

**TALLINNA RINGKONNAKOHTU 13. JUUNI  
2019 AASTA OTSUS ASJAS 3-18-551**

**RINGKONNAKOHTU PÕHJENDUSED**

9. Ringkonnakohus leiab, et MTÜ Eesti Geograafia Selts apellatsioonkaebus ei ole põhjendatud ja tuleb jätta rahuldamata. Halduskohtu vaidlustatud otsus on seaduslik ja põhjendatud ning selle muutmiseks või tühistamiseks puudub alus. HKMS § 201 lg 4 alusel märgib ringkonnakohus, et nõustub halduskohtu otsuse põhjendustega ja järgib neid ega pea seetõttu vajalikuks kõiki halduskohtu põhjendusi üle korrata. Apellatsioonimenetluses ei ole esitatud uusi sisulisi väiteid, millele halduskohtus poleks juba vastanud

10. Apellatsioonkaebuses esitatud taotluse täiendavate tõendite väljanõudmiseks lahendas ringkonnakohus 25.03.2019 määrusega, millega jättis taotluse muus osas rahuldamata, kuid võttis praeguse asja materjalide juurde haldusasjas nr 3-18-529 välja nõutud Vabariigi Valitsuse 29.05.2014 kabinetinõupidamise kokkuvõtte väljavõtte ning sellega seonduvad majandus- ja kommunikatsiooniministri ja keskkonnaministri memorandumid koos lisadega. Ühtlasi selgitas ringkonnakohus 25.03.2019 määruse p-s 9, et Riigikohtu 08.08.2018 otsuses nr 3-16-1472 (p-d 14–18) toodud seisukohtadest juhindudes on halduskohtus vaidlustatud otsuse p-des 22–25 määratlenud MTÜ Eesti Geograafia Selts kaebeõiguse ulatuse õigesti selliselt, et kuna maakonnaplaneeringute peale ei ole võimalik esitada populaarkaebust, siis saab apellant kui valitsusväline keskkonnaorganisatsioon (KeÜS § 31 lg 1 p 1) maakonnaplaneeringuid vaidlustada üksnes KeÜS § 30 lg 2 alusel ja seega peavad kõik tema kaebuse aluseks olevad argumentid seonduma keskkonna kaitse eesmärkidega. Kuigi haldusasjas nr 3-16-1472 ei olnud tegemist joonehitisega, ei tähenda see, et nimetatud asjas väljendatud seisukohad tuleks praegusel juhul kõrvale jätta, sest tegemist on samade normide tõlgendamisega. Olenemata sellest, et ringkonnakohus mõõnis praeguses asjas tehtud 17.05.2018 määruses (p-d 11–14) võimalust tõlgendada EhSRS § 13 lg-t 2 koostoimes PlanS §-ga 54 ning PlanS v.r § 29<sup>1</sup> lg-tega 2 ja 6 selliselt, et populaarkaebust saab esitada ka vaidlusaluste maakonnaplaneeringute peale, siis olukorras, kus Riigikohus välistas 08.08.2018 otsuses, et kaebeõiguse alusena saaks tugineda EhSRS § 1 lg-le 1 ja PlanS v.r § 26 lg-le 1, tuleb eeltoodud tõlgendus jätta kõrvale ja lähtuda kohtusse pöördumise ajal kehtivast regulatsioonist, mis maakonnaplaneeringu peale populaarkaebuse esitamist ei võimalda. Kaebeõiguse olemasolu hinnatakse kaebuse

**TALLINNA RINGKONNAKOHTU 21. JUUNI  
2019 AASTA OTSUS ASJAS 3-18-529**

**RINGKONNAKOHTU PÕHJENDUSED**

21. Ringkonnakohus leiab, et MTÜ ARB ja MTÜ ELKS apellatsioonkaebus ei ole põhjendatud ja tuleb jätta rahuldamata. Halduskohtu otsus on seaduslik ja põhjendatud ning selle muutmiseks või tühistamiseks puudub alus. HKMS § 201 lg 4 alusel märgib ringkonnakohus, et nõustub halduskohtu otsuse põhjendustega ega pea seetõttu vajalikuks kõiki halduskohtu põhjendusi üle korrata. Ringkonnakohus tugineb ka sarnases vaidluses tehtud Tallinna ringkonnakohtu 13.06.2019 kohtuotsuse seisukohtadele (haldusasi nr 3-18551).

22. Riigikohtu 08.08.2018 otsuses nr 3-16-1472 (p-d 14–18) toodud seisukohtadest juhindudes on halduskohtus vaidlustatud otsuses määratlenud MTÜ ARB ja MTÜ ELKS kaebeõiguse ulatuse õigesti. Kuna maakonnaplaneeringute peale ei ole võimalik esitada populaarkaebust, siis saavad apellandid kui valitsusvälised keskkonnaorganisatsioonid (KeÜS § 31 lg 1 p 1) maakonnaplaneeringuid vaidlustada üksnes KeÜS § 30 lg 2 alusel ja seega peavad kõik nende kaebuse aluseks olevad argumentid seonduma keskkonna kaitse eesmärkidega. Kuigi haldusasjas nr 3-16-1472 ei olnud tegemist joonehitisega, ei tähenda see, et nimetatud asjas väljendatud seisukohad tuleks praegusel juhul jätta kõrvale, sest tegemist on samade normide tõlgendamisega. Olenemata sellest, et ringkonnakohus on varem (nt 17.05.2018 määrus nr 3-18-551, p-d 11–14) mõõnnud võimalust tõlgendada EhSRS § 13 lg-t 2 koostoimes PlanS §-ga 54 ning PlanS v.r § 29<sup>1</sup> lg-tega 2 ja 6 selliselt, et populaarkaebust saab esitada ka vaidlusaluste maakonnaplaneeringute peale, siis olukorras, kus Riigikohus välistas 08.08.2018 otsuses, et kaebeõiguse alusena saaks tugineda EhSRS § 1 lg-le 1 ja PlanS v.r § 26 lg-le 1, tuleb ringkonnakohtu varasem tõlgendus jätta kõrvale ja lähtuda kohtusse pöördumise ajal kehtivast regulatsioonist, mis ei võimalda maakonnaplaneeringu peale populaarkaebuse esitamist. Kaebeõiguse olemasolu hinnatakse kaebuse esitamise aja seisuga (nt Riigikohtu 28.05.2014 otsus nr 3-3-1-8-14, p 12).

23. Apellantide viide kohtuliku õiguskaitses lünkadeta tagamise vajadusele (PS § 15 lg 1 ls 1) ei ole asjakohane, sest vaidlus puudutab avalikes huvides kaebuse esitamise lubatavust, mitte apellantide subjektiivsete õiguste kaitset. Populaarkaebusega halduskohtusse pöördumise õiguse puudumine (sh võrdluses teiste planeeringute liikide vaidlustamise võimalustega)

esitamise aja seisuga (nt Riigikohtu 28.05.2014 otsus nr 3-3-1-8-14, p 12).

Apellandi viide kohtuliku õiguskaitsse lünkadeta tagamise vajadusele (PS § 15 lg 1 ls 1) ei ole asjakohane, sest vaidlus puudutab avalikes huvides kaebuse esitamise lubatavust, mitte apellandi subjektiivsete õiguste kaitset. Populaarkaebusega halduskohtusse pöördumise õiguse puudumine (sh võrdluses teiste planeeringute liikide vaidlustamise võimalustega) ei saa rikkuda apellandi subjektiivseid avalikke õigusi ega takista tal maakonnaplaneeringute vaidlustamist HKMS § 44 lg 1 ja KeÜS § 30 lg 2 alusel ulatuses, mis on seotud tema keskkonkaitseliste eesmärkide või tegevusvaldkonnaga (vt ka Tallinna Ringkonnakohtu 27.04.2018 määrus nr 318-529, p 9). Sama seisukohta on ringkonnakohus väljendanud ka teistes Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramist puudutavate maakonnaplaneeringute üle peetud vaidlustes (vt Tallinna Ringkonnakohtu 30.01.2019 otsus nr 3-18-530, p 8; 28.02.2019 otsus nr 3-18-545, p 14).

11. Seejuures ei saa nõustuda seisukohaga, et kõik Rail Baltic raudtee trassivalikut mõjutanud argumendid ja kaalutlused (sh sotsiaalset ja majanduslikku laadi) seonduvadki apellandi keskkonkaitseliste eesmärkidega, sest kuivõrd need kajastavad vähemasti kaudselt teavet keskkonda mõjutavate otsuste tegemise kohta, siis võivad ka sotsiaal-majanduslikke aspekte käsitlevad dokumendid olla iseenesest mahutatavad PlanS v.r § 2 lg-s 4, KeÜS § 24 lg 2 p-des 3 ja 5 ning Århusi konventsiooni art 2 p 3 alap-s b määratletud keskkonnateabe mõiste alla. Riigikohus selgitas 08.08.2018 otsuses nr 3-16-1472 (p 17), et tegemist ei ole piiramatu populaarkaebuse esitamise õigusega, vaid lisaks sellele, et vaidlustatud haldusakt või toiming peab olema seotud organisatsiooni keskkonkaitseliste eesmärkide või tegevusvaldkonnaga, peab eelnimetatutega seonduma ka keskkonnaorganisatsiooni kaebuse alus. Seega saavad sotsiaalseid ja majanduslikke aspekte puudutavad argumendid olla praeguses asjas vaidluse all üksnes ulatuses, milles neid on kaalutud võrdluses keskkonkaitseliste argumentidega. Kuigi keskkonna mõiste hõlmab ka sotsiaalset ja majanduskeskkonda, on keskkonnaorganisatsiooni kaebeõigus nähtud siiski ette eesmärgiga kaitsta bioloogilist mitmekesisust ning inimeste tervise- ja heaoluvajadusi. Kuna küsimus teiste keskkonnaorganisatsioonide või muude üldsuse esindajate võimalusest osaleda planeerimismenetluses ei saa kuidagi seonduda konkreetselt MTÜ Eesti Geograafia Selts keskkonkaitseliste eesmärkidega, siis on halduskohus õigesti jätnud sellekohased väited

ei saa rikkuda apellantide subjektiivseid avalikke õigusi ega takista neil MP-de vaidlustamist HKMS § 44 lg 1 ja KeÜS § 30 lg 2 alusel ulatuses, mis on seotud tema keskkonkaitseliste eesmärkide või tegevusvaldkonnaga (vt ka Tallinna Ringkonnakohtu 27.04.2018 määrus praeguses haldusasjas, p 9). Sama seisukohta on ringkonnakohus väljendanud ka teistes Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramist puudutavate maakonnaplaneeringute üle peetud vaidlustes (vt Tallinna Ringkonnakohtu 30.01.2019 otsus nr 3-18-530, p 8; 28.02.2019 otsus nr 3-18-545, p 14).

24. Põhjendatud ei ole apellantide seisukoht, et kõik Rail Baltic raudtee trassivalikut mõjutanud argumendid ja kaalutlused (sh sotsiaalset ja majanduslikku laadi) seonduvadki apellantide keskkonkaitseliste eesmärkidega, sest kuivõrd need kajastavad vähemasti kaudselt teavet keskkonda mõjutavate otsuste tegemise kohta, siis võivad ka sotsiaalmajanduslikke aspekte käsitlevad dokumendid olla iseenesest mahutatavad PlanS v.r § 2 lg-s 4, KeÜS § 24 lg 2 p-des 3 ja 5 ning Århusi konventsiooni art 2 p 3 alap-s b määratletud keskkonnateabe mõiste alla. Riigikohus selgitas 08.08.2018 otsuses nr 3-16-1472 (p 17), et tegemist ei ole piiramatu populaarkaebuse esitamise õigusega, vaid lisaks sellele, et vaidlustatud haldusakt või toiming peab olema seotud organisatsiooni keskkonkaitseliste eesmärkide või tegevusvaldkonnaga, peab eelnimetatutega seonduma ka keskkonnaorganisatsiooni kaebuse alus. Seega saavad sotsiaalseid ja majanduslikke aspekte puudutavad argumendid olla praeguses asjas vaidluse all üksnes ulatuses, milles neid on kaalutud võrdluses keskkonkaitseliste argumentidega. Kuigi keskkonna mõiste hõlmab ka sotsiaalset ja majanduskeskkonda, on keskkonnaorganisatsiooni kaebeõigus nähtud siiski ette eesmärgiga kaitsta bioloogilist mitmekesisust ning inimeste tervise- ja heaoluvajadusi.

Kaebeõiguse ulatust ei mõjuta seegi, kas kaebajad on taotlenud vaidlustatud MP-de tühistamist või nende tühisuse tuvastamist, sest ka haldusakti tühisuse kindlakstegemist saab halduskohtult nõuda üksnes isik, kellel on selleks

<p>tähelepanuta. Asjaolu, et eri keskkonnaorganisatsioonidel võivad olla kattuvad eesmärgid, ei oma nende kaebeõiguse ulatuse piiritlemisel tähtsust. Halduskohus ei ole jätnud ühtegi kaebaja argumenti kõrvale põhjendusega, et konkreetsetes küsimustes kaitseb keskkonnanuuve piisavalt juba mõni teine organisatsioon. <b>Kaebeõiguse ulatust ei mõjuta seegi, kas kaebaja on konkreetsetel alustel taotlenud vaidlustatud maakonnaplaneeringute tühistamist või nende tühisuse tuvastamist, sest ka haldusakti tühisuse kindlakstegemist saab halduskohtult nõuda üksnes isik, kellel on selleks põhjendatud huvi (vt haldusmenetluse seaduse § 63 lg 4 ls 2; HKMS § 44 lg-d 1 ja 2, § 45 lg 2).</b> Lisaks on halduskohtu pädevuses kontrollida üksnes vaidlustatud maakonnaplaneeringute kehtestamise käskkirjade õiguspärasust, mitte aga hinnata Rail Baltic raudtee rajamise otstarbekust. Kohtulik kontroll ei hõlma ka finantsanalüüsi taristu pikaajalise tasuvuse kindlakstegemiseks.</p>	<p><b>põhjendatud huvi (vt HMS § 63 lg 4 ls 2; HKMS § 44 lg-d 1 ja 2, § 45 lg 2).</b></p>
<p>12. MTÜ Eesti Geograafia Selts on rõhutanud, et ta ei vaidlusta Rail Baltic raudtee rajamist tervikuna ega ka mitte selle suunda (Tallinn-Riia). Samas on kaebaja seisukohal, et vastustaja lähtus Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramisel ebaõigetest eeldustest, mis tingis olemasoleva raudtee trassikoridori kui reaalse alternatiivi sisulisest kaalumisest väljajätmise MP-de lähtealuseid välja selgitamata, vaid hindas vastustaja poolt aluseks võetud lähtetingimused põhjendatuks. <b>Otsustamisel selle üle, millistele konkreetsetele parameetritele vastav raudtee rajada, ei tule arvestada ainuüksi õiguslikult siduvaid dokumente, vaid kõiki olulisi asjaolusid. Ühestki alusdokumendist ei nähtu, et olemasoleva trassikoridori kasutamise võimalus oleks algusest peale põhimõtteliselt välistatud või seda poleks üldse kaalutud, vaid selle suures osas kõrvalejätmise on tinginud üksnes tehniline ebasobivus või kaasnevad ülemäärased sotsiaalsed või majanduslikud kulud.</b></p>	<p><b>28. Otsustamisel selle üle, millistele konkreetsetele parameetritele vastav raudtee rajada, ei tule arvestada ainuüksi õiguslikult siduvaid dokumente, vaid kõiki olulisi asjaolusid. Ühestki alusdokumendist ei nähtu, et olemasoleva trassikoridori kasutamise võimalus oleks algusest peale põhimõtteliselt välistatud või seda poleks üldse kaalutud, vaid selle suures osas kõrvalejätmise on tinginud üksnes tehniline ebasobivus või kaasnevad ülemäärased sotsiaalsed või majanduslikud kulud.</b></p>
<p>13. Vabariigi Valitsus algatas 12.04.2012 korraldusega nr 173 Harju, Rapla ja Pärnu maakonnas maakonnaplaneeringu koostamise Rail Balticu raudtee trassi koridori asukoha määramiseks. Tegemist on planeeringu koostamise algatamise kui menetlustoiminguga (nt Riigikohtu 23.04.2008 määrus nr 3-3-1-12-08, p 15; 18.02.2002 otsus nr 3-3-1-8-02, p 8), mitte haldusaktiga, millest tuleneks siduv kohustus koostada üks terviklik MP ja mille põhjal saaks väita, et iga maakonna kohta eraldi MP koostamine oli õigusvastane. Kaebaja ei ole põhistanud, et tal puudus võimalus esitada menetluse käigus omapoolseid vastuväiteid seetõttu, et kolme maakonda hõlmava planeeringu asemel menetleti paralleelselt kolme planeeringut. <b>Otsitud on ka väide, et</b></p>	<p><b>29. Vabariigi Valitsus algatas 12.04.2012 korraldusega nr 173 Harju, Rapla ja Pärnu maakonnas MP koostamise Rail Balticu raudtee trassi koridori asukoha määramiseks. Tegemist on planeeringu koostamise algatamise kui menetlustoiminguga (nt Riigikohtu 23.04.2008 määrus nr 3-3-1-12-08, p 15; 18.02.2002 otsus nr 3-3-1-8-02, p 8), mitte haldusaktiga, millest tuleneks siduv kohustus koostada üks terviklik MP ja mille põhjal saaks väita, et iga maakonna kohta eraldi MP koostamine oli õigusvastane. Otsitud on apellantide väide, et planeerimisprotsessis ei olnud võimalik tuvastada vastutavat haldusorganit, sest algatamise korralduses viidatud PlanS v.r § 10 lg-st 3 tulenes üheselt, et ka juhul, kui MP koostamise algatab Vabariigi Valitsus, korraldab</b></p>

planeerimisprotsessis ei olnud võimalik tuvastada vastutavat haldusorganit, sest algatamise korralduses viidatud PlanS v.r § 10 lg-st 3 tulenes üheselt, et ka juhul, kui MP koostamise algatab Vabariigi Valitsus, korraldab selle koostamist maavanem. Sama nähtus ka korralduse p-st 6 ning asjaolu, et korralduse p 3 alusel moodustati lisaks MP-de koostamist koordineeriv juhtrühm, ei mõjutanud kuidagi PlanS v.r § 18 lg-s 3 ja § 24 lg-s 2 sätestatud asjaomaste maavanemate pädevust MP-de vastuvõtmiseks ja kehtestamiseks. EhSRS § 111 lg 1 kohaselt menetleb enne 01.07.2015 algatatud maakonnaplaneeringud pärast 01.01.2018 lõpuni Rahandusministeerium ja nende kehtestamise otsustab valdkonna eest vastutav minister. Seega on MP-de koostamise eest vastutavad organid olnud selgelt määratletud.

selle koostamist maavanem. Sama nähtus ka korralduse p-st 6 ning asjaolu, et korralduse p 3 alusel moodustati lisaks MP-de koostamist koordineeriv juhtrühm, ei mõjutanud kuidagi PlanS v.r § 18 lg-s 3 ja § 24 lg-s 2 sätestatud asjaomaste maavanemate pädevust MP-de vastuvõtmiseks ja kehtestamiseks. EhSRS § 111 lg 1 kohaselt menetleb enne 01.07.2015 algatatud maakonnaplaneeringud pärast 01.01.2018 lõpuni Rahandusministeerium ja nende kehtestamise otsustab valdkonna eest vastutav minister. Seega on MP-de koostamise eest vastutavad organid olnud selgelt määratletud ning riigivõimu omavoli ega vastuolu PS §-dega 13 ja 14 ei esine. Kuni 01.01.2018 koostasid ja menetlesid MP-sid maavanemad. Vaidlustatud MP-de menetlemise ajagraafikust nähtub, et MP-d on järelevalve raames heaks kiidetud Rahandusministeeriumi 28.12.2017 kirjadega nr 15-2/3476-1 (Rapla) ja 15-2/3481-1 (Harju) ning 29.12.2017 kirjaga nr 15-2/3529-1 (Pärnu). Seega on ilmne, et hetkeks, kui maavalitsused kaotati ja planeerimistegevus läks Rahandusministeeriumi korraldada, olid vaidlusalused MP-d juba heaks kiidetud. Asjakohatu on eeldada, et kuivõrd planeeringute menetlemise ja kehtestamise funktsioon liikus pärast järelevalvemenetluse lõppu riigireformi ja sellest tuleneva pädevuse ümberjaotamise tulemusel Rahandusministeeriumile, mõjutas see kuidagi järelevalve sisu. Apellandid ei ole oma kahtlusi ka kuidagi põhistanud. Kokkuvõtvalt – vaidlusaluseid MP-sid ei ole koostanud, heaks kiitnud ega nende suhtes järelevalvet teostanud sama isik.

14. Asjaolust, et planeeringute koostamisega seotud küsimustes on omapoolseid seisukohti kujundanud mh juhtrühm ja Vabariigi Valitsus, ei saa järeldada, et maavanemad (ja hiljem Rahandusministeerium) olid MP-de koostajateks vaid näiliselt. Kuivõrd tegemist oli Vabariigi Valitsuse poolt algatatud planeeringute koostamisega, mille eesmärk oli määrata kindlaks tervet riiki läbiva joonehitise trassi koridori asukoht (st tegemist on riigi tasandi huvisid väljendavate planeeringutega), siis on ilmne, et maakonnaplaneeringuid ei oleks objektiivselt olnud võimalik menetleda üksteisest rangelt lahutatult. Tuleb arvestada, et MP-de algatamise ajal ei tulenenud planeerimisseadusest kohustust ega ka võimalust koostada avaliku raudtee rajamiseks riigi eriplaneeringut (vrd PlanS § 27 lg 2), vaid tollal kehtinud PlanS v.r § 29<sup>1</sup> lg 1 p 2 ja lg 2 nägid ette, et joonehitise trassi koridori asukoht määratakse üldjuhul maakonnaplaneeringuga. Kuna maavalitsused olid valitsusasutused, mille kaudu Vabariigi Valitsus teostas täidesaatvat riigivõimu ning maavanem esindas maakonnas riigi huve (kuni 31.12.2017 kehtinud Vabariigi

30. Asjaolust, et planeeringute koostamisega seotud küsimustes on oma seisukohti kujundanud mh juhtrühm ja Vabariigi Valitsus, ei saa järeldada, et maavanemad (ja hiljem Rahandusministeerium) olid MP-de koostajateks vaid näiliselt. MP-de algatamise ajal ei tulenenud planeerimisseadusest kohustust ega ka võimalust koostada avaliku raudtee rajamiseks riigi eriplaneeringut (vrd PlanS § 27 lg 2), vaid tollal kehtinud PlanS v.r § 29<sup>1</sup> lg 1 p 2 ja lg 2 nägid ette, et joonehitise trassi koridori asukoht määratakse üldjuhul MP-ga. Seetõttu ei tugine seadusel apellantide väide, et Rail Baltic trassivalik oleks tulnud otsustada üleriigilise planeeringuga ning lähtuti vales planeeringuvormist. Maavalitsused olid valitsusasutused, mille kaudu Vabariigi Valitsus teostas täidesaatvat riigivõimu ning maavanem esindas maakonnas riigi huve (kuni 31.12.2017 kehtinud Vabariigi Valitsuse seaduse § 39 lg 3 ja § 84 p 1). Ka juhul, kui planeeringu kehtestamise otsustaks Vabariigi Valitsus (nagu see on kehtiva PlanS § 53 lg-s 1 nähtud näiteks ette riigi eriplaneeringu puhul), tuleks tal seejuures tasakaalustatult arvestada kõigi asjasse

<p>Valitsuse seaduse § 39 lg 3 ja § 84 p 1), siis ei ole vaidlusaluste maakonnaplaneeringute koostamist asjakohane käsitada analoogselt kohaliku omavalitsuse planeerimisdiskretsiooni teostamisega. Kaebaja viidatud vahetegu, et Vabariigi Valitsus lähtub poliitilistest huvidest ja maavanemad avalikest huvidest, ei ole millegagi põhjendatud. Poliitilised eelistused võivad omada tähtsust otstarbekuse küsimustes, kuid mitte õiguspärasuse aspektist. Ka juhul, kui planeeringu kehtestamise otsustaks Vabariigi Valitsus (nagu see on kehtiva PlanS § 53 lg-s 1 nähtud näiteks ette riigi eriplaneeringu puhul), tuleks tal seejuures tasakaalustatult arvestada kõigi asjasse puutuvate avalike ja erahuvidega, mitte pelgalt poliitiliste kaalutlustega. Seetõttu ei saa kaebaja õigusi iseenesest mõjutada see, kas valitsus võis anda maavanematele teatud osas ka siduvaid juhiseid või mitte, vaid kaebaja õiguste kaitse seisukohalt on oluline see, et ühtegi planeeringumenetluse otsustust (st ükskõik kelle poolt) ei oleks tehtud meelevaldselt.</p>	<p>puutuvate avalike ja erahuvidega. Seetõttu ei saa apellantide õigusi iseenesest mõjutada see, kas valitsus võis anda maavanematele teatud osas ka siduvaid juhiseid või mitte, vaid apellantide õiguste kaitse seisukohalt on oluline see, et ühtegi planeeringumenetluse otsustust (st ükskõik kelle poolt) ei oleks tehtud meelevaldselt.</p>
<p>15. Eeltoodust tulenevalt ei ole ringkonnakohtu hinnangul asja lahendamisel määrav, kas Vabariigi Valitsuse 29.05.2014 kabinetinõupidamise kokkuvõttes tehtud otsustus Harjumaal võrdlusesse jäävate trassialternatiivide osas oli maavanematele siduv või mitte, vaid tähtsust omab üksnes see, kas valitsuskabineti tehtud valikule on põhjust heita ette olulisi kaalutusvigu või mitte. Seejuures tuleb märkida, et Vabariigi Valitsuse 29.05.2014 otsustus ei kujutanud endast üldse lõpliku valiku tegemist Harjumaa erinevate trassialternatiivide vahel, vaid sisuliselt otsustas valitsuskabinet üksnes seda, kas toona alles menetluses olnud Nabala-Tuhala looduskaitseala moodustamise tõttu peaks välistama need trassialternatiivid, mis oluksid eelistatavad kas tehniliselt ja maksumuselt (variant 10A+10B) või inimkeskkonna tegurite poolest (variant 10E), kuid kulgenuks samas läbi loomisel oleva looduskaitseala. Seda, et valitsuskabinet ei pannud 29.05.2014 paika lõplikku trassivalikut, kinnitab juba ainuüksi asjaolu, et Harjumaa osas langeski hiljem lõplik eelistus hoopis läänepoolsele variandile (16A + 16B + 14C + 14G + 11A-II + 15B + 11B-II), mida valitsuskabinet üldse ei arutanud. Lisaks ei teinud Vabariigi Valitsus 29.05.2014 ühtegi otsust Pärnu- ja Raplamaa trassi asukoha osas, vaid võttis üksnes teadmiseks majandus- ja kommunikatsiooniministri informatsiooni eelistatuima trassi kohta nendel lõikudel. Kuna ükski valitsuskabineti nõupidamisel arutluse all olnud trassivariantidest Harjumaa osas ei kulgenud olemasoleva raudtee trassi koridoris ning Rapla- ja Pärnumaa osas valitsus mingit otsust vastu ei võtnud, siis puudub igasugune alus väita, et Vabariigi Valitsuse 29.05.2014</p>	<p>31. Eeltoodust tulenevalt ei ole ringkonnakohtu hinnangul asja lahendamisel määrav, kas Vabariigi Valitsuse 29.05.2014 kabinetinõupidamise kokkuvõttes tehtud otsustus Harjumaal võrdlusesse jäävate trassialternatiivide osas oli maavanematele siduv või mitte, vaid tähtsust omab üksnes see, kas valitsuskabineti tehtud valikule on põhjust heita ette olulisi kaalutusvigu või mitte. Vabariigi Valitsuse 29.05.2014 otsustus ei kujutanud endast üldse lõpliku valiku tegemist Harjumaa erinevate trassialternatiivide vahel, vaid sisuliselt otsustas valitsuskabinet üksnes seda, kas toona alles menetluses olnud Nabala-Tuhala looduskaitseala moodustamise tõttu peaks välistama need trassialternatiivid, mis oluksid eelistatavad kas tehniliselt ja maksumuselt (variant 10A+10B) või inimkeskkonna tegurite poolest (variant 10E), kuid kulgenuks samas läbi loomisel oleva looduskaitseala. Seda, et valitsuskabinet ei pannud 29.05.2014 paika lõplikku trassivalikut, kinnitab juba ainuüksi asjaolu, et Harjumaa osas langeski hiljem lõplik eelistus hoopis läänepoolsele variandile (16A + 16B + 14C + 14G + 11A-II + 15B + 11B-II), mida valitsuskabinet üldse ei arutanud. Lisaks ei teinud Vabariigi Valitsus 29.05.2014 ühtegi otsust Pärnu- ja Raplamaa trassi asukoha osas, vaid võttis üksnes teadmiseks majandus- ja kommunikatsiooniministri informatsiooni eelistatuima trassi kohta nendel lõikudel. Kuna ükski valitsuskabineti nõupidamisel arutluse all olnud trassivariantidest Harjumaa osas ei kulgenud olemasoleva raudtee trassi koridoris ning Rapla- ja Pärnumaa osas valitsus mingit otsust vastu ei võtnud, siis puudub igasugune alus väita, et Vabariigi Valitsuse 29.05.2014 kabinetinõupidamisel oleks ühegi maakonna</p>



<p>kabinetinõupidamisel oleks ühegi maakonna osas välistatud olemasoleva raudtee trassi koridori kasutamine Rail Baltic raudtee rajamisel.</p>	<p>osas välistatud olemasoleva raudtee trassi koridori kasutamine Rail Baltic raudtee rajamisel.</p>
<p>16. Kuivõrd üleriigilise planeeringu ülesanneteks on mh üleriigilise transpordivõrgustiku kujundamise ning tehniliste infrastruktuuride arengu suunamine (PlanS v.r § 6 lg 2 p 4; PlanS § 14 lg 1 p 2) ja maakonnaplaneeringutele ülesannete seadmine (PlanS v.r § 6 lg 2 p 6; PlanS § 14 lg 1 p 6) ning kehtestatav maakonnaplaneering peab olema kooskõlas kõrgemalseisva planeeringuga, siis tuli Rail Baltic raudtee kavandamisel arvestada ka Vabariigi Valitsuse 30.08.2012 korraldusega nr 368 kehtestatud üleriigilise planeeringuga Eesti 2030+. Olenemata sellest, et maakonnaplaneeringute koostamise algatamise hetkel oli üleriigiline planeering alles menetlemisel (selle koostamine oli algatatud Vabariigi Valitsuse 04.02.2010 korraldusega nr 32) ja seega ei tulnud seda küll järgida kui õigusakti, oli selles kavandatust lähtumine iseenesest lubatav (nt Riigikohtu 20.03.2014 otsus nr 3-3-1-87-13, p 12; 08.08.2016 otsus nr 3-3-1-88-15, p 23) ja lisaks ilmselgelt otstarbekas, sest pärast üleriigilise planeeringu kehtestamist tulnuks menetletavad MP-d viia sellega igal juhul kooskõlla (nt vajaduse korral muuta algatatud MP-de lähtetingimusi). Kui uute menetluste algatamisel arvestatakse ka varasemast menetluses olevaid plaane ja kavasad, välditakse seeläbi haldusorgani vastuolulist käitumist erinevates menetlustes. Sarnaselt oli Vabariigi Valitsuse 29.05.2014 kabinetinõupidamisel lubatav ja põhjendatud arvestada Nabala-Tuhala looduskaitseala moodustamisega, olenemata sellest, et kõnealune kaitseala loodi alles Vabariigi Valitsuse 17.11.2014 määrusega nr 168. Raudtee rajamine oleks looduskaitseala killustanud ning seadnud ohtu selle tervikuna toimimise (vt ka Tallinna Ringkonnakohtu 28.02.2019 otsus nr 3-18-545, p 19; 09.12.2016 otsus nr 3-14-53259, p 31).</p>	<p>25. Halduskohus ei ole eksinud MP-de lähtealuste väljaselgitamisel. Kuivõrd üleriigilise planeeringu ülesanneteks on mh üleriigilise transpordivõrgustiku kujundamise ning tehniliste infrastruktuuride arengu suunamine (PlanS v.r § 6 lg 2 p 4; PlanS § 14 lg 1 p 2) ja maakonnaplaneeringutele ülesannete seadmine (PlanS v.r § 6 lg 2 p 6; PlanS § 14 lg 1 p 6) ning kehtestatav maakonnaplaneering peab olema kooskõlas kõrgemalseisva planeeringuga, siis tuli Rail Baltic raudtee kavandamisel arvestada ka Vabariigi Valitsuse 30.08.2012 korraldusega nr 368 kehtestatud üleriigilise planeeringuga Eesti 2030+. Olenemata sellest, et MP-de koostamise algatamise hetkel oli üleriigiline planeering alles menetlemisel (selle koostamine oli algatatud Vabariigi Valitsuse 04.02.2010 korraldusega nr 32) ja seega ei tulnud seda küll järgida kui õigusakti, oli selles kavandatust lähtumine iseenesest lubatav (nt Riigikohtu 20.03.2014 otsus nr 3-3-1-87-13, p 12; 08.08.2016 otsus nr 3-3-1-88-15, p 23) ja lisaks ilmselgelt otstarbekas, sest pärast üleriigilise planeeringu kehtestamist tulnuks menetletavad MP-d viia sellega igal juhul kooskõlla (nt vajaduse korral muuta algatatud MP-de lähtetingimusi). Kui uute menetluste algatamisel arvestatakse ka varasemast menetluses olevaid plaane ja kavasad, välditakse seeläbi haldusorgani vastuolulist käitumist erinevates menetlustes.</p>
<p>17. Eesti 2030+ näeb p-s 4.3.2 selgelt ette, et maakondade teemaplaneeringutega tuleb valida moodsa ja kiire põhja-lõunasuunalise raudteetrassi (Rail Baltic) asukoht selliselt, et Tallinnast piirkiirusel 240 km/h võimalikult otse lõunasse kulgev rong viiks inimesed kiiresti ja mugavalt Riiga (u kaks tundi) ja sealt edasi. Kiire rongiühenduse (240 km/h) suund Tallinn-Rapla-PärnuRiia on kujutatud ka planeeringu joonisel 7. Vaidlusaluste maakonnaplaneeringute koostamisel ei saanud jätta kõrvale üleriigilises planeeringus toodud eesmärgid ning lõikudes, kus 240 km/h piirkiirust võimaldava raudtee rajamine ei tooks kaasa ülemääraseid kahjulikke mõjusid, tuli sellest juhinduda. Kiiret raudteeliiklust on üleriigilises planeeringus</p>	<p>26. Üleriigiline planeering Eesti 2030+ näeb p-s 4.3.2 ette, et maakondade teemaplaneeringutega tuleb valida moodsa ja kiire põhja-lõunasuunalise raudteetrassi (Rail Baltic) asukoht selliselt, et Tallinnast piirkiirusel 240 km/h võimalikult otse lõunasse kulgev rong viiks inimesed kiiresti ja mugavalt Riiga (u kaks tundi) ja sealt edasi. Kiire rongiühenduse (240 km/h) suund Tallinn-Rapla-PärnuRiia on kujutatud ka planeeringu joonisel 7. Vaidlusaluste MP-de koostamisel ei saanud jätta kõrvale üleriigilises planeeringus toodud eesmärgid ning lõikudes, kus 240 km/h piirkiirust võimaldava raudtee rajamine ei tooks kaasa ülemääraseid kahjulikke mõjusid, tuli sellest juhinduda. Kiiret raudteeliiklust on üleriigilises</p>

<p>käsitatud konkurendi ja alternatiivina lennuliiklusele lähedal ja keskmisel kaugusel paiknevatesse sihtkohtadesse (kuni 2,5 tundi) ning on ilmne, et selleks peab maksimaalselt lubatav liikumiskiirus rajataval raudteel olema praegusest oluliselt suurem. Olenemata sellest, et mõnes lõigus (eelkõige Tallinnas ja Pärnus) ei pruugi olla võimalik tagada rongidele maksimaalset liikumiskiirust, ei anna see alust väita, et kavandatava raudtee trassi geomeetria puhul oleks piirkiirusest 240 km/h lähtumine tervikuna põhjendamatu või ebavajalik. Seda isegi juhul, kui kasutusele võetav raudtee liiklusjuhtimissüsteem ei võimalda tõepoolest suuremat opereerimiskiirust kui 234 km/h, sest liiklusjuhtimissüsteemi saab vajadusel hiljem parendada. Vaidlustatud MP-de kehtestamise ajaks oli sõlmitud ka Eesti, Läti ja Leedu valitsuste vaheline 31.01.2017 kokkulepe Rail Balticu / Rail Baltica raudteeühenduse arendamise kohta (RT II, 04.07.2017, 2), mille Riigikogu ratifitseeris 19.06.2017 ja millega tuli planeeringute kehtestamisel arvestada. Nimetatud kokkuleppe art 2 punktide a ja c kohaselt mõistetakse selles raudteena uut kiiret kahe rööbasteega elektrifitseeritud tavapäraselt raudteeliini maksimaalse projektkiirusega 240 km/h ja Euroopa standardrööpmelaiusega (1435 mm) marsruudil Tallinnast läbi Pärnu, Riia, Panevėžyse ja Kaunase Leedu-Poola riigipiirini.</p>	<p>planeeringus käsitatud konkurendi ja alternatiivina lennuliiklusele lähedal ja keskmisel kaugusel paiknevatesse sihtkohtadesse (kuni 2,5 tundi) ning on ilmne, et selleks peab maksimaalselt lubatav liikumiskiirus rajataval raudteel olema praegusest oluliselt suurem. Olenemata sellest, et mõnes lõigus (eelkõige Tallinnas ja Pärnus) ei pruugi olla võimalik tagada rongidele maksimaalset liikumiskiirust, ei anna see alust väita, et kavandatava raudtee trassi geomeetria puhul oleks piirkiirusest 240 km/h lähtumine tervikuna põhjendamatu või ebavajalik. Vaidlustatud MP-de kehtestamise ajaks oli sõlmitud ka Eesti, Läti ja Leedu valitsuste vaheline 31.01.2017 kokkulepe Rail Balticu raudteeühenduse arendamise kohta (RT II, 04.07.2017, 2), mille Riigikogu ratifitseeris 19.06.2017 ja millega tuli planeeringute kehtestamisel arvestada. Nimetatud kokkuleppe art 2 punktide a ja c kohaselt mõistetakse selles raudteena uut kiiret kahe rööbasteega elektrifitseeritud tavapäraselt raudteeliini maksimaalse projektkiirusega 240 km/h ja Euroopa standardrööpmelaiusega (1435 mm) marsruudil Tallinnast läbi Pärnu, Riia, Panevėžyse ja Kaunase Leedu-Poola riigipiirini.</p>
<p>18. Vaatamata sellele, et TEN-T määruse art-s 58 viidatud varasema Euroopa Parlamendi ja Nõukogu 07.07.2010 otsuse nr 661/2010/EL (üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta) III lisas loetletud prioriteetsete projektide all on p-s 27 viidatud „Rail Baltica“ telje lõigule üldistavalt Tallinn–Riia, siis TEN-T määruse I lisas olevatel kaartidel 0.2, 0.3, 1.2 ja 1.3 on kavandatava raudtee kulgemine planeeritud selgelt läbi Pärnu. TEN-T määruse art 2 lg 1, art 9 lg 1 punkti a ja art 38 lg 1 kohaselt kajastavad just viidatud kaardid üleeuroopalist transpordivõrku, mille arendamiseks on TEN-T määruses suunised kehtestatud. AECOM Ltd poolt 2011. a-l koostatud teostatavusuuring ei olnud planeeringute koostamisel küll õiguslikult siduvaks aluseks, kuid see ei tähenda, et planeeringute algatamisel ei võinud sellele üldse tugineda. Tegelikult lausa vastupidi, oluliseks menetlusveaks oluks hoopis teostatavusuuringuga arvestamata jätmine. Seejuures ei kinnita ka MP-de menetluskäik, et AECOM-i raportit oleks käsitatud siduvana, sest kuigi kõrvale jäid Tartut läbivad variandid (need välistas ka Eesti 2030+), siis ka Pärnut läbiva trassi võimaliku asukoha puhul ei ole hinnatud üksnes AECOM-i poolt eelistatud uue raudteeliini (tähistatud punasega) rajamise mõjusid, vaid ka olemasoleva raudteeliini (tähistatud oranžiga) kasutamise võimalikkust osas, kus tehnilised</p>	<p>27. TEN-T määruse I lisas olevatel kaartidel 0.2, 0.3, 1.2 ja 1.3 on kavandatava raudtee kulgemine planeeritud läbi Pärnu. TEN-T määruse art 2 lg 1, art 9 lg 1 punkti a ja art 38 lg 1 kohaselt kajastavad just viidatud kaardid üleeuroopalist transpordivõrku, mille arendamiseks on TEN-T määruses suunised kehtestatud. Apellandid ei ole selgitanud, kuidas Rail Baltic piirkiiruse langetamine kiiruselt 250 km/h kiirusele 240 km/h seonduv nende keskkonnakaitse kaebeõigusega või millised keskkonnakaitsetelised häiringud sellest tulenevad. AECOM Ltd poolt 2011. a-l koostatud teostatavusuuring ei olnud planeeringute koostamisel küll õiguslikult siduvaks aluseks, kuid see ei tähenda, et planeeringute algatamisel ei võinud sellele üldse tugineda. Tegelikult oleks oluliseks menetlusveaks olnud hoopis teostatavusuuringuga arvestamata jätmine. Seejuures ei kinnita ka MP-de menetluskäik, et AECOM-i raportit oleks käsitatud siduvana, sest kuigi Tartut läbivad variandid jäid kõrvale (need välistas ka Eesti 2030+), siis ka Pärnut läbiva trassi võimaliku asukoha puhul ei ole hinnatud üksnes AECOM-i poolt eelistatud uue raudteeliini (tähistatud punasega) rajamise mõjusid, vaid ka olemasoleva raudteeliini (tähistatud oranžiga) kasutamise võimalikkust osas, kus tehnilised tingimused seda ei takista.</p>

<p>tingimused seda ei takista. Asjaolu, kas planeeringute koostamise käigus on olemasoleva raudtee trassikoridori kasutamise võimalikkust analüüsitud riigihanke nr 140345 alusdokumentides (nt tehnilise kirjelduse p-d 6.7.1 ja 6.7.4) nõutule vastaval määral või mitte, ei puuduta kaebaja õigusi, mistõttu ei pidanudki halduskohus seda eraldi käsitlema. Tegemist saab olla üksnes hankija ja hankelepingu täitja vahelise küsimusega. Koostatud planeeringute õiguspärasuse seisukohast on oluline üksnes see, kas rajatava raudtee trassi asukohavalikul on piisavalt kaalutud kõiki asjakohaseid alternatiive.</p>	<p>38. /--/ Asjaolu, kas planeeringute koostamise käigus on olemasoleva raudtee trassikoridori kasutamise võimalikkust analüüsitud riigihanke nr 140345 alusdokumentides (nt tehnilise kirjelduse p-d 6.7.1 ja 6.7.4), ei puuduta kaebaja õigusi. Koostatud planeeringute õiguspärasuse seisukohast on oluline üksnes see, kas rajatava raudtee trassi asukohavalikul on piisavalt kaalutud kõiki asjakohaseid alternatiive.</p>
<p>19. PlanS v.r § 29<sup>1</sup> lg 2 teisest lausest tulenes kohustus kaaluda joonehitise trassi koridori asukoha määramisel mitut võimalikku asukohta. Ringkonnakohtu hinnangul on vaidlusaluste maakonnaplaneeringute puhul nimetatud nõue täidetud. MP-de lähteseisukohtade (26.08.2013) p 3.2 kohaselt on eesmärk olnud kavandada trass nii, et raudtee rajamine oleks majanduslikult tasuv ja tehniliselt teostatav ning raudteest tulenevad mõjud ja häiringud oleksid minimaalsed nii inim- kui looduskeskkonnale. Rail Baltic raudtee võimalike trassikoridoride (laiusega üldjuhul 350 m ja teatud tiheasustusega aladel 150 m) asukoha puhul on võetud esmalt aluseks, et trass kulgeb Tallinnast Riiga läbi Pärnu. Nagu eelnevalt märgitud, tulenes raudtee selline üldine suund ka siduvatest õigusaktidest ja seda peeti eelistatavaks mh AECOM-i uuringus. Pidades täiendavalt silmas raudtee tehnilisi nõudeid, lühimat võimalikku teekonda ja majanduslikku tasuvust, on seejärel trassikoridoride alternatiivide leidmisel lähtutud n-õ baasteguritest, mis üldjuhul trassikoridori rajamist ei võimalda:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– elamud jm hooned (sh ühiskondlikud, äri- ja, tootmishooned);</li> <li>– kalmistud;</li> <li>– looduskaitsealused objektid koos kaitsevööndiga;</li> <li>– Natura 2000 alad;</li> <li>– kultuurimälestised koos kaitsevööndiga;</li> <li>– kehtestatud detailplaneeringutega kaetud alad (juhul, kui ehitusluba on väljastatud).</li> </ul>	<p>34. PlanS v.r § 29<sup>1</sup> lg 2 teisest lausest tulenes kohustus kaaluda joonehitise trassi koridori asukoha määramisel mitut võimalikku asukohta. Ringkonnakohtu hinnangul on vaidlusaluste MP-de puhul nimetatud nõue täidetud. MP-de lähteseisukohtade (26.08.2013) p 3.2 kohaselt on eesmärk olnud kavandada trass nii, et raudtee rajamine oleks majanduslikult tasuv ja tehniliselt teostatav ning raudteest tulenevad mõjud ja häiringud oleksid minimaalsed nii inim- kui looduskeskkonnale. Rail Baltic raudtee võimalike trassikoridoride (laiusega üldjuhul 350 m ja teatud tiheasustusega aladel 150 m) asukoha puhul on võetud esmalt aluseks, et trass kulgeb Tallinnast Riiga läbi Pärnu. Pidades täiendavalt silmas raudtee tehnilisi nõudeid, lühimat võimalikku teekonda ja majanduslikku tasuvust, on seejärel trassikoridoride alternatiivide leidmisel lähtutud n-õ baasteguritest, mis üldjuhul trassikoridori rajamist ei võimalda:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– elamud jm hooned (sh ühiskondlikud, äri- ja, tootmishooned);</li> <li>– kalmistud;</li> <li>– looduskaitsealused objektid koos kaitsevööndiga;</li> <li>– Natura 2000 alad;</li> <li>– kultuurimälestised koos kaitsevööndiga;</li> <li>– kehtestatud detailplaneeringutega kaetud alad (juhul, kui ehitusluba on väljastatud).</li> </ul>
<p>20. Apellant ei ole esitanud sisulisi vastuväiteid, et eeltoodud baasteguritest lähtumine olnuks ilmselgelt põhjendamatu. Looduskaitsealuste objektide ja Natura 2000 võrgustiku alade läbimise välistamine ei saa põhimõtteliselt kahjustada apellandi kui keskkonnaorganisatsiooni kaitstavaid õigusi ning maakonnaplaneeringute ülesandeks ei olnud hinnata looduskaitsealuste piirangute vajalikkust konkreetsetes asukohtades, vaid leida raudtee kulgemiseks trassikoridor, mille puhul oleksid kiire raudteeühenduse rajamisega kaasnevad positiivsed ja negatiivsed mõjud (sh</p>	<p>35. Apellandid ei ole esitanud sisulisi vastuväiteid, et eeltoodud baasteguritest lähtumine olnuks ilmselgelt põhjendamatu. Apellantide üks põhiargument on, et olemasoleva raudteekoridori asukoht oli reaalne alternatiiv, mis jäeti kaalumata, tuues sellega kaasa olulise kaalutusvea planeerimismenetluses. Ringkonnakohtu hinnangul ei ole see etteheide põhjendatud. Tallinn-Rõa lõigu osas ei ole olemasoleva raudteekoridori kasutamist sugugi välistatud, vaid MP-de lähteseisukohtade järgi analüüsitakse seda ühe võimaliku alternatiivina. Tallinn-Rõa lõigul kaalutigi olemasoleva trassi</p>



<p>looduskeskkonnale) enim tasakaalus. Apellandi üheks peamiseks etteheiteks vaidlustatud planeeringutele on olnud olemasoleva raudteekoridori kasutamise võrdväärse alternatiivina analüüsimata jätmine. Ringkonnakohtu hinnangul ei ole see etteheide põhjendatud. Tallinn-Rõa lõigu osas ei ole olemasoleva raudteekoridori kasutamist sugugi välistatud, vaid MP-de lähteseisukohtade järgi analüüsitakse seda ühe võimaliku alternatiivina. Rõa-Pärnu lõigu osas on olemasoleva raudteekoridori kõrvalejätmist MP-de lähteseisukohtades selgitatud ühelt poolt trassi geomeetriaõuete ja raudtee projekteeritava kiirusega (st kaasneks vajadus teha asulate juures õgvendusi, rajada rohkem sildu/viadukte ja lammutada hooneid) ning teiselt poolt teekonna olulise pikenedamisega (ca 12 km), millega kaasneks suuremad kulud. Lisaks on RõaPärnu lõigu kohta koostatud eraldi analüüs „Olemasoleva raudtee koridori kasutamise võimalikkus Rail Balticu raudtee trassi koridori asukohana“ (23.09.2013). Analüüsist nähtuvalt oleks Rõa-Pärnu lõigul olemasolev raudteekoridor kasutatav ca 50% ulatuses ning seda eelkõige väljaspool tiheasustusalasid, mis tähendab, et õgvendused oleksid vajalikud just raudteeäärsetel elamualadel ning seega seotud oluliste negatiivsete mõjudega (nt ca 15–20 + 10? majapidamise / hoonete kompleksi lammutamise vajadus, sh ajalooliselt väärtuslikud Tootsi jaamahoone ja Eidapere mõis). Samuti on analüüsis toodud välja, et olemasolev raudteekoridor kulgeb kas otse läbi Natura 2000 võrgustiku alade (Taarikõnnu-Kaisma linnuala ja Taarikõnnu loodusala) või uue raudtee rajamiseks liiga nende lähedalt (Mõrdama loodusala, Kõnnumaa loodusala ja Kõnnumaa-Väätsa linnuala). Analüüsis täpsustatud andmete põhjal tähendaks olemasoleva raudteekoridori kasutamine Rõa-Pärnu lõigul ligikaudu 10 km pikemat trassi (vt p 4.1) ja lisakulu ca 80 miljonit eurot.</p>	<p>kasutamise võimalikkust trassialternatiivi 12A näol, mis oli algselt MP menetluses võrdluses võrdsetelt teiste alternatiividega. Olemasoleva trassi koridoris kulgeva 12A trassi välistuse üheks põhjuseks oli suures osas asjaolu, et trass kulges läbi asustusaladele ja kohalikud omavalitsused olid sellele väga vastu. Tugevalt mitte-eelistatud oli see variant ka KSH tulemuste alusel, kuna see läbis Ülemiste järve pinnaveehaarde sanitaarkaitseala. Rõa-Pärnu lõigu osas on olemasoleva raudteekoridori kõrvalejätmist MP-de lähteseisukohtades selgitatud ühelt poolt trassi geomeetriaõuete ja raudtee projekteeritava kiirusega (st kaasneks vajadus teha asulate juures õgvendusi, rajada rohkem sildu/viadukte ja lammutada hooneid) ning teiselt poolt teekonna olulise pikenedamisega (ca 12 km), millega kaasneks suuremad kulud. Lisaks on Rõa-Pärnu lõigu kohta koostatud eraldi analüüs „Olemasoleva raudtee koridori kasutamise võimalikkus Rail Balticu raudtee trassi koridori asukohana“ (23.09.2013). Analüüsist nähtuvalt oleks RõaPärnu lõigul olemasolev raudteekoridor kasutatav ca 50% ulatuses ning seda eelkõige väljaspool tiheasustusalasid, mis tähendab, et õgvendused oleksid vajalikud just raudteeäärsetel elamualadel ning seega seotud oluliste negatiivsete mõjudega (nt ca 15–20 + 10 majapidamise/hoonete kompleksi lammutamise vajadus, sh ajalooliselt väärtuslikud Tootsi jaamahoone ja Eidapere mõis). Samuti on analüüsis toodud välja, et olemasolev raudteekoridor kulgeb kas otse läbi Natura 2000 võrgustiku alade (Taarikõnnu-Kaisma linnuala ja Taarikõnnu loodusala) või liiga nende lähedalt (Mõrdama loodusala, Kõnnumaa loodusala ja Kõnnumaa-Väätsa linnuala). Analüüsis täpsustatud andmete põhjal tähendaks olemasoleva raudteekoridori kasutamine Rõa-Pärnu lõigul ligikaudu 10 km pikemat trassi (vt p 4.1) ja lisakulu ca 80 miljonit eurot. Niisiis sai MP-de menetluses jooksvalt selgeks, et olemasoleva trassikoridori kasutamine suures ulatuses ei ole reaalne Rail Balticu rajamiseks ning olemasolevas trassikoridoris paiknenud alternatiivid jäid menetluses kõrvale. Olemasoleva trassikoridori kasutamine ei olnud mingi konkreetse dokumendiga ennetavalt välistatud, vaid selle kasutamise võimalikkust hinnati MP-de menetluses.</p>
<p>21. Apellandi seisukohad olemasoleva raudteekoridori kasutamise võimalikkuse ebapiisava analüüsimise kohta lähtuvad arusaamast, et Rail Baltic ei tohiks olla isoleeritud üksikrajatis, mis toimib paralleelselt tänase raudteevõrguga, vaid see tuleks integreerida olemasolevasse raudteetranspordivõrgustikku. Ringkonnakohtu hinnangul jääb nimetatud küsimus väljapoole vaidlusaluste planeeringute</p>	<p>36. Apellantide seisukohad kaalutusõiguse rikkumisest trassialternatiivide valikul tuginevad mh reisijaliikluse sulgemise faktil Tallinn-Pärnu raudteel (apellatsioonkaebuse p 2.1.4). Ringkonnakohtu hinnangul jääb küsimus, kuidas kasutada reisijateveoks olemasolevat raudteeinfrastruktuuri ning mil määral saab Rail Baltic raudteed integreerida olemasolevasse raudteetranspordivõrgustikku, väljapoole</p>

<p>reguleerimisala ja apellandi kaebeõiguse ulatust. Kahtlemata esineb tungiv avalik huvi ka kohaliku rongiliikluse arendamise suhtes, kuid tuleb arvestada, et Rail Baltic raudtee rajamise esmane eesmärk on ühendada Balti riikide ja Euroopa raudteevõrgud ning seda kindlatel tingimustel (mh rööpmelaius 1435 mm, kaks rööbasteed, elektrifitseeritud, maksimaalne projektkiirus 240 km/h ja sellest tulenevad nõuded trassigeomeetrialet). Seda eesmärki ei mõjuta kuidagi asjaolu, et Rail Baltic raudteele on võimalik rajada peatused ka kohaliku rongiliikluse tarbeks. Eesti-sisese rongiliikluse arendamise kulud tuleks tervikuna kanda riigil endal ning olukorras, kus Tallinn-Pärnu olemasoleva 1520 mm rööpmelaiusega raudteega kaasneks vajadus rajada olemasoleva asemele uus raudtee ka Rõa-Viljandi lõigule (110 km) või vähemasti Lelle-Viljandi lõigule (80 km), mille maksumuseks oleks ca 240–330 miljonit eurot, ei saa selle variandi kõrvalejätmist pidada meelevaldseks.</p>	<p>vaidlusaluste planeeringute reguleerimisala ja apellantide kaebeõiguse ulatust. Kahtlemata esineb tungiv avalik huvi ka kohaliku rongiliikluse arendamise suhtes, kuid tuleb arvestada, et Rail Baltic raudtee rajamise esmane eesmärk on ühendada Balti riikide ja Euroopa raudteevõrgud ning seda kindlatel tingimustel (mh rööpmelaius 1435 mm, kaks rööbasteed, elektrifitseeritud, maksimaalne projektkiirus 240 km/h ja sellest tulenevad nõuded trassigeomeetrialet). Seda eesmärki ei saa oluliselt mõjutada asjaolu, et riik on otsustanud Lelle-Pärnu (mitte Tallinn-Pärnu) reisijateveo katkestada (rongiühendus Lellest nii Tallinna kui Viljandi suunal on säilinud). Vastustaja on viidanud, et Vabariigi Valitsuse 06.03.2008 korralduse nr 126 „Transpordi infrastruktuuri investeringute arendamise kava kinnitamine“ järgi investeeriti Türi-Viljandi lõigu rekonstrueerimisse riigi poolt aastatel 2011–2012 üle 12 miljoni euro. Vabariigi Valitsuse 19.02.2015 korralduse nr 93 „Perioodi 2014–2020 transpordi infrastruktuuri arendamise investeringute kava kinnitamine“ järgi investeeritakse Tallinna–Rapla raudteelõigu rekonstrueerimisse reisirongide piirkiruste töstmiseks 10 miljonit eurot. Rapla-Türi lõiku ootab ees põhjalik rekonstrueerimine kahes etapis aastatel 2019–2020 (Lelle-Türi) ja 2024 (Rapla-Lelle). Kõigi nende tööde mõte on säilitada Tallinn-Viljandi 1520 mm raudteetrass ja panna Viljandi liinil käiku kiirrong sõiduajaga 1 tund ja 30 minutit. Ühtlasi välistab aktiivses kasutuses olev 1520 mm raudtee (Tallinn-Lelle-Viljandi), mida ei ole plaanis sulgeda ega ka ümber ehitada Rail Baltic rööpmelaiusele, Rail Baltic raudtee ehitamise olemasoleva raudtee asemele (apellatsioonkaebuse p 2.1.3.2).</p>
<p>22. Konkreetse trassialternatiivi välistamiseks võib piisata juba ühest olulisest takistusest ning realistlike variantide väljasõelumiseks ei pea uurima kõiki mõeldavaid näitajaid. Apelland ei ole esitanud andmeid, mille põhjal saaks järeldada, et väidetavalt ebapiisavalt uuritud mõjud ja kulud võisid mõjutada otsustust olemasoleva trassikoridori kõrvalejätmiseks. Raudtee rajamine asustusest eemale võib tõenäoliselt olla ehituslikult keerulisem ja seega kulukam, kuid et senine raudteetrass läbib samas oluliselt rohkem tiheasustusalasid, siis on usutav, et selle trassi puhul oleksid jällegi täiendav müra ja vibratsioon suurema negatiivse mõjuga ning võimalikud sundvõõrandamise jm kulud samuti suuremad. Hoonestuse lammutusvajaduse üldsõnalisus ei kinnita iseenesest veel selle ebapiisavat analüüsimist ja apellandi väide analüüsi ebaobjektiivsusest on põhjendamata. Ka sellest, et Vabariigi Valitsus kehtestas 18.01.2018 määrusega nr 5 Taarikõnnu looduskaitseala uued piirid (Taarikõnnu looduskaitseala moodustati varasemates piirides Vabariigi</p>	<p>37. Ringkonnakohus ei nõustu apellantide kriitikaga analüüsi „Olemasoleva raudtee koridori kasutamise võimalikkus Rail Balticu raudtee trassi koridori asukohana“ kohta (apellatsioonkaebuse p 2.1.3). Konkreetse trassialternatiivi välistamiseks võib piisata juba ühest olulisest takistusest ning realistlike variantide väljasõelumiseks ei pea uurima kõiki mõeldavaid näitajaid. Apellandid ei ole esitanud andmeid (keegi ei ole apellantidelt nõudnud täiemahulist trassialternatiivide analüüsi), mille põhjal saaks järeldada, et väidetavalt ebapiisavalt uuritud mõjud ja kulud võisid mõjutada otsustust olemasoleva trassikoridori kõrvalejätmiseks. Raudtee rajamine asustusest eemale võib tõenäoliselt olla ehituslikult keerulisem ja seega kulukam, kuid et senine raudteetrass läbib samas oluliselt rohkem tiheasustusalasid, siis on usutav, et selle trassi puhul oleksid jällegi täiendav müra ja vibratsioon suurema negatiivse mõjuga ning võimalikud sundvõõrandamise jm kulud samuti suuremad. Hoonestuse lammutusvajaduse üldsõnalisus ei</p>

Valitsuse 30.05.2001 määrusega nr 189), millest jättis välja olemasoleva raudtee trassikoridori, ei järeldu, et Taarikõnnu-Kaisma linnuala ja Taarikõnnu loodusala läbimisega seotud kaalutlused oluks ebaõiged, sest olemasoleva raudtee ja Rail Baltic raudtee mõjud ei ole nende tehnilist erinevust arvestades samaväärsel ulatusega ning muudatus ei mõjuta faktilist asjaolu, et raudtee läbiks looduskaitseala n-ö lahustükkide vahelt ja võiks seetõttu omada olulist negatiivset mõju kaitstavatele liikidele ja elupaikadele.

kinnita iseenesest veel selle ebapiisavat analüüsimist ja apellandi väide analüüsi ebaobjektiivsusest on põhistamata. Apellantide kriitika analüüsi suhtes on ümber lükatud vastustaja 09.05.2019 menetlusdokumendi p-dega 2.4.11–2.4.28. Ringkonnakohus nõustub vastustaja viidatud seisukohtadega neid kordamata. Apellandid ei ole ümber lükanud analüüsi kokkuvõttes tehtud järeldusi: olemasoleva raudtee trass läbib traditsioonilisi raudteeasulaid, kus elukeskkond jääb mõlemale poole raudteed ning vajab toimimiseks raudtee ületamist; olemasoleva raudtee ümbruses paikneva asustuse tõttu on suurem hoonete lammutamisvajadus (sh väärtuslike hoonete lammutamisvajadus); olemasoleva trassi geomeetria ei vasta nõuetele ning ei võimalda 240 km/h sõidukiirust, mistõttu vajaks see täiendavat õgvendamist, mis tähendaks olemasoleva trassikoridori ümberehitamist; olemasoleva trassi kasutamine teeks teekonna pikemaks ja oluliselt kallimaks; olemasolev trass kulgeb paljudes kohtades läbi loodusväärtuste; ümberehitamist vajaks oluliselt rohkem tehnovõrke; olemasolev trass vajaks oluliselt rohkem rajatisi (tunnelid, viaduktid); olemasoleva trassi kasutamise korral oleks Rail Balticu tasuvus oluliselt halvem kui alternatiividel.

23. Apellandi etteheited Rail Baltic raudtee trassi asukohana olemasoleva raudteetrassi välistamisele tuginevad mh Hannes Lutsu 16.07.2018 tööle „Eksperthinnang olemasoleva Tallinn-Pärnu raudteetrassi kurvide kohandamisele Rail Balticu trassiks“, milles on samuti mõõndud, et senine raudteetrass ei võimalda ilma oluliste õgvendusteta projektkiirust 240 km/h ning lahendada tuleb ka Viljandi rongiühenduse säilitamise küsimus. Apellant on H. Lutsu 16.07.2018 arvamusele tuginedes märkinud sedagi, et olemasoleva raudteekoridori kasutamisel ei oleks teekond mitte 12 km võrra pikem, vaid 5 km võrra lühem, kuid on jätnud tähelepanuta, et H. Luts võrdles trasside kogupikkust, kuid halduskohtu viidatu puudutas üksnes Rõa-Pärnu lõiku. Sama lõiku käsitleva hilisema analüüsi kohaselt pikeneks olemasoleva raudteekoridori kasutamisel teekond küll mitte 12 km võrra, vaid 9,3–9,9 km võrra, kuid asjaolus, et MP-des eelistatud trassikoridor on Rõa-Pärnu lõigul olemasolevast raudteekoridorist mõnevõrra lühem, mitte pikem, ei saa olla mõistlikku kahtlust juba ainuüksi põgusal kaardiga tutvumisel. Seda kinnitab ka apellandi esitatud Kobras AS poolt 08.10.2018 koostatud raudteetrassi pikkuste mõõdistused, mille kohaselt on Rõa-Pärnu lõigul olemasoleva raudteetrassi pikkus 96,3 km ja maakonnaplaneeringutes valitud trassi pikkus 86,2 km. Täiendavalt võib märkida, et ka H. Luts on toonud välja, et Kobras AS pakutud

38. /-/ Apellantide etteheited Rail Baltic raudteetrassi asukohana olemasoleva raudteetrassi välistamisele tuginevad mh Hannes Lutsu 16.07.2018 tööle „Eksperthinnang olemasoleva Tallinn-Pärnu raudteetrassi kurvide kohandamisele Rail Balticu trassiks“, milles on samuti mõõndud, et senine raudteetrass ei võimalda ilma oluliste õgvendusteta projektkiirust 240 km/h ning lahendada tuleb ka Viljandi rongiühenduse säilitamise küsimus. Apellandid on H. Lutsu 16.07.2018 arvamusele tuginedes märkinud sedagi, et olemasoleva raudteekoridori kasutamisel ei oleks teekond mitte 12 km võrra pikem, vaid 5 km võrra lühem, kuid on jätnud tähelepanuta, et H. Luts võrdles trasside kogupikkust, mitte üksnes Rõa-Pärnu lõiku. Sama lõiku käsitleva hilisema analüüsi kohaselt pikeneks olemasoleva raudteekoridori kasutamisel teekond küll mitte 12 km võrra, vaid 9,3–9,9 km võrra, kuid asjaolus, et MP-des eelistatud trassikoridor on Rõa-Pärnu lõigul olemasolevast raudteekoridorist mõnevõrra lühem, mitte pikem, ei saa olla mõistlikku kahtlust juba ainuüksi põgusal kaardiga tutvumisel. Seda kinnitavad ka apellantide esitatud Kobras AS poolt 08.10.2018 koostatud raudteetrassi pikkuste mõõdistused, mille kohaselt on Rõa-Pärnu lõigul olemasoleva raudteetrassi pikkus 96,3 km ja MP-des valitud trassi pikkus 86,2 km. Täiendavalt võib märkida, et ka H. Luts on toonud välja, et Kobras AS pakutud alternatiivtrass kajastab sisenemist Tallinna linna üksnes trassil

<p>alternatiivtrass kajastab sisenemist Tallinna linna üksnes trassil Valdeku-Liiva-Ülemiste, kuid see ei võimaldaks suunata kaubavedusid Tallinna linnast eemale, mistõttu oleks mõistlikum kasutada planeeritavat trassi, mis kulgeb Ülemiste järve tagant. Sellisel juhul oleks praegust raudteetrassi järgivale alternatiivile vastav reisirongide koguteekond MP-des eelistatud trassivariandist hoopis 4 km pikem, mitte 5 km lühem.</p>	<p>Valdeku-Liiva-Ülemiste, kuid see ei võimaldaks suunata kaubavedusid Tallinna linnast eemale, mistõttu oleks mõistlikum kasutada planeeritavat trassi, mis kulgeb Ülemiste järve tagant. Sellisel juhul oleks praegust raudteetrassi järgivale alternatiivile vastav reisirongide koguteekond MP-des eelistatud trassivariandist hoopis 4 km pikem, mitte 5 km lühem.</p>
<p>24. PlanS v.r § 7 lg 6 ning KeHJS § 6 lg 1 p 14, § 31 p 1 ja § 33 lg 1 p-de 1 ja 2 kohaselt tuli vaidlusaluste planeeringute osas korraldada keskkonnamõju strateegiline hindamine. Ehkki PlanS v.r § 29<sup>1</sup> lg-st 6 tulenevalt on kehtestatud maakonnaplaneeringud aluseks joonehitise projekti koostamisele, ei kujuta planeeringud endast siiski KeHJS § 7 tähenduses tegevusluba, mille puhul oluks KeHJS § 3 lg 1 (kuni 30.06.2015 kehtinud KeHJS § 3) järgi kohustuslik korraldada täpsem keskkonnamõju hindamine. KeHJS § 32 kohaselt on KSH eesmärk tuvastada strateegilise planeerimisdokumendi elluviimisega kaasnev oluline keskkonnamõju, selgitada välja alternatiivsed võimalused ning leida ebasoodsat mõju leevendavad meetmed. KSH aruande sisule esitatavad täpsemad nõuded on sätestatud KeHJS § 40. Vaatamata sellele, et praegusel juhul on KSH-d püütud eelistatud trassivariandi osas ja problemaatilistel aladel ka kõigi võrreldavate trassivariantide osas teha KMH täpsusastmega, mis võimaldaks KeHJS § 11 lg 6 alusel hiljem ehitusloa andmise menetluses kaaluda KMH algatamise vajalikkust, ei tulene apellandile sellest õigust nõuda, et korraldatud KSH peabki täielikult vastama KMH nõuetele ja KMH täpsusastmes tulnuks hinnata kõiki alternatiivseid trassikoridore (sh olemasolevat trassi).</p>	<p>39. PlanS v.r § 7 lg 6 ning KeHJS § 6 lg 1 p 14, § 31 p 1 ja § 33 lg 1 p-de 1 ja 2 kohaselt tuli vaidlusaluste planeeringute osas korraldada keskkonnamõju strateegiline hindamine. Ehkki PlanS v.r § 29<sup>1</sup> lg-st 6 tulenevalt on kehtestatud maakonnaplaneeringud aluseks joonehitise projekti koostamisele, ei kujuta planeeringud endast siiski KeHJS § 7 tähenduses tegevusluba, mille puhul oluks KeHJS § 3 lg 1 (kuni 30.06.2015 kehtinud KeHJS § 3) järgi kohustuslik korraldada täpsem keskkonnamõju hindamine. KeHJS § 32 kohaselt on KSH eesmärk tuvastada strateegilise planeerimisdokumendi elluviimisega kaasnev oluline keskkonnamõju, selgitada välja alternatiivsed võimalused ning leida ebasoodsat mõju leevendavad meetmed. KSH aruande sisule esitatavad täpsemad nõuded on sätestatud KeHJS §-s 40. Vaatamata sellele, et praegusel juhul on KSH-d püütud eelistatud trassivariandi osas ja problemaatilistel aladel ka kõigi võrreldavate trassivariantide osas teha KMH täpsusastmega, mis võimaldaks KeHJS § 11 lg 6 alusel hiljem ehitusloa andmise menetluses kaaluda KMH algatamise vajalikkust, ei tulene apellantidele sellest õigust nõuda, et korraldatud KSH peabki täielikult vastama KMH nõuetele ja KMH täpsusastmes tulnuks hinnata kõiki alternatiivseid trassikoridore (sh olemasolevat trassi).</p>
<p>25. Keskkonnamõju hindamine õigusaktides nõutust suurema täpsusastmega on strateegilise planeerimisdokumendi koostaja otstarbekusotsustus, mille põhjendatuse kontroll ei kuulu halduskohtu pädevusse. Seejuures ei oma ka tähtsust, kui suure täpsusega oli juba välja töötatud raudtee tehniline lahendus (st kavandatava tegevusega kaasnevate keskkonnamõjude täpsem hindamine võis olla iseenesest võimalik) ning kui kaua on planeerimismenetlus kestnud ja kas täiendavate uuringute finantseerimiseks oli piisavalt raha (st keskkonnamõjude täpsemaks hindamiseks oluks nii aega kui ka raha). Pelgalt asjaolu, et pärast MP-de kehtestamist on korraldatud täiendavaid uuringuid, ei kinnita iseenesest KSH aruande puudulikkust. Vastustaja on ka õigesti märkinud, et raudtee ehitusloa väljastamiseks KeHJS § 11 lg 6 alusel KMH algatamata jätmise põhjendus ei ole praeguse vaidluse esemeks. Lisaks võib viidata, et Tarbijakaitse ja Tehnilise</p>	<p>40. /-/- Keskkonnamõju hindamine õigusaktides nõutust suurema täpsusastmega on strateegilise planeerimisdokumendi koostaja otstarbekusotsustus, mille põhjendatuse kontroll ei kuulu halduskohtu pädevusse. Seejuures ei oma ka tähtsust, kui suure täpsusega oli juba välja töötatud raudtee tehniline lahendus (st kavandatava tegevusega kaasnevate keskkonnamõjude täpsem hindamine võis olla iseenesest võimalik), kui kaua on planeerimismenetlus kestnud ja kas täiendavate uuringute finantseerimiseks oli piisavalt raha (st keskkonnamõjude täpsemaks hindamiseks oluks nii aega kui ka raha). Pelgalt asjaolu, et pärast MP-de kehtestamist on korraldatud täiendavaid uuringuid (nt apellantide poolt viidatud tarakatkestuste võimalikkust ja rakendamist selgitav uuring või Pärnumaa metsise telemeetriauuring), ei kinnita iseenesest KSH aruande puudulikkust. Vastustaja on ka õigesti märkinud, et raudtee ehitusloa</p>

<p>Järelevalve Amet algatas 29.03.2019 otsusega nr 16-6/19-0535-002 KeHJS § 26 lg 3 ja § 30 alusel Rail Baltic raudtee ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise kaheksal lõigul, mis kokkuvõttes hõlmavad raudteetrassi tervikuna. Seega on põhjendamatuks osutunud seegi apellandi kahtlus, et tegemist oli KSH-s üksnes näiliselt jäetud võimalusega.</p>	<p>väljastamiseks KeHJS § 11 lg 6 alusel KMH algatamata jätmise põhjendus ei ole praeguse vaidluse esemeks. Lisaks võib viidata, et Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet algatas 29.03.2019 otsusega nr 16-6/19-0535-002 KeHJS § 26 lg 3 ja § 30 alusel Rail Baltic raudtee ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise kaheksal lõigul, mis kokkuvõttes hõlmavad raudteetrassi tervikuna. Seega on põhjendamatuks osutunud seegi apellantide kahtlus, et tegemist oli KSH-s üksnes näiliselt jäetud võimalusega.</p>
<p>26. Ringkonnakohus nõustub halduskohtu ja vastustajaga, et KSH aruande täpsusaste oli Rail Baltic raudtee trassi asukohavaliku tegemiseks piisav. KSH-s kasutatud hindamiskriteeriumite üksikasjalikum selgitus sisaldub KSH aruande lisas I-2. KSH aruande lisas I-7 on muu hulgas võrreldud trassivariante 4A+4C+4D+4F ja 4G (võrdlusgrupp 4.3), millest viimane ei läbiks Rääma raba ja see oli ka KSH koondeelistuseks. Pärnu MP-s eelistati siiski Pärnu linna läbivat alternatiivi 4A+4H+4D+4F ning seda eelkõige sotsiaal-majandusliku tulukuse aspektist (alternatiivi 4G puhul asunuks reisijate jaam Sindi piirkonnas). Vaidlust ei ole iseenesest selles, et Rääma raba ei ole looduskaitse all, kuid KSH aruande lisas II-5 toodud mõjuhindamise tabelis (p-d 1.5 ja 1.6) on Rääma raba läbiva lõigu 4F osas märgitud, et Rääma raba on siiski selle trassilõigu olulisim mõjutatav elupaik, mis on paljude kaitsealuste linnuliikide (sh I kaitsekategooriasse kuuluvad väike-konnakotkas ja kassikakk) elupaik, kusjuures linnustiku jaoks olulisimaks mõjuteguriks oleks raba veerežiimi oluline muutmine. Samas mõõndakse, et raudtee rajamise mõju rabakooslusele ja sealsele elustikule oleneb valitavast tehnilisest lahendusest. Elupaikade kadumise vältimise meetmena on esitatud nõue säilitada Rääma rabas võimalikult suures ulatuses märgalale iseloomulik veerežiim ning võimalusel rakendada raudtee rajamisel tehnilisi meetmeid, mis võimaldaksid säilitada elupaigakompleksi (nt raudtee rajamine sildkonstruktsioonile). Ka pinnaveega seonduvalt (p 1.8) on märgitud, et mõju erineb sõltuvalt tehnilisest lahendusest, mistõttu tuleb mõju veerežiimile täpsustada eelprojekti koostamise käigus.</p>	<p>40. /-/ Ringkonnakohus nõustub halduskohtu ja vastustajaga, et KSH aruande täpsusaste oli Rail Baltic raudteetrassi asukohavaliku tegemiseks piisav.</p>
<p>27. Eelprojekti täpsusastmes mõjuhindamist käsitlevas KSH aruande lisas III-5 (p 1.5) on märgitud, et trassivaliku etapis esitatud soovitus nihutada linnustiku elupaikade kaitseks trass Rääma rabas idasuunda, ei saa rakendada tulenevalt trassigeomeetriast (sh asustusest) ja suurimetajate liikumisteede paiknemisest. Samas on nähtud ette, et mh Rääma raba läbimisel tuleb töötada välja olemasolevat veerežiimi säilitav projektlahendus, selgitades ühtlasi, et turba väljakaevamise ja</p>	<p>44. Seonduvalt apellantide poolt toodud Rääma raba näitega (apellatsioonkaebuse p 2.7.5.5) märgib ringkonnakohus, et eelprojekti täpsusastmes mõjuhindamist käsitlevas KSH aruande lisas III-5 (p 1.5) on nähtud ette, et mh Rääma raba läbimisel tuleb töötada välja olemasolevat veerežiimi säilitav projektlahendus, selgitades ühtlasi, et turba väljakaevamise ja konventsionaalse mulde rajamise mõju võib olla tugevalt negatiivne, kuid estakaadile rajatava raudtee mõju jääks eeldatavalt lokaalseks.</p>



konventsionaalse mulde rajamise mõju võib olla tugevalt negatiivne, kuid estakaadile rajatava raudtee mõju jääks eeldatavalt lokaalseks. Leevendusmeetmena on muu hulgas viidatud KSH aruande lisa III-1 toodud tüüpmeetmele 1.8.1, mille kohaselt ei tohi raudteetamm saada pinna- ja pinnaseveele tõkestavaks rajatiseks ning rajada tuleb piisaval arvul raudtee mullet läbivaid truupe, millega tagatakse pinna- ja pinnaseveetaseme ühtlustumine ja säilimine kummalgi pool raudtee mullet. Kokkuvõtlikult on eelprojekti staadiumis võetud küll aluseks raudtee rajamine muldele, mitte sildkonstruktsioonile, kuid see, kas nimetatud tehnilise lahenduse puhul on tegelikkuses võimalik tagada Rääma raba veerežiimi säilimine või mitte, ei saa olla praeguse vaidluse esemeks. Apellant on küll heitnud ette, et KSH aruandes märgitud leevendusmeetmete koosseis ja tõhusus on osaliselt ebaselge (nt on välja toodud üksnes soovitatav keskkonna kvaliteedi taotlustase), kuid ei ole väitnud, et pakutud leevendusmeetmed või eesmärgipüstitused poleks üldse asjakohased või valitud asukohas mõistlikult saavutatavad. Olukorras, kus Rääma raba veerežiimi säilitamiseks on iseenesest olemas tehniliselt teostatav lahendus, ei ole alust väita, et Rääma raba läbiv trassikoridor tulnuks üldse välistada (st ainus lahendus taotletava eesmärgi saavutamiseks ei ole raudtee trassi viimine teise asukohta). Rakendatavad üksikasjalikumad meetmed Rääma raba veerežiimi säilitamiseks või täpsemad tingimused raudtee projektlahendusele asjaomases lõigus saab välja töötada algatatud KMH käigus. Vajalike andmete puudumise korral võib seejuures osutada vajalikuks teha täiendavaid uuringuid, et selgitada välja Rääma raba olemasolev hüdroloogiline režiim, mille põhjal hinnata projektlahendusega kaasnevate mõjude ulatust ja leevendusmeetmete eeldatavat tõhusust ning seda ka raudtee kasutusaegse seire käigus.

Leevendusmeetmena on muu hulgas viidatud KSH aruande lisa III-1 toodud tüüpmeetmele 1.8.1, mille kohaselt ei tohi raudteetamm saada pinna- ja pinnaseveele tõkestavaks rajatiseks ning rajada tuleb piisaval arvul raudtee mullet läbivaid truupe, millega tagatakse pinna- ja pinnaseveetaseme ühtlustumine ja säilimine kummalgi pool raudtee mullet. Kokkuvõtlikult on eelprojekti staadiumis võetud küll aluseks raudtee rajamine muldele, mitte sildkonstruktsioonile, kuid see, kas nimetatud tehnilise lahenduse puhul on tegelikkuses võimalik tagada Rääma raba veerežiimi säilimine või mitte, ei saa olla praeguse vaidluse esemeks. Apellandid on heitnud ette, et KSH aruandes märgitud leevendusmeetmete koosseis ja tõhusus on osaliselt ebaselge (nt on välja toodud üksnes soovitatav keskkonna kvaliteedi taotlustase), kuid ei ole väitnud, et pakutud leevendusmeetmed või eesmärgipüstitused poleks üldse asjakohased või valitud asukohas mõistlikult saavutatavad. Olukorras, kus Rääma raba veerežiimi säilitamiseks on iseenesest olemas tehniliselt teostatav lahendus, ei ole alust väita, et Rääma raba läbiv trassikoridor tulnuks üldse välistada (st ainus lahendus taotletava eesmärgi saavutamiseks ei ole raudteetrassi viimine teise asukohta). Rakendatavad üksikasjalikumad meetmed Rääma raba veerežiimi säilitamiseks või täpsemad tingimused raudtee projektlahendusele asjaomases lõigus saab välja töötada algatatud KMH käigus. Vajalike andmete puudumise korral võib seejuures osutada vajalikuks teha täiendavaid uuringuid, et selgitada välja Rääma raba olemasolev hüdroloogiline režiim, mille põhjal hinnata projektlahendusega kaasnevate mõjude ulatust ja leevendusmeetmete eeldatavat tõhusust ning seda ka raudtee kasutusaegse seire käigus.