



KÄSKKIRI

01.04.2025 nr 47

Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ kehtestamine Riigikohtu 19.05.2020 otsusega nr 3-18-529 tühistatud trassilõikude piirkonnas

Käskkiri kehtestatakse ehitusseadustiku ja planeerimisseaduse rakendamise seaduse § 1 lõike 1 ja § 11¹ lõike 1, 12.04.2012 kehtinud planeerimisseaduse redaktsiooni § 24 lõike 2 ja § 25 lõike 2 ning keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 44 ja § 45 lõike 3 alusel, kooskõlas Vabariigi Valitsuse 06.02.2025 korraldusega nr 42 „Nõusolek Natura erandi kohaldamiseks Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassikoridori asukoha määramine“ kehtestamiseks Riigikohtu 19. mai 2020. a otsusega nr 3-18-529 tühistatud trassilõikude piirkonnas“.

IASJAOLUD JA MENETLUSE KÄIK

1. Rail Balticu maakonnaplaneeringu algatamine ja kehtestamine

Rail Balticu raudtee trassi koridori Pärnu maakonnaplaneering algatati Vabariigi Valitsuse 12.04.2012 korraldusega nr 173 „Maakonnaplaneeringu koostamise algatamine Rail Balticu raudtee trassi koridori asukoha määramiseks“. Pärnu maavanem algatas maakonnaplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise (edaspidi KSH) 23.04.2012 korraldusega nr 267. Riigihalduse minister kehtestas 13.02.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/40 Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ (edaspidi *Rail Balticu maakonnaplaneering*).

2. Rail Balticu maakonnaplaneeringu osaline tühistamine ja planeerimismenetluse uuendamine

Riigikohtu 19.05.2020 otsusega kohtuasjas nr 3-18-529 tühistati Rail Balticu maakonnaplaneering trassilõikude 3A, 4A ja 4H osas (ligikaudu 45 kilomeetrit Pärnu linna ja Ikla vahelisel maa-alal).

Riigikohtu otsuse järgselt uuendati tühistatud trassilõikude piirkonnas planeerimismenetlus, sh KSH koostamine, et leida raudtee trassile asukoht. Menetlus uuendati planeeringualal, mis paikneb Pärnu maakonnas Pärnu linna ning Saarde ja Häädemeeste valdade territooriumitel. Täpsemalt Pärnu linnas Silla ja Vaskrääma külade territooriumitel. Saarde vallas Allikukivi, Ilvese, Jaamaküla, Jäärja, Kalda, Kalita, Kamali, Kanaküla, Kikepera, Köveri, Kärsu, Laiksaare, Lanksaare, Leipste, Lodja, Lähkma, Marana, Marina, Metsääre, Mustla, Oissaare, Pihke,

Rabaküla, Reinu, Ristiküla, Saarde, Saunametsa, Sigaste, Surju, Tali, Tuuliku, Tõlla, Veelikse, Viisireiu ja Väljaküla külade, Tihemetsa aleviku ning Kilingi-Nõmme linna territooriumitel. Häädemeeste vallas Arumetsa, Jaagupi, Kabli, Krundiküla, Laadi, Leina, Lepaküla, Majaka, Massiaru, Mereküla, Metsaküla, Nepste, Papisilla, Penu, Piirumi, Pulgoja, Rannametsa, Reiu, Sooküla, Soometsa, Tahkuranna, Urissaare, Uumaa, Uulu ja Võidu külade ning Häädemeeste ja Võiste aleviku territooriumitel. Planeeringuala pindala on 1357 km².

Menetluse uuendamisest teavitas Rahandusministeerium 08.06.2020 kirjaga nr 14-10/4237-1 ja 11.06.2020 ajalehes Pärnu Postimees.

Vastavalt ehitusseadustiku ja planeerimisseaduse rakendamise seaduse § 1 lõikele 1 menetletakse enne 01.07.2015 algatatud planeeringud lõpuni, lähtudes seni kehtinud planeerimisseaduses sätestatud nõuetest. Sama seaduse § 11¹ lõike 1 kohaselt menetleb enne 2015. aasta 1. juulit algatatud maakonnaplaneeringud lõpuni Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium¹.

Kuna Rail Balticu raudtee trassi koridori Pärnu maakonnaplaneeringu algatas Vabariigi Valitsus 12.04.2012, tuleb planeeringu menetlusele kohaldada algatamise ajal kehtinud planeerimisseaduse redaktsiooni (avaldamismärkega RT I, 30.12.2011, 23, edaspidi *PlanS v.r* või *planeerimisseaduse v.r*). Kuna KSH algatas Pärnu maavanem 23.04.2012, tuleb KSH menetlemisel kohaldada tollel hetkel kehtinud keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse redaktsiooni, avaldamismärkega RT I, 21.12.2011, 15 (edaspidi KeHJS).

3. KSH programmi uuendamine ja täpsustamine

Rahandusministeerium pöördus kirjadega 30.03.2021 nr 14-13/2431-1 ja 12.04.2021 nr 14-13/2431-2 Keskkonnaministeeriumi poole ning palus nõusolekut KSH programmi uuendamiseks, kuna planeerimisel kaalutakse tühistatud lõigus uusi trassialternatiive, muutunud on planeerijad ja keskkonnamõju hindajad. Sellel hetkel keskkonnamõju hindamise metoodikas olulisi muudatusi ette ei nähtud. Keskkonnaministeerium nõustus 27.04.2021 kirjaga nr 7-15/21/1495-3 04.06.2014 heakskiidetud KSH programmi muudatuste sisseviimisega ning palus avalikkusele ja asutustele tagada juurdepääs ajakohastatud KSH programmile ning anda ülevaade muudatustest võrreldes heakskiidetud KSH programmiga. Vastav info on leitav Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi (juulis 2023 liikus ruumiline planeerimine Rahandusministeeriumist Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumisse) Rail Balticu maakonnaplaneeringu kodulehel.

19.06.2023 kirjaga nr 15-8/4400 konsulteeris Rahandusministeerium asjaomaste asutustega KSH programmi täiendavate uuenduste ja täpsustuste osas. Konsulteerimise järgselt tehti KSH programmis tehnilised täpsustused seotuna protsessi osapoolte muutumisega ning metoodilised täpsustused ja erisused seotuna Natura hindamisega ja ehitusprojekti täpsustuste hindamisega. KSH programmi uuendused ja täpsustused tehti Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ koostamise ja selle KSH raames Riigikohtu poolt tühistatud trassilõikude 3A, 4A ja 4H piirkonnas raudtee trassile asukoha leidmiseks. 21.07.–04.08.2023 toimus KSH programmi uuenduste ja täpsustuste avalik väljapanek, sh said kõik huvilised esitada ettepanekuid ning 08.08.2023 Kilingi-Nõmme klubis, 09.08.2023 Häädemeeste Vallavalitsuses ja 10.08.2023 Pärnu riigimajas toimusid avalikud arutelud. Avalikust väljapanekust ja avalikest

¹ Ruumilise planeerimise valdkond liikus Rahandusministeeriumist 01.01.2023 Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumisse. Sealt omakorda 01.01.2025 Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi haldusalasse. Eeltoodud põhjustel on Rail Balticu planeeringu koostamise korraldajana nimetatud nii Rahandusministeeriumi, Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi kui ka Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi.

aruteludest teavitas Regionaal- ja Põllumajandusministeerium 19.07.2023 kirjadega nr 14-8/662 kuni 14-8/681 ja 02.08.2023 kirjaga nr 14/8-719 ning 20.07.2023 e-kirjaga masspostitusena. Lisaks teavitati 19.07.2023 Ametlikes Teadaannetes, 20.07.2023 ajalehes Pärnu Postimees, 21.07.2023 ajalehes Postimees ja Häädemeeste vallalehe Liiviranna juuli numbris. Teade ilmus ka Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi, Pärnu Linnavalitsuse ning Saarde ja Häädemeeste Vallavalitsuse kodulehel.

Regionaal- ja Põllumajandusministeerium on arvestanud esitatud põhjendatud märkustega ja KSH programmi materjale vastavalt täiendanud.

Regionaal- ja Põllumajandusministeerium palus 01.09.2023 kirjaga nr 14-8/854 Kliimaministeeriumilt Rail Balticu KSH programmi uuendustele ja täpsustustele heakskiitu. Kliimaministeerium andis 11.10.2023 kirjaga nr 7-15/23/2697-5 heakskiidu.

4. Raudtee trassialternatiivide väljatöötamine ja võrdlemine, Natura erandi rakendamine

Järgnenud planeerimisprotsessis töötati välja kuus alternatiivi, mille mõjusid hinnati ja mida omavahel võrreldi. Kõigepealt hinnati, kuidas Rail Balticu kuus trassialternatiivi mõjutavad üleeuroopalisse looduskaitsealade võrgustikku kuuluvaid Natura alasid. Selgus, et kõik kuus raudtee trassialternatiivi avaldavad ebasoodsat mõju Natura aladele. Kõige suurema mõjuga on oranž trassikoridor, sellele järgnevad sinine ja sinine-kollane-sinine trassikoridor. Kõige väiksema ja sarnase mõjuga on roosa, sinine-kollane-roosa ja roosa-kollane-sinine trassialternatiiv.² Kuna Natura hindamise nõuete kohaselt peab valima alternatiivi, mis Naturale kõige vähem mõju avaldab, siis oranž, sinine ja sinine-kollane-sinine trassikoridor jäid kõrvale. Edasi töötati Natura mõjudelt sarnase roosa, sinine-kollane-roosa ja roosa-kollane-sinine trassialternatiividega, et ruumiliste, sotsiaalmajanduslike, looduskeskkonna, tehnilise teostatavuse ning ehitismaksumuse kriteeriumite alusel selgitada välja parim alternatiiv. Selgus, et kõige viimane ehk kõige suurema mõjuga on roosa-kollane-sinine alternatiiv. Sellele järgnes roosa alternatiiv. Kõige väiksema mõjuga ehk parim alternatiiv on sinine-kollane-roosa trassialternatiiv. Tegemist on trassiga, mis kulgeb Rabaküla servast läbi Ilvese küla hõredalt asustatud piirkonna, Kõveri külas piki Ura jõge, kirde-edela suunas läbi Laiksaare ja Nepste külade (asustatud osast lääne poolt), Krundiküla idaosas liitub trass varem planeeritud trassiga.

Parimaks osutunud sinine-kollane-roosa trassialternatiiv tekitab Natura Luitemaa linnuala piirkonnas barjääri metsise erinevate asurkondade vahel ning seeläbi mõjutab metsise elupaikade sidusust ja populatsioonide elujõulisust. Rongiliiklusest tekkiv müra võimendab veelgi barjäärefekti mõju, kuna raudteekoridori kõrval ja koridori lähiümbruses asuvad elupaigad muutuvad metsise sigimisedukuse tagamiseks sobimatuks või piiravad sobilikkust tugevalt. Seega raudtee rajamisega hävib osa Luitemaa metsiseasurkonna elupaikadest ja püsiva häiringu tekkimise tõttu ei ole osa elupaikadest metsiste jaoks enam kasutatavad. Raudtee rajamine mõjutab mitmeid piirkonna metsise asurkonna sidusust tagavaid mängupaiku (Rabaküla, Venemurru, Nepste) ja tekib oht, et Luitemaa asurkonna ja Kikepera asurkonna isendite vahetus katkeb, Luitemaa asurkond jääb isolatsiooni ja hääbub. Selle vältimiseks pakutakse Natura asjakohase hindamise raames välja meetmed mõju leevendamiseks nagu võimalikult kitsa trassikoridori rajamine; tegevuste järjekorra ning ajastuse võtted; ökosillad jm. Linnustiku ekspertide hinnangul aga ei taga nimetatud leevendusmeetmed siiski Luitemaa linnuala asurkonna sidusust ning võivad

² Hinnatud kuue trassialternatiiviga ja parimaks osutunud trassialternatiiviga, sh kaardimaterjaliga, saab tutvuda Rail Balticu planeeringu kodulehel [Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ ja keskkonnamõju strateegilise hindamise \(KSH\) menetluse uuendamine | Riigiplaneering](#).

põhjustada liigi asurkonna levila vähenemise. Seega ei ole need meetmed piisavad tagamaks Luitemaa populatsiooni pikaajalist soodsat seisundit ning tegemist on olulise ebasoodsa mõjuga Luitemaa linnuala kaitse-eesmärkidele ja ala terviklikkusele.

Naturale ebasoodsat mõju võib avaldada ja selle mõju hüvitada vaid avalikkuse jaoks esmatähtsatel ja erakordselt tungivatel põhjustel olukorras, kus alternatiivsed lahendused puuduvad. Antud juhul on tuvastatud, et puuduvad alternatiivid, mis Naturale ebasoodsat mõju ei avaldaks. Samuti on tuvastatud, et Rail Baltic on avalikkuse jaoks esmatähtis ja esinevad erakordselt tungivad põhjused raudtee rajamiseks. Nimelt Eestis ja ka teistes Balti riikides on Rail Baltic üks olulisemaid taristu projekte, mille rajamine täidab mitmeid Eesti riigi jaoks avalikes huvides seatud pikaajalisi eesmärke. Elektrifitseeritud Rail Balticu rajamisega kaasneb keskkonnahoid, kuna kaupade ja inimeste liikumisega maanteelt raudteele väheneb maanteetranspordist tulenev õhu- ja mürasaaste ning süsinikuheide. Kaasneb ka positiivne mõju inimeste tervisele, kuna õhuheitmeid on vähem ning suureneb liiklusturvalisus, sest raudteeliiklus on umbes 30 korda turvalisem kui autodega liiklemine. Samuti parenevad inimeste ja kaupade liikumisvõimalused. Seeläbi avarduvad hariduse- ja tööjõuareaalid, tugevneb Eesti konkurentsivõime kasv ja majandusareng. Kuna alternatiivid puuduvad ja olemas on avalikkuse jaoks esmatähtsad ja erakordselt tungivad põhjused Rail Balticu planeerimisega jätkamiseks, siis rakendatakse Natura erandit³, so Natura Luitemaa linnuala piirkonnas hüvitatakse metsistele tekkiv leevendamatu oluline ebasoodne mõju (vt lisaks punkti 5).

Alternatiivide väljatöötamisesse kaasati kõik puudutatud isikud ja huvilised. Samuti teavitati kõiki puudutatud isikuid ja huvilisi Natura erandi rakendamise vajadusest.

28.04.2021 toimus teabepäev, kus tutvustati käimasolevat protsessi, planeeringu lähteseisukohti ning uuendatud KSH programmi. Samuti anti ülevaade projekti edasisest ajakavast.

05.07.–09.08.2021 toimus Rail Balticu raudtee võimalike trassi asukohavariantide aruande eelnõu avalik väljapanek, sh said kõik huvilised esitada ettepanekuid ning 07.09.2021 Pärnu Keskraamatukogus, 09.09.2021 Kilingi-Nõmme klubis ja 11.09.2021 Uulu Kultuuri- ja Spordikeskuses toimusid avalikud arutelud. Avalikust väljapanekust ja avalikest aruteludest teavitati Rahandusministeeriumi 17.06.2021 kirjaga nr 15-4/4664-1, 21.06.2021 ajalehtedes Postimees ja Saarde Sõnumid, 22.06.2021 ajalehes Pärnu Postimees ning Häädemeeste valla juuli 2021 ajalehes.

14.11.2023 toimus Surjus infokohtumine, kus tutvustati, kuidas valiti parim alternatiiv ja selgitati Natura erisuse rakendamise vajadust. Infokohtumisest teavitati Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi 24.10.2023 kirjadega nr 14-8/1107 ja 14-8/1108 ning 03.11.2023 kirjaga nr 14-8/1156, e-kirjaga masspostitusena ja 23.10.2023 ajalehes Pärnu Postimees. Teade ilmus ka Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi, Pärnu Linnavalitsuse ning Saarde ja Häädemeeste Vallavalitsuse kodulehel.

5. Parimale alternatiivile planeeringulahenduse koostamine, mõjude hindamine ja hüvitusmeetmete kava koostamine

Kuna puuduvad alternatiivid, mis Naturale ebasoodsat mõju ei avaldaks ning olemas on avalikkuse jaoks esmatähtsad ja erakordselt tungivad põhjused Rail Balticu planeerimisega jätkamiseks, siis

³ Natura hindamise erandi menetlus on kirjeldatud juhendis „Juhised loodusdirektiivi art 6.4 rakendamiseks Eestis. Natura hindamise eranditegemine“, K. Peterson, R. Kutsar, Tallinn 2020. Kättesaadav Keskkonnaameti kodulehelt <https://keskkonnaamet.ee/elusloodus-looduskaitse/tegevused-kaitstavatel-aladel/natura-hindamine>.

koostati parimale trassialternatiivile planeeringulahendus, hinnati sellega seotud mõjusid ning koostati Natura hüvitusmeetmete kava.

Rail Balticu maakonnaplaneeringu koostamisel võeti aluseks kõrgemalseisvad planeeringud, strateegilised arengudokumendid ja õigusaktidest tulenevad nõuded. Samuti arvestati KSH aruande ja selle lisade tulemusi. Rail Balticu maakonnaplaneering vastab Pärnu maakonna planeeringule ja Pärnu maakonna arengueesmärkidele.

Rail Balticu maakonnaplaneering koosneb seletuskirjast ja joonisest ning lisadest, mis on käesoleva käskkirja lahutamatud lisad (lisa 1 ja lisa 2)⁴. Maakonnaplaneeringu üheks lisaks on KSH aruanne. KSH aruande lisadeks on mh Natura aruanne ja hüvitusmeetmete kava.

Rail Balticu maakonnaplaneeringuga kavandatakse:

1. Rail Balticu 350 m laiune trassikoridor koos Surju ja Urissaare kohaliku peatusega. Planeeringuga määratav trassikoridor on raudtee rajamiseks vajaminev maa ja raudtee kaitsevöönd koos trassi nihutamisruumiga. Trassikoridori sees paikneb kavandatav raudteemaa koos raudtee kaitsevööndiga, mille ulatus on üldjuhul 66 m ja millest orienteerivalt 35 m on taraga eraldatud. Trassikoridori laius on 350 m selleks, et tagada piisav maa-ala, et oleks planeeringujärgselt võimalik projekteerida trassi geomeetria nõuetele vastav raudtee. Raudteest tuleneva müra vähendamiseks on ette nähtud müra leevendusvajadusega alad, kus projekteerimisel leitakse kõige sobilikumad lahendused müra leevendamiseks nii inimestele kui ka müratundlikule elustikule. Kohalikud raudtee peatused asuvad Saarde vallas Metsaääre külas (Surju peatus) ja Häädemeeste vallas Urissaare külas (Urissaare peatus).
2. Rail Balticu raudteega seotud teedevõrgustik koos nihutamisruumiga. Teedevõrgustiku jätkuvaks toimimiseks kavandatakse raudteega eritasandilised ristumised, juurdepääsuteed Surju ja Urissaare kohalikele peatustele ning uued juurdepääsu- ja ühendusteel. Osad neist paiknevad Rail Balticu trassikoridoris, kuid osad ka väljaspool seda. Väljaspool trassikoridori paiknevatele teedele on kavandatud puhervöönd, et oleks võimalik planeeringujärgselt ehitusprojekti koostamisel leida tee kõige sobivam asukoht nihutusruumi ehk puhervööndi sees. Lisaks kavandatakse Rail Balticu eritasandiline ristumine planeeritud Via Balticu Pärnu linna ümbersõiduga.
3. Rail Balticu raudtee ökoduktid koos nihutamisruumiga. Planeeringu joonistel on näidatud ökodukti eelduslik asukoht ja selle nihutamisruum kui suurulukite läbipääsu piirkond. Ökodukti täpne asukoht ökodukti eeldusliku asukoha sees selgub planeeringujärgselt ehitusprojekti koostamise ajal.
4. Rail Balticu raudtee ökoduktide kaitsevöönd koos nihutamisruumiga. Ökoduktide läbipääsu alal ja ühendusteedel ümbritsevate elupaikadega peab olema tagatud loomadele soodne ja turvaline keskkond. Selleks kehtestatakse planeeringuga suuruluki läbipääsude ümber 500 m raadiuses kaitsevöönd arvestatuna ökodukti keskpunktist. Ökodukti kaitsevööndis on keelatud jahipidamine, ulatuslike lagealade tekitamine, maavarade kaevandamine ning teede, hoonete, aedade, piirete jms objektide rajamine, mis takistavad loomade ligipääsu läbipääsule. Põhijoonisel on ökodukti kaitsevöönd näidatud koos nihutamisruumiga. Kaitsevööndi asukoht ja piirid täpsustuvad raudtee projekteerimisel, kui selguvad ökoduktide täpsed asukohad. Samuti on edaspidi võimalik muuta kaitsevööndi ruumikuju ja tingimusi juhul, kui ulukieksperti analüüsis nähtub, et kavandatav tegevus ei mõjuta negatiivselt uluki läbipääsu

⁴ Riigihalduse ministri 17.10.2019 määruse nr 50 „Planeeringu vormistamisele ja ülesehitusele esitatavad nõuded“ § 2 lõike 8 kohaselt planeerija allkirjastab planeeringu digitaalselt. Seetõttu on käesoleva käskkirjaga kehtestatav planeeringu dokumentatsioon (lisa 1 ja lisa 2) digiallkirjastatud planeerija poolt.

ja kaitsevööndi toimimist ning rohevõrgustiku sidusus on kavandatava tegevuse puhul jätkuvalt tagatud. Planeeringu koostamise hetkel puudub ökoduktide kaitsevööndeid reguleeriv õigusakt. Juhul kui hakkab kehtima vastav õigusakt tuleb lähtuda seal sätestatud tingimustest.

5. Riigikohtu poolt tühistatud Rail Balticu trassikoridoris roheline võrgustik. Pärnu maakonna planeeringuga arvati rohevõrgustiku koosseisust välja Rail Balticu trassikoridori alune maa. Kuna Riigikohtu otsusega tühistati Rail Baltic trassi koridor lõikudes 3A, 4A ja 4H, siis on ära langenud ka alus trassikoridori ala rohevõrgustikust välja arvamiseks. Seega planeeringuga täpsustatakse planeeringualas roheline võrgustiku piire ja taastatakse roheline võrgustik Riigikohtu otsusega tühistatud trassikoridori alal.

KSH aruande uuendamise peamine fookus on olnud Natura hindamise uuendamisel ja täiendamisel, trassialternatiivide keskkonnamõju võrdlemisel ja planeeringulahendusele keskkonnameetmete määramisel. Peamised keskkonnameetmed on alljärgnevad.

1. Mürahäiringu vähendamine nii elanikkonnale kui ka loomastikule.
2. Juurdepääsude tagamine elukohtadele, põllu- ja metsamaadele.
3. Elupaikade killustamise leevendamine ja loomade hukkumise vältimine (erinevad loomade läbipääsud, liikumise suunamine, taristu märgistamine jm).
4. Ehitustööde teostamise ajalised piirangud häiringu vähendamiseks linnustikule.
5. Kitsendatud trassilõigud elupaikade kaitseks.
6. Veekogude veerežiimi ja vee kvaliteedi säilimist tagavad meetmed (sobivad sildade ja truupide lahendused, ehitustööde ajastamine jm).
7. Ohutusabinõud avariiolekordade vältimiseks.
8. Hüvitusmeetmed Luitemaa linnualale avalduvate leevendamatute oluliste ebasoodsate mõjude hüvitamiseks (asendusala ja elupaikade taastamine) ning hüvitusmeetmeid toetavad tegevused ja piirangud.

Hüvitusmeetmete eesmärk on tagada metsisele elupaiga samaväärne toimivus, mis on enne Rail Balticu raudtee rajamist. Rail Balticu raudtee rajamisega metsisele kaasneva ebasoodsa mõju hüvitamiseks tuleb tagada uued elupaigad 24-le metsise kukele. Selleks tuleb Lõuna-Pärnumaal raudteetrassi piirkonnas:

1. moodustada riigi maadele 11 uut metsise püsielupaika kogupindalaga 4811 ha. Püsielupaigad saavad tulevikus olema Natura 2000 võrgustiku osaks;
2. muuta kaitsekorda kahes metsise olemasolevas püsielupaigas – Lodja ja Jaamaküla praegustes püsielupaikades tuleb kõik metsisele olulised ja sobivad elupaigad (kokku 945 ha) hõlmata sihtkaitsevöödi kaitsekorraga. Selle tulemusel saavad need metsise elupaigad tõhusama kaitse;
3. teostada elupaiga taastamistöid 11-l alal. Taastamistöid tuleb teha üheksas moodustatavas metsise püsielupaigas ja kahes olemasolevas – Lodja ja Jaamaküla – püsielupaigas. 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 mängus tõuseb.

Lisaks on ette nähtud hüvitusmeetmeid toetavad tegevused, mis aitavad vähendada võimalust, kus hüvitusmeetmed ei osutu seire põhjal siiski piisavalt tõhusaks ja vajalik on hakata otsima täiendavaid hüvitusalasid. Hüvitusmeetmeid toetavateks tegevusteks on:

1. varasemalt kavandatud kaitsekorralduslike tegevuste lõpule viimine olemasolevatel või planeeritud kaitstavatel aladel;
2. ebasoodsat koosmõju põhjustavate tegevuste vältimine püsielupaikasid ümbritsevatel sidusatel metsa-aladel – nn puhveraladel, mis on metsise põhiline elupaiga kasutusala ning mille säilimine ja kvaliteet on oluline hüvitusaladele seatud eesmärkide saavutamiseks⁵. Puhveraladel⁶:
 - 2.1. riigimaal metsise Eesti looduse infosüsteemi (edaspidi EELIS) kantud leiukohas ja Rabaküla siduskoridoris reguleeritakse metsa majandamist. Eramaale metsa majandamisele piiranguid selle planeeringuga ei seata. On vaid üks erand – eramaal EELIS-esse kantud metsise mängupaigas uuendusraiate tegemise soovi korral tuleb koostada hinnang, et selgitada välja, kas kavandatud raie mõjutab metsist ebasoodsalt või mitte. Uuendusraie on lubatud, kui oluline ebasoodne mõju metsisele on välistatud.
 - 2.2. riigimaal reguleeritakse maaparandussüsteemide rekonstrueerimist, uuendamist ja hooldamist. Eramaale maaparandussüsteemide rekonstrueerimiseks, uuendamiseks ega hooldamiseks piiranguid selle planeeringuga ei seata.
 - 2.3. riigi- ja eramaal reguleeritakse raadamistegevusi. Täpsemalt:
 - 2.3.1. metsise EELIS-esse kantud leiukohas ja metsise poolt enam kasutatavate metsakasvukohatüüpide (raba, siirdesoo, sinika, karusambla, pohla, mustika, jänesekapsa-mustika, karusambla-mustika, mustika-kõdusoo, jänesekapsa-kõdusoo, osja, tarna, angervaksa, tarna-angervaksa, lodu, madalsoo) metsades on raadamine keelatud. Lubatud on olemasolevate elektriliinide kaitsevööndi jt olemasolevate ehitiste hooldamisega seotud raadamistööd. Lubatud on raadamistööd Rail Balticu raudtee ja sellega seotud ehitiste (nt ökoduktid, teed) ehitamiseks. Lubatud on ka raadamistööd maatulundusmaal õuema kõlvikul. Kuna raadamine on keelatud, siis pole võimalik avada selles alas uusi karjääre, et vältida olulist ebasoodsat mõju metsisele. Karjääridele, millel on juba olemas kehtiv kaevandusluba, selle planeeringuga piiranguid ei seata;

⁵ Hüvitusalade kaitse-eesmärk (metsise arvukuse kasv hüvitusaladel) on saavutatav vaid juhul, kui tagatakse puhveraladel asuvate metsade pindala ja kvaliteedi säilimine. Hüvituskava koostamisel võeti aluseks eeldus, et hüvitusaladest välja jäävatel puhveraladel metsise elupaikade seisund ei halvene. Tegevused, mille tulemusel väheneb puhveralade metsade pindala ja halvene metsise elupaikade kvaliteet, toovad eeldatavalt kaasa olulise negatiivse mõju hüvitusaladele ja need peavad olema välistatud. Seetõttu on hüvitusalade kaitse-eesmärgi saavutamiseni vajalik rakendada puhveraladel täiendavaid piiranguid.

⁶ Puhverala paikneb hüvitusaladel ja hüvitusalade jaoks tähtsatel astmelaudadel olevate metsise mängude keskosast kuni 3 km raadiuses metsise põhilisele elupaigakasutusale jäävatel sidusatel metsamassiividel. Kehtiva „Metsise (Tetrao urogallus) kaitse tegevuskava“ (Keskkonnaministeerium 2015) järgi moodustatakse metsise elupaik Keskkonnaregistris kuni 3 km raadiuses ümber metsise mängupaiga olevatest, metsise poolt eelistatud kasvukohatüüpidest, mis on eksperdi poolt omavahel ühendatud terviklikuks alaks. „RMK metsise kaitsestrateegia aastani 2030“ (kinnitatud RMK juhatuse otsusega (01.09.2020 nr 1-32/69) on metsise funktsionaalne elupaik defineeritud kui metsise elupaiga tingimustele vastavad metsad kolme kilomeetri raadiuses ümber mängupaiga keskkoha. Metsise telemeetriauuringute (Ojaste 2021) järgi jääb metsisekanade lokatsioonidest 3 km kaugusele 74% ja kukkedel 78%. Lõhmus (2016) järgi jääb valdav osa Eestis aastatel 2013–2016 tehtud pesitsusvaatlustest 0,5–2,5 km kaugusele lähimast mängutsentrist, kusjuures selles vahemikus kaldub olema ka edukate pesakondade osatähtsus suurem kui mängu lähimbruses. Telemeetria andmetel asus 77% pesakondade lokatsioonidest 3 kilomeetri raadiuses paarumisalast, kusjuures pesakondi kohati kuni 4 km kaugusel paarumisalast (Ojaste 2021). Puhveralade ulatuse osas tuleb arvestada, et metsise mängu asukoha muutumisel muutub vastavalt ka puhverala.

- 2.3.2. eelmises punktis nimetatud aladest väljaspool tuleb igakordselt hinnata raadamist kavandava planeeringu või raadamist võimaldava tegevusloa menetluses raadamisega kaasnevaid mõjusid Natura 2000 võrgustiku alade terviklikkusele ja kaitse-eesmärkidele, sh mõju metsisele. Raadamine on lubatud, kui oluline ebasoodne mõju metsisele on välistatud.

Hüvitusmeetmete kava koostamisel võeti aluseks eeldus, et hüvitusaladest välja jäävatel puhveraladel metsise elupaikade seisund ei halvene. Tegevused, mille tulemusel väheneb puhveralade metsade pindala ja halveneb metsise elupaikade kvaliteet, toovad eeldatavalt kaasa olulise negatiivse mõju hüvitusaladele. Nimelt elupaiga kaost tulenevalt võib eeldada, et moodustatavad püsielupaigad koos puhveraladega ei mahuta enam metsiseid piisaval määral ja sellest tulenevalt pole võimalik saavutada hüvitusalade kaitse-eesmärki, so tagada uued elupaigad 24-le metsisekukele. Seega arendus- ja majandustegevust puhveralades reguleeritakse ajutiselt, so kuni metsisele avalduva mõju hüvitamiseni ehk hüvitusmeetmete kavas toodud seireperioodi lõpuni⁷. Kui selleks ajaks on hüvitamise eesmärk saavutatud, toimub edasine lubade menetlemine ja andmine arendustegevuste ja majandustegevuse kavandamisel tavapärasel viisil, arvestades jätkuvalt Natura aladele avalduvate ebasoodsate mõjude vältimise vajadust.

Hüvitusmeetmed tuleb rakendada enne projektiga kavandatud tegevuste elluviimist. Hüvitusmeetmete elluviimise kulud katab projekti arendaja.

01.07.2024 toimus Häädemeeste Seltsimajas, 02.07.2024 Surju Rahvamajas ja 03.07.2024 Pärnu riigimajas infokohtumine, kus tutvustati planeeringulahendust, sellega kaasnevaid mõjusid ja hüvitusmeetmete kava puudutatud isikutele ja huvilistele. Infokohtumisest teavitati Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi 21.06.2024 kirjaga nr 14-8.3/744, e-kirjaga masspostitusena, 21.06.2024 ajalehes Saarde Sõnumid ja 26.06.2024 ajalehes Pärnu Postimees. Teade ilmus ka Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi, Pärnu Linnavalitsuse ning Saarde ja Häädemeeste Vallavalitsuse kodulehel.

6. Planeeringulahenduse kooskõlastamine

Rail Balticu maakonnaplaneering on vastavalt planeerimisseaduse v.r-le kooskõlastatud riigiasutuste ja kohalike omavalitsustega.⁸

Regionaal- ja Põllumajandusministeerium esitas 18.12.2023 kirjadega nr 14-8/1352 ja 14-8/1354 Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi asukoha määramine“ trassilõikude 3A, 4A ja 4H piirkonnas planeeringulahenduse, KSH aruande, Natura aruande ja Natura hüvitusmeetmete kava kooskõlastamiseks.

Rail Balticu maakonnaplaneeringu kooskõlastasid:

1. märkusteta Muinsuskaitseamet, Terviseamet, Keskkonnaagentuur, Riigimetsa Majandamise Keskus, Häädemeeste Vallavolikogu ja Pärnu Linnavolikogu;
2. märkustega Kliimaministeerium, Kultuuriministeerium, Päästeamet, Keskkonnaamet, Maaamet, Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet, Põllumajandus- ja Toiduamet,

⁷ Hüvitusmeetmete tõhususe kontrolliks tuleb hüvitusmeetmetena ette nähtud hüvitusaladel teostada metsise seiret iga-aastaselt üks aasta enne hüvitusmeetmete rakendamist (ehk enne elupaikade taastamist) ja kuni 10 aastasel perioodil pärast hüvitusmeetmete ellu viimist.

⁸ Kooskõlastamisega seotud kirjavahetusega ja seda koondava kooskõlastustabeliga saab tutvuda Rail Balticu planeeringu kodulehel [Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ ja keskkonnamõju strateegilise hindamise \(KSH\) menetluse uuendamine | Riigiplaneering](#)

Transpordiamet ja Saarde Vallavolikogu. Regionaal- ja Põllumajandusministeerium on arvestanud kooskõlastuskirjades esitatud põhjendatud märkustega ja Rail Balticu maakonnaplaneeringu materjale vastavalt täiendanud;

3. vaikimisi (ei esitanud vastuskirja) Kaitseministeerium, Siseministeerium, Rahandusministeerium, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Sotsiaalministeerium, Politsei- ja Piirivalveamet ning Eesti Geoloogiateenistus. Regionaal- ja Põllumajandusministeerium loeb planeeringu nende poolt kooskõlastatuks. PlanS v.r § 17 lõike 5 kohaselt, kui kooskõlastuse taotlusele ei ole kooskõlastaja vastanud ühe kuu jooksul taotluse kättesaamise päevast arvates, arvestab planeeringu koostaja, et kooskõlastajal ei ole planeeringu kohta ettepanekuid ega vastuväiteid.

Kooskõlastamise järgselt täiendati planeeringu seletuskirja, jooniseid, KSH aruannet ja hüvitusmeetmete kava määral, mis tingis täiendava kooskõlastamise vajaduse asutustega, keda muudatused puudutavad. Regionaal- ja Põllumajandusministeerium esitas 13.06.2024 kirjadega nr 14-8.3/699 ja 14-8.3/700 täiendavaks kooskõlastamiseks Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi asukoha määramine“ trassilõikude 3A, 4A ja 4H piirkonnas planeeringulahenduse, KSH aruande, Natura aruande ja Natura hüvitusmeetmete kava.

Regionaal- ja Põllumajandusministeerium palus 13.06.2024 kirjadega nr 14-8.3/701 ja 14-8.3/702 Pärnu Linnavalitsusel selgitada välja, kas esineb täiendava kooskõlastamise vajadus. Pärnu Linnavalitsus teavitas 27.06.2024 kirjaga nr 9-11/5809-6, et Pärnu linna osas tehtud muudatused pole planeeringulahendust olemuslikult muutnud ja seetõttu ei ole teistkordne kooskõlastus vajalik.

Rail Balticu maakonnaplaneeringu kooskõlastasid täiendavalt:

1. märkusteta Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet, Kliimaministeerium, Transpordiamet, Riigimetsa Majandamise Keskus ja Häädemeeste Vallavolikogu;
2. märkustega Keskkonnaamet, Maa-amet, Põllumajandus- ja Toiduamet ning Saarde Vallavolikogu. Regionaal- ja Põllumajandusministeerium on arvestanud kooskõlastuskirjades esitatud põhjendatud märkustega ja Rail Balticu maakonnaplaneeringu materjale vastavalt täiendanud.

7. Planeeringu vastuvõtmine

Majandus- ja tööstusminister võttis 30.08.2024 käskkirjaga nr 226 „Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ vastuvõtmine ja avalikule väljapanekule suunamine“ vastu Rail Balticu maakonnaplaneeringu ja suunas selle avalikule väljapanekule. Planeeringu vastuvõtmine on menetlustoiming, millega ministeerium kinnitab, et planeering vastab kehtivatele seadustele, normidele ja muudele nõuetele ning on valmis avalikuks väljapanekuks ja aruteludeks.

8. Planeeringu ja KSH avalik väljapanek ja avalikud arutelud, esitatud ettepanekud ja nendega arvestamine ning avaliku väljapaneku ja avaliku arutelu tulemustest teavitamine

Avalik väljapanek ja avalikud arutelud korraldati Riigikohtu poolt kohtuasjas nr 3-18-529 tühistatud Rail Balticu trassilõikude 3A, 4A ja 4H piirkonnas, kus raudteetrassile otsiti uuendatud planeeringumenetluses uus asukoht, koostati planeeringulahendus ja viidi läbi KSH koos Natura hindamisega ja hüvitusmeetmete kava koostamisega.

Regionaal- ja Põllumajandusministeerium teavitas avalikust väljapanekust ja avalikest aruteludest ajalehes Pärnu Postimees (17.09.2024), ajalehes Liiviranna (september 2024 nr 74), ajalehes Saarde Sõnumid (20.09.2024 nr 8 ja 24.10.2024 nr 9), Paikuse Postipaun (17.09.2024 nr 9), Ametlikes Teadaannetes (13.09.2024) ning Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi kodulehel. Regionaal- ja Põllumajandusministeerium teavitas avalikust väljapanekust ja avalikest aruteludest asjakohaseid koostöötegijaid (ministeeriume ja teisi valitsusasutusi), riiklikke äriühinguid valitsusväliseid organisatsioone, planeeringuala ja naaber kohalikke omavalitsusi, kaevandamislubade ja uuringulubade omajad ning isikuid, kes on esitanud taotlusi kaevandamisloa saamiseks või geoloogiliseks uuringuks 11.09.2024 kirjadega nr 4-8.3/946 ja 14-8.3/947 (asutusesiseseks kasutamiseks). Regionaal- ja Põllumajandusministeerium teavitas avalikust väljapanekust ja avalikest aruteludest ettepanekuid ja vastuväiteid esitanud isikuid ning isikud, kes on avaldanud soovi olla kaasatud 13.09.2024 kirjaga nr 14-8.3/954 (asutusesiseseks kasutamiseks). Maaomanikele, kellel on otsene puutumus planeeringulahendusega, edastati avaliku väljapaneku ning avaliku arutelu toimumise aja ja koha teavitus masspostitusena 12.09.2024.

Avalik väljapanek kestis 30.09.–28.10.2024, so neli nädalat. Planeeringu materjalidega ja KSH aruandega, sh Natura aruandega ja hüvitusmeetmete kavaga sai tutvuda avaliku väljapaneku käigus perioodil 30.09.–28.10.2024 paber kandjal Pärnu riigimajas, Saarde Vallavalitsuses ja Häädemeeste Vallavalitsuses kohapeal, asutuste lahtioleku aegadel. Elektroonselt oli teade ja avalikustatud materjalid, sh kooskõlastustega seotud materjalid kättesaadavad Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi kodulehel.

Avaliku väljapaneku ajal laekus kümme kirja. Planeeringu avaliku väljapaneku ajal kirjalikult ettepanekuid ja vastuväiteid esitanud isikutele saadeti põhjendatud seisukohad ettepanekute ja vastuväidete kohta ning teavitati neile avaliku arutelu toimumise aeg ja koht.

1. Transpordiamet teavitas 27.09.2024 kirjaga nr 8-5/24/15742-3, et nõustub Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ keskkonnamõju strateegilise hindamise aruandega, sh Natura aruandega.
2. Kadri K esitas 03.10.2024 e-kirjaga ettepaneku ja küsimuse Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi asukoha määramine“ ja selle keskkonnamõju strateegilise hindamise avalikul väljapanekul. Regionaal- ja Põllumajandusministeerium edastas 08.11.2024 kirjaga nr 14-8.3/954-2 põhjendused ja selgitused esitatud ettepaneku mitteametustamise kohta ning teavitati avaliku arutelu toimumise aeg ja koht. 22.11.2024 e-kirjaga Kadri K teavitas, et jääb vastustega üldjoones rahule ja ei soovi ära kuulamisele osaleda.
3. Eesti Geoloogia Teenistus esitas 15.10.2024 kirjaga nr 1-4/24-234 arvamuse Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi asukoha määramine“ ja selle keskkonnamõju strateegilise hindamise avalikul väljapanekul. Regionaal- ja Põllumajandusministeerium edastas 06.11.2024 kirjaga nr 14-8.3/947-4 põhjendused ja selgitused esitatud arvamuse mitteametustamise kohta ning teavitati avaliku arutelu toimumise aeg ja koht. Eesti Geoloogia Teenistus teavitas 11.12.2024 kirjaga nr 1-4/24-301, et võtab selgitused teatavaks, kuid jääb oma esitatud ettepanekute juurde. Samuti teavitas, et ei pea vajalikuks ettepanekute arutamiseks ära kuulamise menetluse läbiviimist.
4. Selja OÜ ja Surju PM OÜ palusid 24.10.2024 e-kirjaga lisaaega ettepanekute esitamiseks. 25.10.2025 e-kirjas selgitati, et neid huvitavad teemad on seotud raudtee projekteerimisega mitte planeerimisega. Täiendavaid sisulisi ettepanekuid ei esitatud.

5. Keskkonnaagentuur esitas 24.10.2024 kirjaga nr 4-6/13/18-3 ettepaneku Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi asukoha määramine“ ja selle keskkonnamõju strateegilise hindamise avalikul väljapanekul. Regionaal- ja Põllumajandusministeerium edastas 06.11.2024 kirjaga nr 14-8.3/946-2 põhjendused ja selgitused esitatud ettepaneku mitteametustamise kohta ning teavitati avaliku arutelu toimumise aeg ja koht. Keskkonnaagentuur esitas 26.11.2024 kirjaga nr 4-6/13/18-5 täiendava ettepaneku, millega arvestamisest teavitas Regionaal- ja Põllumajandusministeerium 15.12.2024 kirjaga nr 14-8.3/946-10. Keskkonnaagentuur teavitas 31.12.2024 e-kirjaga, et Keskkonnaagentuur on nõus metsise geomeetriaandmete mittekorrigeerimise osas, kui viited geomeetriaandmete pärimise aja kohta on lisatud joonistele. Vastavad viited on lisatud.
 6. RMK esitas 25.10.2024 kirjaga nr 5532 ettepanekud. RMK palus 01.11.2024 kirjaga nr 3-1.1/2024/5532-1 jätta tähelepanuta RMK 25.10.2024 kirja nr 5532 ning kinnitas, et kõik senised kokkulepped Rail Baltica raudtee rajamiseks on jätkuvalt jõus.
 7. Valter T esitas 26.10.2024 e-kirjaga ettepaneku ja küsimused Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi asukoha määramine“ ja selle keskkonnamõju strateegilise hindamise avalikul väljapanekul. Regionaal- ja Põllumajandusministeerium 06.11.2024 kirjaga nr 14-8.3/4570-1 vastas esitatud ettepanekule ja küsimustele ning teavitati avaliku arutelu toimumise aeg ja koht. 29.11.2024 e-kirjas täpsustas Valter T oma küsimust ja tegi täiendava ettepaneku. Regionaal- ja Põllumajandusministeerium edastas 15.12.2024 kirjaga nr 14-8.3/4570-3 omapoolse vastuse.
 8. Keskkonnaamet teavitas 28.10.2024 kirjaga nr 6-5/24/12820-13, et on tutvunud veelkord avalikul väljapanekul oleva Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ ja selle KSH aruandega, Keskkonnaamet täiendavaid märkuseid ei esita.
 9. Foreko OÜ esitas 28.10.2024 e-kirjaga ettepaneku ja küsimused Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi asukoha määramine“ ja selle keskkonnamõju strateegilise hindamise avalikul väljapanekul. Regionaal- ja Põllumajandusministeerium edastas 12.11.2024 kirjaga nr 14-8.3/954-5 omapoolsed selgitused ja vastused ettepanekule ja küsimustele ning teavitati avaliku arutelu toimumise aeg ja koht. 20.12.2024 e-kirjaga tänas Foreko OÜ põhjalike selgituste eest ja teavitas, et nõustub nendega üldjoontes. Lisaks esitas täiendavad küsimused, millele Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium vastas 13.02.2025 kirjaga nr 13-2/589-1.
 10. Marina Minerals OÜ esitas 28.10.2024 ja 30.10.2024 e-kirjadega küsimusi ja ettepanekuid Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi asukoha määramine“ ja selle keskkonnamõju strateegilise hindamise avalikul väljapanekul. Regionaal- ja Põllumajandusministeerium edastas 12.11.2024 kirjaga nr 14-8.3/946-9 omapoolsed selgitused ja vastused ettepanekutele ja küsimustele ning teavitati avaliku arutelu toimumise aeg ja koht. 11.12.2024 e-kirjas esitas Marina Minerals OÜ täiendavad küsimused. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium vastas neile 13.02.2025 kirjaga nr 13-2/588-1.
- 07.10.2024 toimus infokohtumine Surju rahvamajas eesmärgiga tutvustada avalikustatud materjale. Avalikud arutelud toimusid 13.11.2024 Uulu Kultuuri- ja spordikeskuses, 14.11.2024 Kilingi-Nõmme Klubis ja 15.11.2024 Pärnu riigimajas. Avalikel aruteludel tutvustati avalikustatud materjale, esitatud ettepanekuid ja Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi seisukohti esitatud ettepanekute kohta. Toimus arutelu ja küsimustele vastamine.

Avaliku väljapaneku ja avaliku arutelu tulemustest teavitati ajalehes Pärnu Postimees (28.11.2024), ajalehes Saarde Sõnumid (19.12.2024, varem lehte ei ilmunud) ja ajalehes Liiviranna (detsember 2024 nr 77, varem lehte ei ilmunud).

9. KSH aruande heakskiitmine

Regionaal- ja Põllumajandusministeerium esitas 22.11.2024 kirjadega nr 14-8.3/1176 ja 14-8.3/1178 (asutusesiseseks kasutamiseks) Kliimaministeeriumile Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ materjalid, et saada heakskiit KHS aruande uuendustele ja täpsustustele. KSH aruande uuendamine ja täpsustamine toimus Rail Balticu raudtee Riigikohtu poolt tühistatud trassilõikude 3A, 4A ja 4H piirkonnas.

Kliimaministeerium kiitis 19.12.2024 kirjaga nr 7-15/24/4325-7 heaks Rail Balticu 1435 mm trassi Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute KHS aruande uuendused ning täpsustused. Rail Balticu raudtee trassi edasisel kavandamisel ning elluviimisel (projekteerimisel, ehitamisel ja kasutamisel) tuleb järgida planeeringu seletuskirjas, uuendatud KSH aruandes ning hüvitusmeetmete kavas ette nähtud leevendus-, seire- ja hüvitusmeetmeid.

10. Nõusolek Natura erandi kohaldamiseks

KeHJS § 45 lõike 3 alusel võib strateegilise planeerimisdokumendi kehtestada Vabariigi Valitsuse nõusolekul, kui hoolimata strateegilise planeerimisdokumendi elluviimisega kaasnevast eeldatavalt negatiivsest mõjust Natura 2000 võrgustiku alale on see tegevus alternatiivsete lahenduste puudumise tõttu siiski vajalik avalikkuse jaoks esmatähtsatel, sealhulgas sotsiaalsel või majanduslikku laadi põhjustel. Strateegilise planeerimisdokumendi kehtestamisel tuleb seada kohustus hüvitusmeetmete rakendamiseks.

Antud juhul on tuvastatud, et puuduvad alternatiivid, mis Naturale ebasoodsat mõju ei avaldaks. Samuti on tuvastatud, et Rail Baltic on avalikkuse jaoks esmatähtis ja esinevad erakordselt tungivad põhjused raudtee rajamiseks (vt täpsemalt osa „Raudtee trassialternatiivide väljatöötamine ja võrdlemine, Natura erandi rakendamine“). Välja on töötatud hüvitusmeetmed (vt täpsemalt osa „Parimale alternatiivile planeeringulahenduse koostamine, mõjude hindamine ja hüvitusmeetmete kava koostamine“).

Vabariigi Valitsus kaalus Natura erandi rakendamise asjaolusid ja leidis, et alternatiivseid lahendusi on piisavalt hinnatud, samuti kavandatavat tegevust ala kaitse-eesmärkidest lähtuvalt mõjust Natura 2000 võrgustikule. Võimalikest trassialternatiividest on välja valitud kõige vähem Natura 2000 võrgustiku ala ebasoodsalt mõjutav trassikoridor. Samuti kaalus Vabariigi Valitsus avalikkuse jaoks esmatähtsaid põhjuseid (rajatav infrastruktuur on ülekaalukas avalik huvi, mis võimaldab kiiret ühendust Lääne-Euroopaga, ning riigikaitse kaalutlused), mis kokkuvõttes kaaluvad üles Luitemaa Natura 2000 linnuala metsise populatsioonile tekkiva kahju. Metsisele tekkiv kahju on võimalik kompenseerida hüvitusmeetmete abil. Vabariigi Valitsus on seisukohal, et hoolimata tegevuse eeldatavalt ebasoodsast mõjust Natura 2000 võrgustiku alale on Rail Balticu raudtee rajamine alternatiivsete lahenduste puudumisel vajalik avalikkuse jaoks esmatähtsal põhjusel. Erandi tegemisel on võimalik rakendada hüvitusmeetmeid, et tagada Natura 2000 võrgustiku sidususe säilimine.

Vabariigi Valitsus andis 06.02.2025 korraldusega nr 42 nõusoleku Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudteetrassi koridori asukoha määramine“ kehtestamiseks Riigikohtu 19.05.2020 otsusega nr 3-18-529 tühistatud trassilõikude piirkonnas. Majandus- ja

Kommunikatsiooniministeeriumil tuleb seada Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassikoridori asukoha määramine“ kehtestamisel Luitemaa linnuala metsise asurkonna kaitse-eesmärgi tagamiseks hüvitusmeetmete rakendamise kohustus.

11. Rail Balticu planeeringu järelevalve

Järelevalve teostaja pädevuses on:

1. planeeringu õigusaktidele vastavuse kontrollimine.

Rail Balticu planeeringu koostamisel, koostöötegemisel ja kaasamisel on järgitud planeerimisseaduse v.r-is ja KeHJS-is sätestatud menetlus- ja sisunõudeid. Kõik asjassepuutuvad asutused ja kohalikud omavalitsused on planeeringu kooskõlastanud. Planeeringu kooskõlastamisel ei ole tuvastatud vastuolusid kehtivate õigusaktidega.

2. planeeringu liigilt üldisemale kehtestatud planeeringule vastavuse kontrollimine.

Rail Balticu planeering vastab üleriigilisele planeeringule „Eesti 2030+“, milles tuuakse välja, et Euroopa transpordipoliitika valguses on jätkuvalt tähtis parandada Eesti seotust Euroopa Liidu tuumikpiirkondadega, sh luua Läänemere idarannikul kiirraudtee (Rail Baltic), mis ühendab Balti riigid ja Soome Kesk-Euroopaga. Selline raudtee konkureerib lühematel vahemaadel edukalt õhutranspordiga. Üleriigilise planeeringu „Eesti 2030+“ tegevuskavas toodud eesmärgi „Olemasolevale asustusstruktuurile toetuva mitmekesise ja valikuvõimalusi pakkuva elu- ja majanduskeskkonna kujundamine. Töökohtade, haridusasutuste ja mitmesuguste teenuste kättesaadavuse tagamine toimepiirkondade sisese ja omavahelise sidustamise kaudu“ saavutamiseks on ette nähtud maakonnaplaneeringute koostamine, millest üks on Rail Balticu raudteetrassi koridori asukoha määramine. Kiire raudteeühenduse põhimõtte ja suunad on kajastatud üleriigilise planeeringu „Eesti 2030+“ joonisel nr 7 „Transpordivõrgu põhistruktuur aastal 2030“.

Rail Balticu planeering vastab Pärnu maakonna planeeringule. Pärnu maakonna planeering määratleb maakondliku tähtsusega tehnilise taristu põhimõttelised asukohad, sh raudtee. Seega maakonnaplaneeringu koostamisel on juba arvestatud Rail Balticu raudteega (vajalik on maakonnaplaneeringut täpsustada Riigikohtu poolt tühistatud trassilõigu uue asukohaga, mis ongi Rail Balticu planeeringu eesmärgiks). Maakonnaplaneeringus nähakse Rail Balticu raudtees täiendavaid arenguvõimalusi, sh kiire raudteeühendus võimaldab parendada teenuste ja töökohtade kättesaadavust.

3. nõusoleku andmine liigilt üldisema kehtestatud planeeringu muutmiseks temale esitatud, liigilt üldisema planeeringu muutmise ettepanekut sisaldava planeeringu kehtestamisel.

Rail Balticu planeeringuga ei muudeta liigilt üldisemat planeeringut, puudub vajadus vastavasisulise nõusoleku andmiseks. Pärnu maakonna planeeringut on vajalik täpsustada (mitte muuta) seotult Rail Balticu trassikoridori ja rohevõrgustiku paiknemisega ning Pärnu maakonnaplaneeringu teemaplaneeringus on vajalik täpsustada (mitte muuta) rohevõrgustiku toimimist seotult Via Baltica ja Rail Baltica ristumisega. Vastavasisulised täiendusvajadused on toodud planeeringu seletuskirjas.

4. planeeringus riigi huvide järgimise kontrollimine, kui planeeritava maa-ala kohta puudub liigilt üldisem kehtestatud planeering. Antud juhul on liigilt üldisem kehtiv planeering olemas.

5. planeeringu avalikul väljapanekul kirjalikke vastuväiteid esitanud isikute ning planeeringu koostamise korraldaja ärakuulamine ja seisukoha esitamine vastuväidete kohta, kui planeeringu koostamisel vastuväiteid ei arvestatud.

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium edastas kutse ärakuulamisele Eesti Geoloogiateenistusele 07.02.2025 kirjaga nr 13-2/512-1, Kadri K-le 07.02.2025 kirjaga nr 13-2/510-1, Valter T-le 07.02.2025 kirjaga nr 13-2/511-1, Foreko OÜ-le 13.02.2025 kirjaga nr 13-2/589-1 ja Marina Minerals OÜ-le 13.02.2025 kirjaga nr 13-2/588-1.

Eesti Geoloogiateenistus teavitas 10.02.2025 kirjaga nr 13-1/25-238, et EGT arvamus ei ole muutunud ning soov ärakuulamisel osalemiseks puudub. Valter T teavitas 17.02.2025 kirjaga, et kujunenud olukorras ei pea ärakuulamist vajalikuks ja kohtumist pole vaja korraldada. Foreko OÜ teavitas 14.02.2024 e-kirjaga, et ei soovi ärakuulamisel osaleda. Kadri K ärakuulamisele ei ilmunud (22.11.2024 e-kirjaga teavitas, et jääb vastustega üldjoones rahule ja ei soovi ärakuulamisel osaleda). Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium järelevalve teostajana kujundas seisukoha tuginedes eelnimetatute avaliku väljapaneku ajal esitatud ettepanekutele ning Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi vastustele. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium järelevalve teostajana edastas omapoolse seisukoha Valter T-le 06.03.2025 kirjaga nr 13-2/511-3, Foreko OÜ-le 06.03.2025 kirjaga nr 13-2/589-3, Eesti Geoloogiateenistusele 06.03.2025 kirjaga nr 13-2/512-3 ja Kadri K-le 06.03.2025 kirjaga nr 13-2/510-2. Kokkuvõttes leidis Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, et Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi esitatud selgitused ettepanekutega mitteamvestamise kohta on asjakohased, põhjendatud ja proportsionaalsed. Kavandatud lahendus arvestab Rail Balticu kui olulise taristuprojekti elluviimise vajadusi ja samas ka keskkonnakaitse põhimõtteid. Mõjud on asjakohaselt hinnatud ja nende leevendamiseks ning hüvitamiseks on ette nähtud sobivad meetmed. Samuti on seatud meetmed, millega tuleb arvestada raudtee projekteerimisel ja keskkonnamõju hindamisel.

Marina Minerals OÜ ärakuulamine toimus 05.03.2025. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium järelevalve teostajana kujundas seisukoha tuginedes Marina Minerals OÜ poolt avaliku väljapaneku ajal esitatud ettepanekutele ja ärakuulamisel antud selgitustele ning Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi kirjalikele vastustele ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kui planeeringu koostamise korraldaja ärakuulamisel antud selgitustele. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium järelevalve teostajana edastas omapoolse seisukoha 11.03.2025 kirjaga nr 13-2/588-4. Kokkuvõttes leidis Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, et Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi esitatud selgitused ettepanekutega mitteamvestamise kohta on asjakohased, põhjendatud ja proportsionaalsed. Kavandatud lahendus arvestab Rail Balticu kui olulise taristuprojekti elluviimise vajadusi ja samas ka keskkonnakaitse põhimõtteid. Mõjud on asjakohaselt hinnatud ja nende leevendamiseks ning hüvitamiseks on ette nähtud sobivad meetmed. Planeerimisprotsess on olnud erinevaid osapooli kaasav. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium 11.03.2025 kirjaga nr 13-2/588-4 kohaselt Marina Minerals OÜ poolt esitatud ettepanekuid ei ole võimalik arvestada, kuna nende rakendamine ei oleks kooskõlas metsise kaitse eesmärkidega ning seaks ohtu Rail Balticu projekti elluviimise.

II KAALUTLUSED

Rail Balticu planeeringu eesmärk on luua ühendus Balti riikide ja Euroopa raudteevõrgu vahel. Rail Balticu projekt on riiklikult oluline infrastruktuuriprojekt, mille rajamine toetab Eesti transporditaristu arengut, vähendab keskkonnasaastet, soodustab rahvusvahelist kaubavahetust ja parandab kohalike elanike liikumisvõimalusi.

Rail Balticu maakonnaplaneeringu koostamisel on võetud aluseks kõrgemalseisvad planeeringud, strateegilised arengudokumendid ja õigusaktidest tulenevad nõuded. Samuti arvestati KSH aruande ja selle lisade tulemusi. Rail Balticu maakonnaplaneering vastab Pärnu maakonna planeeringule ja Pärnu maakonna arengueesmärkidele.

Planeerimismenetluses hinnati omavahel kuute Rail Balticu trassialternatiivi, et leida asukoht raudtee trassikoridorile, kuhu koostada planeering lahendus. Trassialternatiivide hindamisel võeti arvesse Natura hindamise ja hüvitusmeetmete rakendamise põhimõtteid, kuna ühegi raudtee trassikoridori alternatiivi puhul ei ole ebasoodsat mõju võimalik vältida metsisele Luitemaa linnualal.

Kuna puuduvad alternatiivid, mis Naturale ebasoodsat mõju ei avaldaks ning olemas on avalikkuse jaoks esmatahtsad ja erakordselt tungivad põhjused Rail Balticu planeerimisega jätkamiseks, siis on koostatud parimale trassialternatiivile planeeringulahendus, hinnatud sellega seotud mõjusid ning koostatud Natura hüvitusmeetmete kava. Rail Balticu planeeringuga on määratud raudtee trassikoridori asukoht ja trassiga seotud infrastruktuur. KSH aruande, Natura hindamise aruande ja hüvitusmeetmete kava tulemused on integreeritud planeeringulahendusse. Rail Balticu planeeringu kehtestamise ja raudtee ehitamise eelduseks on Luitemaa linnuala metsistele avalduva olulise leevendamatu mõju kompenseerimine. Hüvitusmeetmed peavad olema tõhusad ning need tuleb ellu viia enne ehitustegevusega alustamist. Hüvitusmeetmed ja neid toetavad meetmed on asjakohased ning hüvitusmeetmete tulemuslikkust seiratakse. Valitud lahendus tagab parima võimaliku tasakaalu keskkonnakaitse ja arendustegevuse vahel. Vabariigi Valitsus on andnud nõusoleku planeeringu kehtestamiseks.

Planeeringu koostamisel on arvestatud niipalju kui võimalik ettepanekuid esitanud isikute seisukohtadega. Planeeringulahendust on täiendatud ja kohandatud, et võimalikult suures ulatuses tagada erinevate huvidega arvestamine. Kõiki ettepanekuid ei ole võimalik arvestada, kuna nende rakendamine ei oleks kooskõlas planeeringu eesmärgiga või metsise kaitse eesmärkidega ning seaks ohtu Rail Balticu projekti elluviimisele. Arvestamata jäetud ettepanekuid on asjakohaselt põhjendatud. Koostöö ja kaasamine on olnud pidev, kaasatud on erinevaid asutusi, eksperte ning huvigruppe. Paremaks kaasamiseks, informatsiooni edastamiseks ning planeeringu ja KSH materjalide kättesaadavuse tagamiseks on avalikele planeeringumaterjalidele olnud tagatud juurdepääs ministeeriumi kodulehel. Looduskaitseseaduse (edaspidi LKS) § 53 lõike 1 kohaselt on I ja II kaitsekategooria liigi isendi täpse elupaiga asukoha avalikustamine keelatud. LKS § 53 lõike 1 kohane info pole kodulehel kättesaadav. Seda infot on edastatud asutusesiseseks kasutamiseks mõeldud kirjadega.

III OTSUS

Lähtuvalt eeltoodust ning ehitusseadustiku ja planeerimisseaduse rakendamise seaduse § 1 lõike 1 ja § 11¹ lõike 1, planeerimisseaduse v.r § 24 lõike 2 ja § 25 lõike 2 ning keskkonnamõju hindamise

ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 44 ja § 45 lõike 3 alusel, kooskõlas Vabariigi Valitsuse 06.02.2025 korraldusega nr 42 „Nõusolek Natura erandi kohaldamiseks Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassikoridori asukoha määramine“ kehtestamiseks Riigikohtu 19. mai 2020. a otsusega nr 3-18-529 tühistatud trassilõikude piirkonnas“:

1. Kehtestada Pärnu maakonnaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ Riigikohtu 19.05.2020 otsusega nr 3-18-529 tühistatud trassilõikude piirkonnas (lisa 1 ja lisa 2).
2. Planeeringu elluviimisel on kohustus rakendada Rail Balticu maakonnaplaneeringu hüvitusmeetmeid Luitemaa linnuala metsise asurkonna kaitse-eesmärgi tagamiseks (lisa 1 ja lisa 2).
3. Avaldada käesolev käskkiri koos kehtestatud planeeringu ja selle lisadega, mis ei ole asutusesiseseks kasutamiseks, riigiplaneeringute portaalis riigiplaneering.ee ning planeeringute andmekogus 14 päeva jooksul käskkirja allkirjastamise päevast arvates.
4. Teha käesolev käskkiri koos planeeringuga teatavaks isikutele, kes on olnud kaasatud planeerimismenetlusesse, sealhulgas planeeringuala kohalike omavalitsuste üksustele 14 päeva jooksul käskkirja allkirjastamise päevast arvates.
5. Avaldada teade planeeringu kehtestamisest Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kodulehel ja riigiplaneeringute portaalis, ajalehes Pärnu Postimees, Ajalehes Saarde Sõnumid ja ajalehes Liiviranna 14 päeva jooksul käskkirja allkirjastamise päevast arvates.

IV VAIDLUSTAMINE

Käskkirja on võimalik vaidlustada 30 päeva jooksul teatavakstegemisest, esitades kaebuse Tallinna Halduskohtule halduskohtumenetluse seadustikus sätestatud korras.

(allkirjastatud digitaalselt)
Erkki Keldo
majandus- ja tööstusminister

Lisad:

1. Lisa_1_PLANEERING_KEHTESTAMISELE_PLANK_AVALIK
2. Lisa_2_PLANEERING_KEHTESTAMISELE_LISAD_ASUTUSESISESEKS_KASUTAMISEKS