

OÜ Hendrikson ja Ko

Raekoja plats 8

51004 Tartu

hendrikson@hendrikson.ee

19.02.2014. a

Koopia: Harju Maavalitsus, Pärnu Maavalitsus, Rapla Maavalitsus, Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium, Siseministeerium, Keskkonnaministeerium, Tehnilise Järelevalve Amet

Lugupeetud planeeringu koostaja jt asjaosalised!

Euroopa rööpalaiusega kiirraudtee Rail Baltic rajamine on üks viimaste aastakümnete olulisemaid projekte, seda nii Eesti elanike kui ka looduskeskkonna seisukohast vaadates. Tegemist on projektiga, mille majanduslikud, ühiskondlikud ja keskkonnamõjud ulatuvad ulatuslikule territooriumile ning ajaliselt aastakümnetesse. Sellest tulenevalt on tähtis, et raudtee rajamisega seotud valikud oleks hoolega läbi mõeldud ning igas küsimuses leitaks alternatiivide seast parim lahendus. Eriti oluline on seista selle eest, et raudteetrassi asukoht valitaks põhjaliku kaalumise ja avatud protsessi tulemusena.

Olles tutvunud hetkel avalikustatud planeeringu ning selle keskkonnamõjude strateegilise hindamise (KSH) ajakavadega ning majandusministri ja projektijuhi avalike väljaütlemistega¹, näeme ohtu, et juba lähimatel kuudel valitakse seni arutluse all olnud trassialternatiivide seast lõplikult välja vaid üks eelistatav alternatiiv. Edasine protsess keskenduks seejuures vaid väljavalitud trassi ja sellesse rajatava raudtee tehniliste üksikasjade täpsustamisele.

Oleme veendunud, et selline teguviis oleks ennatlik. Seni on lähemalt hinnatud eelkõige vaid planeeringu koostamise korraldajate poolt väljapakutud trassialternatiivide mõjusid. Samas on

¹ Vt nt <http://www.riigikogu.ee/index.php?id=178290>, <http://uudised.err.ee/v/majandus/828dff18-23df-4bb8-aad5-3485e293d8e3>, <http://uudised.err.ee/v/eesti/c7e4d0eb-ace5-4a49-b168-885d0ab615dc>

planeeringumenetluses esitanud konkreetseid ettepanekuid alternatiivsete trassi asukohtade osas ka teised osapooled, nt Eestimaa Looduse Fond. Samuti ei ole seni läbiviidud mõjude hindamine olnud piisav, et anda lõplikku vastust, milline on mõjude seisukohalt parim trassialternatiiv.

Vaid ühe eelistatud alternatiivi lõplik väljavalimine praeguses menetlusetapis oleks vastuolus ka planeerimisseaduse ning keskkonnamõjude hindamise reeglitega.

Vastuolu planeerimisseadusega

Vastavalt planeeringu lähteseisukohtadele ning täiendatud, ent seni heakskiitmata KSH programmile koostatakse planeeringu eskiislahendus vaid sobivaima trassikoridori suhtes. Leiame, et selline teguviis oleks vastuolus joonehitiste planeerimist reguleeriva PlanS §-ga 29.1. PlanS § 29.1 lõike 2 kohaselt määratakse raudteetrassi asukoht üldjuhul maakonnaplaneeringuga, asukohavalikul tuleb kaaluda mitut võimalikku asukohta. Joonobjekti trassikoridori asukoha valik on planeeringu kui terviku ülesandeks, mis tähendab, et lõplik otsus parima lahenduse osas tuleks teha alles planeeringu **kehtestamisel**.

Kuigi varasemates planeerimismenetluse etappides võib teatud alternatiivid küll välistada, on vaid ühe eelistatud trassikoridori lõplik valik juba enne planeeringu vastuvõtmist lubamatu. Seda seisukohta toetab ka Riigikohtu praktika, mille kohaselt on ka planeeringu vastuvõtmine alles esmaseks ettepanekuks planeeringulahenduse suhtes, mida järgneva avalikustamise käigus arutama asutakse². Avalikustamise käigus peab huvitatud isikutel olema võimalik teha ka ettepanekuid täiesti teistsuguste lahenduste suhtes ning neid tuleb sisuliselt kaaluda. Vastasel juhul on arutavate küsimuste ring lubamatult piiratud ning planeeringu avalik väljapanek ja arutelu kaotavad oma sisulise tähenduse.

Vastuolu keskkonnamõju hindamise reeglitega

Samaaegselt eskiislahenduse väljatöötamisega toimuks ajakava kohaselt ka KSH aruande koostamine, kusjuures detailsemalt hinnatakse KSH raames vaid mõjusid, mis kaasneksid raudtee rajamisega väljavalitud trassikoridoris. Selline teguviis oleks samuti vastuolus KSH reeglitega.

Vastavalt Euroopa Komisjoni koostatud KSH läbiviimise juhendile³ peab KSH protsessis nõutav alternatiivsete lahenduste mõjude hindamine olema sama põhjalik, kui nn põhivariandi mõjude hindamine. Kehtiva keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemide seaduse (KeHJS) § 36 lg 2 p 1 kohaselt määratakse KSH programmis KSH ulatus. Vastav säte tugineb EL KSH direktiivi (2001/42/EÜ) art 5 lõikele 4, mille kohaselt aruandes sisalduva teabe ulatuse ja üksikasjalikkuse üle konsulteeritakse teiste asutustega. KSH programmis määratletakse seega alles KSH aruande koostamise põhjalikkus, millele vastavalt tuleb alternatiivsete lahenduste mõjusid aruande koostamise käigus hinnata.

² Riigikohtu halduskolleegiumi 12. mai 2008. a otsus asjas 3-1-1-16-08, p 11, <http://www.riigikohus.ee/?id=11&tekst=RK/3-3-1-16-08>

³ http://ec.europa.eu/environment/eia/pdf/030923_sea_guidance.pdf lk 25

Seega saab KSH programmi koostamise ajal küll määratleda esialgse valiku alternatiividest, mida hakatakse KSH aruande koostamisel põhjalikumalt hindama, ent nn parima alternatiivi valik saab toimuda alles pärast KSH aruande heakskiitmist. Aruande heakskiit annab planeeringu koostamise korraldajatele muuhulgas kinnituse selle kohta, et alternatiive on nõuetekohaselt, st võrdses ulatuses, hinnatud. Alles neile nõuetele vastava mõjude hindamise põhjal saab otsustaja teha õiguspärase valiku parima lahenduse osas.

Veelgi enam oleks KSH reeglitega vastuolus ühe eelistatud trassikoridori valik praeguses etapis, mil isegi KSH programmi ei ole heaks kiidetud.

Edasised sammud

Leiame, et eelkirjeldatud probleemid ei ole vältimatud. Kuna hetkel ei ole trassikoridoride osas veel lõplikku valikut tehtud, ei esine mingeid põhimõttelisi takistusi sellele, et koostada eskiislahendused ning viia läbi täpsem mõjude hindamine mitme trassialternatiivi suhtes. Seejuures oleks oluline silmas pidada, et protsess peaks olema võimalikult avatud. Kui alternatiivide põhjalikumal kaalumisel selgub, et need ei ole mingil põhjusel vastuvõetavad, tuleks võtta kaalumisele teised, vastuvõetavamad alternatiivid trassi asukoha ja ka teiste lahenduste osas.

Mitme alternatiivse lahenduse põhjalikum kaalumise võib halvimal juhul kaasa tuua planeeringuprotsessi mõningase pikenemise. Leiame samas, et arvestades Rail Baltic raudteetrassi rajamise kogumaksumust ning selle võimalikke mõjusid Eesti majandusele, ühiskonnale ja looduskeskkonnale, on äärmiselt oluline, et sellega seotud valikud, eriti trassi asukoha osas, oleksid tehtud avatult, läbipaistvalt ja hoolikalt läbimõeldul viisil.

Loodame, et arvestate selles kirjas toodud seisukohtadega ning Rail Baltic planeerimise ning mõjude hindamine jätkub erinevate osapoolte avatud ja konstruktiivse dialoogina. Nii Eesti Keskkonnaühenduste Koda kui ka Keskkonnaõiguse Keskus osaleksid sellises dialoogis edaspidigi hea meelel ning panustaksid sellesse omapoolsete täiendavate seisukohtadega.

Lugupidamisega,

Kai Klein

Eesti Keskkonnaühenduste Koja koordinaator

/allkirjastatud digitaalselt/

Siim Vahtrus

SA Keskkonnaõiguse Keskus juhatuse liige

/allkirjastatud digitaalselt/