



Pärnu Maavalitsus  
Akadeemia 2, 80088  
Pärnu  
[info@parnu.maavalitsus.ee](mailto:info@parnu.maavalitsus.ee)

29.12.2016

**Seisukohad ja ettepanekud Pärnu maakonnaplaneeringule „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“**

## **1- Planeeringu ja KSH hindamise ajastus**

Käeolevaga taunime, et taas on planeeringu avaliku väljapaneku aja valimisel kodanikud ja vabaihendid pandud ebavõrresse seisu võrreldes planeeringut ja keskkonnamõtjude strateegilist hindmaist ettevalmistavate ettevõtete, riigi- ja omavalitsusasutustega. On äärmiselt ebamõistlik kavandada nii olulise ja mahuka planeeringu ning keskkonnamõtjude hindamise avaliku väljapaneku aeg aastalõpu ning jõuludega seotud perioodi. Sellega seoses peame nimetatud ajastatust pahatahtlikuks aktiks, mille eesmärgiks on olnud hajutada avalikkuse tähelepanu seoses nimetatud avaliku väljapanekuga ning vähendada võimalusi avalikul väljapanekul oleva väga mahuka kaaluka materjaliga sisuliselt ja efektiivselt tutvumiseks ja arvamuse kujundamiseks. Planeeringu materjalides olevast kooskõlastuste tabelist nähtub, et kui Keskkonnaametit ja Keskkonnaministeeriumi paluti oma seisukohad esitada juba suvel, siis ka KKA poolt esitati mitu nendepoolse menetlemise tähtaja pikendamise kirja, mis näitab, et avalikkusele seisukoha kujundamiseks jäetud üpris lühike ja pühadega hakitud tähtaeg ning poole aasta jagu KSH materjalide „sahtlis hoidmine“ ei ole kooskõlas Arhusi konventsiooni nõuetega.

## **2- Keskkonnamõtjude sõltumatu hindamise kohustuse rikkumine**

Oleme seisukohal, et Rail Baltica planeeringus ja strateegilistest dokumentides kavandatud kujul (valdavalt loodusmaastikes ning kiirraudteele omaste tehniliste lahendustega) on erakordselt suure potentsiaalse keskkonnamõtjuga projekt. Sellise tegevuse mõjude hindamisel peab vastavalt keskkonnamõtju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (KeHJS) § 14 lg-le 5 olema mõjude hindamise juhtekspert ja ekspertrühma liikmed mõjude hindamise läbiviimisel erapooletud ja objektiivsed. KSH läbiviimise eest vastutavaks juhteksperdik on Heiki Kalle, kes on ühtlasi Rail Baltica maakonnaplaneeringute koostamise eest vastutava Hendrikson ja Ko ettevõtte omanike ringis ja juhatuse liige. Seetõttu on meie hinnangul äärmiselt raske tagada seadusega nõutud sõltumatust ja objektiivsust, kui ettevõtte omanik sisuliselt viib läbi keskkonnamõtjude hindamist enda ettevõtte teise osakonna planeerimistöole. Seetõttu on meil sisuliselt põhjust kahelda, kas mõjude hindamine on toimunud piisavalt objektiivselt ja sõltumatult planeerimisprotsessist. Seega oleme seisukohal, et

lisaks tavapärasele KSH järelevalve menetlusele on enne selle tulemuste osas seisukoha võtmist vajalik tellida KSH ja selle sõltumatu teostamise osas sõltumatu audit ning oodata ära selle tulemused ja soovitusel KSH ja planeerimisprotsessi vastavate puudustega toimetulekuks.

### **3- Rail Baltica trassikoridore strateegiliste valikute ebapiisavus ja kallutatus avaliku huvi kahjustavate lahenduste suunas**

Avaldame kahetsust ja ei nõustu lähenemisega, mille eesmärk on Rail Baltica raudteekoridori rajamine kõige lihtsamal ja kiiremal moel, suunates selle suures osas Vahe-Eesti metsavööndi loodusmaastikele ja riigimetsa. Teadmata, kas selline valik on taristu tellijate poliitiline suunis või planeeringu ja keskkonnamõju hindamise koostaja poolne lähenemine, on sellist laadi strateegilised valikud jäänud alternatiividena nõutava põhjalikkusega välja töötamata ja hindamata. Seda nii Tallinn-Tartu-Valga koridori sisulisel ja kvantitatiivsel võrdlemisel (vastava AECOM-i töö polnud ei KSH ega vastanud oma sisult piisavatele kvaliteedikriteeriumitele) kui Tallinn-Pärnu-Ikla või Mõisaküla koridorides erinevate strateegiliste trassialternatiivide osas. Seetõttu ei saa hinnata sobivaks lahenduseks sellist, kus juba langetatud põhimõtteliste otsustele (võimaikult kiirelt ja otse üle Pärnu ning Ikla) ei järgnenud strateegilisi alternatiive ja nende keskkonnamõjusid piisavas täpsusastmes hindavat analüüsi. Vajalik oleks samal ajal Tallinn-Pärnu-Ikla valiku suunale teostatud eeluuringu (Loodusväärtuste uuring, Lisa VI-4) läbi viimine Tallinn-Tartu-Valga strateegilise alternatiivi suunal. Viidatud loodusväärtuste uuring oleks olnud sobiv ja üpris heal tasemele eeluuring, andmaks objektiivset infot nende kahe trassikoridori looduskaitsest riskidest ja nende reaalse kaalumise võimaluse.

Kuivõrd aga loodusväärtuste uuring ja keskkonnamõjude strateegiline hindamine keskendub valdavalt loodusmaastikku suunatud, ning rohevõrgustiku ja kaitselade piirkonnas kulgevale trassile, siis ei ole sellest abi hindamaks, milline oleks looduskaitse kogumõju juhul, kui näiteks trassikoridor kulgeks võimalikult eelistatult kultuurmaastikus. Seega on kõige olulisem järeldus, et planeerimisprotsessis on liialt vähe tegeletud sisuliste strateegiliste alternatiivide väljatöötamisega ja objektiivse kaalumise ning keskkonnamõjude hindamisega. Eriti negatiivselt torkab see silma Pärnumaa puhul, kus rakendatud trassialternatiive on selgelt vähem kui Harju- ja Raplamaal ning nende vähestel alternatiividel eesmärk on kohaliku piirkonna ja eraisikute heaolu tagamine, mitte parimate avalikust ja üle-euroopalisest huvist lähtuvate looduskaitsest soodamate lahenduste leidmine.

Seejuures on käesoleva planeeringu raames trassialternatiivide valikul asunud võimalikke asukohaalternatiive kitsendama lubamatult varases etapis. Juba 2014. a Eesti Keskkonnaühenduste Koja (EKO) ja SA Keskkonnaõiguse Keskuse (KÕK) ühises pöördumises toodi välja, et lubamatu ning nii planeerimisseaduse kui KeHJS sätetega oleks vastuolus vaid ühe trassialternatiivi välja valimine enne planeeringu avalikustamist ja KSH aruande lõplikku koostamist<sup>1</sup>. Pöördumise seisukohtadega nõustus ka tollane regionaalminister, kes saatis 19.03.2014. a maavalitsustele selleteemalise kirja (kiri nr 13-4/49-1). Eeltoodust hoolimata on antud juhul käitunud selliselt, et juba planeeringu koostamise käigus, (Lõuna-Pärnumaa osas juba 2014. a augustis) st oluliselt enne planeeringu vastuvõtmist ja avalikule väljapanekule suunamist, on valitud vaid üks alternatiiv. Planeeringu edasisel koostamisel ning KSH aruandes teisi alternatiive samaväärse põhjalikkusega enam ei käsitletud. Selline teguviis oli

1

Kättesaadav internetis:

[http://k6k.ee/files/Rail%20Baltic%20trassi%20asukohavalik\\_EKO\\_K6K\\_19%2002%202014.pdf](http://k6k.ee/files/Rail%20Baltic%20trassi%20asukohavalik_EKO_K6K_19%2002%202014.pdf)

ja on, nagu eelviidatud EKO ja KÕKi ühispöördumises välja toodud, selgelt vastuolus planeeringu algatamise ajal kehtinud KeHJS ja PlanS nõuetega ning seetõttu õigusvastane.

#### **4- Natura 2000 võrgustiku alade keskkonnamõju väljaselgitamiseks on vaja läbi viia täiendavad loodusväärtuste inventuurid**

Mõju Natura aladele saab adekvaatselt hinnata, kui on olemas objektiivsed ja piisavad alusandmed. Antud protsessis on Natura mõjusid hinnates kasutatud vaid Keskkonnaregistris ja kaitsekorralduskavades toodud andmeid alal esinevate väärtuste leviku ja arvukuse kohta. Hinnangust ei selgu, et oleks välitöödega täpsustatud Natura aladel asuvate väärtuste tegelikku olemist, paiknemist ja arvukust. Osade mõjutatavate Natura alade (nt Laiksaare, Tolkuse, Taarikõnnu) elupaiku ei ole kunagi korralikult inventeeritud ja registris kajastuvad vaid juhuslikult registreeritud elupaigad või kameraalselt elupaikadeks hinnatud alad. Nt Taarikõnnu loodusalal on metsakorraldusandmete põhjal elupaiga 91D0 piir raudteele oluliselt lähemal, kui seda hinnangus registri andmete põhjal väidetakse. Sarnaseid näiteid leiab ka Laiksaare ja Tolkuse loodusaladelt. Kaitse-eesmärgiks olevate liikide esinemise osas on andmed sageli veelgi puudulikud. Sedavõrd puudulike alusandmete põhjal ei ole võimalik objektiivselt mõjusid hinnata.

Natura loodusaladel elupaikadele avalduva mõju hindamisel peab arvestama, et juhul kui projekt kahjustab elupaikades iseloomulike liikide seisundit või takistab elupaikade asustamist elupaigale tüüpiliste liikide poolt, on samuti tegu olulise negatiivse mõjuga. Natura aladele avalduvate mõjude hindamisel on käsitletud vaid Natura ala kaitse-eesmärgiks nimetatud liike, tähelepanu ei ole üldse pööratud Natura standardandmebaasis nimetatud muudele olulistele liikide, rääkimata teistest liikidest, mis iseloomustavad Natura alal kaitstavate elupaikade toimimist ja seisundit. Nt ei ole Tolkuse Natura ala puhul hinnatud metsisele avalduvat mõju, seda vaatamata sellele, et liik on standardandmebaasis nimetatud alal esineva olulise liigina. Arvestama peab, et raudtee on planeeritud Tolkuse Natura alaga otseselt seotud mänguasurkonna mängupaiga keskosast läbi ja suure tõenäosusega toob see kaasa liigi mänguasurkonna täieliku hävimise ja loodusalale iseloomuliku liigi kadumise piirkonnast ja sellega kaasneb kahtlusteta ka oluline negatiivne mõju Natura alale. Teiseks näiteks võib tuua kivisalisliku elupaiga hävimise Pärnu loodusalal. Kivisalislik on Pärnu loodusala metsastunud luidete elupaigas iseloomulik liik, kelle seisundi halvenemine toob kaasa olulise negatiivse mõju Natura alale. Väide, et ala eesmärgiks on vaid elupaigad ja seetõttu elupaiku asustavaid liike ei ole hindamisel vaja arvestada, ei ole kooskõlas Natura mõju hindamise juhendite ja Euroopa Kohtu praktikaga. Just liikide soodsa seisundi säilimise ja elupaikade jätkuva kasutuse põhjal on võimalik hinnata Natura alade sidususe, elupaikade struktuuri ja funktsioonide säilimist, see on aga jäänud tegemata.

Eraldiseisvaks probleemiks on alternatiivide sisuline käsitlemata jätmine neis trassi osades, kus esineb konflikt kavandatud raudteeprojekti ja Natura 2000 võrgustikku kuuluvate alade kaitse-eesmärkide vahel. Kuna antud juhul ei ole KSH aruande põhjal välistatud ala-kaitse-eesmärkide või terviklikkuse negatiivne mõjutamine (vt ka alljärgnevat selgitusi) oleks planeeringu kehtestamine lubatav vaid erandjuhul (KeHJS § 45 lg-tes 3-5 toodud tingimustel). Esimeseks planeeringu erandkorras

kehtestamise eelduseks on see, et puuduvad alternatiivsed lahendused. Kuna käesoleval juhul on alternatiivsete lahenduste kaalumise nii mujal Eestis kui ka Pärnu maakonna territooriumil olnud selgelt puudulik, siis ei ole seetõttu planeeringu õiguspärasel viisil kehtestamine võimalik.

## **5- KSH eluslooduse osas ja trassivalikute hindamisel kasutatud materjalide ning meetodikate piisavus ja asjakohasus**

### **5.1. Üldhinnang**

AECOM, Planeeringu ja KSH kättesaadavate materjalide järgi selgub, et **Loodusväärtuste uuring** (KSH Lisa VI-4) ongi jäänud ainsaks (eel)uuringuks. See valdavalt olemasoleval ja osaliselt mõningates lõikudes täiendavalt tehtud pistelistel ja üksikutele liigirühmadele läbi viidud väliuuring ei ole meie hinnangul piisav ega eri võtmeväärtuste ekspertide poolt teadulikult heaks kiidetud ulatuse, kestuse ja meetodikatega uuring, mille alusel oleks võimalik tegeleda mõjude täppishindamisega, mis on eelduseks, et otsustaja ning KSH järelevalvaja saavad olla veendunud, et planeeringu kehtestamisel ja selle alusel toimival tegevusel oleks edaspidi negatiivsed mõjud piisavalt välistatud või leevendatud. Nii on näiteks suuresti metsamaastikus kulgeval trassikoridoril Pärnu- ja Raplamaal suur tõenäosus II kaitsekategooria looma ja linnuliikide (eriti käsitiivaliste) ning III kategooria linnuliikide esinemiseks kavandatud trassikoridorides. Seega on mõeldamatu, et ülepinnaalise looduskaitse väärtuste vajalikus mahus ja ulatuses inventeerimiseta saab langetada nii olulise keskkonnamõjuga otsust. Lisaks uuringute ebapiisavusele pole KSH koostajad kasutanud ka kõiki olemasolevaid andmeid mis on olemas vastavate seire- ja keskkonnamõjude hindamisega seotud projektide tulemusena, ning kättesaadavad Keskkonnaameti kui KSH järelevalvaja käest. Nii on näiteks Rääma raba puhul OÜ Naturum poolt korraldatud nimetatud raba haudelinnustiku territooriumite kaardistamine 2013 ja 2016<sup>2</sup> aastatel, ent neis sisalduvaid andmeid III kat linnuliikide andmestiku osas pole KSH mõjude hindamisel kasutatud, ega tehtud analüüsi raudteetrassi läbi viimisest vastavate liikide elupaikadest olevast looduslikust rabamaastikust. Planeeringu ja KSH elektrooniliste materjalide juures pole kätte saadavad ka mitte kõik probleemsete piirkondade uuringute ja mõjude hindamisega seotud materjalid<sup>3</sup>, mis raskendab KSH tulemuste hindamist veelgi.

### **5.2. Suurkiskjad**

Eluslooduse uuringu ja KSH materjalide alusel järeldame, et puuduvad piisavad andmed ja uuringud kaitstavate suurkiskjate elupaigakasutuste detailide kohta ning olemasolevaid Keskkonnaagentuuri uurimisrühma raadiotelemeetria andmeid pole kasutatud mõjude detailsemaks hindamiseks. Suurkiskjate talvitumis- ja sigimispaid on väljas selgitamata. Meile teadaoleva info alusel on mitmed Pärnumaa metsakaitsealad ja Natura alad (nt Tolkuse ja Laiksaare Natura alad) suurimetajatest karu ja

2

RÄÄMA RABA LINNUSTIKU EKSPERTHINNANG. Ülevaade Rääma raba linnustikust ning hinnang planeeritava

Rääma 2 turbakaevanduse mõjudest elustikule. OÜ Naturum, koostaja Mati Kose, 2013; Rääma raba haudelinnustik Rääma II turbatootmisala 2016. a. eelseire. OÜ Naturum, koostaja Mati Kose, 2016

3

Rail Baltic raudtee ja selle rajamisega kaasneva keskkonnamõju hindamine Selja Mõtuse, Kõveri ja Nepste metsise püsielupaikadele. Ekspertarvamus : A. Jair, 2014

ilvese talvitumis- ja/või sigimispaiakadeks. Samas pole uuringutes sellelaadset infot ei nende konkreetsete kaitsealade ega kogu ülejäänud trassikoridori kohta kogutud ning vastavad mõjud on hindamata. Samas on suurkiskjate kaitse- ja ohjamiskavas peetud suurkiskjate, eriti karu jaoks just neis võtmepaiakades häiringute ja rahualade vähenemist ja killustumist oluliseks riskiteguriks, eriti kui see kombineerub üha intensiivsema metsamajandusega<sup>4</sup>. Samas kavas tuuakse suurkiskjate kui tugevalt territoriaalsete liikide jaoks ühe ohutegurina välja ka territooriumite tükeldamine ja sellest tulenevad konfliktid liigikaaslastega, sigimispartnerite ja saakloomade leidmise probleemid jms. Ühe sellise territooriume tükeldava taristu näitena mainitakse Tallinn – Mäo kavandatavat tarastatud kiirtee rajamist, kuid mitte Rail Balticat (kava koostamise ajale ei olnud kiirraudtee rajamine veel tõsiselt päevakorral). Samas on selge, et ilma suurkiskjate elupaigakasutust Rail Baltica trassil täpsemalt uurimata pole võimalik hinnata selle mõjusid EL-s kaitstavatele liikidele ega nende asurkondade elujõule. KSH-s on antud küsimus üksnes pinnapealselt taandatud ökoduktide rajamise teematikale, mis ilma piisava alusandmestiku ja mõjude detailse hindamiseta ei saa olla aluseks ja KSH järelevalvajale otsuse tegemiseks. Seni on suurkiskjate kaitse tegevuskava kohaselt vastavate EL Loodusdirektiivi II lisa liikide populatsioonide hea seisund tagatud metsamaastike piisava sidususe ja pelgupaikade olemasoluga. Seetõttu on enne Rail Baltica taolise suurobjekti rajamist vaja välja selgitada, kuidas see mõjutab suurkiskjate kaitse kontseptsiooni ja kas ning milliseid täiendavaid kaitsemeetmeid on vaja mõjude leevendamiseks ja kompenseerimiseks. Samuti on vajalik kvantitatiivselt hinnata asurkondadele avalduda võivat efekti suuri loodusmaastikke tükeldava raudteetrassi valikul võrreldes mõne kultuurmaastikku läbiva trassiga. Kogu tarastamise teematika on KSH-s käsitletud ebajärjekindlalt ning vastuoluliselt. Kui näiteks väikeimetajate jaoks on kavas jätta tara alla läbipääs, siis kas saab olla veendunud, et ka suurkiskjad sealt alt end läbi pressima/kaevama ei hakka, ning hindamata on selle stsenaariumi mõjud. Kohati räägitakse KSH-s tarakatketustest suurulukite läbipääsude võimaldamiseks, ent samas on see kirjas vaid ebamääraselt ja üldsõnaliselt. Teadmata on selle meetme vastavus raudtee tehnilise eksploatatsiooni tingimustele. Raudtee trassi tarastamise mõjude peamise leevendava meetmena nähakse ette rohesildade ehk ökoduktide rajamist. Jäeb arusaamatuks, kust on võetud 10 km distantsti sobivus naaberökoduktide vahekaugusena ja kuidas see suhestub nt. suurkiskjate territoriaalsusega ning loomade oluliste sigimis- ja talvituspaikade paiknemise ning liikumiskoridoridega. Kas ja kuivõrd on kusagil mujal teiste riikide asurkondade põhjal tehtud järeldused ja leevendavate meetmetena esitamine nii imetajate läbipääsude distantsti kui disaini osas kohaldatavad Eesti oludesse ilma piisava alusandmestikuta, ning seni ainsa (maantee)ökodukti pigem negatiivse kogemuse taustalt? Leiame, et oluliselt kindlam võimalus oleks loomastiku mõjusid vähendada või vältida, tuues raudteetrassi võimalikult kultuurmaastikule, kus loomade koondumiskohtadeks oleval metsaribad, vooluveekogude kaldapuistud jms. loomulike maastikukoridoridena aitavad ka paremini vajalike ökoduktide paiknemist kavanda.

Lisaks ökoduktide asupaikade ja vahekauguste teematikale on nende toimimise tagamiseks oluline mõlemal pool nende paiknemisala looduslähedaste metsakooluste olemasolu ja säilitamine tulevikus, et loomade liikumist üle rohesildade tagada. Selleks on esmalt vajalik analüüsida metsakooluste olukorda ja arvestada sobivate olemasolu/puudumisega nende asukohtade valikul. Teiseks on vajalik KSH-s ja planeeringuga ette näha selged metsade majandamise jt. võimalike inimõjudega tegevuste piirangud ühendamiseks rohesildade abil nii rohevõrgustiku tuumalasiid ja kaitstavaid ning seni kaitsmata elupaiku. Millise asukoha, konfiguratsiooni ning majandustegevuse piirangutega

(kaitseražiimiga) peaksid vastavad kompensatoorsed rohekoridorid olema, on KSH ja leevendavate meetmete väljatöötaja ning planeeringu kehtestaja poolt vajalik eeltegevus koostöös asjaomaste ekspertide ja asjakohaste riigiasutustega enne KSH ja planeeringu kehtestamist.

### 5.3. Käsiivalised

Teiseks suuremaks probleemseks imetajaterühmaks on käsiivalised, kes kõik kuuluvad II kaitsekategooriasse ning tiigilendlane on ka Loodusdirektiivi II lisa liik. Käsiivaliste kohta on teada üksnes mõningad olemasolevad koondumisalad, ent kuna valdav osa trassist on läbi uurimata, siis on tõenäolisus just eriti vanametsade ja vooluveekogudega seotud kaitsealadel käsiivaliste olemasoluks suur. Nii on näiteks Mati Kosele teada nahkhiirte suvised poegimiskolooniad ja tõenäoliselt tiigi- ja veelendlaste toitumisalad Timmkanali oja ja Tolkuse looduskaitseala piirkonnas. Samas pole võimatu seal ja sarnastes kohtades ka teiste käsiivaliste esinemine. Vastavad uuringud on aga tegemata ning vähestest teadaolevates koondumiskohtadeks olevates koondumisalades pole võimalikke riske kvantitatiivselt hinnatud ning välja pakutud leevendusmeetmed on ebapädevad ja pigem suurendavad hukkimisriske. Pimedas toituvatele aeglaselt lendavatele nahkhiirtele on kiirrongidega kokkupõrgetes hukkimine suur ohutegur. Nende aeglane paljunemiskiirus võib tähendada juba mõningate isendite suremise olulist mõju asurkondadele.

### 5.4. Lindude hukkimine kokkupõrgetes rongide, tarade ja elektriliinidega

Kuigi Vahe-Eesti loodusmaastikuga seotud rohevõrgustikku kaitsealade ja Natura alade kõrvalt ning vahelt on kavandatud läbima Eestis enneolematu 240 km/h kiirusel liikuvate kiirrongide liiklus, on selle kahjulikud mõjud linnustikule ja käsiivalistele KSH-s mainitud üksnes pinnapealselt. Puudu on kokkupõrkeriskide sageduse ja olulisuse hindamine. Arvestades lindude keskmist lennukiirust, mis on 5-10 x madalam<sup>5</sup> kavandatavast reisi- ja kaubarongide liikumiskiirusest, on hukkimised kokkupõrgetest suur ja lahendamata risk, sest paljudele kaitsealustele jt. linnuliikidele on iseloomulik sagedane viibimist lagendike ja teede servades toitumisel vm põhjustel (öösorr, kanalised, kurelised, röövlinnud, värvulised jt). Seda, ja vastavat mõju võimendab eriti planeeringuga ette nähtav kaitsealade servast või nende vahelt läbi kulgema ja/või vooluveekogusid ületama planeeritud trass. Praeguse planeeritud trassikoridori juures võib see olla selgelt üheks olulisemaks negatiivseks teguriks linnustikule. Selle leevendamise ainsa võimalusena kaitsealade piirkondades tuleb kõne alla liikumiskiiruse tugev piiramine (50-60 km/h), mida aga KSH aruandes leevendava meetmetena pole välja toodud.

Sarnaselt on täpsemalt hindamata jäetud Rail Baltica trassi kahekordsete turvaaedade roll metsalinnustiku, eriti kanaliste hukkimiste põhjustajana. Vastavat turvaaedadega seotud hukkimisriski on käsitletud üksnes pealiskaudselt ilma sisuliste kvantitatiivsete alusandmete ja riskide hindamiseta. Kanaliste elupaikade osas on trass täies ulatuses inventeerimata ning ka olemasolevates teadaolevates kanaliste elupaikades ei ole andmeid piisavalt, et mõjusid hinnata. Siinkohal on oluline silmas pidada, et riikliku kanaliste seirega kogutav andmestik ja selle alusel määratletud kanaliste, eriti metsise mängupaigad on üksnes osa nende aastaringsest kasutatavatest elupaikadest ning seetõttu ei anna riiklik seire piisavalt täpset ja vajalikku sisendit kõigi tundlike alade ja vastavate riskide määramiseks. Ilma täpsemaid alusuuringuid tegemata ja riskide suurust hindamata nii üksikutele

5

BRUDERER, B. and BOLDT, A. (2001), Flight characteristics of birds: . Ibis, 143: 178–204. doi:10.1111/j.1474-919X.2001.tb04475.x

elupaikadele kui tervikuna kogu trassi piirkondadesse jäävatele asurkondadele pakutakse kanaliste kaitstavatest elupaikadest trassikoridori välja viimise asemel leevendava meetmena tarade märgistamist. Samas on seda leevendavat meedet vaid põgusalt mainitud, hindamata on selle vajalikes lõikudes rakendamise ulatus, kulukus ja teostatavus ning efektiivsus. Samuti pole teada, kas ja kuidas on leevendusmeetmena välja pakutud märgistamise puhul tagatud märgiste nähtavus hämarikus ning pimedas, mis on vastavatele liikidele riskide vältimiseks oluline. Suurbritannias on hirvede eest metsakultuuride kaitseks rajatud ühekordsete traataedade põhjalikus uuringus jõutud selgusele, et kanaliste elupaikades märgistuste kasutamine küll vähendab hukkumiski, ent ei muuda seda looduskaitseks vastuvõetavaks. Seetõttu jõuavad töö autorid järeldusele, et metsakanalitele olulistel elupaikades ei ole võrkaiaid mõeldavad<sup>6</sup>. Seda enam on põhjust mures olla kahe piirdetara, elektriliinide ja rongide liikluse kavandamisega vastavates elupaikades Rail Baltica projektis.

Raudteetrassi kogu ulatus on kavas elektrifitseerida kahe keskpinge elektriliiniga, millele lisanduvad nende ühendusliinid olemasolevast elektrivarustuse võrgustikust. Lindude jaoks on elektriliine hinnatud üheks kõige suurematest inimtekkelise suremuse teguriks<sup>7</sup>. Samas on Rail Balticu raudtee osas vastavad mõjude detailsemad hinnangud puudu. Leevendava meetmena on üldsõnaliselt välja pakutud liinide märgistamine, ilma piisavalt vastavaid detaile ja märgistamise detaile, sh, paigaldamise tehnikaid, hooldamisvajadust jms selgitamata. Samuti pole ilmselt arvestatud, et hämarikus ja pimeduses lendavate liikide jaoks on vajalik tähistamine ka pimedas märgatavate lahendustena. Samas on erinevatest elektriliinide märgistamise uuringutest teada, et märgistamine küll vähendab kokkupõrgete riski elektriliinidega, ent ei muuda seda olematuks. Nii leiti näiteks Eesti Ornitoloogiaühingu poolt teostava Tartu-Viljandi-Sindi elektriliini järelseire projektis 2016 kevadel ka märgistatud liinilõigult mitmeid hukkunud linde<sup>8</sup>.

Tulenevalt eelöeldust **teeme järgmised ettepanekud** Rail Baltica planeeringu keskkonnamõjude senisest efektiivsemaks leevendamiseks (sõltumata konkreetsest trassialternatiivist loodusmaastikus)

- Liikluskiiruse piiranguks rohevõrgustiku tuumaladel ja ühenduskoridorides seada üldpiiranguna 70 km/h; kaitstavate liikide teadaolevates elupaikade ja vastavate eri kaitserežiimiga alade piirkonnas (2 km mõjuvööndis) seada kiirusepiiranguks 50 km/h
- Kogu trassi ulatuses lahendada elektrivarustus maakaablina, et efektiivselt ära hoida elektrivarustusega seotud hukkumiskrisse linnustikule.
- Taradega kokkupõrkeriskide vähendamiseks kasutada traataedade asemel looduslikust puitmaterjalist tarade lahendusi koos looduslikest puittaimedest puhverhekiga, mis toimivad ka mürabarjäärina kogu rohevõrgustiku tuumala läbivate lõikude ulatuses

---

6

David Baines, Mark Andrew, Marking of deer fences to reduce frequency of collisions by woodland grouse, Biological Conservation, Volume 110, Issue 2, April 2003, Pages 169-176, ISSN 0006-3207, [http://dx.doi.org/10.1016/S0006-3207\(02\)00185-4](http://dx.doi.org/10.1016/S0006-3207(02)00185-4).

7

Erickson, W et al., 2005. A Summary and Comparison of Bird Mortality from Anthropogenic Causes with an Emphasis on Collisions. USDA Forest Service Gen. Tech. Rep. PSW-GTR-191.

8

Harku-Lihula-Sindi 330/110 kV kõrgepinge õhuliini linnustiku seirekava ja märgistamisvajaduse hindamine Vältitööde I etapi tulemused (15.03.2016-20.05.2016) TÖÖVÕTULEPING nr 1.1-4/2016/401

## 5.5. Ehitusaegne ja taristu kasutamise aegne müra

Ehitusaegset müra, tehnika liikumist ning inimeste viibimise mõju pole täpsemalt kvantifitseeritud ja mõju kaitstavatele häirimistundlikele suurkiskjatele ning lindudele sisuliselt hinnatud. Leevendusmeetmena välja pakutud tööde ajastamine väljaspool lindude pesitusaega pole meie hinnangul vastavates elupaikades aastaringselt elutsevate paigalindude jaoks kuigivõrd piisav meede. Samuti võib soovitus viia ehitustöid vastavates elupaikades läbi talveperioodil minna vastuollu vajadusega hoiduda häiringutest võimalikes karu talvitumis- ja poegemispaikades.

Rongide liikluse müra on analüüsitud ja modelleeritud vaid tulenevalt inimese heaolust ja vastavatest müranormidest. Samuti pole mürakaardile kantud trassikoridori jäävaid müra suhtes tundlike liike ning hinnatud loodusmaastike mürareostusega seotud mõjude olulisust puhke- ja (loodus)turismi keskkonna kvaliteedile.

**Ettepanek:** Müra ja inimeste ning tehnika viibimise ja liikumisega seotud mõjude hindamine nii ehitus- kui kasutusfaasis vajab oluliselt täiendamist ning täpsustamist, sh eriti ajaliste piirangute sobivus ja tõhusus leevendava meetmena. Samuti tuleb hinnata seda, kui suur on risk nimetatud piirangute mittejärgmiseks ja elustiku kahjustamiseks (kurb näide keeluajast mitte kinnipidamisest raudteerööbaste ülesvõtmisel Pärnu –Mõisaküla raudteel ja sellest tulenenud must-toonekure pesapoegade surnuksnälgimisega on olemas lähiminevikust Pärnumaalt).

## 5.6. Mõju veerežiimile ja reostusriskid

Loodusväärtuste seisukohalt on veerežiimi muutuste mõjust rääkimisel senise kuivendusvõrgu toimimise asemel hoopis võimalikult looduslähedase veerežiimi tagamine. KSHs ja selle lisades käsitletakse veerežiimile avalduvaid mõjusid väärtalt. Oluline ei ole olemasoleva ja tihti kuivendusest juba mõjutatud veerežiimi säilitamine (maaparandussüsteemide toimimise tagamine), vaid võimalikult looduslähedase olukorra tagamine, mis väldib kuivendusmõju süvenemist või kompenseerib kuivendusmõju leevendamise näol raudtee rajamisega kaasnevaid negatiivseid mõjusid. Maaparandussüsteemide hoolduse tagamine toob kaasa kuivendusmõju süvenemise ja see ei saa loodusväärtuste hoidmisel olla leevendavaks meetmeks.

Hindamata on riskid vooluveekogudele, eriti Natura ja lõhejõgedele. Leevendavate meetmetena on kirjas piisava hulga truupide kavandamine raudtee projekteerimisel. Ent samas pole mingeid täpsemaid detaile ega juhendandmeid, mis on piisav kogus ja kui suure tõenäosusega see aitab veerežiimi säilitada ja kui suur on nende edasine hoolduse vajadus ja pikaajaline risk nende toimimast lakkamisel (eriti nt. Rail Baltica trassi majanduslikult mittetoimimise ja võimaliku hülgamise puhul nagu see on juhtunud Pärnu-Mõisaküla ja Ristiküla-Ikla raudteetrassidega). Samuti pole KSH-s hinnatud kuidas on kavas tagada korruga nii olemasoleva veerežiimi säilimine, olemasoleva kuivendusvõrgustiku toimimine ning Natura jt. kaitseväärtusega elupaikade looduslike tingimuste säilitamine üheaegselt. KSH-s kirjas olevad üldsõnalised suunised ilma reaalsete lahenduste ja nende toimimise ja mõjude hindamiseta ei sisenda kindlust, et nimetatud veerežiimi pikaajalised muutused ja vooluveekogude reostumise riskid on piisava täpsusega hinnatud ja nende vältimist on võimalik tagada.



## 5.7. Loodusmõjude täpsem hinnang

Varasemas planeerimise protsessis rahustati üldsust ja vabaühendusi lubadusega, et peale esimesi eeluuringuid ja esmaste trassikoridoride väljavalmimist toimub mõjude üksikasjalikum hindamine ning vajadusel trasside sisuline korrigeerimine. Paraku on nüüd selgunud, et oluliselt pole täiendavaid andmeid hinnangute täpsustamiseks eelpool loetletud võtmeteemade osas kogutud. Seepärast ei saa nõustuda püüdega endiselt ebapiisavate andmete interpreteerimise kaudu mõjude hindamist ning negatiivsete mõjude vältimist tõestada.

Ei saa nõustuda etapiviisilise mõjude hindamise taktikaga, mille alusel püütakse teha strateegiliselt olulised valikud loodusmaastikest ja kaitsealade kõrvalt ja vahelt kulgeva trassi kavandamiseks puudulike ja ebapiisavate andmete ning mõjude hindamisena ning detailsem hindamine soovitakse jätta ehitusprojekti etappi. Kasutatava lähenemise suurim probleem on see, et ka parima tahtmise juures, ja kõige mitmekesisemate leevendatavate meetmete teoreetiliselt parima täitmise juures ei suudeta nendega ära hoida negatiivseid mõjude Natura aladele ja teistele kaitseväärtustele. Olemasolev eluslooduse uuring oleks pidanud andma piisava sisendi nägemaks esmase trassikoridori planeerimise faasis ulatuslikke probleeme elusloodusele ja kaitsealadele ning Natura aladele selleks, et välja töötada kultuurmaastikku läbivad alternatiivid ja/või enne metsamaastiku trasside planeeringuga edasi minekut viia läbi piisava ajalise ja ruumilise ulatuse ja detailsusega sobivaid ning valideeritud teaduspõhiseid meetodikaid kasutavad uuringud. See kehtib ka välja pakutud leevendusmeetmete reaalse tulemuslikkuse, tehnilise teostatavuse ja majanduslike aspektide väljaselgitamise kohta. Me ei saa heaks kiita olukorda, kus Eestis enneolematu looduskaitseliku mõjuga strateegilised otsused tahetakse teha ära enne, kui on piisavalt välja selgitatud nende üksikasjalik mõju, ning kas need on üksikuna ning kumuleeruvalt välditavad ja leevendatavad või kompenseeritavad. KSH aruandes lk. 109 – 110 küll mainitakse Rail Baltica raudtee ja Via Baltica maantee võimaliku 2+2 või 2+1 sõidurajaga maantee tarastamise vajadust ning nende samas maastikupiirkonnas kulgemise topeltmõjusid. Samas on jäetud välja töötamata ja läbi analüüsimate võimalikud kõige säästlikumad lahendused, kus raudtee ja maantee kulgeks kõrvuti samas liikluskoridoris, kus nende mõjusid saaks komplekssemalt ja säästlikumalt vähendada. Selle asemel, et eri riigiasutuste ja planeerijate vahel koostööd teha ja parimad ning säästlikumad transpordikoridorid välja töötada, lükatakse KSH aruandes keskkonnavastutus Via Baltica arendamise kanda soovitades „Via Baltica 2+2 sõidurajaga teeks rekonstrueerimise vajaduse ümber hindamist ja selle 2+1 maanteena rajamist“. Tarastamise Rail Balticaga seotud lahenduse osa lk 110 on esitatud väga segaselt ja jääb arusaamatuks, miks pole taradest loobumise alternatiivseid lahendusi ja kahe transpordikoridori ühitamise võimalusi püütud rakendada ja vastavaid planeerimislahendusi välja töötada. Ei saa nõustuda, et nii olulist analüüsi pole planeeringu ja KSH väljatöötamise käigus läbi viidud.

Eelnevast lähtuvalt teeme ettepaneku viia läbi KSH Rail Baltic maakonnaplaneeringute tegevuskavas fikseeritud uuring, mille eesmärk on kaardistada ja analüüsida alternatiivseid tehnilisi võimalusi erinevatele raudteemaa kasvõi osaliselt ja/või perioodiliselt taradest vabastamise lahendustele, arvestades õnnetusjuhtumitest tuleneva ohu leevendamise vajadusega. Analüüs peab käsitlema maailmapraktikas esinevaid/kasutatud lahendusi ning täpsustaks asukohad, kus tuleks kaaluda alternatiivlahendusi ökoduktidele ulukite ülepääsude vajadustest lähtuvalt. Leiame, et ilma vastava uuringu eelneva läbiviimise ja alternatiivsete, loodusmaastikke võimalikult vähe läbivate alternatiivide

väljatöötamiseta ei ole sellisel kujul võtmeküsimustes määramatuse sisse jätva planeeringu ja KSH aruande heakskiitmine mõeldav.

## **6- Natura mõjude hindamise metoodika ja järeldused**

Rail Baltica trassi looduskaitse plaanis ülimalt problemaatilise trassikoridori ja selle alternatiivide valik avaldub muuhulgas ka selles, et ka peale eelistatud trassivaliku langetamist KSH hindamise varases etapis ebapiisava andmestiku põhjal ning kaheldava juriidilise korrektsusega, ei ole siiski trassikoridori soovitud viia välja suure hulga Natura 2000 loodus- ja linnualade lähedusest või nende vahelisest piirkonnast. Seetõttu on selge, et potentsiaalselt olulised mõjud Natura 2000 võrgustiku aladele peavad läbima asjakohase hindamise.

Vastavalt Euroopa Kohtu (ja ka Riigikohtu) praktikale on asjakohase hindamise puhul esmaseks nõudeks, et see lähtuks valdkonna usaldusväärseimatest teadusandmetest ning kindlaks tehtaks kõik projekti aspektid, mis eraldi või koos muude tegevustega, mis juba realiseeritud või mida alles kavandatakse, võivad avaldada mõju ala kaitse-eesmärkidele. Hindamist ei saa pidada asjakohaseks, kui selles esineb lünki või kui see ei sisalda selliseid täielikke, täpseid ja lõplikke seisukohti ning järeldusi, mis hajutaksid kõik teaduslikult põhjendatud kahtlused kavandatud tööde mõju kohta<sup>9</sup>. Antud juhul ei vasta planeeringu KSH raames läbi viidud Natura mõjude hindamine neile kriteeriumitele (vt nii eelnevat punkti kui alljärgnevat alapõhiseid selgitusi), mistõttu oleks planeeringu kehtestamine selle põhjal õigusvastane.

Ka juhul, kui Natura 2000 võrgustiku aladele avaldatavate mõjude hindamine oleks läbi viidud nõuetele vastavalt, oleks negatiivsete mõjude ilmnemisel korrektseks teguviisiks esmajärjekorras muuta alternatiivsete lahenduste olemasolul projekti selliselt, et mõjud oleks välditud<sup>10</sup>. Alles juhul kui puuduvad alternatiivsed lahendused, on mõeldav projekti edasine kavandamine koos leevendavate ja hüvitavate meetmete kavandamisega vastavalt liikide või elupaikade prioriteetsusele ning EL Komisjoni vastavalt informeerides või luba taotledes.

Senises protsessis on peetud kõige olulisemaks hoiduda võimalikult eramaadest ja asustatud piirkondadest ning püüda pigem trass suunata loodusmaastikele, kus need (küll ühe erandiga) ei läbi Natura alasid, ent paljudes lõikudes läbivad nende servasid või kulgevad nende vahelt. Senise trassikoridori ja eelistatud trassi suurt potentsiaalset negatiivset mõju toob välja ka RB Natura hindamine (KSH Lisa IV). Tulenevalt sellest, et esmatähtsaks on planeerimisprotsessis peetud eelkõige sotsiaalseid ja majanduslikke aspekte, ei saa väita, et alternatiivsed lahendused puuduksid ning seetõttu on oluline muuta RB trassikoridori selliselt, et senine sage puutumus Natura aladega väheneks miinimumini.

Natura aladele oluliste negatiivsete mõjude vältimise seisukohalt on vajalik eriti ebapiisavate andmete korral ettevaatusprintsipi rakendamine, see tähendab muuta tuleb alternatiivide olemasolu korral projekti tehnilist lahendust selliselt, et see tagab suurima võimaliku kindlusega nimetatud

---

9

Vt nt Euroopa Kohtu lahendit asjas C-404/09 (Hispaania) p 99-100 ning Riigikohtu lahendit asjas [3-3-1-88-15](#)

10

[http://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/management/docs/art6/natura\\_2000\\_assess\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/management/docs/art6/natura_2000_assess_en.pdf)

negatiivsete mõjude vältimise. EL Natura hindamise reeglite ja praktika kohaselt ei saa see seisneda üksnes olemasolevale kavale või projektile leevendavate meetmete kavandamises ja selle abil püüdega väita oluliste negatiivsete mõjude puudumist. Eriti kehtib see nende leevendavate meetmete kohta, mis küll võivad vähendada, ent ei hoia täielikult ära negatiivseid mõjusid või on nende kasutegur, efektiivsus, teostatavus ja ajas püsivus (eriti koosmõjus kumuleeruvalt sama projekti ja teiste tegevuste mõjudega). Näiteks on üheks selliseks probleemiks käesoleva kirja eelmises osas käsitletud elektriliinide ja tarade märgistamise küsimus, mis teaduslike uuringute alusel vaid osaliselt vähendab, aga ei välista lindude hukkumist. Samas, näiteks rongidega kokkupõrgetest tekkiva suremuse mõjudele Natura linnualade jaoks pole mingeid meetmeid isegi kavandatud.

Lisaks eelöeldule on Natura olulisi negatiivseid mõjusid vältima pakutavad meetmed kirjeldatud enamikus äärmiselt üldsõnaliselt ning need ei põhine piisava andmestikuga eeluuringutel ega leevendusmeetmete või kompensatsioonimeetmete sisu ja detailide täpsemal kirjeldamisel ning nende teostatavuse ja kulukuse hindamisel. Leevendus ja kompensatsiooni või hüvitusmeetmete osas on ebaselged nende tehnilise, rahalise ja asjaomastele ametkondadele tekkiva täiendava halduskoormuse probleemid, kindlus nende tegeliku teostamise ja asjakohase jooksva korrigeerimise võimalikkuse osas juhul kui seire peaks probleeme tuvastama. Seega on kavandatava RB rajamisel hetkel kavandatud trassile Natura 2000 võrgustiku alade kaitse-eesmärkide ja terviklikkuse ebasoodsalt mõjutamise vältimine kaheldav ja seatud sõltuma ebamäärastest, alles välja töötamist ootavatele meetmetest. Seetõttu ei saa väljapakutud trassikoridori valikut, mis kulgeb süstemaatiliselt Natura aladega puutumuses ja läbi loodusmaastike, pidada põhjendatuks.

Hetkel on aga täpsemalt üldse hindamata kumuleeruvad kavandatava raudtee ja teiste inimtegevuste mõjud suurus ja olulisus Loodus- ning Linnudirektiiviga kaitstavate liikide asurkondade elujõulisusele kogu tassi mõjuvõndisse jäävate elupaikade ja Natura alade lõikes. Sellises mahus ja iseloomus metsakaitsealad ja Natura alasid ja vastavaid liike mõjutades ei saa mõjude hindamist taandada üksnes üksikute Natura alade mõjude pealiskaudseks kirjeldamiseks ja mõjude olulisuse subjektiivseks hinnanguks. Ka EL Natura mõjude hindamise juhendmaterjalis rõhutatakse, et negatiivsete mõjude efektiivne vältimine või leevendamine saab toimuda üksnes juhul kui vastavad mõjud on täiel määral kindlaks tehtud, hinnatud ja dokumenteeritud ning alles see on piisav alus edasiste tegevuste väljatöötamiseks ja hindamiseks<sup>11</sup>. Meie hinnangul on käeoleva planeeringu ja KSH vastavad uuringud jäänud sisuliselt tegemata ja baseeruvad pinnapealsel kirjeldusel.

**Ettepanek: Viia läbi nõuetele vastav Natura hindamine.**

## ***7- Küsimused ja probleemid trassilõikude ning Natura alade kaupa:***

### **7.1. Lõik 1 ja eelistatud trassiverisoon 1B:**

**Natura 2000 loodusala Mernieku dumbraji** Läti-Eesti piiril, mida mõjutab Eesti pool kavandatud Rail Baltica trass.

---

11

[http://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/management/docs/art6/natura\\_2000\\_asses\\_s\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/management/docs/art6/natura_2000_asses_s_en.pdf)

Lisaks kaitse-eesmärgiks olevatele elupaigatüüpidele on ala standardse andmevormi järgi<sup>12</sup> registreeritud teiste alale oluliste Natura liikidena muu hulgas ka laanepüü, must-toonekurg, valgeselg-kirjurähn, musträhn ning laanerähn. Tegemist on oluliste vanametsa karakterliikidega, kes on ohustatud nii intensiivse metsamajanduse kui kavandatud raudteetrassi ja sealse liikluse suhtes vahetult ala servas. Seetõttu ei saa nõustuda KSH Natura hindamisese järeldusega, välja pakutud üldsõnaliste ning meie hinnangul ebapiisavate leevendusmeetmete rakendamine tagab selle ala soodsa looduskaitse seisundi säilimise.

Kuivõrd raudteetrass on kavandatud läbima laiemat metsamaastikku, siis ka väljaspool Natura ala metsaelupaiku liikuvate lindude jaoks on kavandataval trassil kasutatavaid elupaiku killustav ja isoleeriv mõju

**Ettepanek:** Viia Rail Baltica trass kavandatud piirkonnast Via-Baltica ja Ikla piiripunkti naabrusse, kus mõjud loodusväärtustele on minimaalsed ja piiriületusel saab vajadusel looduse ja EL vahendite säästlikkuse põhimõttel kasutada või laiendada olemasolevat maantee piiripunkti taristut ja koridori. Praegune planeering sisaldab vaid kahte piiriületuse alternatiivi ning vajab täiendavalt Via-Baltica koridori kasutava alternatiivi väljatöötamist. Praegune eelistrass ei järgi põhimõtet, mille alusel üle-Euroopalise väärtusega Natura ala kaitse avalik huvi peab olema eelistatud erahuvidele.

## **7.2. Lõik 2 ja eelistatud trassiversioon 2B:**

### **Põhja-Liivimaa linnuala (EE0040344)**

Kavandatav raudtee, eriti selle eelistatud, idasuunas kaarduv trass on valitud kulgema poolpõiki lähenema linnuala läänepoolsele metsaalale, ning möödudes kahes punktis selle nurgast ja ühes punktis ligi 200 m eemal samas metsalaamas. Nimetatud metsamaastik linnualal, ja alalt läbi voolava Lemmjõe piirkond, on lisaks elloetletud liikidele ka must-toonekure, händkaku, karvasjalg- ja värbkaku, kanakulli, öösorri ja jäälinnu elu- ja toitumispaik.

Kavandatav raudtee eraldab linnualast läände jäävad, kaitse all mitteolevad laanerähni, valgeselg-kirjurähni, hallpea-rähni, laanepüü ning hiireviu registreeritud elupaigad linnuala suuremast elupaigalaamast. Seejuures pole antud linnuala loodenurga piirkonnas raudteekoridorile kavandatud ainsatki alternatiivi, mis vähendaks kaitsealuse linnustiku jaoks nende elupaikade isoleerimist kaitseala ja majandusmetsa maastike vahel ning viiks trassi eemale linnuala lähipiirkonnast.

Kuivõrd linnualal ja sellest läänes säilinud elupaikade vahel ja ümbruses toimub nimetatud metsalinnustiku ja kaitse-eesmärkideks olevate liikide liikumine eri elupaikade ja toitumisalade vahel, siis on väga tõenäoline, et raudtee sellises asukohas põhjustab tõsist riski vastavatele linnuasurkondadele. Aedade ja elektriliinide tähistamine ei pruugi piisavalt efektiivne leevendav meede olla. Lindude kokkupõrkeriske ja hukkumist rongiliikluses aitaks ainsana efektiivselt vähendada rongide liikumiskiiruse alandamine 50 km/h kogu linnuala nurgapunkte läbiva lõigu ulatuses.

Väga oluline on ka rongide liikumisega seotud täiendav müra ja häirimine lähedalasuva linnuala kaitsealustele linnuliikidele, mis võib nende jaoks elupaiga kvaliteeti vähendada. Natura hindamise

aruandes ja eluslooduse uuringus toodud leevendavad meetmed trassiobjektide tähistamise ning ehitus- ja hooldustööde ajastamisena väljapoole pesitsusaega ei võimalda siiski piisavalt mõjusid leevendada. Tähistamise probleeme kirjeldasime käesoleva kirja esimeses osas. Nimetatud linnualal on valdav osas piirkonnas elavatest kaitse-eesmärkideks olevatest linnuliikidest seal aastaringelt elavad paigalinnud (rähnid, kakud kanalised jt), mistõttu pole ajaliste piirangutega võimalik häirimistundlikele paigalindudele avaldatavaid mõjusid piisavalt leevendada. Ei saa nõustuda järeldusega, et ette nähtud suurel koormusel toimiva kiirraudtee rajamine linnuala vahetusse kontaktvööndisse koos selle rajamise ja kasutamisega seotud häirimisega ei avaldaks Natura ala linnustikule negatiivset mõju. Müra osas pole leevendavaid meetmeid rakendatud. Ei saa nõustuda ka Natura hindamise tulemustega, mille järgi on leevendavad meetmed vajalikeks (ent eelpool toodud põhjustel ebatõhusateks osutuvad) üksnes laanepüüle, laanerähnille ja händakule. Samuti ei saa nõustuda seal välja toodud ehitus- ja hooldustööde ajastamisega (keeluperioodiks toodud 15.04.-15.06, mis vähemalt händkakule ei ole meie hinnangul sobiv ega piisav leevendusvõte).

**Ettepanek:** Viia raudtee sellest paljudele metsaliikidele olulisest alast võimalikult eemale. Antud piirkonnas saab ainsa sobiva ja seadusandlusest tuleneva kohustusliku alternatiivi lisamisena soovitada raudteetrassi rajamist juba olemasoleva Via-Baltica maantee häiringukoridori serva.

### **Lemmjõe loodusala (EE0040342) ja selle lähipiirkond**

Raudtee trass on määratud ristuma Lemmjõe lamminiiduga. Mati Kose andmetel on sealsed niidud (inventeeritud Natura elupaik 6450, ent Natura ala loogiliseks osaks määramata) III kat liigi händkaku toitumisalad, jõe kaldamets valgeselg-kirjurähni elupaik ning jõgi jäälinnu elupaik. Ühtlasi tükeldab kavandatud trass Lemmjõest lõunas asuva väike-kärbsenäpi vanametsaga elupaiga ning sellest veel lõunas möödub 80 m kauguselt valgeselg-kirjurähni elupaigast. Seega võib teha järelduse, et rohevõrgustiku tuumaala ja Natura ala ning selle lähipiirkonda jäävate loodusväärtuste suhtes on trassi eelistatud alternatiivi välja valimine KSH etapiviisilisel hindamisel viinud looduskaitsele kõige ebasoodsama lahenduseni. Maantee servas asuva karulaugu elupaiga säästmiseks ja ühtlasi loomade läbipääsu tagamiseks on soovitatav kasutada pika postidele toetuva silla lahendust. Vajalik on samuti enne planeeringu ja KSH kinnitamist teha täiendavaid uuringuid, et tuvastada Lemmjõe ja selle kaldametsade võimalikku olulisust käsitiivalistele (sh. Loodusdirektiivi II lisa liigi tiigilendlasele), sest Lemmjõe suudmeala rannikumetsad on selle liigi jaoks oluliseks elupaigaks. Samuti on vaja täiendavalt koguda andmeid ja hinnata, kas ja kui olulisel määral võib loodusmaastikus raudtee üleminek Lemmjõest kahjustada must-toonekure toitumisvõimalusi sellel vooluveekogul. Arvestada tuleb, et tegemist on üpris väikeste vooluhulkadega veekoguga, mis on oluline lõhilaste, jõesilmu ning paksukojalise jõekarbi elupaik.

Planeeritud trassilahenduse ebasobivat asukohta ning tehnilist lahendust tuleb järeldada ka Natura hindamise aruande jooniselt 4.2.2, mille järgi taristu muldkeha on ette nähtud kulgema jõelammi vanade voolusootide piirkonnas neid osaliselt või täielikult täites ja kahjustades. Lisaks on kavas rajada seda ümbritsev kuivenduskraav. Samuti on äärmiselt küsitav, kuidas õnnestub oja orusängi lisaks veel püstitada kaks sillatala sellisel viisil, et jõe voolusäng ning looduslik keskkond selle käigus kahjustatud ega jõe ristprofiil, eriti üleujutuste ajal looduslikust erinevaks muudetud ei saaks. Kuivõrd liigniiskes Edela-Eesti metsamaastikus on enamiku vooluveekogude sängid varasemate metsanduslike ja melioratiivsete tegevuste käigus õgvendatud ja süvendatud, siis väärivad vähesed looduslikus

seisundis säilinud jõgede voolusängide (ka. vanajõesootide elemendid) ja kalda ning lammikooslused erilist tähelepanu ja nende viimaste säilinud lõikude hoidmine on väga oluline. Kuigi tehniliselt on Natura ala piiritletud kaasaegse jõesängiga, ei saa kuidagi pidada sellega ühenduses olevaid säilinud looduslikke vanu jõesoote vähemolulisteks elementideks. Seda hämmastavam ja vastuvõetamatum on planeeritav spetsiaalselt selle loodusväärtuse kaitseks loodud Natura ala kahjustav, asjakohase hindamise aluseks olev ehituslik lahendus. Lisaks jääb selgusetuks, kas kavandatud tehnilise lahenduse puhul on realistlik ja piisavalt kindel, et õnnestub tervet rida välja töötatud leevendusmeetmeid ehituse ja kasutuse ajal siiski praktikas tagada. Samuti on tegemata riskihindmaine, millised on tõenäosused reostuseks ja elupaiga kvaliteedi kahjustamiseks õnnetuste, ettenähtud leevendustest mitte kinnipidamisel, raudteeõnnetuste korral jms.

Ei saa kuidagi nõustuda Natura hindamise järeldustega, milles leitakse, et elupaiga kahjustamist ei toimu või pole see olulise mõjuga.

**Ettepanek:** Nihutada Rail Baltica trass välja rohevõrgustiku tuumalast ja kaitstavate liikide elupaikadest ning Lemmjõgi ületada Via Baltica maanteekoridori servas. Kaaluda teisi raudtee trassialternatiive (nt. Mõisaküla olemasolev raudteekoridor), mis välistaksid Edela-Eesti Natura- ja lõhejõgede ületamised.

### **7.3. Lõik 3 ja eelistatud trassiverisoon 3A**

Palume selgitada, miks nimetatud lõigu Häädemeeste-Laikaare ja Võiduküla-Kõveri teede vahele jäävasse metsandikku, sh. suurimetajate jaoks olulise talvitumis- ja sigimisalaks oleva Laiksaare loodusala piirkonda pole kavandatud ainsatki ökodukti ja kuidas on plaanis tagada loomadele vajalikud liikumisvõimalused läände jäävate metsaalade vahel. Eriti ebaõnnestunuks tuleb lugeda etapiviisilise hindamise tulemust, mille järgi kahest probleemsest trassikoridorist valiti eelistatuks 3A. Selle väga tõsine probleem suurimetajate jaoks seisneb selles, et trass lõikab Laiksaare hoiuala ära ülejäänud suuremast hoiualast ning Laiksaare-Ristiküla tee ja asustusala moodustab kumuleeruvalt mõlemast suunast antropogeensete häiringuvööndite vahele jääva saare. Veelgi enam - raudtee eeliskoridor lahutab Laiksaare hoiuala veel ka lähedalasuvast Tolkuse ja Litemaa hoiualadest. Need vanametsa- ja soolad on olulised suurimetajate sigimis-, talvitamis- ja puhkepaigad, mille omavaheline lähestikku paiknemine on loonud suurimetajatele, sh kõigile suurkiskjatele loomuliku elupaigakompleksi. Ei saa nõustuda selliselt olulisi elupaiku isoleeriva raudteetrassi ning ebapiisavate ja ebasobivates asukohtades paiknevate ökoduktide kavandamisega.

Lisaks loomade liikumisteede ja oluliste kaitsealade üksteisest äralõikamisele on probleemiks ka tekkiv tugev ja püsiv mürahäiring nii rajamise kui kasutamise perioodil. Kohaliku jahiselti andmetel on Laiksaare hoiuala metsad muutunud viimastel aastatel talvitamis- ja poegimiskohaks karule ja pidevalt sigimispaiaks ilvesele. Suure müra- ja häiringuallika kavandamine hoiuala serva, ning seda terviklikust loodusmaastikust isoleerides võib viia selle niigi väikese ja olemasolevatest teedest killustatud ala hülgamiseni ja piirkonna suurkiskjate asurkonna allakäigule. Vastavaid sigimis- ja talvitusala häirimisega seotud riske pole KSH-s üldse hinnatud ning samuti pole piisavalt eelnevalt seda teemat uuritud ega andmeid kogutud, et leida vastavad kriitilised paigad ja välja töötada neid võtmealasid säästvad trassilahendused.

## **Nepste metsise püsielupaik**

Antud piirkonnas on trassi eeliskoridor viidud mõnevõrra püsielupaiga loodenurgast kaugemale, ent see jääb siiski liigi elupaiga piirkonda. Metsiseid on korduvalt Mati Kose poolt nähtud kogu selle laiema maanteelõigu piirkonnas. Samuti on alal registreeritud karvasjalg-kaku elupaik. Tarade ja elektriliinide tähistamine on vaid osalise tõhususega leevendav meede. Lisaks juba kahest küljest metsateedega piiratud alale veel ka kolmandast küljest raudtee lisandumine teeb küsitavaks selle ala funktsioonide ja terviklikkuse säilimise kaitseväärtustele. Lisaks pole mõjude hindamisel arvesse võetud müra ja kiirrongidega kokkupõrgetest tulenevate riskide vältimise või tõhusa leevendamise (nt. kiirusepiirang 50 km/h) vajalikkust. Kuivõrd vastav metsise elupaik ja kohalik asurkond ei ole seal heas seisus, on Rail Baltica kavandatud koridoris realiseerimisel suur tõenäosus liigi kadumisele antud elupaigast, sest erinevad ebasoodsad mõjud kumuleeruvad.

## **Laiksaare loodusala (EE0040322)**

Tegemist on kahe ajaloolise musta-toonekure pesapaiga ja Rannametsa jõe lammil kasvavate haruldaste laialeheliste liigirikaste metsakoosluste tuumiku baasil rajatud Laiksaare looduskaitsealaga, mis on oma praegustes piirides üpris vähese terviklikkusega ning mitmetest metsateedest killustatud. Kaitseala kaitse-eeskirjas on kaitse-eesmärgina kirjas must-toonekure kaitse. Kaitsekorralduskavas, mis on koostatud perioodiks 2007-2016 on lisaks veel mainitud<sup>13</sup> valgeselg-kirjurähni. Keskkonnaregistri EELIS andmebaasis on veel märgitud karvasjalg-kaku, laanerähni ja valgeselg-kirjurähni elupaigad. Mati Kose on sellel kaitsealal regulaarselt kohanud Linnudirektiivi I lisa liikidest ka händkakku, värbkakku, hallpea-rähni, musträhni, laanepüüd ja väike-kärbsenäppi ning Rannametsa jõel jäälinde. Seega võib seda vahelduvalmelist vanametsaga ala pidada olulise linnustikulise väärtusega piirkonnaks, mis koondab esindusliku kogumi kaitsvatest metsalinnustiku liikidest. Seetõttu on vajalik nende liikide lisamine nii kaitseala kui Natura ala kaitse-eesmärkide hulka koos suurimetajate karu ja ilvesega. Samuti on vajalik uuendada ala kaitsekorralduskava ning inventeerida vastavad väärtused ja lisaks, arvestades musta-toonekure ebarahuldavat olukorda, töötada välja kava tootumiselaks oleva Rannametsa jõe looduslikkuse taastamiseks ja toidubaasi parendamiseks.

Raudteetrassi läbi viimine must-toonekure pesapaikadest vaid 1,2-1,5 km kauguselt, ja tootumispriirkondadest ei lisa kindlust, et liik veel enam killustatud ja häiritud elupaigas võiks püsima jääda, ning sellele lisanduvad hukkumiseriskid kokkupõrgetest taristu ja rongidega. Samad probleemid kaasnevad kavandatud eelistatud trassivariandi kasutamisel ka enamiku teiste linnuliikide jaoks. Kuigi ala on käsitiivaliste osas läbi uurimata, on tõenäoline ka nende esinemine jõe ja sellega seotud vanametsa piirkonnas, mistõttu ei saa välistada riske ka sellele liigirühmale, eriti kui pole kavandatud kokkupõrkeid kõige tõhusamalt vähendavaid kiirusepiiranguid selles trassilõigus.

Kuigi formaalselt on Laiksaare Natura loodusala kaitse-eesmärkideks üksnes metsa elupaigatüüpide esinemisalad, on selge, et ajalooline metsalinnustiku kaitseala koos must-toonekure pesapaikade raiete keeluga on loonud tingimused vastavate väärtuslike metsaelupaikade säilimiseks, mitte vastupidi. Ilmselt on ala olulisus Loodusdirektiivi ja Linnudirektiivi liikidele aja jooksul üha kasvanud vastavalt sellele, kuidas intensiivse metsamajanduse käigus on ümbritsevas metsamaastikus aina

kahanenud ja killustunud keskealise ja vanema metsa pindala. Ala olulisusest ja taustast lähtuvalt ei ole aktsepteeritav, et kaitseala valitseja ei ole kõiki Eesti ja EL kaitstavaid linnuliike alal piisavalt inventeerinud ega kaitse-eesmärkidena õigusaktidesse lisanud. Sellega on rikutud põhimõtet, et vastavate liikide kaitseks tuleb määrata sobivad Natura alad ning mis iganes muudel kaalutlustel nende kaitsmata jätmine ei ole Natura alade reeglitega kooskõlas. Vastavalt Euroopa Kohtu praktikale tuleb linnualade määramisel lähtuda ornitoloogilistest kriteeriumitest, õiguspärane ei ole arvesse võtta muid huve<sup>14</sup>. Sama kehtib ka loodusalade määramise puhul<sup>15</sup>. Teeme Keskkonnaametile ettepaneku uuendada koostöös ornitoloogia- ja imetajate ekspertidega Laiksaare looduskaitseala kaitsekorralduskava ja täiendada ala esinevate väärtuste loendiga ka kaitse-eeskirja. Soovitatav on kaaluda kaitsemeetmeid selle kaitseala senise killustatuse ja elupaikade vähese ühendatuse ning vooluveekogude looduslikkuse seisundi parandamiseks, võttes arvesse Luitemaa LK kaitsekorralduskavas linnustiku osas eksperdi soovitusel (vt. töö lõpus olev kompensatsioonimeetmete ettepanek).

Tulenevalt tegelike väärtuste esinemisest ja haavatavusest Laiksaare looduskaitsealal ei saa nõustuda KSH Natura hindamise tulemustega, mille järgi olulist väärtuste mõjutamist ei toimu. Kuivõrd alaga on seotud Loodus- ja Linnudirektiivi kaitstavad suurimetajad ja metsalinnud, võib ja tuleb neid vaadata vähemalt kui elupaiga kvaliteedi indikaatoreid ning nende selge kahjustamine viitab ka metsakoosluste iseloomulike ökoloogiliste tunnuste (elupaiga struktuuri ja funktsioonide) kahjustamisele.

#### **Ettepanekud:**

Tunnistada trassiversioon 3A mittedobivaks ja 3B nihutada loodusmaastikust võimalikult suures ulatuses kultuurmaastikku või sellega piirnevasse, rohevõrgustikku mittekuuluvasse metsaserva. Alternatiivina võrrelda mõjusid Pärnu-Mõisaküla vana trassi kultuurmaastiku serva nihutatud alternatiiviga.

Laiksaare kaitseala ja Arkoja vahelisest teelõigust põhja suunas asub ka üks keskkonnaregistris arvel mitteolev metsise mängupaik 1 -3 kukega (Mati Kose andmed) millega seotud isendite jaoks kujutab vaid ligi 500 m kauguselt kulgev raudtee samuti olulist ohtu. Kuna nimetatud piirkonnas pole süstemaatilist inventeerimist tehtud, pole välistatud ka teiste mängupaikade esinemine ning pole selge vastava olulise elupaiga tegelik ulatus.

#### **Tolkuse loodusala (EE0040359)**

Tolkuse loodusala, mida siseriiklikult kaitstakse Tolkuse looduskaitsealana, on sarnaselt Laiksaare loodusalaga moodustatud varasemalt teada olnud kaitseväärtuste, eelkõige metsise elupaikade ja Timmkanali jõe kalda kaitsemetsade säilitamiseks, kuid on alati olnud ka olulised linnustiku elupaigad. Seetõttu on siin kahetsusväärne, et ala kaitsekord ei ole vastavuses metsise kaitseks tavapäraselt

---

14

Vt sel teemal nt Euroopa Kohtu lahendit asjas C-44/95, p 27

15

Vt sel teemal nt Euroopa Kohtu lahendit asjas C-371/98, p-d 15–25, nii linnu- kui loodusalade määramist ja seejuures esinevate kaalutlusruumi on Riigikohus käsitletud asjas [3-3-1-58-12](#).



rakendatavate piirangutega. Arvestades ala olulisust ja üha kasvavat väärtust metsalinnustikule kehtib ka siin Laiksaare ala osas avaldatud seisukoht, et kaitseala kaitsekord, kaitse-eesmärgi ja kaitsekorralduskavaga seotavad tegevused ja eesmärgid vajavad täpsustamist ja uuendamist ning et KSH käigus tuleb metsakoosluste indikaatoriliikidena Natura hindamise käigus arvesse võtta mõjusid ka vastavale linnustikule ja imetajatele.

Lõigu 3 põhjaosas Timmkanali jõe ületuskohast kuni lõigu 4 alguseni ei ole planeerimise käigus trassikoridoride alternatiive välja töötatud ning seetõttu pole võimalik ka õiguspärane alternatiivide kaalumine. Ilmselt on selle põhjuseks ebapiisava täpsusega loodusväärtuste eeluuring ja andmestik, mistõttu pole eri trassivariantide väljatöötamist oluliseks peetud. Samas on tegemist kaitstavatele liikidele olulise eriti tundliku metsamaastiku alaga, millest lähemalt järgnevalt.

Timmkanali jõgi kui meriforelli kudemisjõgi on kavandatava jõe ületuse piirkonnas olnud aastakümneid must-toonekure üks peamisi toitumisalasid. Selles lõigus uue häiringu ning taristu rajamisega seotud hukkumisriskid ning riskid veekvaliteedile ja Natura ala vee-elustikule on KSH-s hindamata. Oleme seisukohal, et eri tegurite koosmõjus ja kumuleeruvalt nt. Laiksaare ja Litemaa pesapaikade lähedalt kavandatud raudteekoridoriga võivad avaldada pikaajalist pöördumatut mõju must-toonekure elupaikade ja liigi lokaalasurkonna lõplikule taandumisele.

Timmkanali jõe kaldametsades on Mati Kose leidnud suurkõrva ja veelendlase suvikolooniaid ning jõe kohal toitlennul vaadeldud ilmselt tiigilendlast. Samas on KSH käigus jäänud praegune täpne liigiline koosseis ja ala kasutusmuster välja selgitamata ja mõjud hindamata. Igal juhul on eelistatud elupaiga ja toitumiskoridori ristumine kiirraudteega tõsine risk isendite kokkupõrgeteks kiirrongidega. Kavandatav trass lõikab ära Tolkuse loodusala ja kaitseala vanametsa linnuliikide elupaigad jõe idaosa kaldaserva väarielupaikadega (VEP) seotud aladest, mille vahel liiguvad laanerähn ja karvasjalg-kakk (mõlema liigi elupaigad kantud keskkonnaregistrisse). Lisaks on Mati Kose ja teised ornitoloogid registreerinud nii Tolkuse kaitseala trassipoolses servas kui selle trassi poolt eraldatavates VEP-des valgeselg-kirjurähni, hallpea-rähni, händkaku, värbkaku, hiireviu, väike-kirjurähni, musträhni ja väike-kärbsenäpi regulaarse esinemise. Tolkuse loodusala läbiv jõelõik on viimastel aastatel ka merikotka toitumisalaks. Ka merikotka jaoks on risti üle jõe (lennukoridor) kavandatud taristu ja kiirrongide liiklus oluline risk. Lisaks eeltoodule muule on Tolkuse looduskaitseala oluliseks rahualaks ja võimalikuks sigimis- ja talvitumisalaks ka ilvesele ning karule ja samuti on seal piirkonnas kohatud liikumas hunt. Raudteeliikluse takistav ja häiriv mõju nendele liikidele selles aspektis on uurimata ja hindamata.

Kõige probleemsemaks on aga osutunud kavandatav ühe raudteetrassiga variant metsisele, kelle jaoks praegune Tolkuse looduskaitseala olnud ajalooliselt kaitstav võtmeala. Metsiste riikliku seire käigus Rail Baltica planeerimise ja KSH ajal on aga selgunud, et metsiste mängu kese on muutunud. Senise kaitseala südames asunud mängukoha asemel on sellest idas asuvas majandusmetsas tekkinud 9 kukega mäng, mis on seega üks suuremaid Pärnumaa ja Eestis. Ilmselt on teadmaata põhjustel hajusamalt kaitsealal mänginud kuked koondunud ühte tugevasse mängu. Suure kukkede arvuga mängu ja nende säilitamist peetakse liigi kaitsekorralduskavas eriti prioriteetseks liigi sigimisbioloogiat arvestades. Samuti peetakse oluliseks säilitada eri aktiivsete mängude vahelised metsamaastiku ühendused.<sup>16</sup> Kavandatud ainus Rail Baltica trass kulgeks täpselt läbi selle 9 kukega mängu keskpaiga!

Kahtlemata on selline ilma alternatiivide kaalumiset kavandatud planeerimislahendus vastuolus seadusandlusega ja võib koosmõjus Nepste, Laiksaare ja Litemaa metsise elupaikade ja isendite mõjutamisega raudteest läände jääva asurkonna isoleerida ning põhjustada selle hääbumise.

KSH lk 147 tuuakse välja, et metsisemängust 500 meetri raadiusse jääb „tugev mõju“ tsoon. „Tugev mõju“ tsoon tähendab looduskaitseaduses määratletud püsielupaiga ulatust, mille raames tuleb raudtee rajamine välistada.“ Nimetatud metsisemäng jääb planeeritavast raudteest 0 meetri kaugusele, st raudtee on planeeritud läbi mängu keskosa. KSHst ei selgu, et antud metsise elupaigaga oleks arvestatud. Palume selgitada, miks pole selles aspektis ja selles lõigus arvestatud isegi mitte SKH-s kasutatud hindamiskriteeriumitega?

Kuidagi ei saa nõustuda KSH käigus välja pakutud lahendusega asuda Nepste, Tolkuse ja Litemaa piirkonna metsise elupaikade detailsema uurimisega tegelema alles peale planeerimisprotsessi lõppu. Uuringu eesmärk peaks olema välja töötada elupaikade kadumisega seotud negatiivset mõju kompenseerivad meetmed, kuid viimased peavad olema rakendatud juba enne projekti elluviimisele asumist. Kindlasti ei saa näiteks eeldada, et üheksa metsisekukega Venemuru-Tolkuse mäng „kolib tagasi“ Tolkuse kaitsealale ja/või seda raudteega isoleeritud piirkonda ei kasuta metsisekanad sigimise ajal. Samuti võib uuringute käigus selguda, et efektiivseid ja/või raudteeliikluse normaalseks ja majanduslikult mõistlikuks rajamiseks ja kasutamiseks sobivaid lahendusi ei leidugi. Soomaa metsiseasurkonna looduskaitseuuringud on näidanud, et liigi poolt eri aastaegadel ja soopoolte poolt kasutatavad elupaigad on senisest ulatuslikumad ning et lisaks elupaikade seisundile ja terviklikkusele tuleb vältida ka muid negatiivseid mõjusid, mis võivad olla sama olulised või veel tähtsamad (sh. röövlus). Rail Baltica Edela-Eestisse rajamisel tuleb arvestada ka sellega, et see lõikab ära Kikepera-Soomaa metsise asurkonna tuumala niigi väiksemast ja ohustatud Litemaa-Laiksaare läänepoolsest asurkonnast sh. Litemaa linnualal. Seetõttu peab meie hinnangul lähtuma ettevaatusprintsibiist ning mitte lootma jääda ebakindlatele ja kokkupõrgete riskide osas vaid osaliselt toimivatele leevendus- ja hüvitusmeetmetele, sest nende pikaajaline soodne mõju ei ole kindel. Selleks, et laiemas plaanis kompenseerida kahe tuumikasurkonna isoleerimist ning vältida neist väikseima suure riskiga kahjustamist, tuleb tugevdada nimetatud kaitsealade elupaikade omavahelist sidusust ning võimalusel elupaikade taastamisega jt. meetmetega tagada nende pikaajaline soodne seisund. Selleks on soovitatav rakendada Litemaa LK kaitsekorralduskavas linnustiku osas eksperdi poolt väljatöötatud soovitused (vt. LISA 1 ,kompensatsioonimeetmete ettepanek). Rail Baltica trass on loodusmaastiku ja selle kaitsealade ning kaitsealuste liikide jaoks tuumikalas kulgemise tõttu kogu lõigus 3 ja 4A ebaõnnestunud ja kahjustab põhjendamatult väga olulisi kaitseväärtusi. Trassialternatiivide puudumine või ebapiisavus ja sobivus on mõjutatud ebapiisavas matus eeluringutest ning kiirustamisest ja ebapiisavast konsulteerimisest ja eri huvigruppidega arvestamisest planeerimise ja KSH käigus.

### **Ettepanekud:**

Tunnistada trassiversioon 3A ja 4A mitesobivaks ja nihutada trass loodusmaastikust võimalikult suures ulatuses kultuurmaastikku või sellega piirnevasse, rohevõrgustikku mittekuuluvasse metsaserva. Alternatiivina töötada välja ja võrrelda mõjusid Pärnu-Mõisaküla vana trassi kultuurmaastiku serva nihutatud alternatiiviga. Praeguse trassikoridori puhul on looduskaitseline avalik huvi selgelt jäänud trassi kavandamisel erahuvide ning majanduskaalutlustega võrreldes tagaplaanile.

### **Luitemaa linnuala (EE0040351)**

Kavandatava Rail Baltica eelistatud trassilõigud 4A ja 4H on kavandatud mööduma Luitemaa linnu- ja loodusalast ligi 5300 m pikkusel lõigul, millest ligi 1500 m külgneb vahetult linnu- ja loodusala piiriga ning 1,2 km lõigul asub neist ligi 1 km kaugusel. Luitemaa linnuala kaitse-eesmärgidena on nimetatud, ja piirkonnas esinevad metsis, kanakull, must-toonekurg, merikotkas, teder, laanepüü, karvasjalg-, värb- ja händkakk, laane-, must-, hallpea-, väike-kirju- ja valgeselg-kirjurähn ning väike-kärbsenäpp on kõik tundlikud nii kaudsete kui otseste Rail Baltica kiirraudtee mõjude suhtes ning sellises ulatuses trassikoridori planeerimine linnuala kõrvale ja sealt pärit liikide toitumis- ja liikumisalade piirkonda on äärmiselt taunitav, sest vastavaid otseseid, kaudseid ja kumuleeruvaid mõjusid ei ole võimalik üldiselt KSH-s mujal esitatud lahendustega vältida või tõhusalt leevendada. Arvestades läbitava lõigu pikkust ja suurt potentsiaalset riski jääb arusaamatuks, mis ei KSH koondaruandes, ega lisas toodud Natura hindamise aruandes pole Luitemaa linnuala osas Natura asjakohast hindamist üldse esitatudki!?

Luitemaa Loodusala kaitse-eesmärgiks on ka saarmas teiste oluliste liikide seas on nimetatud ka suurkiskjad ilves ja hunt. Vastavatele liikidele mõjude hindamist pole käsitletud.

**Ettepanek:** Seoses tundliku hüdroloogia, elupaikade ning linnustiku ja loomastiku esinemise ning Natura hindamise puudujääkidega tuleb lugeda trassikoridori 4A ja 4H lõik ebaõnnestunuks ja looduskaitsealiselt vastuvõetamatuks, sest erahuvisid on eelistatud Üle-Euroopalisele looduskaitsele avalikule huvile. Trassiversioonide 4G ja 4H baasil teeme ettepaneku välja töötada ja läbi viia võrdlev Natura hindamine alternatiivile, mis läbib võimalikult kultuurmaastikku ja metsalaamade servaalasid. Samuti on soovitatav kaaluda alternatiivi Pärnu-Mõisaküla vana trassi baasil kultuurmaastiku serva nihutatud alternatiiviga.

### **Reiu jõe loodusala (EE0040384)**

Kavandatud on kokku 3 jõe ületust sildadega. KSH-s ega Natura hindamisel pole selle Pärnu jõe olulise käsitiivaliste rändekoridori lisajõeks oleva veekogu osas mõjusid käsitiivalistele hinnatud.

#### **Ettepanek:**

Välja selgitada nende jõelõikude juures võimalik käsitiivaliste elupaikade ja rändekoridoride esinemine ning välja töötada vajadusel sobivad liigikaitseliselised meetmed kokkupõrkeriskide vältimiseks või efektiivseks leevendamiseks.

### **Pärnu loodusala (EE0040347)**

Selgusetuks jääb Natura hindamises toodud järelduse taust, mis lubab väita, et Pärnu loodusala elupaiku ei hävitata või kahjustata. Keskkonnaregistri andmetel on raudtee planeeritud läbi elupaiga 9010, samas kohas on elupaik vanad loodusmetsad määratud ka kaitsekorralduskava raames tehtud inventuuriga. Mis põhjustel ja kelle poolt vana loodusmetsa piire vähendati ja kuidas on tagatud, et elupaiga piirile planeeritud raadamise ja rajatava raudtee servamõjud ei ulatu hinnangus toodud elupaiga 9010ni? Samuti jääb arusaamatuks Reiu taimla ülesõidu juures asuvate metsade Natura

elupaigaks mittekvalifitseerumise taust. Vaatamata sellele, et taimlasse viiva tee ülesõidust on võimalik alternatiivsete ligipääsude olemasolu tõttu loobuda, ei ole seda kui veidigi Natura ala terviklikust säilitava meetmena välja pakutud. Meie hinnangul on sellisel kujul Natura mõjude hindamise tulemus mitteõiguspärane. Juhul kui alternatiivide puudumisel on vajalik esmatähtsate elupaigatüüpide kahjustamine, siis tuleb selleks algatada hüvitusmenetlus ning selleks vajalike hüvitusmeetmete ja Natura ala kahjustamiseks vastavalt ettenähtud protseduurireeglitele saada luba Euroopa Komisjonilt.

### **Pärnu linna raudteejaama ümbrus**

Siin kavatakse kiirraudtee rajamisega isoleerida üksteisest I kat liigi kassikaku Tammiste ja Rääma püsielupaigad. Samas on halva seisundis kassikakk väga häirimistundlik ja samuti on tema teadaolevate hukkumiste seas on suurim osakaal kokkupõrked või elektrilöögid traatidega. Kavandatud

Rail Baltica lahenduse puhul puudub KSH-s vastava mõju hindamise osa. Leiame, et 200 -400 m kaugusele kassikaku püsielupaikadest ja saagijahi laiemasse ning inimõjudest killustatud maastikku säilinud looduslikku võõndisse uue ja veel suuremate riskidega kiirraudtee koridori rajamine on väga tõsine kuid hindamata jäänud risk. Sellele lisaks on samas raudtee lähedal ka laanerähni registreeritud elupaik.

**Ettepanek:** Leiame et tuleb tagada kassikaku elupaiga säilinud sidusus ja mitte suurendada täiendavalt killustatust. Selleks on parim võimalus kasutada olemasolevat raudteekoridori ja juhtide see Rääma raba serva mööda olemasolevas häiringutsoonis.

### **Rääma raba**

Pärnu kaubajaamast on kavandatud Rail Baltica trassi sirgjooneline üle viimine Rääma rabast ligi 2 km lõigul raba idaosas. Selles rabas Mati Kose ja teiste ornitoloogide poolt tehtud rabalinnustiku inventuurid 2013 ja 2016 aastal on näidanud terve rea III kat ja Linnudirektiivi I lisa kaitsealuste linnuliikide esinemist (põldrüüt, sookurg, mudatilder, teder, punaselg-õgija) selles rabas, sh. kavandatava trassi mõjupiirkonnas. Samas pole planeerimise käigus raba ja selle linnustikku säästvaid alternatiive välja töötatud rääkimata vastavatest mõjude hindamistest.

Lisaks III kat kaitstavale soolinnustikule tuleb arvestada, et raba linnustik on kohalikule kassikaku paarile oluliseks toidubaasiks ning läbi rabamaastiku rajada plaanitav kiirraudtee mõjutaks ka neid nii otsese kokkupõrkeriskidega kui kaudselt nii nende kui nende toidubaasiks olevate soolindude hukkumiste, häirimise ja eemaletõrjumise ning võimalike elupaiga kvaliteedi muutuste läbi. Lisaks eelloetletud linnustiku väärtustele paikneb Rääma rabast põhjas, raudteetrassist vaid 630 m kaugusel väike-konnakotka püsielupaik ning paari toitumisalad võivad paikneda raudtee kulgemise võõndis. Samas sooserva metsavõõndis ca 1 km kaugusel veel ka kanakulli püsielupaik, kes sarnaselt kassikakuga on kiirraudteest ja seoses saagijahiga raba ja metsaalade linnustikule eriti ohustatud.

**Ettepanek:** leiame, et nii kassikaku kui soolinnustiku ja raba säästmiseks on parim lahendus viia Rail Baltica raudtee rabast mööda olemasoleva raudteetrassi koridoris. Kuivõrd rongi saabumine ja

peatumine raudteejaama eeldab kiiruse olulist vähendamist (mis aitab vähendada riske ka lindude kokkupõrgeteks), siis ei ole tingimata vajalik ülisirge paksu turbakihiga raba ületav trassivalik.

## **7.4. Lõik 5, eelistatud trassivariant 5D**

KSH lk 147 tuuakse välja, et väike-konnakotka pesast 100 meetri raadiusse jääb „tugev mõju“ tsoon. „Tugev mõju“ tsoon tähendab looduskaitseeaduses määratletud püsielupaiga ulatust, mille raames tuleb raudtee rajamine välistada.“ Nimetatud väike-konnakotka pesa jääb planeeritavast raudteest 60 meetri kaugusele. KSHst ei selgu, et antud pesapaigaga oleks arvestatud.

**Ettepanek:** Arvestada trassilõigule 5D jääva 2016. a leitud väike-konnakotka pesapaigaga ja vältida elupaiga hävimisega kaasneva olulise mõju tekkimist.

### **Mördma hoiuala (EE0040331)**

Osaliselt kattuv Tootsi must-toonekure ning Viluvere metsise püsielupaikadega. Metsis on ka märgitud alal oluliste liikide seas.

Tootsi must-toonekure püsielupaigast on kavandatud eelistatav trass kavandatud mööduma 150 m kauguselt ning 750 m kaugusel metsise elupaigast ning külgnev laanerähni elupaigaga. Raudtee selliste tundlike liikide elupaikade vahetusse lähedusse rajamine põhjustab suure tõenäosusega olulist negatiivset mõju nende kohalikele asurkondadele, sh. Natura ala indikaatoriliigiks olevale metsisele. Vastava Natura ala osas on aga Natura hindamine KSH ja Natura aruandest üldse puudu.

**Ettepanek:** viia raudteekoridor idasuunas kultuurmaastikku või metsaserva väheste loodusväärtustega piirkonda. Läbi viia asjakohane Natura hindamine.

### **Taarikõnnu-Kaisma linnuala (EE0020340)**

Trassikoridor on kavandatud kulgema Lõo raba sooserva metsakooslustest ligi 2 km lõigul. Seal on ligi 300 m kaugusel 5 kukega metsisemäng ning soo ja metsamaastiku servas asuvad tedre ning öösorri elupaigad. Kuidagi ei saa nõustuda Natura mõjude hindamise tulemustega nagu oleks võimalik olulise negatiivse mõju leevendavate meetmete rakendamisega kõrvaldada. Eriti arvestades, et öösorr ja kanalised liiguvad ringi palju laiemalt kui seda näitab keskkonnaregistris määratud elupaiga tuumikala ning need kõik liigid on raudtee otseste ja kaudsete mõjude suhtes väga tundlikud. Arvesse tuleb võtta ka asjaolu, et Lõo raba on juba idaservast olemasoleva raudteega eraldatud ja mõjutatud Taarikõnnu rabast. Lääneserva uus ja veelgi suuremate mõjudeta Rail Baltica lõikaks ühtlasi ära seni veel minimaalsel määral säilinud metsamaastiku ühenduskoridori Kaisma piirkonna loodusmaastikega läänes. Sama linnuala põhjaosas asuvas Selja metsise püsielupaiga piirkonnas on kavandatud raudtee kulgemine 1,8 km pikkusel lõigul 75-400 m kaugusel elupaigast, Nimetatud püsielupaik on ühtlasi ka värbkaku ja händkaku elupaigaks. Juba käeoleva kirja esimeses osas välja toodud põhjustel ei ole efektiivselt võimalik Natura hindamises mõjude leevendamiseks esitatud meetmetega piisava kindlusega tagada vastavate kaitstavate liikide looduskaitseliselt soodsa seisundi säilimine, eriti kui pole ka kavandatud rongide liikumiskiiruse vähendamist tasemele 50 km/h, mis tagaks enamikul juhtudel lindude pagemisvõimaluse läheneva rongi eest.

**Ettepanek:** Välja töötada alternatiivne Vändra ja/või Pärnu-Jaagupi-Märjamaa kultuurmaastiku võõndil baseeruv alternatiiv või alternatiivid ning leida nende vahel valides looduskaitseliselt parim trassilahendus.

## **Lõppjärelused:**

- Strateegiline trassivalik on tõsisel konfliktis: säästva arengu seadusest ning riiklikest ja rahvusvahelistest keskkonnapoliitikatest, rohelise võrgustiku planeeringutest tulenevate ning Natura võrgustiku rajamise ja säilitamise eesmärkidega
- Mõjude hindamine on ebapiisava detailsusega ja mõjude iseloom, ulatus, mõju ja olulisus nii üksikutena kui kombinatsioonis omavahel ja teiste mõjuritega piisava detailsusega välja selgitamata. Alusandmestiku kogumisel pole kasutatud kõiki võimalikke andmeallikaid, ega tehtud piisavas mahus täiendavaid välitöid. Andmete piisavuse, väliandmete kogumisse ning sobivate meetodikate ja mahtude hindamisse pole kaasatud vastavate valdkondade eksperte üldse kaasatud või seda tehtud piisavas ulatuses
- Ebapiisava andmestiku alusel tehtud järelduse pole piisava täpsusega vaid pigem subjektiivsed hinnangud. Hindamise juures pole mõjude ja nende olulisuse sh, kumuleeruvate aspektide hindamisel kasutatud parimatel teaduslikel meetodikatel ja kriteeriumitel põhinevaid meetodikaid. Mõjude hindamisse ja nende olulisuse kaalumisse pole kas üldse või piisavalt kaastatud vastavate valdkondade eksperte
- Natura võrgustiku, eriti metsalooduse ja elustiku kaitsealade süsteemne riive ja Natura võrgustiku sidususe ja vastavate liikide reaalne kahjustamine, selle ulatus, pikaajalised ning kumuleeruvad mõjud on objektiivselt hindamata
- Natura hindamine on läbi viidud ilma teise kaasnevaid ja omavahel kombineeruvaid koosmõjusid hindamata (nt. Via Baltica kavandatav 4-realine laiendus ja Pärnu ümbersõit, Harku-Lihula-Sindi 330 kv elektriliin, Rääma raba turbatootmisala laiendus jms).
- Eeltoodud puuduste tõttu ei vasta mõjude hindamine KeHJS sätestatud KSH nõuetele ning Natura 2000 võrgustiku alasid puudutavas osas nn asjakohase hindamise nõuetele (KeHJS § 45 ning seda tõlgendav Riigikohtu ja Euroopa Kohtu praktika). Nõuetele mittevastava hindamise tõttu ei ole planeeringut võimalik õiguspärasel viisil heaks kiita.
- Planeerimisprotsess ja seda heaks kiita püüdev KSH on toimunud risti vastupidiselt keskkonnahoidlikele ja säästva arengu põhimõtetele. Püüdes prioriteedina arvesse võtta kohalikud era- ja majandushuvid on kultuurmaastikelt ja eramaadelt trassi võimalikult riigimetsa maadele suunamine ühtlasi kaasa toonud antud ruumikoridoris võimaliku minimaalse asemel pea võimalik maksimaalse keskkonnamõju elusloodusele, eriti Natura ja metsakaitsealadele. Seega on planeeringu koostamisel aset leidnud erahuvid ülekalaalukas ja põhjendamatu eelistamine avalikele huvidele, sh üle-euroopalisele looduskaitsehuvile ja prioriteetidele, mis seisnevad ökosüsteemide hea seisundi ning ökosüsteemi teenuste tagamises, seda eriti Natura 2000 võrgustiku ning Loodus- ja Linnudirektiivi liikide ja elupaikade osas.
- Tuvastatud oluliste keskkonnamõjude leevendasime ja kompenseerimise meetmed on esitatud selliselt, et neil on vaid soovituslik iseloom. Leevendusmeetmeid soovitakse rakendada vaatamata alternatiivsete lahenduste olemasolule Natura alade ka kaitstavate liikide ja elupaikade suhtes. Natura alade keskkonnamõjude asjakohase hindamise põhimõtete järgi on aga vajalik leevendavate ja kompenseerivate meetmete esitamisel tagada

nende seadusandlik, teaduslik-tehniline ning fiskaalne ning organisatoorne teostatavus. Lisaks on meie hinnangul rea kaitsealade puhul suur ja leevendamata risk ka nii esmatähtsate elupaigatüüpide ja neile iseloomulikeks elementideks olevate tunnusliikide (vanametsade linnustik ja käsitiivalised) kahjustamine. Seetõttu on Natura alade kahjustamise erandi tegemiseks vajalik kompenseerivate ehk hüvitavate meetmete väljatöötamine ja kinnitamine võimalik üksnes peale edukat konsultatsiooniprotsessi ning luba Euroopa Komisjonilt.

## **8- TÄIENDAVID ETTEPANEKUD:**

- Palume KSH järelevalvajal (Keskkonnaministeerium) jätta KSH aruanne heaks kiitmata, tellida sõltumatu auditeerimine KSH kvaliteedile ja järelduste pädevusele.
- Teeme planeeringu järelevalvajale ettepaneku jätta planeering heaks kiitmata ning nõuda selle muutmist/täiendamist pärast KSH aruande puuduste kõrvaldamist.
- Teeme Pärnu maavalitsusele ettepaneku mitte kehtestada maakonnaplaneeringut enne mõjude hindamise puuduste kõrvaldamist ning uute trassialternatiivide analüüsi.
- Teeme ettepaneku välja töötada ja analüüsida täiendavaid alternatiivseid trassialternatiive, mis lähtuksid selgest ülesandest miinimumini vähenda RB koormust Natura alade kaitseväärtustele ja loodusmaastike keskkonnale ning elustikule sh. kaitsealustele liikidele ja nende elupaikadele
- Olemasolevale loodusväärtuste uuringule tuleb tellida juurde sama metoodikaga koostatud võrdlusuuring Tallinn-Tartu-Valga trassile, et oleks võimalik objektiivselt hinnata, milline on kahe strateegilise alternatiivi tegelik keskkonna- ja looduskaitseliste mõjude erinevus ning kas ja kuivõrd erinevad on vastavate riskide ja mõjude vältimise, leevendamise ja kompenseerimise võimalused.
- Mõjude hinnangu aluseks olevad uuringud ei ole piisavad, et tagada kõikide negatiivsete keskkonnamõjude maksimaalne leevendamine. Samuti ei ole võimalik ennustada kõiki RBga kaasnevaid keskkonnamuutusi (nt loomade liikumisteede muutumine, kumuleeruvad mõjud jms). Sellest tulenevalt on vajalik seada võimalike täiendavate leevendavate meetmete rakendamise kohustus ka käitlusperioodiks vajaduspõhiselt (ökoduktid, kaitsealade laiendamine, elupaikade ja asurkondade taastamine jms) vastavalt rakendusuringute, järeelseire tulemuste või muude asjakohastele andmetele.
- Käsitleda KSHs vääriselupaikade (VEP) hävimisega kaasnevaid mõjusid ja leida neile leevendus- ja kompenseerimismeetmed. Planeeritud raudteetrassile jääb mitmeid VEPE, mis hävivad või mida kahjustatakse. Tuletame meelde, et VEPide näol on tegu reeglina meie metsade kõige kõrgema kaitseväärtusega metsaosadega, kus haruldaste ja ohustatud liikide esinemise tõenäosus on väga suur. Selliste alade hävitamisest hoidumine on olulise keskkonnamõju tekkimise vältimisel kahtlemata tähtis ja peab olema KSHs kajastatud. Kindlasti peab muuhulgas leevendama ja kompenseerima VEPide hävimisega kaasnevaid mõjusid. Üheks selliseks vajalikuks meetmeks sobib registreerimata VEPide otsimine, inventeerimine ja arvele võtmine nt raudteest 3 km raadiuses.
- Rail Baltica raudteetrassi läbiminekul kaitsealade, püsielupaikade ja vääriselupaikade piirkonnast tuleb selgeks prioriteediks seada neile iseloomuliku võimalikult looduslähedase veerežiimi säilitamine või taastamine. Seda tuleb teha selliselt, et olemasoleva kuivendussüsteemide uuendamise ja ümberehitamise käigus ei mõjutataks looduslikku veerežiimi ja selle taastumise ning taastamise võimalusi. Arvestades Vahe-Eesti soostunud loodusmaastike suurt osakaalu trassikoridoris on vastavad detailsed kavad ja nende

keskkonnamõjude ja teostatavuse hinnangud välja töötada ning kinnitada enne KSH ja planeeringu kinnitamist. Praegune SKH-s toodud üldine meetmete kirjeldus ei ole piisav ega anna vajalikku kindlust mõjude vältimisest m, sh. prioriteetsetele Natura elupaigatüüpidele.

- Raudteega kaasneva vältimatu negatiivse mõju kompenseerimiseks on vajalik kaitsealade võrgustiku tugevdamine raudtee naabruses. Lisaks Luitemaa LKA laiendusele (lisa 1) on vajalik kinnitada Nepste, Marina, Kaugoja metsise püsielupaikade ja Kikepera looduskaitseala kaitse alla võtmine, tõhustada Kiusumetsa ja Mõrdama HA kaitsekorda. Kui Pärnu-Mõisaküla vana raudteetrass osutub RBle sobimatuks alternatiiviks, siis tagada kasutu ja looduslikke elupaiku (sh mitmeid kaitsealaid) killustava objekti likvideerimine koos kaitstavate alade loodusliku veerežiimi ja sidususe taastamisega. Metsise ja paljude teiste mõjutatud loodusmaastike liikide elupaigakadu on vajalik kompenseerida säilinud elupaikade kvaliteedi tõstmisega RB naabruses. Vältimatult oluline on kuivendusemõju likvideerimine Tolkuse, Luitemaa, Kergu ja Taarikõnnu LKA-I, Mõrdama HA-I ja Selja metsise püsielupaigas.
- Kõik kohustuslikud leevendus- ja kompensatsioonimeetmed peavad olema välja toodud selgete nõuetena ja eraldi soovituslikest meetmetest.

29.12.2016

Lugupidamisega

Andres Kalamees  
Direktor  
MTÜ Eesti Ornitoloogiaühing

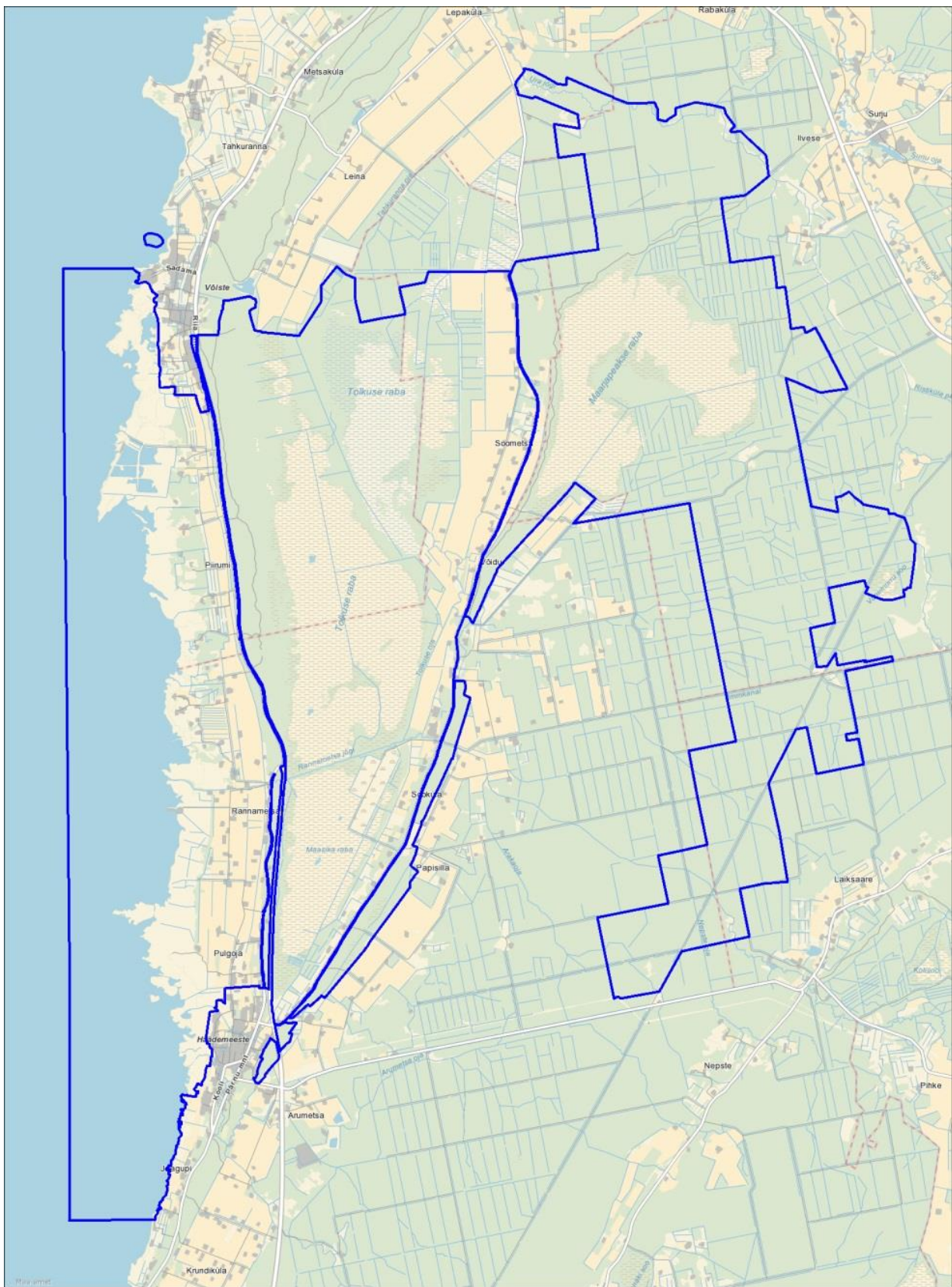
Mati Kose  
[mati.kose@gmail.com](mailto:mati.kose@gmail.com)  
5236926



**LISA 1.** Kompensatsioonimeetme ettepaneku näide Tolkuse, Laiksaare, Nepste ja Luitemaa kaitsealade piirkonna kaitstvate liikide sh. eriti metsise ja suurkiskjate elupaikade sidususe suurendamiseks ning Rail Baltica negatiivsete mõjude kompenseerimiseks.

Laiksaare, Tolkuse ja Luitemaa Natura alade baasil tervikliku ja linnuväärtusi arvestava (kaitse-eesmärgid) kaitseala ja Natura 2000 linnuala moodustamine ning raudteetrassiga sellest metsaelustiku võtmealade kahjustavast trassivariandist loobumine. Selle asemel, et metsamajandusliku tegevusega ja ruumiliselt üksteistest eraldatud säilinud vanametsa elustiku laigud Rail Balticaga üksteistest veel enam eraldada ja liikide levikut tõkestada ning nende elukeskkonda ja asurkondi kahjustada, on vastupidiselt kavandatule möödapääsmatult vajalik kompenseerida Rail Baltica isoleeriv ja elupaiku ning asurkondi kahjustav mõju laiemas plaanis, sest vastav raudtee eraldab nii või teisiti Laiksaare metsalaama Kikepera-Soomaa loodusmaastikust. Selleks, et taoline suur muutus ei viiks pikaajalise suurimetajate ja teiste kaitstavate liikide asurkondade allakäigule, on vaja moodustada suuremad ja tervikuks seotud kaitstava metsaloodusega alad, mitte olemasolevaid väikesepinnalisi metsakaitsealasid ja VEP-e ning püsielupaiku ja registreerimata ja läbi uurimata kaitstavate liikide esinemispaiku täiendavalt kahjustada ja isoleerida. KSH-s ja Natura hindamises välja toodud elupaikade taastamise meede on selgelt ebapiisav kuivõrd tegelik metsiste elupaik, sh. eriti võimalikud sigimisalad ja mängude tuumikpiirkond on täna ebaselge ning taastamisvõtetest üksi ei piisa Natura alade ja püsielupaikade looduskaitsele soodsa seisundi tagamiseks ning teadmata on kas ja kuivõrd on võimalik metsiste „tagasi meelitamine“ Tolkuse looduskaitseala ajaloolise mängupaika. Täna sellest väljas asuvas püsielupaigas on tegemist 9 kukelise, ehk ühe suurima mänguga Eestis ja Pärnumaal. See kinnitab, et piirkonnas on metsisele olulised võtmealad ebapiisavalt välja selgitatud ning liigi elupaigavalik ja vastavad võtmealad ebapiisavalt teada. Seega on ainus toimiv lahendus loobuda selles laiemas kriitilises piirkonnas raudtee rajamisest ning viia trass sellest loodusmaastiku piirkonnast mööda kas läbi kultuurmaastiku või metsalaama servaaladelt kus loodusväärtusi esineb oluliselt väiksemas mahus ja tõenäosusega.

Kaitseala piiride osas lähtuda ekspert Mati Kose poolt Keskkonnaameti tellimisel koostatud Luitemaa LK kaitsekorralduskava uuendamise linnustiku peatükis<sup>17</sup> toodud piiriettepanekutest. Selle alusel on otstarbekas Rail Baltica Edela-Eestisse rajamise mõjude kompenseerimiseks liita üheks metsakaitsealade sidusaks alaks Luitemaa, Tolkuse ja Laiksaare Natura alad, millele on liidetud nende naabruses asuvate püsielupaikade ja vääriselupaikade linnustiku jaoks olulised alad ning neid eraldavad praeguse majandusmetsaga alad (vt. joonis 1). Tulenevalt Laiksaare ja Tolkuse looduskaitsealade olulisusest linnustikule, on vajalik need alad lisada Luitemaa tähtsa linnuala koosseisu ja teha Euroopa Komisjonile ettepanek nende liitmiseks Luitemaa linnualaga. Ainult selline suurem, terviklik ja Rail Baltica mõjudest kahjustama metsaloodusega tuumikala suudab pikemas perspektiivis tagada selle Luitemaa-Laiksaare metsapiirkonna suurimetajate ning linnustiku säilimise ning Nigula ja Põhja-Liivimaa ning Kikepera-Soomaa kaitsealadega ühenduste halvenemisega seotud mõjudele vastu seista.



Ettepanek Luitemaa, Tolkuse ja Laiksaare looduskaitsealade sidusaks ja terviklikuks loodusmaastikuks liitmise teel Rail Baltica keskkonnamõjude kompenseerimiseks erilise rõhuasetusega metsise ja suurkikjate elupaiganõudlustele ja liikumiskoridoride tagamisele.