



Tallinna Ringkonnakohus  
Pärnu mnt 7, Tallinn

Kohtuasi nr 3-18-551

10. jaanuar 2019

**Apellant:** **MITTETULUNDUSÜHING EESTI GEOGRAAFIA SELTS**  
Registrikood 80036880

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

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

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

## APELLATSIOONKAEBUS

**Taotlused:**

1. **Nõuda vastustajalt välja:**
  - 1) Euroopa Komisjonile Rail Balticu kohta esitatud Balti riikide ühine rahastustaotlus, mille lisaks on uuendatud tasuvusanalüüs;
  - 2) Vabariigi Valitsuse 29. mai 2014 kabinetinõupidamise memorandum koos võimalike lisadega Rail Balticu trassialternatiivide küsimuse aruteluks;
  - 3) Vabariigi Valitsuse 12.04.2012 korralduse nr 173 p-4 alusel Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi ja maavanemate vahel sõlmitud koostöökokkulepe;
  - 4) RB MP juhtgrupi ja töögrupi koosolekute protokollid;
  - 5) MP riigihanke raames läbiviidud projekti tasuvusanalüüs;
  - 6) Via Baltica kõrvale RB rajamise analüüs.

2. **Rahuldada Mittetulundusühingu Eesti Geograafia Selts apellatsioonkaebus.**
3. **Tühistada Tallinna Halduskohtu 11. detsembri 2018 kohtuotsus haldusasjas nr 3-18-551 ja rahuldada Mittetulundusühingu Eesti Geograafia Selts kaebus.**
4. **Alternatiivselt saata asi uueks arutamiseks Tallinna Halduskohtule.**
5. **Jätta menetluskulud vastustaja Rahandusministeeriumi kanda. Mõista Rahandusministeeriumilt Mittetulundusühingu Eesti Geograafia Selts kasuks välja Mittetulundusühingu Eesti Geograafia Selts menetluskulud.**

## 1. MENETLUSE KÄIK

- 1.1 Mittetulundusühing Eesti Geograafia Selts (edaspidi **apellant või kaebaja**) esitas 15. märtsil 2018 Tallinna Halduskohtule kaebuse riigihalduse ministri 13. veebruari 2018 käskkirjade nr 1.1.-4/40 ja nr 1.1.-4/41 ning 14. veebruari 2018 käskkirja nr 1.1.-4/43 tühisuse tuvastamiseks või alternatiivselt tühistamiseks. Nimetatud haldusaktidega on kehtestatud Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringud Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramiseks (edaspidi eraldi **Harju MP**, **Rapla MP** ja **Pärnu MP** ning ühiselt **MP-d**).
- 1.2 11. detsembri 2018 otsusega jättis Tallinna Halduskohus kõik kaebused rahuldamata (edaspidi **Otsus**). Apellant sai otsuse kätte samal päeval.
- 1.3 **Apellant Otsusega ei nõustu ja esitab sellele täies ulatuses apellatsioonkaebuse.** Kaebaja hinnangul on kohus kohaldanud vääralt materiaalõigust ja rikkunud oluliselt menetlusõiguse norme. Kohus on valesti käsitletud kaebeõigust, rikkudes HKMS § 44 lg 2 ning Arhusi konventsiooni. Halduskohus on eksinud uurimiskohustuse täitmisel ja jätnud välja selgitamata olulised asjaolud ja neid tõendavad tõendid (HKMS § 158 lg 1). Seega tuleb asjaolud uuesti tuvastada (HKMS § 198 lg 1, 2 lg 1, 2). Kohus ei ole õigesti kontrollinud kaalutusõiguse piiride ja eesmärgi ning muude kaalutusreeglite järgimist haldusorgani poolt (HKMS § 158 lg 3). Selle tulemusena tehti sisuliselt ebaõige kohtuotsus.

## 2. APELLATSIOONKAEBUSE PÕHJENDUSED

### 2.1 Populaarkaebeõigus

- 2.1.1 Kohus on Otsuse p-s 8 leidnud, et populaarkaebuse esitamise õigus MP-de puhul puudub. Kohus tugines asjas 3-16-1472 Riigikohtu poolt 8. augustil 2018 tehtud otsusele (Hiiu Tuule lahend, vt p 15), milles kohus on igaühe kaebeõigust maakonnaplaneeringute puhul eitanud. Samas **ei ole tehtud lahend ülekantav käesolevale asjale, sest asjaolud on erinevad.**
- 2.1.2 Kui PlanS regulatsiooni kohaselt peab kehtestatavale maakonnaplaneeringule järgnema veel üldplaneeringu (PlanS § 55 lg 2) ja kohaliku omavalitsuse eriplaneeringu, detailplaneeringu või projekteerimistingimuste menetlus (PlanS § 74 lg 5) enne, kui saab asuda üldse ehitusprojekti koostama (PlanS § 95 lg 8 ja PlanS § 124 lg 4), siis nii PlanS v.r kehtivuse ajal (PlanS v.r § 291 lg 6) kui ka täna (EhSRS § 13 lg 3) võimaldab seadus **mitut kohalikku omavalitsust läbiva joonehitise trassi puhul pärast asukohavaliku planeeringut kohe** koostada ehitusprojekti ja taotleda ehituslube, läbimata täiendavaid menetlusi.
- 2.1.3 **Seega on jäänud tähelepanuta, et viidatud PlanS §-des 54, 94, 123 ja 141 on tagatud populaarkaebeõigus seetõttu, et neis nimetatud planeeringud on maakasutus- ja**

ehitustingimuste seadmise aluseks (PlanS seletuskiri, lk 103, 154, 183). Sellised on ka vaidlustatud MP-d, mis, erinevalt tavapärasest maakonnaplaneeringust uue planeerimisseaduse mõttes, mis on pelgalt strateegilised dokumendid ja millele seetõttu populaarkaebuse esitamise võimalust pole ette nähtud. Riigikohtu analüüsitud kaasuses ei olnud planeering mitte joonehitise trassi määrav MP, vaid tavaline MP kui strateegiline dokument.

- 2.1.4 Antud juhul on aga tegemist joonehitise trassi asukohavaliku menetlusega, mille menetlemine maakonnaplaneeringuna nähti ette uue seaduse rakendussätetega. EhSRS § 13 lg 2 ls 1 sätestab, et mitut kohalikku omavalitsust läbiva joonehitise trassi asukohavaliku planeeringut käsitletakse riigi eriplaneeringuna PlanS tähenduses. **PlanS §-st 54 tuleneb, et igal isikul on õigus riigi eriplaneeringu kehtestamise otsuse vaidlustamiseks populaarkaebusega.**
- 2.1.5 **Vastavalt PS-le peab kohtulik kaitse olema lünkadeta. Seega, kui PlanS v.r § 26 lg-t 1 pole võimalik kohaldada EhSRS § 1 lg 1 alusel, tuleb analoogiale tuginedes rakendada teistele planeeringuliikidele antud vaidlustamise õigust (PlanS § 54, § 94, § 123 ja § 141) PlanS alusel.**
- 2.1.6 **Seega on Harju, Rapla ja Pärnu MP-d vaidlustatavad populaarkaebusega PlanS § 54 alusel kui riigi eriplaneeringud.** Alternatiivselt on MP-d vaidlustatavad vahetult PS § 15 lg 1 alusel.
- 2.1.7 Otsuse p-s 10 märgib kohus, et populaarkaebeõiguse puudumise tõttu *jätab kohus käsitlemata kaebajate väited, mis ei seonu keskkonna kaitse eesmärkidega 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.*
- 2.1.8 **Kuna MP-d on vaidlustatavad populaarkaebuse korras, siis on populaarkaebeõiguse vale tuvastamata jätmine tinginud sisuliselt vale otsuse, sest käsitlemata jäid mitmed kaebajate olulised argumendid.** Kohus peaks kindlasti hindama menetluses tehtud otsustuste tegijate pädevust (sh kas ja kui siis milliseid otsuseid võis teha KSH koostaja ja juhtkomitee) ning kontrollima, kas ebatäieliku või vale informatsiooni esitamine (avaldamata jäetud valitsuse ja Euroopa Komisjonile edastatud materjalid, olemasoleva trassi koridori kasutamise kaasnivad täpsed mõjud) võisid mõjutada otsustamist. Ebapädeva isiku poolt või puuduliku informatsiooni alusel tehtud keskkonnaotsustus võib olla vale ja seetõttu kindlasti keskkonda kahjustada. Avaldamata protokollides-dokumentides võib selliseid otsuseid olla veel ning selliste otsuste üle puudub avalikkuse kontroll.
- 2.1.9 Isegi juhul, kui käesoleval juhul populaarkaebuse esitamise õigust poleks, ei saa kohus jätta käsitlemata MP-de tühisuse argumente, kuna tühisus on õiguslik küsimus, mida peaks kontrollima iga kaebuse puhul. Seega on kohus apellandi kaebeõigust põhjendamatult kitsendanud.

## 2.2 Keskkonnaorganisatsioonide kaebeõigus

- 2.2.1 Kohus rõhutab mitmel korral (punktides 9, 10, 23, 24, 28), et kaebuse aluseks olevad argumendid peavad olema seotud keskkonnaorganisatsiooni kaebeõigusega, jättes mulje nagu ei oleks apellandi argumendid asjakohased.
- 2.2.2 Tallinna halduskohtu seisukoht on vastuolus Arhusi konventsiooniga. Konventsiooni järgi loetakse keskkonnakaitset edendavaid valitsusväliseid organisatsioone asjast huvitatud üldsuseks, kellele artikli 9 lõike 2 alusel on tagatud laiaulatuslik juurdepääs õigusemõistmisele viisil, kus valitsusvälise organisatsiooni huvi loetakse põhjendatuks ja organisatsioonil eeldatakse olevat õigusi, mida saab rikkuda. Vastuolu seisneb selles, et kaebajal pole laiaulatuslikku juurdepääsu õigusemõistmisele, kui kohus jätab otsuse punkti 10 alusel tema väited lihtsalt käsitlemata. Sealjuures on kõik kaebaja argumendid seotud RB trassi paiknemisega looduses, ja trassi paiknevus on kindlasti keskkonnaküsimus. Kaebaja pole

vaidlustanud RB rajamist tervikuna ega isegi mitte suunda (Tallinn-Riia) ning toonud argumente, mida hüpoteetiliselt võiks pidada omaseks populaarkaebusele. Keskkond on mõiste, mis hõlmab endas ka selliseid aspekte nagu sotsiaalne keskkond, majanduslik keskkond, inimeste elukeskkond. Kogu MP protsess mõjutab keskkonda ja selle erinevaid osasid ning igal MP menetluse etapil on oma mõju lõpptulemusele.

2.2.3 Kaebuse argumendid, mis puudutavad enamjaolt olemasoleva trassikoridori kasutamist ja kohalikke peatusi on keskkonnalased, sest nii:

- a) välditakse barjääriefekti kordistamist (näitena nn Kohila kott);
- b) tagatakse raudtee praeguses asukohas juba avaldunud keskkonnamõjudega arvestamine;
- c) saab võtta täiendavaid meetmeid keskkonnaseisundi parandamiseks, sealhulgas inimeste tervise ja heaolu kaitseks, mida praegusel raudteel ei ole (näiteks meetmed müra ja vibratsiooni leevendamiseks);
- d) on võimalik saavutada lühem ja selle võrra väiksema keskkonnamõjuga RB trass;
- e) on võimalik materjalide osaline taaskasutamine.

2.2.4 Planeerimismenetluses tehtud ostuste seaduslikkus ja läbipaistvus seondub keskkonnakaitse eesmärkidega, kuivõrd rea rikkumiste tulemusena välistati riigi poolt üldsuse tõhus osalemine RB, kui keskkonnaasja, otsustamise kõikides etappides. Kohus jättis täielikult tähelepanuta kaebaja tõendatud väite, et esmane RB trassivaliku otsustus tehti juba valitsuskabineti nõupidamisel 22.09.2011. See on ilmne Arhusi konventsiooni artikkel 6 lõike 4 rikkumine, sest üldsuse tõhusa osalemise tagamiseks pidanuks kaasamine aset leidma juba otsustamise algetapis, kui kõik variandid on lahtised. Kohus ei peagi kontrollima antud poliitilise otsustuse otstarbekust, kuid ei saa samas vaadata mööda selle otsustuse ebaseaduslikkusest ja tagajärgedest. Sama kehtib ka 12.04.2012 Vabariigi Valitsuse korralduse nr 173 kohta. Ainuüksi asjaolu, et hilisemad dokumendid eelnimetatus väljendatud kordavad või täpsustavad, ei muuda varasemaid õiguspäraseks.

2.2.5 Kohus on leidnud (p 49), et kaebajat ei puuduta teiste keskkonnaorganisatsioonide ära kuulamisega seonduv. Apellant leiab, et see seisukoht on ekslik. Keskkonnaorganisatsioonid ei seisavad ühiselt keskkonnahuvide, mitte organisatsioonide endi või nende liikmete huvide eest.

### 2.3 MP-de õiguslikud alused

2.3.1 Apellant leiab, et kohus on põhjendamatult jätnud kehtiva õiguse alusel välja selgitamata, mis olid MP-de siduvad õiguslikud lähtealused. Seetõttu määras kohus ka valesti eeldused, millele Rail Balticu trassikoridor peab vastama ning luges õigeks olemasoleva raudtee trassikoridori kui reaalse alternatiivi hindamise ja kaalumata jätmise vastustaja poolt. Apellant keskendub lähtealuste käsitlemisel käesolevas kaebuses eelkõige sellele, kas need siduvad lähtealused välistasid olemasoleva raudtee trassikoridori asukoha reaalse alternatiivina käsitlemise või kohustasid selleks. **Kaebaja põhiväide on, et mitte ükski RB maakonnaplaneeringutele eelnev dokument, kõrgema taseme planeering ega haldusakt ei välistanud olemasoleva raudtee trassikoridori (st mitte raudtee infrastruktuuri, vaid trassikoridori ehk maa-ala koos vajalike õgvendustega) kaalumist reaalse alternatiivina planeeringulahenduses.**

2.3.2 12.04.2012 Vabariigi Valitsuse korralduse nr 173 kohaselt pidi tegemist olema ühe mitte kolme erineva planeeringuga (vt korralduse tekst ja seletuskiri). Kuid seda korraldust rikuti. Kolme erineva planeeringu algatamine oli seega vastuolus Vabariigi Valitsuse korraldusega ja kokkuvõtvalt õigusvastane.

2.3.3 Arhusi artikli 6 lõike 2 punkti c järgi peab asjast huvitatud üldsusele olema selge keskkonnaasjas otsustamise eest vastutava avaliku võimu organi nimetus. RB

planeerimisprotsessis ei olnud võimalik seda tuvastada, otsustamisega tegelesid nii maavanemad (kuni ametikoha likvideerimiseni 31.12.2017), töөрühm, minister, kui juhtkomitee, töögrupp, operatiivgrupp ja koguni Vabariigi Valitsus. Kaebaja väidet, et Vabariigi Valitsus sekkus planeerimisprotsessi trassivalikutsesse ebaseaduslikult 29. mai 2014 välistades kõige lühema trassialternatiivi Harjumaal (tähisega 12A) kohus ei kontrollinud, kuigi nii nagu trassi paiknemine looduses, nõnda ka selle pikkus (keskkonnamõju ulatus), on keskkonnaküsimus.

- 2.3.4 Vabariigi Valitsuse ebaseadusliku sekkumise tõendamiseks tuleb välja nõuda 29. mai 2014 valitsuskabineti nõupidamise memorandum ja selle juurde kuuluvad materjalid ning nõupidamise protokoll, mis on tunnistanud asutusesiseseks kasutamiseks. Need tõendavad, et Vabariigi Valitsus kõrvaldas võrdlusest enamjaolt senise raudteetrassiga samasse koridori kavandatud trassialternatiivi. Ebaseaduslikult kõrvaldatud alternatiiv 12A oli avalikel aruteludel osalenud riigi esindajate, maavalitsuse ja omavalitsuste tasandi eelistus, lühim võrreldavatest alternatiividest ja seega kooskõlas üleriigilise planeeringu 2030+ printsiibiga leida lühim tee suunal Tallinn-Riia ning ka keskkonnalasel eelistatuid. **Vaidlus puuduks, kui ebaseaduslikult kõrvaldatud alternatiiv oleks olnud realselt hindamisel ja jäänuks kokkuvõttes teisele või mõnele järgmisele kohale trassialternatiivide võrdluskriteeriumite alusel, mille koosseisus oli keskkonnakriteeriumid.**
- 2.3.5 „Eesti 2010“ lakkas kehtimast üleriigilise planeeringu „Eesti 2030+“ kehtestamisega Vabariigi Valitsuse poolt 30. augustil 2012. Kaebajale jääb ebaselgeks, millisel õiguslikul alusel põhineb kohtu seisukoht, et MP-d pidid arvestama ka selle, MP-de algatamise ajal alles menetluses oleva planeeringuga. Siiski, üleriigiline planeering „Eesti 2030+“ näeb ette raudteele esitatavad ootused p-s 4.3.2.( vt selle alapunkt 11, kaudselt ka 12 ja 13) , mis väljenduvad lauseosas: „*Tallinnast piirkiirusel 240 km/h võimalikult otse lõunasse kulgev rong viiks inimesed kiiresti ja mugavalt Riiga (u kaks tundi),...*“. Fraasid „võimalikult otse“, „kiirelt ja mugavalt“ ja „u kaks tundi“ on hinnangulised mõisted ja planeerimismenetluse kontekstis tuleks neid tõlgendada mitte absoluutsete vaid suhteliste kriteeriumidena. **Ilmselgelt soovis valitsus, et trass oleks lühim nendest, millel on sarnased (võimalikult vähimad) keskkonnamõjud.** Lähtudes absoluutsest lühidusest jõuaks tulemusele, et raudtee tulnuks rajada maa alla, kus kindlasti oleks võimalik tagada lühim tee ja suurim kiirus.
- 2.3.6 Sama puudutab piirkiirust 240 km/h. **Termin „piirkiirus“ viitab pigem maksimaalsele lubatavale kiirusele, mitte kohustuslikule sõidukiirusele.** Veelgi enam, ka kohus ise on nõustunud: „*Üleriigiline planeering ei sätesta siiski kohustust piirkiiruse järgimiseks igas trassilõigus*“ (Otsuse p 15). **Kaebaja hinnangul on üleriigilise planeeringu „Eesti 2030+“ näol tegemist pigem põhimõttelise poliitilise suuna näitajaga (PlanS v.r § 6 lg 2 p 4, aga mitte trassikoridorile ette antud tehnilise tingimustega.** Nii määrati „Eesti 2030+“ vaid ära see, et raudtee tuleb suunal Tallinn Riia ja piirkiirus on 240 km/h. Üleriigilise planeeringu 2030+ ei sätesta isegi, et RB peab kulgema sirgjooneliselt läbi Eesti. Üleriigilises planeeringus toodud joon läbi Pärnu on ainult illustratsioon, mitte planeeringulahendus, mis on kohustuslikuks aluseks MP-de koostamisel.
- 2.3.7 Tegelikult kasutati aksiooni 240 km/h trassialternatiivide geomeetrias ja sotsiaalmajandusliku tulu arvestuses üksnes selleks, et jätta kõrvale mõnede ametiisikute või poliitikute subjektiivse arusaama järgi ebasobivad trassialternatiivid. Seda ei mõeldud mitte kunagi trassi projektkiiruse või reisrongide maksimaalse opereerimiskiirusena. Vastustaja kõik argumendid kiiruse 240 km/h ja kohtu seisukohad kiiruse 240 km/h kohta pole asjakohased, sest aksiooni 240 km/h pole tegelikult kunagi järgitud ja nagu selgub kohtu seisukohast (punkt 15) polegi see 100% ulatuses kohustuslik. Kasutusele võetava raudtee liiklusjuhtimissüsteemi ERTMS Level 2 järgi ei ulatu reisrongide maksimaalne opereerimiskiirus üle 234 km/h, projektkiiruse 240 km/h korral oleks see aga hoopis madal, kuni 225 km/h.
- 2.3.8 Trassialternatiivide võrdlemiseks kooskõlas üleriigilises planeeringus 2030+ toodu kriteeriumitega tulnuks seega kõigepealt kaardistada looduses võimalikud otseteed, ehk lühemad teed. Ning seejärel arvutada millised opereerimiskiirused on neil ümbritsevat keskkonda arvestades tehniliselt võimalik saavutada. Niisviisi selgitatud trassialternatiive saanuks objektiivselt ja läbipaistvalt võrrelda, kaasa arvatud alginvesteeringu kulu ja 30. aasta sotsiaalmajandusliku tulu lõikes. Hüpotetiliselt võib madalamast kiirusest tingitud ajakaotuse

kompenseerida lühem teekond. Seevastu näiteks Harjumaal valiti trass, mis on 5,5 km pikem, kui Vabariigi Valitsuse poolt 29.05.2014 ametisiseseks kasutamiseks tunnustatud põhjustel võrdlusest eemaldatud alternatiiv (12A). Kokkuvõttes on valitud selline trass, mis näiteks enne Ülemiste peatust on sedavõrd kurviline, et opereerimiskiirus seal ohutuse ja reisijate mugavuse tagamiseks isegi 160 km/h ei küüni (RB trassi planeeritud kiiruste ülevaade: [http://www.railbaltica.org/wp-content/uploads/2018/04/Kaido\\_Zimmerman\\_RBGF2018\\_Day2-1.pdf#page=13](http://www.railbaltica.org/wp-content/uploads/2018/04/Kaido_Zimmerman_RBGF2018_Day2-1.pdf#page=13)). Seda kummastavam on kuulda, et olemasoleva raudteetrassi koridori võrdlusest eemaldamist põhjendatakse selle kurvilisuse ja 240km/h-st väiksema kiirusega.

- 2.3.9 Samuti ei ole AECOM-i 2011. a raport, millele võis tugineda poliitiline otsustus, õiguslikus mõttes MP-de alus. Valitsus võiks sellest raportist isegi lähtuda, kuid kui valitsus oleks soovinud sellest lähtuvalt MP-dele täpsemalt mingeid lähtetingimusi seada, siis oleks tulnud seda MP-de algatamise korraldustes ette näha. Samuti ei saa MP-dele õiguslikku tähendust omada valitsuse 20. septembri 2011 kabinetiistungi materjalid (II kd tl 156-163).
- 2.3.10 Kohus on käsitlenud ka Euroopa Parlamendi ja Nõukogu 11. detsembri 2013 TEN-T määrust (Otsuse p 19). Muuhulgas toob kohus vääralt välja, et „TEN-T määrus kinnitab samuti raudtee üldise trassikoridori Iklast läbi Pärnu Tallinnasse“. TEN-T määrus ei kinnita tekstis trassi kulgemist läbi Pärnu, vaid ainult Tallinn-Riia.
- 2.3.11 Kohus on Otsuse p-s 19 viidanud Rail Balticu alusena ka 31. jaanuari 2017 Eesti, Läti ja Leedu Vabariikide valitsuste vahelisele Rail Balticu raudteeühenduse arendamise kokkuleppele, mille Riigikogu ratifitseeris 19. juunil 2017. Samas, isegi kui seda kokkulepet oleks saanud MP-des arvestada (kuigi selle ratifitseerimise ajaks oli planeeringulahendus põhimõtteliselt valminud ja kõik planeeringud olid vastu võetud), siis ka see dokument ei määranud trassi asukohta Eestis täpsemalt, kui ainult marsruudi Tallinn-Pärnu-Riia.
- 2.3.12 Siinkohal märgib apellant, et kui AECOM-i raportis käsitleti olemasolevat raudteeliini läbi Pärnu (mis jäi AECOM raporti järgi teisele kohale), ei olnud mõeldud mitte uue raudtee rajamist olemasoleva raudtee **asukohale (koridori)**, vaid olemasoleva raudteeliini **kõrvale** (vt ka [https://www.tja.ee/sites/default/files/content-editors/RB/Teostatavus/rail\\_baltica\\_final\\_report\\_volume\\_ii\\_31\\_05\\_11\\_final\\_v2\\_eeldused.pdf#page=169](https://www.tja.ee/sites/default/files/content-editors/RB/Teostatavus/rail_baltica_final_report_volume_ii_31_05_11_final_v2_eeldused.pdf#page=169) Cross section type 2 vastavalt [https://www.tja.ee/sites/default/files/content-editors/RB/Teostatavus/railbaltic\\_1435mm\\_uuringu\\_kokkuv\\_eestik\\_21\\_09\\_11.pdf#page=12](https://www.tja.ee/sites/default/files/content-editors/RB/Teostatavus/railbaltic_1435mm_uuringu_kokkuv_eestik_21_09_11.pdf#page=12)).
- 2.3.13 Otsuse punktis 16 möönab kohus, et Vabariigi Valitsus andis 22. septembri 2011 valitsuskabineti otsusega suunised RB arendamiseks, ja sellele eelnes AECOM-i raport. Toona ametisiseseks kasutamiseks määratletud otsustust ei olnud võimalik vaidlustada, kuigi asjast huvitatud üldsus jäeti kaasamata. Täna avaldatud valitsuskabineti memorandumiga anti Vabariigi Valitsusele väärinfot ja ka AECOM-i raport sisaldab vigu. Kohus ei kontrolli küll poliitilise otsuse otstarbekust, kuid kohus peaks kontrollima, kas poliitilise otsuse tegemisel, mis toob kaasa olulise ja piiriülese keskkonnamõju, järgis riik rahvusvahelisest õigusest (Arhusi konventsioonist) tulenev kohustus (informatsiooni avalikustamine ja üldsuse kaasamine).
- 2.3.14 Eesnimetatud põhjustel pole kohtuotsuse punktis 21 käsitletud lähteseisukohtade osas toimunud kaasamise käsitlus asjakohane, sest lähteseisukohtade avaldamise ajaks (26. august 2013) oli KSH programm ja trassialternatiivid juba välja töötatud ning omavalitsustega kooskõlastatud. Lisa 1 tõendab, et juba 17. oktoobril 2011 käsitles MKM Vabariigi Valitsuse 22. septembri 2011 otsustust otsusena RB rajamise kohta ja teadis RB eelistatud trassikoridori ning soovis seda reserveerida valdades üldplaneeringute seletuskirjade kaudu.
- 2.3.15 Kaebaja tugines 29. oktoobri 2018 menetlusdokumendi p-s 5.3.5 ja 5.4 ka sellele, kuidas riigihanke 140345 (millega telliti planeeringute koostamine) HD 01 Lisa 1 punktid 6.7.1, 6.7.4, 6.7.7 nägid ette kohustuse olemasoleva trassi/raudteetammi kasutamist analüüsida. Ka selle dokumendi näol oli tegemist planeeringu õigusliku alusega, sest see määras kindlaks planeeringudokumentide nõutava mahu ja sisu. **Kohus sellest dokumendist tulenevat kohustust analüüsida planeeringudokumentides olemasoleva trassi kasutamist ei käsitlenud.** Kuna planeeringudokumendid pidid hõlmama olemasoleva trassi kasutamise

põhjendusi, siis järelikult käsitleti seda reaalse alternatiivina ning järelikult oleks pidanud seda trassikoridori hindama samas mahus eelistatud trassiga.

- 2.3.16 **Kokkuvõttes leiab kaebaja, et õiguslikud alused, millele MP-d peavad vastama, määrasid MP-de algatamise ajal siduvalt ära kaks dokumenti: üleriigiline planeering „Eesti 2010“ ja Vabariigi Valitsuse 12. aprilli 2012 korraldus nr 173 MP-de algatamise kohta.** Lisaks tuli lähtuda ka kohaldamisele kuuluvatest õigustloovatest aktidest – eekõige MP-de algatamise aja seisuga kehtinud planeerimisseadusest. Planeeringudokumentide sisu ja mahu määrasid ära planeeringudokumentide tellimise riigihanke dokumendid, mis fikseerisid informatsiooni mahu, mida oli vaja otsustamiseks saada. See on käsitletav oluliste asjaoludena HMS § 4 lg tähenduses. Ka riigihanke dokumentidest tulenevalt on riik ise pidanud oluliseks saada võrreldavat informatsiooni olemasoleva trassi kohta, mida tegelikult ei saadud. **Ühtegi õiguslikult siduvat ja konkreetset alust, mis oleks välistanud olemasoleva raudtee koridori käsitlemise reaalse alternatiivina, ei olnud.** Isegi kui asuda seisukohale, et MP-d pidid arvestama ka pärast nende algatamist vastu võetud üleriigilise planeeringuga „Eesti 2030+“, siis ka see ei välistanud olemasoleva Pärnut, Viljandit või Tartut läbiva raudteetrassi koridori kasutamist.

## 2.4 Olemasoleva trassikoridori kasutamise hindamine

- 2.4.1 Kohus on Otsuse punktis 35 märkinud: „*Selgelt sobimatutele või ebamõistlikele trassialternatiividele ei pidanud tegema täiendavaid analüüse.*“ Samas pole kaebaja taotlenud analüüside tegemist selgelt sobimatutele trassialternatiividele, vaid olemasolevale trassikoridorile. Et tegemist oli reaalse alternatiiviga, kinnitab muuhulgas asjaolu, et riigiasutus ise pidas vajalikuks seda informatsiooni nõuda ka planeeringudokumentide riigihankes.
- 2.4.2 Planeeringudokumentidest ei selgu, kes ja miks olemasoleva raudtee trassikoridori edasisest hindamisest välistas. See ei saanud olla piirkiirus. Nagu halduskohus ise mõnab, ei sätestanud üleriigiline planeering kohustust piirkiiruse järgimiseks igas trassilõigus (Otsuse p 15). Seega ei saanud olemasoleva trassi osi välistada üksnes põhjusel, et üksikud lõigud/kurvid neist ei vastanud piirkiirusele. Selle asemel pidanuks vastustajal olema esitada kaalutusotsus, millest nähtuvad olemasoleva trassi kasutamata jätmise põhjendused trassilõikude kaupa. Seda vastustaja esitanud ei ole.
- 2.4.3 Kohus ei ole võtnud arvesse apellandi selgitusi, miks ei oleks olemasolevast vaid 10-20 m kaugemale viidud trassikoridor (uus koridor ise on ca 300m laiune), enam käsitletav olemasoleva trassi kasutamisenähtena ning on lähtunud vaid analüüsis „Rail Balticu trassikoridoride võrdlustulemused Põhja-Raplamaal ja Harjumaal enne Vabariigi Valitsuse seisukohta 29.05.2014“, edaspidi **Analüüs**) toodud määratlusest (Otsuse p-d 30 ja 33). Analüüsis toodud väited on apellandi hinnangul paljasõnalised ning põhistamata.
- 2.4.4 Vastustaja on MP-de menetluses koostanud arusaamatu õigusliku tähendusega ja oluliste puudustega analüüsi olemasoleva trassikoridori kasutamise kohta Rõa-Pärnu lõigul. Kohus on valdavas osas jätnud täielikult hindamata kaebaja etteheited Analüüsile.
- 2.4.5 Analüüsis on käsitletud üksnes võimalust rajada uus raudtee olemasoleva trassi **kõrvale** paralleelselt, mitte selle **asemele**. Seetõttu ei ole korrektsed Analüüsis võetud eeldused trassi rajamise maksumusele ja mõjudele (sh lammutatavate ehitiste hulga). **Kui olemasoleva trassi kõrvale raudtee rajamine oli piisavalt reaalne alternatiiv, et seda kaaluda, jääb selgusetuks, miks polnud analüüsimiseks piisavalt reaalne võimalus olemasoleva trassi asemel uue raudtee ehitamine (s.o senise trassi kohale, mitte kõrvale).** Seda pole kohus ega vastustaja põhjendanud.
- 2.4.6 Kaebaja rõhutab, et ainult n-õ paralleeltrassi kaalumise oli kriitilise tähtsusega kaalutusviga. Nimelt, ehkki olemasoleva raudteega paralleelselt kulgevat uut trassi saab kurvides õgvendada, saab seda teha vaid ühes suunas kulgevates kurvides (kui uus trass on vanast raudteest paremal, siis vaid vasakkurvides). **Vastasel juhul ristuks uus paralleeltrass korduvalt olemasoleva trassiga ja tooks kaasa väga kallite eritasandiliste ristmike ehitamise.** Seega on üksnes paralleeltrassi kaalumise jäetud kaalumata oluline osa

**õgvendamisvõimalustest.** Õgvendamine on loomulik ning Eidapere mõisa lammutamise vältimiseks on isegi samas Analüüsis alternatiivid näidatud.

- 2.4.7 Kohus on jätnud tähelepanuta, et Analüüs põhineb olemasolevale trassile paralleeltrassi välistamisel ebaõigetele kaalutlustele. Nii on Analüüsis võrreldud eelkõige trassikoridore, mis Pärnu MP-sse jõudnud ei ole ja Pärnu MP-i kohast eelistatud trassivalikut ei ole olemasoleva trassiga sisuliselt võrreldud.
- 2.4.8 Analüüsis on jäetud tähelepanuta olulised kriteeriumid. Nii on analüüsitud vaid mõju loodusväärtustele, kuid mitte mõju pinnaveele, müra, vibratsioon jmt. Kui MP-des on ehitusmaksumuse käsitlemisel arvestatud ka raudteed ümbritsevat infrastruktuuri, siis Analüüs lähtus üksnes raudtee ja teede eritasandiliseks muutmise kuludest; so kulusid on hinnatud mittetäielikult. Hinnatud pole ka maa ja ehitiste (sund)võõrandamise kulusid. Samuti puudub Analüüsis olemasoleva trassikoridori sotsiaal-majandusliku kulu ja tulu analüüs. Kohtu hinnangul ei ole trassikoridoriga seotud finantskohustused ja maksumused keskkonna kaitse eesmärkide piires (Otsuse punkt 9 ja 10), ent MP-de protsess mõjutab sotsiaal-majanduslikku keskkonda paratamatult.
- 2.4.9 Halduskohus viitas, et Analüüsi kohaselt toob olemasoleva trassi kasutamine kaasa rohkemate hoonete lammutamise ja sildade ning viaduktide ehitamise (Otsuse p 30). **Apellandi hinnangul on kohus hinnanud tõendit valesti, sest Analüüs koostatud üldsõnaliselt, üldistatult ja mitteobjektiivselt.** Nii on näiteks hoonete lammutusvajaduse osas esile toodud üks väärtuslik ehitis, mille rõhutamisega muudetakse kogu projekt piltlikult mõttetuks (vt ka skeem 3.1.2, lk 7, kaebuse lisa 11). Seevastu ei ole Analüüsis hinnatud, kas juhul, kui jätta Tootsi jaamahoone lammutamata ja sel lõigul olemasoleva raudtee trassikoridor kasutamata, võiks ülejäänud osas olla trass uue raudtee rajamiseks sobiv. Samaselt puudub Analüüsis võrdluskriteeriumite alakriteeriumitele vastav hinnang ka trassi ehitusmaksumuse ning sotsiaal-majandusliku tulu ja kulu osas.
- 2.4.10 Halduskohus on asunud seisukohale, et olemasoleva raudtee trassi kasutamise võimaluse hindamisel konkreetsete lammutamist vajavate hoonete välja toomata jätmine ei ole etteheidetav, sest raudtee ja seda teenindava raudteeinfrastruktuuri täpsed asukohad ja lahendused, sh vajadusel likvideeritavad hooned, täpsustatakse projekteerimise etapis (otsuse p 31). Kohtu selline seisukoht on hämmastav, sest RB maakonnaplaneeringutes on hoonete lammutamisvajadust alternatiivide hindamisel detailselt käsitletud. Küll aga kinnitab kohtu toodud seisukoht kaebaja varasemat järeldust ja kaebuse peamist sisu, et olemasoleva raudtee trassikoridori kasutamist RB rajamiseks ei ole piisavalt analüüsitud ning selle variandi välistamine on toimunud subjektiivsete hinnangute alusel. Neid asjaolusid on detailselt selgitatud kaebuse punktides 2.2.2. – 2.2.10.
- 2.4.11 Kohus väidab alusetult ka seda, et olemasoleva trassi kasutamisel pikeneks teekond 12 km võrra (Röast Papiniidu sillani) ning jätnud arvestamata kaebuses esitatud tõendi (H. Lutsu arvamus, 29. oktoobri 2018 menetlusdokumendi lisa 12 ), mis selle väite ekslikkust kinnitab. H. Luts on välja arvutanud, et *planeeritud alternatiivse trassi pikkuseks on ca 132 km, mis on ca 5 km lühem kui maakonnaplaneeringutes käsitletud eelistatud trassikoridor*. Seda ümber lükkavaid tõendeid pole esitatud ning seda ei saagi teha, sest trassi pikkus on lihtsalt välja arvutatav.
- 2.4.12 Asjaolu, et olemasoleva raudtee trassikoridori kasutamise võimalust RB maakonnaplaneeringutes käsitleti ebaõigesti, kinnitas ka vastustaja esindaja 29. septembril 2017 Pärnu maavalitsuses toimunud koosolekul (EGSi kaebuse p 1.14.3) ja kaebuse lisa 6: Pärnu maavalitsuses 29.09.2017 toimunud ärakuulamise protokoll). Nimetatud koosolekul märkis rahandusministeeriumi esindaja, et planeeringu ja sellega seotud uuringute läbiviimisel on tehtud vigu ja need on järgmised:
- a) olemasoleva trassi kasutamist alternatiivina on kaalutud, kuid valedele alustel;
- b) olemasoleva raudteetrassi alternatiivina käsitlemisel tuleb seda teha võrdsetel alustel teiste variantidena, sh käsitleda sotsiaal-majanduslikku kui ka keskkonnamõju;



c) olemasoleva trassikoridori kaalumisel ei ole kaalutusargumentid samad, mis ülejäänud trassikoridoride puhul ja on liiga kitsalt määratud olemasolev trass.

- 2.4.13 Halduskohus peab olulisimaks takistavaks probleemiks olemasoleva raudtee trassi kasutamist RB jaoks põhjusel, et see läbib 0,9 km pikkuse lõiguna Natura 2000 võrgustikku kuuluvaid Taarikõnnu-Kaisma linnuala ja Taarikõnnu loodusala (otsuse p 32). Analüüsi tegemise ajal oli arvatud kõnesoleva raudteelõigu maa-ala ekslikult Natura ala koosseisu, vaatamata sellele, et seal toimus rongiliiklus! Vabariigi Valitsuse 18. jaanuari 2018 määrusega nr 5 „Taarikõnnu looduskaitseala moodustamine ja kaitse-eeskiri“ moodustati Taarikõnnu looduskaitseala, mis hõlmab ka eespool nimetatud Natura alasid. Vabariigi Valitsuse 18. jaanuari 2018 määrusega nr 5 määrati kindlaks looduskaitseala piir, mille kohaselt toimus Tallinna-Lelle-Pärnu raudtee katastriüksuse väljaarvamine kaitsealast. **Nimetatud muudatus otsustati ligi kaks kuud enne RB maakonnaplaneeringute kehtestamist.** Ilmselt oli informatsioon selle ettevalmistamisest planeeringu koostajatele teada juba oluliselt varem. Selle tulemusena Taarikõnnu looduskaitseala koosneb kahest lahustükist, mis on üksteisest eraldatud Tallinn-Lelle-Pärnu raudteega. Eeltoodu näitab ka kohtu põhjendamata hinnanut (p. 50), et Natura ala läbimine on ilmselt suurema keskkonnamõjuga.
- 2.4.14 Kohus on jätnud tähelepanuta kaebaja näited, kuidas Soomes on raudtee ja maantee ühisesse koridori ehitatud ning leppinud vastustaja paljasõnalise väitega, et seda on analüüsitud kuid peetud keeruliseks (p. 40). Esiletoodud raudtee pikiprofiili (ehk liiga järskude tõusude või languste) probleem on selge kohtu eksitamine kuna tasasel maal ei ole see kindlasti raudtee rajamisel taksituseks. Selliste paljasõnaliste põhjendustega võib kogu planeerimisprotsessi allutada ametnike suvale.
- 2.4.15 **Kokkuvõttes leiab apellant, et RB trassikoridorina oleks olemasolev trassikoridor olnud reaalne alternatiiv ning järelikult pidi seda hindama samadel alustel ja mahus eelistatud trassikoridoriga. Kogu planeerimismenetluse mõte on saada informatsiooni mitme alternatiivi vahel kaalumiseks. Ühe alternatiivi vahel „valimine“ peaks olema lubatud üksnes erandina, mitte sellise projekti puhul.**

## 2.5 KSH aruannet puudutavad argumentid

- 2.5.1 Apellant leiab jätkuvalt, et maakonnaplaneeringute KSH hindamine oli oluliste puudustega, kuna selle käigus käsitleti ebapiisavalt alternatiive (jäeti üks oluline reaalne alternatiiv hindamata, vt pikemalt p 2.4), jäeti kogumata vajalikud lähteandmed, mõjude hindamise täpsusaste ei vastanud planeeringu täpsusastmele ning ka leevendusmeetmete tõhususe osas puudus selgus.
- 2.5.2 Seejuures jääb isegi arusaamatuks, miks tegelikult jäeti olulised mõjud ning leevendusmeetmed planeeringumenetluse käigus välja selgitamata. Takistuseks ei saanud olla planeeringute üldisus, kuna planeeringumenetluse lõpuks töötati lahendus välja eelprojekti täpsusastmes. Samas hoolimata täpsest planeeringulahendusest jäeti välja selgitamata nii tegelik olukord looduses, mõjude täpne olemus ja ulatus kui ka leevendusmeetmete rakendamise üksikasjad. Planeerimismenetlus kestis 6 aastat ehk piisavalt, et oleks jõudnud uuringuid teha. Ka ressursipuudust pole riigil selle projektiga olnud.
- 2.5.3 Seda, et töö oli puudulik, kinnitab ka vastustaja hilisem tegevus, mis on seisnenud nt tarakatkestuste võimalikkust ja rakendamist selgitava uuringu ning Lõuna-Pärnumaal metsise telemeetriauringute läbiviimises. Seadmata mingilgi määral kahtluse alla nende uuringute vajalikkust, on arusaamatu, miks ei viidud vastavaid, planeeringu õiguspärasuse tagamiseks hädavajalikke, uuringuid läbi juba **enne planeeringu kehtestamist.**
- 2.5.4 Ebaõige on halduskohtu hinnang, et EGSi kui keskkonnaorganisatsiooni kaebeõigus ei seonu küsimusega sellest, kas MP-de koostamisel on arvestatud kohaliku rongiliiklusega ning eelkõige uue raudteetrassi tagajärgedega olemasolevale raudteele. Kohaliku rongiliikluse korraldamine RB-l on oluline sotsiaalse keskkonna tähenduses ja seda tuleb KeHS kohaselt samuti arvestada keskkonnamõju hindamisel.

- 2.5.5 Halduskohus on selgitanud (p 25), et RB maakonnaplaneeringute KSH aruandes tehtud järeldus, et ei ole põhjendatud tugeva eelistuse või mitte-eelistuse andmine kohaliku rongiliikluse korraldamiseks olukorras, kus reisijateveo pikaajalised põhimõtted on ebaselged, mistõttu ei peagi arvestama RB planeerimisel kohaliku rongiliiklusega. Tegemist on eksitusega. Kuna kohaliku rongiliikluse korraldamist rajataval RB trassil peeti oluliseks argumendiks MP-de ja selle KSH aruande avalikel tutvustamisel kohalikes omavalitsustes (mida kinnitavad koosolekute protokollid), siis tuleb ka ebaselged alternatiivid MP-de planeeringus lõpuni käsitleda.
- 2.5.6 Kohus märgib, 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.* Apellant juhib veelkord tähelepanu, et Vabariigi Valitsus ei ole kunagi algatanud mitut maakonnaplaneeringut (3) vaid ühe. Nii ei olnud ega ole ka praegu kohaliku rongiliikluse küsimus teistesse üldistesse maakonnaplaneeringutesse eraldatav, sest rööpmelaiused on erinevad ja üheks RB trassialternatiivi valikukriteeriumiks oli võimalus kohalikuks rongiliikluseks. Samuti määratleti perspektiivsed kohalikud peatused RB trassil. Kohalik rongiliiklus suundadeks on nii Tallinn-Pärnu, kui Tallinn-Viljandi määratletud üleriigilise planeeringu Eesti 2030+ punkt 4.2.4: *Kiire (ei peatu kõigis peatustes) linnadevaheline ühendus tuleks kombineerida aeglasemate, väiksemaid asulaid teenindavate liinidega.* **Seega pidi kohalik rongiliiklus RB raudteetrassi koridoris olema Harju Rapla ja Pärnumaal planeeringu esemeks.**
- 2.5.7 Kohtu seisukoht otsuse punktis 26 on väär, sest riik hoolsa planeerijana pidi märkama, et Tallinn-Pärnu suunal ei ole keskkonnasäästlik (samuti sotsiaalselt ja majanduslikult mõttekas) rajada ega pidada kahte erineva rööpmelaiusega raudteed kohalikuks rongiliikluseks. Reisijateveo lõppemine Lelle-Pärnu liinil oli ettenähtav ka planeeringu aktiivse menetluse faasis. Reisijatevedu lõppemise aeg sai aga teatavaks enne MP-de kehtestamist ja seega oli riigil aega kõnealuse asjaoluga arvestamiseks planeeringus enne selle kehtestamist. Sama kehtib ka viidatud Harju maakonnaplaneeringu 2030+ ja Tallinn-Viljandi suuna integreerimisvõimaluse osas. Ehk teiste sõnadega kokkuvõtvalt, **kui riik poleks kõiki keskkonnaargumente eirates jätnud kõrvale trassialternatiive enamjaolt olemasoleva raudtee koridoris ja eiranud keskkonnaorganisatsioonide (EGS, ARB, ELKS) ettepanekuid, saanuks planeerida lühema RB trassi, mis on väiksema keskkonnamõjuga ja kus osutunuks tulevikus võimalikuks üleriigilisele planeeringu tingimustele vastav kohalik rongiliiklus, eeskätt reisijatevedu.**
- 2.5.8 Ainult kõikide reaalsete raudtee trassikoridoride kaalumise korral saab tagada, et raudtee asukohavalik tasakaalustab enim riiklikke ja kohalike omavalitsuste huve, raudtee rajamise mõju inim- ja looduskeskkonnale ning raudtee asukohavaliku sotsiaal-majanduslikku mõju (planeerimisseaduse § 7 lg 3 p-d 2 ja 3). Apellant on seisukohal, et olemasoleva raudtee trassikoridor oleks olnud RB trassikoridori asukoha esimene loogiline ja reaalne alternatiiv.
- 2.5.9 Ei saa pidada põhjendatuks halduskohtu seisukohta, et olemasoleva raudtee ülesvõtmine ei olnud põhimõtteliselt kooskõlas MP-de lähteülesannetega. Kohus on jätnud tähelepanuta kaebaja viited riigihanke lähteülesandele, kus on olemasoleva raudtee asendamine kirjeldatud.
- 2.5.10 Asjaolu, et MP-de lähteseisukohti ei koostatud vastavalt 12. aprilli 2012 valitsuse otsusele ega olnud need eraldi vaidlustatavad, põhjustaski olukorra, et lähteülesandest tulenevad puudused kajastuvad planeeringulahenduses ja selle KSH aruandes. Praegune kohtumenetlus on ainus koht, kus seda saab vaidlustada. Kohus ei võtnud seisukohta (p 21), kas lähteseisukohtade koostamine ja kinnitamine on kooskõlas valitsuse otsusega.
- 2.5.11 Raudtee summaarne globaalne keskkonnamõju on oluline tegur ning selle välja arvutamata jätmist ei ole asjakohane põhjendada puuduva rongigraafikutega ja asendada teoreetiliste üldteadmistega. (p 48) Planeeringu ülesanne on põhjendada konkreetse planeeringu negatiivset keskkonnamõju sellest suurema positiivse mõjuga.
- 2.5.12 **Mõjusid ei hinnatud piisava täpsusastmega**

2.5.12.1 Riigikohus viitas haldusasjas 3-16-1472 tehtud otsuse p-s 25, et KSH aruande koostamisel ja selle õiguspärasuse hindamisel tuleb arvestada ka kava või programmi sisu ja üksikasjalikkust, samuti võimalust vältida mõju hindamise kordamist järgnevatel menetlustes. Antud juhul KSH ja KMH protsessid ühildati ning viidi valitud trassivariandi osas läbi täpsem hindamine KMH täpsusastmes, kuna projekti ülesannete hulgas nähti ette juba maakonnaplaneeringu menetluse käigus eelistataval trassialternatiivil kulgeva raudtee eelprojekti koostamine, mille rajamise ja hilisema kasutuse mõju tuleb samuti ka eelprojekti täpsusastmes. Seega pidi mõjude hindamine, nagu on välja toodud ka KSH aruande lk-l 28, vastama oma sisult KMH täpsusastmele.

2.5.12.2 Sisuliselt tähendab eelnev, et antud juhul pidi KSH andma vastuse, kas lähteseisukohtades esitatud nõuetele vastava raudtee – kaks rööpapaari laiusega 1435 mm, raudteemaa koos kaitsevööndiga on 66 m laiune, millest orienteeruvalt 35 m on taraga eraldatud, see on elektrifitseeritud ning selle trassikoridor peab üldjuhul võimaldama projekteeritavat sõidukiirust 240 km/h, v.a Tallinnas ja Pärnus - ehitamine on võimalik ning kas selle saab ehitada valitud asukohta. Seejuures valiti asukoht välja äärmiselt täpselt – planeeringutega määratud trassikoridori laiuseks on 350 m, kohati ka vähem – 150 m.

**2.5.12.3** Kui üldjuhul peaks KSH andma strateegilise raamistiku, siis antud juhul oli maakonnaplaneeringu eesmärgiks fikseerida väga täpselt tulevase raudtee asukoht ning projekt tervikuna nägi ette eelistatud trassialternatiivile eelprojekti koostamise, mis nõuab oluliselt täpsemat mõjuhindamist kui tavapärane maakonnaplaneering (või isegi temaatiline maakonnaplaneering, nagu see, mida käsitleti Riigikohtu poolt asjas 3-16-1472). Nagu eelnevalt viidatud, siis peab ka Riigikohtu hinnangul mõjude hindamise täpsusaste korreleerima planeeringu täpsusastmega. **Arvestades, et antud juhul oli planeering äärmiselt suure detailsusastmega, siis oleks ka mõjude hindamine pidanud olema läbi viidud tõe poolest KMH täpsusastmes, vältides sellega ka vajadust hilisemates etappides (nt ehitusloa menetlemisel) uuesti mõjusid hinnata.**

2.5.12.4 Oluline on siinkohal tähelepanu juhtida ka asjaolule, et kuigi maakonnaplaneeringus ning KSH aruandes on näiliselt jäetud võimalus järgmistel menetlustel viia läbi täiendav mõjude hindamine (KMH), siis kohustus kaaluda KMH vajalikkust neis järgmistel menetlustel tuleneb juba otseselt KeHJS-st. **Kuna antud juhul on aga eesmärgiks olnud KSH koostamine KMH täpsusega, siis on väheusutav, et järgmistel etappides KMH menetlusi ka tegelikult algatataks. Eeltoodust tulenevalt pidanuks kohus hindama, kas KSH on koostatud planeeringu sisu ja täpsusastet arvestades piisava detailsusastmega ning selle küsimuse lahendamisel ei oma mingit tähendust see, et hilisemate lubade puhul on (seadusest tulenev kohustus) anda KMH eelhindang.** Vastavasisulised kohtu seisukohad (Otsuse p 46) on seega vastuolus kehtiva materiaalõigusega ning sellele Riigikohtu poolt antud tõlgendusega.

2.5.12.5 Eeltoodust tulenevalt ei nõustu apellant kohtu seisukohaga, nagu oleksid kaebaja argumendid seoses sellega, et mõjude hindamine ei olnud piisavalt täpne (sisuliselt KMH täpsusastmega) asjakohatud (vt Otsuse p 46). Vastupidi, arvestades planeeringute täpsusastet ning KSH-s väljendatud seisukohti, pidi mõjude hindamine olema koostatud sisuliselt KMH täpsusastmega. Apellant ei nõustu kohtuga, et mõjud on selgitatud välja vajaliku täpsusega, et anda hinnang, kas raudteetrassi saab valitud trassikoridori rajada ja et valitud on parim alternatiiv. Asjaolu, et planeeringutes ei ole antud valitud trassikoridori sobivust jäetud lahtiseks, ei tähenda, et kavandatu on ka sisuliselt sobivaks lahenduseks.

## **2.5.13 Negatiivsete mõjude leevendusmeetmed on ebaselged ja ebatõhusad**

2.5.13.1 Lisaks eeltoodud puudustele seoses ebapiisavate lähteandmete ja mõjude hindamise täpsusastmega, on ka KSH aruandes ette nähtud leevendusmeetmed ebamäärased ja nende tõhusus on kaheldav. Osalt, ent mitte ainult, on see tingitud mõjude hindamise ebapiisavast täpsusastmest, mis ei võimaldanudki leevendusmeetmeid täpsemalt välja töötada. Samas on leevendusmeetmete rakendamine (st kas neid üldse võetakse kasutusele) ja nende tõhusus (kas ja kui võrd aitavad nad negatiivseid mõjusid vähendada või vältida) ebakindlad ka sõltumata muudest puudustest. Apellant on varasemates menetluskirjeldustes selgitanud,

millised leevendusmeetmed on puudulikud, mistõttu siinkohal juhime tähelepanu neist vaid olulisimatele (kõige olulisemate puuduste ja võimalike mõjudega leevendusmeetmetele):

- (a) **Kahekordsete turvaedade kui olulise metsalinnustiku hukkimise põhjustaja märgistamine leevendusmeetmena.** KSH aruandes ei ole lähemalt analüüsitud ega selgitatud selle meetme rakendamise ulatust, kulukust ja teostatavust ning tõhusust, samuti on lahendamata küsimus märgiste nähtavusest hämarikus ja pimedas, mis on oluline metsalindudele riskide vältimiseks.
- (b) **Raudteetrassi elektriliinide märgistamine lindude hukkimise vältimiseks.** Selgitamata on kas ja millised märgised oleksid sobivad, paigaldamise tehnikad, hooldamisvajadus jms, samuti märgistuse nähtavus hämarikus ja pimedas ning eeltoodu tõttu ka meetme tõhusus. Samuti pole kaalutud alternatiivseid leevendusmeetmeid, nt maakaabli kasutamist õhuliini asemel.
- (c) **Ehitusajal tööde ajastamine väljaspool lindude pesitsusaega.** Meede ei ole vastavates elupaikades aastaringselt elutsevate ja kõrge häirimistundlikkusega paigalindude jaoks sobiv ega piisav ning talveperioodil ehitustööde teostamine võib minna vastuollu vajadusega hoiduda häiringutest võimalikes pruunkaru talvitumis- ja poegemispaikades.
- (d) **Tarakatkestuste** kui raudtee rajamisega kaasneva nn barjääriefekti vähendamise ja leevendamise meetme kasutamine. Uuring tarakatkestuste põhimõttelise võimalikkuse ning selle rakendamise osas konkreetsetel trassil viidi läbi alles pärast planeeringumenetluse lõppemist. Seega ei olnud selle olulise leevendusmeetmega KSH koostamisel üldse võimalik arvestada.
- (e) **Hüdroloogilise režiimi säilitamine** – selles küsimuses on leevendusmeetmete registris (KSH aruande lisa III-6) tüüpmeetmena 1.5.4. ette nähtud „*Tagada pinna- ja pinnaseveerežiimi säilimine*“. Tegemist ei ole mitte leevendusmeetmega, vaid eesmärgiga, mis tuleks ühe või teise tehnilise lahenduse vms leevendusmeetmetega saavutada. Konkretiseerimata ei ole mitte vaid tüüpmeede, vaid ka selle rakendamine konkreetsetes lõikudes. Nt Rääma raba puhul, mida raudteetrass peaks läbima, on leevendusmeetmena seatud „*säilitada veerežiim ja rakendada muid võtteid koosluse säilimiseks*“.

2.5.13.2 Olukorras, kus leevendusmeetmete rakendamise ulatus ja nende tõhusus on teadmata või veelgi enam, **sisulise leevendusmeetme asemel on KSH aruandes kirja pandud vaid eesmärk, mis teadmata vahendiga tuleb saavutada**, on otsustajal võimatu veenduda kuidas, kas ja millisel määral on võimalik mõjusid vähendada. Koosmõjus sellega, et ka mõjude ulatus ilma leevendusmeetmeid rakendamata on teadmata, on sisuliselt võimatu langetada õiguspärast planeeringu kehtestamise otsust, kuna planeeringu kehtestajal puudus teave, mille põhjal otsustada, kas planeeringulahendus on põhimõtteliselt sobiv ja valitud on ka keskkonnamõjude seisukohalt sobivaim lahendus.

2.5.13.3 Apellant ei nõustu kohtuga, et leevendusmeetmete selguse ja tõhususe hindamisel tuleb arvestada, et tegemist on maakonnaplaneeringute KSH-ga (otsuse p 43). Nagu eelnevalt selgitatud, koostati KSH raames eelistatud trassivariandile keskkonnamõjude analüüs eelprojekti (KMH) täpsusastmes.

2.5.13.4 Kuivõrd valitud trassialternatiivile koostati mõjuhindang eelprojekti KMH täpsusastmes, peaksid ka leevendusmeetmed olema välja töötatud arvestades eelprojekti täpsusastet. Antud juhul seda tehtud ei ole, viidates võimalusele leevendusmeetmeid uuesti hinnata edasise projekteerimise käigus. Kaebaja leiab, et selline lähenemine ei ole õiguspärane, vaid juba eelviidatud Riigikohtu praktikast ning KeHJS regulatsioonist lähtuvalt tuleks leevendusmeetmed välja töötada võimalikult täpselt. See, kui täpselt on võimalik leevendusmeetmete üle otsustada, sõltub planeeringu täpsusastmest. Vastupidise lähenemise korral (nagu antud juhul juhtunud on) antakse planeeringu kehtestaja poolt sisuliselt heakskiit konkreetsele lahendusele ilma, et selle lahenduse mõjud ja võimalikud leevendusmeetmed oleks välja selgitatud – **seega ei saa ka otsustaja olla veendunud, milline on heakskiidetud lahenduse mõju ja kas tegemist on põhimõtteliselt parima lahendusega**. Samas just seda on planeeringute kehtestamisel soovitud kinnitada.

- 2.5.13.5 Näiteks jääb arusaamatuks, kuidas sai planeeringu kehtestaja leida, et Pärnust põhja poole jäävas trassilõigus on parimaks alternatiiviks Rääma raba läbimine olukorras, kus on teadmata, kas ja millisel määral on erinevate tehniliste lahendustega (nt silla rajamisel) võimalik vältida elupaikade hävimist ning veerežiimi muutumist alal. Kuna antud planeeringutega otsustati samas, et trassikoridor peab selles lõigus siiski tingimata raba läbima, on selgusetu, mis saab juhul, kui hilisemates menetlustes selgub, et see ei ole veerežiimi säilitaval viisil ja elupaiku kahjustamata võimalik. See võib tähendada ka seda, et hoolimata KSH aruandes väidetust, ei ole tegemist parima alternatiivse asukohaga raudtee rajamiseks. Seevastu olukorras, kus planeeringu mõjude hindamine oleks ka leevendusmeetmete osas olnud õiguspärane (piisavalt täpne), oleks vastava asjaolu selgumisel saanud kaaluda raudteetrassi jaoks alternatiivse, raba mitte läbivat koridori kasutamist.
- 2.5.13.6 Halduskohus leiab Otsuse p 66 ekslikult, et KSH-s on Rääma raba läbiva trassi leevendusmeetmed ette nähtud. Kuigi tehniliselt on erinevaid alternatiive kaalutud, **pole sealjuures leitud lahendust, mis välistaks olulise, kogu Rääma raba territooriumi hõlmava kahjuliku keskkonnamõju teket.** Erinevate tehniliste lahenduste võrdluses leitakse, et väikseima mõjuga on silla rajamine, mille ehitamise kaasnevat mõju peetakse ajutiseks, kui selle käigus ei kahjustata liigselt raba. Selline väide on umbmäärane ja jääb ebaselgeks, mida peetakse silmas liigse kahjustamise all ja kuidas seda vältida. KSH analüüsis pole arvestatud ehitusmaterjalide transpordi ja ehitamise käigus rabapinnase ülemise kihi lõhkumise ning sügavamate turbakihtide tihenemise mõjusid raba hüdrooloogilisele režiimile. Sügavamate turbakihtide tihenemise mõjusid raba hüdrooloogilisele režiimile ei saa lugeda ajutise iseloomuga mõjudeks, kuna ehitustööde järgselt ei ole võimalik taastada endist olukorda – kahjustamise eelset turbalasundi tihedust ja kihilisust. Selline häiring mõjutab olulisel määral kogu raba hüdrooloogilist režiimi, mille mõju omakorda pole võimalik vältida rabaökosüsteemide ja turbalasundite kompleksse tõttu.
- 2.5.13.7 KSH aruande oluliseks puuduseks on ka see, et **aruanne ei sisalda meetmeid Rääma raba ökohüdrooloogilise mudeli loomiseks, ning selle valideerimiseks vähemalt 3 aastase perioodi vältel enne eelprojekti koostamist.** Kolme aastane valideerimisperiood on ökohüdrooloogiliste mudelite kasutamisel lühim aeg, et tulemusi saaks lugeda teaduspõhisteks ja piisavaks vajalike vastuste saamiseks. Sellisel juhul on võimalik saada tegelik teave raba hüdrooloogilise režiimi kohta meteoroloogiliselt erinevais tingimustes. Neid tulemusi on võimalik kasutada nii raudtee projekteerimisel kui ka pärast ehitustegevuse lõppemist järelmonitooringu läbiviimisel, et hinnata rabale tehtud kahjusid võrdleval viisil. Võrdlustulemuste põhjal on võimalik välja töötada tegelikud leevendusmeetmed, millega arvestamise vajadus peab olema esitatud KSH aruandes. **Ökohüdrooloogilise mudeli loomise vajadusega mitte arvestamine ning selle valideerimise ning eel- ja järelkontrolli mehhanismide loomise vajaduse puudumise tõttu jääb kaebaja endiselt seisukohale, et sisuline KSH hindamine on jäänud Rääma raba osas tegemata ja olulisi keskkonnameetmeid pole praegu arvestatud.**
- 2.5.13.8 KSH aruande tabelis 14.1 on toodud leevendavate meetmete kokkuvõtlik kirjeldus, mis ütleb, et ehitusaegsed meetmed on keskmise tõhususega, mis tähendab, et mõjude vältimine pole võimalik, mistõttu **on väga suur tõenäosus olukorraks, kus raudtee rajamisega rikutakse tundlike alade (sh Rääma raba) veerežiimi ning seeläbi põhjustatakse olulisi muutusi,** mis toob muuhulgas paratamatult kaasa ka CO2 emissiooni suurenemise. Vastustaja vastuses (p 18) kirjeldatakse täiesti erinevat objekti, kui seda, mis on käsitletud RB KSHs, kus pole juttu raudtee muldkehast ega truupidest, vaid postidele rajatavast sillast alternatiivina turba väljakaevamisele ja pinnase tagasitaitmisele. Muldkeha rajamine koos truupidega mõjutab olulisel määral kogu Rääma raba hüdrooloogilist režiimi ja selle tegevuse mõju pole võimalik vältida rabaökosüsteemide kompleksse tõttu. Samal ajal on jätetud üldse tähelepanuta RB trassikoridori valimisel võimalus, et uue raudtee rajamiseks on kõige soodsam lahendus kasutada olemasoleva raudtee trassikoridori, mis möödub Rääma rabast lõuna poolt ja kus on tegemist raudtee maa-alal kogu ulatuses mineraalpinnasega.
- 2.5.13.9 **Eeltoodust tulenevalt ei ole KSH aruanne piisav ja nõuetekohane, kuna selles puudub sisuline, teaduspõhine ja konkreetset trassikoridori arvestav hinnang kavandatava tegevuse mõjudele ning nende leevendatavusele erinevate meetmetega**

(sh hinnang, kas meetmed, mis võimaldaks mõjusid vältida on üldse olemas või antud juhul rakendatavad). **Nende puuduste tõttu ei ole võimalik veenduda, et valitud lahendus (eriti trassi asukoha, aga ka tehniliste lahenduste osas) on alternatiividest parim.** Seega on antud juhul KSH puudused olnud sedavõrd suured, et see ei täida KeHJS kohast eesmärki ning toob paratamatult kaasa vaidlusaluse otsuse õigusvastasuse. Kahjuks on selles osas kohus väärtalt mõistnud apellandi argumentide tegelikku sisu ning need põhjendamatult kõrvale jätnud, mis viitab eelmenetluse ülesannete täitmata jätmisele.

## 2.6 Kohus on Natura hindamise küsimust valesti käsitlenud

2.6.1 Apellandi hinnangul on kohus valesti asetanud rõhuasetuse küsimuses, mis puudutab trassi läbimises Natura alasid. Kohus keskendub Otsuse punktis 50 selgitamisele, millistel põhjustel ei ole Natura ala vältimine põhjendatud, ent jätab käsitlemata apellandi seisukoha, et Natura hindamine ei ole algusest peale läbi viidud piisava põhjalikkusega.

2.6.2 Halduskohtu otsuses (p 41) on märgitud, et keskkonnamõju hindamise puudused ei ole takistuseks RB edasises arendamises, sest projektlahendused vaadatakse üle veel ka ehitusloa menetluses, kus tuleb kaaluda täiendava keskkonnamõju hindamise vajalikkust, sh Natura eelhindamisena. **Tegemist on eksitava järeldusega, sest hilisemal keskkonnamõju hindamisel, sh Natura hindamisel pole enam võimalik kaaluda trassi nihutamist alternatiivsesse koridori, sh olemasoleva raudtee trassikoridori.**

## 2.7 Kohus on jätnud põhjendamatult välja nõudmata asjakohased dokumendid. Kaalumisargumente käsitlevad tõendid peavad olema planeeringudokumentide hulgas.

2.7.1 Kaebaja taotles 29. oktoobril 2018 dokumentide väljanõudmist, mida haldusmenetluse käigus vastustaja välja ei andnud, kuid millest kaebajale arusaadavalt pidid nähtuma vastustaja kaalutlused Rail Balticu rajamiseks. Kohus määras 11. detsembri 2018 otsusega, et dokumente välja ei nõuta, sest tegemist polnud planeeringumaterjalidega.

2.7.2 Otsuse p-st 56 nähtub kohtu arutluskäik: *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. /.../ Juhtgrupi ja töögrupi koosolekute protokollide osas ei saa samuti tegemist olla dokumentidega, mis saaksid mõjutada vaidlustatud otsuste õiguspärasust. /.../ 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 dokumentiks ning tegemist pole ka keskkonnaküsimusi kajastava dokumendiga, mida saaks nõuda KeÜS alusel.*

2.7.3 Apellant kohtu põhjendustega ei nõustu. Kohus on jätnud põhjendamatult dokumentide välja nõudmata jätmisel kontrollimata selle, kas need dokumendid peaksid olema MP-de materjalide hulgas. PlanS v.r § 2 lg 2 kohaselt esitatakse planeeringu tekstis planeeritava maa-ala ruumilise arengu analüüsile tuginevad ruumilise arengu eesmärgid ning planeeringulahenduste kirjeldused ja põhjendused. Lõike 4 järgi kuuluvad planeeringu juurde lisad, mis võivad sisaldada teavet planeeringu koostamise käigus tehtud menetlustoimingute ja koostöö kohta, planeeringu lähteandmeid, olemasoleva olukorra analüüsi ja lähteseisukohti, planeeringu koostamise käigus tehtud vaheotsuseid ja muid planeerimisprotsessi käigus koostatud dokumente, planeeringu elluviimise tegevuskava ja planeeringu elluviimiseks vajalikke kokkuleppeid, muud planeeringuga seotud ning säilitamist vajavat teavet. **Ehituskalkulatsioonid, riikidevahelised rahastamiskokkulepped ja rahastamistaotlused,**

**mis muuhulgas mõjutasid ka valikuid, oleks pidanud olema ka planeeringudokumentide hulgas, sest nad käsitlesid MP menetlust ja selgitasid (või vähemalt peaksid selgitama) menetluses tehtud otsustusi.**

- 2.7.4 Täna kättesaadavatest planeeringudokumentidest jääb vastamata küsimus, miks ikkagi olemasoleva raudtee koridori kasutamist põhjalikumalt ei uuritud (Analüüs oli selgelt ebapiisav ning selle tähendus ebaselge, vt p 2.4). Koostöökokkuleppes, valitsuse istungi materjalides, protokollides võivad sisalduvad ilmselt tegelikud põhjendused, miks mingid otsused on tehtud. Need dokumendid võivad selgitada, mis olid olulised asjaolud, mida kaalutusõiguse teostamisel tuli arvestada. Järelikult on need dokumendid ka sisuliselt asjakohased.
- 2.7.5 Eraldi tuleb märkida, et kohus lähtus täiesti põhjendamatult eeldusest, et valitsuse kabinetinõupidamistel arutatu planeerimismenetlust ei mõjutanud. Arvestades, et tegemist on lähiajaloo ühe olulisima ja kalleima infrastruktuuriprojektiga, mida kinnitab ka see, et valitsus on neid teemasid korduvalt arutanud, siis andis valitsus kindlasti suuniseid ning neil oli menetluse seisukohalt oluline kaal.
- 2.7.6 Apellandile jääb jätkuvalt arusaamatuks, miks vastustaja ei ole neid dokumente apellandi (aga ka MTÜ ARB-i ja Eesti Looduskaitse Seltsi) korduvate taotluste peale ise esitanud.
- 2.7.7 Isegi siis, kui menetleja ise neid dokumente ei soovi avaldada, oleks kohus pidanud kohtumenetluses menetlejate otsuste kaalumise õigsuse kontrollimiseks need välja nõudma. **Planeeringudokumendid tuleb esitada, sest vaid nende alusel saab kohus kontrollida vaidlustatud MP-de õiguspärasust. Apellant rõhutab, et nende dokumentidega tutvumine oli vajalik selleks, et kontrollida vastustaja väidete tõele vastavust (eelkõige väide, et olemasoleva raudtee trassi koridori kasutamine oleks kallim valik) ja otsuste tegelikke kaalutlusi. Kaebajad paluvad need dokumendid ringkonnakohtul välja nõuda** (vt p 3.1).
- 2.7.8 Kaebaja põhjendab täiendavalt, et kõik nõutud dokumendid on keskkonnainformatsioon Arhusi konventsiooni tähenduses ja selle juurdepääsu ei saa piirata. Arhusi konventsiooni artikli 2 punkti 3 alapunkti b kohaselt on keskkonnainfo kirjalik, visuaalne, suuline, elektrooniliselt või muus vormis esitatud teave, mis käsitleb muuhulgas keskkonnavalade lepingute sõlmimist, keskkonnapoliitika kujundamist ja elluviimist, keskkonnakaitset reguleerivate õigusaktide väljatöötamist, keskkonnakaitsekavade koostamist ning tasuvus- või muu majandusanalüüsi tulemusi ja prognoose, mida kasutatakse planeerimisotsuste tegemiseks. Samuti käsitleb tulu ja kulu analüüsi ning muid majandusanalüüsi ja prognoose avaliku infona keskkonnaseadustiku üldosa seaduse § 24 lg 2 p 5. Kaebajate hinnangul tuleneb sellest sättest koostoimes § 24 lg 2 p-ga 3 ka see, et see informatsioon peaks sisalduma planeeringudokumentides.
- 2.7.9 Kuna kohus ei nõudnud välja olulisi dokumente, on ta rikkunud uurimiskohustust. Oluliste asjaolude määratlemise võimatuse tõttu ei saanud kohus kontrollida ka kaalutusõiguse teostamist. See tõi kaasa tuua ebaõige kohtuotsuse.

### **3. MENETLUSLIKUD KÜSIMUSED**

#### **3.1 Taotlus tõendite kogumiseks**

- 3.1.1 Kaebaja palub käesoleva kaebuse punktis 2.7 toodud põhjendustel ja HKMS § 198 lg 2 p 1 ja lg 3 alusel ringkonnakohtul vastustajalt nõuda:
- 3.1.2 Vabariigi Valitsuse 29. mai 2014 kabinetiistungi materjalid,
- 3.1.3 Euroopa Komisjonile Rail Balticu kohta esitatud Balti riikide ühine rahastustaotlus, mille lisaks on uuendatud tasuvusanalüüs;

- 3.1.4 Vabariigi Valitsuse 12.04.2012 korralduse nr 173 p-4 alusel Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi ja maavanemate vahel sõlmitud koostöökokkulepe;
- 3.1.5 Juhtgrupi ja töögrupi koosolekute protokollid;
- 3.1.6 MP riigihanke raames läbiviidud projekti tasuvusanalüüs;
- 3.1.7 Via Baltica kõrvale RB rajamise analüüs.

## **3.2 Muud avaldused**

- 3.2.1 Kaebaja on tasunud apellatsioonkaebuselt riigilõivu summas 15 eurot (lisa 1).
- 3.2.2 Kaebaja palub asja arutada kohtuistungil.
- 3.2.3 Tuginedes HKMS § 53 lg-le 2 koostoimes TsMS §-ga 337 on käesolev menetlusdokument edastatud e-toimiku vahendusel teiste menetlusosaliste esindajatele.

Lugupidamisega

*/allkirjastatud digitaalselt/*

Piret Blankin

Lisa: Riigilõivukviitung.