

## Rail Baltic Harju maakonnaplaneeringu kooskõlastamise koondtabel

Jrk nr	Kooskõlastaja (sh maavalitsuse poolt väljasaadetud ja kooskõlastajalt laekunud kirja kuupäevad)	Planeeringu osas esitatud ettepanekud/tingimused	Maavalitsuse seisukoht planeeringu osas esitatud ettepanekute/tingimuste osas	KSH aruande osas esitatud ettepanekud/tingimused
1	<b>Põllumajandusamet</b> 17.12.2015/29.12.2015	<b>Kooskõlastab</b> märkusteta		
2	<b>Maaeluministerium</b> 17.12.2015/11.01.2016	<b>Kooskõlastab</b> märkusteta		
3	<b>Maa-amet</b> 17.12.2015/11.01.2016	<p><b>Kooskõlastab</b>, kui planeeringudokumente täpsustatakse järgmiselt:</p> <p>1.Täpsustada ptk 3.5.1, et <i>planeeritav raudtee trassi koridor kattub: Tallinna-Saku liivamaardla ehitusliiva aktiivse tarbevaru plokiga nr 8, 9, 66 ja 115, passiivse tarbevaru plokiga nr 62 ja aktiivse reservvaru plokiga nr 71, 73, mäeeraldisega Männiku liivakarjäär (kaevandamisloa number KMIN-135); Saku turbamaardla hästilagunenud turba aktiivse reservvaru plokiga nr 3 ja passiivse reservvaru plokiga nr 5; Valdeku (Valdeku, Männiku) turbamaardla vähelagunenud turba aktiivse reservvaru plokiga nr 1, hästilagunenud turba aktiivse reservvaru plokiga nr 2, hästilagunenud turba passiivse reservvaru plokiga nr 3 ja vähelagunenud turba passiivse reservvaru plokiga nr 4.</i></p>	1. seletuskirja ptk 3.5.1. täpsustatakse	

		<p>2. joonise nr 4 osas täpsustada Kõrnumäe kruusamaardla piirid (varude ümberhindamine keskkonnaministri 12.02.2015 käskkirjaga nr 146)</p>	<p>2. joonist nr 4 <i>Planeeringulahendus Saku valla osas täpsustatakse</i></p>	
		<p>3. täpsustada ptk 3.5.3, et <i>raudtee trassi koridor kattub Rae turbamaardla vahelagunenud turba aktiivse tarbevaru plokiga nr 1, 5 ja 7, hästilagunenud turba aktiivse tarbevaru plokiga nr 2, 6 ja 8, vahelagunenud turba passiivse tarbevaru plokiga nr 9, hästilagunenud turba passiivse tarbevaru plokiga nr 10, järvemuda (põlluväetiseks) passiivse reservvaru plokiga nr 18, kehtiva kaevandamisloaga mäeeraldisega Rae turbatootmisala (kaevandamisloa number HRAM-025 (L.MK.HA-169369)); Väo lubjakivimaardla ehituslubjakivi passiivse tarbevaru plokiga nr 29, ehituslubjakivi aktiivse tarbevaru plokiga nr 25, kehtiva kaevandamisloaga mäeeraldisega Tondi-Väo III lubjakivikarjäär (kaevandamisloa number KMIN-128).</i></p>	<p>3. seletuskirja ptk 3.5.3. täpsustatakse</p>	
		<p>4. täpsustada joonist 5, näidata Tondi-Väo III lubjakivikarjäär kaevandamisloaga mäeeraldisena</p>	<p>4. joonist nr 5 <i>Planeeringulahendus Rae valla osas täpsustatakse</i></p>	
		<p>5. täpsustada ptk 3.5.4. ,et <i>planeeritav raudtee trassi koridor ei kattu Jõelähtme valla piirides maardlatega.</i></p>	<p>5. seletuskirja ptk 3.5.4. täpsustatakse</p>	
		<p>6. täpsustada ptk 3.5.6, et <i>raudtee trassi koridor kattub osaliselt Väo lubjakivimaardla ehituslubjakivi passiivse tarbevaru plokiga nr 29. Trassi kulgemisel üle maavara varu on vajalik projekteerimise käigus leida vastavad</i></p>	<p>6. seletuskirja ptk 3.5.6. täpsustatakse</p>	

		<i>tehnilised lahendused, et raudtee ehitus- ning kasutusetapis oleks tagatud maavara optimaalne ja säästlik kasutus, arvestades nii tehnilis-majanduslikult optimaalse lahenduse kui selle mõjuga keskkonnale.</i>		
4	<b>Rapla Maavalitsus</b> 17.12.2015/13.01.2016	<b>Kooskõlastab</b> märkusteta		
5	<b>Kaitseministeerium</b> 17.12.2015/14.01.2016	<b>Kooskõlastab tingimusel:</b> Seletuskirja ptk 3.5.1 korrigeeritakse: <i>Männiku piirkonnas paikneb trassi koridor Kaitseväe Männiku harjutusvälja idaservas, läbides ühtlasi ka kavandatavate väljaõppehitiste ohualasid. Raudtee projekteerimise käigus tuleb täpsustada meetmed, millega tagatakse harjutusvälja töövõime nii raudtee ehitamise ajal kui ka ehitamise järel, tehes selles osas koostööd Kaitseministeeriumiga.</i>	Seletuskirja ptk 3.5.1. täpsustatakse, et raudtee projekteerimise käigus kaasatakse Kaitseministeerium.	KSH aruannet täiendada ja analüüsida raudtee trassi mõju riigikaitsele objektile. Seisukoht: Täiendatakse.
6	<b>Maardu Linnavalitsus</b> 17.12.2015/15.01.2016	<b>Kooskõlastab</b> märkusteta		
7	<b>Tallinna Linnavalitsus</b> 17.12.2015/26.01.2016	Palub arvestada Lasnamäe tööstusalade üldplaneeringuga (kehtestatud 1.10.2015):  1. ÜP-ga on kavandatud uus raudteejaam Smuuli tee piirkonda. Arvestada üldplaneeringus planeeritud raudteejaamadega ning märkida maakonnaplaneeringu joonisele olemasolevad ja säilivad ning planeeritud raudteejaamad. Seada RB raudtee projekteerimiseks nõue lahendada uus Smuuli tee raudteejaam koos perroonide	<b>Loetakse kooskõlastatuks vastavalt PlanS § 17 lg 4 ja EhSRS § 1 lõikele 3.</b> 1.Maakonnaplaneeringu sse kantakse peatuse asukoht 1520 mm laiusega raudteel J. Smuuli tee viaduktist ida poole, tähistatakse Lasnamäe tööstusalade üldplaneeringu järgse perspektiivse kohaliku peatusena. RB	

	<p>ja jalakäijate juurdepääsudega Smuuli teelt.</p>	<p>eelprojektis peatust ei lahendata, kuna peatuste kavandamine ol.ol raudteele ei ole projekti ülesanne.</p>	
	<p>2. ÜP-ga on planeeritud kaks uut kergliiklustee eritasandilist ristumist raudteega – üks planeeritud RB reisiterminali juurde Ülemistel ning teine Betooni põik tänava juurde. Kajastada MPL joonisel kõik üldplaneeringu joonisel tähistatud olemasolevad ja säilivad ning planeeritud kergliikluse eritasandilised ristumised ning seada RB raudtee projekteerimiseks nõue arvestada nendega.</p>	<p>2. Maakonnaplaneering näitab perspektiivsed kergliiklusteede ristumised, mis kantakse RB maakonnaplaneeringu joonisele tingmargiga "Eritasandiline ristumine perspektiivse teega". RB raudtee rajamine Lasnamäe tööstusalade piirkonda ei muuda olemasolevat olukorda kohaliku peatuse ja kergliikluse ülepääsude osas. Seetõttu raudtee eelprojekti staadiumis neid ei projekteerita ega lahendata, kuid võimalikud lahendused eskiisi tasandil kaalutakse läbi eskiisi tasandil ehitusprojekti hilisemates staadiumites.</p>	
	<p>3. MPL planeeritud eritasandiline kergliiklustee ristumine raudteega Vesse tänava piirkonnas ei ole küll üldplaneeringus (kohustusena) ette nähtud, kuid on kooskõlas linnaosa üldplaneeringu põhimõtetega ja selle</p>	<p>3. Võetud teadmiseks.</p>	

		võib rajada ka ilma üldplaneeringut muutmata.		
8	<b>Jõelähtme Vallavalitsus</b> 17.12.2015/15.02.2016	<p><b>Kooskõlastab</b> märkustega:</p> <p>1. Joonisel ja selle legendis kajastatud <i>ohulik ettevõtte ja selle ohutsoon</i>. Nimetatud tsoon on kajastatud keskpunktiga Muuga sadamas asuvate viljaelevaatoritel ja tsoon ulatub Saviranna ja Kallavere külade alale. Kajastamata on teiste Muuga sadama alal olevate ja detailplaneeringutega kavandatud ohtlike ettevõtete ohutsoonid, sh kehtiva detailplaneeringuga kavandatud LPG terminal. Palume selles osas joonist ja seletuskirja täiendada.</p> <p>2. kaubaterminal - on kavandatud Muuga sadama territooriumile. Seletuskirja p 3.2.3. skeemil 3.2.3.1 ja Joonisel kajastatud põhimõtteline kaubaterminali asukohad ei ühti. Joonisel näidatud ala ulatub oluliselt suuremale alale. Planeeringu seletuskirja p 3.5.4 skeem 3.5.4.1 on eksitav, kuna skeemile ei ole kantud Muuga sadama piirkonda kavandatava kaubaterminali põhimõttelist asukohta, mis paikneb samuti Jõelähtme valla territooriumil. Palume lahendust selles osas korrigeerida.</p>	<p>Detailplaneeringuga kavandatud objektide ohutsoone maakonnaplaneeringuss ei ei kannu, kuna tugineme olemasolevatele objektidele ja ka täpsusaste võib olla erinev.</p> <p>Skeemi seletuskirja ptk 3.2.3 ja joonist Jõelähtme valla osas korrigeeritakse kaubaterminali põhimõttelise asukoha osas. Seletuskirja ptk 3.5.4 korrigeeritakse trassi kulgemise osas Jõelähtme valla territooriumil, kuid antud skeem annab informatsiooni trassi kulgemise osas valla territooriumil kajastamata raudteefrastruktuuri asukohti</p>	<p>1.KSH aruande eelnõu punktis 15 - <i>KSH käigus ilmnenud riskid ja määramatused</i> selgub, et muuhulgas on vastuolu maapõueseaduse ja looduskaitseeaduse vahel. Vastavalt kehtivale maapõueseadusele (§ 62 lõiked 1-3) tuleb maavarale tagada taristuobjektide rajamisel ligipääs, mis praktikas tähendab kohustust raudtee rajamise eelsele trassile jääv maavara välja kaevandada. Maavarade kaevandamine on tegevus, mis eranditult igal pool leiab tugevalt nii kohalike elanike kui ka muu üldsuse vastuseisu, mis tähendab, et tõenäoline on stsenaarium, kus kaevandusluba jääb andmata ja maavara välja kaevandamata. Palume nii KSHs kui ka maakonnaplaneeringus kirjeldada alternatiive trassi valikule ja selle realiseerimise võimalikkusele, kui maavara jääb kaevandamata. Kui alternatiive ei ole, palume seda üheselt kajastada, et oleks selge, et nimetatud planeeringu realiseerimine toob kaasa maavarude väljamise vajaduse, likvideerides sisuliselt tulevikus kaevandamisloa menetluses</p>

		<p>3. Palume planeeringus ja KSH aruandes anda soovituslik vähim ruumivajadus silla all, mida suurimetajad ka reaalset kasutama hakkaksid (<i>ettepanek puudutab Pirita jõge ületavat silda</i>)</p>	<p>Viaduktide ja sildade kõrgusgabariitide või soovitusliku ruumivajaduse seletuskirjas kajastamine ei ole põhjendatud ja otstarbekas, kuna asukohapõhiselt võib see erineda. Kui leevendusmeetmena on sätestatud, et läbipääs suurulukitele silla-aluse lahendusega tuleb tagada, siis projekteerimisel tingimusega ka arvestatakse.</p>	<p>kaevandamisloa andja kaalutusõiguse võimaluse, sest trassi ehitamine ilma varude väljamiseta ei ole võimalik. Kokkuvõttes palume nii planeeringus kui KSHs kajastada alternatiive maavarude väljamisele või üheselt kirja panna, et nimetatud trassi realiseerimine võib suure tõenäosusega osutuda võimatuks kui vastavaid kaevanduslubasid hilisemas menetluses ei väljastata. Seisukoht: vt maakonnaplaneeringu 4 punkt.</p>
		<p>4. Palume nii KSHs kui ka maakonnaplaneeringus kirjeldada alternatiive trassi valikule ja selle realiseerimise võimalikkusele, kui maavara jääb kaevandamata. Kui alternatiive ei ole, palume seda üheselt kajastada, et oleks selge, et nimetatud planeeringu realiseerimine toob kaasa maavarude väljamise vajaduse, likvideerides sisuliselt tulevikus kaevandamisloa menetluses kaevandamisloa andja kaalutusõiguse võimaluse, sest trassi ehitamine ilma varude väljamiseta ei ole võimalik.</p>	<p>Protsessi käigus koostöös Maa-ametiga on asutud seisukohale, et ei saa väite, et maavara säästlik ja sihtotstarbeline kasutus ning kasutuskõlblikkus on saavutatav üksnes maavara väljamise teel. Kokkuleppel Maa-ametiga on seletuskirjas seatud tingimus: <i>trassi kulgemisel üle maavara varu on vajalik projekteerimise käigus leida vastavad</i></p>	

			<p><i>tehnilised lahendused, et raudtee ehitus- ja kasutusetapis oleks tagatud maavara optimaalne ja säästlik kasutus arvestades nii tehnilis-majanduslikult optimaalse lahenduse kui selle mõjuga keskkonnale.</i></p>	
				<p>2.Kooskõlastame planeeringu tingimusel, et Muuga sadama piirkonda kavandatava kaubaterminali asukohas läbiviidava strateegilise planeerimisdokumendi koostamise käigus tulevikus hinnatakse keskkonnamõjusid strateegiliselt ja vajadusel viiakse läbi keskkonnamõjude hindamine. Seisukoht: Täiendatakse.</p>
9	<p><b>Rae Vallavalitsus</b> 17.12.2015/27.01.2016 pikendav kiri; mittekooskõlastav kiri 26.02.2016</p>	<p><b>Ei kooskõlasta</b></p> <p>Märkused ja ettepanekud planeeringule: 1.Koostada raudtee äärsete alade osaüldplaneering, koostamise kulud finantseerida 100%-selt MKM-i poolt;</p>	<p><b>Loetakse kooskõlastatuks vastavalt PlanS § 17 lg 4 ja EhSRS § 1 lõikele 3.</b></p> <p>Osaüldplaneeringu koostamise vajadus on esitatud tegevuskavas. Koostatakse ja finantseeritakse koostöös.</p>	
		<p>2. asfalteerida Liiva tee lõik kuni Kindluse teenin ning asfalteerida</p>	<p>Kohalikud teed, nii nagu riigimaanteed, on</p>	

		<p>Kindluse tee kuni Noole teeni, et oleks tagatud ehitusaegse transpordi juurdepääs kavandatava viadukti piirkonda;</p>	<p>avalikult kasutatavad teed. Nimetatud teelõigud ei ole otseselt seotud Rail Balticuga. Maakonnaplaneering ei saa seada avalike teede osas nõudeid nende ehitamise, hooldamise ja kasutuse osas. Kehtib üldpõhimõtte, et ehitusaegselt tagatakse Rail Baltic ehitamisega seotud teede kasutus kõigile liiklejatele. Seega vajadusel rakendatakse häiringuid leevendavaid meetmeid vms ning raudtee ehitamise järgselt teede seisukorra vastavus vähemalt ehituseelsele seisukorrale.</p>	
		<p>3. kompromissina Liiva tee lõigul kuni Kindluse teeni ning Kindluse tee lõigul kuni Noole teeni ehitada välja kergliiklustee;</p>	<p>Liiva tee lõik põhjasuunas kuni Kindluse teeni jääb Rail Baltic trassi koridorist välja. RB raudtee ei muuda olemasolevat olukorda nimetatud lõigul ei liikluskorralduse ega muu lahenduse osas, seetõttu ei ole põhjendatud maakonnaplaneeringuga kergliiklustee kavandamine.</p>	



		<p>4. kavandada Rae valla ja Kiili valla piirile jääva ökodukti lääne poolsesse otsa samuti eritasandiline ristumine kergliiklusteega;</p>	<p>Täiendavaks kergliiklustee riste kavandamiseks puudub vajadus, kuna lähipiirkonnas, ida- ja lääne pool, on juba läbipääsud tagatud. Lisaks tuleb märkida, et ökodukt ise on kergliiklejatele ülepääsuna kasutatav.</p>	
		<p>5. määrata võimaliku müra leevendusvajadusega alaks Põrguvälja tee (11330 Järveküla-Jüri tee) eritasandilisest ristmikust põhja poole jääv lõik (analoogselt raudteest lõuna poole jääva lõiguga);</p>	<p>Läbiviimisel on müra modelleerimine kogu trassi ulatuses, millega täpsustatakse müra leevendusvajadusega alad (müra tõi kerajate asukohad). Modelleerimise tulemusena korrigeeritakse senist infokihti joonisel enne planeeringu vastuvõtmist ja avalikustamist.</p>	
		<p>6. kompromissina Rae tee lõigul Põrguvälja teest kuni Raeküla teeni ning Raeküla tee lõigul Tammeraja teest kuni Rae teeni ehitada välja kergliiklustee. Samuti Raeküla tee lõigul Kabeliaru teest kuni Tallinna ringteeni ehitada välja kergliiklustee;</p>	<p>Nimetatud lõigud jäävad Rail Baltic trassi koridorist välja. RB raudtee ei muuda olemasolevat olukorda nimetatud lõikudel ei liikluskorralduse ega muu lahenduse osas, seetõttu ei ole põhjendatud maakonnaplaneeringuga</p>	

			kergliiklustee kavandamine.	
		7. määrata võimaliku müra leevendusvajadusega alaks Rae tee (11113 Assaku-Jüri tee) eritasandilisest ristmikust põhja poole jääv lõik (analoogselt raudteest lõuna poole jääva lõiguga);	Läbiviimisel on müra modelleerimine kogu trassi ulatuses, millega täpsustatakse müra leevendusvajadusega alad (müratõkkerajatiste asukohad). Modelleerimise tulemusena korrigeeritakse senist infokihti joonisel enne planeeringu vastuvõtmist ja avalikustamist.	
		8. Pirita-Ülemiste kanali teenindusrada ei saa kinni panna;	Läbipääsu sulgemine ei takista juurdepääsu kanalile. Analoogselt raudteega ristub kanali hooldustee nt Tallinna ringteega ja Jüri teega, mille korral läbipääs suletakse kuid kanalile juurde pääseb. Läbipääs kanalit ületava sillalahendusega tagatakse nii kergliiklejale kui ulukitele.	
		9. perspektiivne puhverjaama-möödasõidu jaama põhimõtteline asukoht, milline see jaam saab olema, mida seal tehakse. Rae valla üldplaneeringu järgi paikneb nimetatud	Sõlmjaama põhimõttelised võimalikud funktsioonid on seletuskirjas kirjeldatud. Jaama täpset lahendust	

	jaam rohevõrgustikus, kuidas on tagatud rohevõrgustiku toimimine;	maakonnaplaneeringu staadiumis ei ole võimalik anda, kuna funktsioon selgub tulevikus. Ulukite läbipääsu võimalusega tuleb silla tehnilise lahenduse väljatöötamisel arvestada. Vastav tingimus on planeeringusse lisatud.	
	10. kanda joonisele viimane Tallinna ringtee projektlahendus;	Korrigeeritakse	
	11. mida tähistab joonistel olev hall sõõr, joonise legendis sellise tingmärgi vaste puudub, palun täpsustada;	Tähistab ristumist perspektiivse teega, joonise legendi täiendatakse vastava leppemärgiga.	
	12. kooskõlastada planeering sademeveete põhimõttelise ärajuhtimise osas täiendavalt AS ELVESO'ga ning AS Tallinna Vee'ga;	Planeering kooskõlastatakse KOVde ja riigiasutustega vastavalt planeerimisseadusele ja täiendava kooskõlastamise vajadus on määratud Rahandusministeeriumi PLOi poolt. Kooskõlastamise nõue AS ELVESO'ga ning AS Tallinna Vee'ga puudub.	
	13. kanda joonistele perspektiivsete regionaalse rongi peatuste asukohad.	Ei ole põhjendatud, kuna kohaliku rongiliiklust RB projektiga ei planeerita	

			ega lahendada. Skeemkaart seletuskirjas on RB maakonnaplaneeringus informatiivse iseloomuga, kohalikud peatused lahendatakse eraldiseisva Harju maakonna planeeringuga.	
10	<b>Kiili Vallavalitsus</b> 17.12.2015/15.01.2016	<b>Kooskõlastab tingimused</b> , kui Harju Maavalitsus kaalub põhjalikult Kiili VV poolt esitatud ettepanekuid ning viib vastavad täienduses sisse:  1. lisada võimalik müra leevendusvajadusega ala joonisel Luige alevikuga piirneval alal	Läbiviimisel on müra modelleerimine kogu trassi ulatuses, millega täpsustatakse müra leevendusvajadusega alad (müra tõkkerajatiste asukohad) enne planeeringu vastuvõtmist ja avalikustamist.	
		2. lisada planeeringu joonisele ning ka seletuskirja täiendus selle kohta, kuidas on tagatud juurdepääs Männiku rabale läbi trassi koridori Luige aleviku Tamme tn piirkonnas rabapõlengu korral.	Lisamiseks puudub vajadus, kuna juurdepääs on juba tagatud Raku järve ääres kulgeva olemasoleva tee kaudu. Juurdepääs põhja- ja lõunapoolt olemas.	
		3. TJA-lt saadud algandmetele on võimalik trassi koridori nihutamine ca 100 m võrra planeeringus välja pakutud asukohast Tallinna poole ilma, et seeläbi saaks ületatud kurvi lubatud minimaalne raadius ( $R = 2500$ m), mis tagab reisirongi nõutud liikumiskiiruse maksimaalselt 240 km/h.	Trassi nihutamine ei ole põhjendatud ja vajalik. Raudtee jääb lähimast eluhoonest ligikaudu 200 m kaugusele. Lisaks on planeeringuga seatud tingimused, millega tuleb arvestada	

		Palume veelkord trassikoridori planeerijatel antud võimalus põhjalikult üle vaadata	eritasandilise liiklussõlme projekteerimisel.	
		4. kanda seletuskirja ja joonisele väljakujunenud elukeskkonda oluliselt rohkem säästva lahendusevariandi 11115 Kurna-Tuhala tee ja 15 Tallinn-Rapla-Türi tee ristumiskoha osas (illustreeriv joonis lisatud, vt tabeli lõpus)	Maakonnaplaneering määrab trassi koridori asukoha ja vajaduse juurdepääsuteede jm raudtee kavandamisest mõjutatud taristuobjektide põhimõttelise vajaduse. Täpsed lahendused, sh teedevõrgu osas, antakse projekteerimisel tuginedes liiklusuuringutele ja -vajadustele.	
11	<b>Saku Vallavalitsus</b> 17.12.2015/tagasiside koostöölastamise osas puudub.		<b>Loetakse koostöölastatuks vastavalt PlanS § 17 lg 5.</b>	
12	<b>Majandus- ja Kommunikatsiooni- ministeerium</b> 17.12.2015/26.02.2016	<b>Koostöölastab märkusteta</b>		
13	<b>Keskkonna- ministeerium</b> 17.12.2015/ pikendav kiri 27.01.2016; uuesti koostöölastamiseks esitatud 18.02.2016, 6.04.2016/koostöölastav kiri 9.05.2016	Varasemates kirjades paluti maakonnaplaneeringu seletuskirja täiendada Natura 2000 alade ja kaitstavate loodusobjektidega seonduvalt, sealhulgas KSH aruandes koondada info kaitstavate loodusobjektide kohta ning esitada KSH juurde kuuluv lisa IV Natura hindamine. <b>Koostöölastab (9.05.2016) märkusega.</b>	Koostöölastamiseks esitatud planeering sisaldas tarastamise uuringu läbiviimise vajadust. Vastavalt tegevuskavale on tarastamise uuringu läbiviimise orienteeruv tähtaeg 2017-2018. Vastavalt hankelepingule aga	

			eelprojekti koostamine 2016-2017. Seega ei ole tarastamise uuringu tulemuste alusel eelprojekti lahenduses muudatuste tegemine ajalist perspektiivi arvestades võimalik.	
14	<b>Siseministerium</b> 17.12.2015/		<b>Loetakse kooskõlastatuks vastavalt PlanS § 17 lg 5.</b>	
15	<b>Terviseamet</b> 17.12.2015/14.01.2016	<b>Kooskõlastab märkusteta</b>		<p>Ptk 10.3.1. lk 165 on öeldud, et <i>märgatava olemasoleva mürafooniga tiheasustusaladel (eelkõige Pärnu linn ja Tallinn) ....</i> Eeltoodust ei selgu, mida peetakse silmas mürafooni <u>märkimisväärse</u> suurenemise all ja millised normtasemed peaksid tiheasustusaladel rakenduma. Määrusega on normtasemed fikseeritud ning ei anna võimalust eristada normtasemeid asulavaheliste ja tiheasustusalade vahel. Müranõuete rakendamine ei sõltu üldisest mürafoonist vaid raudteeliikluse poolt tekitavast mürast.</p> <p>Seisukoht (S): Korrigeeritakse</p>
				<p>Ptk 10.2.6 kriteerium 1.7 lk 158 on leevendavate meetmete all öeldud, et <i>kui puurkaevud paiknevad trassil või selle vahetus läheduses, ....</i><u>Üldise meetmena nähakse ette puurkaevude tamponeerimist või</u></p>

				<p><u>sanitaarkaitseala vähendamise taotlemist juhul ....</u>  Amet on seisukohal, et sanitaarkaitseala vähendamine ei ole reostusohtu leevendav meede vaid seadusandlusest tulenev võimalus. Reostuse tekkimist ja võimalikku levikut põhjavette sanitaarkaitseala vähendamine ei mõjuta.  S: Täiendatakse.</p>
				<p>Ptk 10.2.6 lk 158-159 on välja toodud, et <u>raudtee rajamisega või selle hilisema kasutamisega ei tohi kaasneda praegu kasutusel olevate kaevude veekvaliteedi halvenemist ega veetaseme alanemist. Kui see peaks siiski juhtuma, tuleb tagada elanikele nõuetele vastava joogivee kättesaadavus mõnel muul viisil.</u>  Palume KSH aruandes täpsustada need muud viisid  S: Täiendatakse.</p>
16	<p><b>Tehnilise Järelevalve Amet</b>  17.12.2015/25.01.2016</p>	<p><b>Kooskõlastab märkusteta,</b>  kuid palub arvestada asjaoludega: 1.1435 mm rööpmelaiusega raudteel ei ole ohutuse seisukohalt võimalikud avalikult kasutatavad samatasandilised ületuskohad</p>	<p>1. Võetud teadmiseks. Läheteülesandest tulenevalt on juba lahenduse väljatöötamisel sellega arvestatud. Erandiks Maardus olemasoleva raudteega ristumine (ristumine ühe rööpapaariga, mis on tupiktee), mille puhul</p>	

			maakonnaplaneering jätab võimaluse lahendada see võimalusel ja vajadusel ka samatasandilisena. Vastav märge seletuskirja lisada.	
		2. Lisaks võib RB MPL-s kajastatud teede sulgemine kaasa tuua ületuskohtade ümberkujundamist ka 1520 mm rööpmelaiusega (Tallinn-Lelle-Pärnu) raudteel ning selles protsessis tuleb samuti arvestada, et ei ole lubatud I ja II kategooria (teede- ja sideministri 09.07.1999 määruse nr 39 „Raudtee tehnikasutuseeskirja kinnitamine“ Lisa 4 mõistes) <u>samatasandiliste</u> raudteeületuskohtade rajamine.	2. Võetud teadmiseks. Planeeringu täiendamiseks puudub vajadus, kuna üldine põhimõte, et samatasandilised ristumised on lubatud üksnes tehnoloogiliste ülesõitude puhul, on juba maakonnaplaneeringuga sätestatud.	
17	<b>Maanteeamet</b> 17.12.2015/15.01.2016	<b>Kooskõlastab tingimusel, kui:</b>  1. planeeringu joonistele kantakse enne planeeringu PlanS § 66 kohast vastuvõtmist Tallinn – Rapla – Türi maantee Luige – Rapla lõigu eelprojektiga määratud trass, koos kogujateede ja perspektiivsete eritasandiliste ristmike ja ristete asukohtadega ning tagatakse eelprojekti lahenduse elluviidavus (analoogselt Rapla maakonnaplaneeringu lahendusega). Juhul kui esineb lõike, kus Rail Balticu trassi asukoht muudab võimatuks või kitsendab nimetatud eelprojektiga kavandatud riigitee trassi realiseerimist, tuleb käesolevas maakonnaplaneeringus kavandada	Joonist täiendatakse, Luige-Rapla lõigu eelprojektiga määratud trass kantakse joonisele. Joonisel kajastatakse ui ristumine perspektiivse teega. Maanteeametiga koostöös asutud seisukohale, et RB eelprojektiga ristumisi perspektiivse teega ei lahendata.	Aruande ptk 8.1.3 on esitatud: „ <i>Summaarselt kujuneks tarastatud Rail Balticu ja laieneva Via Baltica puhul topelt barjäär ning .... Seetõttu tuleks kaaluda:</i> <i>1. Rail Baltic raudtee puhul lausalisest tarastamisest loobumist ja arvestades kaubaveo liikumist raudteele 2. ümber hinnata Via Baltica 2+2 sõidurajaga teeks rekonstrueerimise vajadus.</i> Palume täpsustada, millise piirkonna (trassiosa) kohta nimetatud järeldus on tehtud ning millistele argumentidele see tugineb. Palume põhjendada kuidas mõjutab Via Baltica



		<p>riigiteede koridoride muutmise ja anda vastav lahendus. Sel juhul tuleb maakonnaplaneeringu seletuskirja täiendada märkusega, et tee projektlahendus koostatakse Rail Baltic eelprojektiga.</p>		<p>rekonstrueerimine 2+2 realiseks elupaikade killustamist rohkem kui maantee rekonstrueerimine 1+2 realiseks või olemasoleva 1+1 tarastamine. S: Täiendatakse.</p>
				<p>Tallinna ringtee nr 11 ristub km 21-22 rohekoridoriga, kuhu on kavandatud eritasandiline loomade läbipääs (ökodukt). RB raudtee koridori ristumine ringteega on planeeritud samasse piirkonda ning koostoimes võimendab negatiivset mõju rohekoridori toimivusele. Mh seab küsimuse alla ka varasemalt kavandatud leevendusmeetmete efektiivsuse. KSH aruandes nimetatud küsimust analüüsida ning pakkuda lahendused. S: Analüüsitakse ja vajadusel täiendatakse.</p>
				<p>Mnt hinnangul peaks arvestama liiklusratasemete hindamisel maanteelõikudega, mis asuvad raudtee trassile ligemal kui 100-150m. Müratasemete hindamisel arvestada, et müra levimine müraallikast vastuvõtjani on väga palju nende vahel olevatest rajatistest ja maastiku iseloomust. Ettepanek raudteest lähtuva välisõhus leviva müra hinnangutes arvestada maanteeliiklusest põhjustatud mürafooniga eelnimetatud tingimustel ning piirtaset</p>

				ületavaid olukordi käsitleda kui parandamist vajavaid. KSH aruandes kasutatud kriteerium „müra märkimisväärtus suurenemine“ on ebamäärane. S: Täiendatakse.
18	<b>Päästeamet</b> 17.12.2015/20.01.2016	<b>Kooskõlastab märkustega:</b> 1. Päästetööde tegemiseks on vajalik hooldusteede laius vähemalt 3 m 2. Hooldustee ja hooldustee läbiviigud peavad võimaldama päästesõidukitega liiklemist 3. Hooldusteel on vajalik päästesõiduki ümberpööramise koht, võimalusel iga kilomeetri kohta üks (kas teeots või tasku). 4. Juhime tähelepanu, et RB trass läbib kümnet suurõnnetuse ohuga ettevõtet. Soovitame välja töötada ja võtta kasutusele kõik leevendusmeetmed ohtude minimaliseerimiseks	Võetud teadmiseks. Korraldati täiendav töökoosolek Päästeametiga, mille käigus teemakäsitlust arutati. Planeeringu täpsustamiseks puudub vajadus.	
19	<b>Keskkonnaamet</b> 17.12.2015/15.01.2016; Uuesti kooskõlastamiseks esitatud 18.02.2016; eitava kooskõlastus 18.03.2016; uuesti esitatud 6.04.2016/kooskõlastav kiri 22.04.2016	Puudub seaduslik alus kooskõlastuse andmiseks, kuid märgib järgmist: 1. tuua seletuskirjas välja, et tulenevalt veeseaduse §-st 8 on truupide paigaldamiseks olemasolevasse veekogusse vajalik vee erikasutusluba (tahkete ainete uputamine) ning silla rajamiseks, kui sellega tõkestatakse jõe voolu või uputatakse tahkeid aineid vette.	Võetud teadmiseks. Vee erikasutusloa vajalikkust reguleerib veeseadus, seaduste ümberkirjutamist ei pea vajalikuks.	Praegusel hetkel ei ole aga kindlat veendumust, et maakonnaplaneeringute alusel kavandatav tegevus ei mõju kahjulikult Natura alade terviklikkusele ega mõjuta negatiivselt nende kaitse eesmärki, kuna planeeringute KSH raames ei ole läbi viidud Natura-hindamist. S: Planeeritava Rail Baltic raudtee trassikoridoride mõjusfääri jäävad Natura 2000 võrgustiku alad, alade kaitseväärtused ning hinnang kaitseväärtustele otsese

				või kaudse mõju esinemisele on antud KSH aruande lisas IV. Natura eelhindamised ja asjakohased hindamised viiakse läbi KMH etapis.
	2. kanda joonisele puurkaevude sanitaarkaitseala ulatus ja veekogudel veeseaduse §29 lõike 2 kohane veekaitsevööndi ulatus	Jooniseid täiendatud puurkaevude sanitaarkaitseala ulatuse osas. Rail Baltic raudtee planeerimine puudutab veekogusid ja maaparandussüsteemid e eesvoolusid, mille korral veekaitsevööndi ulatus on kas 10m või 1m. sellest tulenevalt ei ole maakonnaplaneeringu jooniste üldistusastet arvestades veekaitsevööndi joonistel kajastamine mõistlik, kuna halveneb joonise loetavus.		KSH aruanne ei vasta programmile. KSH programmi peatükkide 4 ja 4.4 kohaselt tehakse KSH aruanne KMH täpsusastmes ning Natura 2000 võrgustiku aladele avalduvate mõjude väljaselgitamiseks ja hindamiseks viiakse läbi Natura hindamise protseduur S: Planeeritava Rail Baltic raudtee trassikoridoride mõjusfääri jäävad Natura 2000 võrgustiku alad, alade kaitseväärtused ning hinnang kaitseväärtustele otsese või kaudse mõju esinemisele on antud KSH aruande lisas IV. Natura eelhindamised ja asjakohased hindamised viiakse läbi KMH etapis.
	3. palume teha kindlaks, et nii maakonnaplaneeringutes kui ka KSH aruandes oleksid välja toodud kõik Rail Baltic raudtee trassi koridori ja selle mõjualasse jäävad kaitstavad loodusobjektid ning kuidas kavandatav tegevus neid mõjutab.	Kaitstavad loodusobjektid ja Natura 2000 võrgustikku kuuluvad alad kajastuvad joonistel ja esitatud maakonnaplaneeringu seletuskirja ptk 3.6 maakonna üleselt.		KKA on seisukohal, et KSH aruande järgi ei ole trassi tarastamine ning selleks väljapakutud lahendused põhjendatud. Ettepanek lähtuda nn tarakatkestuse stsenaariumist, mille puhul suurimetajate populatsioonide sidususe tagamiseks kasutatakse võimalikult suures ulatuses tarakatkestusi, kus see

				<p>inimturvalisuse kaalutlusel on aktsepteeritav. S: Tarastamise teemat on KSH aruandes täpsustatud.</p>
		<p>4. seadusesätetest tulenevalt tuleb KSH aruande peatükis 14 välja toodud leevendavad meetmed planeeringusse kanda. Praegusel juhul seda tehtud ei ole. Palume maakonnaplaneeringute seletuskirja peatükki 4 täiendada.</p>	<p>Maakonnaplaneeringute seletuskirja peatükis 4 on esitatud leevendusmeetmed maakonnaplaneeringu täpsusastmele tulenevalt. Samuti on peatükis viide KSH aruandele ja lisadele, kus esitatud põhjalikum ja üksikasjalikum ülevaade hindamise metoodikast ja leevendusmeetmetest.</p>	<p>Aruandes ei ole käsitletud kõiki raudtee trassile jäävaid või sellega piirnevaid kaitstavaid loodusobjekte. Mõju hindamisel lisada eraldi peatükk kus tuua välja, milliseid kaitsealasid läbitakse, mis jäävad mõjutsooni. Sama info tuua kaitstavate liikide elupaikade kohta ja mida see endaga kaasa toob. Välja tuua, millised objektid hävinevad, milliste seisund halveneb. Lisada info võimalike kompensatsioonide kohta. Välja tuua kaitse-eeskirjade muutmise vajadus ning milliseid isendikaitse sätteid tuleb arvestada. S: Täiendatakse.</p>
				<p>Märkus aruande leheküljel 61 toodud viite nr 21 selgituse kohta - palume kasutada linnudirektiivi uut viidet ja korrektseid direktiivide tõlkeid: Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv 2009/147/EÜ loodusliku linnustiku kaitse kohta (linnudirektiiv) ja Nõukogu Direktiiv 92/43/EMÜ looduslike elupaikade ning loodusliku loomastiku ja taimestiku kaitse kohta (loodusdirektiiv). S: Täiendatakse.</p>

		<p><b>Ei kooskõlasta</b> (18.03.2016) 1.KSH aruande lisa II-7 puuduvad hinnangud kavandatava tegevuse osas kaitstavatele loodusobjektidele ning asjaolule, kas kavandatud leevendusmeetmed on piisavad. Seega ei ole selgust, kuidas ja millisel määral mõjutab kavandatav tegevus kaitstavaid loodusobjekte.</p>	<p>KSH lisa täpsustatakse. Kaardistatud on juba praegu, hinnangud on antud ja leevendavad meetmed on välja toodud.</p>	<p>1.Aruande peatükis 10.2.4 (lk 156) on välja toodud, et aladel, kus isendi kaitset pole võimalik tagada, lähtutakse isendikaitse sätetest tulenevalt LKS§-st 55. Palume lisada, et juhul, kui esineb vajadus kaitsealuse taimeliigi ümberistutamiseks, tuleb selleks lähtuda Vabariigi Valitsuse 15.07.2004 määrusest nr 248 „Kaitsealuse liigi isendi ümberasustamise kord”. S: Täiendatakse.</p>
		<p>2. joonise lõigul 11A-II ei ole selgelt arusaadav kaitsealuste taimeliikide esinemise ala</p>	<p>Joonist korrigeeritakse.</p>	<p>2.Aruande peatüki 14 (lk 217) esimese lõigu viimane lause, kus on viide KSH aruande lisale, on lõpetamata. Palume aruannet täiendada. S: Korrigeeritakse</p>
		<p>3.ptk 3.1.viidatud direktiivile 2008/57/EÜ koostalitusvõime kohta on kättesaadav ka eesti keeles. Palume lisada.</p>	<p>Täiendav viide eesti keelsele tekstile lisatakse</p>	<p>3. Aruandes ei ole käsitletud III kaitsekategooria taimeliikide kaitse nõudeid. LKS § 55 lõike 8 alusel on keelatud III kaitsekategooria taimede, seente ja selgrootute loomade hävitamine ja loodusest korjamine ulatuses, mis ohustab liigi säilimist selles elupaigas. Palume aruannet täiendada. S: Täiendatakse.</p>
		<p>4.sildade rajamisel tuleb lisaks vooluveekogude morfoloogia ja elustiku säilimisele nõuda ka nende rajamist viisil, mis tagab sillaaluse toimimise eluslooduse ühenduskoridoridena (ptk 3.2.6.2).</p>	<p>Seletuskirja lisatakse, et sildade rajamisel tuleb tagada ka sillaaluse eluslooduse ühenduskoridorid vastavalt KSH soovitusel (vastavalt</p>	<p>4.Aruande lisa II-V on toodud, et Ülemiste väike-konnakotka püselupaiga läheduses tuleb ehitus-ja hooldustööde teostamist vältida linnustiku pesitsusperioodil. Samas ei selgu, kas kavandatav meede on piisav</p>

			KSH soovitusel madal või kõrge sild).	väike-konnakotka eduka pesitsemise jätkumiseks antud alal. Juhime tähelepanu ka asjaolule, et LKS § 55 lõike 61alusel on keelatud looduslikult esinevate lindude tahtlik häirimine, eriti pesitsemise ja poegade üleskasvatamise ajal. S: Täiendatakse.
	5. seletuskirja lk 45 toodud näide kahepaiksetele jt poolveelistele loomadele sobivast truubist. Selline lahendus nimetatud loomarühmade puhul ei tööta. Asendada foto ja kirjeldus.		Fotod eemaldatakse. KSH aruande lisades on näidislahendused esitatud.	5. Aruandelis IV on käsitletud Natura hindamist. Lk 8 on viide juhendile „Juhised Natura hindamise läbiviimiseks loodusdirektiivi artikli 6 lõike 3 rakendamisel Eestis“. Kui hindamine on läbi viidud konkreetseid juhiseid silmas pidades, peab Natura hindamine vastama ka juhise põhimõtetele. Lähtudes viidatud juhendist on esitatud Natura hindamine puudulik, kuna käsitletud ei ole mitmeid juhises toodud aspekte. Palume veenduda, et hindamine on läbi viidud vastavalt kasutatud juhendmaterjalile. Ühtlasi palume kasutada „olulise ebasoodsa mõju“ ja „olulise mõju“ asemel „ebasoodsat mõju“. S: Seisukoht kujundatakse koostöös KKA-ga ja vastavalt sellele korrigeeritakse.
	6. Punktis 3.2.6.3 on kirjeldatud loomapopulatsioonide sidususe tagamiseks võimalusi – selleks määratakse planeeringuga piirkonnad, kuhu tuleb rajada ökoduktid ehk rohesillad. Ökoduktide toimimise tagamiseks tuleb planeeringuga piiritleda ka suurimetajate teadaolevad liikumiskoridorid ning kehtestada nende toimimise tagamiseks eritingimused.		Planeeringus tähistatud piirkond, kuhu tuleb rajada ökodukt (joonisel ovaal) kajastab liikumiskoridoride ja raudtee ristumiskohta. Seletuskirja KOVde ptk täpsustatakse tingimusega, et rohevõrgustiku toimimine tuleb tagada ning ÜP-de koostamisel tuleb suurulukite läbipääsu piirkonnaga (ovaalid kantakse koos trassi koridoriga ÜP-sse) arvestada rohevõrgustiku piiride täpsustamisel.	
	7. Punktis 3.2.8 müra. Juhime tähelepanu, et lisaks inimkeskkonnale mõjutab müra ka liike, nende elupaiku,		Täpsustatakse teemat seletuskirjas ja joonisel leppemärgi selgitust	

		<p>kaitstavaid alasid ning Natura alasid. Palume selles osas täiendada nii nimetatud punkti, kui laiendada selle võrra ka punktis 1.6 toodud mõistet „müratundlik objekt“</p>	<p>(modelleerimise tulemusema müra leevendusvajadusega ala inimasustuse ja kaitstavate loodusobjektide asukohast tulemevalt) <u>enne vastuvõtmist ja avalikule väljapanekule suunamist.</u> KSH tulemustele tuginedes ei ole Harju maakonnas trassi mõjualas mürast mõjutatud kaitstavaid loodusobjekte, mille korral on vajadus leevendusmeetmeid rakendada.</p>	
		<p>8.Rae vallas on Vaskjala-Ülemiste kanali ümbrus määratletud rohevõrgustiku koridorina. Samas pole sellesse trassilõiku planeeritud ökodukti. Miks?</p>	<p>Planeeringu seletuskirja on täiendatud, et silla lahendus peab tagama ulukite läbipääsu. Tehnilised üksikasjad, sh arvestades erinevate asjaoludega (ulukite läbipääs, sõlmjaama rajamine piirkonda) täpsustatakse projekteerimise etapis.</p>	
		<p>9. Punktis 4.1 on kirjeldatud planeerimisel arvestatud keskkonnakaitselisi meetmeid. Loomade liikumisvõimaluse tagamiseks on ühe meetmena käsitletud ka taradest loobumist seal, kus ohutuse seisukohalt võimalik. Planeeringust pole paraku võimalik aru saada, kuhu on</p>	<p>Maakonnaplaneering ei kajasta ja ei määra tarakatkestusi. Põhi-/tööprojekti etapis viiakse läbi analüüs, mis kaardistab ja analüüsib alternatiivsed tehnilised võimalused</p>	

	<p>tarakatkestused planeeritud. Palume planeeringu seletuskirja selle infoga täiendada.</p>	<p>loomaläbipääsude lahendamiseks lisaks ökoduktidele baseeruvale lahendusele. Analüüsi tulemustest lähtuvalt võib teha tööprojekti faasis muudatusi eelprojekti lahenduse korrigeerimiseks.</p> <p>Ptk 3.1 joonealuse märkusega lisatud ka viide tegevuskava punktile, kus uuringu läbiviimise vajadus kajastub.</p>	
	<p>10. Punktis 4.2, 4.3 ja 4.4 on kirjeldatud projekteerimisel, ehitamisel ja kasutamisel arvestatavaid keskkonnakaitselisi meetmeid. Kirjas olevat loetelu tuleb täiendada lisades nõude vältida kaitsealuste liikide häirimist ning nende elupaikade hävitamist ja kahjustamist. Liigikaitsenõuded tulenevad looduskaitseseaduse §ist 55.</p>	<p>Leevendusmeetmeid täpsustatakse punktide 4.1, 4.2, 4.3, 4.4 osas.</p>	
	<p>11. Punktis 5.2 käsitletakse lahenduse sisseviimist kohalike omavalitsuste üldplaneeringusse. Teeme ettepaneku kanda kohalike omavalitsuse üldplaneeringutesse ka suurimetajate teadaolevad liikumiskoridorid ning kehtestada nende toimimise tagamiseks eritingimused.</p>	<p>Piirkonnad, kus tuleb tagada suurulukite läbipääs (ovaalid) kantakse üldplaneeringusse koos trassi koridori asukohaga. Lisatakse tingimuse KOVide ptk, et uue ÜP tegemisel tuleb rohevõrgustiku</p>	



			tingimuste täpsustamisel suurimetajate liikumispiirkondadega arvestada.	
		12. Seletuskirja punktis 5.7 toodud tegevuskavas palume ette näha ka trassi mõjupiirkonda jäävate kaitsealuste liikide elupaikade seire.	Täiendatakse, lisatakse üldistatult seire vajadus. Ptk 5.7 tegevuskava punkti 11 on täiendatud	
		<b>Kooskõlastab</b> (22.04.2016) <b>märkusteta</b>		
20	<b>Muinsuskaitseamet</b> 17.12.2015/22.01.2016	<b>Kooskõlastab märkusteta</b>		
<b>Rahandusministeeriumi poolt määratud täiendav kooskõlastamise vajadus (17.12.2015/20.01.2016)</b>				
21	<b>Aegviidu vald</b> 21.01.2016/		<b>Loetakse kooskõlastatuks vastavalt PlanS § 17 lg 5</b>	
22	<b>Anija vald</b> 21.01.2016/			
23	<b>Keila linn</b> 21.01.2016/			
24	<b>Keila vald</b> 21.01.2016/			
25	<b>Kernu vald</b> 21.01.2016/			
26	<b>Kose vald</b> 21.01.2016/			
27	<b>Loksa linn</b> 21.01.2016/			
28	<b>Nissi vald</b> 21.01.2016/			
29	<b>Paldiski linn</b> 21.01.2016/			
30	<b>Raasiku vald</b> 21.01.2016/			
31	<b>Viimsi vald</b>			

	21.01.2016/			
32	<b>Saue linn</b> 21.01.2016/			
33	<b>Kuusalu vald</b> 21.01.2016/6.04.2016	<b>Kooskõlastab märkusteta</b>		
34	<b>Harku vald</b> 21.01.2016/25.02.2016	<b>Kooskõlastab märkusteta</b>		
35	<b>Padise vald</b> 21.01.2016/25.02.2016	<b>Kooskõlastab märkusteta</b>		
36	<b>Saue Vallavalitsus</b> 21.01.2016/16.02.2016	<b>Kooskõlastab märkusteta</b>		
37	<b>Vasalemma vald</b> 21.01.2016/25.02.2016	<b>Kooskõlastab märkusteta</b>		
38	<b>Järva maakond</b> 21.01.2016/9.02.2016	<b>Kooskõlastab märkusteta</b>		
39	<b>Lääne maakond</b> 21.01.2016/28.01.2016	<b>Kooskõlastab märkusteta</b>		
40	<b>Lääne-Viru maakond</b> 21.01.2016/23.02.2016	<b>Kooskõlastab märkusteta</b>		