

Ellex Raidla Advokaadibüroo OÜ
Roosikrantsi 2, Tallinn
EE-10119, Estonia
T. +372 640 7170
contact@ellex.ee
www.ellex.ee

Reg. 10344152
VAT EE100101799

Kaisa Laidvee
T. +372 640 7170
kaisa.laidvee@ellex.ee



TÄIENDAV SEISUKOHT

Adressaat: Tallinna Halduskohus
Pärnu mnt 7, 15082 Tallinn
E-post tlnhktallinn.menetlus@kohus.ee

Haldusasja nr: 3-18-551 DNo: A382 **Kuupäev:** 16.11.2018

Dokumendi esitajad: Martin Triipan, vandeadvokaat
Kaisa Laidvee, advokaat
Rahandusministeeriumi esindajad
martin.triipan@ellex.ee
kaisa.laidvee@ellex.ee

Vastustaja: **Rahandusministeerium**
Registrikood 70000272
Suur-Ameerika 1, 10122 Tallinn

Kaebaja: **MTÜ Eesti Geograafia Selts**
Registrikood 80036880

Kaebaja esindaja: Piret Blankin, vandeadvokaat
Edgar-Kaj Velbri, advokaat
Advokaadibüroo DERLING
Liivalaia 45, 10145 Tallinn
E-post piret.blankin@derling.ee
edgar.velbri@derling.ee

Kohtuasi: **MTÜ Eesti Geograafia Selts kaebus Rahandusministeeriumi 13.02.2018 käskkirjade nr 1.1-4/40 ja 1.1-3/41 ning 14.02.2018 käskkirja nr 1.1-4/43 tühistamise nõudes**

I Menetluse käik

- 1.1 15.03.2018 esitas MTÜ Eesti Geograafia Selts (edaspidi kaebaja) kaebuse Rahandusministeeriumi (edaspidi vastustaja) 13.02.2018 käskkirjade nr 1.1-4/40 ja 1.1-3/41 ning 14.02.2018 käskkirja nr 1.1-4/43 tühistamiseks.
- 1.2 09.07.2018 esitas vastustaja Tallinna Halduskohtule kaebuse vastuse.
- 1.3 08.08.2018 esitas kaebaja kaebuse vastusele omapoolse seisukoha.
- 1.4 15.10.2018 kohtumäärusega määras Tallinna Halduskohus pooltele tähtaja täiendavate menetluskulude (sh taotlus ja dokumendid menetluskulude väljamõistmiseks) esitamiseks kuni 29.10.2018 ning teise poole poolt esitatud dokumentidele seisukoha esitamiseks hiljemalt 09.11.
- 1.5 29.10.2018 esitas kaebaja täiendava seisukoha ja taotluse dokumentide väljanõudmiseks.
- 1.6 Vastustaja taotluse alusel pikendas Tallinna Halduskohus 01.11.2018 määrusega kaebaja seisukohale vastuse esitamise tähtaega kuni 16.11.2018.
- 1.7 02.11.2018 esitas vastustaja vastuse dokumentide väljanõudmise taotlusele.

II Vastuväited

2.1 Kaebeõigus

- 2.1.1 Tallinna Ringkonnakohus märkis oma 17.05.2018 kohtumääruses, et kaebajat saab pidada keskkonnakaitset edendavaks organisatsiooniks KeÜS § 31 lg 1 tähenduses ning ei saa välistada kaebaja kaebeõigust otsustele, mille kehtestamisel pole tema hinnangul arvestatud geograafia-alaseid põhimõtteid, sh looduskeskkonna jätkusuutlikkuse põhimõtet.
- 2.1.2 Ühtlasi oli Tallinna Ringkonnakohus seisukohal, et populaarkaebuse esitamise õiguse puudumine ei ole ilmselge, mistõttu tuleb kaebeõigust kontrollida otsuse tegemisel ning kaebeõiguse puudumisel jätta kaebus rahuldamata. Õigusliku olukorra keerukuse tõttu pidas ringkonnakohus õigemaks kaebuse menetlusse võtmist ja kaebeõigusele asja sisulisel läbivaatamise käigus täiendava hinnangu andmist.
- 2.1.3 Pärast Tallinna Ringkonnakohtu poolset kaebeõiguse küsimuse käsitlemist lahendas Riigikohus selliste planeeringutega seotud kaebeõiguse küsimuse üheselt ja selgelt oma 08.08.2018 otsuses haldusasjas 3-16-1472. Viidatud otsuse punktis 15 asus Riigikohus seisukohale, et *kui varem kehtinud seadus nägi ette maakonnaplaneeringu vaidlustamise populaarkaebuse vormis (PlanS v.r § 26 lg 1), siis kehtiv seadus seda ette ei näe. EhSRS ei reguleeri kaebeõigusega seonduvat. Ühtlasi lisas Riigikohus, et avalikes huvides kaebuse esitamise õigust ei saa tuletada ka õiguskindluse põhimõttest ega PlanS v.r ja PlanS u.r maakonnaplaneeringu sätete, sh maakonnaplaneeringu ülesannete võrdlusest.* Seejuures oli haldusasjas nr 3-16-1472 Tallinna Ringkonnakohus samuti

viidanud, et sellistel asjaoludel kehtestatud maakonnaplaneeringute vaidlustamiseks populaarkaebuse puudumise küsimus on vaieldav. Riigikohtu selge seisukohavõtt lahendas selle vaidlusaluse küsimuse ning nüüd on selge, et selliste maakonnaplaneeringute vaidlustamiseks populaarkaebuse esitamise õigust ei ole.

2.1.4 Keskkonnaorganisatsioonide kaebeõigusega seonduvalt selgitas Riigikohus otsuse punktis 17, et *KeÜS § 30 lg 2 sätestab, et kui keskkonnaorganisatsioon vaidlustab haldusakti või sooritatud toimingu, eeldatakse, et tema huvi on põhjendatud või et tema õigusi on rikutud, kui vaidlustatud haldusakt või toiming on seotud organisatsiooni keskkonnakaitsete eesmärkide või senise keskkonnakaitsete tegevusvaldkonnaga. Kuigi eeltoodud normist tuleneb keskkonnaorganisatsiooni õigus kohtusse pöörduda, seab säte keskkonnaorganisatsiooni kaebeõigusele siiski ka piirangud. Lisaks sellele, et vaidlustatud haldusakt või toiming peab olema seotud organisatsiooni keskkonnakaitsete eesmärkide või tegevusvaldkonnaga (tingimus, mis antud juhul on täidetud), tuleneb sellest ka loogiline järeldus, et keskkonnaorganisatsiooni kaebuse alus (HKMS § 41 lg 2) peab eelnimetatutega seonduma. Keskkonnaorganisatsiooni kaebeõigus ei ole piiramatult populaarkaebuse esitamise õigus, mistõttu keskkonnaorganisatsiooni kaebuse aluseks olevad argumendid peavad olema seotud keskkonna kaitse eesmärkidega.*

2.1.5 Eeltoodust tulenevalt tuleb ka kaebaja puhul hinnata, millised argumendid on ka tegelikult tema keskkonnakaitsete eesmärkide seotud ning millised mitte. Kaebaja saab oma kaebust põhistada vaid selliste argumentidega, mis on seotud tema keskkonnakaitsete eesmärkidega. Piiramatult populaarkaebuse esitamise õigust kaebajal antud planeeringute puhul ei ole.

2.1.6 Sellest tulenevalt ei ole kindlasti mitte kõik kaebaja poolt esitatud argumendid asjakohased ja kaebeõigusega hõlmatud. Vastustaja hinnangul ei ole kindlasti kaebeõigusega hõlmatud kaebaja väited seisukoha punktides 2 (otsuste tegemine planeerimismenetluses) ja 4 (raudtee mõjud olemasolevale trassile) tervikuna. Samuti ei saa kaebeõiguse alla kuuluda trassi maksumuse küsimused. Trassi maksumuse hindamine on otstarbekuse küsimus, mis ei allu kohtlikule kontrollile. Seda on kinnitanud Tallinna Halduskohus juba oma 13.06.2018 kohtumääruses haldusasjas 3-18-529, märkides, et *halduskohus kontrollib planeeringu kehtestamise otsuse õiguspärasust. Planeeringu kehtestamisel on haldusorganil ulatuslik diskretsiooniõigus. Otstarbekuse hindamine ei ole õiguslik vaidlus. Kohtu pädevuses ei ole öelda, milline planeeringuline lahendus oleks otstarbekuse seisukohast parem, kui haldusorgan asuks asja uuesti otsustama. Antud juhul tuleb ka arvestada, et raudteetrassi koridor peab olema maakonnaplaneeringule sobivas täpsusastmes ning tegelik maksumus selgub täpsemalt projekteerimise faasis.*

2.2 Maakonnaplaneeringute menetlus on olnud õiguspärane

2.2.1 Kaebaja on täiendavas seisukohas viidanud, et Vabariigi Valitsuse 12.04.2012 korralduses nr 173 nimetatud lähteseisukohti ei olegi koostatud ning neid ei ole avalikustatud. Kaebaja sellised väited on teadvalt ebaõiged.

- 2.2.2 Esmalt rõhutab vastustaja, et on maakonnaplaneeringute lähtealuste ja –dokumentide küsimust käsitlenud kaebuse vastuse punktis 2.1. Maakonnaplaneeringute aluseks oli üleriigiline planeering Eesti 2030+, transpordi arengukavad ja muud asjakohased dokumendid. Alusdokumentides viidatud seisukohtade ja tingimuste põhjal ongi koostatud dokument “Rail Balticu 1435mm trassi Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute lähteseisukohad” (kaebuse lisa 10), millele kaebaja Vabariigi Valitsuse korralduse pinnalt viitab. Tegemist on olnud terve menetluse jooksul avaliku dokumendiga, mis on endiselt avalikult kättesaadav.¹
- 2.2.3 Teiseks soovib vastustaja välja tuua, et kaebaja seisukohad lähteseisukohtade osas on äärmiselt vastuolulised. Ühes lauses ütleb kaebaja, et lähteseisukohtade dokumenti ei olegi koostatud ega avalikustatud. Järgmises lauses aga, et lähteseisukohad võeti 20 päeva hiljem vastu. Samuti viitab kaebaja täiendava seisukoha punktis 5.3.2 ise lähteseisukohtadele. Kaebaja sellised vastuolulised väited jäävad arusaamatuks. Veelgi vastuolulisemalt on kaebaja ise ka lähteseisukohtade dokumendi kohtule esitanud kaebuse lisana 10. Üheselt selge on aga, et lähteseisukohad tegelikult koostati ning tegemist oli menetluse jooksul avaliku dokumendiga.
- 2.2.4 Lisaks on oluline märkida, et lähteseisukohad koos KSH programmi eelnõuga läbisid ka avalikud arutelud perioodil 01.10.2013 – 15.11.2013. Avalike arutelude toimumisest on ka avalikkust teavitatud (lisa 1). Avalike arutelude protokollid on olnud avalikult kättesaadavad², samuti on avalikult kättesaadav olnud terve menetluse jooksul ja on endiselt avalikel aruteludel lähteseisukohtade ja KSH programmi tutvustamisel kasutatud esitlus³. Avalike arutelude toimumisest teavitati muu hulgas avalikult maakondlike ja kohalike lehtede kaudu. Arutelud toimusid paljudes kohtades, et võimaldada kõikidel isikutel ja keskkonnaorganisatsioonidel leida endale sobiv osalemiskoht. Seega on põhjendamatud kaebaja väited sellest, et lähteseisukohti kas ei olegi koostatud või ei ole neid avalikustatud.
- 2.2.5 Kaebaja väited on seda arusaamatamad, et keskkonnaorganisatsioonid kutsuti juba enne lähteseisukohtade ja KSH programmi eelnõu avalikkusele tutvustamist kokkusaamisele, kus sooviti viidatud dokumente neile tutvustada ning arutada maakonnaplaneeringute lähteseisukohti ja planeeringu koostamise ajakava ja korraldust (lisa 1). Kirjast nähtuvalt on keskkonnaorganisatsioonidele, sh kaebajale saadetud kutse arutelule tulevaste maakonnaplaneeringutega seotud küsimuste arutamiseks. Vastustajale teadaolevalt kaebaja sellel kohtumisel teadmata põhjusel ei osalenud. Sellest, et kaebaja on ise otsustanud planeerimismenetlusest mitte osa võtta, ei saa aga kuidagi tuletada, nagu ei olekski kaebajat nõuetekohaselt kaasatud. Lähteseisukohtadele ei laekunud vastustajale teadaolevalt keskkonnaorganisatsioonidelt ka ettepanekuid ega kommentaare.

¹ Kättesaadav: <http://railbaltic.info/et/materjalid/maakonnaplaneeringud/category/65-maakonnaplaneeringute-lahteseisukohad-seisuga-august-2013>

² <http://railbaltic.info/et/avalikud-arutelud>

³ Kättesaadav: <http://railbaltic.info/et/avalikud-arutelud/category/13-ksh-programmi-ja-maakonnaplaneeringute-lahteseisukohtade-avalikud-arutelud-2013-aasta-oktoobris?download=141:lahteseisukohtade-ja-ksh-programmi-avalik-arutelude-slaidikava>

- 2.2.6 Kaebaja on ühtlasi väitnud, et kolme maakonnaplaneeringu eraldi menetlemine raskendas keskkonnaorganisatsioonidel menetluses osalemist, sest Pärnu maakonnaplaneeringu arutelud ja ärakuulamised toimusid Pärnus. Ühtlasi väidab kaebaja, et keskkonnaorganisatsioonidele ei korraldatud eraldi arutelusid ja kaebajale teadaolevalt neid ka ei teavitatud. Kaebaja sellised väited on ebaõiged. Esmalt kinnitab vastustaja, et avalikest aruteludest teavitati nõuetekohaselt (näitena esitame teavituse – lisa 2). Teiseks ei nõustu vastustaja, et keskkonnaorganisatsioonide menetluses osalemist sai kuidagi raskendada see, et oli kolm eraldi maakonnaplaneeringu menetlust. Tegelikult andis see keskkonnaorganisatsioonidele just rohkem aega dokumentidega tutvumiseks ja rohkem võimalusi oma seisukohtade esitamiseks. Seda eriti, arvestades, et kolmele maakonnaplaneeringule koostati ühine KSH. Ühtlasi rõhutame, et kõik planeeringumaterjalid olid menetluse jooksul ühte kohta koondatuna kättesaadavad veebilehel railbaltic.info, et veelgi lihtsustada planeeringumenetluses osalemist ja informatsiooni saamist. Asjaolu, et Pärnu maakonnaplaneeringu avalikud arutelud toimusid Pärnus, ei saa küll kuidagi vastustajale ette heita. Pigem oleks avalikkuse seisukohalt olnud problemaatiline see, kui avalikud arutelud Pärnu maakonna küsimuste arutamiseks oleks toimunud Tallinnas. Rõhutame ka, et kaebaja on Pärnus 29.09.2017 toimunud ärakuulamisel osalenud (kaebuse lisa 6). Maakonnaplaneeringute ja KSH avalikke arutelusid toimus hulgaliselt ja paljudes kohtades. PlanS v.r ei olnud nõuet korraldada ühiseid avalikke arutelusid või korraldada neid keskkonnaorganisatsioonidele sobivamas asukohas. Kaebaja oleks soovi korral kindlasti leidnud endale võimaluse mõnel arutelul osalemiseks.
- 2.2.7 Vastustaja rõhutab veelkord, et vastustaja püüdis juba planeerimismenetluste alguses keskkonnaorganisatsioonidega, sh kaebajaga kontakti luua ning tagada, et keskkonnaorganisatsioonid oleksid algusest peale menetlusse kaasatud ning et neil oleks võimalus planeeringu lähteseisukohtadest alates oma seisukohti väljendada ning planeeringumenetluse käiguga kursis olla. Kaebaja seda võimalust aga kasutada ei soovinud.
- 2.2.8 Menetluse dokumentide kättesaadavuse osas märgib vastustaja, et kõik asjakohased dokumendid avalikustati. Kui kaustades tõepoolest dokumente ei ole või need ei ole kättesaadavad, võib tegemist olla tehnilise probleemiga.

2.3 Planeerimismenetluse otsused on tehtud seaduslikult

- 2.3.1 Kaebaja on täiendavas seisukohas ka väitnud üldisel tasemel, et maakonnaplaneeringute menetlus ei olnud seaduslik ega läbipaistev. Esmalt rõhutab vastustaja, et kaebaja sellised väited ei ole kuidagi seotud tema kui keskkonnaorganisatsiooni tegevusega ega kuulu seega kaebeõiguse alla. Seetõttu tuleb jätta kaebaja seisukoha punktis 2 esitatud väited tähelepanuta. Siiski esitab vastustaja lühidalt oma seisukoha kaebaja väidete osas.
- 2.3.2 Kaebaja on väitnud, et planeerimismenetluse läbiviimine ei olnud erapooletu, sest juhtgruppi ja töögruppi juhtis MKM ning KSH pädevusega inimesed olid vähemuses. Samuti on kaebaja asunud väitma, et Vabariigi Valitsuse roll planeerimismenetluses ei ole selge. Apellandi sellised väited on otsitud ja asjakohatud.

- 2.3.3 Esmalt selgitab vastustaja, et KSH olemuslik ülesanne maakonnaplaneeringute menetluses ei ole otsuste langetamine, vaid KSH-s esitatakse mõjude hindamise tulemused ja kaalutlused, millest otsuse tegija saab otsustamisel lähtuda. KeHJS § 31¹ kohaselt on KSH eesmärk arvestada keskkonkaalutlusi strateegiliste planeerimisdokumentide koostamisel ning kehtestamisel, tagada kõrgetasemeline keskkonnakaitse ja edendada säästvat arengut. KSH direktiivi kohaselt on selle eesmärk tagada keskkonnakaitse kõrge tase ja aidata kaasa keskkonkaalutluste integreerimisele kavade ja programmide koostamisse ja vastuvõtmisse. KSH protsess andis sisendi, millised on ühe või teise trassialternatiivi positiivsed ja negatiivsed küljed ning esitas küll ka eelistust, kuid KSH-s ei tehta planeerimisotsust. Juhtgrupi ja töögrupi otsuste osas selgitab vastustaja, et need tehti ekspertide poolt antud hinnangute alusel ning tegemist ei olnud lõplike planeerimisotsustega. Planeerimisotsused langetasid siiski maavanemad, võttes arvesse KSH protsessist tulnud sisendit.
- 2.3.4 Maakonnaplaneeringud algatas Vabariigi Valitsus oma 12.04.2012 korraldusega nr 173 ning ülesanne nende koostamise korraldamiseks anti maavanematele. Joonehitise sellise planeerimise korra nägi ette planeerimisseaduse vana redaktsioon, millest planeerimismenetluste läbiviimisel ka lähtuti.
- 2.3.5 On tõsi, et maavanemad ja maavalitsused ei korraldanud maakonnaplaneeringute koostamist üksi: maakonnaplaneeringute koostamisse olid kaasatud MKM, Keskkonnaministerium (KeM) ning Siseministerium, samuti planeeringu koostamise ja KSH eksperdid. Viidatud asutused organiseerisid oma tööd planeeringu korraldamisel ning moodustasid lahenduste aruteludeks töörühmi, kuhu olid alati kaasatud nii maavanemad kui ministeriumid, kui lisaks veel asjakohased asutused (nt Tehnilise Järelevalve Amet, Terviseamet, Keskkonnaamet). Selline töökorraldus oli hädavajalik, et planeerida sedavõrd keerulist ja tehnilist objekti. On ilmselge, et maavanematel üksi ei olnud ega pidanudki olema raudtee planeerimise kompetentsi.
- 2.3.6 Planeerimisseadus v.r üksi säte ei keela maakonnaplaneeringu koostamise korraldamisse kaasata teisi riigiasutusi. Vabariigi Valitsus nägi juba oma planeeringute algatamise otsuses ette erinevate riigiasutuste koostöö vajaduse. Nii sätestas näiteks korralduse nr 173 p 3 Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumi kohustuse moodustada planeeringu koostamise koordineerimiseks juhtkomitee, kuhu kuuluvad Keskkonnaministeriumi, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumi ja Siseministeriumi esindajad ning maavanemad.
- 2.3.7 Siinjuures on täiesti asjatundmatu kaebaja väide, et MKM ei tohtinuks planeerimise korraldamisel üldse kaasatud olla, kuivõrd MKM oli huvitatud osapool. Oma väidet kaebaja millegagi põhjendanud ei ole ning vastustajale jääb arusaamatuks, millist huvi kaebaja MKMi puhul ette heidab, mis oleks võinud segada tema menetluses osalemist. MKM on valitsusasutus, mis rakendab riigi poliitikat transpordi valdkonnas, nii nagu KeM rakendab riigi keskkonnapoliitikat. Maavalitsused olid VVS § 84 p 1 järgi riigi huvide esindajad oma maakonnas. Seega korraldasid planeeringute koostamist omavahelises koostöös kõik need asutused, kelle ülesanne oli seaduste järgi oma valdkonnas esindada Eesti riiki. Nende kõigi huvi oli leida nii inim-, loodus- kui majanduskeskkonna mõistes

parim lahendus uuele raudteele ning selle leidmiseks panustasid kõik asutused planeeringumenetluse korraldamisse.

- 2.3.8 Sisuliselt heidab kaebaja Eesti Vabariigile ette, et erinevad riigiametid tegid prima planeeringulahendamise leidmiseks koostööd ning peab riigiasutuste vahelist koostööd riigi huvide esindamisel ebaseaduslikuks. Tegelikult oli maakonnaplaneeringute selline menetlemine korrektne ning professionaalne, kuivõrd asutustest koondati kokku vajalik kompetents selliste planeeringute koostamiseks. See omakorda aitas kaasa planeerimismenetluse asjatundlikumale ja kiiremale ning kuludelt mõistlikumale läbiviimisele. Näiteks oli Tehnilise Järelevalve Ameti (TJA) spetsialistide (sh insenerid) osalemine menetluses vajalik just erinevate tehnilist laadi küsimuste, sh olemasoleva trassi (sh muldkeha) kasutamise võimalikkuse hindamise juures.
- 2.3.9 Täiendavalt heidab kaebaja ette asjaolu, et planeerimismenetluse käiku tutvustati mitmeaastase planeerimisprotsessi jooksul aeg-ajalt Vabariigi Valitsuse liikmetele ja et valitsuse liikmed arutasid kabinetinõupidamisel Rail Balticu planeerimist. Vastustaja hinnangul on igati põhjendatud, et Vabariigi Valitsust informeeriti planeerimismenetlusest ning valitsuse liikmed olid kursis võimalike planeerimislahendustega, kuivõrd Vabariigi Valitsuse ülesanne on planeerida kogu riigi transpordinfrastruktuuri, loodushoidu ja regionaalpoliitikat. Lõpuks on Vabariigi Valitsus riigi täitevvõimu kõrgeim organ, mis vastutab täitevvõimu tegevuse osas laiemalt.
- 2.3.10 Oluline on siiski rõhutada, et olgugi, et menetluses olid kaasatud erinevad haldusorganid, tegid otsused planeeringulahenduse kujunemise suhtes siiski maavanemad, vaidlustatud maakonnaplaneeringute lõpliku kehtestamise otsustas riigihalduse minister. See nähtub üheselt ja selgelt ka maakonnaplaneeringute materjalidest. See, kuidas töö käigus haldusorganite seisukohti planeeringumenetluses koordineeritakse, ei puuduta ministri kehtestatud maakonnaplaneeringute õiguspärasust

2.4 Via Baltica koridori kasutamist on analüüsitud

- 2.4.1 Kaebaja on asunud seisukohale, et Via Baltica koridori kasutamist ei ole menetluses analüüsitud. Vastustaja ei nõustu esitatud seisukohaga. Vastupidine nähtub juba kaebaja enda poolt esitatud tõenditest (29.10.2018 lisad 8, 9).
- 2.4.2 17.10.2013 protokollist nähtuvalt selgitas Marika Pärn, et trassikoridori ühendamist Via Balticaga on analüüsitud, kuid selle analüüsi tulemusel selgus, et see lahendus ei ole realiseeritav, kuna asustus on suuresti koondunud maanteed juurde. Marika Pärn viitas ka, et *kohati võib vajalikuks osutada rajada isegi 3 tasandilisi ristumisi. Keerukad tehnilised lahendused nõuavad sageli ka oluliselt rohkem ruumi, mis tähendaks lammutatavate majade oluliselt suuremat hulka.* Ka kaebaja poolt esitatud lisaks 9 olevast protokollist tulenevalt on Via Baltica koridoriga ühendamise võimalust analüüsitud, kuid probleemina tuuakse välja, et mõjusid on sellisel juhul just keerulisem leevendada.
- 2.4.3 Vastustaja kinnitab, et Via Baltica koridoriga ühendamise võimalust on Rail Balticu maakonnaplaneeringute menetluses hinnatud. Selle analüüsi tulemusi on avalikkusele tutvustatud

avalikel aruteludel, mille materjalid on olnud ka avalikult kättesaadavad⁴. Avalikul arutelul tutvustatud esitlus „Rdt geomeetria; Rdt ja maanteede ühiskoridor; Ristlõige ja maa-ala vajadus; Näiteid põhjamaade praktikast“ (lisa 3) sisaldab head ülevaadet Via Baltica ja Rail Balticu koridoride ühendamise võimaluse kaalumise ja põhjustest, miks see lahendus ei ole mõistlik ega realiseeritav. Nende koridoride ühendamise probleemkohtadeks on näiteks asjaolu, et raudtee geomeetriaõuded ei võimalda jõnksulist ja kõrguslikult üles-alla käivat trassi, maantee jälgib maastikku ja reljeefi kordades enam, kui seda teeb ja saab teha raudtee. Ühtlasi ei tähenda raudtee ja maantee nõ ühes koridoris rajamine, et need saaksid kulgeda väga lähestikku. See aga toob kaasa raudtee ja maantee vahele jäävate maasiilude tekkimise, millele ei ole kasutust. Rootsi (Nordmaling) näitel on esitluses välja toodud, et koridori laius liiklussõlmede juures on mitusada meetrit ning raudtee geomeetria nõuete tõttu on vajalikud kuni mitme kilomeetri pikkused lõigud, et viia raudtee uuesti maanteele lähemale. Lisaks tekitab kahe suure infrastruktuuriobjekti ühte koridori viimine vajaduse rajada isegi kolmetasandilisi ristumisi. Ka nende ristumiste osas on esitluses välja toodud näited teiste riikide praktikast. Tegemist on tohutult ulatuslike ja keeruliste ristumistega.

- 2.4.4 KSH aruandest leiab läbivalt viiteid Via Balticale, mis samuti viitab sellele, et Via Balticaga on menetluses arvestatud. Näiteks on Pärnu jaama piirkonnas pööratud tähelepanu just sellele, et kuivõrd Rail Baltic ja Via Baltica asuvad seal lähestikku, võib summaarne mõju ebasoodsatel asjaoludel olla oluline (ptk 9.10.2, lk 223). Samuti on KSH-s toodud välja probleemkohtadena just asukohad, kus Via Baltica ja Rail Balticu trass paiknevad lähestikku (vt nt lk 246).
- 2.4.5 Eeltoodust tulenevalt on vastustaja seisukohal, et planeerimismenetluses on piisavalt kaalutud Rail Balticu ja Via Baltica koridoride ühendamise võimalust. Hindamise tulemusel aga leiti, et see ei ole mõistlik ega realiseeritav lahendus. Vastupidi, see toob kaasa suured mõjud, mida on keerulisem leevendada. Kaebaja väide, et Via Baltica on Pärnust Iklani 2,1 km lühem kui Rail Balticu koridor, ei saa kuidagi näidata, justkui oleks otse Via Baltica kõrvale rajamine parem lahendus või isegi võimalik realiseerida. Raudtee geomeetriaõuded (nt nii pikiprofiili kui kurviraadiuste osas) on oluliselt karmimad kui maantee puhul ning nende täpselt kõrvuti kulgemine ei ole juba seetõttu võimalik.

2.5 Rail Balticu trassi tagajärjed olemasolevale trassile

- 2.5.1 Kaebaja on endiselt seisukohal, et Rail Balticu trassi tagajärge olemasolevale trassile ei ole hinnatud õigesti. Vastustaja sellega ei nõustu. Samuti rõhutab vastustaja veelkord, et küsimus mõjudest olemasolevale trassile ei kuulu kaebeõiguse alla. Tegemist ei ole kaebaja keskkonnakaitselise eesmärgiga seotud argumentidega ning vastustaja palub jätta need arvestamata.
- 2.5.2 Vastustaja rõhutab, et Rail Balticu trassi seost kohaliku transpordiga on hinnatud. Pärnu maakonnaplaneeringu seletuskirja (kaebuse vastuse lisa 3) peatükk 3.4 (samamoodi Harju maakonnaplaneeringu ptk 3.4, kaebuse vastuse lisa 1) käsitleb Rail Balticu trassi kasutamise võimalusi kohaliku transpordi eesmärgil. Maakonnaplaneeringus tuuakse välja, et Rail Balticu

⁴ Kättesaadav: <http://www.railbaltic.info/et/avalikud-arutelud/category/12-harju-ja-raplamaal-2014-aasta-jaanuaris-toimunud-taeiendavad-avalikud-arutelud-tutvustamiseks-lisandunud-trassialternatiive-13a-ja-13b-c>

trassile näidata kohaliku liikluse tarbeks reisiringide põhimõttelised peatuskohad eraldiseisva Pärnu maakonna planeeringuga. Reisiringide kohaliku liikluse arendamine Rail Balticu raudteel on perspektiivi arvestav, kuid see vajab eraldiseisvat riigipoolset otsust. Tuuakse ka välja, et kohalike rongiliinide opereerimise vajaduse ja võimalikkuse lõplikuks otsustamiseks on perspektiivis vajalik kogumina analüüsida potentsiaalset reisijanõudlust, kohaliku rongiühenduse käivitamiseks ja opereerimiseks vajaliku investeeringute mahtu, võimalikku dotatsiooni suurust, sotsiaalmajanduslikke tulusid ja kulusid ning olemasoleva 1520 mm raudteetaristu ja teiste transpordiliikide poolt pakutavaid võimalusi. Samuti on kohaliku rongiliikluse küsimust arvesse võetud KSH-s, nagu vastustaja on kaebuse vastuse punktis 2.2.10 – 2.2.11 välja toonud.

- 2.5.3 Vastustaja ei nõustu, et Rail Balticut oleks justkui vaadatud lahus ülejäänud olukorrast. Siiski tuleb vahet teha sellel, mis on Rail Balticu maakonnaplaneeringute ülesanne ja eesmärk ning millised küsimused jäävad sellest ulatusest välja. Lelle-Pärnu liinil ehk olemasoleval vanal trassil reisijateveo tellimise lõpetamine on riigi transpordipoliitiline otsus, mis ei olnud Rail Balticu maakonnaplaneeringute aktiivse menetluse faasis veel teada. Seega ei saanud Rail Balticu planeerimisel sellega ka arvestada. Ühtlasi on praegune otsus seotud eeskätt praeguse raudteefrastruktuuri halva olukorra ja suure investeerimisvajadusega, mitte Rail Balticu maakonnaplaneeringutega. Samuti on riigi transpordipoliitiline otsus see, kuidas korraldatakse infrastruktuur peale Rail Balticu rajamist ehk kas sellele trassile luuakse ka kohalikud peatused. Siiski on kohalike peatuste rajamise võimalust Rail Balticu menetluses arvesse võetud. Trassivariantide võrdlusandmed ei ole küll arvestanud kohaliku transpordiga sotsiaalmajandusliku mõju arutamisel ning kohaliku transpordi võimaliku lisamise maksumus ei ole arvestatud Rail Balticu rajamise maksumuse sisse. Samas on maavalitsused maakonnaplaneeringute koostamise käigus otsinud sobivaid asukohti võimalike regionaalse rongiühenduse peatuste lisamiseks Rail Balticu trassile. Samuti on KSH ühe võrdluskriteeriumina arvestatud algusest peale kohaliku transpordi lisamise võimalusega. Vastustaja rõhutab, et kuna kohalike peatuste planeerimine ja lahendamine ei olnud maakonnaplaneeringute ülesanne, ei saanud ka tasuvuse hindamisel võtta rahaliselt aluseks sellega kaasnevat sotsiaalmajanduslikku tulu.

2.6 Olemasoleva trassikoridori kasutamise võimalikkus

- 2.6.1 Vastustaja ei nõustu kaebaja seisukohaga, et olemasoleva trassi kasutamise võimalikkust ei ole planeerimismenetluses hinnatud. Kaebaja hinnangul vähendaks olemasoleva raudteetrassi rajatise või vähemalt koridori maa-ala kasutamine oluliselt keskkonnamõju. KSH ja maakonnaplaneeringute dokumendid näitasid aga just vastupidist. Lisaks räägivad olemasoleva trassi kasutamise võimalikkusele vastu ka olulised tehnilised argumendid.
- 2.6.2 Vastustaja on olemasoleva trassi kasutamise võimalikkuse osas esitanud oma argumendid kaebuse vastuse punktides 2.2.14 – 2.2.48 ning jääb nende juurde. Vastustaja ei pea mõistlikuks esitatud seisukohti täies mahus korrata. Vastuseks kaebaja täiendavale seisukohale toome välja järgmise.

- 2.6.3 Kaebaja väide, et dokumendist „Olemasoleva raudtee koridori kasutamise võimalikkuse analüüs“ (kaebuse lisa 11, edaspidi analüüs) ei tulene, et olemasoleva trassikoridori kasutamine ei ole üldjuhul võimalik, on arusaamatu ja ebaõige. Vastustaja on analüüsi sisu avanud kaebuse vastuse punktides 2.2.16 – 2.2.34 ning sealt tuleneb üheselt, et analüüsi järeldusel ei ole olemasoleva trassi asemele või kõrvale uue raudtee rajamine mõistlikult võimalik. Alusetud on kaebaja väited, justkui oleks analüüsi tulemus lähteseisukohtades ette kirjutatud. Dokumentide kuupäevadest nähtuvalt on need koostatud sisuliselt samaaegselt. Siinkohal peab vastustaja oluliseks selgitada maakonnaplaneeringute ja KSH menetluse käiku.
- 2.6.4 KSH protsessi on kirjeldatud KSH aruande peatükis 3.4, mille kohaselt algas protsess ettevalmistavate töödega, mille käigus töötati välja baaskriteeriumitele vastavad ehk KSH direktiivi mõistes mõistlikud ja teostatavad trassialternatiivid. Esimeses etapis otsustati ka, millised uuringud tuleb KSH käigus läbi viia ning et võimalusel viiakse need juba läbi KMH täpsusastmes. Seejärel koostati KSH programm ning viidi läbi vajalikud kooskõlastamised ja programmi avalik menetlus, mis lõppes KSH programmi heakskiitmisega Keskkonnaministeeriumi poolt 07.07.2014 kirjaga nr 11-2/14/152-45. Sellest tulenevalt on ilmne, et KSH programmi eelnõu ja maakonnaplaneeringu lähteseisukohtade dokumentide koostamise ajaks olid juba läbi viidud uuringud, mis aitasid välja selgitada mõistlikud ja teostatavad alternatiivid.
- 2.6.5 KeHJS § 3¹ lg 1 kohaselt on keskkonnamõju hindamise eesmärk anda tegevusloa andjale teavet kavandatava tegevuse ja selle reaalsete alternatiivsete võimalustega kaasneva olulise keskkonnamõju kohta ning kavandatavaks tegevuseks sobivaima lahendusvariandi valikuks, millega on võimalik vältida või vähendada ebasoodsat mõju keskkonnale ning edendada säästvat arengut. KeHJS § 13 p 2 kohaselt esitatakse KSH programmis kavandatava tegevuse ja selle reaalsete alternatiivsete võimaluste lühikirjeldus. Seega juba KSH programmis peakski määratlema reaalsed alternatiivid. See iseenesest eeldabki eeltöö tegemist ja analüüside koostamist. Nii ongi arusaadav, et ka olemasoleva trassi kasutamise analüüs valmis ajaliselt nii, et neid tulemusi oli võimalik alternatiivide määratlemisel arvestada. Asjaolu, et uuringu lõpliku dokumendi kuupäev on ligikaudu kuu aega hilisem (23.09.2013), ei tähenda, et uuringu tulemusi ei saanud lähteseisukohtades ja KSH programmis arvesse võtta. Kindlasti ei saa see näidata kaebaja poolt viidatud, justkui oleks lähteseisukohtades ja KSH programmis kuidagi ette kirjutatud uuringu järeldus. Nii see kindlasti ei olnud.
- 2.6.6 Vastustaja ei nõustu ka, justkui oleks kaalutud vaid ehitamist olemasoleva trassi kõrvale, mitte asemele. Kaebaja viitab, et paljud analüüsis esile toodud probleemid ei ole olemasoleva trassi asemele rajamise korral asjakohased. Esmalt rõhutab vastustaja, et olemasoleva trassi kasutamist on analüüsitud kahes etapis – lõigul Tallinnast Rõani ja Rõast Pärnuni. Rõa-Pärnu lõigu kohta on koostatud maakonnaplaneeringute menetluses eraldi hinnang „Olemasoleva raudtee koridori kasutamise võimalikkuse analüüs“ ning Tallinn-Rõa lõigul kaaluti olemasoleva trassi kasutamise võimalikkust trassialternatiivi 12A näol, mis oli algselt maakonnaplaneeringu menetluses võrdluses võrdselt teiste alternatiividega. Planeerimismenetluse dokumentidest nähtuvalt analüüsiti põhjalikult

olemasoleva trassi koridoris paiknevat alternatiivi 12A. Viidatud trassialternatiivi 12A analüüsiti sama põhjalikult kui kõiki teisi alternatiive. See nähtub näiteks analüüsist „Rail Balticu trassikoridoride võrdlustulemused Põhja-Raplamaal ja Harjumaal enne Vabariigi Valitsuse seisukohta 29.05.2014“ (kaebuse vastuse lisa 4, lk 111-112 p 1.2.15 ja lk 166 p 2.2.11).

- 2.6.7 Olemasoleva trassi asemele uue raudtee rajamisel säilivad siiski väga olulised probleemid, millele kaebaja tähelepanu ei pööra. Vastustaja soovib rõhutada, et vastupidiselt kaebaja poolt viidatule ei saa olemasolevat muldkeha kasutada mitmel põhjusel. Vastustaja arusaama kohaselt tuleb olemasoleva trassi puhul silmas pidada, et olemasoleva Tallinn-Lelle-Pärnu raudtee muldkeha ei sobi uue raudtee tegemiseks, sest olemasolev muldkeha on projekteeritud ja ehitatud 1520mm rööbasteele vastavas lõigus 50 kuni 100 aastat tagasi. Sel ajal ei ületanud rongide kiirus ca 80 km/h ja ka muldkeha projekteerimisel ei ole peetud silmas kiirust üle 120km/h (sedagi vaid lõiguti). Rail Balticu raudtee rööbastee on laiusega 1435mm ja projektkiirus on 240km/h. Ühtlasi on selge, et eksploatatsiooni käigus muldkehas oleva materjali omadused muutuvad ning ei saa mõistlikult eeldada, et kui muldkeha on lõiguti kasutatud kuni 100 aastat, siis sama muldkeha peale oleks tänapäevaste ohutusnõuete kohane ehitada veel vähemalt 100 aastase kasutusajaga uut kuni 240km/h projektkiirusega raudteed. Kokkuvõtvalt on olemasolev kehand projekteeritud, valmistatud ja katsetatud järgides arusaamu, empiirilisi kogemusi, norme, tehnoloogiaid justnimelt selliselt nagu need sel ajastul olid. Ei ole vähimat kahtlust, et inseneriteadused (nt geotehnoloogia, materjaliteadus, masinaehitus jne jne) on teinud möödunud 50 kuni 100 ja enama aasta jooksul olulise arengu ning koos sellega on ajakohastatud asjassepuutuv normitehniline baas. Ei saa mõistlikult eeldada, et juba 100 ja enam aastat eksisteerinud materjalide kooslus suudab tagada ühtlaselt oma füüsikalised omadused järgmise 100 aasta jooksul (mis on reeglina kasutatav arvestuslik eluiga raudtee muldkeha projekteerimisel ja materjalide valikul).
- 2.6.8 Vastustaja rõhutab, et käesoleval ajal ehitatav muldkeha peab vastama ka Euroopa Komisjoni määrusele 1299/2014⁵, milles käsitletakse EL raudteesüsteemi allsüsteemi taristu koostalitluse tehnilist kirjeldust, täpsemalt selle lisa punktis 4.2.7 nimetatud standarditest tulenevatele nõuetele. Olemasoleva 1520 mm raudtee muldkehas kasutatud materjalide kvaliteet ei võimalda seda raudtee ehitusel kasutada. Seda on kinnitanud mitmed planeerimismenetluses osalenud raudteeinsenerid (nt TJA insenerid). Eeltoodu mõjutab ka raudtee maksumuse kalkulatsioone, sest seejuures ei saa lähtuda eeldusest, et on võimalik senist muldkeha kasutada. Kui muldkeha asendamise kulud jätta kalkulatsioonist välja, saadakse selgelt ebaõigeid tulemusi.
- 2.6.9 Seoses olemasoleva trassi geomeetriaga tuleb arvestada, et see on kujunenud osaliselt vana kitsarööpmelise raudtee trassile. Kuna varasemalt oli raudtee põhieesmärk kauba transport, siis ei arvestatud tänapäevasele reisirongiliiklusele omase kiiruse vajadusega. Suurusjärgu võrra madalamad kiirused võimaldasid ka kurvilisemat trassi. Seetõttu paigutati ka raudteetrassi mitte lähtuvalt rongiliikluse kiiruse tagamise vajadusest, vaid vastavalt omaaegsetele võimalustele ja kokkulepetele. Kuivõrd valdav enamus Tallinn-Pärnu suuna raudteeliinist järgib endist

⁵ Kättesaadav: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R1299&from=ET>

kitsarööpmelise raudtee trassi (ja ka telge), siis on 240 km/h projektkiirusele vastavate kurviraadiuste saavutamine pigem juhus, kui 100 aastat tagasi teadlikult kavandatud töö tulemus. See omakorda tähendab seda, et tänasel ajahetkel ei ole võimalik olemasoleva raudtee telge üks-ühele geomeetriliselt järgida (ja saavutada kiirus 240 km/h).

- 2.6.10 Nagu varem selgitatud, kuna olemasoleva trassi ümbrus on selle ca 100 aasta jooksul välja kujunenud, on olemasoleva trassi suuremahuline õgvendamine arvestatava mõjuga nii keskkonnale kui inimasustusele. Olemasoleva trassi äärde jääb väga palju asustust, mis oleks vaja kas lammutada või saaks muul moel negatiivselt mõjutatud. Samuti jääks paljude inimeste elukohad kõrge müratasemega koridori, kuivõrd raudtee rajataks sisuliselt läbi asustuse. Raudtee lõikaks ka pooleks mitmed asulad, mis on samuti oluliseks negatiivseks mõjuks. Sellest tulenevalt ei soovinudki nt Kohila vald olemasoleva trassi kasutamist Kohila läbimisel. Mitte ühtegi sellist kaalutlust ei ole kaebaja arvesse võtnud.
- 2.6.11 Samuti ei ole kaebaja pööranud tähelepanu sellele, et olemasoleval muldkehal asub aktiivses kasutuses olev 1520 mm raudtee (Tallinn-Lelle), mida ei ole plaanis sulgeda ega ka ümber ehitada Rail Baltic rööpmelaiusele. Olemasolev raudteeinfrastruktuur Tallinn-Lelle-Viljandi ja Lelle-Pärnu lõigul kuulub Edelaraudtee Infrastruktuuri ASile. Infrastruktuuri alune maa kuulub Eesti Vabariigile, kuid Eesti Vabariik MKMi kaudu on koormanud maa hoonestusõigusega 50. aastaks Edelaraudtee Infrastruktuuri AS-i kasuks. Teatud lõigus olemasoleva raudtee asendamine tähendaks muuhulgas Edelaraudtee Infrastruktuuri AS vara sundvõõrandamist. Lisaks on Edelaraudtee Infrastruktuuri AS ning Eesti riik alates aastast 2011 olemasolevat 1520mm raudteed Tallinn-Lelle-Viljandi lõigul renoveerinud. Eelnev näitab selget riigi otsust säilitada olemasolev 1520mm raudtee vähemalt Tallinn-Lelle-Viljandi trassil.
- 2.6.12 Tallinn-Viljandi trassi infrastruktuuri on viimase 7 aasta jooksul palju investeeritud ja investeeritakse ka edaspidi. 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 reisiringide piirkiruste tõstmiseks 10 miljonit eurot. Selle eest on tehtud Liiva-Kiisa ja Kohila-Rapla jaamavahedes aastatel 2016-2017 pealisehituse korrastamine, Kiisa jaamas paigaldati uued pöörmed ning rööpad keevitati kokku pikkrööbasteks. Kiisa-Kohila jaamavahe on aastatel 2016-2017 paigaldatud uus ballast, uued 54E1 rööpad, raudbetoonliiprid, pikkrööbasteega tee ja süvendatud kraavid. Rapla-Türi lõiku ootab ees põhjalik rekonstrueerimine kahes etapis aastatel 2019-2020 (Lelle-Türi) ja 2024 (Rapla-Lelle). Kõigi viidatud tööde mõtte on säilitada olemasolev Tallinn-Viljandi 1520mm raudteetrass ja panna Viljandi liinil käiku kiirrong sõiduajaga 1 tund ja 30 minutit. Teisisõnu, selles lõigus puudus igasugune mõistlik võimalus olemasolev raudteetrass asendada Rail Balticu trassiga.
- 2.6.13 Olemasoleva trassi kasutamine ei ole seega võimalik tulenevalt tehnilistest ja ka nii inim- kui looduskeskkonnale avalduvatest mõjudest. Samuti ei ole vähetähtis asjaolu, et olemasoleva

trassikoridori kasutamisele olid vastu trassi asukoha kohalikud omavalitsused, nt Kohila ja Tallinn, kes olemasolevale trassile paigutatud alternatiivi 12A välistasid.

- 2.6.14 Suureks probleemiks on ka mõjud looduskeskkonnale. Olemasoleva trassi koridor läbib ca 1 km pikkuse lõiguna Taarikõnnu-Kaisma linnuala ja Taarikõnnu loodusala – olemasolev trass kulgeb risti läbi ala. Taarikõnnu-Kaisma linnuala ja Taarikõnnu loodusala on mõlemad Natura 2000 alad. KSH raames on mõlema ala suhtes teostatud ka täiemahuline Natura hindamine. Lisaks eeltoodule oleks olemasoleva trassi kasutamisel negatiivne mõju Mõrdama loodusalale, kus trassi geomeetriast lähtudes tuleks osaliselt trass rajada läbi Mõrdama loodusala, mis on samuti Natura ala. See kahjustaks I kaitsekategooria linnuliigi must-toonekure püsielupaika. Raudtee rajamine ei oleks sihtkaitsevööndi kaitsekorra alusel lubatav. Lisaks mõjutaks olemasoleva trassi kasutamine negatiivselt Kõnnumaa loodusala ja Kõnnumaa-Väätsa linnuala (Natura alad), kus raudtee rajamine põhjustaks olulist loodusala killustatust ning omaks negatiivset mõju ala terviklikkusele. Ühtlasi oleks probleemsed kohad Eidapere puistu, Kuiaru, Mukri ja Tillniidu loodusala, Niidu maastikukaitseala, samuti Rääma raba, mille kaitse vajadusele ka kaebaja ise viitab. Neid argumente kaebaja aga arvesse võtnud ei ole. Kaebaja viited sellele, et analüüsis esile toodud näited ei põhine uuringutel, on põhjendamatud. Analüüs toob selgelt välja Natura ja muud kaitsealused alad, millest trass isegi läbi läheks. See põhjustaks selgelt elupaikade hävimise ja killustumise. Samuti asub trassil alasid, mille osas sihtkaitsevöönd isegi ei lubaks raudtee rajamist.
- 2.6.15 Kaebaja on täiendavas seisukohas ka väitnud, et olemasoleva trassi koridori analüüsis ei ole lähtutud samadest kriteeriumidest nagu teiste alternatiivide võrdlemisel. Vastustaja selgitab, et olemasoleval trassil paiknevat alternatiivi 12A on hinnatud täpselt samade võrdluskriteeriumide alusel nagu teisi alternatiive. See nähtub võrdlusedokumentidest „Rail Balticu trassikoridoride võrdlustulemused Põhja-Raplamaal ja Harjumaal enne Vabariigi Valitsuse seisukohta 29.05.2014“ (kaebuse vastuse lisa 4). Lõigu Rõa-Pärnu analüüs ei ole aga tõepoolest sellise võrdlustabeli kujul, nagu seda on KSH tabelid. Siiski on viidatud analüüsis kaalutud olemasoleva trassikoridori kasutamise tehnilisi võimalusi, maksumust ja kaasnevaid mõjusid inim- ja looduskeskkonnale. Analüüsi käigus võrreldi olemasoleva Lelle-Pärnu raudtee koridori (lõigus Rõa-Pärnu linn) teiste, juba kaardistatud trassi koridori alternatiividega, võttes aluseks tehnilises kirjelduses ette antud nõuded projektkiiruse ja trassi geomeetria osas. Analüüsi tulemusena selgus, et olemasoleva raudtee koridori kasutamine Rail Balticu trassi koridorina lõigul Rõa-Pärnu on komplitseeritud. Analüüsi tulemusel selgusid asjaolud, mis välistasid olemasoleva trassikoridori alternatiivide hulgast. Kui juba esinevad sellised välistavad asjaolud (nii inim- kui looduskeskkonna osas), ei ole tegemist mõistliku ja reaalse alternatiiviga ning selle võrdlemine samadel alustel reaalsete alternatiividega ei olekski põhjendatud. KSH direktiivi artikli 5 lõikest 1 tuleneb, et KSH aruandes tuleb kirjeldada ja hinnata mõistlikke alternatiive. KSH direktiivi järgi ei tohiks KSH-s võrrelda sobimatuid alternatiive, kuivõrd need võivad mõjutada teiste alternatiivide hindamise tulemusi. Seetõttu oli põhjendatud sobimatute alternatiivide väljajätmine juba enne lõplikku võrdlustappi.

2.6.16 Kaebaja on esitanud väiteid ka olemasoleva trassi kasutamise maksumuse osas, mis tuleb jätta tähelepanuta. Trassi maksumuse küsimus on sisuliselt küsimus otstarbekusest ning ei kuulu kohtuliku kontrolli esemesse. Siiski märgib vastustaja ühe näitena arvutuste ebaõigsusest (lisaks eelnevalt viidatud muldkeha asendamise arvestamata jätmisele), et kaebaja poolt toodud arvutustes ei ole arvestatud kulusid, mis kaasneksid infrastruktuuri sundvõõrandamisega ning saamata jäänud tulu hüvitamise vajadusega Edelaraudtee Infrastruktuuri AS-ile.

2.7 Eelistatud trassialternatiivi valik põhines põhjalikel uuringutel

2.7.1 Kaebaja on asunud väitma, et trassialternatiivide võrdlus ja valik toimus liiga vara ning puuduliku informatsiooni pinnalt. Vastustaja sellega ei nõustu ja selgitab järgnevalt KSH protsessi toimumist. Vastustaja on seisukohal, et KSH tabelitest 3.2 ja 3.4 nähtuvalt on KSH protsess olnud kooskõlas KeHJS nõuetega.

2.7.2 Esmalt rõhutab vastustaja, et KSH programmi heakskiitmise ajaks ei olnud kindlasti tehtud lõplikku trassialternatiivi valikut ehk valitud välja ühte trassialternatiivi, nagu kaebaja sisuliselt väidab. KSH programm kiideti heaks 07.07.2014. KSH tabelist 3.2 nähtuvalt toimus veel 2014. aasta oktoobrini võrdlustulemuste täpsustamine ja KSH vahearuande täiendamine. 2014. aasta novembris-detsembris ja 2015. aasta jaanuarist augustini toimus alles KSH aruande ja planeeringulahenduse koostamine. 2015. aasta veebruarist augustini toimus KSH aruande täiendamine vastavalt saadud ettepanekutele, arvamustele ja seisukohtadele. Seega on viidatud ajakavast juba iseenesest näha, et KSH programmi heaks kiitmise hetkeks ei olnud valitud välja vaid ühte lõplikku trassialternatiivi.

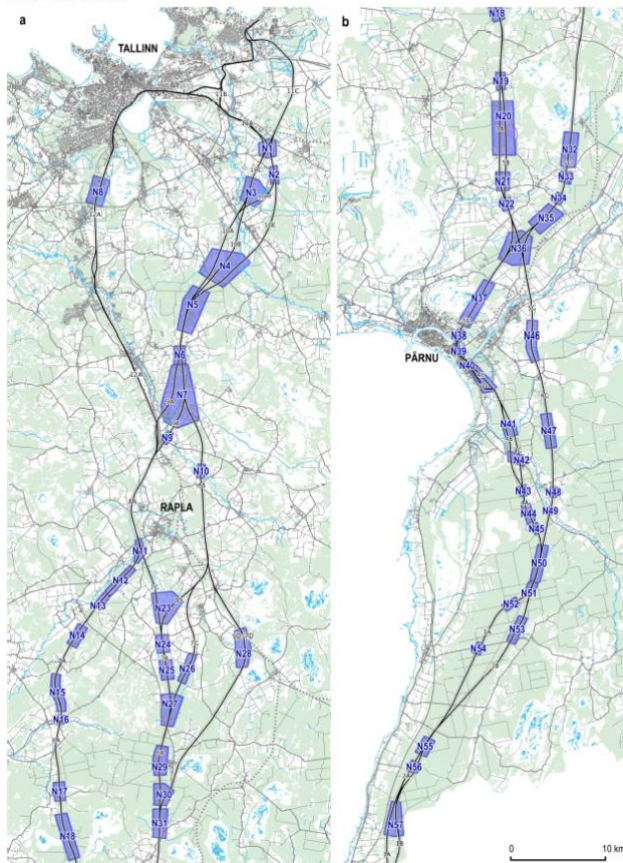
2.7.3 Teiseks selgitab vastustaja, et sisuline töö trassi alternatiividega algas juba enne KSH programmi heakskiitmist ja KSH programmi heaks kiitmise menetluse ajaks oligi KSH ekspertide poolt juba ära tehtud väga suur hulk sisulist tööd trassialternatiividega. Seejuures KSH programmi heaks kiitmine viibis seetõttu, et Keskkonnaministeerium pidas oluliseks, et KSH programmi lisataks juurde trassialternatiive, mis vahepeal lisaks tekkisid, samuti, et programmist võetaks välja Nabala-Tuhala looduskaitseala läbivad trassid, kuivõrd need ei olnud looduskaitsealadel põhjustel asjakohasteks mõistlikeks alternatiivideks. Samuti nõudis Keskkonnaministeerium KSH programmi täiendamist põhjavee kaitstuse ja ühisveevärgi põhja- ja pinnaveehaarete küsimuses. Üldine Keskkonnaministeeriumi positsioon oli, et põhilised realistlikud trassialternatiivid peavadki olema KSH programmis ära toodud ning nende hilisem oluline muutmine võib kaasa tuua programmi muutmise vajaduse. Keskkonnaministeeriumi soovil KSH programmi täiendamine ja muutmine viidatud küsimustes ei takistanud aga tööd trassialternatiividega juba sel perioodil. Seega oli tegelikult palju tööd trassialternatiivide võrdlemisega samuti KSH programmi kinnitamise hetkeks tehtud. See tuli küll kinnitatud programmi valguses üle vaadata, kuid puudus vajadus seda tervikuna korrata. Asjaolu, et võrdlusesse võetavate alternatiividega hakati tööle juba varem ei viita kuidagi sellele, et eelistatava trassi otsus oleks selleks hetkeks tehtud. Kaebaja väide, et KSH programmi koostamise järel hinnati vaid üht puuduliku info põhjal valitud alternatiivset trassi, ei ole põhjendatud ega õige.

- 2.7.4 Vastupidist kinnitab muuhulgas asjaolu, et KSH programmi heaks kiitmise järgselt lisandus veel uusi trassialternatiive võrdlusesse. Näiteks võeti Kohila valla juures hiljem võrdlusesse trassialternatiivid 16A ja 16D (vt Rapla maakonnaplaneeringu lk 12, kaebuse vastuse lisa 2). Rapla maakonnaplaneeringu lisa 4 (kaebuse vastuse lisa 2) on kirjeldatud, et kohalike omavalitsustega toimunud koostöö tulemusena esitas Harju maavanem 06.08.2014 ettepaneku võtta võrdlusesse lisaks 13ndatele variantidele täiendav trassialternatiiv 16A + 16B + 14C + 14G. Ajendatult Kohila valla ettepanekust esitas Rapla maavanem 13.08.2013 ettepaneku võtta 16A alternatiivi asemel võrdlusesse uus trassi koridori alternatiiv, mis kulgeb Prillimäe alevikust ida poolt (16D) ja jätab puutumata nn Uue-Kohila ala. Konsultant tegi ettepaneku kaaluda ka trassivarianti 16E, mis kulgeks 16D pikendusena piki loodava Nabala kaitseala piiri, mööda projekteeritud Tallinn-Rapla-Türi maantee õgvenduse koridori. Viidatud 16A ja 16D alternatiivide osas viidi võrdlus läbi 2014. aasta sügisel, avaliku väljapaneku algus oli 23.10.2014. Juba sellest nähtuvalt on ilmne, et kaebaja väide, mille kohaselt peale KSH programmi koostamist hinnati vaid üht trassialternatiivi, on ebaõige. Tegelikult hinnati hulgaliselt alternatiive, millest osad töötati ettepanekute alusel välja ja mida vastavalt hinnati pärast KSH programmi heaks kiitmist.
- 2.7.5 Õige ei ole ka kaebaja väide, justkui oleks trassialternatiivi otsus tehtud puuduliku informatsiooni pinnalt. KSH aluseks olevate materjalide selgituseks on Jaanus Remm kokku pannud ülevaate, kus tuuakse välja, millistest materjalidest lähtuti OÜ Rewild töödes ning millise loogikaga teostati loodusuuringud (lisa 4). Ka loodusuuringus (KSH lisa VI-4, lisa 5) endas on uuringute metoodikat kirjeldatud (vt loodusuuringu lk 5), kuid antud ülevaade lihtsustab KSH aluseks olevate materjalide kogumise loogikast arusaamist ning paneb läbiviidud uuringud ja kogutud andmed raamistikku, mis selgitab nende arvestamist KSH menetluses. Vastustaja rõhutab, et kaebaja etteheide, et läbi viidi vaid üks loodusuuring, on põhjendamatu. Hindamiste arv iseenesest ei saa omada mingit tähtsust. Vastustaja selgitab, et kuigi vormiliselt on tegemist ühe loodusväärtuste uuringuga, on selle uuringu näol tegelikult tegu kompleksuuringuga, mis sisaldab ühes dokumendis eri loomarühmade kohta teostatud paljude uuringute ja analüüside tulemit. Tegemist on põhjaliku uuringuga, mis andis KSH raames piisavalt infot potentsiaalselt looduskeskkonnale avalduvate mõjude hindamiseks.
- 2.7.6 KSH programmi peatükis 7 on loetletud looduskeskkonna registrid ja andmebaasid, mida KSH koostamisel vaadati ja arvestati. Samuti tuuakse seal välja sotsiaalmajanduslike aspektidega seotud registrid ja andmebaasid. Juba esitatud loetelust nähtuvalt on kasutatud hulgaliselt andmeid, mille põhjal on võimalik saada asjakohane pilt alal esinevatest loodusväärtustest. Samas ei ole selle loetelu näol kaugeltki tegemist lõpliku loeteluga andmeallikatest. KSH alapeatükis 3.4.2 tuuakse välja, et ettevalmistavate tööde käigus otsustati, et KSH koostamiseks on vajalik läbi viia loodusuuring, asustusstruktuuri uuring ja kultuuriväärtuste uuring. Sealjuures viidi uuringud läbi ka KMH täpsusastet silmas pidades. Kuivõrd trassivariantide võrdlemise protsess kestis kauem, kui algselt plaanitud, täiendati ka uuringute (eriti loodusuuringute) materjali võrdlemise protsessi lõpuni. Samuti viidi läbi uuringud lisandunud trassivariantide lõikes. Loodusuuringutes kasutatud allikaid, materjale ja uuringuid on täpsemalt kirjeldatud KSH lisa VI-4 (lisa 5). Loodusuuringu aruandes väljatoodust nähtub, et kasutatud on nii välismaiseid asjakohaseid allikaid kui riikliku keskkonnaseire

andmeid. Samuti on nimekirjas mitmeid modelleerimisega seotud töid. Täiendavalt kaasati ka protsessi käigus avalikel aruteludel või kohalike omavalitsustega koostumisel saadud informatsiooni.

2.7.7 Eluslooduse uuringu kokkuvõttes selgitatakse, et selleks et hinnata planeeritava Rail Baltic raudtee mõju Eesti looduskeskkonnale, viidi läbi ökoloogiline uuring, mis koosnes andmebaaside analüüsist, väliuuringutest ja looduslike elupaikade modelleerimisest. Seega teostati lisaks alusmaterjalide analüüsile ja modelleerimisele loodusuuringu raames ka välitöid, mille vähesust kaebaja on ette heitnud. Eeluuringutega kaardistati kogu trassil olemasoleva info põhjal kriitilised kohad, mida seejärel välitöödega kaeti ja mille osas informatsiooni juurde koguti. Vastustaja rõhutab, et põhjendamatu on väita, justkui oleks välitöid tehtud vaid üksikutel juhtudel. Eluslooduse uuringu (KSH lisa VI-4, lisa 5) loendis 1 (lk 9 jj) tuuakse välja ülevaade väliuuringu aladest ja tulemustest. Väliuuringute asupaigad on välja toodud kaardil 1 (all) ning kaartidel 7 – 12 ja tabelites 1 – 6 on välja toodud konfliktkohad.

Kaart 1. Uurimisalade asukohad trassivariantide põhjapoolses osas (a) ja lõunapoolses osas (b). Ülevaade väliuuringute tulemustest on välja toodud tabelis 1.



Kaardil on sinisega tähistatud välitööde kohad. Vasakul kaardil on trassi põhjaosa, paremal lõunaosa.

Juba lisatud kaardilt on ilmne, et välitööde mahtu loodusuuringu raames pole alust pidada marginaalseks. Välitöid on tehtud asukohtades, kus olemasolevad andmed vajasis täiendamist või tegu oli näiteks konfliktkohaga või võis esineda vajadus leevendusmeetmete rakendamiseks. Seega olukordades, kus oli vajadus täpsustada looduses eksisteerivat olukorda, teostati välitööd.

- 2.7.8 Vastustaja selgitab ka täiendavalt, et välitööd ei ole ainus viis uuringute läbiviimiseks ja alusandmete kogumiseks. Välitööd on küll üks osa uuringu läbiviimisest, kuid ei saa öelda, et just see on peamine ja kõige olulisem. Tuleb tähele panna, et loodus on dünaamiline ja seega pidevas muutumises. Välitöödega on võimalik kaardistada olukord looduses sellel ühel konkreetsel ajahetkel. Sedavõrd suur projekt, nagu seda on Rail Baltic ja selle trassikoridori määramiseks vajalikud maakonnaplaneeringud, on äärmiselt aeganõudev ja menetlus, sealhulgas KSH menetlus on pikk. Põhjendamatu oleks öelda, et vaid ühe konkreetse hetke seisuga välitööde teostamisel tuleks olukord looduses kindlaks teha. Vastupidi, oluline on analüüsida kogu olemasolevat informatsiooni konkreetsete alade ja võimalike loodusväärtuste kohta, mis hõlmab endas infot erinevates andmebaasides, samuti juba asjakohastes asukohtades varem teostatud töid ja inventuure. Oluline on kindlaks teha, mida asjakohase ala kohta juba teatakse, milliseid laiemaid andmeid on olemas ning millistes kohtades on lüngad, mis vajavad täiendavate uuringutega täitmist. Ühtlasi on väga olulised teostatud modelleerimised, mis annavad tegelikult koosmõjus alusandmetega oluliselt laiemat ja täpsemat pildi, kui konkreetse ajahetke välitööde teostamine (vt lisa 4).
- 2.7.9 Vastustaja rõhutab ka, et kaebaja poolt esile toodud väljavõtted nii KSH programmist kui seletuskirjast, mis puudutavad uuringute lühikest aega, ei ole asjakohased. Planeeringumaterjalidest ning menetluse käigust nähtuvalt on ilmne, et uuringuid teostati tegelikult esialgselt plaanitust enam ja pikema ajaperioodi vältel. Samuti koostati mitmeid täiendavaid uuringuid lisandunud trassialternatiivide kohta. Seega tegelikult venis uuringute aeg oluliselt pikemaks ning eksperdid on olnud seisukohal, et andmed olid lõppastmes KSH ja maakonnaplaneeringute jaoks piisavad.
- 2.7.10 Vastustaja on seisukohal, et KSH läbiviimiseks oli olemas piisavas mahus andmeid – sealjuures osa varasemast, mis sisaldus andmebaasides ja lisaks viidi läbi täiendavad suuremahulised uuringud. Pidevalt täienevaid andmeid looduskeskkonna osas on võimalik arvesse võtta ka edaspidi parima lahenduse väljatöötamisel. On loomulik, et loodus on pidevas muutumises, tegemist ei ole kinnise süsteemiga. Seega võib ka KSH raames tehtud loodusuuringute seisuga võrreldes olukord looduses muutuda. Samas ei ole kõikide nende dünaamiliste muutustega võimalik KSH raames arvestada. See on nii kõikide projektide ja mõjuhindamiste puhul. KSH peab seega arvestama konkreetselt sel hetkel kättesaadavate andmete ja informatsiooniga. Vastustaja hinnangul oli see piisavalt põhjalik.
- 2.7.11 Selleks, et projektides võetaks arvesse kohaspetsiifilisi ajakohaseid andmeid (nii inim- kui looduskeskkonna osas) ning langetataks õiged otsused, on Eesti seadusandluses ette nähtud keskkonnamõju eelhindangu andmine ka ehitusloa menetluses (KeHJS § 7 p 1; § 11 lg 2, 6; § 6¹). Selle eelhindangu andmise raames hindavad vastavad (liigi)eksperdid olulisi mõjusid ning annavad hinnangu selle kohta, kas KSH-s sisalduv informatsioon (sh meetmed) on konkreetses piirkonnas ja konkreetsete keskkonnamõjude ning ehitustehnilise lahenduse valguses ajakohased ja piisavad. Sellise eelhindangu ülesandeks on hinnata, kas kavandatav tegevus on võimalik leevendavaid meetmeid rakendades ellu viia olulise ebasoodsa keskkonnamõjuta või on mingis osas (temaatiliselt, territoriaalselt) vajalik alataida täiendav KMH protsess, kus neid mõjusid veelgi detailsemalt hinnatakse.

- 2.7.12 Vastustaja lähtus planeeringumenetluses sellest, et KSH eksperdid on olnud seisukohal, et andmebaaside ja välitööde andmete kombineerimisel moodustus neil kompleksne nägemus Rail Balticu trassil eksisteerivast olukorrast ja potentsiaalselt mõjutatavatest liikidest ja elupaikadest. KSH ja maakonnaplaneeringud on koostatud oma ala ekspertide poolt parima võimaliku teabe ja oskuste pinnalt sel hetkel olemas olnud informatsiooni valguses. KSH ja planeeringud on koostatud vastavalt kehtivatele seadustele ja parimatele praktikatele, kusjuures KSH on tunnistanud sobivaks ka Keskkonnaministeeriumi ja Keskkonnaameti poolt. Vastustaja sai vastu võtta planeeringute kehtestamise otsused selleks ajaks olemas olnud planeeringumaterjali ning KSH käigus kogutud eksperteabe alusel.
- 2.7.13 Kaebaja on viidanud ARB ja ELKS kohtuasjas (haldusasi 3-18-529) esitatud eksperthinnangule, millega on soovitud taaskord rõhutada välitööde olulisust, tuues välja, et uutel välitöödel 2018. aasta kevadel on leitud uus metsise mängupaik. Vastustaja rõhutab, et KSH koostamisel saavad eksperdid võtta arvesse informatsiooni, mis neil on olemas KSH koostamise hetkel ja mis KSH raames kogutakse. Alusetu on viidata 2018. aasta kevadel läbi viidud välitöödele ning väita nende pinnalt, et kuivõrd välitöödel koguti uut informatsiooni, ei ole KSH andmed järelikult ajakohased ja seega piisavad. Selline on sisuliselt aga kaebaja väide. Asjaolu, et peale uuringute teostamist ja KSH koostamist on leitud üks uus metsise mängupaik, ei saa mitte kuidagi näidata seda, et andmebaasides leiduvad andmed ja KSH käigus kogutud andmed ei ole piisavad. Vastustaja on varasemalt selgitanud, et loodus on dünaamiline ja muutuv, tegemist ei ole kinnise süsteemiga. Seega on igati loogiline, et uusi avastusi võidakse teha, kuivõrd liigid liiguvadki ringi ja muudavad asukohti. Siiski tuleb arvestada, et KSH raames tuleb teatud hetkel vormistada hinnang. Lõputult ei ole võimalik uusi andmeid koguda, kuna selliselt ei olekski võimalik KSH protsessi kunagi lõpetada. Sellest, et ühel kevadisel välitööl avastati uus metsise mängupaik, ei saa tuletada järeldust, et andmebaasides olev ei ole ajakohane ja õige. Kogu KSH alusinformatsiooni, lisaks tehtud välitööde ning modelleerimisega oli KSH raames võimalik saada parim võimalik pilt looduses valitsevast olukorrast.

2.8 Mõjusid on hinnatud piisava täpsusastmega

- 2.8.1 Kaebaja märgib seisukohas, et KSH pidi vastama oma sisult KMH täpsusastmele. Kaebaja on asunud väitma, et maakonnaplaneeringud olid äärmiselt suure täpsusastmega ning seetõttu oligi nõue koostada mõjuhindamine KMH täpsusega. Kaebaja sellised väited on liiga kaugeleulatuvad ja ebaõiged. Oluline on tähele panna, et tegemist oli maakonnaplaneeringute menetlusega, kus pannakse strateegilisel tasandil paika Rail Balticu trassikoridor. Sellise menetluse jaoks on seaduses ette nähtud KHS täpsusastmes hindamise teostamine. Seda ka käesolevas asjas tehti.
- 2.8.2 Vaidlust ei saa olla selle üle, et õigusaktidest ei tulene nõuet teostada maakonnaplaneeringu menetluses KMH täpsusastmes hindamist. Seega sellist õiguslikku nõuet antud asjas ei olnud. Kuna maakonnaplaneeringu kehtestamine ei eelda iseenesest KMH läbiviimist, ei saa ka KMH-d puudutavate argumentidega vaidlustada maakonnaplaneeringut. On õige, et KeHJS § 40 lg 2 kohaselt tuleb KSH ulatuse puhul arvestada planeerimisdokumendi eesmärke ja käsitletavat

territooriumi. See aga ei tähenda, et maakonnaplaneering õiguslikult nõuaks tingimata KMH täpsusastmele vastavat hinnangut. Faktiliselt on KSH raames tööpoolest mindud kaugemalt sellest, mida seadus KSH puhul nõuab ning hinnatud mõjusid seal, kus võimalik, juba detailsemalt ehk KMH täpsusastmes. Siiski ei tähenda see, et KSH võiks sisuliselt ümber kvalifitseerida KMH-ks ja asuda selle alusel KSH-le etteheiteid tegema.

- 2.8.3 On õige, et raudtee eelprojekt koostati maakonnaplaneeringute menetlusega paralleelselt, kuid tuleb tähele panna, et maakonnaplaneering pani paika raudtee trassi koridori (mille sisse tuleb trass projekteerida), mitte aga ei kehtestanud eelprojekti kohast lahendust planeeringuna. Vastustajale teadaolevalt kavatakse arendaja esitada ehitusloa taotluse Tehnilise Järelevalve Ametile mitte eelprojekti, vaid juba põhjalikuma põhiprojekti etapis ehitusprojekti alusel. Eelprojekti koostamise loogikat on kirjeldatud ka KSH programmis järgmiselt: *maakonnaplaneeringud on aluseks raudteeliini trassi projekteerimisele. Kuna kavandatava joonehitise keerukus tingib vajaduse arvestada tehniliste üksikasjadega juba üldise planeerimise staadiumis, koostatakse raudtee ja raudtee taristu eelprojektid ning keskkonnamõju (strateegiline) hindamine maakonnaplaneeringutega praktiliselt samaaegselt (lk 9). Mõju hindamine on algatatud strateegilise keskkonnamõju hindamisena trassivalikute maakonnaplaneeringutele. Siiski on projekti ülesannete hulgas ette nähtud eelistataval trassialternatiivil kulgeva raudtee eelprojekti koostamine, mille rajamise ja hilisema kasutuse mõju tuleb hinnata ka eelprojekti täpsusastmes. Keskkonnamõju hindamise meetodika seisukohalt tähendab see esmalt strateegilise keskkonnamõju hindamise meetodeid kasutades eelistatuma trassivariandi valimist, millele järgneb valitud ja eelistatud variandi rakendamisega kaasneva keskkonnamõju detailne analüüs koos vajalike keskkonnamõju leevendavate meetmete (nt müratõkked, inimeste liikumisvõimaluste tagamine, ökoduktid jmt) väljatöötamisega (lk 19).*
- 2.8.4 Küsimus, kas KMH täpsusastme jaoks on läbiviidud uuringud piisavad või mitte, ei ole tegelikult käesoleva vaidluse kontekstis primaarne. Maakonnaplaneeringu täpsusastmes on siiski oluline KSH ja selle läbiviimise standard, mida on antud juhul ka järgitud. KMH täpsusastmes hindamise piisavuse üle tuleb otsustada projekti järgmises etapis vastavalt KeHJS § 11 lõikele 6. See, kas mingis valdkonnas või mingis asukohas on Rail Balticu projektile vajalik täiendava KMH tegemine või piirduakse eelhinnanguga, otsustatakse ehituslubade etapis.
- 2.8.5 Kaebaja väide, et on väheusutav, et järgmistes etappides KMH menetlusi algatatakse, on paljasõnaline ja oletuslik. Sealjuures on täiesti põhjendamatu asuda eeldama, et haldusorganid rikuvad seadust. Sellist eeldust olla ei saa. KMH osas antakse ehituslubade menetluses eelhinnang, kas selle algatamist peetakse vajalikuks või mitte. Arusaamatuks jääb, mille pinnalt eeldab kaebaja, et KMH-sid niikuinii ei algatata. Tegelikult on just vastupidi juba KSH aruandes ja selle lisades viidatud mitmes kohas sellele, et KMH-de vajalikkust kindlasti hinnatakse ning kui mõjud ei ole KHS-s piisava täpsusega välja selgitatud, alustatakse KMH. Selle otsuse teevad selleks pädevad asutused ning puudub igasugune põhjus etteulatavalt juba kahelda selliste otsuste õigsuses.

Arvestades selliseid viiteid KSH aruandes, saab pigem eeldada, et haldusorganid hindavad KSH piisavuse küsimust KeHJS § 11 lg 6 mõttes väga põhjalikult.

2.8.6 Ühtlasi tuleb tähele panna, et eelprojekt ei ole sama, mis põhiprojekt. Maakonnaplaneeringute menetlusega paralleelselt koostati küll eelprojekt, aga põhiprojekti täpsusaste on sellest oluliselt suurem. Ka seetõttu ei olnud KSH menetluses võimalik välja tuua näiteks lõplikke ja detailseid leevendusmeetmete tehnilisi lahendusi (nt Rääma raba osas). KSH on andnud hinnangud täpsuses, mis on kohane maakonnaplaneeringu raames trassikoridori määramiseks ning lisaks KMH täpsuses hinnangud eelprojekti lahendusele, mis on täpsemad, kuid mitte lõplikud. KSH koostamise üldise loogika järgi püüti KSH-s anda igal juhul ette raamistik, millest projekteerimisel lähtuda ja tingimused, millele projekt kindlasti vastama peab ehk strateegilisel tasandil selgitati välja trassikoridor, kus raudtee rajamine KSH-s ettenähtud tingimustel on võimalik. Kriitilistes ja problemaatilisemates kohtades (nt Natura aladega seonduvad lõigud, veekogudega ristumised, loomade läbipääsu kohad jms) püüti olukord (siiski trassikoridori üldistatult tasemel) lahendada koostöös projekteerijatega juba eelprojekti käigus detailsemalt kui seda tavapäraselt oleks tehtud.

2.9 Mõju kliimale

2.9.1 KSH aruandest nähtuvalt on mõju kliimale KSH raames hinnatud. Vastustaja on seisukohal, et KSH on seda mõju käsitlenud piisavas mahus.

2.9.2 KSH ptk-s 3.5 tuuakse välja, et piiriülese mõju strateegilises skaalas avaldub mõju kliimale – Eesti energiamajandus ja transpordipoliitilised otsused (sh otsus viia põhja-lõunasuunaline kauba ja reisijatevedu raudteele) on globaalse mõjuga. Täpsemalt on kliimamõjusid käsitletud peatükis 9.1.1. KSH ptk-s 5.1.1 viidatakse, et selline aspekt nagu mõju kliimale on käsitletud globaalsel tasandil. Mõju olulisuse juures tuuakse välja ühe kriteeriumina ka mõju kliimale. Selle kriteeriumi raames analüüsitakse rajatava raudtee abil toimuva transpordiühenduse mõju kliimale võrreldes olemasolevate transpordivõimalustega. Analüüsi ja võrdluse aluseks on (muu hulgas) ÖkotransIT World metoodika²² (IFEU Heidelberg, Öko-Institut, 2011).

2.9.3 Mõju kliimale on hinnatud KSH peatükis 7.1.1, nagu ka kaebaja välja toob. Sealjuures on toodud välja erinevate transpordiliikide mõju kliimale, hinnatud Rail Balticu mõju kliimale reisijateveo seisukohast, sh võrreldud raudteetranspordi, maanteetranspordi ja lennutranspordi emissioone. Samuti on hinnatud Rail Balticu mõju kliimale kaubavedude seisukohast, sh võrreldud raudteetranspordi, maanteetranspordi ja meretranspordi emissioone kaupade veol Tallinnast Leedu-Poola piirini. Hinnatud on veel ka Rail Balticu mõju kliimale metsamaa raadamise seisukohast.

2.9.4 Kaebaja toob õigesti välja, et KSH peatükis 7.1.1 märgitakse, et Rail Baltic raudtee kliimale avalduva mõju põhjalikumaks hindamiseks ning CO₂ emissioonide koguhulga arvutamiseks on vajalik detailne liiklusmudel. Täiendavalt tuuakse KSH-s välja, et kolme Balti riigi poolt Rail Baltic raudtee haldamiseks loodava ühissettevõtte üheks ülesandeks on ka detailse äriplaani koostamine. Äriplaani

jaoks täpsustatud liikluse mudeli alusel tuleks leida ka detailsem Rail Baltic raudtee mõju CO₂ emissioonidele (summaarne muutus CO₂ emissioonis).

- 2.9.5 Vastustaja on seisukohal, et KSH-le vajalikus ulatuses on mõjusid kliimale KSH aruandes ka hinnatud. Täpsemate mõjude hindamiseks vajaliku liikluse mudeli selgumisel on võimalik järgmises etapis ka CO₂ täpsemat muutust hinnata. Oluline on tähele panna, et maakonnaplaneeringutega pandi paika trassikoridori paiknemine kolmes maakonnas, mitte aga raudtee tehniline ja täpsem lahendus, samuti mitte konkreetne äriplaan, sh rongigraafikud jms. Vastustaja hinnangul oli trassikoridori määramise etapis maakonnaplaneeringute menetluses kliima küsimuste käsitus piisav. Raudtee tehnilise lahenduse ja toimimise täpsemad üksikasjad selguvad detailsemalt järgmises menetluse etapis ning siis on võimalik ka selliste täpsemate otsuste ja soovitatavate lahenduste kliima-alaseid mõjusid uuesti ja täpsemalt hinnata.

2.10 Sotsiaal-majanduslike mõjude hindamine

- 2.10.1 Vastustaja selgitab, et esmaselt hinnati Rail Balticu sotsiaal-majanduslike mõjusid AECOMi uuringus, mis on koostatud Euroopa Komisjoni nõuetest lähtuvalt. Täiendavalt on sotsiaal-majanduslike mõjusid hinnatud maakonnaplaneeringute ja KSH menetluse trassialternatiivide võrdluse etapis. See nähtub selgelt maakonnaplaneeringute lisaks 1 olevast võrdlusedokumentidist „Rail Balticu 1435 mm trassi Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute võrreldavate trassikoridoride võrdlustulemused“ (kaebuse vastuse lisa 1) ning omakorda selle lisaks 2 olevast dokumentidist „Trassivariantide võrdlus sotsiaal-majanduslike näitajate alusel“ (kaebuse vastuse lisa 1). Samas rõhutab vastustaja taas, et sotsiaal-majanduslike mõjude teema ei saa kuuluda kaebeõiguse alla, sest tegemist ei ole kaebaja keskkonnakaitselise eesmärgiga seonduvate argumentidega.
- 2.10.2 Mis puudutab Tiit Oidjärve rolli menetluses, siis selgitab vastustaja järgmist. Tiit Oidjärv ei osalenud raudtee sotsiaal-majandusliku tasuvusega seotud kaalutluste ette valmistamises (maakonnaplaneeringute lisa 1 juurde kuuluv lisa 7 „Trassivariantide maksumuste võrdlus“, vt nt kaebuse vastuse lisa 1). Õige on, et Tiit Oidjärv osales ühe eksperdina KSH töörühmas. Raudtee rajamisega seotud sotsiaalsete mõjude hindamise meetodika välja töötamises ja hindamises osalesid lisaks Tiit Oidjärvele ka ekspertidena Agnes Altmets, Heikki Kalle (KSH juhtekspert), Charlotta Faith-Ell (KSH juhtekspert). Seega on ilmne, et Tiit Oidjärv ei ole ainuisikuliselt sisustanud KSH sotsiaalsete mõjude hindamist, mida kaebaja justkui püüab väita. Samuti ei teostanud Tiit Oidjärv Rahandusministeeriumis ainuisikuliselt PlanS kohast järelevalvet maakonnaplaneeringute üle. Muuhulgas tõendab seda asjaolu, EGS ärakuulamise 29.09.2017 (kaebuse lisa 6) osales Rahandusministeeriumist ka nõunik Kiur Põld ja asekanstler Kaia Sarnet. Oluline on ka, et kõik seisukohad kujundatakse järelevalve käigus ministri otsusega. Seega ei oleks menetluses isegi võimalik ühe isiku poolt otsuste mõjutamine, nagu kaebaja püüab väita.
- 2.10.3 Samuti juhib vastustaja tähelepanu sellele, et PlanS kohane järelevalve ei hõlma KSH sisu. KSH aruandele andis heakskiidu Keskkonnaministeerium. PlanS kohane järelevalve hõlmas PlanS v.r

§ 23 lg-s 3 nimetatud aspekte ehk nt planeeringu õigusaktidele vastavuse kontrollimine, planeeringu liigilt üldisemale kehtestatud planeeringule vastavuse kontrollimine, mitte aga KSH sisu hindamine. Vastustaja rõhutab, et planeeringu järelevalve oli õiguspärane ning puudub alus kahelda järelevalve erapooletuses. Tiit Oidjärv ei töötanud korraga kahel kohal ning ei võtnud ainuisikuliselt vastu planeeringut mõjutavaid otsuseid. Rahandusministeeriumis töötades ei kuulunud Tiit Oidjärv enam Rail Balticu konsultantide meeskonda. Alusetud on ka kaebaja väited seoses ärakuulamisega, mis toimus 29.09.2017. ARB ja ELKS ärakuulamisega seonduv ei saa mitte kuidagi puudutada kaebajat ega olla seotud tema keskkonnakaitselike eesmärkidega. Kaebaja viited teiste isikute õigustele tuleb jätta täielikult tähelepanuta.

- 2.10.4 Kaebaja on oma seisukohas märkinud, et kahe paralleelse raudteekoridori kasutamine tähendab suurema maa hõivamist ning et tegemist ei ole vaid rahalise kuluga, vaid arvestama peab ka sellest tulenevat sotsiaal-majanduslikku mõju. Vastustaja selgitab, et sarnaselt muu suurema transporditaristuga (olemasolev raudtee, maanteed) ehitatakse Rail Balticu projekti raames rajatav raudtee ning sellega seonduv taristu riigile kuuluvale (sh riigi poolt omandatavale) maale. Riigile kuuluva maa turuhinna arvutamine on ebaotstarbekas, kuna alternatiivset võimalust selle kasutamiseks peale Rail Balticu raudtee ehitamise ei ole riik ette näinud. Turuhinna arvutamine oleks seega mõistlik ja vajalik juhul, kui kavas oleks selle võõrandamine.
- 2.10.5 Eelprojekti põhjal koostatud krundijaotuskavade kohaselt kuulub Rail Balticu alusest maast hetkel riigile 654 hektarit, kohalikele omavalitsustele 14 hektarit ning eraomandisse 563 hektarit. KOV-dele ning eraomandisse kuuluva maa riigile ostmisega tegeleb MKM-i volitusel Maa-amet. Vastustaja informatsiooni järgi ja Maa-ameti kalkulatsioonide kohaselt on Rail Balticu aluse maa era- ja munitsipaalomandist ostmisel järgmised hinnavaheemikud: a) põllumaa 1000-3000 €/ha; b) metsamaa 1000-10000 €/ha; c) elamu-, äri- ja tootmismaa 0,5-100 €/m². Riigile juba kuuluv Rail Balticu raudtee alune maa jaotub kasutusotstarbe kohaselt järgmiselt: a) põllumaa 25 ha; b) metsamaa 500 ha; c) elamu-, äri- ja tootmismaa. Riigile juba kuuluva maa väärtuseks on hinnanguliselt kokku 3 miljonit eurot. Oluline on tähele panna, et maa hind on kogu projekti väärtuse mõistes sedavõrd marginaalne, et see ei muuda kuidagi trassieelistust või projekti tasuvust.
- 2.10.6 Vastustaja hinnangul ei saa kaebaja poolt esitatud väited sotsiaal-majanduslike mõjude hindamisest tegelikult olla kaebeõiguse esemeks. Sotsiaal-majanduslike mõjude küsimused ei ole kuidagi seotud kaebaja kui keskkonnaorganisatsiooni tegevusega. Ühtlasi on trassi maksumuse ja selle tasuvuse küsimused tegelikult otstarbekuse küsimused ja ei kuulu seega ka kohtuliku kontrolli esemesse. Seetõttu tuleb kaebajate sellised väited jätta tähelepanuta.

2.11 Natura alade hindamine

- 2.11.1 Kaebaja on seisukohas viidanud, et maakonnaplaneeringute menetluses on käsitletud Natura alade läbimist kui välistavat asjaolu ning selle tõttu on kõrvale jäetud olemasolev trassikoridor ja mitmed teised keskkonnale soodsamad alternatiivid. Kaebaja hinnangul ei ole Natura alade vältimine põhjendatud.

- 2.11.2 Vastustaja ei nõustu kaebaja seisukohaga ning leiab, et Natura alade vältimine nende esmase kaitse tagamise meetmega oli igati põhjendatud ning sellise lähtealuse kasutamine ei kujuta endast kaalutusviga. Ka kaebaja enda poolt välja toodud väljavõtetest nähtuvad Natura alade välistamise põhjused. KSH ekspert Heiki Kalle on näiteks viidanud sellele, et Euroopa Kohtu praktikas peetakse Natura alade kaitset väga oluliseks ning Natura alade mõjutamist ei peeta põhjendatuks. Oluline ongi tähele panna, et Natura aladelt läbi minnes on suurem tõenäosus, et võiksid hävineda elupaigad ja killustuda ala kaitsereežiim. Heiki Kalle on samuti välja toonud, et *Natura direktiiv ütleb väga täpselt, et esmatähtsatele elupaikadele ei tohi avaldada negatiivset mõju.*
- 2.11.3 Vastustaja viitab, et loodusdirektiivi 92/43/EMÜ artikkel 6 lõige 2 sätestab liikmesriikidele kohustuse astuda vajalikke samme vältimaks loodushoiualadel looduslike elupaigatüüpide ja liikide elupaikade seisundi halvenemist, samuti selliste liikide häirimist, mille kaitseks alad on määratud, kuivõrd selline häirimine võib olla oluline käesoleva direktiivi eesmärkide seisukohast. Eestil ELi liikmesriigina on rahvusvaheline kohustus kaitsta Natura alasid. Vastustaja hinnangul ei saa talle kuidagi ette heita seda, et vastustaja on maakonnaplaneeringute menetluses püüdnud parimal viisil Natura alade kaitset tagades oma rahvusvahelisi kohustusi täita ning üldise lähtealusena on püütud vältida Natura alade läbimist.
- 2.11.4 Natura hindamise aruande (lisa 6) sissejuhatuses tuuakse välja, et kavandatav tegevus ei või reaalselt ebasoodsalt mõjutada ala kaitse-eesmärkideks olevate elupaigatüüpide pindala ega seisundit, kaitse-eesmärkideks olevate liikide elupaikade pindala ega seisundit ega suurendada vastavate liikide häirimist. Natura-hindamise erisus seisneb peamiselt selles, et hindamisel peab eelkõige arvestama ala kaitse-eesmärki ning seega uuritakse projekti või kava elluviimise alternatiivseid viise, mis võimalusel hoiavad ära mis tahes kahjuliku mõju Natura 2000 ala terviklikkusele. Enne kui anda teostamisluba projektile või kavale, mis, kas eraldi või koos teiste projektide või kavadega, mõjub kahjulikult Natura 2000 alale, peab olema jõutud objektiivsele järeldusele, et teised alternatiivsed lahendused puuduvad. Euroopa Komisjoni poolt välja antud Natura käsiraamatus on öeldud, et “seega ei tohiks selles etapis pidada ökoloogilistest kriteeriumitest olulisemaks, st neid üles kaaluvaks muid hindamiskriteeriume, nagu näiteks majanduslikud kriteeriumid”. Alternatiivsete lahenduste uurimine nõuab seega, et Natura 2000 ala kaitse-eesmärgid ja looduskaitsealine seisund oleksid olulisemad kriteeriumid kui alternatiivsetest lahendustest tulenevate kulutuste, viivituste või mis tahes teiste aspektidega seotud kaalutlused. Ehk siis alternatiivide olemasolu hindamisel tuleb primaarselt lähtuda ökoloogilistest, mitte aga näiteks majanduslikest kaalutlustest.
- 2.11.5 Kaebaja on ka märkinud, et Heiki Kalle on viidanud Taarikõnnu Natura ala osas tehtud eelhindamisele, kuid kaebaja sõnul sellist hinnangut ei ole. Natura hindamise aruande metodika peatükis (ptk 2, lk 9) tuuakse välja järgmine: *„Näitena saab samuti tuua Väandra vallavalitsuse poolt väljapakutud ettepanekut läbida Taarikõnnu piirkond (Taarikõnnu loodusala ja Taarikõnnu-Kaisma linnuala) piki olemasolevat raudteekoridori (mis paraku ei ole Natura linnu- ega loodusalast välja tsoneeritud). Siin ei mõjuta raudtee rajamine küll otseselt elupaiku, kuid esineb terav probleem*

märgade metsa- ja soelupaikade veerežiimi säilitamisega, samuti tekib transpordihäiringu suurenemisest tulenev ebasoodne mõju linnualal kaitstavate liikide trassiäärsetele elupaikadele.“ Valitud trassi (mis ei läbi vastavat ala) osas tehtud Taarikõnnu loodusala Natura hindamise eelhindang sisaldub Natura hindamise eelhindangute tabeli real 32 ning Taarikõnnu-Kaisma linnuala tabeli ridadel 34 – 37. Mõlema ala osas on teostatud ka täiemahuline Natura hindamine (vt Natura hindamise aruanne, lk 114jj, 121jj, lisa 7). See tähendab aga, et eelhindamise pinnalt ei olnud eksperdil kindlust, et negatiivne mõju Natura ala kaitse-eesmärkidele puudub. Täiemahulise hindamise tulemusel on leitud, et aladele esinevad mõjud on leevendusmeetmete rakendamisel ärahoitavad. Väljaspool Natura loodusala kulgeva trassi osas toodud järeldused aga ei võimalda eeldada, et samasugustele seisukohtadele oleks saanud asuda olukorras, kus trass oleks läinud risti üle vastava Natura ala.

2.11.6 Kokkuvõtlikult on vastustaja seisukohal, et Natura hindamine on KSH raames toimunud õiguspäraselt ja Natura hindamise põhimõtteid järgides. Vastustajale ei saa ette heita Natura alade kaitse tagamist esmajärgus nendelt aladelt läbiminekut vältimisega. Juba alade kõrvale trassi rajamine põhjustab teatud juhtudel negatiivseid mõjutusi, mis vajavad leevendamist. On ilmne, et trassi rajamisel Natura aladest läbi oleksid mõjud suuremad ja see võiks avaldada olulist negatiivset mõju ka Natura esmatähtsatele elupaikadele ja liikidele. Sellise tegevuse lubamisel rikuks Eesti loodusdirektiivist tulenevat põhimõtet ja seeläbi ka oma rahvusvahelist kohustust tagada Natura alade kaitse. Kuna alternatiiv oli üldjuhul vältida Natura aladelt läbiminekut, siis seda ka põhjendatult tehti.

2.12 Rääma raba

2.12.1 Kaebaja on ka väitnud, et Rääma raba osas ei ole KSH-s ette nähtud leevendavaid meetmeid. Selline seisukoht ei ole õige. Rääma raba osas on KSH tasemel asjakohane hindamine tehtud ja sellele etapile kohased leevendusmeetmed ka ette nähtud.

2.12.2 KSH peatükis 10 sisaldub tehniliste variantide võrdlus, kus on hinnatud ökoloogilise komplikatsiooni kaevandamise nõude rakendamisel turbamaardlates. Rääma rabas, mida Rail Baltic eelistatud trass läbib, on turbakihtide paksus kuni 10 meetrit, mistõttu tähendab mineraalse vundamendi rajamine üsna ulatuslikku kaevandamist. KSH seletuskirja tabelis 14.1 on toodud leevendavate meetmete kokkuvõtlik kirjeldus etappide ja kriteeriumite kaupa. Projekteerimisetapis on toodud leevendusmeetmena esile raudteetammi piirkonnas pinnase ja pinnaveerežiimi säilimise tagamine Rääma rabas.

2.12.3 Kaebaja on väitnud, et leevendavate meetmete registris (KSH lisa III-6, kaebuse vastuse lisa 11) ei ole Rääma raba leevendavaid meetmeid välja toodud. See väide on teadvalt ebaõige, vastustaja on juba kaebuse vastuses leevendavad meetmed välja toonud. KSH aruande lisa III-6 „Leevendavate meetmete register“ (kaebuse vastuse lisa 11) määratakse kindlaks konkreetsed kohad trassil, kus leevendavaid meetmeid on vaja rakendada. Rääma raba piirkonnas on registri kohaselt ette nähtud tüüpmeetme 1.5.4 rakendamine ning järgmised leevendavad meetmed: „*Rääma raba, looduslikus*

seisundis raba, mitmete kaitsealuste linnuliikide elupaik, säilitada veerežiim ning rakendada muid võtteid koosluse säilimiseks, arvestada linnustiku kaitsemeetmetega, arvestada kahepaiksete elupaikadega, mitte kasutada herbitsiide ja teisi taimetõrjelahendusi, mille suhtes kahepaiksed on tundlikud ja mille mõju võib raudteetammist kaugemale ulatuda.“ Viidatud tüüpmeede 1.5.4 tähendab lisa III-1 (kaebuse vastuse lisa 11) kohaselt, et tuleb tagada pinna ja pinnaseveerežiimi säilimine. Täpsemalt tähendab meede, et raudteetamm ei tohi saada pinna-ja pinnaseveele tõkestavaks rajatiseks. Mullet läbivate truupidega tuleb tagada pinna-ja pinnaseveetaseme ühtlustamine ja säilimine kummalgi pool raudtee mullet. Ebasoodsad lahendused põhjustavad pinnasevee režiimi muutusi, mis viivad trassi lähedaste elupaikade kao ja muutumiseni.

2.12.4 Konkreetse tehnoloogia väljaselgitamine raudtee trassi rajamiseks läbi Rääma raba toimub maakonnaplaneeringute kehtestamise järgselt. Selge on aga, et põhimõtteliselt on olemas väga mitmeid selliseid tehnilisi lahendusi, mis võimaldavad läbi märgalade ehitada ning mille rakendamisel on mõjud leevendatavad. Olemasolevatest lahendustest parima väljaselgitamisega tegeleb pojektöörija, kelle tööd hindab Tehnilise Järelevalve Amet. Vastustaja selgitab veel, et KSH-s ei saagi eksperdid ette näha täpset tehnilist lahendust, see selgub siiski projekteerimisel. KSH-s kirjeldatakse täpselt, millised on need negatiivsed mõjud, mis tuleb ära hoida ning seatakse tingimused, mille rakendamisel on projekti võimalik ellu viia. Kuivõrd maakonnaplaneeringu etapis ei ole teada veel täpne tehniline lahendus, ei saagi KSH raames leevendusmeetmeid detailselt kirjeldada. Vastasel juhul kujutaks maakonnaplaneering endast juba konkreetsete tehniliste lahenduste ning ehitusprojekti kinnitamist. KSH ülesanne ei ole projektile ette kirjutada, milline täpne tehniline lahendus tuleb projekteerida. Samas on KSH aruandes vajalikul määral võimalikke lahendusi võrreldud (vt nt KSH ptk 10.3). KSH määratleb tingimused, mille rakendamisel on mõjud ärahoitavad. Sellistele tingimustele peabki projektilahendus vastama. Lõpliku ehitusprojekti puhul on otsustajatel võimalik hinnata, kas planeeritavad leevendusmeetmed vastavad KSH tingimustele ehk kas mõjud on leevendatud. Seega hinnatakse projekti järgmises etapis konkreetsete valitud meetmete tõhusust ja piisavust (minimaalselt eelhinnangu raames) uuesti. Vajadusel nähakse ette täiendavate leevendusmeetmete kasutamine. Praeguses etapis puudub igasugune põhjus arvata, et KSH-s ette nähtud meetmed ei oleks kohased või piisavad. Samuti puudub igasugune põhjus arvata, et Rääma raba osas ei leita sobivat lahendust. Sellised tehnilised lahendused, mis negatiivsed mõjud ära hoiavad, on olemas, projekteerimise käigus tuleb lihtsalt leida selles konkreetses asukohas parim võimalik variant.

2.13 Maakonnaplaneeringu põhimõtteline lahendus

2.13.1 Kaebaja on ka väitnud, et maakonnaplaneeringus oleks siiski pidanud kaaluma raudtee rajamist Tartu kaudu. Vastustaja on kaebuse vastuse punktis 2.1 välja toonud maakonnaplaneeringute lähtealused ning ei hakka seal esitatud seisukohti käesolevas dokumendis kordama. Vastustaja rõhutab vaid, et trassikoridori kulgemine oli paika pandud üleriigilise planeeringuga Eesti 2030+ ning seda toetasid ka varasemad uuringud (nt AECOMi uuring). Üleriigiline planeering on maakonnaplaneeringute koostamise aluseks. PlanS v.r § 6 lg 2 p 6 kohaselt on üleriigilise

planeeringu ülesanne maakonnaplaneeringutele ülesannete seadmine. Üleriigiline planeering seadiski maakonnaplaneeringutele ülesande Rail Balticu raudtee planeerimiseks trassil Tallinn-Pärnu-Riia. Üleriigilist planeeringut ja selle lahendust vaidlustatud ei ole. Põhjendamatu on kaebaja väide, et sellises olukorras oleks võrdlusena pidanud kaaluma ka läbi Tartu kulgevat trassi. Tegemist ei olnud kõrgemalseisvale planeeringule vastava ja samas reaalse alternatiiviga, mida oleks saanud maakonnaplaneeringute menetluses kaaluda.

2.13.2 Ühtlasi rõhutab vastustaja, et käesolevas punktis käsitletud küsimus ei saa olla kaebaja kaebeõigusega hõlmatud.

2.14 ARB ja ELKS seisukoha argumendid

2.14.1 Kaebaja on oma seisukohas palunud lugeda enda seisukohtadeks ka MTÜ ARB ja MTÜ ELKS seisukohad ja põhjendused. Selles osas palub vastustaja arvestada haldusasjas 3-18-529 esitatud dokumente (lisad 8 ja 9).

Seisukoha ja lisade esitamine. Käesolev seisukoht ja lisad on esitatud kohtule elektrooniliselt veebilehe www.e-toimik.ee kaudu ning kaebajale e-posti teel.

Lugupidamisega

/digitaalselt allkirjastatud/

Martin Triipan
vandeadvokaat
Rahandusministeeriumi volitatud esindajad

/digitaalselt allkirjastatud/

Kaisa Laidvee
advokaat

Lisad:

1. 30.08.2013 teavitus Harju Elus;
2. 12.07.2013 kutse keskkonnaorganisatsioonidele;
3. 22.08.2015 teavitus Postimehes;
4. Esitlus avalikul arutelul - Rdt tehnilised lahendused;
5. Rewild uuringute kokkuvõte 2018;
6. KSH lisa VI-4 - Loodusväärtuste uuringud;
7. Natura hindamine;
8. Vastustaja 09.05.2018 vastus kaebusele haldusasjas 3-18-529;
9. Vastustaja 01.08.2018 täiendav seisukoht haldusasjas 3-18-529.