

VABARIIGI VALITSUS
KORRALDUS

Nõusolek Natura erandi kohaldamiseks Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudteetrassi koridori asukoha määramine“ kehtestamiseks tühistatud trassilõikudes 3A, 4A ja 4H piirkonnas

Korraldus kehtestatakse keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (edaspidi *KeHJS*) § 45 lõike 3 alusel (*KeHJSi* redaktsioon RT I, 21.12.2011, 15¹).

1. Asjaolud ja menetluse käik

1.1. Rail Baltic (edaspidi *RB*) raudtee trassi koridori Pärnu maakonnaplaneering algatati Vabariigi Valitsuse 12.04.2012. a korraldusega nr 173 „Maakonnaplaneeringu koostamise algatamine Rail Balticu raudtee trassi koridori asukoha määramiseks“. Sama korraldusega algatas Vabariigi Valitsus maakonnaplaneeringute koostamise ka Harju ja Rapla maakonnas. Pärnu maavanem algatas maakonnaplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise (edaspidi *KSH*) 23.04.2012. a korraldusega nr 267. Sarnased menetlustoimingud viisid läbi ka Harju ja Rapla maavanemad. Riigihalduse minister kehtestas koostatud maakonnaplaneeringud. Pärnu maakonnas kehtestati planeering 13.02.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/40 „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine.“ Nimetatud kehtestamise otsus tühistati osaliselt aga Riigikohtu 19.05.2020 otsusega kohtuasjas nr 3-18-529². Otsusega tühistati Pärnu maakonnaplaneering trassilõikude 3A, 4A ja 4H osas, s.o ligikaudu 45 kilomeetrit Pärnu linna ja Ikla vahelisel maa-alal, kuna kohtu hinnangul tulnuks Luitemaa linnualale läbi viia Natura asjakohane hindamine ning arvestada selle tulemustega *RB* raudtee trassi asukoha valimisel.

1.2. Tühistatud trassilõikude piirkonnas uuendas riigihalduse minister³ planeeringu menetluse. Maakonnaplaneeringu uuendamist alustati võimalike realistlike trassialternatiivide visandamisest ning *KSH* protsessi raames viidi muuhulgas läbi Natura eel- ja asjakohane hindamine vastavatele trassialternatiividele. Kokku hinnati kuut realistlikku trassialternatiivi.

¹ Vastavalt *HMS* § 5 lõikele 5 kohaldatakse haldusmenetlusele menetluse alguses kehtinud õigusnorme. Harju, Rapla ja Pärnu maakonnas maakonnaplaneeringute koostamine Rail Balticu raudtee trassi koridori asukoha määramiseks algatati Vabariigi Valitsuse 12.04.2012 korraldusega nr 173 „Maakonnaplaneeringu koostamise algatamine Rail Balticu raudtee trassi koridori asukoha määramiseks“. Pärnu maavanem algatas maakonnaplaneeringu *KSH* 23.04.2012 korraldusega nr 267. Sarnased menetlustoimingud viisid läbi ka Harju ja Rapla maavanemad. Sellest tulenevalt tuleb *KSH* aruande uuenduste heakskiitmisel lähtuda *KeHJS* 31.12.2011–22.03.2014 kehtinud redaktsioonist.

² *RKHKo* 3-18-529, leitav lingilt <https://www.riigiteataja.ee/kohtulahendid/fail.html?fid=268872407>

³ 01.07.2023 jõustunud Vabariigi Valitsuse seaduse muudatusega liikus Rahandusministeeriumist ruumilise planeerimise korraldamine Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumisse.

1.3. Natura asjakohane hindamine jõudis kõigi kuue trassialternatiivi puhul järeldusele, et ebasoodsad mõjud ei ole täielikult välistatud Luitemaa linnuala (Natura 2000 ala kood EE0040351) kaitse-eesmärgiks oleva metsise osas, seda ka leevendavate meetmete rakendamisel.

1.4. Luitemaa linnuala kuulub Natura 2000 võrgustikku, mis on Vabariigi Valitsuse 5. augusti 2004. a korraldusega nr 615 „Euroopa Komisjonile esitatav Natura 2000 võrgustiku alade nimekiri“⁴ esitatud Natura 2000 võrgustiku alade nimekirja. Riigisisestelt on Luitemaa linnuala kaitstud Luitemaa looduskaitsealana⁵ ja Luitemaa hoiualana⁶.

1.5. Luitemaa linnuala kaitse-eesmärkideks on järgmiste linnuliikide elupaikade kaitse: rästas-roolind (*Acrocephalus arundinaceus*), karvasjalg-kakk (*Aegolius funereus*), soopart e pahlsaba-part (*Anas acuta*), luitsnokk-part (*Anas clypeata*), piilpart (*Anas crecca*), viupart (*Anas penelope*), sinikael-part (*Anas platyrhynchos*), rägapart (*Anas querquedula*), rääkspart (*Anas strepera*), suur-laukhani (*Anser albifrons*), hallhani e roohani (*Anser anser*), rabahani (*Anser fabalis*), hallhaigur (*Ardea cinerea*), laanepüü (*Bonasa bonasia*), valgepõsk-lagle (*Branta leucopsis*), sõtkas (*Bucephala clangula*), öösorr (*Caprimulgus europaeus*), must-toonekurg (*Ciconia nigra*), roo-loorkull (*Circus aeruginosus*), õõnetuvi (*Columba oenas*), rukkirääk (*Crex crex*), väikeluik (*Cygnus columbianus bewickii*), laululuik (*Cygnus cygnus*), kühmnokk-luik (*Cygnus olor*), väike-kärbsenäpp (*Ficedula parva*), värbkakk (*Glaucidium passerinum*), merikotkas (*Haliaeetus albicilla*), punaselg-õgija (*Lanius collurio*), hallõgija (*Lanius excubitor*), vöötsaba-vingle (*Limosa lapponica*), nõmmelõoke (*Lullula arborea*), tõmmuvaeras (*Melanitta fusca*), väikekoskel (*Mergus albellus*), jääkoskel (*Mergus merganser*), rohukoskel (*Mergus serrator*), suurkoovitaja (*Numenius arquata*), väikekoovitaja (*Numenius phaeopus*), kormoran e karbas (*Phalacrocorax carbo*), tutkas (*Philomachus pugnax*), rüüt (*Pluvialis apricaria*), sarvikpütt (*Podiceps auritus*), tuttpütt (*Podiceps cristatus*), väikehuik (*Porzana parva*), teder (*Tetrao tetrix*), metsis (*Tetrao urogallus*), tumetilder (*Tringa erythropus*), punajalg-tilder (*Tringa totanus*) ja kiivitaja (*Vanellus vanellus*).

1.6. Natura asjakohane hindamise tulemusena selgus, et Luitemaa linnuala metsise asurkonna terviklikkuse ja sidususe tagamiseks tuleb jätkata Natura hindamist erandi seadmise etapiga ning kaaluda hüvitusmeetmeid.

1.7. Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/147/EÜ loodusliku linnustiku kaitse kohta⁷ artikkel 12 aruande alusel oli metsise arvukus aastatel 2013–2017 Eestis 1300 – 1600 kukke ja trend on langev. Kogu Eesti metsisepopulatsioon moodustab Euroopa Liidu asurkonnast 0,2–0,23% (EL 554 000–819 000 mängivat kukke). Keskkonnaagentuuri poolt on aastatel 2019–2024 metsise arvukuse hinnanguks antud 990 – 1550 kukke ning nii pikaajaline (1980-2024) kui lühiajaline (2013-2024) arvukuse trend on mõõdukalt langevad. Aastatel 1980–2024 hinnati asurkonna arvukuse trendiks keskmiselt -1,7% aastas ja perioodil 2013–2024 keskmiselt -1,6% aastas.

⁴ Vabariigi Valitsuse 05.08.2004 korraldus nr 615 „Euroopa Komisjonile esitatav Natura 2000 võrgustiku alade nimekiri“, RT III, 04.04.2017, 6.

⁵ Vabariigi Valitsuse 26.10.2006 määrus nr 223 „Luitemaa looduskaitseala kaitse-eeskiri“, RT I, 05.07.2023, 98.

⁶ Vabariigi Valitsuse 18.05.2007 määrus nr 154 „Hoiualade kaitse alla võtmine Pärnu maakonnas“, RT I, 22.03.2023, 30.

⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2009/147/EÜ, 30. november 2009, loodusliku linnustiku kaitse kohta (kodifitseeritud versioon), ELT L 20, 26.1.2010, p. 7–25.

1.8. Kliimaministeerium kiitis RB 1435 mm trassi Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande uuendused ning täpsustused heaks 19.12.2024 kirjaga nr 7-15/24/4325-7/4325-7.

1.9. Regionaal- ja Põllumajandusministeerium oli planeeringu ja KSH uuendamise menetluse läbiviimisel seisukohal, et RB on vajalik avalikkuse jaoks esmatähtsatel ja erakordselt tungivatel põhjustel, mistõttu oli Natura erandi rakendamise etappi liikumine põhjendatud. Natura erandi etapis töötati välja negatiivsete mõjude kompenseerimiseks hüvitusmeetmed. Planeeringu saab kehtestada Vabariigi Valitsuse nõusolekul (KeHJS § 45 lõige 3), mille järel Kliimaministeerium peab informeerima Euroopa Komisjoni vastuvõetud hüvitusmeetmetest Hüvitusmeetmete elluviimise kulud katab arendaja ehk Rail Baltic Estonia OÜ ning need tuleb rakendada enne planeeringuga kavandatud tegevuste elluviimist.

2. Natura erandi kohaldamine

Direktiivi 92/43/EMÜ⁸ artikli 6 lõike 4 alusel on tegevuse elluviimine hoolimata ebasoodsast mõjust Natura 2000 võrgustiku terviklikkusele võimalik siis, kui:

- a) puuduvad alternatiivsed lahendused;
- b) ülekaalukad avaliku huviga seotud põhjused on põhjendatud;
- c) Natura 2000 võrgustiku ala üldise sidususe kaitsmiseks on sobivad asendusmeetmed.

KeHJS § 45 lõike 3 alusel on Vabariigi Valitsus pädev asutus hindamaks, kas tegevus on alternatiivsete lahenduste puudumisel siiski vajalik avalikkuse jaoks esmatähtsatel ja erakordselt tungivatel põhjustel, sealhulgas sotsiaalset või majanduslikku laadi põhjustel. Erandi tegemisel tuleb rakendada hüvitusmeetmeid, et tagada Natura 2000 võrgustiku üldine sidusus.

2.1 Alternatiivsete lahenduste puudumine

RB raudtee Riigikohtu otsusega tühistatud lõikude osas kavandati alternatiivsed lahendused ja nende kaalumise viidi läbi KSH koostamise raames. Täpsemalt kajastavad alternatiivide kaalumist KSH lisa 3 Natura hindamine ning planeeringu lisa 1 trassikoridoride võrdlusmaatriksi ja lisa 2 trassikoridoride võrdlustulemuste töö.

Trassialternatiivide võrdluse aluseks võeti 2021. aastal teostatud täiendavate trassialternatiivide visandamine, mille seast töötati välja trassialternatiivid täiendavaks võrdluseks ja hindamiseks tühistatud RB raudtee trassilõikudes. Trassialternatiivide visandamisel tuli lähtuda RB Pärnu maakonnaplaneeringu lähteseisukohtadest, sh baaskriteeriumitest, trassi geomeetriaõuetest, lühimast võimalikust teekonnast ja majanduslikust tasuvusest. Välja pakutavad trassialternatiivid pidid arvestama kehtivate RB maakonnaplaneeringutega.

Trassialternatiivide võrdlemise käigus jäeti esialgselt visandatud trassivariantidest kõrvale alternatiivid, millel oli üheaegselt konflikt nii looduskeskkonnaga kui ka inimasustusega. Lähtuvalt alternatiivide visandamisest ning selle käigus kaalutud kriteeriumitest, jõuti esialgu järeldusele, et realistlikke trassialternatiive on kuus.

⁸ Nõukogu direktiiv 92/43/EMÜ, 21. mai 1992, looduslike elupaikade ning loodusliku loomastiku ja taimestiku kaitse kohta, EÜT L 206, 22.7.1992, p. 7–50.

Kuuele eelnimetatud trassialternatiivile viidi läbi Natura eel- ja asjakohane hindamine. Natura asjakohase hindamise tulemusel selgus, et kõigi alternatiivide puhul ei ole olulist ebasoodsat mõju võimalik vältida ühele linnuliigile – metsisele Luitemaa linnualal. Trassikoridor tekitab barjääri Luitemaa ja sellest väljaspool asuvate asurkondade vahel, mis ohustab elupaikade sidusust ja populatsioonide elujõulisust Natura 2000 Luitemaa linnualal, mis omakorda avaldab mõju väljapoole seda jäävatele teistele Natura linnualadele, aga ka nende vahelisele sidususele. Lisaks maastiku muutusele panustavad barjääri tekkesse või võimendavad ebasoodsat mõju metsise asurkondadele häiringud, sh mürahäiring sigimisperioodil mängupaikades. Metsise asurkonna terviklikkuse ja sidususe tagamiseks tuleb jätkata Natura hindamist erandi seadmise etapiga ning kaaluda hüvitusmeetmeid.

Järgnevalt viidi läbi trassialternatiivide võrdlus Natura hindamise kriteeriumite alusel. Võrdlusanalüüsi eesmärk oli leida Natura elupaikasad, liike ja Natura 2000 alade terviklikkust kõige vähem kahjustav RB trassialternatiiv või trassialternatiivid. Võrdlusanalüüsi tulemusel selgus, et teistest paremuselt eelistatumaks ehk Natura alade terviklikkust ja sidusust vähim mõjutavateks, alternatiivideks on roosa, sinine-kollane-roosa ja roosa-kollane-sinine. Nendel alternatiividel on kõige väiksem metsisele sobiva elupaiga kadu, mis on oluline liigi asurkonna terviklikkuse tagamiseks sidususe seisukohast.

Natura erandi seadmisel tuleb valida alternatiiv, mis kahjustab Natura 2000 alade kaitse-eesmärke ja terviklikkust kõige vähem. Kuna Natura seisukohast oli roosa, sinine-kollane-roosa ja roosa-kollane-sinine trassialternatiivid sarnase mõjuga, siis neist parima trassialternatiivi leidmiseks hinnati ja võrreldi neid alternatiive omavahel lisaks teistele kriteeriumitele ka sotsiaalsete ja majanduslike kriteeriumite alusel trassikoridoride võrdlustulemuste töös.

Kolmest variandist eelistatud trassi valimine oli kaalutusotsus, mis võttis arvesse võrdlustulemusi ruumiliste, sotsiaalmajanduslike, looduskeskkonna, tehnilise teostatavuse ning ehitusmaksumuse kriteeriumite alusel. Kokku töötati välja üle 50 erineva kriteeriumi, mille abil võrdlemine toimus. Eelistuse kujundamise olulisimaks aluseks on eesmärgipärasus – analüüsitava trassikoridori sobivus kiire rongiühenduse loomiseks. Seetõttu on oluline arvestada, et raudtee rajamine on võimalik ainult siis, kui see on tehniliselt teostatav ja majanduslikult tasuv.

Põhjaliku analüüsi tulemusel sai võrdluses eelistuse trassikoridor sinine-kollane-roosa (SKR).

2.2 Avalikkuse jaoks esmatähtsad ja erakordselt tungivad põhjused

Balti riikide praegune raudteesüsteem on Mandri-Euroopa standarditega ühildamatu. Nimelt on olemasolev raudtee 1520 mm rööpmelaiusega, kuid Mandri-Euroopa kasutab 1435 mm rööpmelaiust. RB raudteed kavandatakse Mandri-Euroopa rööpmelaiusega ning see võimaldab Eestil olla pikaajaliselt kulu- ja ajatõhusas transpordiühenduses Lääne-Euroopaga. 1435mm raudtee rajamise vajaduse näeb ette ka Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus 2024/1679⁹, milles käsitletakse liidu suuniseid üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise kohta (TEN-T määrus). Raudtee rajamise on heaks kiitnud ka Riigikogu, ratifitseerides 19.06.2017 Eesti Vabariigi valitsuse, Leedu Vabariigi valitsuse ja Läti Vabariigi valitsuse vahelise Rail Balticu / Rail Baltica raudteeühenduse arendamise kokkuleppe¹⁰.

⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2024/1679, 13. juuni 2024, milles käsitletakse liidu suuniseid üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise kohta ning millega muudetakse määrusi (EL) 2021/1153 ja (EL) nr 913/2010 ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) nr 1315/2013, ELT L, 2024/1679, 28.6.2024.

¹⁰ Eesti Vabariigi valitsuse, Leedu Vabariigi valitsuse ja Läti Vabariigi valitsuse vahelise Rail Balticu / Rail Baltica raudteeühenduse arendamise kokkuleppe ratifitseerimise seadus, RT II, 04.07.2017, 1.

Lisaks tsiviilkasutusele omab RB pikaajalist tähtsust ka riigikaitsealises vaates. RB rajamisel on kavandatud ka rambid militaarse tehnika kiireks ja suuremahuliseks peale- ja mahalaadimiseks vagunkoosseisule, luues seeläbi täiendava ühenduse ning toetades ja hõlbustades sellega ka liitlasüksuste ja nende varustuse liikumist Eestisse.

RB rajamine toob kaasa ka riigisiseste pikaajaliste liikumisvõimaluste parenemise. Reisijate vaatevinklist ühendub uus raudtee tulevikus kesksete ettevõtluspiirkondade ja rahvusvaheliste lennujaamadega, kindlustades mugava ühenduvuse sujuvateks ärireisideks. Puhkusereiside ja turismi valdkonnad saavad samuti suurel määral kasu sellisest Balti riikide ühenduvusest.

RB on üheks parimaks võimaluseks, kuidas edendada pikaajaliselt riigisiselt keskkonnahoidlikumat transpordisüsteemi. RB vähendab inimeste mobiilsusest tulenevat ökoloogilist jalajälge ka Balti riikides. Raudtee on ainus suur transpordiliik, mis ei põhine pea täielikult fossiilkütusel, ja selle osakaal Euroopa transpordi energiakasutusest on vähem kui 2% vaatamata rohkem kui 8,5% suurusele turuosale. Suunates nii reisijate- kui ka kaubaveod teedelt raudteele, aitab RB mastaabisäästu kaudu oluliselt vähendada ka kliimamuutustest tulenevaid majanduslikke mõjusid, teehoolduskulusid ja mürasaastet.

RB projektil on oluline roll Balti riikide majanduse arengu kiirendajana, sest projekti ehitusfaasis luuakse sadu uusi töökohti ning projekt panustab riigi sisemajanduse koguprodukti erinevate otseste, kaudsete ja infrastruktuuri investeringutest tulenevate tegurite kaudu.

RB kavandatakse osana kahest Euroopa Liidu TEN-T koridorist: Põhjamere–Balti koridorist, mis seob Euroopa suurimaid sadamaid Rotterdami, Hamburgi ja Antwerpenit läbi Hollandi, Belgia, Saksamaa ja Poola kolme Balti riigiga, ulatudes edasi Soome lahe kaubateede kaudu Soome. Lisaks on RB osa Läänemere – Musta mere – Egeuse mere koridorist, võimaldab paremat kaubavahetust Musta ja Vahemeremaadesse palju mugavamal viisil.

Kavandamise ja ehituse faasis RB aitab hoida ja luua töökohti, eriti taristuehituse valdkonnas, aidates seeläbi konjunktuuritsükli sujuvamaks muuta, elavdades praegu keerulist tööhõivemaastikku.

RB on üks olulisemaid infrastruktuuri projekte Eestis ja Balti riikides koos Soome ja Poolaga, mille rajamine täidab mitmeid Eesti riigi jaoks avalikes huvides seatud pikaajalisi eesmärke. Sellest tulenevalt esinevad avalikkuse jaoks esmatähtsad ja erakordselt tungivad põhjused RB kavandamiseks. RB rajamine on suure pikaajalise avaliku huviga, kuna sellega kaasneb keskkonnahoid ning inimeste ja kaupade parem liikumisvõimalus ja seeläbi nii Eesti kui kogu siinse regiooni konkurentsivõime kasv ja majandusareng. Samuti kaasneb pikaajaline positiivne mõju inimese tervisele ja üldine turvalisuse kasv.

2.3 Hüvitusmeetmete rakendamine

Hüvitusmeetmete eesmärk on hüvitada kahju, mida projekt tekitab Natura 2000 ala terviklikkusele. Natura asjakohane hindamine jõudis järeldusele, et RB raudtee projekti elluviimisega kaasneb leevendamatu mõju ühele Luitemaa linnuala liigile ehk metsisele, mis on ala kaitse-eesmärgiks. Täpsemalt toimub valitud trassile (SKR) rajatava raudtee tõttu metsise elupaikade killustamine ja läbi selle võimalik asurkonna leviala vähenemine, mis võib viia Luitemaa metsise asurkonna hääbumiseni. Hüvitusmeetmete eesmärgiks on korvata elupaikade killustamisest tulenev oluline ebasoodne mõju Luitemaa linnuala kaitse-eesmärgiks seatud metsisele ja seeläbi ka ala terviklikkusele.

RB tulekuga mõjutatakse kavandatava raudtee lähedasi metsiste elupaiku eelkõige avalduva häiringu näol ning halvendatakse sidusust teiste metsiste asurkondadega. Hüvitusmeetmete väljatöötamisel võeti aluseks, et kompenseeritav kukkede arv peab võrduma Luitemaa linnuala asurkonna viimasel neljateistkümnel aastal ala määngudes loendatud maksimaalse kukkede arvuga, mistõttu tuleb tagada uutel kompensatsioonialadel elupaigad 24-le kukele.

Ebasoodsa mõju hüvitamiseks rakendatavad meetmed:

- Uute metsise püsielupaikade moodustamine liigi elupaikade kaitseks. Kaitse alla tuleb võtta Rabaküla, Mõtuse, Maarjapeaksi, Venemurru, Saki, Nepste, Kotisoo-Marina, Reiu, Kaugoja, Kurgoja, Marana metsise elupaigad, kokku 11 uut metsise püsielupaika pindalaga 4811 ha. Uute kavandatud püsielupaikade piires leidub metsisele sobivat elupaika kokku ca 3067 ha ning selle kaudu kompenseeritakse kuni 13 metsisekuke elupaigad. Moodustatavad metsise püsielupaigad tuleb liita Natura 2000 võrgustikuga.
- Olemasolevatel metsise kaitsega seotud aladel kaitsekorra muutmine (tsoneeringu muutmine). Kaitsekorda tuleb muuta kahes metsise olemasolevas püsielupaigas. Lodja ja Jaamaküla metsise püsielupaikades tuleb hõlmata sihtkaitsevöödi kaitsekorraga kõik metsise olulised ja sobivaid elupaigad (kokku 945 ha). Ettepaneku rakendamisel on mõlemad püsielupaigad valdavas ulatuses sihtkaitsevöödisse tsoneeritud ja metsise elupaigad saavad tõhusama kaitse ja väheneb metsa killustatus. See annab võimaluse teostada nendel aladel taastamistöid. Metsisekukkede kompenseerimine toimub läbi taastamistegevuse ja on kajastatud järgmise tegevuse all.
- Metsise elupaikade taastamine (kraavide sulgemine, teede likvideerimine jm). Taastamistööd tuleb ellu viia 11 alal: Rabaküla, Mõtuse, Venemurru, Saki metsavahe, Nepste, Kotisoo-Marina, Reiu, Kaugoja, Marana, Lodja, Jaamaküla kokku 3454 ha ulatuses. Taastamistööde sisuks on kõikidel juhtudel kraavide likvideerimine, kahel alal (Venemurru ja Nepste) tuleb ka olemasolevaid teid likvideerida. Lisaks tuleb ühes asukohas (Venemurru) suunata looduslikku sängi Mustjõe osa, mis taastamisalale jääb. Tööde elluviimisega taastatakse looduslik veerežiim ja paraneb elupaikade seisund, mille tulemusel suureneb elupaikade mahutavus, st eeldatavalt metsisekukkede arv määngus tõuseb. Taastamistööde elluviimise järgselt mahutavad erinevad määngupaigad eeldatavalt kokku kuni 11 metsisekuke enam.

Kõik hüvitusmeetmete elluviimiseks vajalikud tegevused algatab projekti elluviijana Rail Baltic Estonia OÜ koostöös erinevate osapooltega, s.t Rail Baltic Estonia OÜ ülesanne on hüvitusmeetmete kava elluviimine, protsessi etappide juhtimine ning erinevate osapoolte töö koordineerimine. Uute alade kaitse alla võtmise, sh arvamine Natura 2000 võrgustiku osaks ja kaitsekorra muutmise eest koos kaasnevate menetlustoimingutega vastutavad Keskkonnaamet ja Kliimaministeerium. Kavandatud tegevusega ehk raudtee rajamiseks vajaminevate töödega ei tohi alustada enne hüvitusmeetmete rakendamist. Uute kaitsealade moodustamise ettepanekute puhul peab olema algatatud metsise püsielupaikade kaitse alla võtmise ja/või kaitsekorra muutmise menetlus. Kliimaminister algatas 22.07.2024 käskkirjaga nr 1-2/24/306¹¹ nimetatud metsise püsielupaikade kaitse alla võtmise ja kaitsekorra muutmise.

Hüvitusmeetmete tõhususe kontrolliks tuleb hüvitusmeetmetena ette nähtud hüvitusaladel teostada iga-aastaselt metsise seiret üks aasta enne hüvitusmeetmete rakendamist (ehk enne elupaikade

¹¹ Kliimaministri 22.07.2024 käskkiri nr 1-2/24/306 „Metsise püsielupaikade kaitse alla võtmise ja kahe olemasoleva püsielupaiga piiride muutmise, Selja metsise püsielupaiga kaitsekorra muutmise ning Natura 2000 võrgustikku kuuluvate metsise püsielupaikade kaitse-eesmärkide muutmise menetluse algatamine“.

taastamist) ja kuni 10 aastasel perioodil pärast hüvitusmeetmete ellu viimist. Tulemuslikkuse hindamist tuleb läbi viia kahel korral pärast hüvitusmeetmete rakendamist ehk 5 aastal ja 10 aastal. Tulemusi (metsise arvukust) hinnatakse 10 aastat pärast hüvitusmeetmete rakendamist. Hüvitusmeetmeid saab lugeda tulemuslikuks, kui Luitemaa linnualal mängib 10 aastat pärast hüvitusmeetmete rakendamist 20 kukke.

Kliimaministerium teavitab Euroopa Komisjoni rakendatud Natura erandist ja vastuvõetud hüvitusmeetmetest.

3. Kokkuvõte

Vabariigi Valitsus kaalus eespool esitatud argumente ja asjaolusid, hindas erinevate alternatiivide mõju Natura 2000 võrgustikule ning võrdles keskkonnakaitselisi huvisid ja avalikkuse jaoks esmatähtsaid ja erakordselt tungivaid põhjuseid. Võimalikest alternatiividest on välja valitud realistlikest alternatiividest kõige vähem Natura 2000 võrgustiku ala ebasoodsalt mõjutav trassikoridor. Vabariigi Valitsus on seisukohal, et hoolimata tegevuse eeldatavalt ebasoodsast mõjust Natura 2000 võrgustiku alale on RB trassi ehitamine alternatiivsete lahenduste puudumisel vajalik avalikkuse jaoks esmatähtsal ja erakordselt tungival põhjusel. Erandi tegemisel on võimalik rakendada hüvitusmeetmeid tagamaks Natura 2000 võrgustiku sidususe säilimine.

4. Otsus

Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 45 lõike 3 alusel, arvestades direktiivi 92/43/EMÜ artikli 6 lõiget 4 ning tuginedes asjaolule, et hoolimata tegevuse eeldatavalt ebasoodsast mõjust Natura 2000 võrgustiku alale on tegevus alternatiivsete lahenduste puudumisel vajalik avalikkuse jaoks esmatähtsal ja erakordselt tungivatel põhjustel, nõustub Vabariigi Valitsus Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ kehtestamisega.

RB maakonnaplaneeringu kehtestab ja seab sealhulgas hüvitusmeetmete rakendamise kohustuse Majandus- ja Kommunikatsiooniministerium¹².

Kliimaministerium teavitab Euroopa Komisjoni Natura erandi rakendamise alustest ja vastuvõetud hüvitusmeetmetest.

5. Vaidlustamisviide

Korraldust on võimalik vaidlustada halduskohtumenetluse seadustikus sätestatud korras 30 päeva jooksul korralduse Riigi Teatajas avaldamise päevast arvates.

6. Korralduse teatavaks tegemine

Korraldus tehakse üldiselt teatavaks Riigi Teatajas avaldamisega.

¹² Peaministri 12.08.2024 korralduse „Ministrite pädevus ministeriumi juhtimisel ja ministrite vastutusvaldkonnad“ nr 88 punkti 6 kohaselt kuulub majandus- ja tööstusministri vastutusvaldkonda muu hulgas ruumilise planeerimise korraldamine ning Regionaal- ja Põllumajandusministeriumi vastavate struktuuriüksuste tegevuse juhtimine.

Kristen Michal
Peaminister

Taimar Peterkop
Riigisekretär