



KOHTUOTSUS

EESTI VABARIIGI NIMEL

Kohus	Tallinna Halduskohus
Kohtunik	Ragne Piir
Otsuse tegemise aeg ja koht	11. detsember 2018, Tallinn
Haldusasja number	3-18-551
Haldusasi	MTÜ Eesti Geograafia Selts kaebus Rahandusministeeriumi 13.02.2018 käskkirjade nr 1.1-4/40 ja 1.1-4/41 ning 14.02.2018 käskkirja nr 1.1-4/43 tühistamiseks
Menetlusosalised	Kaebaja – MTÜ Eesti Geograafia Selts, seaduslik esindaja Mihkel Kangur, volitatud esindaja vandeadvokaat Piret Blankin Vastustaja – Rahandusministeerium, volitatud esindajad vandeadvokaat Martin Triipan, advokaat Kaisa Laidvee
Asja läbivaatamise vorm	Kirjalik menetlus

RESOLUTSIOON

- Jätta kaebus rahuldamata.**
- Jätta menetlusosaliste menetluskulud nende endi kanda.**
- Jätta rahuldamata kaebaja taotlus vastustajalt täiendavate tõendite väljanõudmiseks.**

EDASIKAEBAMISE KORD

Otsuse peale võib esitada apellatsioonkaebuse Tallinna Ringkonnakohtule 30 päeva jooksul otsuse avalikult teatavastegemisest arvates, so hiljemalt 10.01.2019 (halduskohtumenetluse seadustiku (HKMS) § 181 lg 1). Vastuseks esitatud apellatsioonkaebusele võib teine menetlusosaline esitada vastuapellatsioonkaebuse 14 päeva jooksul apellatsioonkaebuse vastuapellatsioonkaebuse esitajale kättetoimetamisest arvates või ülejäänud apellatsioonitähtaja jooksul, kui see on pikem kui 14 päeva (HKMS § 184).

Kui apellant soovib asja arutamist kohtuistungil, tuleb tal seda apellatsioonkaebuses märkida, vastasel korral eeldatakse, et ta on nõus asja lahendamiseks kirjalikus menetluses (HKMS § 182 lg 1 p 9). Kui menetlusosaline soovib apellatsioonkaebuse esitamiseks saada menetlusabi, tuleb tal esitada ringkonnakohtule vastavasisuline taotlus. Menetlusabi taotluse esitamine ei peata menetlustähtaja kulgemist (HKMS § 116 lg 5) ning apellatsioonitähtaja järgimiseks peab menetlusabi taotleja tegema tähtaja kestel ka menetlustoimingu, mille tegemiseks ta menetlusabi taotleb, eelkõige esitama apellatsioonkaebuse (HKMS § 116 lg 6).

ASJAOLUD JA MENETLUSE KÄIK

1. Vabariigi Valitsus algatas 12.04.2012 korraldusega nr 173 „Maakonnaplaneeringu koostamise algatamine Rail Balticu raudtee trassi koridori asukoha määramiseks“ Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute koostamise ja kohustas maavanemaid algatama keskkonnamõtjude hindamise.
2. Harju maavanema algatas 19.04.2012 korraldusega nr 1-1/661-k „Harju maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ keskkonnamõtju strateegilise hindamise (KSH) algatamine“ maakonnaplaneeringu strateegilise keskkonnamõtju hindamise.
3. Pärnu maavanem algatas 23.04.2012 korraldusega nr 267 „Pärnu maakonna planeeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ keskkonnamõtju strateegilise hindamise algatamine“ maakonnaplaneeringu strateegilise keskkonnamõtju hindamise.
4. Rapla maavanem algatas 25.04.2012 korraldusega nr 259 „Rapla maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ keskkonnamõtju strateegilise hindamise algatamine“ maakonnaplaneeringu strateegilise keskkonnamõtju hindamise.
5. Vabariigi Valitsus kehtestas 30.08.2012 korraldusega nr 368 üleriigilise planeeringu „Eesti 2030+“, millega kinnitati raudtee Rail Baltic (RB) Eestisse rajamise eesmärgi ja nähti ette maakonnaplaneeringute algatamine raudteele sobiva asukoha leidmiseks.
6. Harju maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ ja Rail Baltic maakonnaplaneeringute KSH aruande avalik väljapanek toimus 04.07.2016–08.08.2016; Rapla maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ ja RB maakonnaplaneeringute KSH aruande avalik väljapanek toimus 18.07.2016–15.08.2016; Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ ja RB maakonnaplaneeringute KSH aruande avalik väljapanek toimus 29.11.2016–29.12.2016.
7. Keskkonnaministeerium andis 09.08.2017 kirjaga nr 7-12/17/2834-7 KSH aruandele heakskiidu. Keskkonnaamet kooskõlastas Natura 2000 võrgustiku ala valitsejana 21.04.2017 kirjaga nr 6-5/17/907-5 KSH aruande tingimuslikult.
8. Riigihalduse minister kiitis järelevalvemenetluses 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.
9. Riigihalduse minister kehtestas **13.02.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/41** „Harju maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ Harju maakonnaplaneeringu (MP).
10. Riigihalduse minister kehtestas **13.02.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/40** „Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ kehtestamine“ Pärnu maakonnaplaneeringu.
11. Riigihalduse minister kehtestas **14.02.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/43** „Rapla maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ kehtestamine“ Rapla maakonnaplaneeringu.
12. MTÜ Eesti Geograafia Selts (EGS) esitas 15.03.2018 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 tühistamiseks.

13. Tallinna Halduskohus leidis 26.03.2018 määruses, et kaebajal puudub alates 01.07.2015 kehtiva planeerimiseseaduse (PlanS) järgi nn populaarkaebuse esitamise õigus maakonnaplaneeringu vaidlustamiseks. Kohus leidis, et kaebajal puudub kaebeõigus ka keskkonnaseadustiku üldosa seaduse (KeÜS) § 30 lg 2 alusel.

14. Tallinna Ringkonnakohus tühistas 17.05.2018 määrusega halduskohtu määruse. Ringkonnakohus asus seisukohale, et kaebajat saab pidada mittetulundusühinguks, mis tegeleb geograafia-alase teadustöö läbiviimise käigus looduse uurimisega, milline tegevus on KeÜS § 31 lg 2 kohaselt hõlmatud keskkonnakaitse edendamise mõistega. Seega saab kaebajat pidada keskkonnakaitset edendavaks organisatsiooniks KeÜS § 31 lg 1 tähenduses. Vaidlustatud haldusakti seotust kaebaja keskkonnakaitsete eesmärkide või senise keskkonnakaitsete tegevusvaldkonnaga ei saa välistada. Seetõttu ei saa välistada kaebaja kaebeõigust otsustele, mille kehtestamisel pole tema hinnangul arvestatud geograafia-alaseid põhimõtteid, sh looduskeskkonna jätkusuutlikkuse põhimõtet. Ringkonnakohus ei nõustunud halduskohtu seisukohtadega ka osas, milles halduskohus leidis, et kaebajal puudub ilmselgelt kaebeõigus populaarkaebuse esitamiseks. Ringkonnakohus märkis, et ehitusseadustiku ja planeerimiseseaduse rakendamise seaduse (EhSRS) § 13 lg 2 ja PlanS § 54 koostoimes tuleks pigem tunnustada avalikes huvides kaebuse esitamise õigust.

15. Eelnevast lähtudes võttis halduskohus kaebuse 07.06.2018 määrusega riigihalduse ministri 13.02.2018 käskkirjade nr 1.1-4/40 ja nr 1.1-4/41 ja 14.02.2018 käskkirja nr 1.1-4/43 tühistamise nõuetes menetlusse ja tunnistas vastustajas Rahandusministeeriumi.

MENETLUSOSALISTE SEISUKOHAD

16. MTÜ Eesti Geograafia Selts palub 15.03.2018 **kaebuses** tühistada riigihalduse ministri 13.02.2018 käskkirjad nr 1.1-4/40 ja nr 1.1-4/41 ning 14.02.2018 käskkiri nr 1.1-4/43 (täiendavad seisukohad 08.08.2018 ja 29.10.2018). Kaebaja palub 15.03.2018 kaebuses lugeda oma kaebuse seisukohtadeks ja põhjendusteks ka MTÜ ARB ja Eesti Looduskaitse Seltsi kaebuses toodud seisukohad (haldusasi nr 3-18-529). Kaebaja esitas 29.10.2018 **taotluse** täiendavate dokumentide väljanõudmiseks vastustajalt.

Kaebuse põhjendused on kokkuvõtvalt järgmised.

1) Planeeringute koostamisel ei arvestatud tegelikke asjaolusid ning nende koostamisel lähtuti põhjendamatutest eeldustest. Üleriigiline planeering Eesti 2030+ ei saanud olla MP-de lähtealuseks, kuna RB trassivalikuga seotud otsus tehti juba valitsuskabineti nõupidamisel 22.09.2011. Ka MP-de lähteseisukohad anti välja 4 päeva enne üleriigilise planeeringu kehtestamist. RB trassikoridor määrati ära enne MP-des näidatud alternatiivide võrdlemist. Eesti 2030+ ei sisalda RB kavandamise sisulist käsitust. RB hankedokumentides on toodud nõue, et alternatiivina käsitletakse sirgeimat võimalikku teed Tallinnast Pärnu maakonnas Reiu-Vaskrääma piirkonda ning järgnevalt Reiu-Vaskrääma piirkonnast kuni Läti piirini, samas kui Pärnu maavanema 11.11.2016 avaldatud planeeringu ja KSH aruande avaliku väljapaneku teates märgiti, et MP eesmärgiks on leida sobivaim asukoht RB trassi koridorile Pärnumaal, alates Rapla maakonna piirilt kuni Eesti Vabariigi piirini. Üleriigilistes planeeringutes Eesti 2010 ja Eesti 2030+ määrati ära üksnes uue raudtee kulgemise üldsuund, mitte raudteekoridori konkreetne paiknemine. RB-d kajastati Harju maakonnaplaneeringus, samuti mainiti seda Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringutes, kuigi konkreetset asukohta ei märgitud. Kaebaja tugineb seejuures ühtlasi haldusasjas nr 3-18-529 MTÜ ARB ja ELKS poolt esitatud kaebuse p-dele 2.3.1.5, 2.3.1.6, 2.3.1.7, 2.3.1.8, 2.3.1.9, 2.3.1.10, 2.3.1.11, 2.3.1.12, 2.3.1.13, 2.3.1.14, 2.3.1.15.

- 2) MP-de menetlus on toimunud vastuolus Vabariigi Valitsuse 12.04.2012 korraldusega nr 173 vastu võetud valitsuse otsusega, millega algatati ühe üldise maakonnaplaneeringu koostamine RB trassi asukoha planeerimiseks. Korralduses viidatud lähteseisukohtade avalikustamine oli puudulik ja koostöökokkulepe ei ole avalikult kättesaadav. Kolme eraldi MP menetlemine raskendas keskkonnaorganisatsioonidel menetluses osalemist, neile ei korraldatud eraldi avalikke arutelusid ega saadetud kutseid või teavitusi menetluses osalemiseks.
- 3) Planeerimismenetluse olulisi otsuseid ei tehtud seaduslikult ega läbipaistvalt. Sisulisi otsuseid langetas juhtgrupp. Juhtgruppi ja töörühma juhtis MKM, kes on huvitatud osapool. Juhtgrupi ja töögrupi protokollid ei ole avalikult kättesaadavad. MKM on andnud juhtgrupi koosolekul väärinformatsiooni, mille alusel on langetatud otsus. Arusaamatuks jääb, mis oli valitsuse, juhtgrupi, eri ministriumite ja maavanemate pädevus MP-de menetlemisel. 29.05.2014 kabinetinõupidamiste materjalid tõendaksid, et valitsus on teinud MP-de menetlemisel otsuseid, mis ei olnud tema pädevuses.
- 4) MP-d on kehtestanud selleks pädevust mitteomav isik. Kaebaja viitab seejuures haldusastjas nr 3-18-529 MTÜ ARB ja ELKS poolt esitatud kaebuse p-dele 2.2.4.4, 2.2.4.5.1 ja 2.2.4.6.
- 5) MP-de koostamisel ei ole arvestatud kohaliku rongiliiklusega ning RB ühildamine kohaliku reisirongiliiklusega on välistatud. RB Estonia juhatuse liikme Riia Sillavee e-kirjast nähtub, et kohalike peatuste ehitamine kui mitte abikõlbulik jääb RB projektist välja. Õigesti ei ole hinnatud uue raudteetrassi tagajärge olemasolevale raudteele. Riik ei ole veel otsustanud kohalike peatuste rajamist. Puudub kindlus olemasoleval 1520 mm raudteel liikluse jätkumiseks tulevikus. Keskkonnamõju oleks tulnud hinnata sellele vastavalt, kuid KSH-s ei ole sellele hinnangut antud. Kaaludes kohalikku liiklust RB trassil, vajab trassialternatiivide sotsiaalmajanduslik võrdlus oluliselt teistsugust lähenemist ning arvestada tuleks kavandatud RB alternatiivi puhul ärajäävaid peatusi. Trassivaliku otsuseid on langetatud avalikustamata andmete alusel (nt pole avalikustatud Pärnu lisandumise mõju arvestust sotsiaalmajanduslikele näitajatele).
- 6) Pole arvestatud võimalusega, et reisirongide piirkiirus võib olla märksa väiksem kui etteantud 240 km/h, nt 160 km/h oleks vastuvõetav ning võimaldaks ettevõtmist paremini seostada raudtee sotsiaalsete eesmärkidega ja vähendaks ka ehitus- ja hoolduskulusid. Lähtumine piirkiirusest 240 km/h seadis trassikoridori valikule piirangud ja viis olulise osa trassikoridoride välistamiseni. Kriteeriumi kehtestamist ei ole põhjendatud. MP-de lähteülesandes on seega püstitatud põhjendamatud eeldused, mille kindlaksmääramisel pole kaasatud avalikkust. RB trassikoridori planeerimisel arvestati reisirongide suurima liikumiskiirusega 240 km/h, nüüdseks on selgunud, et tegelik suurim reisirongide kiirus saab olla 234 km/h. RB reisirongide suurim kiirus ei ole kindlaks määratud EL dokumentidega.
- 7) Trassi kulgemine läbi Pärnu linna ei ole sotsiaalse keskkonna seisukohalt vastuvõetav, kuna RB-l on ette nähtud peamiselt kaubavedu. Otstarbekas on lisaks Pärnu linna läbivale lõigule (reisirongide liikluseks) paralleeltrassina ette näha Pärnust ida poolt möödaminev lõik (trassivariant 4G, kaubaveoks).
- 8) Raudtee trassikoridori eelistatud asukohavalikul on oluliselt rikutud diskretsioonireegleid, sest trassi valikul ei ole piisavalt ja teiste trassikoridori variantidega võrdväärselt analüüsitud olemasoleva raudtee trassikoridori kasutamise ja trassikoridoride ühendamise võimalusi. Lähteseisukohtades on MP-de koostamise käigus lahendamisele tulevad olulised küsimused, sh trassikoridor, sisuliselt ette ära otsustatud, seejuures on jäänud hindamata keskkonnamõjud ja avalikkus menetlusse kaasamata. Trassi asukohavalik ei olnud nõuetekohane. Olemasoleva

trassikoridori kasutusvõimaluse analüüs puudub kõigis MP-des. Harju MP-s ei ole olemasoleva trassi kasutamise võimalust üldse kaalutud ega seda tegematajätmist ka põhjendatud. Ainus konkreetne tehniline näitaja, millele tuginetakse, on suurim kiirus 240 km/h. Ebamõistlikult kitsendavatest tehnilistest tingimustest tulenevalt (üliväike kõrvalekalle olemasoleva trassi koridorist) on hinnangus jõutud järeldusele, et olemasoleva raudtee trassi kasutamise korral tuleb lammutada 15-20 hoonet/majapidamist, kuid konkreetseid hooned ei ole näidatud. Reaalselt võib eeldada, et RB raudtee trassikoridori rajamisega kaasnev negatiivne mõju oleks inim- ja looduskeskkonnale kõige madalam olukorras, kus uus joonehitis rajatakse olemasoleva trassikoridori asemele. Puudub mõistlik põhjus, mis välistaks olemasoleva trassi asukoha kasutamise võimaluse. Vastustaja ei ole kaalunud, kas olemasoleva trassikoridori kasutamisel oleks kumulatiivselt väiksem kahjulik mõju võrreldes valitud trassivariantidega. Olemasoleva raudtee trassi kasutamise võimaluse analüüsis RB rajamiseks (29.09.2013), millele on viidatud Rapla ja Pärnu MP-de kehtestamisel, ei ole käsitletud, kas ja millist mõju avaldaks RB trassi rajamine olemasoleva trassikoridori sotsiaalsele- ja looduskeskkonnale ning milline oleks see mõju võrreldes MP-des eelistatud trassivariantidega, hinnatud on ainult olemasoleva raudteekoridori õgvendamise vajadusega kaasnevat mõju ning trassi koridori ehitusmaksumust. Planeeringutes käsitatakse väga lakooniliselt vaid raudteetrassi rajamise võimalikkust olemasoleva trassikoridori kõrvale, kuid mitte selle asemele.

9) Kaebuse lisas 11 viidatud analüüsis ei sisaldu järeldust, et raudteed ei ole võimalik kavandada olemasoleva raudtee asemele. Juba enne selle analüüsi valmimist oli välistatud olemasoleva trassi kasutamine Rõa-Pärnu lõigus (tulenevalt MP lähteseisukohtadest ja KSH programmi eelnõust). Olemasoleva raudtee asemele ehitamisel asendatakse 1520 mm raudtee uue 1435 mm raudteega. Kahe raudtee vahele ei jääks maasiilusid ja olemasolevat raudteed poleks vaja ümber ehitada, olemasolevad peatused säiliks. Analüüsitud ei ole olemasoleva trassi/raudteetammi kasutamise vajalikkust ja mõistlikkust (vastavalt riigihanke 140345 HD 01 Lisa 1 p-le 6.7.1.), Lelle-Pärnu lõigu säilitamist ja sellega seotud kallinemist (p 6.7.4.) ega Tallinnasse sisenemise alternatiive (p 6.7.7.). Analüüsis on väidetud, et olemasoleva raudtee kasutamisel pole kõigil juhtudel võimalik järgida looduskaitse kriteeriume, kuid analüüsis puuduvad viited ning eluslooduse uuring valmis alles detsembris 2013. a. Ka valminud eluslooduse uuringu kohaselt pole olemasolevas raudteekoridoris uuringuid läbi viidud. Olemasoleva trassikoridori analüüsis pole lähtutud samadest kriteeriumitest kui teiste alternatiivide võrdlemisel. Lõikude pikkusi on käsitletud valesti ning trassikoridoride maksumuse arvutused on valed ega sisalda uute peatuste rajamise maksumust. Olemasoleva trassi kasutamise võimalusi oleks tulnud analüüsida lõikude kaupa samade kriteeriumite alusel kui teisi trassialternatiive ning leida olemasoleva trassi kõige sobivamad alternatiivid.

10) Käsitlemata on reaalne alternatiiv – Pärnust lõuna poolt jääva RB koridori viimine Via Baltica maantee koridori. KSH aruandes pole analüüsi, millele viitas Marika Pärn RB MP avalike arutelude protokollides (17.10.2013 Häädemeeste seltsimaja avaliku arutelu protokoll). Ka viited teiste riikide kogemusele peaksid sisalduma analüüsis. Pärnust Iklani on Via Baltica 2,1 km lühem kui RB koridor ning sellest tulenevat väiksemat ehitusmaksumust ja paremat sotsiaalmajanduslikku tasuvust tulnuks kaaluda.

11) Kaebaja ei vaidlusta RB rajamist rööpmelaiusega 1435 mm liinil Tallinn–Pärnu–Eesti–Läti piir (piiriületus Ikla lähedal). Kaebaja vaidlustab RB raudteekoridori planeerimise, mida on tehtud puudulikult, sh reaalseid alternatiive arvestamata.

12) Trassi koridori asukohavaliku põhinemist diskretsioonireeglite olulisel rikkumisel põhjendab kaebaja ka haldusasjas nr 3-18-529 MTÜ ARB ja ELKS poolt esitatud kaebuse p-dega 2.3.2.1, 2.3.2.2, 2.3.2.3, 2.3.2.4, 2.3.2.5, 2.3.2.6, 2.3.2.7, 2.3.2.8, 2.3.2.9, 2.3.2.10,

2.3.2.11, 2.3.2.13, 2.3.2.14, 2.3.2.15, 2.3.2.16, 2.3.2.17, 2.3.2.18, 2.3.2.19, 2.3.2.20, 2.3.2.21, 2.3.2.22, 2.3.2.23, 2.3.2.24, 2.3.2.25, 2.3.2.26, 2.3.2.27, 2.3.2.28, 2.3.2.29, 2.3.2.30, 2.3.2.31, 2.3.2.32, 2.3.2.33, 2.3.2.34, 2.3.2.35, 2.3.2.36, 2.3.2.37, 2.3.2.38, 2.3.2.39, 2.3.2.40, 2.3.2.41, 2.3.2.42.

13) MP-de menetluses koostatud KSH oli ebapiisav, mis välistab optimaalse RB trassi valimise võimaluse. KSH viidi läbi ühe tegevusena samal ajal mitmel tasandil ja erineva detailsusega toimuva keskkonnamõju hindamisega (KSH seoses MP-de koostamisega eesmärgiga optimaalse raudtee trassi koridori valimine; valitud trassikoridori rajamisega seotud keskkonnamõju hindamine kui KMH kitsamas tähenduses, mis tehti eelprojektile vastavas täpsusastmes; detailplaneeringute eelhindangute koostamine (lisa 11), eelprojekti KSH (KSH aruanne, lisa 12). Keskkonnamõju hindamine korraldati viisil, mille tõttu tulemused ei saagi olla objektiivsed. Keskkonnamõju hindamise algetapil toimus KSH läbiviimine, kuid edasi jätkati praktiliselt samaaegselt valitud ja eelistatud trassivariandi rakendamisega kaasneva keskkonnamõju hindamisega (KMH kitsamas tähenduses). RB planeeringu KSH-l ei järgitud keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduses (KeHJS) ette nähtud nõudeid. KeHJS § 40 lg 2 kohaselt peab KSH käigus selgitama peamisi alternatiive. RB MP-de puhul on oluliseks alternatiiviks olemasoleva raudtee trassikoridori kasutamine RB rajamiseks, kuid seda võimalust ei käsitletud. Näiteks ei järgitud MP-de lähteülesannet, mille kohaselt tuli analüüsida ka olemasoleva raudteekoridori kasutamise võimalikkust RB trassi jaoks Tallinna ja Rõa küla vahelisel lõigul. KSH aruanne on õigusvastaselt järelevalvaja poolt heaks kiidetud, kuna RB trassi alternatiivide keskkonnamõjude hindamine on tehtud vigadega ja ebapiisavalt.

14) Eelistatud alternatiiv valiti piiratud uuringute alusel. Trassialternatiivide sisuline võrdlus Pärnu- ja Raplamaal tehti enne KSH programmi heaks kiitmist 07.07.2014. Edasine mõjude hindamine on tehtud KSH aruande koostamise etapis puuduliku info põhjal valitud trassi osas. Kogu trassi ulatuses kõigi alternatiivide kohta läbi viidud kokkuvõttes 39-leheküljelise 2013. a loodusuuringu läbiviimisel esinesid ajalised, geograafilised ja liigilised piirangud ning ka välitööd olid äärmiselt piiratud. Trassieelistuse kinnitamise ajaks juulis 2015. a oli sellele esialgsele uuringule lisandunud ainult üksikute lõikude täiendavad uuringud. Kuigi eelistatud trassikoridoride osas tehti formaalne otsus alles 2014. a sügisest 2015. a suveni, toimusid võrdlustulemuste avalikustamine ja arutelud juba 2014. a suvel ja sügisel. Praeguseks läbi viidud uuringud on näidanud, et välitööde tegemine on olulise tähtsusega projekti tegelike mõjude ja eelistatud trassikoridori valikul, kuna andmebaasides sisalduv info pole alati sisuliselt õige.

15) Mõjusid ei hinnatud piisava täpsusastmega. KSH ja KMH protsessid ühildati ning viidi valitud trassivariandi osas läbi täpsem hindamine KMH täpsusastmes. KSH pidi andma vastuse, kas lähteseisukohtades esitatud nõuetele vastava raudtee ehitamine on võimalik ja kas selle saab ehitada valitud asukohta. Kuna asukoht valiti välja äärmiselt täpselt, pidanuks mõjude hindamise täpsusaste sellega korreleeruma. Kuna planeering oli suure detailsusastmega, oleks ka mõjude hindamine tulnud läbi viia KMH täpsusastmes, vältides sellega vajadust hilisemates etappides uuesti mõjusid hinnata. Kuna eesmärgiks oli KSH koostamine KMH täpsusega, on väheusutav, et järgmistes menetlustes KMH menetlusi tegelikult algatataks. Isegi kui järgmises etapis viidaks läbi Natura hindamine, ei ole trassialternatiive enam võimalik muuta. Hindama oleks pidanud ka Rääma raba veerežiimi muutust.

16) KSH aruandes on ebapiisavalt käsitletud kumulatiivseid keskkonnamõjusid, nt on jäetud hindamata kumulatiivne mõju maavaradele. RB ehitamise jaoks maavarade kaevandamine toimub rajatavast raudteest mõlemale poole vähemalt 50 km kaugusele ulatuval alal, mille

pindala on ca 15-16 000 km² ehk vähemalt 1/3 Eesti territooriumist. KSH aruandes on rõhutatud, et keskkonnamõju hindamine valitud trassivariandile tehakse eelprojekti täpsusastmes, kuid seda pole võimalik teha ilma trassi pikkust teadmata ning reljeefi ja geoloogilisi tingimusi arvestamata. Maavarade kaevandamisega kaasneb oluline mõju RB trassi läbivatele ning mõjupiirkonda jäävatele kohalikele omavalitsustele sotsiaalse keskkonna tähenduses. 2017. a aprillis esitati „Rail Balticu ehitamiseks vajalike ehitusmaavarade varustuskindluse uuring“, mille kohaselt jääb RB rajamisel eriotstarbelise karbonaatkivimi suhtes madala varustuskindlusega piirkonnaks Harjumaa ja võimaliku piirkonnana ka Pärnumaa, liiva ja kruusa suhtes aga Pärnu ja Rapla maakond. Selle olukorraga kaasnevat mõju sotsiaalsele keskkonnale ei ole KSH aruandes analüüsitud. RB ehituse mastaapsus ja sellega seotud ehitusmaavarade vajadus ei ole võrreldav ühegi maanteeprojekti vastavate näitajatega.

17) KSH-s on arvestamata summaarne mõju kliimale. Välja tuleb nõuda MP riigihanke raames läbi viidud tasuvusanalüüs, et kontrollida selle vastavust EK juhendile ning selle osaks olevat liikluse modelleerimist ja selle järgi arvutatud projekti mõju kliimale. Kuna projekti realiseerimiseks on oluline selle tasuvus vastavalt 2014-2020 juhendile, oleks tulnud töö käigus juhendi versioon kaasajastada. Pole teada, kas seda tehti. K. Simsoni kinnitusel lisati CEF rahastustaotlusele juhend, mis on viidud kooskõlla 2014-2020 juhendiga ning seega ka uuendatud keskkonnanõuetega, kuid uuendatud tasuvusanalüüsi pole seni avalikustatud.

18) KSH aruandes ei ole analüüsitud ka RB rajamisega kaasnevat mõju soode hüdroloogilistele tingimustele, olemasoleva raudteekoridori kasutamise/mittekasutamise sotsiaalmajanduslikke mõjusid, maa sihtotstarbe muutusega kaasnevad mõjud jmt.

19) Sotsiaalmajanduslikke mõjusid pole hinnatud ausalt ega täielikult. KSH läbiviimisel osales sotsiaalmajanduslike mõjude eksperdina ja asustusstruktuuri uuringu koostajana Tiit Oidjärv, kes töötab Rahandusministeeriumi planeeringute osakonna juhatajana. Seetõttu on olnud takistatud RB keskkonnamõju hindamise tulemuste objektiivne arutelu.

20) Põhjendamatult jäeti kaalumata Natura alade piiride muutmise või nende läbimise võimalus, käsitledes Natura alade läbimist kui absoluutselt välistavat asjaolu. Seetõttu on jäänud käsitamata olemasoleva raudtee kasutamine ja mitmed teised keskkonnale soodsamad alternatiivid. Metsist ei ole Natura kaitstavate liikide loetelus mainitud. Taarikõnnu Natura alast läbimineku eelhinnangut ei ole KSH dokumentide hulgas. Soomes on osutunud võimalikuks, et raudtee läbib Natura ala.

21) Keskkonnamõju hindamine on sisuliselt tegemata RB rajamiseks valitud trassilõigul 4G, mis läbib Rääma raba. Märgitakse, et tegemist on paksu rabaturba kihiga paksusega kuni 10 m, kuid lahtiseks on jäänud see, milline ehitusviis raba läbival lõigul valida ja milliseid keskkonnamõju leevendavaid meetmeid kasutada. Rääma raba on arvel riikliku turba maardlana. Keskkonnamõjude hindamises ei ole piisavalt käsitletud raudtee alla ja selle mõjualasse jäävate alade pinnakatte muutustest ja hüdrooloogilise režiimi muutustest tingitud kasvuhoonegaaside bilansi mõju. RB Rääma raba läbival lõigul tuleb joonobjekti mõjualaks lugeda kogu Rääma raba territoorium (2000 ha). Rikutud turbaaladel peatub või väheneb süsiniku sidumine ning suureneb süsiniku emiteerumine. Analoogsed muutused võivad mõjutada ka kõiki teisi maastikke mida raudtee läbib, kuid see mõju on jäänud KSH-s käsitlemata. Käsitamata on jäänud ka trassilõigu 4G reaalne alternatiiv – raudtee rajamine praeguse raudtee trassi koridori, mis möödub Rääma rabast ida ja lõuna poolt. KSH aruandes pole esitatud analüüsi, mis lubaks järeldada, et KSH põhimõtteid järgides ei saa tekkida olukorda, kus raudtee rajamisega rikutakse tundlike alade (sh Rääma raba) veerežiimi ning seeläbi põhjustatakse olulisi muutusi, mis võiksid kaasa tuua ka CO₂ emissiooni suurenemise.

Leevendusmeetmete loetelus puudub viide tegevustele, mis on vajalik RB projekteerimisele läbi Rääma raba. Ehkki KSH aruande kohaselt tuleb märgaladel säilitada veerežiim, pole loodud ühtki hüdrogeoloogilist mudelit, mistõttu jääb teadmata, milline veerežiim tuleb säilitada. Rääma raba osas pole tehtud täiendavaid uuringuid ja seda läbiva lõigu puhul puudub sobiv tehniline lahendus.

22) KSH aruandes on teadlikult ebaõigesti hinnatud raudtee ja sellega seotud rajatiste alla jääva maa bilanssi (tabel 9.8, lk 202). Maakasutuse hindamisel on arvestatud 50 m laiuse raudtee koridoriga, kuid planeeringus on arvestatud, et vajaliku koridori laius on 66 m; viga on 27%. KSH läbiviija ei ole arvestanud võimalusega, et reisirongide piirkiirus võib olla väiksem etteantud piirkiirusest 240 km/h. Selgusetuks jääb, millised võivad olla keskkonnamõjud erineva piirkiiruse korral.

23) KSH aruande olulisi puudusi põhjendab kaebaja ka haldusajal nr 3-18-529 MTÜ ARB ja ELKS poolt esitatud kaebuse p-dega 2.3.3.1, 2.3.3.2, 2.3.3.3, 2.3.3.4, 2.3.3.5, 2.3.3.6, 2.3.3.7, 2.3.3.12, 2.3.3.14, 2.3.3.15, 2.3.3.16, 2.3.3.17.

24) Kaalutud ei ole MP ala piiride muutmist, ehkki Riigikohus selgitas lahendis nr 3-17-2132/17 maakonnatülide huvidega seotud ehitiste asukohavaliku põhimõtteid, millest saab järelda, et raudtee kui olulise keskkonnamõjuga ehitise asukohavalikut ei saa algatamise otsusega piirata. Planeerimisprotsessis oleks tulnud võrdlusena arvestada ka olemasoleva Tartu kaudu kulgeva raudtee koridoris kulgeva raudtee keskkonnamõju.

17. Rahandusministeerium palub 39.07.2018 **vastuses** (täiendavad seisukohad 16.11.2018) jätta kaebus rahuldamata, leides järgmist.

1) Lisaks sellele, et teatud RB rajamise tehnilised tingimused on kindlaks määratud Euroopa Liidu tasandil, kajastub RB kava, eelkõige trassi kulgemise osas Tallinnast läbi Pärnu Riiga, ka Eesti üleriigilistes planeeringutes. Enne TEN-T määruse vastuvõtmist oli kehtestatud Eesti 2030+, kus oli võetud Tallinn-Pärnu suund uue raudtee trassikoridori osas. TEN-T määrus kehtestas tehnilised tingimused, millele peab RB raudtee vastama.

2) Vabariigi Valitsuse 12.04.2012 korralduses nr 173 nimetatud lähteseisukohad koostati ja avalikustati nõuetekohaselt. Lähteseisukohad koos KSH programmi eelnõuga läbisid ka paljudes kohtades toimunud avalikud arutelud perioodil 01.10.2013–15.11.2013. Keskkonnaorganisatsioonid kutsuti juba enne lähteseisukohtade ja KSH programmi eelnõu avalikkusele tutvustamist kokkusaamisele. Lähteseisukohtadele ei laekunud vastustajale teadaolevalt keskkonnaorganisatsioonidelt ettepanekuid ega kommentaare. Avalikkuse seisukohalt oluks problemaatiline, kui avalikud arutelud Pärnu maakonna küsimuste arutamiseks oleks toimunud Tallinnas.

3) Väited planeerimismenetluse otsuste seaduslikkusest ei kuulu keskkonnaorganisatsiooni kaebeõiguse alla. KSH olemuslik ülesanne maakonnaplaneeringute menetluses ei ole otsuste langetamine ega planeerimisotsuste tegemine. Juhtgrupi ja töögrupi otsused ei olnud lõplikud planeerimisotsused. Planeerimisotsuseid langetasid maavanemad KSH-st tulnud sisendi põhjal. Maavanemad tegid põhjendatult koostööd eri haldusorganitega. MKM-i kui riigiasutust pole alust pidada planeerimismenetluses huvitatud osapooleks. Vabariigi Valitsuse perioodiline informeerimine kabinetinõupidamistel ning sellekohased arutelud ei ole etteheidetavad.

4) Pädevuse küsimused ei seonu keskkonnaorganisatsiooni kaebeõigusega.

5) Kohaliku rongiliiklusega ning vastavate mõjudega arvestamine ei seonu keskkonnaorganisatsiooni kaebeõigusega, kuid väide, et kohaliku transpordiga pole

arvestatud, ei vasta ka tõele. Kohaliku rongiliikluse küsimust on arvesse võetud ka KSH koostamisel, kuna see on olnud üks juurdepääsu kriteeriumitest. Liikluskorralduse üldise toimimise analüüsimine Eesti raudteedel ei saanud olla RB MP-de ega KSH eesmärk või ülesanne. Riigisisese raudteeliikluse edaspidine toimimine on eraldi transpordipoliitiline otsus, mida ei saa otsustada RB MP-de ja KSH aruandega. Lelle-Pärnu liinil reisijateveo tellimise lõpetamine on riigi transpordipoliitiline otsus, mis ei olnud RB MP-de aktiivse menetluse faasis veel teada. Kuna kohalike peatuste planeerimine ja lahendamine ei olnud MP-de ülesanne, ei saanud ka tasuvuse hindamisel võtta rahaliselt aluseks sellega kaasnevat sotsiaalmajanduslikku tulu.

6) MP-de koostamisel on kaalutud kõiki asjakohaseid variante. 240 km/h ei ole põhjendamatult aluseks võetud eeldus. Vastustaja ei oleks pidanud kaaluma, kas olemasolevast lahendusest mõistlikum oleks RB raudtee luua hoopis teiste omadustega (kiirust kuni 160 km/h tunnis võimaldava) rongiühenduse jaoks.

7) Kõik kohalikud omavalitsused, sh Pärnu Linnavalitsus, on planeeringulahenduse kooskõlastanud ja seeläbi kinnitanud selle sobivust. Sealjuures ei tõstatanud Pärnust mööda mineva alternatiivi (4G) kaalumise küsimust üksi kohalik omavalitsus. Trassi asukohaalternatiive läbi Pärnu ja Pärnust mööda võrreldi. Lõppeelistus kujunes läbi Pärnu linna strateegilise, regionaalset arengut soodustava Pärnu ühendamisvõimaluse tõttu (Harju MP lisa 1 „Võrreldavate trassikoridoride võrdlustulemused Harju-, Rapla- ja Pärnumaal“, p 2.1.4.3, lk 28). Pärnu MP-s peetakse Pärnumaa arengus ja kohaliku elu edendamises RB-d väga oluliseks ning nähakse ette näiteks RB Pärnu raudteejaama integreerimine linna transpordivõrgustikku.

8) Olemasoleva trassi kasutamise kohta on koostatud eraldi hinnang „Olemasoleva raudtee koridori kasutamise võimalikkuse analüüs“. Juba selle pinnalt on selge, et olemasoleva trassi kasutamise võimalikkust on MP-de menetluses kaalutud. Analüüsis on kirjeldatud, mida oleks veel võimalik lugeda olemasoleva trassi kasutamiseks. 1 km kaugusel paikneva trassi puhul ei saaks rääkida olemasoleva trassi kasutamisest. RB projekti lähteülesande hulka ei kuulunud olemasoleva raudtee ülesvõtmine ja selle asendamine RB-ga. Uue joonehitise rajamisel olemasoleva trassikoridori asemele oleksid mõjud teatud juhtudel hoopis suuremad. Olemasoleva raudtee koridori kasutamisel oleks sildasid või viadukte vaja oluliselt rohkem, seega oleksid mõjud inimkeskkonnale suuremad. Ka looduskaitsest perspektiivist oleks olemasoleva trassi koridori kasutamisel olulised negatiivsed mõjud suuremad. Uued trassialternatiivid on välja töötatud selliselt, et olulised looduskaitse objektid olid trassi asukohta välistavaks asjaoluks ning nendega on trasside planeerimisel arvestatud. Täpselt olemasoleva trassi asemele või ka vahetult selle kõrvale uue rajamine tähendaks, et raudtee ehitamise perioodil ei oleks võimalik olemasolevat raudteeühendust kasutada. Kaebaja ei ole esitanud ühtegi tõendit, mis lubaks arvata, et läbiviidud analüüsi järeldused ei ole korrektsed ja põhjendatud. Võimalusel on olemasoleva trassi koridori kasutatud. Planeerimisprotsessis saab ja tuleb hinnata võrreldavaid alternatiive, mis vastavad projekti eesmärgile. Kaebaja poolt kaebuses püstitatud küsimustele on vastatud juba planeerimismenetluses, selgitades kaebajale olemasoleva trassi temaatikat. Olemasoleva trassi suuremahuline õgvendamine on arvestatava mõjuga nii keskkonnale kui inimasustusele. Olemasoleval muldkehal asub ka aktiivses kasutuses olev 1520 mm raudtee (Tallinn-Lelle), mida ei ole plaanis sulgeda ega ümber ehitada RB rööpmelaiusele. Olemasoleva trassikoridori kasutamisele olid vastu trassi asukoha kohalikud omavalitsused, nt Kohila ja Tallinn, kes olemasolevale trassile paigutatud alternatiivi 12A välistasid.

9) Olemasoleva trassi kasutamist on analüüsitud kahes etapis – lõigul Tallinnast Rõani ja Rõast Pärnuni. Rõa-Pärnu lõigu kohta on koostatud MP-de menetluses eraldi hinnang ning

Tallinn-Rõa lõigul kaaluti olemasoleva trassi kasutamise võimalikkust trassialternatiivi 12A näol, mis oli algselt MP menetluses võrdluses võrdselt teiste alternatiividega. Analüüsis käsitletud Rõa-Pärnu lõigul tuleks olemasoleva koridori kasutamisel lammutada ligikaudu 15-20 majapidamist/hoonete kompleksi, lisaks esineks täiendava 10 majapidamise/hoonete kompleksi võimaliku lammutamise vajadus. Teistes koridorides võrreldav lammutusvajadus puudub. Vajadusel likvideeritavad hooned täpsustatakse projekteerimise etapis. Kuivõrd olemasolev raudteekoridor lõigul Rõa-Pärnu linn ei vastanud lähtealustele ega võimalda rahvusvahelise elektrifitseeritud kiire rongiühenduse loomist, ei lülitatud olemasoleva raudteekoridori Rõa-Pärnu linn lõiku trassi koridori alternatiivide võrdlusesse. KSH direktiivi artikli 5 lõikest 1 tuleneb, et KSH aruandes tuleb kirjeldada ja hinnata mõistlikke alternatiive, seetõttu oli põhjendatud sobimatute alternatiivide väljajätmine juba enne lõplikku võrdlusetappi. Olemasoleval trassil paiknevat alternatiivi 12A on hinnatud täpselt samade võrdluskriteeriumide alusel nagu teisi alternatiive.

10) Planeerimismenetluses on kaalutud RB ja Via Baltica koridoride ühendamise võimalust. Via Baltica koridori kasutamise analüüs nähtub juba kaebaja enda poolt esitatud tõenditest (kaebaja 29.10.2018 seisukoha lisad 8, 9). Selle analüüsi tulemusi on avalikkusele tutvustatud avalikel aruteludel, mille materjalid on olnud ka avalikult kättesaadavad. Raudtee ja maantee nõ ühes koridoris rajamine ei tähenda, et need saaksid kulgeda väga lähestikku, mis tooks kaasa ilma kasutuseta maasiilude tekkimise. Kahe suure infrastruktuuriobjekti ühte koridori viimine tekitab ka vajaduse rajada isegi kolmetasandilisi ristumisi. KSH aruandest leiab läbivalt viiteid Via Balticale. Nt on KSH-s toodud välja probleemkohtadena just asukohad, kus Via Baltica ja RB trass paiknevad lähestikku (nt lk 246).

11) KSH aruande kokkuvõttes on välja toodud, millisele hindamisskeemile tuginevalt KSH-d erinevates etappides läbi viidi. KSH raames on tehtud rohkemgi, kui seadus nõuab. Hindamisega on lisaks KSH täpsusastmele mindud kaugemale ja tehtud ka KMH täpsusastmes hindamine, et mõjud oleksid paremini välja selgitatud. See ei välista hilisemas etapis KMH täpsusastmes hindamine täiendavat teostamist. Mõjude põhjalikum hindamine ei saa negatiivselt mõjutada KSH piisavust või asjakohasust. KSH aruande (kaebuse lisa 12) lk 120 välja toodud kaardil on näidatud, kui palju alternatiive on tegelikult kaalutud ja kui palju on neist erinevatel põhjustel välistatud. Samuti nähtuvad erinevates maakondades kaalutud trassialternatiivid MP-dest. KSH raames on hinnatud erinevaid trassialternatiive, sh olemasoleva trassi kasutamise võimalikkust.

12) KSH programmi heakskiitmise ajaks ei olnud tehtud lõplikku trassialternatiivi valikut. Sisuline töö trassi alternatiividega algas enne KSH programmi heakskiitmist ja KSH programmi heaks kiitmise menetluse ajaks oli KSH ekspertide poolt ära tehtud suur hulk sisulist tööd trassialternatiividega. Kaebaja väide, et KSH programmi koostamise järel hinnati vaid üht puuduliku info põhjal valitud alternatiivset trassi, ei ole õige. Hindamiste arv ei saa omada tähtsust. Loodusväärtuste uuring sisaldab ühes dokumendis eri loomarühmade kohta teostatud paljude uuringute ja analüüside tulemit ning see andis KSH raames piisavalt infot potentsiaalselt looduskeskkonnale avalduvate mõjude hindamiseks. Loodusuuringus kasutati nii välismaiseid asjakohaseid allikaid kui riikliku keskkonnaseire andmeid, samuti mitmeid modelleerimisega seotud töid. Uuringuid viidi läbi lisandunud trassivariantide lõikes. Välitööde mahtu loodusuuringu raames pole alust pidada marginaalseks. Olukordades, kus oli vajadus täpsustada looduses eksisteerivat olukorda, teostati välitööd. Lisaks välitöödele on olulised ka modelleerimised. Uuringute aeg venis tegelikkuses pikemaks ning eksperdid on olnud seisukohal, et andmed olid lõppastmes KSH ja MP-de jaoks piisavad. Vastustaja lähtus planeeringumenetluses sellest, et KSH eksperdid on olnud seisukohal, et andmebaaside ja välitööde andmete kombineerimisel moodustus neil kompleksne nägemus RB trassil eksisteerivast olukorrast ja potentsiaalselt mõjutatavatest liikidest ja elupaikadest. Asjaolu, et

peale uuringute teostamist ja KSH koostamist on leitud uus metsise mängupaik, ei saa näidata, et andmebaasides leiduvad andmed ja KSH käigus kogutud andmed ei ole piisavad, sest loodus ongi dünaamiline.

13) Mõjusid on hinnatud piisava täpsusastmega. MP-de menetluses pannakse strateegilisel tasandil paika RB trassikoridor. Sellise menetluse jaoks on seaduses ette nähtud KSH täpsusastmes hindamise teostamine. Raudtee eelprojekt koostati küll MP-de menetlusega paralleelselt, kuid MP pani paika vaid raudtee trassi koridori, mitte ei kehtestanud eelprojekti kohast lahendust planeeringuna. On põhjendamatu eeldada, et haldusorganid rikuvad seadust ega algata järgnevas etapis vajadusel KMH menetlusi. Põhiprojekti täpsusaste on eelprojekti täpsusastmest oluliselt suurem.

14) Strateegilise tasandi kumulatiivsetest mõjudest on arvesse võetud raudtee rajamisega seotud ehitusaegseid mõjusid, nt ehitusmaterjalide hankimise ja transpordiga seotud mõjud, mis toovad kaasa kumuleeruva efekti koos juba toimivate teevõrgustiku parendustegevustega. Ehitusmaterjalide kaevandamisega seotud mõjude täpsem hindamine ei ole KSH/KMH tavaline praktika. KSH aruandes on lähtutud eeldusest, et arendaja teeb kõik selleks, et raudtee rajamisel olemasolevat raudtee rajamiseks kõlbulikku materjali (aheraine) taaskasutada ja viia sellega uute kaevanduste rajamisega seotud loodus- ja sotsiaalne mõju miinimumini.

15) Mõju kliimale on KSH raames hinnatud. Täpsemate mõjude hindamiseks vajaliku liikluse mudeli selgumisel on võimalik järgmises etapis ka CO₂ täpsemat muutust hinnata. MP-dega pandi paika trassikoridori paiknemine, mitte raudtee tehniline ja täpsem lahendus.

16) Sotsiaalmajanduslike mõjude küsimus pole seotud kaebaja kui keskkonnaorganisatsiooni tegevusega. Ühtlasi on trassi maksumuse ja selle tasuvuse küsimused otstarbekuse küsimused ega kuulu kohtuliku kontrolli esimesse. Sotsiaalmajanduslike mõjusid on hinnatud nii AECOMi uuringus kui ka MP-de ja KSH menetluse trassialternatiivide võrdluse etapis. T. Oidjärv ei osalenud raudtee sotsiaalmajandusliku tasuvusega seotud kaalutluste ette valmistamises. Ta ei ole ka ainuisikuliselt sisustanud KSH sotsiaalsete mõjude hindamist. PlanS kohane järelevalve ei hõlma KSH sisu. T. Oidjärv ei töötanud korraga kahel kohal ega võtnud ainuisikuliselt vastu planeeringut mõjutavaid otsuseid. Rahandusministeeriumis töötades ei kuulunud T. Oidjärv enam RB konsultantide meeskonda.

17) Natura alade vältimine oli põhjendatud ning sellise lähtealuse kasutamine ei kujuta endast kaalutlusviga. Natura hindamine on KSH raames toimunud õiguspäraselt. Trassi rajamisel Natura aladest läbi oleksid mõjud suuremad kui trassi rajamisel alade kõrvale ja see võiks avaldada olulist negatiivset mõju ka Natura esmatahtsatele elupaikadele ja liikidele. Sellise tegevuse lubamisel riikis Eesti loodusdirektiivist tulenevat põhimõtet ja seeläbi ka oma rahvusvahelist kohustust tagada Natura alade kaitse. Kuna alternatiiv oli üldjuhul vältida Natura aladelt läbimineku, siis seda ka põhjendatult tehti.

18) KSH seletuskirja tabelis 14.1 on toodud leevendavate meetmete kirjeldus. Projekteerimisetapis on toodud leevendusmeetmena esile raudteetamm piirkonnas pinnase ja pinnaveežiimi säilimise tagamine Rääma rabas. See tähendab, et raudteetamm ei tohi saada pinna- ja pinnaseveele tõkestavaks rajatiseks. Mullet läbivate truupidega tuleb tagada pinna- ja pinnaseveetaseme ühtlustamine ja säilimine kummalgi pool raudtee mullet. Konkreetse tehnoloogia väljaselgitamine raudtee trassi rajamiseks läbi Rääma raba toimub MP-de kehtestamise järgselt. KSH-s ei saagi eksperdid ette näha täpset tehnilist lahendust, see selgub siiski projekteerimisel. KSH määratleb tingimused, mille rakendamisel on mõjud ärahoitavad ning millele peabki projektlahendus vastama. KSH põhimõtteid järgides ei saa tekkida olukorda, kus raudtee rajamisega rikutakse tundlike alade (sh Rääma raba) veerežiimi ning seeläbi põhjustatakse olulisi muutusi, mis võiksid kaasa tuua ka CO₂ emissiooni suurenemise.

19) KSH-s on maakasutust hinnatud korrektselt. KSH-s on pigem kajastatud arvestuslikku maabilanssi varuga, kuivõrd planeeringu järgi on raudtee ja sellega seotud rajatiste alla jääva raudteemaa ulatus 30-40 m.

20) Trassikoridori kulgemine oli paika pandud üleriigilise planeeringuga ja seda toetasid ka varasemad uuringud. Üleriigiline planeering seadis MP-dele ülesande RB raudtee planeerimiseks trassil Tallinn-Pärnu-Riia. Põhjendamatult väidetakse, et sellises olukorras oleks võrdlusena pidanud kaaluma läbi Tartu kulgevat trassi. Tegemist ei olnud kõrgemalseisvate planeeringule vastava ja samas reaalse alternatiiviga, mida oleks saanud MP-de menetluses kaaluda. See küsimus ei saa ka olla hõlmatud kaebaja kaebeõigusega.

21) Vastustaja jääb osas, milles kaebaja tugineb haldusasjas nr 3-18-529 esitatud kaebuste põhjendustele, haldusasjas nr 3-18-529 esitatud vastustes toodud seisukohtadele.

KOHTU PÕHJENDUSED

18. Kohus leiab, et kaebus ei ole põhjendatud ning tuleb jätta rahuldamata.

19. Kaebaja on vaidlustanud Pärnu, Harju ja Rapla MP-d RB raudtee trassikoridori asukoha määramiseks. Vaidlustatud MP-d algatati enne 01.07.2015 PlanS jõustumist, mistõttu tuleb EhSRS § 1 lg-st 1 tulenevalt nende menetlemise õiguspärasuse hindamisel lähtuda planeerimisest ja vanast redaktsioonist (PlanS v.r). 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 § 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 asukoha 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“ („Rail Baltica 1435 mm trassi Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute lähteseisukohad“, p 2.2, joonis 2.1, kd I, tl 40p). Raudteemaa ja kaitsevöönd on 66 m. Hajaasustuses võib trassikoridor olla koos maksimaalse nihutamisruumiga 350 m. Trassikoridori piires rööpmete nihutamist ei loeta maakonnaplaneeringu muutmiseks.

20. 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.

21. Kaebaja leiab kokkuvõtvalt, et planeerimismenetlus on toimunud õigusvastaselt ning keskkonnaorganisatsioonide osalemine menetluses oli raskendatud; planeerimismenetluses on jäetud arvestamata oluliste olemasolevate uuringutega ning läbi on jäetud viimata täiendavad, määravat tähtsust omavad uuringud; diskretsiooni ei ole teostatud õigesti, kusjuures käsitamata on mitmed reaalsed trassi alternatiivid; keskkonnamõjude ning sotsiaalmajanduslike mõjude hindamine ei ole olnud õige ega piisav. Kaebaja on seisukohal, et seetõttu on ohus looduskeskkond ja jätkusuutlik areng. Kaebaja leiab, et kõik tema argumendid seonduvad keskkonnaorganisatsiooni kaebeõigusega, sest kuna kaebaja põhiargument on, et menetluslike vigade tõttu ei ole tehtud sisuliselt õiget otsust, pole teada,

milline trassialternatiiv oleks keskkonda kõige säästvam. Samas on kaebuses viidatud ka populaarkaebuse esitamisele.

Kaebeõigus

22. Tallinna Ringkonnakohus selgitas 17.05.2018 määruses nr 3-18-551, et kaebaja puhul ei saa välistada kaebeõigust otsustele, mille kehtestamisel pole kaebaja hinnangul arvestatud geograafia-alaseid põhimõtteid, sh looduskeskkonna jätkusuutlikkuse põhimõtet. Ringkonnakohus ei pidanud ilmselgeks ka populaarkaebuse esitamise õiguse puudumist.

23. Riigikohus asus 08.08.2018 otsuses nr 3-16-1472 seisukohale, et kehtiv seadus ei näe ette maakonnaplaneeringu vaidlustamist populaarkaebuse vormis (PlanS v.r § 26 lg 1). Tallinna Halduskohus leidis veel jõustumata 07.09.2018 otsuses nr 3-18-529 eelnevale tuginedes, et seadusandja poolt maakonnaplaneeringule populaarkaebuse esitamise õiguse laiendamata jätmine ei ole põhiseadusevastane (p 117). Kordamata Riigikohtu otsuse põhjendusi ning nõustudes viidatud Tallinna Halduskohtu otsuse nr 3-18-529 seisukohaga, leiab kohus, et kaebajal puudub kaebeõigus populaarkaebuse esitamiseks PlanS v.r § 26 lg 1 alusel.

24. Arvestades Tallinna Ringkonnakohtu 17.05.2018 määruses toodud seisukohti, saab kaebajat kui mittetulundusühingut, mille põhikirja kohaselt on tema üheks tegevusvaldkonnaks keskkonnakaitse arendamisele kaasa aitamine (põhikirja p 2.8) ning üheks eesmärgiks geograafiateaduse uurimistulemuste rakendamisele kaasa aitamine (põhikirja p 1.4), pidada keskkonnakaitset edendavaks organisatsiooniks KeÜS § 31 lg 1 tähenduses ning raudtee trassi asukoha valiku osas kaasa rääkimist saab pidada kaebaja eesmärkide või tegevusvaldkonnaga seotuks. Seega tuleneb kaebaja kaebeõigus KeÜS § 30 lg-st 2 ja §-st 31. Riigikohus selgitas 08.08.2018 otsuses nr 3-16-1472 keskkonnaorganisatsiooni kaebeõigusega seonduvalt siiski sedagi, et lisaks sellele, et vaidlustatud haldusakt või toiming peab olema seotud organisatsiooni keskkonnakaitsete eesmärkide või tegevusvaldkonnaga, tuleneb KeÜS § 30 lg-st 2 ka loogiline järeldus, et keskkonnaorganisatsiooni kaebuse alus (HKMS § 41 lg 2) peab eelnimetatutega seonduma (p 17). Kohus ei nõustu kaebaja seisukohaga, et kõik kaebaja argumentid seonduvad keskkonnaorganisatsiooni kaebeõigusega ainuüksi põhjusel, et kaebuses väidetud menetluslike vigade tõttu ei ole tehtud sisuliselt õiget otsust, millest tulenevalt pole teada, milline trassialternatiiv oleks kõige säästvam. Keskkonnaorganisatsiooni kaebeõigus ei ole piiramatult populaarkaebuse esitamise õigus. Keskkonnaorganisatsiooni kaebuse aluseks olevad argumentid peavad olema seotud keskkonna kaitse eesmärkidega.

25. Eelnevast lähtudes ei käsita kohus kaebaja väiteid, mis ei seonu keskkonna kaitse eesmärkidega. Kohtu hinnangul ei seonu nende eesmärkidega eelkõige kaebaja väited seoses planeerimismenetluses tehtud otsuste seaduslikkuse ja läbipaistvusega, RB mõjudega olemasolevale trassile ja kohalikule rongiliiklusele, trassi kulgemisega läbi Pärnu linna, trassi maksumusega ning planeeringu vastavusega riigi huvidele, sh arvestades rahvusvahelisi ja finantskohustusi, mistõttu jätab kohus need tähelepanuta.

MP-de õiguspärasus

26. Kohus märgib täiendavalt, et HKMS § 158 lg-st 3 tulenevalt ei hinda kohus eraldivõetuna kaalutlusotsuse otstarbekust ega teosta haldusakti või toimingut õiguspärasust kontrollides kaalutlusõigust haldusorgani eest. Riigikohus on 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 (Riigikohtu lahendid nr 3-3-1-23-16, 3-3-1-15-08, 3-3-1-8-02, 3-3-1-9-98 jt). Ka Tallinna Ringkonnakohus leidis 03.07.2018 määruses nr 3-18-530,

mis puudutas samuti praeguse vaidluse esemeks olevate MP-de tühistamiseks esitatud kaebust, 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 (p 7). Kohus ei hinda seega ka praegusel juhul, kas Vabariigi Valitsuse majanduspoliitiline otsustus kiirraudtee rajamiseks ning sellega kaasneda 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.

27. Kaebaja on esmalt seisukohal, et planeeringute koostamisel ei arvestatud tegelikke asjaolusid ning nende koostamisel lähtuti põhjendamatutest eeldustest. Kaebaja leiab seejuures eelkõige seda, et MP-de lähtetingimused on määratud õigusvastaselt.

28. MP-d algatati Vabariigi Valitsuse 12.04.2012 korraldusega nr 173. Tallinna Halduskohus selgitas 07.09.2018 otsuses nr 3-18-529 (jõustumata) ning jääb ka praeguses asjas seisukohale, et MP-de koostamisel tuli arvestada ka sel ajal menetluses oleva üleriigilise planeeringuga Eesti 2030+ ning seda sõltumata sellest, et MP-de algatamisel ei olnud üleriigiline planeering veel kehtestatud. Pole alust väita, et üleriigilised planeeringud (Eesti 2010 ja eelkõige Eesti 2030+) ei omanud MP-de kehtestamisel siduvust ega sisaldanud nende koostamiseks üldisi lähtetingimusi ja riigi huvi väljendavaid eesmärke. Vabariigi Valitsuse 30.08.2012 korraldusega nr 368 üleriigilise planeeringu Eesti 2030+ kehtestamisel olid praeguses asjas vaidlustatud MP-de 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 planeerimisseadusega määratud planeeringuline hierarhia, kus iga madalama astme planeering peab olema kooskõlas kõrgema astme planeeringuga ning ühtlasi on iga madalama astme planeering täpsusastmelt detailsem.

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

30. Eesti 2030+ näol on tegemist Eesti riigi kui terviku maakasutuse ruumilise arengu alusdokumendiga. See sisaldab mh üleriigilise infrastruktuuri planeerimise eesmärke (PlanS v.r § 6 lg 2 p 4), mis on seatud transpordipoliitikast lähtuvate otstarbekuse otsustuste põhjal ning millega on kooskõlas ka SäAS v.r § 12 alusel koostatud ja Riigikogu poolt heaks kiidetud transpordiarenduskavad aastateks 2006-2013 ja 2014-2020, mis näevad mh ette RB raudteeliini arendamise, et integreerida Eesti rongiliiklus Euroopa rongiliiklusega. Eesti 2030+ määrab ära kiirrongi trassi rajamise võimalikult otse kulgevana Tallinn-Pärnu-Riia suunal, mida mööda saaks sõita piirkiirusega 240 km/h (p 4.3.2). Üleriigiline planeering ei sätesta siiski kohustust piirkiiruse järgimiseks igas trassilõigis. Eesti 2030+ sissejuhatuses on toodud, et see on aluseks maakonnaplaneeringute ja üldplaneeringute koostamisel. RB MP lähteseisukohtade (kd I, tl 37-49, kättesaadav ka <http://www.railbaltic.info/et/materjalid/keskkonnamoju-strateegiline-hindamine-ksh/category/1143-maakonnaplaneeringute-lahteseisukohad>) kohaselt on RB projekti üldiseks eesmärgiks taastada ühendus Balti riikide ja Euroopa raudteevõrgu vahel (lk 4; kd I, tl 38p). Harju, Rapla ja Pärnu maakonna MP-de eesmärk on leida sobivaim asukoht RB raudteeliini Tallinna-Riia-Kaunase trassikoridorile Eesti osas (lk 5; kd I, tl 39). RB MP-de KSH programm, mis oli KSH koostamise aluseks (kättesaadav 06.06.2014 seisuga <http://www.railbaltic.info/et/materjalid/keskkonnamoju-strateegiline-hindamine-ksh/category/1367-lisa-vii-ksh-programm>), väljendab samu põhimõtteid (lk 7). RB näol on tegemist rahvusvahelise tähtsusega raudteeprojektiga ning seda nii reisijateveo kui ka kaupade

transpordi osas. Halduskohus märkis otsuses nr 3-18-529 ning leiab ka praeguses asjas, et Vabariigi Valitsus algatas põhjendatult MP-d spetsiaalselt RB trassi koridori planeerimiseks, mitte üldiste maakonnaplaneeringutena, arvestades RB projekti detailsust. Kohaliku rongiliikluse peatuste küsimus RB trassil lahendatakse üldistes maakonnaplaneeringutes. Seega ei ole RB MP-de eesmärgiks olnud terve maakonna arengu terviklik hindamine. Sellise eesmärgi puudumist ei saa pidada õigusvastaseks, sest maakonna kui terviku arengu planeerimine on tervet maakonda hõlmavate maakonnaplaneeringute ülesanne.

31. Samuti märkis halduskohus asjas nr 3-18-529 ning jääb ka praegu seisukohale, et vaidlus puudub selles, et Vabariigi Valitsuse poliitiline otsustus tugineb mh AECOM Ltd 2011. a raportile ehk teostatavus-tasuvusanalüüsile, mis pidi vastama küsimusele, millised võimalikud alternatiivid oleksid väärt edasist uurimist ning milles tuvastati ja analüüsiti 4 peamist valikuvõimalust trassivariantide osas (kättesaadav inglisekeelsena http://www.railbaltica.org/wp-content/uploads/2017/05/AECOM_Rail_Baltica_Final_Report_Executive_Summary_31_05_11_FINAL_v2.pdf). AECOM-i raport oli indikaatoriks Vabariigi Valitsusele MP-de algatamisel. AECOM-i raport lähtub parima võimaliku lahenduse puhul projekteeritavast kiirusest kuni 240 km/h, mis vastab EL-i tavaraudtee 1435 mm standardi vastastikuse koostöövõime spetsifikatsioonile. Vabariigi Valitsus maakonnaplaneeringute algatajana PlanS v.r § 10 lg 3 alusel on eeldatavalt arvestanud AECOM-i raportis toodud järeldustega, mis kinnitasid projekti edasise uurimise otstarbekust. Vastasel juhul ei oleks MP-d algatatud. Vabariigi Valitsus on 22.09.2011 valitsuskabineti otsusega andnud suunised RB arendamiseks, toetades põhimõtet, et edasine Euroopa standardrööpmelaiusega RB arendustöö keskendub Eesti piires Tallinna-Pärnu-Riia otsetrassile. Poliitilise otsustuse otstarbekust kohus ei kontrolli. Alles MP-de menetluses algas põhimõtteliselt paikapandud suunal erinevate trassialternatiivide võimaluste täpsem selgitamine. MP-de menetluses ei lähtunud üksnes AECOM-i raportist, vaid tehti trassialternatiivide osas ka täiendavaid analüüse.

32. Halduskohus leidis asjas nr 3-18-529 (p 111.3) ning jääb ka praegu seisukohale, et üleriigilisel planeeringul kui kehtival haldusaktil on HMS §-s 61 sätestatud õiguslikud tagajärjed. Üleriigilise planeeringu menetluses tehti ja avalikustati KSH ning peeti avalikke arutelusid. RB projekti realiseerimise esimese astmena tehtud üleriigilised planeeringud (nende raudteetranspordi käsitlev osa) olid ajendatud juba 2004. a tehtud otsusest (Euroopa Parlamendi ja Nõukogu 29.04.2004 otsus nr 884/2004, millega otsustati Balti riigid täielikult integreerida laiemasse EL-i raudteetranspordisüsteemi ning määrati kindlaks RB telg Varssavi-Kaunas-Riia-Tallinn, vt otsuse lisa III, p 27). MP-d pidid mahtuma üleriigilise planeeringuga seatud raamidesse (PlanS v.r § 6 lg 2 p 6). Kuivõrd üleriigilise planeeringu Eesti 2030+ joonisel (põhistruktuuri kaart, lk 27) on välja toodud kiire rongiühenduse loomine Tallinnast läbi Pärnu Läti suunas aastaks 2030, on RB trassi suund Tallinnast läbi Pärnu Riiga otsustatud Eesti üleriigilises planeeringus kui MP-dest kõrgemal tasemel asuvas planeeringus. Eelneva tõttu ei nõustu kohus kokkuvõttes kaebajaga, et üleriigilised planeeringud Eesti 2010 ja Eesti 30+ ei saanud olla MP-de lähtealuseks.

33. Lisaks üleriigilisele planeeringule Eesti 2030+ on MP-de aluseks olnud säästva arengu seaduse (SäAS) v.r § 12 alusel koostatud transpordi arengukavad. Aastateks 2006-2013 kinnitatud arengukava nägi ühe olulisima tegevusena ette RB arendusprojekti ehk EL standarditele vastava raudteeühenduse Euroopaga. Aastateks 2014-2020 kinnitatud arengukava kohaselt on Eesti kõige suurem kavandatud transpordiprojekt RB, mis on oluline Eestile tulevikus ühenduse tagamiseks EL-i raudteesüsteemiga. Arengukava kohaselt võimaldab kaasaegse täielikult elektrifitseeritud RB raudtee valmimine tuntavalt vähendada transpordiga kaasnevaid saasteid, loob eeldused investeeringute saamiseks, majanduskasvuks,

regionaalseks koostöökaks ning vähendab autoliikluse koormust maanteedel. Arengukavad on heaks kiidetud Riigikogu poolt (24.01.2007 ja 19.02.2014 otsused).

34. Täiendavalt tuleb arvestada, et mitmed RB rajamise tehnilised tingimused on kindlaks määratud juba Euroopa Liidu tasandil ning riigiülel tasandil. Lisaks viidatud 29.04.2004 otsusele nr 884/2004 kehtestab Euroopa Parlamendi ja Nõukogu 11.12.2013 TEN-T määrus raudtee tehniliste tingimuste kohta tehnilised tingimused, millele peab rajatav RB raudtee vastama (nähes ette, et kiirraudtee kiirus on vähemalt 250 km/h). TEN-T määrus kinnitab samuti raudtee üldise trassikoridori Iklasi läbi Pärnu Tallinnasse. 31.01.2017 on sõlmitud Eesti, Leedu ja Läti Vabariigi valitsuste vaheline Rail Balticu/Rail Baltica raudteeühenduse arendamise kokkulepe (ratifitseeritud 19.06.2017) eesmärgiga tagada ühishuviprojektina ehitatava reisijate- ja kaubaveoks mõeldud tõhusa ja kiire Euroopa rööpmelaiusega tavapärase raudtee valmimine ja toimimine kooskõlas ühtsete tehniliste parameetritega TEN-T võrgu Põhjamerel-Läänemere põhivõrgu koridori kuuluval marsruudil. Selle lepingu art 2 kohaselt mõistetakse raudtee all kiiret kahe rööbastega 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.

35. Vastustaja on kohtule esitatud vastuses põhjalikult kirjeldanud läbiviidud uuringuid ja nende koostamise lähtealuseid. Kohtule ei nähtu, et lähtealused oleksid määratletud põhjendamatult. Samuti on kohus seisukohal, et MP-de lähteseisukohad vastavad lähtealustele ja -dokumentidele.

36. Kohtu hinnangul ei ole Vabariigi Valitsuse 12.04.2012 korralduses nr 173 nimetatud lähteseisukohtade ("Rail Balticu 1435mm trassi Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute lähteseisukohad" (kd I, tl 37-49)) koostamine ja avalikustamine olnud puudulik või ebapiisav ning ka keskkonnaorganisatsioonide, sh kaebaja kaasamine pole olnud puudulik. Lähteseisukohtade ja KSH programmi avalikust väljapanekust ja avalikest aruteludest on avalikkust teavitatud (nt 30.08.2013 Harju Elu, kd VI, tl 33), keskkonnaorganisatsioonide esindajatele, sh kaebajale on juba eelnevalt (12.07.2013) edastatud kutse MP-dega seotud küsimuste arutamiseks (kd VI, tl 34) ning lähteseisukohad on ja on olnud avalikult kättesaadavad veebis (<http://railbaltic.info/et/materjalid/maakonnaplaneeringud/category/65-maakonnaplaneeringute-lahteseisukohad-seisuga-august-2013>). Lähteseisukohad koos KSH programmi eelnõuga on läbinud avalikud arutelud perioodil 01.10.2013-15.11.2013. Vastustaja on selgitanud, et avalike arutelude toimumisest teavitati muu hulgas avalikult maakondlike ja kohalike lehtede kaudu ning arutelud toimusid paljudes kohtades, et võimaldada kõikidel isikutel ja keskkonnaorganisatsioonidel leida endale sobiv osalemiskoht. Vastustaja märgib õigesti, et pigem oleks avalikkuse seisukohalt olnud problemaatiline see, kui avalikud arutelud Pärnu maakonna küsimuste arutamiseks oleks toimunud Tallinnas. Seega on põhjendamatud kaebaja väited sellest, et lähteseisukohti kas ei olegi koostatud või ei ole neid avalikustatud.

37. Kohtu hinnangul ei ole põhjendatud väide, et kolme eraldi MP menetlemine raskendas keskkonnaorganisatsioonidel, sh kaebajal menetluses osalemist, arvestades, et MP-dele on koostatud ühine KSH ning ka planeeringumaterjalid on olnud menetluse jooksul kättesaadavad ühte kohta koondatuna veebis (<http://railbaltic.info>). Keskkonnaorganisatsioonide, sh kaebajal on menetlusest teavitatud ning kaebajale on saadetud kutse MP-dega seotud küsimuste arutamiseks, tal on olnud võimalik osaleda ning ta on ka osalenud avalikel aruteludel (nt Pärnu Maavalitsuses 29.09.2017 toimunud ärakuulamine, kd I, tl 29-30). Asja materjalid kinnitavad seega, et kaebaja on juba varases staadiumis menetluses osalema kutsutud. Isegi kui kolme eraldi MP osas avalike arutelude toimumine eri

kohtades oleks mõnevõrra raskendanud kaebaja aruteludel osalemist, on selline menetlus võimaldanud efektiivsemalt kaasata avalikkust ning tagada avalikkuse võimalus arutelul või aruteludel osalemiseks. Ka PlanS v.r-st ei tulenenud nõuet korraldada ühiseid avalikke arutelusid.

38. Kohus viitas eelnevalt, et küsimused planeerimismenetluses tehtud otsuste seaduslikkusest ega pädevusest ei seonu keskkonnaorganisatsiooni kaebeõigusega. Seetõttu jätab kohus need valdavalt tähelepanuta, tuues siiski välja, et isegi kui menetluses olid kaasatud erinevad haldusorganid, nähtub MP materjalidest, et otsused planeeringulahenduse kujunemise suhtes tegid maavanemad ning vaidlustatud MP-de lõpliku kehtestamise on otsustanud riigihalduse minister. See, kuidas töö käigus haldusorganite seisukohti planeeringumenetluses koordineeritakse, ei puuduta ministri kehtestatud MP-de õiguspärasust.

39. Kohtu hinnangul ei seonu keskkonnaorganisatsiooni kaebeõigusega ka küsimus sellest, kas MP-de koostamisel on arvestatud kohaliku rongiliiklusega ning eelkõige uue raudteetrassi tagajärgedega olemasolevale raudteele. Lisaks nähtub asja materjalidest, et RB trassi seost kohaliku transpordiga on hinnatud. Pärnu MP seletuskirja ptk 3.4 (kd III, tl 37-38) ja Harju MP ptk 3.4 (kd II, tl 88p-90) käsitlevad RB trassi kasutamise võimalusi kohaliku transpordi eesmärgil. Kohus nõustub vastustajaga kokkuvõttes selles, et liikluskorralduse üldine toimimine Eesti raudteedel on eraldi transpordipoliitiline otsus, mida ei saanud ega pidanudki tegema RB planeerimise kontekstis. Ka kohalike peatuste planeerimine ja lahendamine ei olnud RB MP-de ülesanne.

40. KSH-s on kohaliku rongiliikluse küsimust arvesse võetud. Nii selgitatakse KSH aruande ptk-s 9.6.2 (kd I, tl 156p-157), et juhul, kui raudtee rajatakse, on seda mõistetavalt võimalik kasutada ka riigisisese reisijateveo vajaduste rahuldamiseks. Märgitakse, et soodsaimad on asulatest läbi või nende lähinaabruses kulgevad trassid, seega on eelistatud trassialternatiivid, mille lähedusse jääb enam tiheda asustusega alasid. Kriteeriumi käsitlemisel lähtutakse eeldusest, et RB rajamisel seni renoveerimata Lelle-Pärnu raudteetrass pikas perspektiivis likvideeritakse ning vedu hakkab toimuma piki rajatavat RB raudteetrassi. Samuti lähtutakse eeldusest, et juhul, kui Tallinna ja Rapla vahelises lõigus ei rajata RB raudteed olemasolevasse trassi, säilib rongiliiklus ka tänasel raudteel. KSH aruandes tuuakse veel välja, et hindamine põhineb kaardianalüüsil ning eelistatud on neis asustusüksustes kulgevad trassialternatiivid, milles asustustihedus ning elanike arv on suuremad, millisel juhul kohaliku reisirongiliikluse korraldamiseks peatuste loomine on perspektiivis põhjendatum. Selle kriteeriumi kontekstis on hoidutud tugeva eelistuse välja toomisest, kuna kohaliku reisirongiliikluse küsimust RB projektiga ei lahendata. Peatuste sagedus ja asukohad, samuti nende rajamiseks vajalikud investeeringud ja katteallikad sõltuvad riikliku tasandi seisukohtadest kohaliku reisijateveo korraldamisel ning järgnevate planeeringute ning poliitikakujundamise käigus langetatavatest otsustest. KSH on aruandes leitud, et seetõttu ei ole põhjendatud tugeva eelistuse või mitte-eelistuse andmine olukorras, kus reisijateveo korraldamise pikaajalised põhimõtted on ebaselged.

41. Lelle-Pärnu liini osas on Pärnu MP seletuskirja ptk-s 3.4 (lk 75, kd III, tl 38) märgitud, et RB raudtee rajamine ja kohalike reisirongide peatuskohtade väljaheitamine võib pikas perspektiivis kaasa tuua seni renoveerimata 1520 mm Lelle-Pärnu raudteetrassi likvideerimise. Lelle-Pärnu liinil reisijateveo tellimise lõpetamine oli riigi transpordipoliitiline otsus, mis ei olnud RB MP-de aktiivse menetluse faasis veel teada ning seega ei saanud RB planeerimisel sellega ka arvestada. Harju MP seletuskirja ptk-s 3.4 (lk 67, kd II, tl 90) tuuakse välja, et Harju maakonnaplaneering 2030+ kajastatud raudteekoridorid jätavad võimaluse RB raudtee ning olemasoleva Tallinn-Viljandi raudtee rongiliikluse integreerimiseks. RB raudtee

ning Tallinn-Viljandi raudtee rongiliikluse integreerimine on perspektiivi arvestav, kuid see vajab käimasolevatest maakonnaplaneeringutest hilisemat eraldi riigipoolset otsust.

42. Kohtu hinnangul ei ole alust väita, et lähtumine projektkiirusest 240 km/h on olnud põhjendamatu. Arvestades eelnevalt väljatoodud lähtealuseid, ei saa järeldada, et kaebuses samuti aktsepteeritavana nimetatud piirkiirusega 160 km/h sõitev rong, mis ei sõidaks Tallinnast Pärnu ja Riia suunas võimalikult otse, vastaks üldplaneeringus RB-le seatud eesmärkidele. Nõue, et kavandada tuleks trass rongidele piirkiirusega 240 km/h, tulenes üleriigilisest planeeringust Eesti 2030+, riigiülestest dokumentidest ja muudest eelnevalt käsitatud alusdokumentidest. Vastustaja on selgitanud, et projektkiirusest 240 km/h lähtumise eesmärgiks on olnud kiire raudtee rajamine, mis võimaldab siin sõita võrreldavatel tingimustel üleeuroopaliselt raudteedel kasutusel olevatega. Seadusest ei tulenenud nõuet kaasata avalikkust MP-de lähtetingimuste kindlaksmääramisse. Arvestades eesmärki rajada kiire raudtee, ei ole põhjendatud kaebaja väited, justkui oleks piisanud olemasoleva trassi kasutamisest või uue rajamisest, mis võimaldaks sõita kiirusel kuni 160 km/h. Seega ei oleks vastustaja pidanud kaaluma, kas olemasolevast lahendusest mõistlikum oleks RB raudtee luua teiste omadustega rongiühenduse jaoks.

43. Kohtu hinnangul ei seonu küsimus sellest, kas trassi kulgemist läbi Pärnu linna saab pidada sotsiaalse keskkonna seisukohalt vastuvõetavaks või oleks olnud otstarbekas näha ette paralleeltrass (4G), samuti keskkonnaorganisatsiooni kaebeõigusega, mistõttu jätab kohus vastavad väited tähelepanuta.

44. Kohus leiab, et trassikoridori asukohavalikul ei ole rikutud diskretsioonireegleid. Kaebaja hinnangul vähendaks olemasoleva raudteetrassi rajatise või vähemalt koridori maa-ala kasutamine oluliselt keskkonnamõju, kuid vastustaja toob välja, et KSH ja MP-de dokumendid kinnitasid vastupidist. Kohus jääb juba haldusasjas nr 3-18-529 avaldatud seisukohale, et asja materjalidest nähtuvalt on KSH ja MP-de menetluses kaalutud ka olemasoleva raudteetrassi kasutamise võimalikkust, arvestades MP lähtetingimustega ja jättes kõrvale MP lähtetingimustele mittevastavad alternatiivid, ning jõutud seisukohale, et selle kasutamine ei ole üldiselt võimalik. MP-de menetluse raames on 23.09.2013 koostatud eraldi hinnang „Olemasoleva raudtee koridori kasutamise võimalikkuse analüüs“ (kd I, tl 50-59), mis juba iseenesest kinnitab, et see võimalus raudtee rajamiseks ei ole jäänud menetluses kaalumata. Selles analüüsis on kaalutud olemasoleva trassikoridori kasutamise tehnilisi võimalusi, maksumust ja kaasnevaid mõjusid inim- ja looduskeskkonnale. Analüüsist nähtuvalt võrreldi olemasoleva Lelle-Pärnu raudtee koridori (lõigus Rõa-Pärnu linn) teiste trassi koridori alternatiividega, võttes aluseks tehnilises kirjelduses ette antud nõuded projektkiiruse ja trassi geomeetria osas. Analüüsi tulemusena selgus, et olemasoleva raudtee koridori kasutamine RB trassi koridorina lõigul Rõa-Pärnu on komplitseeritud. Tallinn-Rõa lõigul on olemasoleva trassi kasutamise võimalikkust kaalutud trassialternatiivina 12A. Planeerimismenetluse dokumenditest nähtuvalt ei analüüsitud viidatud trassialternatiivi 12A vähem põhjalikult kui teisi alternatiive. See nähtub nt analüüsist „Rail Balticu trassikoridoride võrdlustulemused Põhja-Raplamaal ja Harjumaal enne Vabariigi Valitsuse seisukohta 29.05.2014“ (kd III, tl 150 jj, p 1.2.15; tl 178 jj, p 2.2.11).

45. Kaebaja eeldus, et RB raudtee trassikoridori rajamisega kaasnev negatiivne mõju oleks inim- ja looduskeskkonnale kõige madalam olukorras, kus uus joonehitis rajatakse olemasoleva raudtee asemele või selle trassikoridori, on põhjendamatu. 23.09.2013 analüüsist nähtuvalt on hinnatud olemasoleva trassikoridori kasutamise mõju inimkeskkonnale ehk olemasolevale asustusele (p 3.1), looduskeskkonnale (p 3.4) ning selle maksumust (p 4). Analüüsis on välja toodud, et olemasoleva trassi kasutamine tooks kaasa ajalooliselt väärtusliku Eidapere mõisahoonelammutamise, olulise mõju inim- ja looduskeskkonnale, sh

võrreldes uue trassi ehitamisega oluliselt suurema sildade ja viaduktide ehitamise vajaduse, sh oluliselt suurema negatiivse mõju looduskaitsele aspektidele. Samuti on analüüsis 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.

46. Põhjendamatu on kaebaja väide, et analüüsisist ei tulene, et olemasoleva trassikoridori kasutamine ei ole üldjuhul võimalik. Analüüsis on järeltatud, 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 väikse ima 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). Märkitud on, et vana raudteetamm ei vasta tehnilistele nõuetele ja tuleks ümber ehitada. Analüüsis käsitletud Rõa-Pärnu lõigul tuleks olemasoleva koridori kasutamisel lammutada ligikaudu 15-20 majapidamist/hoonete kompleksi, lisaks tuleb arvestada täiendava 10 majapidamise/hoonete kompleksi võimaliku lammutamise vajadusega. Konkreetsete hoonete välja toomata jätmise ei ole etteheidetav, sest raudtee ja seda teenindava raudteeinfrastruktuuri täpsed asukohad ja lahendused, sh vajadusel likvideeritavad hooned, täpsustatakse projekteerimise etapis.

47. Mõjude osas looduskeskkonnale on 23.09.2013 analüüsis välja toodud, et olemasolevat raudteed põhimõtteliselt järgiva trassi rakendamisel ei oleks kõikidel juhtudel võimalik järgida uute trasside kavandamisel aluseks võetud looduskaitselisi põhikriteeriume, mille kohaselt ei oleks looduskaitsele vastuvõetav raudtee rajamine Natura 2000 võrgustikku kuuluvate loodus- ja linnualade territooriumitele, I ja II kaitsekategooriatesse kuuluvate liikide püsielupaikadesse, olulisteks negatiivseteks kriteeriumiteks olid ka II ja III kaitsekategooria liikide elupaigad ning teised looduskaitsealade kohaselt kaitstavad alad. Analüüsisist nähtuvalt tekiks olemasoleva trassi kasutamisel olulisim looduskaitsealine probleem kohas, kus raudtee läbib Vändra valla Viluvere külas u 0,9 km pikkuse lõiguna Taarikõnnu-Kaisma linnuala ja Taarikõnnu loodusala, sest olemasolev raudteetrass kulgeb risti läbi ala. Samuti oleks olemasoleva trassi kasutamisel negatiivne mõju Mõrdama loodusalale, Kõnnumaa loodusalale ja Kõnnumaa-Väätsa linnualale. Analüüsis on esile toodud veel Taarikõnnu loodusala ja Taarikõnnu-Kaisma linnuala, Eidapere puistu, Kuiaru, Mukri ja Tillniidu loodusala, Niidu maastikukaitseala ja Rääma kaitseala. Seega oleksid ka looduskaitsele perspektiivist olemasoleva trassi koridori kasutamisel olulised negatiivsed mõjud suuremad. Ka vastustaja selgitustest nähtub, et uued trassialternatiivid on välja töötatud selliselt, et olulised looduskaitsealad objektid olid trassi asukohta välistavaks asjaoluks ning nendega on trasside planeerimisel arvestatud, mida aga ei saa teha olemasoleva trassi puhul. Seega ei ole lähtutud üksnes õgvendamise vajadusega kaasnevatest mõjudest ja ehitusmaksumusest.

48. Analüüsis on leitud ka seda, et olemasolevast raudteest u 10-20 m kaugusel asuv trass võiks endast kujutada olemasoleva koridori kasutamist, ning selgitatud, miks ei oleks sellest kaugemale viidud trassikoridor enam käsitatav olemasoleva trassi kasutamisenä. Seega on põhjendatud lähtuda analüüsis toodud määratlusest.

49. Eelnevast tulenevalt on põhjendamatu etteheide, et planeeringutes on käsitamata raudteetrassi rajamise võimalikkus olemasolevasse trassikoridori või olemasoleva raudtee asemele. Nt Pärnu MP seletuskirjast nähtub olemasoleva trassi kasutamise hindamine 23.09.2013 analüüsi alusel (ptk 1.4, kd III, tl 10 jj ning lisa 1 „Olemasoleva raudtee koridori

kasutamise võimalikkus Rail Baltic raudtee trassi asukohana“). Vastustaja märgib õigesti, et olemasoleva trassi kasutamise võimalikkuse kaalumist MP-de menetluses näitab juba seegi, et asukohtades, kus see osutus võimalikuks ja põhjendatuks, on olemasoleva trassi koridori kasutatud (vt Pärnu MP seletuskirja ptk 3.5.6, lk 99, ptk 3.5.9, lk 108, ptk 3.5.11, lk 112). Samuti on olemasoleva trassi koridori kasutatud osaliselt Harjumaal. Vastustaja on selgitanud, miks on Harjumaal eelkõige looduskaitsealistel põhjustel olemasoleva trassi kasutamise võimalikkus olnud väga piiratud, tuues välja, et KSH programmi avalikustamise järgselt selgus, et planeerimise algfaasis töös olnud alternatiividega jätkamine ei ole võimalik Nabala-Tuhala looduskaitseala tõttu. Seetõttu otsustati töötada välja uued alternatiivid, kuid see ei kinnita, et olemasoleva trassi kasutamise võimalust ei kaalutud. Asjaolu, et olemasoleva trassi kasutamist on menetluses kaalutud, nähtub ka planeerimismenetluse kirjavahetusest. Harju Maavalitsuse 06.08.2013 kirjas (kd III, tl 221) viidati KSH programmi eelnõule ja planeerimismaterjalidele, millest nähtub, et olemasolevat trassi kasutatav alternatiiv oli kaalumisel. Ka Rae Vallavalitsuse 30.09.2013 vastusest (kd IV, tl 2-9) ja Kiili Vallavalitsuse 28.11.2013 vastusest (kd III, tl 11, 13) nähtuvalt on kohalikud omavalitsused olemasolevat trassi sisaldava alternatiivi ja ka teiste KSH alguses kaalumisel olnud trassialternatiivide kohta saanud esitada omapoolseid seisukohti, mida planeerimismenetluses kaaluti.

50. KSH aruande ptk-s 8 (kd I, tl 118 jj) tuuakse välja, kuidas on trassialternatiivide väljatöötamine ja võrdlemine toimunud. MP-de ja KSH kohaselt on trassi koridori alternatiivide visandamisel lähtutud baasteguritest (nt Harju MP seletuskirja p 2.2, kd II, tl 70p-71p). Baastegurid on elamud jm hooned (sh ühiskondlikud, äri- ja tootmishooned), kalmistud, looduskaitsealused objektid koos kaitsevööndiga, Natura 2000 alad, kultuurimälestised koos kaitsevööndiga, kehtestatud detailplaneeringutega kaetud alad (juhul, kui ehitusluba on väljastatud). Lisaks baasteguritele lähtuti trassi geomeetriaõuetest ja lühimast võimalikust teekonnast ning majanduslikust tasuvusest. Neid tingimusi on olemasoleva trassi kasutamise võimalikkuse hindamisel arvesse võetud ning analüüsi käigus selgus, et juba baastegurite tõttu ei ole olemasoleva trassi kasutamine RB rajamiseks võimalik ega ka majanduslikult tasuv. Olukorras, kus baastegurite ja projekti põhinõuete hindamisel on selge, et trass selleks ei sobi, ei ole mõistlik ega võimalik sellise trassi hindamisega üksikasjalikumalt edasi minna ja detailsemalt kõrvutada seda trassidega, mis baastegureid järgivad. Selgelt sobimatutele või ebamõistlikele trassialternatiividele ei pidanud tegema täiendavaid analüüse. Seega arvestades, et analüüsi tulemusel selgusid asjaolud, mis välistasid lõigu Rõa-Pärnu linn olemasoleva trassikoridori alternatiivide hulgast, ei olnud tegemist mõistliku ja reaalse alternatiiviga, mida oleks tulnud võrrelda samadel alustel reaalsete alternatiividega.

51. KSH aruande lk 120 kaardil (joonis 8.1, kd I, tl 118p) on välja toodud, kui palju alternatiive on tegelikult kaalutud ja kui palju on neist erinevatel põhjustel välistatud ja millised jäid võrdlusesse. Samuti nähtuvad erinevates maakondades kaalutud trassialternatiivid MP-dest. Harju MP menetluses kaalutud trassialternatiivid nähtuvad Harju MP seletuskirja skeemilt 2.4.1 (kd II, tl 75p) ja lisas 2 oleval kaardil (kd II, tl 116). Samuti on Harjumaal trassi koridori alternatiivide võrdlemise protsessi kajastatud MP lisas 3 (kd II, tl 116p-118). Rapla MP menetluses kaalutud trassialternatiivid nähtuvad Rapla MP seletuskirja skeemilt 2.4.1 (kd II, tl 214p) ja lisas 2 oleval kaardil (kd II, tl 251p). Samuti on Põhja-Raplamaal trassi koridori alternatiivide võrdlemise protsessi kirjeldatud MP lisas 4 (kd II, tl 252p-256). Pärnu maakonnas kaalumise all olnud trassialternatiivid kajastuvad Pärnu MP skeemil 2.4.1 (kd III, tl 21p). Samuti on Pärnu MP lisas 2 (kd III, tl 70p) ülevaatlik kaart võrreldud trassialternatiividest.

52. Kohus ei nõustu ka seisukohaga, et arvesse ei ole võetud olemasolevate trassikoridoride ühendamise võimalust RB trassiga. Nt Pärnu MP seletuskirja ptk-s 3.2.2 on raudteejaama

asukohavalikul arvestatud võimalusega ühildada RB raudteejaam ja riigisisese 1520 mm rööpmelaiusega olemasolev Pärnu lõppjaam. Samuti on Tallinnas olemasolevat raudteed ja taristut arvesse võetud reisiterminali planeerimisel (Harju MP seletuskirja ptk 3.2.2, 3.2.3). Pärnu MP trassi võrdlustulemuste juures (ptk 2.4, lk 40-41) tuuakse samuti näiteks välja, et 5D trassi koridori valikut toetab võimalus arendada terviklikult välja Tootsi Suursoo tuulepark ning kavandada peatuskoht kohaliku liikluse tarbeks olemasoleva, 1520 mm raudteed teenindava, Tootsi jaama piirkonnas.

53. Seega pole õiged kaebaja väited, et olemasoleva trassikoridori asukoha välistamisel on jäetud arvestamata mõju inim- ja looduskeskkonnale ning analüüs on tehtud vaid Rõa-Pärnu lõigu osas. Olemasoleva trassi kasutamine on välistatud tulenevalt tehnilistest ja inim- ning looduskeskkonnale avalduvatest mõjudest. Samuti ei ole põhjendatud väide, et igakülgsest on jäetud hindamata RB trassi olemasoleva trassi asemele rajamise võimalus. Kaebajad ei ole tõendanud ega põhistanud, milline MP lähtetingimustele vastav lahendus oleks olemasolevasse trassikoridori valdavas pikkuses ülekantav.

54. Nagu eelnevalt välja toodud, viitab vastustaja õigesti, et olemasoleva raudtee trassialternatiivi (12) on võrreldud ka KSH raames. Sellise võrdluse tulemused on nähtavad 2014. aasta võrdlustulemuste dokumendis (kd III, tl 96-219), KSH lisaks I olevast võrdlustulemuste dokumendist (eelkõige KSH lisa I-7, võrdlusgrupp 10, kd IV, tl 138 jj) ning MP-de võrdlustulemuste dokumendis (nt Harju MP lisa 1). Nimetatud trass ei osutunud eelistatuks. Lisaks võrdlustulemustele on alternatiivide võrdlemise protsessi Põhja-Raplamaal ja Harjumaal kirjeldatud Harju MP seletuskirja lisa 3 (vt ka otsuse p 51). Viidatud selgitusest nähtuvalt leiti, et edaspidisesse võrdlusesse jäävate 13ndad alternatiivide näol on tegu kompromissiga, kus mõjud elukeskkonnale ja loodusele on kõige enam tasakaalus. KSH raames on seega hinnatud erinevaid trassialternatiive, sealhulgas olemasoleva trassi kasutamise võimalikkust. See nähtub ka KSH aruandest, kus on asjakohaste trassilõikude juures olemasoleva trassi kasutamise võimalus välja toodud (vt nt trass 11B-II, KSH aruande lk 98, trass 11B-II, lk 99; kd I, tl 108p-109). Ühtlasi nähtub ka kogukonna jätkusuutlikkuse kriteeriumite selgitusest (KSH aruande ptk 9.5.1, lk 191; kd I, tl 154), et olemasoleva trassi kasutamist on hindamiskriteeriumites koosmõjus teiste trassivalikut mõjutanud kriteeriumidega arvesse võetud.

55. Kohus ei nõustu kaebajaga, et Via Baltica koridori kasutamist ei ole menetluses analüüsitud. KSH aruandes on läbivalt Via Balticale viidatud, mis näitab, et Via Balticaga ei ole jäetud menetluses arvestamata. Näiteks on Pärnu jaama piirkonnas pööratud tähelepanu sellele, et kuivõrd RB ja Via Baltica asuvad seal lähestikku, võib summaarne mõju ebasoodsatel asjaoludel olla oluline (vt KSH aruande ptk 9.10.2, lk 223). Samuti on KSH-s toodud välja probleemkohtadena asukohad, kus Via Baltica ja Rail Balticu trass paiknevad lähestikku (nt KSH aruande lk 246). Ka kaebaja enda poolt viidatud Are ja Häädemeeste avaliku arutelu protokollidest nähtub, et Via Baltica koridoriga ühendamise võimalust on analüüsitud (kd V, tl 147-150), kuid leitud, et see lahendus oleks raskesti realiseeritav ja mõjusid keerulisem leevendada. Kaebaja väide, et Via Baltica on Pärnust Iklani 2,1 km lühem kui RB koridor, ei kinnita, et raudtee rajamine Via Baltica kõrvale oleks parem lahendus või et seda oleks võimalik realiseerida. Raudtee geometriandmed (nt nii pikiprofiili kui kurviraadiuste osas) on karmimad kui maantee puhul ning nende täpselt kõrvuti kulgemine ei ole juba seetõttu võimalik.

56. Kohus ei nõustu kaebaja etteheitega, et MP-de menetluses koostatud KSH oli ebapiisav, mis välistab optimaalse RB trassi valimise võimaluse. KSH heakskiitmise otsuse tegi 09.08.2017 KKM. KSH nõuetekohasust hindas halduskohus põhjalikult haldusasjas nr 3-18-529 ja jääb ka praeguses asjas samadele seisukohtadele. 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 keskkonnavalase 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 alade osas 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. Projektlahendused vaadatakse üle veel ka ehitusloa menetluses, kus tuleb kaaluda täiendava keskkonnamõju hindamise vajalikkust, sh Natura eelhindamisena.

57. MP-de koostamisega paralleelselt viidi läbi KSH, mistõttu oli võimalik planeeringulahenduse väljatöötamisel jooksvalt arvestada selles saadud teabega. KSH aruandes selgitatakse, et paralleelselt MP-de koostamisega toimus eelistatud trassivariandi hindamine eelprojekti täpsusastmes ja vastavate leevendavate meetmete väljatöötamine (ptk 3.4.12, lk 40, kd I, tl 79p). Tegevuste paralleelne läbiviimine ei viita, et keskkonnamõju hindamise tulemused ei saanud olla objektiivsed. Väljavalitud alternatiivi ei hinnatud ega korrigeeritud tagantjärele, vaid mõju hinnati 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 maakonnaplaneeringu detailsusastmes võimalik tõhusalt hinnata (nt mis sõltuvad ehitusprojekti tehnilisest lahendusest). Eelprojekti hindamise tulemused ja leevendavad meetmed sisalduvad KSH lõpparuandes. KSH aruande kokkuvõttes on kokkuvõtlikult etapiviisiliselt välja toodud, millisele hindamisskeemile tuginevalt KSH-d erinevates etappides läbi viidi (vt KSH aruande seletuskirja lk 13-15). Kaebajale on ka juba planeerimismenetluses selgitatud, et vastustaja ei pea seadusevastaseks olukorda, kus planeerimise ja keskkonnamõjude hindamine tehakse samaaegselt (vastustaja 28.12.2017 kiri nr 15-2/3469-1, kd I, tl 31-33), sest menetlusökonoomiast lähtuvalt on mõistlik, et võimaliku kaalutava planeeringulahenduse kohta tehakse kohe ka keskkonnamõju hindamine.

58. Kohus ei nõustunud asjas 3-18-529 kaebajatega, et kogu trassi ulatuses tulnuks KSH menetluses läbi viia väliuuringud ning jääb sellele seisukohale ka praeguses asjas. KSH-s on kasutatud olemasolevat teavet ja menetluses tehtud uuringuid (sh võtme-elupaikades väliuuringud). Mõjud on selgitatud välja vajaliku täpsusega, et anda hinnang, kas kavandatava koridori saab sellesse kohta rajada ja kas valitud on parim alternatiiv. MP-des ei ole sobivust jäetud lahtiseks. KSH aruanne annab vastuse, kas tegevus on põhimõtteliselt lubatav. 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. Hinnati nii kaitsealuseid kui mittekaitsealuseid liike. Lindude perioodilised kaitsenõuded tulenevad ka looduskaitseseadusest, sõltumata nende kaitse all olemisest. KSH aruande lisa III-6 on leevendusmeetmete register ning see on ka MP-de osaks.

59. KSH aruande tabelist 3.2 (kd I, tl 72p-73p) nähtuvalt on KSH protsess olnud kooskõlas KeHJS nõuetega. KSH programm kiideti heaks 07.07.2014. KSH aruande tabelist 3.2 nähtuvalt toimus veel 2014. a oktoobrini võrdlustulemuste täpsustamine ja KSH vahearuande täiendamine. 2014. a novembris-detsembris ja 2015. a jaanuarist augustini toimus alles KSH aruande ja planeeringulahenduse koostamine. 2015. a veebruarist augustini toimus KSH aruande täiendamine vastavalt saadud ettepanekutele, arvamustele ja seisukohtadele. Seega ei

ole alust väita, et KSH programmi heakskiitmise ajaks oli üks trassialternatiiv välja valitud. Vastustaja on selgitanud, et sisuline töö trassi alternatiividega algas juba enne KSH programmi heakskiitmist ja KSH programmi heaks kiitmise menetluse ajaks oli KSH ekspertide poolt ära tehtud suur hulk sisulist tööd trassialternatiividega. Seejuures viibis KSH programmi heaks kiitmine Keskkonnaministeeriumi soovil KSH programmi täiendamise ja muutmise tõttu, mis aga ei takistanud aga tööd trassialternatiividega juba sel perioodil. Asjaolu, et võrdlusesse võetavate alternatiividega hakati tööle juba varem, ei viita kuidagi sellele, et eelistatava trassi otsus oleks selleks hetkeks tehtud. Kaebaja väide, et KSH programmi koostamise järel hinnati vaid üht puuduliku info põhjal valitud alternatiivset trassi, ei ole õige, mida kinnitab mh asjaolu, et KSH programmi heaks kiitmise järgselt lisandus võrdlusesse veel uusi trassialternatiive.

60. Kaebaja etteheide, et läbi viidi vaid üks loodusuuring, on põhjendamatu. KSH raames läbi viidud loodusuuringust nähtub, et tegemist oli kompleksuuringuga, mille raames teostati mitmeid erinevate loomarühmade uuringuid. Seega ehkki vormiliselt oli tegu ühe uuringuga, sisaldab see eri loomarühmade kohta teostatud paljude uuringute ja analüüside tulemit. Lisaks kasutati e-Elurikkuses ja Loodusvaatluste andmebaasis olevaid andmeid ning täiendavalt KKA-lt saadud andmeid. KSH programmi ptk-s 7 on allikmaterjalides loetletud erinevad registrid ja andmebaasid, mida KSH koostamisel vaadati ja arvestati. 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. KSH aruande alapeatükis 3.4.2 tuuakse välja, et ettevalmistavate tööde käigus otsustati, et KSH koostamiseks on vajalik läbi viia loodusuuring, asustusstruktuuri uuring ja kultuuriväärtuste uuring. Sealjuures viidi uuringud läbi ka KMH täpsusastet silmas pidades. Kuivõrd trassivariantide võrdlemise protsess kestis kauem, kui algselt plaanitud, täiendati uuringute (eriti loodusuuringute) materjali võrdlemise protsessi lõpuni. Samuti viidi läbi täiendavaid uuringuid lisandunud trassivariantide lõikes. Seega teostati uuringuid tegelikkuses pikema perioodi vältel. Loodusuuringu raames teostati ka välitöid – RB eluslooduse uuringu (KSH aruande lisa VI-4) loendis 1 (lk 9-15) tuuakse välja ülevaade väliuuringu aladest ja tulemustest. Lisaks leiab vastustaja õigesti, et välitööd ei ole ainus viis uuringute läbiviimiseks ja alusandmete kogumiseks. KSH on tunnistatud sobivaks ka Keskkonnaministeeriumi ja Keskkonnaameti poolt. Seega ei ole õige kaebaja väide, justkui oleks trassialternatiivi otsus tehtud puuduliku informatsiooni pinnalt. Ka asjaolu, et peale uuringute teostamist ja KSH koostamist on leitud üks uus metsise mängupaik, ei kinnita, et andmebaasides leiduvad andmed ja KSH käigus kogutud andmed ei ole piisavad. KSH koostamisel saavad eksperdid võtta arvesse informatsiooni, mis neil on olemas KSH koostamise hetkel ja mis KSH raames kogutakse.

61. Kohus ei nõustu kaebajaga, et mõjusid on hinnatud ebapiisava täpsusastmega. Hoolimata sellest, et MP-d on suure täpsusastmega, ei tulene õigusaktidest nõuet viia maakonnaplaneeringu menetluses läbi KMH täpsusastmes hindamist. Vastustaja märgib õigesti, et ehkki KSH raames on hinnatud mõjusid võimalusel detailsemalt ehk KMH täpsusastmes, ei tähenda see, et KSH võiks sisuliselt ümber kvalifitseerida KMH-ks ja asuda selle alusel KSH-le etteheiteid tegema. KSH programmis on selgitatud, et kuna kavandatava joonehitise keerukus tingib vajaduse arvestada tehniliste üksikasjadega juba üldise planeerimise staadiumis, koostatakse raudtee ja raudtee taristu eelprojektid ning keskkonnamõju (strateegiline) hindamine maakonnaplaneeringutega praktiliselt samaaegselt (KSH programmi lk 9). MP pani paika küll raudtee trassi koridori, mille sisse tuleb trass projekteerida, kuid ei kehtestanud paralleelselt koostatud eelprojekti kohast lahendust planeeringuna. KMH algatamise vajaduse osas antakse eelhinnang ehituslubade menetluses (KeHJS § 11 lg 6). Oletuslik on kaebaja väide, et KMH menetluste algatamine järgmistes

etappides on väheusutav. Ka KSH programmi lk 19 on KSH metoodika osas kirjeldatud, et KSH meetodeid kasutades eelistatuma trassivariandi valimisele järgneb valitud ja eelistatud variandi rakendamisega kaasneva keskkonnamõju detailne analüüs koos vajalike keskkonnamõju leevendavate meetmete (nt müratõkked, inimeste liikumisvõimaluste tagamine, ökoduktid jmt) väljatöötamisega. KSH on seega andnud hinnangud täpsuses, mis on kohane maakonnaplaneeringu raames trassikoridori määramiseks ning lisaks KMH täpsuses hinnangud eelprojekti lahendusele, mis on täpsemad, kuid mitte lõplikud. Vastustaja selgitab õigesti, et põhiprojekti täpsusaste on eelprojekti omast suurem ja seega ei saaks hoolimata paralleelsest eelprojekti koostamisest eeldada KSH menetluses detailsemate ja lõplike leevendusmeetmete tehniliste lahenduste andmist.

62. Mõjude hindamisel on tähelepanu pööratud ka kumulatiivsetele mõjudele, sh strateegilise tasandi kumulatiivsetele mõjudele, mille juures on arvesse võetud raudtee rajamisega seotud ehitusaegseid mõjusid, nt ehitusmaterjalide hankimise ja transpordiga seotud mõjusid, mis KSH kohaselt toovad kaasa kumuleeruva efekti koos juba toimivate teevõrgustiku parendustegevustega. KSH aruande ptk-s 11 ning lisades II-5, III-5 ja kokkuvõtetes ptk-s 9 kajastatakse hindamise tulemusi. KSH aruandes on lähtutud eeldusest, et arendaja teeb kõik selleks, et raudtee rajamisel olemasolevat raudtee rajamiseks kõlbulikkude materjali (aheraine) taaskasutada ja viia sellega uute kaevanduste rajamisega seotud loodus- ja sotsiaalne mõju miinimumini. Sellele on viidatud ka KSH aruandes (lk 112-113), kus märgitakse, et Rail Baltic raudtee rajamisel, aga ka teistel mahuliselt suurtel ehitusobjektidel (nt erinevad taristuobjektid), tuleb kaaluda võimalusi kasutada põlevkivitööstuses tekkivaid kõrvalprodukte (aheraine; põlevkivituhk). Alternatiivsete materjalide kasutamise võimalused raudtee-ehituses ei ole täna veel täpselt teada, kuid Eesti Energia andmetel on põlevkivitööstuse jäätmete taaskasutus kasvav trend ja juba senistele kasutusalaadele (aheraine killustik täitematerjalina, põlevkivituhk stabiliseerimisel jms) üritatakse leida täiendavaid uusi kasutusvõimalusi koostöös erinevate teadusasutustega.

63. KSH aruandest nähtuvalt on mõju kliimale KSH raames hinnatud. KSH aruande ptk-s 3.5 tuuakse välja, et piiriülese mõju strateegilises skaalas avaldub mõju kliimale – Eesti energiamajandus ja transpordipoliitilised otsused (sh otsus viia põhja-lõunasuunaline kauba- ja reisijatevedu raudteele) on globaalse mõjuga. KSH aruande ptk-s 5.1.1 viidatakse, et selline aspekt nagu mõju kliimale on käsitletud globaalsel tasandil. Mõju kliimale on hinnatud KSH ptk-s 7.1.1, nagu ka kaebaja välja toob. Sealjuures on toodud välja erinevate transpordiliikide mõju kliimale, hinnatud RB mõju kliimale reisijateveo seisukohast, sh võrreldud raudteetranspordi, maanteetranspordi ja lennutranspordi emissioone. Samuti on hinnatud RB mõju kliimale kaubavedude seisukohast, sh võrreldud raudteetranspordi, maanteetranspordi ja meretranspordi emissioone kaupade veol Tallinnast Leedu-Poola piirini. Hinnatud on veel ka RB mõju kliimale metsamaa raadamise seisukohast. Selgitatud on, et täpsemate mõjude hindamiseks vajaliku liikluse mudeli selgumisel on võimalik järgmises etapis ka CO₂ täpsemat muutust hinnata. MP-dega pandi paika trassikoridori paiknemine kolmes maakonnas, mitte raudtee tehniline ja täpsem lahendus, samuti mitte konkreetne äriplaan, sh rongigraafikud jms, mis on vajalik selleks, et hinnata detailsemalt RB raudtee mõju CO₂ emissioonidele.

64. Kohus leiab, et etteheited sotsiaalmajanduslike mõjude hindamise aususele ja täielikkusele ei kuulu keskkonnaorganisatsiooni kaebeõiguse alla. Ka trassi tasuvuse küsimused seonduvad otstarbekusega, mistõttu jätab kohus need tähelepanuta. Niisamuti ei puuduta kaebajat ega ole seotud tema keskkonnakaitselistes eesmärkidega ARB ja ELKS ärakuulamisega seonduv.

65. Kohus ei nõustu kaebajaga, et Natura alade vältimine ei ole põhjendatud. Eestil ELi liikmesriigina on rahvusvaheline kohustus kaitsta Natura alasid. Vastustajale ei ole

etteheidetav see, et üldise lähtealusena on esmajärgus püütud vältida Natura alade läbimist ning seeläbi tagada Natura alade kaitset. Natura alade välistamise põhjused nähtuvad ka KSH aruande lisast IV – Natura hindamine. Olemasoleva raudtee kasutamine ei ole selles jäänud käsitamata. Nii tuuakse Natura hindamise metoodika peatükis (ptk 2, lk 9; kd VI, tl 151) välja järgmine: „Näitena saab samuti tuua Vändra vallavalitsuse poolt väljapakutud ettepanekut läbida Taarikõnnu piirkond (Taarikõnnu loodusala ja Taarikõnnu-Kaisma linnuala) piki olemasolevat raudteekoridori (mis paraku ei ole Natura linnu- ega loodusalast välja tsoneeritud). Siin ei mõjuta raudtee rajamine küll otseselt elupaiku, kuid esineb terav probleem märgade metsa- ja sooelupaikade veerežiimi säilitamisega, samuti tekib transpordihäiringu suurenemisest tulenev ebasoodne mõju linnualal kaitstavate liikide trassiäärsetele elupaikadele.“ Vastustaja selgitab, et valitud trassi osas tehtud Taarikõnnu loodusala Natura hindamise eelhindang sisaldub Natura hindamise eelhindangute tabeli real 32 ning Taarikõnnu-Kaisma linnuala tabeli ridadel 34-37. Lisaks on mõlema ala osas teostatud ka täiemahuline Natura hindamine (vt Natura hindamise aruanne, lk 114jj, 121jj; kd VI, tl 203p-212), mille tulemusel on leitud, et aladele esinevad mõjud on leevendusmeetmete rakendamisel ärahoitavad. Vastustaja märgib õigesti, et väljaspool Natura loodusala kulgeva trassi osas toodud järeldused ei võimalda siiski eeldada, et samasugustele seisukohtadele oleks saanud asuda olukorras, kus trass oleks läinud risti üle vastava Natura ala. Juba alade kõrvale trassi rajamine põhjustab teatud juhtudel negatiivseid mõjutusi, mis vajavad leevendamist. On ilmne, et trassi rajamisel Natura aladest läbi oleksid mõjud suuremad ja see võiks avaldada olulist negatiivset mõju ka Natura esmatahtsatele elupaikadele ja liikidele. Sellise tegevuse lubamisel rikuks Eesti loodusdirektiivist tulenevat põhimõtet ja seeläbi ka oma rahvusvahelist kohustust tagada Natura alade kaitse.

66. KSH-s on Rääma raba läbiva trassi leevendusmeetmed ette nähtud. KSH aruande ptk-s 10 sisaldub tehniliste variantide võrdlus, kus on hinnatud ökoloogilise komplikatsiooni kaevandamise nõude rakendamisel turbamaardlates. KSH aruande tabelis 14.1 (kd I, tl 184p-197p) on toodud leevendavate meetmete kokkuvõtlik kirjeldus etappide ja kriteeriumite kaupa. Projekteerimisetapis on toodud leevendusmeetmena esile raudteetammi piirkonnas pinnase ja pinnaveerežiimi säilimise tagamine Rääma rabas. KSH aruande lisas III-6 „Leevendavate meetmete register“ määratakse kindlaks konkreetsed kohad trassil, kus leevendavaid meetmeid on vaja rakendada. Vastustaja on selgitanud, et konkreetse tehnoloogia väljaselgitamine raudtee trassi rajamiseks läbi Rääma raba toimub MP-de kehtestamise järgselt ning täpsem tehniline lahendus toimub projekteerimisel. Seega ei saagi KSH raames leevendusmeetmeid detailselt kirjeldada.

67. KSH-s on maakasutust hinnatud korrektselt. KSH aruande tabelis 9.6 (lk 202; kd I, tl 159p) on toodud välja RB raudtee rajamisel eeldatavasti raudtee ja sellega seotud rajatiste alla jääv maa 50 meetrises koridoris. Tabelis on mõeldud raudtee ja sellega seotud rajatiste alla jäävat maad, mitte raudteemaad koos selle kaitsevööndiga täies ulatuses (66 m). Tabelis on seega kajastatud arvestuslik maabilanss varuga, kuna planeeringu järgi on raudtee ja sellega seotud rajatiste alla jääva raudteemaad ulatus 30-40 m.

68. Seoses kaebaja väitega, et kaaluda oleks tulnud ka raudtee rajamist Tartu kaudu, märgib kohus, et trassikoridori kulgemine oli paika pandud üleriigilise planeeringuga Eesti 2030+ ning seda toetasid ka varasemad uuringud (nt AECOMi uuring). Kuna üleriigiline planeering seadis maakonnaplaneeringutele ülesande RB raudtee planeerimiseks trassil Tallinn-Pärnu-Riia, ei oleks sellises olukorras pidanud täiendavalt kaaluma läbi Tartu kulgevat trassi. Kaebaja viidatud Riigikohtu lahendist ei tulene, et planeeringuala laiendamine on igal juhul nõutav ka olukorras, kus üleriigilises planeeringus on juba tehtud põhimõtteline otsustus põhilahenduse kulgemise osas. Eelneva tõttu ei ole asjakohane viide, et kaaluda oleks tulnud ka Tartut läbivat rongiühendust.

69. Kaebaja tugineb viiteliselt ka haldusasjas nr 3-18-529 MTÜ ARB ja ELKS poolt esitatud kaebuse seisukohtadele ja palub need lugeda enda kaebuse põhjendusteks. Tallinna Halduskohus võttis 07.09.2018 otsuses nr 3-18-529 (jõustumata) põhjalikud seisukohad kaebajate väidete osas. Osas, milles kaebaja tugineb haldusasjas nr 3-18-529 esitatud kaebuse põhjendustele neid konkretiseerimata ning milles kohus ei ole juba praeguses otsuses vastavale väitele hinnangut andnud, jääb kohus 07.09.2018 otsuses nr 3-18-529 avaldatud seisukohtadele.

Taotlus täiendavate dokumentide väljanõudmiseks

70. Kaebaja esitas 29.10.2018 täiendavates seisukohtades **taotluse** vastustajalt järgmiste täiendavate dokumentide väljanõudmiseks: 1) Vabariigi Valitsuse 12.04.2012 korralduse nr 173 p 4 alusel MKM ja maavanemate vahel sõlmitud koostöökokkulepe, millega kaebaja soovib tõendada, et MP-d menetlus on toimunud õigusvastaselt, sh vastuolus valitsuse otsusega, mis oli MP aluseks ning mida tuli järgida, sest kolme MP ühised avalikud arutelud saanuks leevendada keskkonnaorganisatsioonide raskusi MP-de menetlustest osalemisel; 2) Juhtgrupi ja töögrupi koosolekute protokollid, mis ei ole avalikult kättesaadavad, kuid peaksid olema, sest juhtgrupi poolt tehti planeerimismenetluses kõige olulisemad otsused; 3) Vabariigi Valitsuse 29.05.14 kabinetinõupidamise materjalid RB trassikoridore puudutava päevakorrapunkti kohta (memo koos lisadega), millega kaebaja soovib tõendada, et valitsus on teinud MP-de menetlemisel otsuseid, mis ei olnud tema pädevuses; 4) MP riigihanke raames läbiviidud projekti tasuvusanalüüs, et kontrollida selle vastavust EK juhendile ning selle osaks olevat liikluse modelleerimist ja selle järgi arvatud projekti mõju kliimale, Via Baltica kõrvale RB rajamise analüüs ning Euroopa Komisjonile Rail Balticu kohta esitatud Balti riikide ühiste rahastustaotlus, mille lisaks on uuendatud tasuvusanalüüs. Kaebaja soovib CEF rahastustaotlusega tõendada, et menetluses ei ole arvestatud uuendatud keskkonnanõuetega.

Vastustaja palus 02.11.2018 seisukohas kaebaja jätta dokumendid välja nõudmata, leides, et mitme dokumendi puhul ei ole esitatud konkreetseid väiteid, mida nendega soovitakse tõendada, samuti ei aita planeerimismenetluse dokumentide hulka mittekuuluvate dokumentide võtmine asja juurde planeeringute õiguspärasuse hindamisele.

71. Kohus leiab, et kaebaja taotlus ei ole põhjendatud. Tõend sisaldab endas teavet mingi asjaolu olemasolu või selle puudumise kohta (HKMS § 56 lg 1). HKMS § 62 lg 2 kohaselt võtab kohus vastu ainult sellise tõendi ja korraldab selliste tõendite kogumise ning arvestab asja lahendamisel ainult sellist tõendit, millel on asjas tähtsust. MKM ja maavanemate vahel sõlmitud koostöökokkulepe ei ole planeerimismenetluse osaks olev dokument. Haldusorganite vahelist koostööd reguleeriv kokkulepe ei puuduta planeeringulahendust ega MP-de sisulist õiguspärasust. Ka kabinetinõupidamiste dokumendid ei oma MP-de kehtestamise otsuste õiguspärasuse hindamisel tähtsust. Kohtul puudub mõistlik põhjus arvata, et kabinetinõupidamistel arutatu oleks KSH koostamist ja tulemusi mõjutanud. KSH heakskiidu andis 09.08.2017 Keskkonnaministerium. KSH aruandes on välja toodud trassialternatiivide väljatöötamise ja võrdlemise toimumise protsess, kui palju alternatiive kaaluti ja kui palju erinevatel põhjustel välistati ning millised jäid võrdlusesse. Kuna trassi üldine paiknemine Eestis läbi Pärnu oli ette nähtud üleriigilise planeeringuga, ei saanud peale seda toimunud kabineti istungi arutelud üldist asukohta muuta, kuid käsitlesid paiknemist MP-dega reguleeritavas täpsusastmes. Kohus nõustub vastustajaga, et need dokumendid ei saa seega omada tähtsust MP-de kehtestamise otsuste õiguspärasuse kontrollil ega puudutada ministri kehtestatud planeeringute sisulisi põhjendusi.

Juhtgrupi ja töögrupi koosolekute protokollide osas ei saa samuti tegemist olla dokumentidega, mis saaksid mõjutada vaidlustatud otsuste õiguspärasust. Kohus kontrollib planeeringute kehtestamise otsuste õiguspärasust. Selleks peavad planeeringute kehtestamise ning trassialternatiivide valiku põhikaalutlused nähtuma konkreetsest planeeringust või selle lisadest. Kohus saab planeeringute kehtestamise otsuste õiguspärasuse kontrollimisel hinnata vastava MP seletuskirjas, aga ka KSH-s ja nende lisades sisalduvaid kaalutlusi. Kaebaja on põhjendanud, et juhtgrupi poolt tehti planeerimismenetluses kõige olulisemad otsused ning koosolekute protokollid peaksid seetõttu olema avalikult kättesaadavad, kuid ei ole välja toonud, millise asjaolu olemasolu või puudumist ta protokollidega tõendada soovib.

Kohtu hinnangul ei ole ka tasuvusanalüüside ja rahastamistaotluse väljanõudmine põhjendatud. Planeerimismenetluse materjalide hulgas on RB trassivariantide võrdlus sotsiaalmajanduslike näitajate alusel. Lisaks ei ole kohtu pädevuses hinnata MP-sid otstarbekuse seisukohast. Rahastamistaotlus ei ole MP koosseisu kuuluvaks dokumendiks ning tegemist pole ka keskkonnaküsimusi kajastava dokumendiga, mida saaks nõuda KeÜS alusel. Via Baltica osas on vastustaja 16.11.2018 menetlusedokumendi lisana juba esitanud maanteed ja raudtee koridoride ühendamise seotud materjalid (nt 27.01.2014 esitlus „Rdt geomeetria; Rdt ja maanteed ühiskoridor; Ristlõige ja maa-ala vajadus; Näiteid põhjamaade praktikast“, kd VI, tl 36-58), mis sisaldab põhjendusi Via Baltica ja RB koridoride ühendamise võimaluse ja mõttekuse kohta.

Menetluskulud

72. HKMS § 108 lg 1 kohaselt kannab menetluskulud pool, kelle kahjuks otsus tehti. Kuna otsus tehti kaebaja kahjuks, jäävad kaebaja menetluskulud tema enda kanda.

Kohus ei pea vastustaja menetluskulude taotluse lahendamisel põhjendatuks kalduda kõrvale Riigikohtu väljakujunenud praktikast välise õigusabi kulude väljamõistmisel (Riigikohtu lahendid 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, 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. Seega ei saa õigusabikulud pidada vajalikuks (HKMS § 109 lg 6) ja taotlus jääb rahuldamata.

/allkirjastatud digitaalselt/