kajastav materjal (lisa 3); Natura hindamisega seonduv materjal (lisa 4); eelprojekti täpsustamises müra modelleerimisega seonduv materjal (lisa 5); KSH käigus

koostatud täiendavad uuringud (lisa 6); KSH programm koos menetlusedokumentidega (lisa 7); aruande koostamise etapi menetlusedokumentatsioon (lisa 8).

KSH koostas Hendrikson&Co OÜ ning osales töörühm, kuhu kuulusid vastavate mõjuvaldkondade töökogemusega eksperdid, sh raudteeprojektide mõju hindamise kogemusega spetsialistid Rootsist (KSH vahearuande p 3.3, kd II, tl 7).

147. Kaebaja ei ole põhistanud, kuidas võrdlusmetoodika ei vasta sellele, mida tavapärastel KSH-s kasutatakse või miks koondina hindamine on viinud ebaõigele tulemusele.

148. Trassialternatiivi valikud Kohila valla kaebust puudutavalt

148.1. Kohila vallas osutus eelistatud trassialternatiiviks 16A, kuigi KOV eelistas varianti 16D.

Esimeses järgus väljapakutud trassialternatiivid 12A, 10ndad, 13ndad ja 14ndad lõigud välistati menetluse alguses 2014. aasta esimeses pooles (vt allpool). Kohila Vallavolikogu 25.02.2014 korraldusega nr 13 välistas KOV ise trassivariandi 12A (kd I, tl 67). Kohila Vallavolikogu 30.09.2014 korraldusega nr 28 välistati trassivariant 12A/13A ja 16A (kd I, tl 158).

16A sai KSH koondeelistuses ja MP-s eelistatud trassivariandiks. Samuti nähtub selle eelistus 20.10.2014 võrdlustulemuste tabelist p 2.4.2 (kd I, tl 182 pöördel).

148.2. KSH tabelis 8.15 (lk 150, kd III, tl 111 pöördel) on toodud välja trassialternatiivide võrdlus Kohila valda puudutavas osas kõikide võrdluskriteeriumite alusel. Tabelis on võrreldud alternatiive 12A-I + 13A-I, 16A ja 9A-I + 16D.

Tabeli kohaselt on näiteks müra, vibratsiooni ja õnnetuseohu osas selgelt eelistatud trass 16A, elupaikade ja põhjavee kvaliteedi osas on eelistus trassil 16A, samuti on see trass eelistatud kultuurikeskkonna aspektist (nt väärtuslik maastik, miljöö, visuaalsed aspektid). Kokkuvõttes leitakse, et looduskeskkonna nõrk koondeelistus on trassil 12A-I + 13A-I, mis on enamikes looduskeskkonna kriteeriumites eelistatud variant. Mitte-eelistus on ainult põhjavee kriteeriumis, kuna trassikoridoris on puurkaevud. 16A on teine eelistus ja sisuliselt olulist vahet alternatiiviga 12A-I + 13A-I ei ole. Selge mitte-eelistus on alternatiiv 9A-I + 16D, millega kaasneks oluliselt rohkem mõju looduslikele aladele, mis ristub rohkemate suurimetajate liikumiskoridoridega ning kulgeks pikemalt sootandikel ning maaparandussüsteemidel. Inimkeskkonna nõrk koondeelistus on 16A. Eelistus kujuneb erinevate kriteeriumigruppide eelistusjärjekorrast. Enamikes kriteeriumigruppides on 16A kas esimene eelistus või jagab esimest-teist positsiooni. Teine eelistus on 9A-I + 16D, mis on enamikel juhtudel võrreldav mõne teise alternatiiviga, mitte-eelistus tõuseb esile maakasutuse struktuuri kriteeriumites. Inimkeskkonna kolmas eelistus on 12A-I + 13A-I, mis on keskkonnatervise, ehitatud keskkonna ja kultuurikeskkonna kriteeriumites selgelt kõige ebasoodsam alternatiiv. Lõppkokkuvõttes leitakse KSH-s, et koondeelistus on 16A, mis on looduskeskkonna osas teine ning inimkeskkonna osas esimene eelistus.

Täpsem analüüs kõikide kriteeriumite lõikes on esitatud KSH lisa I-7 „Trassialternatiivide võrdlustabelid“. Trassialternatiivi 9AI + 16D osas märgitakse, et müra ja vibratsiooni poolest on see on ligikaudu võrdne variandiga 16A, kuid mõjutatud eluhooneid on siiski pisut rohkem.

148.3. Maakonnaplaneeringu trassi koridori asukoha määramise peatükis 2.4¹¹ (kd II, tl 156-219) käsitletakse trassialternatiivide võrdlustulemusi ja esitatakse eelistatud trassikoridori valiku põhjendused. Vaidlusaluse lõigu osas märgitakse (lk 38), et võrdluse tulemusena kujunes eelistatuks 16A. Eelistus kujunes eelkõige tehnilise teostatavuse poolest ning inimkeskkonna ja

¹¹ http://www.maavalitsus.ee/documents/2845826/18665653/RB_Rapla_Seletuskiri.pdf/5ed55131-5566-45b4-be81-8a05aef3cbcd

ehitusmaksumuse kriteeriumitele tuginedes – trassigeomeetria vastab kõige paremini lähteülesandele (on üks lühematest ja sirgematest alternatiividest); on ehitusmaksumuselt ligikaudu 7 miljonit soodsam alternatiividest ning inimkeskkonnale väiksema mõjuga eelkõige tervisemõjude ja õnnetuseohu seisukohalt (mõjutatud eluhoonete arv alternatiividega võrreldes on kõige väiksem). Sotsiaal-majanduslik tulu võrdluses 30 aasta lõikes on eelistatud trass ligikaudu 10 miljoni euro võrra tinglikult tulusam kõige pikema trassi koridori alternatiivi 9A-I + 16D suhtes. 9A-I + 16D valikuga kaasneksid kõige suuremad pikaajalised kulutused, kuna on ligikaudu 1,8 km pikem alternatiividest.

148.4. Lisaks on tehtud vaidlusaluse piirkonna kohta täiendav trassialternatiivide analüüs „Rail Balticu Harjumaa ja Põhja-Raplamaa kahe trassialternatiivi täpsem analüüs“ (MP lisa 5)¹², milles on analüüsitud trassilõike 16A + 16B + 14C + 14G + 11A-II + 15B + 11B-II (läänepoolne variant) ja 9A-I + 13B-I + 13C + 13B-III + 10E-III + 11A-I + 11A-II + 11C (idapoolne variant). Viidatud analüüsis on välja toodud hulgaliselt võrdlusaspekte, sealhulgas on välja toodud ka KSH looduskeskkonna ja inimkeskkonna olulisemad mõjutegurid. Analüüsis on leitud, et läänepoolsel variandil on väiksem mõju Natura 2000 võrgustiku aladele ja laiemalt loodusliku pinnakattega aladele; trass on soodsam kultuurikeskkonna aspektist, samuti kohaliku rongiliikluse seisukohalt, kuna koridori naabruses jääb enam asumeid. Hoonestust on trassikoridoris, st raudtee vahetus naabruses vähem. Kokkuvõtlikult märgitakse, et täpsem analüüs ei toonud välja asjaolusid, mis oleks muutnud varasemat konsultandi poolset nõrka eelistust läänepoolsele alternatiivile.

Nabala looduskaitseala moodustati Vabariigi Valitsuse 17.11.2014 määrusega nr 168 „Nabala-Tuhala looduskaitseala moodustamise ja kaitse-eeskiri“. Kohus viitab, et VV otsustas juba 29.05.2014, et Harjumaal jääks võrdluse ainult need trassialternatiivid, mis mööduvad Nabala-Tuhala kaitsealast idas ja läänes, kuna kombineeritult mõjud inim- ja looduskeskkonnale oli ning ehitusmaksumus olid nende alternatiivide puhul kõige väiksemad. Arvestada ei saanud seega trassidega, mis kulgevad üle Nabala looduskaitseala. Valitsuse seisukoha tõttu välistati 10ndad trassid, 14ndad ja 12A trassid. Nabala-Tuhala looduskaitseala koosseisus on mitu Natura 2000 ala ning ohtralt kaitsealuseid elupaiku ja liike, mida kaitstakse loodusdirektiivi ja linnudirektiivi alusel, samuti on tegemist esindusliku karstialaga. Trasside muutmine selliselt, et need kulgeksid Nabala-Tuhala looduskaitsealast mööda, mitte läbi, oli kaalutletud ja põhjendatud otsus. Ühtlasi on see kooskõlas looduskaitseala kaitse-eeskirjaga. MKM selgitas 29.06.2015 kirjas nr 7-6/09-01034/055 (kd III, tl 114), et nii 10ndad lõigud kui trassialternatiiv 16E ei ole realiseeritavad tulenevalt Nabala-Tuhala looduskaitsealast. Ministeerium pakkus koostöös keskkonnamõjude hindamise ekspertidega maakonnaplaneeringu protsessi käigus kompromisslahendusi (nt võimalus rajada kaitseala kahe lahustükina või kasutades raudtee kaitseala ületamist maastikusillana). Sellised lahendused ei olnud aga sobivad ja Nabala looduskaitseala oli planeeringut välistav asjaolu, mistõttu puudusid võimalused nimetatud trassivariantide protsessi taastulustamiseks. 12.10.2015 saatis Harju Maavalitsus kirja nr 12-4/3951 (kd III, tl 127-128) Rahandusministeeriumile, kus vastas Rahandusministeeriumi poolt esitatud palvele selgitada Rail Balticu alternatiivsete trassikoridoride küsimust Lagedi alevikust lõunas. Maavanem kinnitas, et trassialternatiivid 10ndatel lõikudel eemaldati Keskkonnaministeeriumi range välistuse tõttu, et seal leiduvate loodusväärtuste ja looduskaitseala tõttu ei ole võimalik raudteetrassi seal kulgemine. Maavanem on toonud tabeli kujul (lk 2) välja trassialternatiivide võrdluse, mis näitas, et läänepoolne trass (14ndad ja 16ndad lõigud) on inimkeskkonda arvestades eelistatum variant. Tabelist nähtub, et Nabala alternatiivi

12

http://www.maavalitsus.ee/documents/2845826/18665653/Lisa+5_Harjumaa+ja+P%C3%B5hja+Raplamaa_kahe_trassialternatiivi_tapsem_analuus.pdf/acf7871c-960e-40e6-ad13-917e16a7b4a8

kohta kasutatav väide, nagu mõjutaks trass oluliselt vähem asustatud alasid, ei vasta elu ja ühiskondlike hoonete arve vaadates tegelikkusele (nii likvideeritavaid hooneid kui hooneid üldiselt on ühel Nabala trassidest selgelt rohkem). Lisaks tõi maavanem välja, et läänepoolne eelistus annab võimaluse kavandatavat suurobjekti kasutada edaspidi ka Eesti elanikkonna hüvanguks, tõhustades Tallinna eeslinnade piirkonnas rööbastranspordi kasutamist. Praegune eelistatud trass toetab näiteks Assaku, Luige, Saku, Kurtna ja Kohila piirkonda regionaalsete rongipeatuste rajamist tulevikus ning läbi mille omakorda piirkonna arengut, soodustades elukeskkonna laienemist läbi jätkusuutliku liikumisvõimaluse loomise, sh töökohtade kättesaadavus.

148.5. Eelviidatud maavalitsuse 12.10.2015 kirjas on numbriliselt välja toodud, kui palju hooneid on vaja likvideerida ja kui palju hooneid jääb trassialternatiivide 16A ja 16D mõjualasse. Kaebaja väidab küll seda, et 16A trassikoridori jääks kvalitatiivselt ja kvantitatiivselt suurem arv ehitisi ja puurkaeve, kuid ei ole oma väidet tõendanud.

Mõjutatud hoonete küsimust on KSH-s käsitletud ning leitud, et trassialternatiivi 16A mõjualasse jääb kõige vähem eluhooneid.

Planeerimismenetluses välistati just kohalike arengute kaitsmise eesmärgil trassialternatiiv 16D. Trassi 16D mitte-eelistuse kaalutlused sisalduvad nii KSH-s, maakonnaplaneeringus kui võrdlustulemuste dokumendis.

Võrdlustulemuste tabelis (lk 49) on alternatiivil 9A-I + 16D tugev mitte-eelistus ka näiteks looduskeskkonna osas. Selle trassiga kaasneks oluliselt rohkem mõju looduslikele aladele, mis ristub rohkemate suurimetajate liikumiskoridoridega ning kulgeks pikemalt sootсандикel ning maaparandussüsteemidel.

Nendel kaalutlustel ei ole alust väita, et 16D oleks alternatiivina parem.

Salutaguse arendusala osas leidis juhtkomitee 14.05.2015 kohtumisel (arutati mh 16A ja 16D võrdlust), et trassialternatiiv 16D läbib arendusala põhja-lõuna suunal selliselt, et kehtiva detailplaneeringu alusel ei ole võimalik arendust algsel kujul ellu viia. I etapis oli kavandatud tootmishoonete rajamine, mis pakuks tööd paljudele inimestele ja II etapis sotsiaal- ja elamisfunktsiooni väljaehitamine. See tähendab, et trassilõigu 16D puhul on tarvilik suure osa arenduse väljaostmine ning ümberplaneerimine, mis omakorda toob kaasa täiendavad kulud. Võttes arvesse arendaja poolt tutvustatud tegevuste iseloomu, mh tehnoloogiaettevõtted, saab eeldada trassialternatiivi kallinemist veelgi maa omandamise protsessis. Rail Balticu viimine trassile 16D muudaks võimatuks Kohila valda kavandatava Salutaguse arenduse. Seega leidis juhtkomitee, et trassialternatiivi 16D eelistamine olukorras, kus KSH andis eelistuse 16A trassile, ei ole põhjendatud.

Kaebaja väide, et kohalikke arenguid pole kaalutud ei ole õige. MP on aluseks valla üldplaneeringus muudatuste tegemisele, seega osaline vastuolo valla üldplaneeringuga ei saa olla kehtestamata jätmise aluseks.

Seoses kohaliku rongipeatusega ilmnes kohtuistungil, et selle kaalumise toimub menetlemisel oleva Rapla üldise maakonnaplaneeringu raames. See polnud kaevatava MP küsimus, kuid kaebaja arvates on negatiivne asjaolu (peatuse puudumine). Kohalik peatus võidakse seega kavandada teise planeeringuga ja Rail Balticu trassivalik seda ei välista, vaid 16A näol pigem soodustab. Kiirrongi peatumist Kohilas ettenähtud ei ole.

148.6. Trassi tunnelisse viimise osas kohus nõustub vastustajaga, et esmalt ei vasta see MP eesmärgile, kuna eesmärgiks ei olnud metroo planeerimine. Kuna tunnelisse ehitamine eeldab ka suuremat mõju maapinnale, on see vastuolus kaebaja enda väitega, et hoida tuleks tundlikku veerežiimi. Raudtee maapinnast allapoole rajamine on usutavalt oluliselt kallim. Raudtee tasuvus on üks oluline kriteerium selle rajamise hindamisel. Mitu korda suuremad rajamise

kulud ning ka hoolduskulud ei õigustaks raudtee tunnelisse rajamist. Sellist olulist asjaolu, mis peaks tingima tunnelisse viimise menetleja ei tuvastanud.

148.7. Vastuseks kaebaja väitele nahkhiirte trassi valiku põhjenduseks olemise osas, kohus märgib, et nahkhiired ei ole olnud trassi 16A eelistamise põhjuseks. 29.10.2014 toimus Kohila Gümnaasiumis trassikoridoride kulgemise ja võrdlustulemuste tutvustamine, kus KSH ekspert tõi koosolekul välja, et KSH looduskeskkonna eelistus on 12A, mis on olemasolev trass, kuid mille KOV ise välistas. Teine eelistus on 16A, kuna 16D kulgeb pikemalt mööda märgalasid. Kaebajale on looduskaitse eelistust seega ka KSH koostaja poolt tutvustatud. Asja materjalidest ei nähtu alust kaebaja järeldusele, et 16A ja 16D vahel valiti lähtuvalt nahkhiirte olemasolust 16D trassikoridoris.

148.8. Leevendusmeetmete kavandamata jätmise osas kohus märgib, et nt müratõkete kavandamine ei ole MP täpsusastmest tulenevalt selle menetluse teema. Müratõkked saab kavandada projekteerimise käigus. Müra hindamise osas selgitasid H.Kalle ja KKM-i esindaja istungil, et seda hinnatakse kumulatiivselt, seal kus see on vajalik. Erinevat liiki müra sealjuures ei liideta. Elamualadel tuleb tagada müra sihtväärtus. Müra normtasemed kehtivad kõigi objektide projekteerimisel ja raudtee koos müra leevendusmeetmetega tuleb projekteerida nii, et müra normtasemeid elamualadel ei ületata. Trassikoridori laiuse määramisel on arvestatud mh müra mõju. KSH lisa 5 käsitleb müra, sh võimalikke tehnilisi lahendusi ning vibratsiooni. Kaebaja ei saa selle argumendiga tegelikult kaebust põhistada, kuna ta ei saa kaitsta teiste (eraisikute) õigusi, mida kohus käsitles kaebeõiguse osas.

148.9. Loone ökodukti osas ei ole kaebaja väited samuti põhjendatud, kuna ökodukti tehnilist lahendust ei saa anda MP-s. MP määrab selle vajaduse trassilõigul. Kaebaja ei ole tõendanud, et ökodukt määratud asukohta ei mahu. Ökoduki asukohta ja maantee vahele jääb ca 300m. Tehnilise lahenduse väljatöötamine on projekteerimise küsimus. Sellele küsimusele on vastatud ka Rapla maavanema kirjas (kd III, tl 253-261) ning 30.08.2016 järelevalvemenetluses antud vastuses.

148.10. Kokkuvõtvalt kohus leiab, et alternatiivide kujunemist on Kohila vallale põhjendatud juba 03.10.2014 arutamisel (kd III, tl 120); 29.10.2014 võrdlustulemuste tutvustamisel (eelnevalt viidatud); 14.05.2015 juhtkomitee arutelul (kd III, tl 122), MKM-i 29.06.2015 kirjas (eelnevalt viidatud) ja 30.08.2016 järelevalvemenetluses antud vastuses (eelnevalt viidatud) ehk piisavalt.

Kohus nõustub vastustajaga, et kõiki kaebaja poolt esile toodud trassialternatiive on planeerimismenetluses igakülgsest hinnatud. Kaebajale on selgitatud kaalutlusi, miks ühte või teist alternatiivi ei ole võimalik võrdlusesse panna, eelistada või lõppastmes realiseerida. Alternatiivide kaalumise toimus loogilises järjekorras, jättes järjest kõrvale alternatiive, mille realiseerumine ei ole võimalik või oleks seotud ülemääraste mõjudega mõnele olulisele võrdluskriteeriumile. Kõikide alternatiivide üheaegne omavaheline kõrvutamine ei oleks andnud teistsugust tulemust. Kaebaja oli planeerimismenetlusesse kaasatud, sai esitada oma seisukohad ning teatud osas on tema ettepanekuid ka arvestatud, mitteamestamist on aga põhjendatud. Rapla maakonnaplaneering pidi sealjuures haakuma teistega MP-dega, mis tõi kaasa kompromisside vajaduse ning trass pidi vastama kokkuvõttes planeeringu eesmärkidele. Kohtul ei ole alust pidada Rapla MP kehtestamise otsust õigusvastaseks. Kohtulik kontroll on haldusorgani ulatusliku kaalutusotsuse puhul piiratud.

149. Olemasoleva raudteetrassi kasutamise võimalikkus

149.1. Kohus ei nõustu kaebajatega, et olemasolevale trassikoridorile Rail Balticu viimine võiks olla sobiv alternatiiv, mis nähtub p 149.2 käsitletavast analüüsist. Selline lahendus ei vasta MP

lähtetingimustele ega nende aluseks olevatele dokumentidele, milles vaidlus puudub. Seega on kaalutusotsus sellest aspektist õiguspärane.

149.2. Maakonnaplaneeringute raames on koostatud eraldi 23.09.2013 hinnang „Olemasoleva raudtee koridori kasutamise võimalikkuse analüüs“ (kd III, tl 2-11). Kuigi analüüs keskendub Rõa-Pärnu lõigule, on selle p-s 6 tehtud üldistus kogu trassi kohta. Rõa-Pärnu lõigu kokkuvõtte sisaldub p-s 5. Kohus nõustub vastustajaga, et ei ole otstarbekas teha täiemahulist analüüsi sellisele trassialternatiivile või osale, mis juba põhimõtteliselt kasutatav ei ole.

Viidatud analüüsis hinnati trassi kasutamise mõju inim- ja looduskeskkonnale ja selle maksumust, mistõttu ei ole õige väide, et olemasoleva trassi kasutamise hindamisel lähtuti vaid ehitusmaksumusest. Lisaks on välja toodud, et olemasoleva trassi kasutamine tooks kaasa ajalooliselt väärtusliku Eidepere mõisahoonete lammutamise, olulise mõju inim- ja looduskeskkonnale, sh võrreldes uue trassi ehitamisega oluliselt suurema sildade ja viaduktide ehitamise vajaduse, sh oluliselt suurema negatiivse mõju looduskaitsetele aspektidele. Analüüsis on välja toodud olemasoleva koridori ühe kasutamise eeldusena selle suures ulatuses õgvendamise vajadus, sest olemasolev trass ei võimalda vajaliku kiiruse saavutamist. Lisaks ei kuulunud projekti lähteülesande hulka olemasoleva raudtee ülesvõtmine ja asendamine alternatiiviga, kus ehituse ajal olemasolev rongiliiklus mitmeks aastaks lõppeks või oleks takistatud.

Järeldatud on, et olemasoleva trassikoridori kasutamine ei ole põhjendatud, kuna trassi geomeetriaõuded ja projekteeritav kiirus eeldavad liini projekteerimist võimalikult väheste kõveratega, mida ei võimalda olemasoleva trassi kulgemine läbi asulate, kus nõutava väikseima horisontaalse raadiuse ja tehniliste lahenduste tagamine on keeruline, eeldades raudteekoridori õgvendamist ja sildade/viaduktide rajamist, mis tooks omakorda kaasa ulatusliku olemasolevate hoonete lammutamise. Samuti pikeneks teekond 12 km võrra (Rõast Papiniidu sillani), mis suurendaks kulusid (projekti maksumus ja hoolduskulud). Märgitud on, et vana raudteetamm ei vasta tehnilistele nõuetele ja tuleks ümber ehitada. Olemasoleva rajatise osade sobimatust kinnitas kohtuistungil ka planeeringu koostamisel osalenud T.Pärn. Vana raudteetrassi kasutamisel läbiks see Natura 2000 ala ja I kaitsekategooria püsielupaika.

149.3. Ka Pärnu maakonnaplaneeringu seletuskirjast (lisa 1 koos skeemide ja joonistega) nähtub olemasoleva trassi kasutamise hindamine viidatud analüüsi alusel.

149.4. Samuti kinnitas vastustaja kohtuistungil, et olemasoleva trassi kasutamist kaaluti kogu raudteetrassi ulatuses, mitte üksnes Rõa-Pärnu lõigul, seda nii trassialternatiivide väljatöötamisel kui avalikkuse ja huvigruppidega arutamisel.

149.5. Vastustaja on õigesti leidnud, et raudtee, millel rongide kiirus on 120 km/h ei vasta 240/km/h liikumiseks ettenähtud raudteetrassi nõuetele. Kiirus ja trassigeomeetria on omavahel seotud, milles ei saa olla mõistlikku vaidlust. Lisaks ei vasta olemasoleva rajatise osad (nt muldkeha) nõuetele, mis võimaldaks sellele rajada uut teistsuguste omadustega raudteed. Planeerimismenetluse algfaasis on see lahendus seetõttu välja jäetud kui teostamatu alternatiiv. (vt ka TJA juhtide artiklid, kd VII, tl 102-104)

Väljakujunenud asustusstruktuur ei võimalda ohutusnõuetele vastava trassi rajamist ilma hoonete lammutamise ja kohaliku elu ümberkorraldamiseta (mida heidab otsustajale ette Kohila vald, kus trass läbib asustust). Uue trassikoridori kavandamise üheks baaskriteeriumiks on olnud hoonestuse vältimine ehk väiksem mõju inimkeskkonnale.

Samuti on vastustaja põhjendatult viidanud, et kuna 240 km/h liikuva rongi puhul ei ole samatasandilised ristumised lubatud, toob olemasoleva trassikoridori kasutamine kaasa rohkemate sildade ja viaduktide ehitamise.

Olemasoleva raudtee koridori Rail Balticu rajamine rööpmelaiusega 1435mm tooks kaasa Viljandi suunalise raudtee ümberehitamise samale laiuzele, mida hiljuti EL kaasfinantseerimisel 12,8 miljoni euro eest rekonstrueeriti. Kasutuseta jääksid ka sellel praegu sõitvad Elroni rongid. Ehituse ajal poleks trass kasutatav.

149.6. Seega pole õige kaebajate väide, et olemasoleva trassikoridori asukoha välistamisel on lähtunud vaid trassi ehitusmaksumusest, jättes arvestamata mõju inim- ja looduskeskkonnale ning et analüüs oleks tehtud vaid Rõa-Pärnu lõigu osas. MTÜ ARB ja MTÜ ELKS väide, et igakülgsest on jäetud hindamata Rail Balticu trassi olemasoleva trassi asemele rajamise võimalus, ei ole põhjendatud. Kaebajad ei ole tõendanud ega põhistanud, milline MP lähtetingimustele vastav lahendus oleks olemasolevasse trassikoridori valdavas pikkuses ülekantav. Kaebajate argumentatsioon lähtub eeldusest, et trassikoridor ei pea nendele tingimustele vastama, mis kohtu eelnevate põhjenduste kohaselt on ekslik.

150. Kohus ei nõustu MTÜ ARB ja MTÜ ELKS väitega, et maakonnaplaneeringud on sisuliselt õigusvastased, aluseks võetud ebakorreksete ja kaalutlemata lähteandmete tõttu.

Kohus ei nõustu kaebajate, sh Kohila valla spekulatiivse väitega, et VV kabinetiistungil oleks enne MP ja KSH protsessi asukohavaliku kaalumist ära otsustatud raudteekoridori lõplik asukoht, mistõttu oli hiljem kaalutusõiguse teostamine välistatud.

Vabariigi Valitsus algatas maakonnaplaneeringute koostamise Rail Baltic trassikoridori asukoha määramiseks, tehes nende menetlemise ja KSH algatamise ülesandeks maavanematele. Nagu kohus eelnevalt põhjendas on ekslik kaebajate arusaam, et maavanemad oleksid pidanud alustama nõ nullist ning jätma arvestamata üleriigilised planeeringud (2010 kehtis algatamisel, 2030 oli kehtestamisel, oli menetluses alates 2010), arengukavad ning EL-i aktid. Riik ei planeerinud üksnes riigisisest raudteetrassi, vaid üle-euroopalise raudteevõrgustikuga haakuvat trassi.

151. Kaebaja argumendid, et tasuvuses ja ehitusmaksumuse arvutustes võib esineda vigu ning olemasolevale raudteetrassile uue või renoveeritava trassi korral (eeldusel, et ei lähtuta 240 km/h tunnisest piirkiirusest ja/või rööpmelaiusest 1435mm) võiks olla tegemist otstarbekama lahendusega ei ole kohtu toodud põhjendustel asjakohased. Planeeringu lähteseisukohtade (lähteülesande) koostamine lähtus seega juba teatud osas kindlaksmääratud raamistikust (rööppaari laius 1435 mm, elektriseeritus, projekteeritud sõidukiirus 240 km/h ja sellest tulenev trajektoor). Vaidlustatud planeeringud on just seetõttu kooskõlas üleriigilise planeeringuga „Eesti 2030+“.

152. Kaebajad MTÜ ARB ja MTÜ ELKS esitasid kohtumenetluses Kobras AS analüüsi ja H.Lutsu ekspertiisi (eelnevalt viidatud). Kohus leiab, et need dokumentaalsed tõendid ei tõenda, et valitud trassikoridor oleks valitud kaalutusõigust väärkasutades. Puudub vaidlus, et need analüüsid (Kobras AS pakutud lahendus) ei lähtu MP lähtetingimustest. Sellest tulenevalt ei ole see kooskõlas ka kehtiva üleriigilise planeeringuga ega EL asjakohaste määrustega. Seega ei saa Kobras AS analüüsis pakutud alternatiivse lahendusega arvestada. Kaebajad ei ole seega välja toonud ühtegi võimalikku trassilahendust, mis vastaks MP lähtetingimustele, kuid oleks sealjuures eelistatud trassivalikust selgelt inim- ja looduskeskkonda säästvam, tehniliselt teostatav ning majanduslikult selgelt soodsam. Kohus nõustub lisaks vastustaja 01.08.2018 menetlusdokumendis (p 2.3.10-2.3.15) esile toodud puudustega viidatud dokumentaalsete tõendite osas. Kohus ei ole sealjuures kaebajatelt nõudnud, et nad koostaksid planeeringutes tehtud trassialternatiivide analüüsiga samas mahus analüüsi, kuid täiesti teistsugustest lähtetingimustest lähtuv alternatiivi „visand“ ei ole võrreldav alternatiiv.

153. MP lähtetingimusi ja asjakohaseid EL akte arvestades on asjakohatud ka kaebajate väited, et MP-s pidanuks kaaluma lisaks elektrifitseeritud raudteele, muudel kütustel töötavate rongide kasutamist

154. Samuti ei anna eelistatud trassialternatiivi määramise õiguspärasuses alust kahelda kaebajate väide, et Lelle-Pärnu suunal toimuv reisijatevedu lõpetatakse alates 2019.aastast, milline asjaolu ei olnud teada maakonnaplaneeringute koostamisel, kus arvestati vajadust sellel suunal rongiliiklust jätkata (MP seletuskirja p 3.4) asjaoluna, miks olemasoleva raudtee ümberehitamine alternatiivina sobiv ei ole. Ilmselgelt ei ole tegemist nii olulist kaalu omava asjaoluga, mis muudaks seisukohta olemasoleva raudteetrassi kasutamise sobimatuse osas. Lisaks on Lelle-Pärnu raudtee kaubaveoks jätkuvalt kasutuses.

155. MTÜ ARB ja MTÜ ELKS mittedõustumine sellega, et riik on pidanud otstarbekamaks mitte renoveerida olemasolevat 1520mm trassi väiksema kiirusega rongidel põhineva Rail Balticu rajamiseks, vaid on soovinud piirkiirusega 240 km/h kitsama rööpmega raudteel sõitvaid ronge, milline tingimus vastab EL-i vastuvõetud otsustele, ei anna alust pidada kaevatatavate maakonnaplaneeringute kehtestamise otsuseid õigusvastasteks. Kohus ei saa otsust rajada oletusele, et võib-olla ei hakata planeeritud trassil reisiringidega sõitma kiiremini kui 200 km/h või jääb tegelik kiirus isegi alla selle, mistõttu võinuks põhjalikumalt kaaluda olemasoleva trassi renoveerimist. Taolises otstarbekuse analüüsis tuleks mh käsitleda ka seda, kas EL sellist projekti üldse rahastaks ja teised Balti riigid sooviksid selles osaleda. Selliste kaalutluste kontroll jääb kohtu pädevusest välja. Poliitiliste otsuste suhtes on igal üksikisikul võimalik avaldada meelsust nt valimisõiguse teostamise kaudu. Kohtumenetlus ei ole selleks kohane.

156. Kohus leiab, et maakonnaplaneeringute kehtestamisel trassivaliku osas ei ole tehtud kaalutlusvigu. Maakonnaplaneeringu materjalidest nähtub eelistatud trassialternatiivi kujunemine ning põhjendatud on nii eelistust kui teiste variantide mittesobivust.

VI

Muud sisulise õigusvastasuse väited seoses KSH-ga

157. Kuna kohus on eelnevalt põhjendanud RB kavandamise eesmärki ja planeeringu koostamise lähtealuseid ning nende seost KSH-ga ja trassialternatiivide kujunemist, ei korda kohus seda käesolevas otsuse punktis. Samuti viitas kohus KSH kohustuslikkusele. Kohus ei nõustu kaebajatega, et parima alternatiivi saab välja selgitada üksnes siis, kui võrdses mahus analüüs ning samas etapis, on tehtud kõigile väljapakutud alternatiividele, sõltumata sellest, et vähemate andmete alusel on ilmne nende (võrreldamatute alternatiivide) perspektiivitus. Riigikohus on viidanud asjas nr 3-16-1472 (p 25) mõistlike alternatiivide väljaselgitamise kohustusele (vt ka KSH direktiiv (2001/42/EÜ) art 5).

KeHJS v.r § 2 lg 2 sätestab KSH eesmärgi ning KSH aluseid ja menetlust reguleerib seaduse 2.peatüki 2.jagu. Natura hindamise läbiviimiseks loodusdirektiivi art 6 lg 3 kohaselt kohaldusid 2013.a KeMÜ juhised¹³ (soovituslikud).

158. Kaebajate (MTÜ ARB ja MTÜ ELKS) seisukohad on ekslikud, kuna kaebajad ajavad segamini KSH ja KMH mõjuhindamise ja viitavad KSH puhul asjakohatule EK praktikale ning näidetele praktikas, mis puudutavad KMH-d. Samuti ei ole kohane võrdlus Riigikohtu lahendiga asjas 3-16-1472, kuna käesolevas asjas koostati eelistatavale trassialternatiivile keskkonnamõju analüüs tavapärasest KSH detailsusest täpsemana ehk eelprojekti täpsusastmes, mida võimaldas olemuselt erinev planeering. Eelistatavale trassialternatiivile nõutavast täpsema mõju analüüsi tegemine ei vii loogilise järeldusena selleni, et muude alternatiivide tavapärasest

¹³ <http://hendrikson.ee/wp-content/uploads/2016/03/Natura.pdf>

täpsusastmes hindamine tähendaks KSH õigusvastasust. Samuti on kaebajate käsitus kohati segamini Natura võrgustiku alade ja Natura loodusväärtusteks mitteolevatele aladele mõjude hindamise põhimõtted. Kohus ei nõustu ka kaebajate seisukohaga keskkonnanõuandekava osas ja leevendusmeetmete siduvusest. Kohtul pole asja materjalide põhjal alust kahelda ka KSH teostamiseks mõjuhindamise aluseks oleva teabe piisavuses. KSH aruandes ei saa arvestada pärast KSH-d tekkinud teabega, seda saab arvesse võtta loamenetluses tehtav KMH. Kohtul ei ole mõistlikku põhjust kahelda KSH-s osalenud pädevate asutuste poolt aktsepteeritud ekspertide/spetsialistide kompetentsuses. Kuigi KSH aruannet on alati võimalik teha põhjalikumalt, ei ole põhjust käsitletavat aruannet pidada järeldustest arusaamise seisukohast puudulikuks. KSH on saanud nii KKM-i heakskiidu, kui kooskõlastuse Natura ala valitsejalt KKA-lt.

159. KKM kiitis KSH programmi heaks 07.07.2014 kirjaga nr 11-2/14/152-45 ning Harju maavalitsuse 09.06.2016 kirjas nr 12-4/2226 esitatud taotluse alusel nõustus täiendavate trassialternatiividega seotud muudatuse sisseviimisega KSH programmi.

KSH aruande heakskiitmise otsuse tegi KKM KeHJS v.r § 38 lg 1 ja lg 2 p-de 2–5 alusel, lähtudes KeHJS v.r § 42 lg-st 2–5 ning olles kontrollinud aruande vastavust KeHJS v.r § 40 nõuetele.

KKM seadis KSH aruande heakskiitmisel tingimuseks selle, et keskkonnanõuandekava objekti ehitusaegsete meetmete register (KSH aruande lisa III-6) tuleb kanda Rail Balticu raudtee ehitusloa tingimustesse ning kasutusaegsete meetmete register (KSH aruande lisa III-6) kasutusloa tingimustesse. KSH aruande lisa III-6 (leevendavate meetmete register) on otsuse lahutamatuks osaks. Seega ei saa kohtu arvates olla mõistlikku vaidlust nende meetmete siduvuses.

Samuti leidis KKM, et lähtuvalt KeHJS § 38 lg 2 p-st 4, § 42 lg-st 5 ja §-st 43, tuleb Rail Balticu raudtee trassi kavandamisel ning elluviimisel järgida KSH aruande jätkutegevustes ette nähtud põhimõtteid projekteerimis-, ehitus- ja kasutusetaappide käigus. Samuti tuleb arvestada täiendavate uuringute tulemustega, kaasa arvatud MKM-i ja TJA poolt läbiviidava uuringuga, mis kaardistab ja analüüsib alternatiivseid tehnilisi võimalusi ökoduktidel põhinevale lahendustele (sealhulgas tarakatkestuste kasutamine). Põhjendatud juhtudel tuleb tegevuslubade etappides viia läbi kavandatava tegevuse keskkonnamõju hindamine. Kohus leiab, et sellises mitteimperatiivses sõnastuses KMH kohustus on ökonoomne ja põhjendatud.

Heakskiitmise otsusest nähtub, et MP-de KSH on algatatud Rail Balticu raudtee trassi koridori asukoha määramiseks, samas on projekti ülesannete hulgas ette nähtud eelistataval trassialternatiivil kulgeva raudtee eelprojekti koostamine. Sellest lähtuvalt on KSH aruandes esmalt välja selgitatud eelistatud trassivariant, millele on järgnevalt teostatud keskkonnamõju detailne analüüs (eelprojekti täpsusastmes) koos vajalike keskkonnamõju leevendavate meetmete väljatöötamisega. Kolmele maakonnaplaneeringule koostati ühine KSH aruanne. Seega on pädev haldusorgan pidanud sellises järjestuses alternatiivide väljaselgitamist põhjendatuks. Kohus on seda eelnevalt käsitletud.

KSH aruanne saadeti KKA-le kui Natura 2000 võrgustiku ala valitsejale kooskõlastamiseks. KKA kooskõlastas selle 21.04.2017 kirjaga nr 6-5/17/907-5 tingimuslikult. Muu hulgas oli tingimuseks see, et keskkonnanõuandekava objekti ehitusaegsete meetmete register kantaks ehitusloa tingimustesse ning kasutusaegsete meetmete register Rail Balticu kasutusloale. Samuti kuulus tingimuste hulka tuua KSH aruandes selgelt välja asjaolu, et Pärnu maakonnaplaneeringut ei saa hetkel kolmes lõigus, kus raudteekoridor läbib looduskaitsealade alusel kaitstavaid alasid (Vilivere väike-konnakotka püsielupaik, Niidu maastikukaitseala ja Pärnu maastikukaitseala), ellu viia. Kõigi nimetatud kaitstavate alade

kaitsekorra muutmine oli siis juba ettevalmistamisel. KKM täiendas KSH aruannet lähtuvalt Keskkonnaameti kooskõlastuses esitatud tingimustest. Seega vastas KSH pädeva haldusorgani seatud tingimustele.

Lisaks on KKM juhtinud otsuses tähelepanu asjaolule, et Pärnu maastikukaitseala kuulub Natura 2000 võrgustikku, mille suhtes tuleb arvestada ka KeHJS § 45 lg-s 2 sätestatut.

KSH aruandes on kirjeldatud maakonnaplaneeringute eesmärki ja KSH ulatust, nimetatud ja selgitatud planeeringu elluviimisega eeldatavalt kaasnev oluline keskkonnamõju, sealhulgas mõju inimese tervisele ning Natura 2000 aladele, samuti on välja toodud piirkondlikud erisused. Leitud on, et KSH aruanne annab piisavalt teavet maakonnaplaneeringute elluviimisega eeldatavalt kaasneva olulise keskkonnamõju kohta ning on sisult piisav maakonnaplaneeringute kehtestamise üle otsustamiseks ning vastab heakskiidetud KSH programmile. Kohtul ei ole kohtumenetluses esitatud kaebuste alusel põhjust asuda teistsugusele seisukohale.

KeHJS § 42 lg 2 kohaselt kinnitab KSH järelevalvaja strateegilise planeerimisdokumendi elluviimisega kaasneva keskkonnamõju seire meetmed. Seiremeetmete kinnitamise eesmärk on teha varakult kindlaks strateegilise planeerimisdokumendi elluviimisega kaasnev oluline negatiivne keskkonnamõju ning rakendada seda mõju ennetavaid ja leevendavaid meetmeid.

Otsuses on viidatud, et vastuvõetud maakonnaplaneeringute seletuskirjades on välja toodud, kuidas on *KSH-st tulenevalt planeerimisel* arvestatud keskkonnatingimusi ning kasutatud leevendavaid meetmeid. Seletuskirjad sisaldavad tegevuskava, kus on muu hulgas välja toodud müra ning trassi mõjupiirkonda jäävate kaitstavate liikide elupaikade seire kohustus maakonnaplaneeringute elluviimisel. KKM leidis, et puuduvad KeHJS § 42 lg-s 3 nimetatud aruande heakskiitmist takistavad asjaolud.

160. Kohus nõustub kaasatud asutuste ja vastustajaga, et menetlusökonoomia eesmärkidest lähtuvalt on asjakohasel juhul võimalik keskkonnamõju hindamise etapis arvestada varasemate asjakohaste hindamiste tulemustega. KeHJS v.r § 11 lg-s 6 on märgitud, et kui kavandatava tegevusega kaasneb eeldatavalt oluline keskkonnamõju, jätab otsustaja selle keskkonnamõju hindamise algatamata, kui eelhindangust selgub, et kavandatava tegevuse keskkonnamõju on juba keskkonnamõju hindamise või keskkonnamõju strateegilise hindamise käigus asjakohaselt hinnatud ja otsustajal on tegevusloa andmiseks piisavalt teavet. See tähendab, et strateegilise planeerimisdokumendi KSH sisu, ulatuse ja hindamise detailsusastme määramisel ning KSH läbiviimisel on võimalik juba varakult arvestada asjaoluga, et kavandatavale tegevusele tuleb tegevuslubade etapis taotleda vastav tegevusluba või -load, mille taotlemisel tuleb asjakohasel juhul arvestada keskkonnamõju hindamise vajalikkusega.

Kohus ei saa nõustuda kaebajate eeldusega, et riiklik keskkonnainfosüsteem EELIS ei sobi KSH alusandmete allikana ning KSH käigus tulnuks mitme aasta jooksul läbi viia inventuurid, et andmeid koguda. Kohus ei näe mõistlikku põhjust, miks ei saa kasutada infosüsteemi juba koondatud infot ja kasutada seda koos muudest allikatest saadud teabega (sh vajalikus ulatuses elupaikades ka inventuure, väli-uuringuid läbi viies) KSH läbiviimisel (vt KSH programmi pt 7 allikate loetelu ja meetodikad). Kohus nõustub kaebaja vastaspoolega, et aruande koostamiseks oli kogutud piisavalt teavet. KKM on selgitanud, et Eesti elusloodust käsitlevad andmed koondatakse jooksvalt EELIS-sse, mis on avalik andmekogu ning kuhu eksperdid saavad inventeeritud andmeid esitada läbi Keskkonnaameti. Ka kaebajate nõustaja ornitoloog M. Kose saanuks sinna andmeid esitada. Samas tema andmeid ei peetud vajalikuks täiendavalt kasutada, kuna KSH loodusuuringus olid need olemas (OÜ Rewild, lk 74, kd VI, tl 314 pöördel; KSH lisa I-7). Seega ei vasta selles osas tõele kaebajate väide, et olemasoleva infoga ei ole arvestatud.

Lisaks EELIS-le on elurikkust (sh mitte kaitsealused liike) käsitlev andmestik kättesaadav loodusvaatluste andmebaasist (<http://loodus.keskkonnainfo.ee/lva/>), eElurikkuse portaalist

(PluoF andmebaas, leitav <https://elurikkus.ut.ee/>) ja seireveebi riiklike seire aruannetest (leitav <http://seire.keskkonnainfo.ee/>), mis võimaldab kavandatava tegevuste mõju elurikkusele hinnata geograafiliselt ulatuslikult.

KSH raames tehti inventuure Pärnu looduslalal, mida raudtee kõige rohkem mõjutada võiks, samuti inventeeris seda ala KKA.

161. Kaebajate poolt esitatud ornitoloogide (Kose; Tammekänd; Volke) arvamus (kd VII, tl 74-78; kohtumenetluses dokumentaalne tõend, mitte ekspertarvamus) sisaldab andmeid, mis tekkisid pärast KSH aruande koostamist 2018.a Seda teavet saab arvestada KMH-s. Dokumendis antud hinnang KSH puudulikkusest põhineb nagu kaebajatelgi arusaamisel, et KSH asemel tulnuks koostada MP-le (kavale) täiemahuline põhjalik KMH. Selline seisukoht pole õiguslikult põhjendatud. Samasisulistele märkustele on Pärnu maavalitsuse poolt 16.01.2017 kirjaga (kd VI, tl 379-384) põhjalikult vastatud.

162. KSH aruande alapeatükk 3.4.2 on toodud, millised uuringud KSH käigus käivitati, sh tehti need eelistatud trassialternatiivile valdavalt KMH täpsusastmes. Eluslooduse uuringut täiendati kuni protsessi lõpuni (vt KSH lisa VI-4). Laiapõhjalises loodusuuringus koguti informatsiooni erinevate loomarühmade kohta.

KSH raames läbi viidud loodusuuringust nähtub, et tegemist oli kompleksuuringuga, mille raames teostati mitmeid erinevate loomarühmade uuringuid. Lisaks kasutati e-Elurikkuses ja Loodusvaatluste andmebaasis olevaid andmeid ning täiendavalt KKA-lt saadud andmeid. Aruande koostamisel võeti arvesse ka suurkiskjate telemeetria uuringuid, riikliku seireprogrammi andmeid, intervjueriti Keskkonnaagentuuri peaspetsialist Peep Männilit (koordineerib suurulukite kaitset ja seiret). KSH koostamisel kasutati lisaks selle käigus teostatud loodusuuringule kõiki EELIS-s olevaid andmeid, sh neid nahkhiirte elupaikade ja Rääma raba linnustiku andmeid, mis EELIS-s on olemas. Kõige selle alusel koondati oluline info loomade asustustiheduse ruumilise jaotuse kohta, mis võimaldas hinnata suurte ja keskmise suurusega imetajate arvukust ning positsioneerida liikumiskoridorid ning levikualad, mis ristuvad planeeritava raudteega. Kohtul ei ole alust nendes KKM-i väidetes kahelda.

Lisaks kaitsealadele ja kaitsealustele liikidele on KSH raames hinnatud mõju bioloogilisele mitmekesisusele laiemalt. Nii hinnati KSH raames mõju loomade suremusele, elupaikade kaole ja elupaikade killustamisele.

Seega ei ole põhjendatud väide, et KSH aruanne ei vasta selles osas KeHJS § 40 lg 4 p-le 6.

163. Samuti ei vasta tõele väide, et trass on täies ulatuses kanaliste, rähnaliste, kakuliste jt looduskaitsealade kaitsealuste liikide ja linnudirektiivi I lisa kaitsealuste liikide elupaikade osas inventeerimata. Loodusuuringu aruandes (KSH lisa VI-4) kajastuvad andmed kõigi nimetatud linnuliikide kohta – võtmeelupaikades viidi läbi ekspert-välitööd, mille käigus tuvastati nende olulised elu- ja pesapaigad.

164. CO₂ heidet, mis on seotud liigniiskete alade hüdrogeoloogilise režiimi muutumisega (turbaalade kuivendamisega), hinnati KSH-s vajalikus ja võimalikus mahus, KSH suurte maanteeprojektide (vrd Via Baltica) tavapraktikat järgides. KKM on selgitanud, et KSH etapis ei olnud veel selge, 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. Kohus nõustub KKM-i vastuses tooduga (p 11) ning vastustaja 01.08.2018 menetluskirjelduses (p 2.4.10-2.4.14) esitatud väidetega. Vastav käsitus nähtub KSH pt –st 7.1.1 transporti mõju kliimale. Samuti on projektistaadiumis täpse lahenduse selgumiseni KSH-s liigniiskete alade osas ette nähtud nõuded (KSH lk 177), millises raamis tuleb lahendus leida. Samuti sisaldab sellega seotud meetmeid KSH aruande lisa III-1 - meede 1.5.4 - pinna ja põhjaveerežiimi kahjustamise keeld. Trassi lähedaste

elupaikade kao osas seoses liigniiskusega on leevendavad meetmed KSH aruande lisa III-6. Rääma raba osas täpsustas H.Kalle istungil, et seal on raamistikule vastav tehniline lahendus sild, milline on lubatav ja tehniliselt võimalik lahendus. Täpsema lahenduse saab anda projekteerimise käigus, kus vajadusel täiendatakse leevendusmeetmeid. Teedevõrgu laiendamise ja RB positiivse mõju osas on esitatud Stratum analüüs (kd VII, tl 109-119, vt lk 21 – RB mõjud). Rail Balticu teostamine toob kaasa autotranspordi vähenemise. KSH-s on ära toodud metsa raadamise ühekordne mõju CO2 sidumisele. Kohus nõustub KKM-iga, et laiemas ulatuses prognoos oleks liiga umbkaudne.

165. Elektriliinide mõju osas tuleb esmalt märkida, et seda saab täpsemalt hinnata ja leevendavad meetmed täpsustada, kui on olemas täpne tehniline projekt. Mõju linnustikule on käsitletud KSH peatükis 9.11 „Raudtee toimimiseks vajaliku elektritaristu mõju hindamine“ (lk 226–228) ning ka mujal (peatükis 9.2.2 – eluslooduse hindamiskriteerium - Mõju suremusele, Natura hindamises, Pärnu maakonnaplaneeringu lisa 4 „Rail Balticu Pärnu maakonna lõunaosa elektrilahenduse variandid“, kus on käsitletud uute liinide rajamise keskkonnaaspekti). Peatükis 9.11 on välja toodud ka leevendusmeetmed. KKM väitel, keskpingeliinid avaldavad linnustikule samasugust mõju kui muud elektriliinid. Ehitusprojekti etapis tuleb koostada KMH eelhinnangud ja vaadata üle KSH meetmed ning kooskõlastada KKA-ga. Selles etapis trassikoridori välistavat mõju ei tuvastatud. Elektriliinidega seonduvat on käsitletud ka viidatud Pärnu maavalitsuse 16.01.2017 kirjas (p 5.4).

166. Kohus ei nõustu kaebajatega, et KSH aruande leevendusmeetmed on ebaselged ja ebatõhusad, kuna arvestada tuleb esmalt, et tegemist on maakonnaplaneeringute (kava) KSH-ga. KSH aruanne teeb samas ettepaneku täpsustada leevendusmeetmeid koostatavas keskkonnakorralduskavas (mis ei ole küll ise leevendusmeede, vaid neid koondav dokument). Neid seiratakse vastavalt KSH aruandes toodud seiremeetmete kavale ja vajadusel rakendatakse täiendavaid meetmeid. Ülevaatamise kohustus või vajadus ei tähenda KSH meetmete asjakohatust. Meetmed on toodud KSH lisa III-5 ja lisa III-6. Lisa III-6 meetmete registrist nähtub meetmete asjakohane, mitmeetapilise menetluse puhul piisav käsitus. Leevendusmeetmete register on MP-de osa, seega ka selle kaudu kohustuslik. KSH heakskiitmise otsuse tingimustele viitas kohus eelnevalt.

166.1. Vastavalt KSH aruandele koostatakse täiendavalt tarakatkestuse uuring, mis kaardistab ja analüüsib alternatiivseid tehnilisi võimalusi ökoduktidel põhinevatele lahendustele (sealhulgas tarakatkestuste kasutamine) ja metsiseuuring (sealhulgas lindude telemeetriaal põhinev), mis muuhulgas käsitleb metsisele sobivaid leevendavaid meetmeid (nt kahekordsete turvaaedade märgistamine). Ökoduktide toimivuse tagamiseks on meetmeks ka kasutuskord (KSH p 16.1.1.).

166.2. KKM on selgitanud, et keskkonnakorralduskava (sisu toodud KSH p 16.2) ei asenda tavapäraseid seadusega ettenähtud keskkonnatoiminguid (nt keskkonnaloa, seire), vaid on keskeks täiendavaks andmekoguks ja kommunikatsioonivahendiks projekti eri etappide keskkonnakorralduslike tegevuste ja erinevate osapoolte (arendaja, ekspert, järelevalvaja, avalikkus) vahel. KSH aruanne teeb ettepaneku Rail Baltic raudtee keskkonnakorralduskava koostamiseks, kuhu on integreeritud KSH-st tulenevate jätkutegevuste järelevalve ja selle kommunikatsioon. Keskkonnakorralduskava sisaldab nii seire, leevendavate meetmete ja nende tõhususe, järeelhindamise kui ka meetmete täpsustamise infot kogu trassi ulatuses kõigi projekti elluviimise etappide jooksul. Kohtul pole alust arvata, et pädevad haldusorganid järgnevat etappides oma kooskõlastamise- või järelevalveülesandeid ei täida.

166.3. Puudub vaidlus, et keskkonnakorralduskava objekti ehitusaegsete meetmete register (KSH aruande lisa III-6) tuleb kanda Rail Balticu raudtee ehitusloa tingimustesse ning kasutusaegsete meetmete register (KSH aruande lisa III-6) kasutusloa tingimustesse. See tähendab, et raudtee ehitusloa ja kasutusloa andmise üle otsustamisel ning tingimuste seadmisel peab arvestama

asjakohaste leevendusmeetmetega. Sealjuures võivad leevendusmeetmed järgmistes etappides täpsustuda ning täieneda. See oli nii KKM-i kui KKA tingimus järelevalvemenetluses.

166.4. KSH lisas III-6 leevendavate meetmete registris on välja toodud, et ehitusperioodil ja hilisemalt hooldustöödel tekkivate häiringute vähendamine on vajalik näiteks linnustikule olulistes piirkondades (Natura linnualad, metsakanaliste elu ja mängupiirkonnad jm) läbi tööde ajastamise väljapoole tundlikku perioodi (nt pesitsusperiood, mänguperiood). LKS § 55 lõike 6 alusel on keelatud kaitsealuse loomaliigi isendi tahtlik häirimine paljunemise, poegade kasvatamise, talvitumise ning rände ajal. LKS § 55 lõike 61 alusel on keelatud kõigi looduslikult esinevate lindude pesade ja munade tahtlik hävitamine ja kahjustamine või pesade kõrvaldamine ja nende tahtlik häirimine, eriti pesitsemise ja poegade üleskasvatamise ajal. Kohus nõustud kaasatud asutustega, et läbi selle meetme on võimalik minimeerida mõju ka Natura 2000 linnualadele. KKM on selgitanud, et väljaspool pesitsusperioodi on ka paigalindude liikuvus oluliselt suurem kui paljunemise ja poegade üleskasvatamise perioodil. Boreaalses biogeograafilises piirkonnas, kuhu Eesti kuulub, on reeglina loodusmaastikes (sh metsades) linnukooslused küllastumata (reeglina on linde vähem kui elupaika) ning seetõttu on trassile jäävatel paigalindude territooriumitelt võimalik ümber paikneda piirnevatesse elupaikadesse. Eesti tingimustes toimuvad Kesk-Euroopas väga paikseteks peetavatel linnuliikidel küllaltki ulatuslikud hajumisränded, mille ulatus on sadades kordades suurem kui raudteekoridori mõjuala. Seda kinnitavad piirkonnas asuva Kabli linnujaama pikaajalised andmed paljude paigalindude kohta. Lisaks on teada, et näiteks suhteliselt häirimistundlikud metsised kasutavad pesitsusvälisel perioodil ligikadu kuni 30 km² suurust ala („Metsise (*Tetrao urogallus*) kaitse tegevuskava“, 2015), mis võimaldab metsistel vajadusel ümber paikneda samamoodi nagu see toimub püsielupaikade piiranguvööndites, kus on lageraied, mis põhjustavad analoogseid häiringuid, lubatud ajalise piiranguga. See kehtib ka teiste paigalindude puhul. Ka kohtuistungil ei jäänud metsise uurimise spetsialistide (Kose ja Leivits) vaidluses erimeelsust selles, et metsiste alade nihkumine toimub nagunii ja ümberpaiknemine on võimalik.

KKM on selgitanud, et LKS kohaselt on pruunkaru talvituspaiga avastanud isik kohustatud informeerima sellest kolme ööpäeva jooksul Keskkonnaametit (§ 51¹ lg 2), kes väljastab kaitsekohustustealise kohe pärast vastava info saamist (pruunkaru taliuinaku tegemise koht ja selle ümbrus 300 raadiuses) kinnisasja omanikule, kinnistusraamatusse kantud valdajale, riigivara valitsejale ja volitatud asutusele (§ 24 lg 3). Teatise saamisel on võimalik ajastada raudtee ehitustöid niimoodi, et see lisaks lindude häirimisele ei häiriks pruunkaru talvitumist ja poegimist.

166.5. Müratõkked leevendava meetmena on ette nähtud leevendavate meetmete registris lisa III-6. Lisaks kaalutakse täiendavate meetmete vajadust hilisemas etapis loamenetluse käigus.

166.6. Meetmete tõhusust on hinnatud KSH aruande peatükis 14 ning Natura alade puhul on hindamise järeldestes välja toodud ka nõue, et lisaks tuleb ehitusloa (ja/või veeloa) menetlusprotsessis loa väljastamisel 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. Kohtul pole alust kahelda KKA poolt oma ülesannete täitmisel.

167. Kohus nõustub KKA, KKM ja vastustaja seisukohaga nn *Natura hindamise* osas, mis on teostatud sellises mahus ja täpsusastmes, mis on tavapärane transpordikoridoride maakonnaplaneeringutes. Lähtudes otstarbekuse ja ettevaatuse printsüübist on välditud reeglina trassikoridoride kavandamist Natura 2000 võrgustiku aladele (välja arvatud loodusalade hulka kuuluvate jõgede (Keila jõgi, Pirita jõgi) ületused) ja kaitstavatele loodusobjektidele. Sellest ei saa aga järeldada, et Natura alale väljast lähtuvat mõju poleks hinnatud.

Trassivariantide valikul, sh tehnoloogiliste lahendusvariantide, valikul on valitud trass, millelt ei ole eeldada ebasoodsat mõju Natura 2000 võrgustiku aladel kaitstavatele väärtustele, samas arvestati leevendusmeetmete rakendamise võimalikkusega juhtudel, kus osad tehnoloogilised lahendused võivad olla olulise mõjuga.

Kohus järgib otsuse käesoleva osa struktuuri puhul üldjuhul kaebuses esitatud väidete järjekorda.

167.1. KSH erisused Natura hindamisele tulenevad KeHJS v.r §-st 45. Natura 2000 võrgustiku aladel tuleb tagada nende alade kaitse-eesmärkide ja ala terviklikkuse saavutamise/täitmine. Sellest lähtuvalt peab KeHJS v.r § 45 lg 1 p 1 kohaselt eelkõige arvestama Natura 2000 võrgustiku ala kaitse-eesmärke ja ala terviklikkust.

Nõukogu direktiivi 92/43/EMÜ looduslike elupaikade ning loodusliku loomastiku ja taimestiku kaitse kohta art 6 lg 3 kohaselt iga kava või projekti, mis ei ole otseselt seotud ala kaitsekorraldusega või ei ole selleks otseselt vajalik, kuid mis tõenäoliselt avaldab alale olulist mõju eraldi või koos muude kavade või projektidega, tuleb asjakohaselt hinnata seoses tagajärgedega, mida see ala kaitse-eesmärkidele avaldab.

Kaitse-eesmärgid on aladele määratud Vabariigi Valitsuse 05.08.2004 korralduses nr 615 „Euroopa Komisjonile esitav Natura 2000 võrgustiku alade nimekiri“ ja Natura hindamise kontekstis oli vaja käsitleda liike ja elupaiku, mis on määratletud konkreetse ala kaitse-eesmärkideks. Natura hindamise põhimõtted on kajastatud KSH aruande lisas IV punktis 1.

167.2. KSH aruanne on kooskõlastatud KKA-ga. Samuti on KKA saanud avaldada arvamust ja seisukohti KSH programmi koostamisel ning KSH aruande kohta Rail Baltic maakonnaplaneeringute kooskõlastamise üle otsustamisel. Samuti KKA märgib, et talle on mitmel korral tutvustatud Natura hindamise esmaseid tulemusi, et leida lahendusi, mis avaldaks kaitsealadele vähimat ebasoodsat mõju. Kohtul ei ole alust seada pädeva haldusorgani kompetentsust ilma mõjuvate põhjusteta kahtluse alla. KKA ei ole omakorda esitanud väiteid, et mõni KSH koostajatest poleks kompetentne.

Keskkonnaameti 21.04.2017 kirjas, millega Keskkonnaamet tingimuslikult kooskõlastas KSH aruande, on tingimustena välja toodud KKA hinnangul nõ konfliktilkohad. KSH aruannet täiendati (KSH aruande p-d 16.1.1; 16.3.3; 16.2; 16.1.1).

167.3. KSH raames tehti inventuure Pärnu Natura 2000 looduslal, mida raudtee kõige rohkem mõjutada võiks, samuti inventeeris seda ala KKA. KKA märgib, et on viimastel aastatel inventuure teinud ka Taarikõnnu (2012) ja Luitemaa (2015) Natura 2000 aladel. KKA selgitab, et kaebuses toodud Taarikõnnu näide ei ole korrektne, kuna KSH-s on hinnang antud uute inventuuriandmete alusel ning ette nähtud ka vastavad leevendusmeetmed elupaiga 91D0 säilimiseks. Laiksaare ja Tolkuse alad on inventeeritud Eesti metsakaitsealade võrgustiku moodustamise projekti raames (2000. aastate alguses, kuid sellele vaatamata ei saa väita, et neid alasid pole kunagi korralikult inventeeritud). Kohus eelnevalt käsitles ka muudest allikatest saadava teabe kasutatavust.

Kaebuses viidatud Euroopa Kohtu lahend C-304/05 puudutab Natura 2000 linnualasid, mistõttu ei saa seda kohaldada Laiksaare ja Tolkuse Natura 2000 aladele, mille näol on tegemist loodusaladega. Taarikõnnu on nii loodus- kui ka linnuala. KKA toob välja, et Natura 2000 linnualade andmed on saadud Eesti Ornitoloogiaühingult, mistõttu on eeldatud, et nende poolt esitatud alal esinevate lindude loetelu on ammendav. KKA viitab, 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.

167.4. Puudub vaidlus, et Natura asjakohase hindamise raames tuleb mõju hinnata Natura 2000 ala kaitse-eesmärgiks olevatele elupaikadele ja liikidele. Kohtu hinnangul ei ole käesolev KSH sellega vastuolu.

167.5. KSH aruandes on kumulatiivsete mõjude peatükk eraldi välja toodud, selle järgi on kumulatiivsete mõjude esinemise võimalust ja mõju võetud arvesse olulise osana hindamisest, mis kajastub konkreetsetes asukohtades vastavate kriteeriumite lõikes. Tulemused kajastuvad hindamistabelites lisas III-5 ja kokkuvõtetes aruande peatükis 9.

167.6. Kohus nõustub KKA, KKM ja vastustajaga, et mõjud on piisavalt hinnatud, et kehtestada MP-d, heakskiidetud KSH aruandes on kõikide Natura alade puhul hindamise järeldestes välja toodud toimingud järegevateks menetlusetappideks. Märgitud on, et tuleb kaaluda täiendava keskkonnamõju hindamise (sh Natura hindamise) vajalikkust, mille käigus koostatakse eelhinnang, sh Natura eelhindamine, mis vaatab omakorda üle projektlahtendused ning käesoleva Natura hindamise ja KSH käigus ette nähtud keskkonnameetmete piisavuse. Eelhinnangud tuleb kooskõlastada kaitseala valitsejaga. Sama KSH heakskiitmise otsuses.

167.7. Asja materjalidest nähtub, et KSH-s on hinnatud mõjusid ka neile Natura 2000 aladele, mida trass ei läbi ning seetõttu ei ole KSH-s mõjude puudumist Naturele põhjendatud vaid sellega, et trassikoridor läheb suuremas osas Natura aladest mööda.

167.8. Kohus nõustub kaasatud asutustega, et kaebuses toodud näited ei ole asjakohased – laululuik peatub läbirändel Põhja-Liivimaa linnuala soodes ja põldudel, mis jäävad kavandatavast trassist kaugele ning rändepeatusaegsete toitumis- ja ööbimispaikade vahelised liikumismarsruudi ei lõiku raudteetrassiga. Samuti ei ulatu Põhja-Liivimaa linnuala metsiste toitumisalad kavandatava raudteekoridori mõjualani. Seega ei ole ka alust väita, et mõju hindamisel pole sellega arvestatud.

Piirkonna olulisemad lindude pesitsusalad on arvatud Põhja-Liivimaa linnuala koosseisu, mille osas on hindamine tehtud.

Kohus nõustub, et menetluse käigus esinenud ekspertide eriarvamustest ei saa veel järeldada, et esineks põhjust kahelda lõppjäreldestes.

167.9. Natura hindamine sisaldab tõepoolest Luitemaa linnuala eelhinnangut, samuti on välja pakutud leevendusmeetmed (KSH lisa IV). See ei tähenda, et mõju oleks jäänud hindamata. Olulist negatiivset mõju linnualale tuvastatud ei ole. Kaebuses väidetakse, et KSH aruande kohaselt võib eeldada metsise elupaikade kadu Kõveri piirkonna metsise elupaikades (sh Luitemaa linnualal, kus metsis on samuti kaitse-eesmärgiks). KKA ja KKM on põhjendanud, et väide on eksitav, kuna Luitemaa linnualal ei teki raudtee rajamisel elupaigakadu. KSH aruande mõte on, et väljaspool Natura 2000 võrgustikku asuva metsise elupaiga kao kompenseerimiseks tuleb taastada Natura aladel asuvate metsise elupaikasad. Luitemaa eelhinnangut on käsitletud ka Harju maavanema 16.01.2017 kirjas (lk 8).

167.10. Rail Balticu KSH aruande Natura hindamises on jõutud järeldusele, et kavandataval tegevusel puudub ebasoodne mõju kõigile käsitletud Natura aladele ja nende kaitse-eesmärkidele juhul, kui rakendatakse iga ala puhul välja toodud leevendavaid meetmeid.

167.11. Taarikõnnu-Kaisma linnualal on leevendusmeetme nime all välja pakutud hüvitusmeede, mis on vastustaja, KKA ja KKM väidetele ekslik. KSH meede pakub välja Kootja tee ümbersuunamisest tekkiva elupaigakao kompenseerimiseks laiendada Selja metsise püsielupaiga piire. Samas on aruandes toodud, et „*Tegemist on 3,5 m laiuse ja 150 m pikkuse kruusateelõiguga, mis läbib metsise püsielupaiga piiranguvööndi nurka. Tee rajamine hõlmab linnualast hinnanguliselt kuni 525 m². Rajatava tee asukohas on tegemist Selja metsise püsielupaiga piirkonnaga, kus kehtib piiranguvööndi kaitsekord. Metsise mänguala, mis on*

ühtlasi püsielupaiga sihtkaitsevöönd, jääb kavandatavast teest mitmesaja meetri kaugusele. Kuna kavandatav tee ei asu metsise mängualal, ega selle vahetus läheduses, siis ei too tee rajamine kaasa metsise jaoks otsest elupaigakadu. Tegemist on väheintensiivselt kasutatava teelõiguga, mis rajatakse metsise mänguala nn puhveralana käsitletavasse piirkonda.“ Aastal 2016 riikliku seire raames läbiviidud metsise mängude seire andmetel mängis Selja püsielupaigas 2 kukke (2011 – 3 kukke), kusjuures mängupaik oli nihkunud püsielupaiga sihtkaitsevööndist välja ca 600 m lääne suunas. Selle järgi kavandatakse teed uuest mängukeskmest vähemalt 2,5 km kaugusele, mis on metsisekanade mänguümbruse sigimisalade tõenäoline maksimumkaugus. Ühtlasi ei asu metsise elupaigamudeli järgi kavandatava tee alal metsisele potentsiaalselt sobivaid elupaiku. Kohus nõustub, et sellest nähtub, et reaalselt elupaigakadu ei teki, mistõttu pole seda vaja ka kompenseerida, vaid piisab leevendusmeetmete rakendamisest. Ehk ei rakendu direktiivi art 6 lg 4 erimenetlus. Aruandes on ka selle ala puhul märgitud, et ehitusloa (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 KSH käigus teostatud Natura hindamise ja KSH aruandes ette nähtud leevendusmeetmete piisavuse. Eelhindangud tuleb kooskõlastada kaitseala valitsejaga. Seega hinnatakse väljapakutud leevendusmeetmete piisavust eelhindamise käigus ning kui leitakse, et nendest ei piisa Natura 2000 alale ebasoodsa mõju välistamiseks, algatatakse KMH, mille käigus hinnatakse täpsemalt mõju Natura 2000 ala terviklikkusele ja kaitse-eesmärkidele.

KSH aruanne toob välja ainult ühel Natura 2000 alal hüvitusmeetme rakendamise vajaduse, kusjuures selle koha peal ei ole aruanne täpne, kuna kompenseerida soovitakse elupaigakadu, mida aruande teise koha alusel tee rajamine ei tekita. Aruande kohaselt on mõjud leevendatavad, vajadusel tehakse uus Natura mõju hindamine KMH raames. Seetõttu ei ole vaja hüvitusmeetmeid reaalselt kehtestada ning selleks eelnevalt alternatiive kaaluda.

167.12. Kohus nõustub KKM ja KKA seiskohtadega, mis puudutavad kaebuses toodud näiteid, mis ei ole seotud Natura alaga ega ole seetõttu kohased.

167.13. Kohus leiab, et eelnevast tulenevalt ei saa nõustuda kaebajatega, et Natura hindamine on olnud ebapiisav ning KSH aruanne puudulik ning et leevendusmeetmed oleks määrata, ebapiisavad või tulnuks määrata teisiti.

VII

Väidetavad menetluslikud rikkumised seoses ärakuulamisega

168. MTÜ ARB ja Kohila vald väidavad, et planeeringu avaliku väljapaneku kestus oli liiga lühike ega võimaldanud esitada põhjendatud ettepanekuid ja vastuväiteid ning MTÜ-le ARB ei olnud kättesaadav kogu asja materjal. See tõi kaasa võimatuse ärakuulamisõigust efektiivselt kasutada. Kohila valla väited seonduvad Rapla MP-ga ning MTÜ ARB väited (enda osalemisega seoses) Pärnu MP menetlusega. Kõik kaebajad leiavad, et MP-d tulnuks avalikustada üheaegselt, et tagada nendest parem arusaamine ja et põhimõttelisi lahendusi ei otsustataks erinevalt. Avalikul väljapanekul puudus oluline analüüs (A.Jair, 2014, kd IV, tl 113-124) ning KSH aruanne ei viidanud seal toodud olulisele infole (Luitemaa-Tolkuse ja Nepste metsise elupaikade hindamine), mida MTÜ ARB arvates võidi tahtlikult varjata.

169. Kuna MTÜ ELKS haldusmenetluses ei osalenud, puudutab teda avaliku väljapaneku kestus nagu mistahes muud osa avalikkusest (kaebajate 16.07.2018 menetlusdokument). Kohus märgib, et MTÜ ELKS ei väida menetlusest teadmatuses olemist ega ole esitanud muid enda menetluslike õigustega seotud väiteid.

170. Puudub vaidlus, et planeeringute avalike väljapanekute osas järgiti seaduses sätestatud 4-nädalast tähtaega (PlanS v.r § 19 p 3). Avaliku väljapaneku käigus laekunud ettepanekuid ja

vastuväiteid (PlanS v.r § 20) tuleb arutada avalikul arutelul (PlanS v.r § 21 lg 1). Vaidlust ei ole kirjalikele vastuväidetele kirjaliku vastamise (PlanS v.r § 20 lg 2) ega avaliku arutelu seadusest tulenevate tähtaegade täitmise üle. MTÜ ARB väidab, et avalikud arutelud olid ebapiisavad, kuna kõike ei saanud limiteeritud aja või toimumisaja sobimatuse tõttu arutada.

Rapla ja Harju MP ja KSH avalik väljapanek kestis neli nädalat ja üks päev ning Pärnu MP-l neli nädalat ja kolm päeva.

171. PlanS v.r § 19 p 3 sätestab minimaalse tähtaja avaliku väljapaneku kestusele. Seega nõustub kohus kaebajatega, et menetleja peab kaaluma tulenevalt konkreetse planeeringuga seotud asjaoludest, kas neli nädalat on piisav, et planeeringuga tutvuda ning esitada ettepanekud ja vastuväited. Menetlustoimingu kirjaliku põhjendamise kohustust ei ole. Kohtumenetluses esitatud põhjenduste kohaselt pidas vastustaja määratud aega piisavaks. Kohus nõustub kaebajate väitega, et antud planeeringud on tavapärasest MP-st oluliselt mahukamad. Kohus leiab, et juhul, kui menetlust puudutav teave ei oleks olnud kaebajatele (ja avalikkusele) menetluse vältel jooksvalt kättesaadav ning planeeringuga kavandatavat (eesmärke, lähtetingimusi, trassialternatiive, keskkonnamõjusid) ei oleks enne avalikku väljapanekut tavapärasest oluliselt laiemalt tutvustatud, oleks seaduses ettenähtud avaliku väljapaneku kestus neli nädalat planeeringute mahtu ja mastaapsust arvestades ebapiisav, et tagada tegelik võimalus ärakuulamiseks. Hea halduse põhimõttele vastab selline menetlus, kus huvitatud isikuid ei suruta ebamõistlikusse ajaraami. Seadus ei välista suveperioodi (juuni-august) või jõulukuud avaliku väljapaneku ajana. Kohtu jaoks ei ole veenev väide, et suvel ei oleks võimalik oma seisukohti esitada ja materjalidega tutvuda. Pigem on just suvel selleks rohkem aega. Tuleb arvestada, et suvi on ca 3 kuud kestev periood, mille välistamisel avaliku väljapaneku ajana tekiks menetluses oluline viivitus, mis poleks põhjendatud. Küll võib jõulupühade arvamist avaliku väljapaneku aja hulka pidada praktikas pigem ebasoovitavaks. Planeerimismenetluses tuleb haldusorganil arvestada HMS § 5 lg-s 2 ja 5 sätestatud, et menetlus oleks läbi viidud efektiivselt ja menetlustoimingud sooritatud ilma viivitusega. Seega tuleb haldusorganil panna planeering avalikule väljapanekule, kui see on avalikule väljapanekule suunamiseks valmis ning määrata tähtsust omavaid asjaolusid arvestades avaliku väljapaneku mõistlik aeg, mis ei võinud vana PlanS kohaselt olla lühem kui neli nädalat.

172. Harju maakonnaplaneeringu ja KSH aruande avalik väljapanek toimus 04.07.2016–08.08.2016, Rapla maakonnaplaneeringul 18.07.2016–15.08.2016 ning Pärnu maakonnaplaneeringul 29.11.2016–29.12.2016.

Planeeringute vastuvõtmisest alates olid materjalid avalikustatud. AT-s ilmusid teated vastuvõtmise ning avalike väljapanekute aja kohta 14.06.2016 Harju osas (avalik väljapanek algas 04.07.2016), 07.07.2016 Rapla osa (avalik väljapanek algas 18.07.2016) ja 15.11.2016 Pärnu osas (avalik väljapanek algas 29.11.2016).

Menetluste käik nähtub planeeringute seletuskirjade tabelist 1. Kõigi MP-de menetlused olid sarnased, nii avalikkuse kaasamise mahu kui teabe avaldamise osas.

KSH koostati maakonnaplaneeringutele ühisena ning KSH aruande tabelist 3.2 nähtub KSH osas 2013.a alanud menetluse käik ning avalikkuse osalemised.

MP lähteseisukohtade punktis 5 (kd III, tl 50) olid välja toodud maakonnaplaneeringute koostamises osalemise võimalused. Esmalt märgitakse, et tegemist on avaliku protsessiga ning maakonnaplaneeringute hetkeseisuga kajastab vastav portaal (railbaltic.info) ning maakondade veebilehed. Korraldatakse puudutatud kohalike omavalitsuse esindajatega töökoosolekuid ning avalikud arutelud – MP lähteseisukohtade tutvustamiseks; trassikoridori alternatiivsete asukohtade ja KSH programmi tutvustamiseks; MP eskiislahenduse ja KSH aruande tutvustamiseks; planeerimisettepaneku tutvustamiseks. Anti teada teadete avalikustamise kohad (projekti portaal,

üleriigiline päevaleht, maakonnalehed, maavalitsuste ja KOV-de kodulehed) ning huvilistele ettepanekute esitamise koht - info@railbaltic.info või maavalitsused.

173. Kohus leiab, et MTÜ ELKS õiguste rikkumise väide on abstraktne. Kui MTÜ ELKS ei soovinud menetluses aktiivselt osaleda, pole alust väita ka ärakuulamisõiguse rikkumist. Populaarkaebust avalikkuse osalemise tagamisega seoses esitada ei saa.

174. Kohila vald esitas Rapla MP avalikul väljapanekul kirjaliku seisukoha 15.08.2016 (kd III, tl 116-117). Sellele vastati 30.08.2016 (kd III, tl 118-119). Kaebuse kohaselt oleks vald soovinud esitada põhjalikuma seisukoha. Kohtuistungil ei osanud valla esindajad täpsustada, millised väited või informatsioon oleks pikema kestuse korral täiendavalt esitatud. Kaebaja mõnis, et vastustaja viited (20.04.2018 menetlusedokumendi p-s 2.1.7-2.1.9) enne avalikku väljapanekut (2014 mai kuni 2015 juuni) toimunud KOV aktiivse osalemise kohta on tõesed, sh avaldas vald arvamusi võrdluses olnud trassilõikude kohta (vt nt kaebuse lisad, kd I, tl 158; kd III, tl 110, 113). Rapla MP järelevalvemenetluse otsuse lisas 1 (kd II, tl 147-149) on toodud planeerimismenetluse käik ja KOV osalemine selles. Maavanem ei tuvastanud selliseid menetluslikke rikkumisi, mis oleks põhjendanud planeeringu heakskiitmata jätmist.

Kohus leiab, et KOV-l tuleb oma tegevus korraldada nii, et ülesannete täitmine oleks tagatud ka puhkuste perioodil. PlanS ei piira avaliku väljapaneku korraldamist mingisuguste muude ajaliste kriteeriumidega peale väljapaneku kestuse. Õige on vastustaja väide, et Kohila vald on olnud planeerimismenetlusse kaasatud algusest peale. Kohila vald on menetluses aktiivselt mitme aasta vältel osalenud ja esitanud arvamusi, mis nähtub mh kaebusest endast.

Näiteks tutvustati 29.10.2014 Kohila Gümnaasiumi ruumides trassikoridoride kulgemise võrdlustulemusi, kus osales ka Kohila vallavanem (protokoll, kd III, tl 56-60). Käsitleti Kohila valla territooriumil kulgevaid eelistatud trassivalikuid 12A, 16A ja 16D koos eritasandiliste ristetega. Näidati esialgseid 3D visualiseeringuid raudtee kulgemisest keskkonnas. Tutvustati ka Harju- ja Raplamaa põhjaosas läbiviidud trassivõrdluste tulemusi. Tutvustati võrdluste põhinäitajaid, tulemusi tehnilise teostatavuse, ehitusmaksumuse ning sotsiaal-majandusliku eelistuse osas. Heikki Kalle tutvustas eelistusi loodus- ja inimkeskkonna seisukohast. Samuti käsitleti müra küsimust.

Kaebaja poolt avaliku väljapaneku käigus 15.08.2016 esitatud ettepanekutest ja vastuväidetest nähtub, et KOV-l oli võimalik esitada detailseid vastuväiteid ja ettepanekuid, millest võib järeldada, et materjalidega jõuti piisavalt tutvuda.

Kohus leiab, et Kohila valla väide, et lühike avaliku väljapaneku aeg tõi kaasa ärakuulamata jätmise, pole põhjendatud.

175. MTÜ ARB leiab, et ärakuulamisõiguse realiseerimiseks oli avalik väljapanek liiga lühike ja ärakuulamine formaalne. Kaebaja peab rikkumist oluliseks, arvestades koosmõju informatsioonile juurdepääsu piiramisega. MTÜ ARB väidab, et talle ei tagatud juurdepääsu osale küsitud informatsioonile, nt andmetöötlust võimaldavas formaadis planeeringu failidele (küsis MKM-lt), rahastamisaotlusele ja –lepingule, trasside kurvide raadiuste andmetele ja Faktum-Ariko arvamusküsitluse andmetele, millega on piiratud kaebaja õigust keskkonnamõjuga planeerimisasjades keskkonnaküsimustes kaasa rääkida (KeÜS § 28 lg 4).

176. Kohus kaebajaga ei nõustu, kuna planeeringu materjal oli avalik. Kui kaebaja on küsinud muid, planeeringumenetluse materjalideks mitteolevaid dokumente, siis nende andmisest keeldumine menetlejaks mitteoleva haldusorgani poolt ei ole (menetluslik) rikkumine planeerimismenetluses. Kaebaja ei ole väitnud, et maavalitsused (menetleja) oleksid keeldunud planeeringumaterjalidest mõne dokumendi kättesaadavaks tegemisest ehk kaebaja ei ole menetlejalt neid küsinud. Ka dokumendid, mida kaebaja taotles kohtumenetluses (kohtu keeldumine 10.06.2018 määruse ja istungi protokollilise määrusega), ei olnud planeeringu

materjaliks. Rahastamisaotlus ja –leping ei ole keskkonnainfo ega planeeringumaterjal ning nende andmisest keeldumine ei saanud takistada kaebajal keskkonnaorganisatsioonina planeerimismenetluses, sh KSH menetluses osalemast. Kehtiv õigus ei sätesta, millises formaadis tuleb dokumentatsioon esitada. See, miks ei soovitud anda planeeringu tööversiooni kaarte AutoCad formaadis nähtub 10.02.2017 protokollist (kd VI, tl 68 pöördel – et vältida tööversiooni ringlemist). Lisaks selgitati, et täpsete kurviraadiuste küsimus ei ole maakonnaplaneeringu teema. MKM on oma selgitused andnud Andmekaitse Inspeksioonile 09.12.2016 kirjas, mh ka selle kohta, et Faktum-Ariko küsitluste algandmed on eraomand ega ole MKM-ile edastatud. Dokumendid olid PDF-na kättesaadavad, st ei saa väita, et teavet ei avaldatud. Trassikoridore puudutavad andmed hiljem, 11.01.2017, MKM-i poolt ka edastati.

177. Kohus ei nõustu MTÜ ARB väitega, et A. Jairi 15.05.2014 koostatud uuringut varjati ning selles välja toodud mõjusid linnustikule ei saanud seetõttu avalikul väljapanekul käsitleda. Asja materjalidest varjamist (tahtlikku tegevust) ei nähtu. Kaebajate nõustajana menetluses (sh kohtus) osalenud M.Kose kohtule istungil esitatud selgituse kohaselt teadis ta juba varem A.Jairi 2014.a analüüsi olemasolust aga ei teadnud, et seda võiks haldusorganilt küsida enne avalikku väljapanekut. Analüüs avalikustati hiljem (nt on sellele viidatud Pärnu maavalitsuse 16.01.2017 kirjas ornitoloogidele, kd VI, tl 383 pöördel), kuid selles toodud informatsioon kajastub KSH aruande lisas (lisa III-5-lõikude 3A lahter H7) mahus, mida menetleja pidas oluliseks. Kõigi Jairi seisukohtadega ei olnud võimalik arvestada, mh Nepste metsise alaga. Kohus siin olulist rikkumist teabe avaldamisel ei näe.

178. Pärnu MP seletuskirja tabelist 1¹⁴ nähtub, et planeeringu lähteseisukohti, võrreldavaid trassialternatiive ja KSH programmi tutvustati 2013.a. erinevates kohtades. Trassikoridori võrdlustulemusi tutvustati neljal korral 2014.a. Planeeringu eskiisi erinevates kohtades 2015.a. Pärnu lõunaosa elektrilahendust 2016.a. Sellele järgnes MP ja KSH aruande avalikustamine ja avalikud arutelud. KSH kiideti heaks 09.08.2017.

Pärnu MP avaliku väljapaneku ajaks oli kõigi planeeringute ühine KSH aruanne koos materjalidega avalik juba viis kuud, mis peaks olema enam kui piisav, et sellega tutvuda.

Pärnu maakonnaplaneeringu avalik väljapanek toimus 29.11.2016–29.12.2016 ja selle tulemuste avalikud arutelud 23.01.2017-26.01.2017. Kaebaja viitab Pärnu MP-le esitatud vastuväidete ärakuulamisel 29.09.2017 toimunud arutelule (kd VI, tl 82-83), mis toimus järelevalvemenetluses. Samuti 10.02.2017 toimunud kohtumisele, mis ei olnud samuti PlanS v.r § 21 lg 1 kohane avalik arutelu. MTÜ-le ARB korraldatud täiendaval kohtumisel 10.02.2017 (kd VI, tl 68-73) küll arutati kaebaja ja Eesti Ornitoloogiaühingu avalikul väljapanekul esitatud seisukohti, kuid selleks, et tagada seadusest suuremal määral kaasaráäkimise võimalus. Seda on selgitatud ARB esindajale P.Humalale ka RHM-i 29.12.2017 kirjas (kd I, tl 115-118).

Planeeringu avalikel aruteludel enne avalikku väljapanekut osales MTÜ ARB esindajana Vahur Tõnissoo (17.10.2013 (kd VI, tl 28-32), 18.06.2014 (kd VI, tl 33-38), 10.06.2015 (kd VI, tl 39-43)). Ta osales ka 24.01.2017 avalikul arutelul (kd VI, tl 44-48), mis oli PlanS § 21 kohane avaliku väljapaneku tulemuste arutelu.

MTÜ ARB esitas 29.12.2016 PlanS § 20 lg 2 kohase, põhjaliku kirjaliku seisukoha (kd VI, tl 53-66), millest võib järeldada, et selleks ajaks avalikustatud dokumentidega oli kaebaja põhjalikult tutvunud. Pärnu maavalitsus vastas 17.01.2017 põhjalikult (kd VI, tl 75-80).

¹⁴ http://www.maavalitsus.ee/documents/2845826/18665657/RB_Parnu_Seletuskiri.pdf/d7da9e69-a571-41f3-8c5f-2fd93a33dad6

Ka hiljem on kaebajale vastatud (RHM 02.02.2018 vastus 08.01.2018 pöördumisele, kd VI, tl 84-88).

Pärnu MP järelevalvemenetluses sai kaebaja samuti ära kuulatud ning Pärnu MP järelevalvemenetluses ei leitud selliseid menetlusvigu, mis oleks õigustanud planeeringu heakskiitmata jätmist.

179. Eelneva põhjal on ilmne, et kaebaja sai ärakuulamisõigust teostada ning teda kuulati ära nii enne avalikku väljapanekut kui pärast seda. Avaliku väljapaneku aeg oli piisav, et vastuväiteid ja ettepanekuid esitada. Avaliku ärakuulamise kuupäeva muutmine ARB-i soovide kohaselt (et osaleda saaks Mati Kose) ei olnud nii ulatusliku ärakuulamise puhul põhjendatud. Samuti ei saa nii ulatusliku ärakuulamise korral põhjendatult väita, et kui mõni küsimus jäi mõnel kohtumisel ajapuudusel esitamata, tõi see kaasa kogu menetlust tervikuna arvestades võimatuse oma seisukohti esitada.

180. Kaebaja leidis, et planeeringutes ei ole arvestatud haldusreformi tulemusel toimunud muudatusi omavalitsustes ning see asjaolu takistab planeeringutest arusaamist. Haldusreformi tulemusel moodustunud ja maakonnaplaneeringutest puudutatud omavalitsused peaksid olema õigesti nimetatud. Kohtule ei nähtu, et see oleks takistanud MTÜ-l ARB planeeringust arusaamist. Populaarkaebust esitada ei saa.

181. Kohus leiab kokkuvõtvalt, et kuigi avalik väljapanek võinuks kesta pisut kauem arvestades, et vastuväidete ja ettepanekute esitamine sedavõrd mahukatele planeeringutele on ajakulukas, ei ole see kaasa toonud kaebajate ärakuulamisõiguse rikkumist, arvestades, et nad on saanud osaleda menetluses planeeringu koostamisest alates. Samuti tuleb arvestada, et trassialternatiive oli avalikkusele tutvustatud ja selle käigus ka põhjendatud, miks üks või teine trassikoridor on sobiv või vähem sobiv, mh keskkonnamõjude seisukohast. Seega selgusid avalikel väljapanekutel üksnes planeeringute koostajate lõplikud eelistused.

182. Kaebuse täienduses leiavad kaebajad, et kõik kolm maakonnaplaneeringut tulnuks avalikustada üheaegselt, kuna tegemist on ühe tervikliku üleriigilise raudteega. Vastasel juhul võiks tekkida olukord, kus iga maakond võiks otsustada erinevalt. Erineval ajal avalikustamine raskendas planeeringust arusaamist. Kohus eelnevalt osundas, et KSH oli ühine. Trassialternatiivide võrdlemisel ja planeeringute koostamisel ning kogu projekti juhtimisel arvestati paralleelselt teiste planeeringutega. Materjal oli jooksvalt kättesaadav, mistõttu ei saa kohus aru, mis kaebajatele selles osas arusaamatuks jäi. Arutlus sellest, mis võinuks juhtuda seetõttu, et menetleti formaalselt eraldi maakonnaplaneeringutena, pole ilmselgelt asjakohane.

183. Väide, et kaasatud haldusorganitel kulus planeeringutega tutvumiseks ja kooskõlastamiseks oluliselt rohkem aega, kui kaebajatele anti vastuväidete ja ettepanekute esitamiseks, on väär. Tegemist pole ka võrreldavate subjektidega.

KKM on selgitanud, et ei ole õige, et neil võttis maakonnaplaneeringu avaliku väljapaneku dokumentide läbitöötamine kokku 4 kuud. Nii KKM kui KKA lasid menetluses materjale täiendada ja küsisid täiendavat teavet, mida ei saa lugeda materjalidega tutvumise aja hulka. Kohtul ei ole alust kahelda KKM-i väites, et ministeerium töötas maakonnaplaneeringu materjalid läbi ajavahemikus 23.12.2016–27.01.2017 ehk 35 päevaga (sh riiklikud pühad).

184. Kohus jätab eeltoodust tulenevalt kaebused rahuldamata.

VIII

185. HKMS § 108 lg 1 kohaselt kannab menetluskulud pool, kelle kahjuks otsus tehti. Kuna otsus tehti kaebajate kahjuks, jäävad nende menetluskulud nende endi kanda.

Kohus ei pea vastustaja menetluskulude taotluse lahendamisel põhjendatuks kalduda kõrvale Riigikohtu väljakujunenud praktikast välise õigusabi kulude väljamõistmisel (RKHK lahendid asjades nr 3-3-1-25-16, nr 3-3-1-26-12 jt). Kohus möönab küll käesoleva asja erakordset mahukust ja piisavat keerukust, kuid arvestades, et RHM riigihalduse ministri isikus teostas vaidlustatud maakonnaplaneeringute üle riiklikku järelevalvet ning ka hiljem kehtestas planeeringud, millega seoses tuli kontrollida mh KSH menetluse nõuetekohasust ning RHM-i struktuuris on eraldi planeeringute osakond, samuti arvestades, et planeerimismenetluse osaks on KSH vajaduse hindamine, ei saa väita, et välise õigusabita ei olnud võimalik kohtumenetluses riigi positsiooni kaitsta. Seadusega pädevuste üleandmine ei toimu üleöö, seega tuleb haldusorganil koos saadavate ülesannetega leida ka nende täitmiseks kompetentsed ametnikud. Lisaks tuleb arvestada, et kohus kaasas käesolevas asjas keskkonnaküsimustes KSH-ga tegelenud keskkonnaministeriumi ja keskkonnaameti. Seega ei saa õigusabikulud pidada vajalikuks (HKMS § 109 lg 6) ja taotlus jääb rahuldamata.

(allkirjastatud digitaalselt)