



PÄRNU MAAVALITSUS

Andres Kalamees
Direktor
MTÜ Eesti Ornitoloogiaühing
eoym@eoym.ee

Teie 29.12.2016
Meie 16.01.2017 nr 12-3/16/2844-2

Vastus Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Balticu raudtee trassi koridori asukoha määramine“ ja selle KSH aruande avaliku väljapaneku käigus esitatud seisukohtadele ja ettepanekutele

Austatud härra Andres Kalamees

Oleme Teie seisukohad ja ettepanekud läbi analüüsinud koos planeeringukonsultandi ja strateegilise keskkonnamõju hindajaga, Tehnilise Järelevalve Ameti ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi spetsialistidega. Vastuseks Teile selgitame järgmist (numeratsioon vastavalt Teie pöördumisele).

1. Planeeringu ja KSH hindamise ajastus

Kogu maakonnaplaneeringu ja KSH koostamise protsess on olnud avalik. Läbi on viidud rohkemgi avalikke arutelusid, kui seadustega nõutud. Taustauuringud on avalikustatud juba 2015. aasta suvest alates. KSH lõpparuande dokument on olnud Rail Baltic infoportaalil (www.railbaltic.info) kättesaadav juba alates 2016. aasta juulist (so avalikustatud Harju maakonnaplaneeringu materjalide koosseisus). Pärnu maakonnaplaneeringu koostamise materjalid on kättesaadavad maavalitsuse koduleheküljel aadressil: <http://parnu.maavalitsus.ee/rail-balticu-raudtee-trassi-koridori-asukoha-maaramine>. Seetõttu ei saa nõustuda Teie väitega, et materjalid ei ole olnud kättesaadavad.

2. Keskkonnamõjude sõltumatu hindamise kohustuse rikkumine

KSH erapooletus on üks KSH läbiviimise juhtpõhimõtteid ja selle tagamisel on oluline lisaks professionaalsele lähteandmete analüüsile ka avalik protsess. KSH eksperti institutsionaalne sõltumatus oli tähtis ajajärgul, mil keskkonnaekspertiis teostati valmis projektidele ilma avaliku protsessita. Kaasaegne KSH eeldab avalikkusega ja institutsioonidega tihedat koostööd nii algatamise, programmi menetlemise, hindamistoimingute kui ka lõpparuande koostamise käigus. Sarnaselt rahvusvahelisele praktikale toimub Eesti kaasaegne keskkonnamõjuhindamine ja planeerimine ühtse meeskonnatööna, kus igal meeskonnaliikmel on oma roll. Ütleb kehtiv KeHJS §-s 34 lg-s 5 otsesõnu, et „...strateegilise planeerimisdokumendi koostaja võib täita eksperdi ülesandeid, kui ta vastab eksperdi kvalifikatsiooninõuetele”.

3. Rail Baltica trassikoridoride strateegiliste valikute ebapiisavus ja kallutatav avaliku huvi kahjustavate lahenduste suunas

Rail Balticu raudtee Pärnu suunalisus lähtus projekti lähteülesandest, mis sätestas Rail Baltic raudtee asukohaks Tallinn-Pärnu-Ikla marsruudi. Avaliku protsessi käigus töötati välja baaskriteeriumid trassialternatiivide välja töötamiseks, mis hõlmasid ka looduväärtuste kriteeriume. Programmi kinnitamise kirjaga 04.06.2014 (kiri nr 11-2/14/152-30) fikseeris Keskkonnaminister trassialternatiivid, mis on edasise KSH protsessi aluseks. KSH KMH täpsusastmes hindamist sai läbi viia ainult trassialternatiividele, millele oli täpne tehniline lahendus.

4. Natura 2000 võrgustiku alade keskkonnamõju väljaselgitamiseks on vaja läbi viia täiendavad loodusväärtuste inventuurid

Natura hindamise kontekstis on vaja käsitleda liike ja elupaiku, mis on määratletud konkreetse ala kaitse-eesmärkideks. Kaitse-eesmärgid on aladele määratud Vabariigi Valitsuse 5. augusti 2004. a korralduses nr 615 „Euroopa Komisjonile esitatav Natura 2000 võrgustiku alade nimekiri“ ja konkreetse ala standardsel andmevormil. Kõik aruande lisas IV tehtud Natura hindamised käsitlevad alade kaitse-eesmärke ja hindavad mõju mõjualasse jäävatele kaitse-eesmärkidele. Standardsel andmevormil on osadel juhtudel tõepoolest esitatud alal leiduvad teised olulised liigid, aga need ei ole määratletud ala kaitse-eesmärkidena ja kajastuvad seetõttu vajadusel KSH aruande teistes osades, kus hinnati mõju kaitstavatele loodusobjektidele (lisa 7-II). Mõlema toodud näite puhul (metsis ja kivisisalik) on tegemist kaitstavate loodusobjektidega, mille mõju hindamine Natura hindamises ei ole asjakohane kuna need ei kuulu Natura alade kaitse-eesmärkide hulka, mistõttu on KSH aruandes neid käsitletud kaitstavate loodusobjektide all (lisa 7-II). Mõlema puhul on toodud leevendavad meetmed ning ka elupaigakadu kompenseerivad meetmed, mis töötatakse täpsemalt välja vastava kvalifikatsiooniga eksperdi osalusel keskkonnanõukava raames ja rakendatakse enne projekti elluviimist.

Juba trassivaliku etapis oli üldiseks põhimõtteks, et trassi planeerimisel Natura alasid ja otseseid mõjusid välditakse, mis oli esmaseks meetmeks, et välistada/minimeerida mõjud Natura võrgustiku aladele. Trassi lähedal, võimalikus mõjualas asuvatele Natura aladele viidi läbi Natura hindamine, kus tugineti peamiselt kaasaegsetes andmebaasides ja kaitsekorralduskavades sisalduvale informatsioonile. Pea kõikide Natura alade (või nende siseriiklikku kaitset tagavate alade) kaitsekorralduskavad on viimaste aastate jooksul uuendatud ning sellega seoses on läbi viidud uued inventuurid kaitse-eesmärkide seisundi ja paiknemise osas. Juba trassivaliku etapil tehti tihedalt koostööd kaitseala valitsejatega ning täpsustati ja kooskõlastati alal esinevaid kaitse-eesmärke. Meie hinnangul on hindamise aluseks olnud teave ajakohane, objektiivne ning ka piisav arvestades näiteks nende kaitse-eesmärkide paiknemist kavandatava tegevuse suhtes. Natura hindamise esmaseid tulemusi tutvustati ka mitmel korral kaitseala valitsejale, et leida lahendus, mis avaldaks kaitsealadele vähimat ebasoodsat mõju.

Trassialternatiivide võrdlemisel võrreldi trassi asukohaalternatiive läbi Pärnu ja Pärnust mööda. Trassivariantide võrdluses selgus, et trassi ja peatusekoha viimine Pärnu linnast välja ei ole sotsiaal-majanduslike näitajate alusel mõistlik ning eelistuse sai tänaseks planeeritud trassilahendus läbi Pärnu linna. Eelistus kujunes strateegilise, regionaalset arengut soodustava Pärnu ühendamisvõimaluse tõttu.

Kahe trassi koridori alternatiivi maakonnaplaneeringuga määramine (reserveerimine) ei ole põhjendatud ka kaasnevate kitsenduste tõttu, kuna realiseerimata alternatiiv seab pikaajalisi kitsendusi trassi koridori jääva maaomandi kasutamise osas.

KSH raames viidi täpsustavaid inventuure läbi eelistatud trassialternatiividele nende alade puhul ja neis asukohtades, kus olemasolevad andmed Natura hindamise jaoks olid ebapiisavad ja vajasisid täpsustamist (Nt Pärnu loodusala). Eelistatud trassialternatiivide Natura hindamine jõudis tulemusele, et tegevus ei avalda ebasoodsat mõju Natura ala kaitse-eesmärkidele leevendavate meetmete rakendamisel.

5. KSH eluslooduse osas ja trassivalikute hindamisel kasutatud materjalide ning meetodikate piisavus ja asjakohasus

5.1. Vormiliselt oli KSH alusuuringuna teostatud loodusväärtuste uuring ainsaks eeluuringuks, kuid tuleb siiski rõhutada, et uuringu näol oli tegu kompleksuuringuga, mis sisaldab ühes dokumendis eri loomarühmade kohta teostatud paljude uuringute ja analüüside tulemit. Uuringud on teostatud Eestis tunnustatud vastava loomarühma ekspertide poolt. Uuringud on läbi viidud kasutades olemasolevaid kaasaegseid andmebaase (EELIS, e-Elurikkus, Loodusvaatluste andmebaas ja hiljutised uuringud jms) ja võtmeelupaikades läbi viidud ekspert-välitöid. Andmebaaside ja välitööde andmete kombineerimisel on moodustunud kompleksne nägemus trassil ja selle läheduses leiduvate loodusväärtuste kohta ning leevendavate meetmete rakendamise vajaduse kohta.

Siin ja Teie kirjas edaspidi on korduvalt toodud kriitika, et KSH alusandmetena ei ole kasutatud liikide registreerimata üksikvaatluste ja kõikide teostatud eksperthinnangute teavet. KSH koostamisel lähtuti riiklikult ja kohaliku tasandi kaitstavate loodusobjektide kaitsekorraldusest ning asjaolust, et liikide kaitse seisukohalt väärtuslikumad ja kaitset vajavad alad on Eestis üldjuhul kaitse alla võetud kaitstavate loodusobjektidena ja/või Natura 2000 võrgustikuna. Lisaks on eri liigirühmade eksperdid pidanud vajalikuks teha väliuuringuid trassi neil lõikudel, mis läbivad võimalikke võtmeelupaiku. Olemasolevates andmebaasides ja uuringute käigus kaardistatud kaitstavate loodusobjektidega on hindamisel ka arvestatud.

Nii looduskaitsest aspektist kui ka inimtegevuse mõttes ei ole otstarbekas välistada inimtegevust liikide (sh leebema kaitse-režiimiga) üksikvaatluste asukohtades. See ei too kaasa ei looduskaitse ega inimtegevuse jaoks soovitud tulemit.

5.2. Tarastamise temaatikat on KSH aruandes käsitletud Ptk 10.3 Rail Baltic raudtee tarastamine..., mis käsitleb tarastamist, ning selle ökoloogilisi mõjusid ning töö käigus kaalutud tarastamise erinevaid stsenaariume. KSH aruandes leitakse, et looduskeskkonnale avalduva mõju seisukohast on kõige paremaks lahenduseks tarakatkestuste stsenaarium, mille järgi suurimetajate populatsioonide sidususe tagamiseks kasutatakse võimalikult suures ulatuses tarakatkestusi, kohtades kus see inimturvalisuse kaalutlustel on aktsepteeritav. Inimturvalisuse seisukohalt ohtlikes kohtades rajatakse suurimetajatele kahetasandilised ülepääsud. Hoolimata mõjust looduskeskkonnale on projekteerimisel aluseks võetud nn ökoduktide stsenaarium, mille rakendamise tingis turvalisuse tagamine inimesele. Ökoduktide stsenaariumi sisuks on raudtee tarastamine täies ulatuses (välja pakutav erisituatsioon Pärnu loodusala lõigus) ja suurimetajate populatsioonide sidususe tagamiseks rajatakse kahetasandilised ülepääsud.

On selge, et läbi loodusmaastike kulgev tarastatud raudtee on suurkiskjate, aga ka sõraliste jaoks elupaiku killustav joonobjekt, mille olemasolu on nende loomarühmade jaoks ebasoodne igal juhul. Selle mõju leevendamiseks on trassile planeeritud loomaliikide asurkondi killustavat mõju leevendavad meetmed. Läbipääsude asukohad ja vajalik tihedus on ekspertide poolt välja töötatud tuginedes olemasolevatele kaasaegsetele andmebaasidele (Riiklik keskkonnaseire programm, EELIS jm), varasematele uuringutele, 2014-2015 aastal läbi viidud ekspert-välitöödele (OÜ Rewild) ja elupaikade statistilisele modelleerimisele. Suurimetajatele sobilike läbipääsude tiheduse osas (kuni 10 km vahemaa) on eksperdid lähtunud võimalusest (muud infrastruktuurid, asustus jms) ja vajadusest (liikide iseärasused, elupaigad, kooslused, roheline võrgustik jms) ning reaalsuses on läbipääse trassile planeeritud enamasti isegi vähem kui 10 km vahemaaga. Lähtutud on asjaolust, et vajalik on säilitada eri liikide populatsioonide vaheline sidusus ja geenisiire.

Ökoduktid ja muud loomaläbipääsud on kavandatud selliselt, et nende paiknemine arvestaks looduslike maastike, loomade elupaikade ja ka roheline võrgustiku paiknemisega.

Ümberkaudsetel aladel metsamajanduslike lisapiirangute seadmine planeeringuga ei ole võimalik.

5.3. Raudtee eelistatud trass ei läbi ühelgi juhul nahkhiirte registreeritud elupaika, mille puhul võiks nahkhiirte elupaiga olulised osad (suvised/talvised varjupaigad ja koloonia) kahjustada saada. Küll aga ristub trass kolmel juhul vooluveekogudega (Reiu, Pärnu ja Keila jõgi), mille koridor on eri liiki nahkhiirte leiukohana registreeritud. Jõe koridorid on tavapärased nahkhiirte lennukoridorid ja toitumisalad. Jõgedega ristumisel ei teki nahkhiirte elupaigakadu, siin saab mõjuna käsitleda infrastruktuuri objekti kui takistuse paiknemist nahkhiirte lennukoridoris. Neis asukohtades on KSH seadnud leevendavad meetmed, mis täpsustavad kvalifitseeritud eksperdi juhendamisel ja vastavalt vajadusele keskkonnakorralduskava koostamisel.

5.4. Rail Baltic raudteetrassi planeerimisel on arvestatud looduskaitse väärtuste, s.h linnukaitseliste väärtuste paiknemisega ning ebasoodsat mõju on minimeeritud juhtides trassi loodusväärtuslikest (Natura võrgustik, kaitstavad loodusobjektid) aladest mitte läbi, vaid kõrvalt. Neil juhtudel, kus loodusuuring ja hindamine on tuvastanud võimaliku mõju lindudele, on määratud ka vastavad leevendavad meetmed. Liinidega kokkupõrgete vältimiseks on tõepoolest toodud peamise meetmena nende märgistamine. Mis puutub metsakanalite elupaikade läbimisse ja võrkaedade püstitamisse, siis metsakanalite registreeritud elupaiku trass ja tarad reeglina ei läbi. Tolkuse loodusala lähedal asuva metsise elupaiga läbimisel on ette nähtud elupaiga kadu/killustatust kompenseerivad meetmed elupaikade taastamise näol alternatiivsetel aladel.

Leiame, et tehtud ettepanekud on raudtee rajamise ja toimimise seisukohalt ebaoproportsionaalsed ja nende kaalumise oleks otstarbekas juhul kui raudtee trass läbiks looduskaitse objektide, millele ettepanekute rakendamine aitaks mõju vältida. Antud juhul ei läbi trass selliseid alasid, mistõttu ei ole taoliste meetmete rakendamist peetud otstarbekaks. Tõele ei vasta ka väide, et kanalite elupaikade osas on trass täies ulatuses inventeerimata. Vastavalt loodusuuringu aruandes esitatud teabele on võtmeelupaikades muuhulgas läbi viidud ka ekspert-välitööd. Välitöödel tuvastati peibutus-, territooriumite kaardistus- ja vaatlusmeetoditel muuhulgas metsakanalite olulised elu- ja pesapaigad.

5.5. Müra mõju hinnati lisaks inimesele avalduvatele mõjule ka mõnede müratundlike liikide elupaikade naabruses. Kasutusaegset müra leevendavaid meetmeid ei peetud otstarbekaks. Ehitusaegse müra osas ei ole täpne ehitusprotsess veel teada ja siin tuleb spetsialistide kaasamisega seada konkreetseid liigispetsiifilised meetmed keskkonnakorralduse kavasse, mis on pidevalt protsessi käigus täienev dokument.

Mis puutub meetmete järgimisse ja keeluaegadest kinnipidamisse, siis antud juhul on mitmete KSH-s soovitatud leevendavate meetmete täpsustamine kavandatud järgnevasse etappidesse ja lahendatav täpsemalt keskkonnakorralduskava koostamise ja rakendamise raames. KSH aruande lõppjäreluste ühe olulise osana tuakse välja, et vajalik on asjakohaste keskkonnakorraldusmeetmete järgimine rakendades spetsiaalselt koostatud keskkonnakorralduskava. Viimane sisaldab muuhulgas seire- ja järeelhindamise protseduure meetmete tõhususe kontrolliks ja korrigeerimiseks ning võtab arvesse vajaliku kvalifikatsiooniga ekspertide vajadust projekti meeskonnas. Oluline on täiendavate uuringute läbiviimine ja kompenseerivate meetmete rakendamine ehitusetapi eelselt. Meetmete täpsemal väljatöötamisel tuleb arvestada, et Natura ala kaitse-eesmärgid oleksid tagatud.

5.6. KSH-s on aluseks võetud eesmärk säilitada tänaseks väljakujunenud pinnase- ja pinnavee režiim võimalikult muutumatul kujul. Ei ole õige käsitleda looduslähedase veerežiimi säilitamist asukohas, kus raudteetrass jääb riigi või muu maaomaniku poolt hallatava maaparandussüsteemi alale. Nendel aladel on looduslik pinnase- ja pinnaveerežiim kunstlikult ja eesmärgipäraselt muudetud ning raudteetrammi rajamisel tuleb eelkõige tagada olemasoleva

maaparandussüsteemi toimimine. Nendel aladel ei saa eesmärgiks seada loodusliku või looduslähedase veerežiimi säilimist. KSH-s on looduslähedase veerežiimi säilitamine peamiseks eesmärgiks seatud tundlikel aladel (märgalade, kaitstavate loodusobjektide läheduses), kus vajalikul arvul mullet läbivad truubid peavad tagama pinnaseveerežiimi ühtlustamise mõlemal pool rajatavat raudteetammi.

Piisaval hulgal mullet läbivaid trupe tuleb tagada eelkõige pinnaseveerežiimi ja maaparandussüsteemi eesvoolude toimimise tagamiseks. Piisav hulk ja trupe tehnilised lahendused pannakse paika projekteerimise faasis olenevalt konkreetsest raudteelõigust. Kõigi raudteetrassiga ristuvate vooluveekogude (sh Natura ja lõhejõgede) puhul on iga riste puhul eraldi välja toodud meetmed, mis on konkreetset juhul asjakohased. Natura ja lõhejõgede ristumistele on üldjuhul planeeritud sillad, mille mõju veekogu morfoloogiale ja vee-elustikule on võimalikult väike. Muude väiksemate vooluveekogude puhul, mille risted lahendatakse truubiga, on KSH-s esile tõstetud meede, mis rõhutab vajadust trupe regulaarselt hooldada.

Kui tehniliste lahendustega suudetakse säilitada tänaseks väljakujunenud pinnasevee ja pinnavee režiim, siis ei avaldu lähedalasuvatele Natura aladele raudteetrassi rajamise ega eksploatatsiooni perioodil vee seisukohast olulist ebasoodsat keskkonnamõju.

5.7. KSH ei suuda ette prognoosida kõiki raudtee ehitamise ja hilisema kasutamisega seotud detaile ja seetõttu võivad muutused või täpsustused tehnilistes lahendustes ja seireandmete täpsustumine tingida vajaduse meetmeid korrigeerida. Selleks nähakse KSH aruandega ette põhjaliku keskkonnanõuanduskava koostamise vajadus. Keskkonnanõuanduskava on projekti elluviimise käigus pidevalt täiendav dokument, mis korraldab ka vajalike eriuuringute läbiviimist ning vajadusel meetmete täiendamist ja mis toimub vastavate ametkondade ning erialaspetsialistide pidevas koostöös.

6. Natura mõjude hindamise meetodika ja järelused

Trassialternatiivide valiku esmaseks kriteeriumiks oli vältida Rail Baltic raudtee planeerimisel otsest mõju Natura aladele (v.a loodusalade hulka kuuluvate jõgede ületused), millega välistati suur osa võimalikust Natura võrgustikule avalduvast mõjust.

KSH lisa-s IV sisalduva Natura hindamised on läbi viidud vastavalt kehtivale juhendmaterjalile („Natura 2000 alad oluliselt mõjutavate kavade ja projektide hindamine. Loodusdirektiivi artikli 6 lõigete 3 ja 4 tõlgendamise meetodilised juhised“ ja juhendile "Juhised Natura hindamise läbiviimiseks loodusdirektiivi artikli 6 lõike 3 rakendamisel Eestis" (KeMÜ, koost 2013)). Natura hindamise juhendmaterjali kohaselt tuvastatakse ebasoodsa mõju võimalikkus eelhindamisel ja kui see on tuvastatud, siis viiakse läbi mõju detailne hindamine ehk asjakohane hindamine ning vajadusel töötatakse välja leevendavad meetmed. Kui ebasoodsat mõju ei saa leevendada, siis tuleb kaaluda kavandatava tegevuse elluviimiseks teisi alternatiive.

Eelistatud trassialternatiivi puhul viidi läbi Natura hindamine ja selgitati välja, millised Natura alad on raudtee mõjualas ning vajavad Natura hindamise läbiviimist - neid alasid oli kokku 13. Natura asjakohane hindamine neile aladele tuvastas kavandatava raudtee mõjud, millest tulenevalt töötati välja ka leevendavad meetmed. Kõigi 13 ala puhul leiti, et leevendavate meetmete rakendamisel on ebasoodne mõju alade kaitse-eesmärkidele välistatud. Seetõttu puudus ka uute või eelnevate trassikoridoride asukohta alternatiivide täiendav kaalumise vajadus. Kogu tööprotsessis ja Natura hindamise käigus vaadati mitmeid tehnoloogilisi variante, nt Pärnu loodusala puhul valiti hindamise käigus väljavalitud koridoris uus tehniline lahendus ning muudeti mitmel korral raudteega kaasnevate juurdepääsuteede asukohti. Hindamises toodud leevendavad meetmed on kantud KSH lisa III-6 leevendavate meetmete registrisse, mis määravad ära keskkonnanõuanduskava sisu, mille alusel edasine töö planeeritakse (meetmete rakendamine, kontroll, seire jms). Läbi sellise protsessi kindlustatakse meetmete rakendamine, vajadusel ka täpsustamine ja kontroll jms.

Kumuleeruvaid mõjusid on Natura hindamine kajastanud integreerituna erinevates peatükkides. Mõjude kumuleeruvuse oht on välja toodud näiteks Rabivere loodusala puhul, kus raudtee kulgeb loodusala lähedalt ja võimalikud perspektiivsed maantee koridorid on kavandatud paralleelselt raudteega, sealjuures ühel juhul Natura ala läbivana. Sellel juhul toob Natura hindamine välja, et maantee edasisel kavandamisel on vajalik Natura mõju hinnata uuesti juba projektlahenduse faasis.

Tulenevalt eelnevast oleme seisukohal, et Natura hindamine on KSH raames läbi viidud nõuetele vastavalt.

7. Küsimused ja probleemid trassilõikude ning Natura alade kaupa

7.1. Lõik 1 ja eelistatud trassiversioon 1B

KSH raames läbi viidud trassivaliku etapis osutus kahest kaalutud alternatiivist eelistatuks trass, mis paiknes alternatiivse trassi asukohaga võrreldes Natura alast kaugemal, st Natura ala mõistes eelistati looduskeskkonnale soodsamat alternatiivi. Selle eelistatud trassialternatiivi Natura hindamine käsitleb mõju Mernieku Dumbraji loodusalale ja selle kaitse-eesmärkidele, milleks on kaks metsade elupaigatüüpi. Eelistatud trassialternatiiv ei avalda ebasoodsat mõju Natura ala kaitse-eesmärkidele, mistõttu ei ole ka alternatiivide täiendav kaalumise asjakohane.

Mernieku Dumbraji loodusala piirkonna linnustikku on käsitletud KSH aruande piiriülese mõju peatükis (3.5), kus tuuakse välja järgmist: Lätis paiknevatele elupaikadele näiteks läbi Eesti poolse trassivariandi, kuna vahetult teisel pool piiri paikneb Mernieku Dumbraji metsaelupaikade kaitseks moodustatud loodusala. Läti Keskkonnaagentuuri andmetel trassilõigu mõjuulatuses häiringutundlike linnu-liikide pesitsuspiirkondi ei esine. Varem esinenud must-toonekure pesa on hävinenud. Häiringutundlike aladena tuleb siiski arvestada linnustiku (sealhulgas nn tavaliste metsalindude) olulisi elupaiku, antud juhul kontaktsooni Läti territooriumil paikneva metsakaitsealaga (Mernieku Dumbraji).

Tulenevalt sellest on KSH-s seatud Mernieku Dumbraji loodusala lähedasel trassilõigul häiringuid vähendav leevendav meede: mitte teostada 1 km tsoonis alast olulisi ehitustöid linnustiku pesitsusajal (14.03-1.07), minimeerida ka oluliste hooldustööde teostamist samal ajaperioodil. Ajalised piirangud täpsustada vajadusel keskkonnakorralduskavas.

7.2. Lõik 2 ja eelistatud trassiversioon 2B

Põhja-Liivimaa linnuala (EE0040344)

Lähtudes otstarbekuse ja ettevaatuse printsiibist välditi Rail Baltic raudtee planeerimisel trassikoridori kavandamist Natura aladele, millega välistati peamised võimalikud ja otsesed Natura võrgustikule avalduvad mõjud. Nii ka Põhja-Liivimaa linnuala puhul, mida raudtee ei läbi ja seetõttu on linnuala kaitse-eesmärkideks olevate liikide peamistes elupaikades otsene häirimine jms ning nende elupaikade terviklikkus säilitatud. Raudtee kulgemisel linnuala lähedal on võimalikud mõjuallikad seotud võimaliku suremuse ja häiriva mõjuga. Mõlemal juhul on eksperdid pidanud vajalikuks seada raudtee linnuala lähedalt möödumisel meetmed. Nimelt on loodusuuringu tulemuste põhjal linnuala kontaktsoonides määratud häiringuid vähendavad meetmed, mis piiravad kriitilistel (mitmeid kilomeetreid pikkadel) lõikudel ajaliselt mürarikkad ehitus- ja hooldustööd. Täiendavate ja spetsiifilisemate meetmete rakendamist ei ole eksperdid vajalikuks pidanud. Lisaks on kokkupõrkeriski vähendavate meetmetena soovitatud trassiobjektide tähistamist ja paremini nähtava tarade lahenduse rakendamist.

Juhul kui nimetatud liikide elupaigad linnualast läänes oleks Põhja-Liivimaa linnualaga tihedalt seotud ja ühtse tervikuna kaitset vajav, siis oleks need ka vastavalt linnuala koosseisu arvatud.

Linnustiku puhul ei ole tegemist loomarühmaga, mille puhul raudteetrassi isoleeriv ja elupaiku killustav mõju oleks peamise ja määrava tähtsusega asjaolu eriti arvestades asjaolu, et eelistatud trass kulgeb väljastpoolt linnuala territooriumi. Meie hinnangul ei ole lisameetmete rakendamine antud juhul vajalik.

Tulenevalt eelnevast leiame, et raudteetrassi alternatiivsesse asukohta nihutamine ei ole põhjendatud.

Lemmejõe loodusala (EE0040342) ja selle lähipiirkond

Raudteetrass ristub Lemmejõega, mis on kaitstav Natura 2000 loodusalana. Lemmejõe kaitse-eesmärke on käsitletud Natura hindamises ja muid looduskaitseobjekte vastavalt lisas II-7. Leevendavad meetmed on välja töötatud vastavalt vajadusele.

Natura jõgede puhul on kaitse-eesmärgid otseselt veekeskkonna ja jõe elupaigaga seotud elupaigad ja liigid. Näiteks Lemmejõe loodusala kaitse-eesmärkideks on elupaigatuüp jõed ja ojad ning jõega seotud liigid: saarmas, paksukojaline jõekarp ja jõesilm. Ühelgi juhul (sh ka Lemmejõe puhul) ei puuduta kavandatav tegevus jõe vee keskkonda ja kõik kavandatavad struktuurid paigutatakse maismaale. Lisaks tuleb välja tuua, et jõe kaldad jäävad loomastikule kasutatavaks, Lemmejõe puhul on vaba kallasraja laius mõlemal pool jõge vähemalt 5 m. Jõgede sh Lemmejõe kohta läbiviidud Natura hindamised ei ole tuvastanud ebasoodsa mõju esinemist, kuid lähtudes ettevaatusprintsipiist on seatud üldisi nõudeid, mis ei ole Natura ala jaoks spetsiifilised.

Tulenevalt sellest, et raudtee ja jõgede ristete puhul ei esine ebasoodsat mõju, ei ole põhjendatud ka ettepanek kaaluda teisi trassialternatiive, mis väldiksid Natura alasid, sh lõhejõgesid.

7.3. Lõik 3 ja eelistatud trassiversioon 3A

Antud juhul on mõeldud trassil lõiku 3A ca km 11- 21. Sellel lõigul ei ole tõepoolest ühtegi ökodukti planeeritud. Suurimetajatele liikumisvõimaluste tagamiseks on ette nähtud Laiksaare loodusala piirkonnas Rannametsa jõe kõrge silla rajamine (vaba ruum silla all ca 6 m), millel on 20 m laiused kallasrajad. Rannametsa jõe sillast lõuna pool on suurimetajatele planeeritud ökodukt ca 8 km kaugusel ja sillast põhja pool ca 5 km on Timmkanalile rajatav samuti kõrge sild (kõrgus 6 m ja kallasrajad 10 m).

KSH koostamise ajal aluseks võetud eesmärk, et suurulukitele tuleb rajada läbipääsud umbes iga 10 km järel, on seega täidetud ja loomastiku seisukohalt isegi positiivsema lahenduse leidnud kuna läbipääse on piirkonnas isegi tihedamalt. Läbipääsude tiheduse ja asukohtade kavandamine on toimunud arvestades loodusuuringus ekspertide poolt toodud soovitusi.

Nepste metsise püsielupaik

Nepste kavandatava metsise püsielupaiga puhul on loodusuuring ja KSH toonud välja selle ala paiknemise raudtee häiriva mõju alas. Seatud on häiringut vähendavad meetmed piirates ajaliselt ehitus- ja hooldustöid. Piirangud täpsustuvad vajadusel keskkonnakorralduskavas, mille koostamisel on vajalik kaasata vastava kvalifikatsiooniga erialaeksperte.

Seatud leevendavad meetmed tuginevad loodusuuringus toodud soovitudele, mille väljatöötamisel on osalenud linnustiku eksperdid. KSH meeskond ei sea kahtluse alla ekspertide pädevust ega pea vajalikuks lisameetmete seadmist.

Laiksaare loodusala (EE0040322)

Laiksaare loodusala Natura hindamine on läbi viidud vastavalt kehtivatele juhendmaterjalidele ja selle kohaselt ei ole rajataval raudteel ala kaitse-eesmärkidele ebasoodsat mõju. Laiksaare loodusala kaitse-eesmärgiks (Vabariigi Valitsuse 5. augusti 2004. a korraldusele nr 615 „Euroopa Komisjonile esitatav Natura 2000 võrgustiku alade nimekiri“) on nelja erineva metsaelupaiga kaitse. Ühegi kaitse-eesmärgiks oleva elupaiga puhul ei esine

ebasoodsat raudtee mõju kuna kõik elupaigad on levinud piisavalt kaugel raudteest (lähim elupaigana piiritletud ala on 300 m kaugusel raudteest). Muid kirjas välja toodud mõjualasse jäävaid liike on käsitletud KSH lisas II-7 ja vajadusel on määratud leevendavad meetmed, mis tuginevad loodusuuringu tulemustel. Trassi nihutamine ei ole meie hinnangul põhjendatud.

Tolkuse loodusala (EE0040359)

Tolkuse loodusala kaitse-eesmärkideks on 2 erinevat metsa elupaigatüüpi ja 2 jõgede vee-elupaikadega otseselt seotud liiki. Natura hindamine keskendub ja käsitleb loodusala kaitse-eesmärke ja jõuab järeldusele, et leevendavate meetmete rakendamisel loodusalale ebasoodsat mõju ei esine. Kaitstavaid loodusobjekte on käsitletud KSH aruande lisas II-7, kus on vajadusel välja toodud ka leevendavad meetmed, mille seadmine tugineb loodusuuringu ekspertide soovitusetele. Tõdeme, et täiendavate meetmete rakendamine ja metsise elupaikade tagamine on oluline ning läbi keskkonnakorralduskava koostamise tuleb leida parim lahendus. Looduskeskkonna seisukohalt on nii trassilõik 3A kui ka 4A trassivaliku etapis osutunud eelistatumaks võrreldes teiste alternatiividega vastaval lõigul.

Leiame, et KSH käsitleb piisava põhjalikkusega eelistatud trassivariandi piirkonna loodusväärtusi ja ekspertide soovitatud leevendavad meetmed tagavad loodusväärtuste soodsas seisundi. Seetõttu ei ole põhjendatud uute trassialternatiivide kaalumise vajadus.

Luitemaa linnuala (EE0040351)

Luitemaa linnualale eraldi Natura hindamist läbi viidud ei ole, kuid sisuliselt kajastavad linnustiku osas hindamist lisas II-7 toodud Luitemaa looduskaitseala ja linnuliikide hindamised. Välja on töötatud häirimist ja suremust vähendavad meetmed.

Luitemaa loodusala kaitse-eesmärkidenä on ka Natura hindamises välja toodud saarmas, kuid see liik siiski mõjualas ei asu ja ebasoodsat mõju talle prognoositud ei ole, mistõttu ei ole teda ka täpsemalt Natura hindamises käsitletud. Muid olulisi liike vastavalt Natura hindamise metoodikale hindamises ei käsitleta.

Reiu jõe loodusala (EE0040384)

Reiu jõe loodusala Natura hindamise koostamisel on lähtunud Natura hindamise kehtivates juhendmaterjalides nõutud metoodikast. Sellest tulenevalt käsitletakse hindamises konkreetse loodusala kaitse-eesmärkideks olevaid liike ja elupaigatüüpe. Reiu jõe loodusala kaitse-eesmärkideks vastavalt Vabariigi Valitsuse 5. augusti 2004. a korraldusele nr 615 „Euroopa Komisjonile esitatav Natura 2000 võrgustiku alade nimekiri“ ei ole käsitiivaliste liike.

Keskkonnaregistri andmete kohaselt on nahkhiirte registreeritud elupaigad ühes asukohas-Reiu külas raudteetrassi ristumisel Reiu jõega. KSH aruanne käsitleb nahkhiiri kui kaitstavaid loodusobjekte lisas II-7 tabelis, kus on välja toodud ka Reiu jõe silla kavandamisel nõutud leevendavad meetmed, mis muuhulgas peavad arvestama nahkhiirte lennukoridoridega.

Üldise meetmena on KSH aruandes toodud välja, et vajalik on asjakohaste keskkonnakorraldusmeetmete järgimine rakendades spetsiaalselt koostatud keskkonnakorralduskava, mis sisaldab seire- ja järelhindamise protseduure meetmete tõhususe kontrolliks ja korrigeerimiseks ning võtab arvesse vajaliku kvalifikatsiooniga ekspertide vajadust projekti meeskonnas. Oluline on täiendavate uuringute läbiviimine ja kompenseerivate meetmete rakendamine ehitusetapi eelselt. Meetmed nahkhiirtele täpsustatakse vajadusel keskkonnakorralduskavas.

Pärnu loodusala (EE0040347)

Pärnu loodusala Natura hindamisel on aluseks võetud 2012. aastal kinnitatud Pärnu maastikukaitseala kaitsekorralduskava aastateks 2012-2021 ning selle raames teostatud inventuurid loodusala kaitse-eesmärkide kohta. Keskkonnaregistris on Natura elupaikade kiht vananenud ja kaitsekorralduskava uuemate inventuuride tulemused on sinna sisse viimata. Pärnu loodusala puhul on tegemist ühe erandliku kohaga, kus raudtee läbib Natura ala nurka.

Samas on tehniline lahendus välja töötatud selliselt, et kavandatavad struktuurid ei kahjustaks raudteele lähimat elupaika ja kogu ala kaitse-eesmärgid oleksid tagatud. Elupaikade paiknemine ja värskemad inventeerimisandmed on mitmel korral kaitseala valitsejaga läbiräägitud ja kooskõlastatud. Ühiselt kaitseala valitsejaga on otsitud parim tehniline lahendus.

Ka Reiu taimla riste juures on kasutatud elupaikade kaitsekorralduskava kohaseid elupaikade inventuuride andmeid.

Esmatähtsatele elupaikadele on sobiva tehnilise lahenduse väljatöötamisega välistatud ebasoodne mõju nii Reiu taimla riste juures kui ka loodusala lõunanurga läbimisel. Tulenevalt Natura hindamise tulemustest ei ole hüvitusmeetmete rakendamine Pärnu loodusala puhul asjakohane.

Pärnu linna raudteejaama ümbrus

Olemasolevat olukorda võib kirjeldada selliselt, et Tammiste ja Rääma kassikakkude puhul on kakud valinud elupaigaks piirkonna, kus olemasolev raudtee jääb kahe elupaiga vahele, mistõttu on piirkonnas pesitsevad linnud olemasoleva infrastruktuuri mõjudega juba mingil määral harjunud. Nüüd on olemasoleva raudteega sarnasele trassile kavandatav uus raudtee, mille häiriva mõju tsooni mõlemad kassikaku elupaigad jäävad. KSH-s on toodud nii pesitsusaegse häirimise vähendava mõju meetmed kui ka lindude võimalikku kokkupõrke riski vähendavad meetmed. Lisaks on toodud, et edasistes etappides on peamiseks eesmärgiks kassikaku häirimise minimeerimine. Keskkonnakorralduskava koostamise raames on vajalik kaasata vastava kvalifikatsiooniga ekspert, et tagada meetmete täpsustamine ja rakendumine.

Rääma raba

Trassialternatiivide võrdluses läbi viidud analüüsil on samuti looduskeskkonna osas eelistatumaks trassialternatiiv, mis ei läbi Rääma raba. Koondeelistuse saanud trassialternatiiv läbib aga Rääma raba ja vajab seetõttu sealse linnustiku jm kaitseks leevendavaid meetmeid. Need on KSH-s määratud tuginedes loodusuuringut teostanud ekspertide soovitudele ning täpsustuvad vajadusel keskkonnakorralduskavas. Rääma raba looduskeskkonna seisukohalt oleks kindlasti paremaks lahenduseks välja pakutud olemasoleva raudteetrassi järgmine ka uue raudtee puhul, kuid kahjuks ei ole sellise lahenduse rakendamine tehniliselt võimalik.

7.4. Lõik 5, eelistatud trassivariant 5D

Ei ole õige väita nagu poleks nimetatud kotka pesapaigaga KSH-s arvestatud. Kotkapesa leidmise ja registrisse kandmise ajaks oli raudtee trassivalik juba teostatud, mistõttu kujunes olukord, kus eelistatud raudteetrass kulges osaliselt läbi leitud kotkapesa seadusejärgse püsielupaiga. Mõjude hindamisel võeti aga siiski leitud kotkapesa arvesse ning KSH aruande looduskaitse objektide tabelis lisa II-7 on välja toodud järgmist: Viluvere väikekonnakotka pesa ja looduskaitse seaduse § 50 kohane 100 m raadiuses ümbritsev püsielupaik kanti keskkonnaregistrisse augustis 2016. Raudtee kavandamine osaliselt läbi kotka PEP-i on vastuolus ala kaitsekorraga. Keskkonnaamet on aga algatamas Viluvere püsielupaiga moodustamise menetlust vastavalt looduskaitse seaduse § 10 lg 2. Püsielupaiga täpsed piirid, kaitsekord jms selguvad läbiviidava ekspertiisi raames. Väikekonnakotka pesitsusaegse häirimise mõju minimeerimiseks vältida ehitustööde ja hooldustööde teostamist kotka pesitsusperioodil (1.04- 1.09) trassilõigul 5D km 23,4- 24,6. Sel perioodil on soovitatav vältida ka muid võimalikke tegevusi, millega kaasneb inimeste liikumine piirkonnas (meede on registrisse kantud koodiga 5D-1.4-3). Ajalised piirangud täpsustada vajadusel keskkonnakorralduskavas.

Mördama hoiuala (EE0040331)

Natura hindamist ei ole läbi viidud kuna Mõrdama loodusala ei asu kavandatava raudtee mõjualas, arvestades asjaolusid, et kavandatav raudtee ei läbi loodusala; raudtee ja loodusala vahele jääb olemasolev raudtee trass koos seda ääristava kruusateega ning ala kaitse-eesmärkideks on elupaigatüübid, mis paiknevad üle 800 m kaugusel raudteest.

Linnualana Mõrdama hoiuala ega selle lähialasid määratletud pole. Nimetatud kaitstavaid linnuliike (Tootsi must-toonekure kui ka Viluvere metsise püsielupaigad, laanerähn) käsitletakse kaitstavate loodusobjektide all KSH lisas II-7, kus on seatud ka linnustiku osas suremust ja häirimist vähendavad leevendavad meetmed. Meetmed tuginevad loodusuuringu tulemustel ja täpsustuvad vajadusel keskkonnakorralduskavas. Tuleb juhtida tähelepanu asjaolule, et must-toonekure Tootsi püsielupaiga pesa vaatlusandmete kohaselt on juba 2009. aasta andmetel pesa varisenud ja 2015. aastal asustas pesa hiireviu. Lisaks tuleb arvestada, et selles piirkonnas on juba olemasolev toimiv raudtee, mistõttu ei ole tegemist päris uue häiringuga linnukaitselistele väärtustele piirkonnas.

Taarikõnnu-Kaisma linnuala (EE0020340)

Trassivaliku etapis oli kõnealuses piirkonnas kaalumisel mitmeid trassialternatiive, mis erinevate kriteeriumite alusel tunnistati ebasoodsamaks eelistatud trassivariandist. Lisaks looduskeskkonnast tulenevatele kriteeriumitele arvestati valikul ka muude kriteeriumitega (kultuur, maakasutus jms). Seetõttu ei ole eelistatud alternatiivi trassilõike alati hinnatud just looduskaitseliselt eelistatumaks. Ka Taarikõnnu-Kaisma linnuala piirkonnas on looduskeskkonna osas eelistatuimaks tunnistatud trass, mis ei ole KSH koondelistus. Natura 2000 võrgustiku ja linnukaitseliste väärtuste osas oleks lisaalternatiivide kaalumise põhjendatud sellisel juhul kui esineks ebasoodne mõju mõne linnuala kaitse-eesmärkidele. Läbi viidud Natura hindamine aga sellist mõju ei prognoosi.

Taarikõnnu-Kaisma piirkonna linnukaitselisi väärtusi käsitleb lisaks Natura hindamisele ka teostatud loodusuuring, kus on toodud ka leevendavate meetmete soovitusel. Antud juhul on tegemist mitmete liikide elupaikade lähedalt kulgeva raudteega, mis vajab seetõttu eeskätt häirimist ning suremust vähendavaid meetmeid. Kuna loodusuuringus käsitletud linnuliigid kattuvad Taarikõnnu-Kaisma linnuala mõjualas olevate kaitse-eesmärkidega, siis Natura hindamise sisuline tulem on kooskõlas ekspertide poolt välja töötatud leevendavate meetmetega piirkonnas. Lisaks on KSH soovitanud vastavalt A. Jairi tehtud eksperthinnangule (Rail Baltic raudtee ja selle rajamisega kaasneva keskkonnamõju hindamine Selja Mõtuse, Kõveri ja Nepste metsise püsielupaikadele. A. Jair, 2014) Selja metsise püsielupaiga laiendamist lääne suunas. Leiame, et ekspertide poolt välja töötatud meetmed on asjakohased ja piisavad.

8. Täiendavad ettepanekud

Väariselupaikade temaatikat kajastavad mõjuhindamise tabelid (KSH aruande lisa III-5) ja vajadusel on leevendavad meetmed toodud välja leevendavate meetmete registris (lisa II-6). Raudteetrassi kaitsevööndisse jääb kokku 5 väariselupaika, mis kõik saavad kahjustada (hävivad osaliselt). Leevendavate meetmetena on vajadusel soovitatud trassikoridori laiuse minimeerimist ja veerežiimi säilitamist piirkonnas.

Tuginedes eelpool toodud põhjendustele ei saa nõustuda kirjas toodud etteheidetega strateegiliste konfliktide, ebapiisava detailsuse, ebapiisava lähteandmestiku kaitsealade süsteemse riive osas ning KSH aruanne on koostatud nõuetekohaselt ning pädevalt.

Kõik KSH aruandes väljapakutud meetmed, kui nende tingimuslikkus ei ole aruandes eraldi välja toodud, on ka projekti koostamise või keskkonnakorralduskava koostamise aluseks.

KSH käigus seatud meetmeid täpsustatakse keskkonnakorralduskava koostamise ja elluviimise käigus, mis seiremeetmetele tuginedes täpsustab projekti edasist koostamist,

ehitamist ja elluviimist.

Ootame Teid maakonnaplaneeringu ja KSH aruande avaliku väljapaneku tulemuste avalikule arutelule, mis toimuvad ajavahemikul 23. – 26. jaanuar 2017 järgmiselt:

23. jaan	kell 12.00	Sauga noortekeskuses (Sauga alevik, Põõsalinnu 2);
23. jaan	kell 16.00	Suigu seltsimajas (Are vald, Suigu küla);
24. jaan	kell 12.00	Tori rahvamajas (Tori alevik, Võlli tee 4);
24. jaan	kell 16.00	Kaisma rahvamajas (Vändra vald, Kergu küla).
25. jaan	kell 12.00	Surju rahvamajas (Surju küla, Surju vald);
25. jaan	kell 16.00	Paikuse vallamajas (Paikuse alev, Pärnade pst 11);
26. jaan	kell 12.00	Häädemeeste seltsimajas (Häädemeeste alevik, Suurküla 4);
26. jaan	kell 16.00	Pärnu maavalitsuses (Pärnu linn, Akadeemia 2).

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Kalev Kaljuste
maavanem

Teadmiseks: arhiiv@railbaltic.info; info@tja.ee; andres.lindemann@mkm.ee;
marika@hendrikson.ee

Tiiu Pärn 4479761
tiiu.parn@parnu.maavalitsus.ee