

Rail Baltic Rapla maakonnaplaneeringu kooskõlastamise koondtabel

Jrk nr	Kooskõlastaja (sh maavalitsuse poolt väljasaadetud/laekunud vastuskirja kuupäevad)	Planeeringu osas esitatud ettepanekud/tingimused	Maavalitsuse seisukoht planeeringu osas esitatud ettepanekute/tingimuste osas	KSH aruande osas esitatud ettepanekud/märkused
1	Põllumajandusamet 23.12.2015/4.01.2016	Kooskõlastab märkusteta		
2	Maaeluministeerium 23.12.2015/12.01.2016	Kooskõlastab märkusteta		
3	Harju Maavalitsus 23.12.2015/13.01.2016	Kooskõlastab märkusteta		
4	Majandus- ja Kommunikatsiooni- ministeerium 23.12.2015/25.02.2016	Kooskõlastab märkusteta		
5	Siseministeerium		Loetakse kooskõlastatuks vastavalt PlanS § 17 lg 5.	
6	Kaitseministeerium 23.12.2015/25.01.2016	Kooskõlastab märkusteta		
7	Keskkonnaministeerium 23.12.2015/täiendamist paluv vastuskiri 27.01.2016; 25.02.2016/täiendamist paluv kiri 24.03.2016; 7.04.2016/kooskõlastav kiri 9.05.2016	Kooskõlastab tingimustega: 1.Maakonnaplaneering ja KSH aruanne viiakse kooskõlas seoses Rabivere maastikukaitseala kaitse-eeskirja muutmisega. Maakonnaplaneering teeb ettepaneku Rabivere maastikukaitseala kaitse-eeskirja muutmiseks (lk 101), sest raudtee kaitsevööndi piir ulatub Rabivere maastikukaitseala territooriumile. KSH aruande lisas II-7 on aga toodud, et projekteerimisel on		

		vajalik tagada lahendus, mille puhul jääb raudtee ja sellega kaasnev taristu väljapoole Rabivere maastikukaitseala piire.		
		2. Keskkonnamõju hindamise täpsusastmes tehtavate hindamiste tulemusena peab ebasoodne mõju Natura 2000 võrgustiku aladele olema välistatud.		
		3. Raudteetrassi ehitamisel arvestatakse Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi ning Tehnilise Järelevalve Ameti poolt läbiviidava raudteetrassi tarastamise uuringu tulemustega.		
8	Maa-amet 23.12.2015/21.01.2016	Kooskõlastab tingimused , et täpsustatakse järgmiselt: 1.täpsustada seletuskirja ptk 3.5.1., et „trassi koridor kattub planeeritav raudtee trassikoridor Hiienurme turbamaardla aktiivse reservvaru plokiga nr 1 ja 3 ning passiivse reservvaru nr 5 plokiga”	Seletuskirja ptk 3.5.1 täpsustatakse.	
		2. Joonis 5. Planeeringulahendus Raikküla valla osas ei vasta Lubja lubjakivimaardla piirid (registrikaart 586) enam maardlate nimistus olevatele.	Joonist 5 korrigeeritakse	
		3. Trassi kattumist Lubja lubjakivimaardlaga ei ole. Täpsustada seletuskirja ptk 3.5.3, et „trassi koridor kattub Hiienurme turbamaardla aktiivse reservvaru plokkidega nr 2 ja 4”.	Seletuskirja ptk 3.5.3. täpsustatakse	
		4. Joonis 6. Planeeringu lahendus Rapla valla osas ei vasta Reinu	Joonist 6 korrigeeritakse	

		lubjakivimaardla (registrikaart 787) piir enam maardlate nimistus olevale.		
9	Terviseamet 23.12.2015/20.01.2016	Kooskõlastab märkusteta		<p>1.Ptk „10.3.1. Kriteerium 2.1 Raudtee ehitamise ja kasutamise seotud müra mõju“ lk 165 on öeldud, et <i>märgatava olemasoleva mürafooniga tiheasustusaladel (eelkõige Pärnu linn ja Tallinn) ei saa eesmärgiks seada kõige rangemate müranõuete täitmist, kuna....</i> Eeltoodust ei selgu, mida peetakse silmas mürafooni märkimisväärse suurenemise all ja millised normtasemed peaksid tiheasustusaladel rakenduma. Seisukoht (S): Korrigeeritakse</p> <p>2. Peatükis „10.2.6. Kriteerium 1.7 Mõju põhjavee kvaliteedile“ lk 158 on leevendavate meetmete all öeldud, et <i>kui puurkaevud paiknevad trassil või selle vahetus läheduses,... Üldise meetmena on nähakse ette puurkaevude tamponeerimist või sanitaarkaitseala vähendamise taotlemist juhul kui raudtee või sellega seotud rajatised (nt kaitsetara, elektrisüsteemi elemendid) jäävad sanitaarkaitsetsooni.</i> Amet on seisukohal, et sanitaarkaitseala vähendamine ei ole reostusohtu leevendav meede, vaid seadusandlusest tulenev võimalus piirangu all oleva maa-ala vähendamiseks. Reostuse tekkimist ja võimalikku levikut põhjavette sanitaarkaitseala vähendamine ei mõjuta. S: Täiendatakse</p> <p>Samas peatükis lk 158-159 välja toodud, et <i>raudtee rajamisega või selle hilisema kasutamisega ei tohi kaasneda praegu</i></p>

				<p><i>kasutusel olevate kaevude veekvaliteedi halvenemist ega veetaseme alanemist. Kui see peaks siiski juhtuma, tuleb tagada elanikele nõuetele vastava joogivee kättesaadavus mõnel muul viisil.</i></p> <p>KSH aruandes tuleks täpsustada need muud viisid.</p> <p>S: Täiendatakse.</p>
10	<p>Tehnilise Järelevalve Amet 23.12.2015/28.01.2016</p>	<p>Kooskõlastab</p> <p>Lähtudes ruumilise arengu põhimõtetest palub TJA arvestada juba maakonnaplaneeringu tasandil asjaoluga, et 1435 mm rööpmelaiusega raudteel ei ole ohutuse seisukohalt võimalikud samatasandilised ületuskohad.</p> <p>Lisaks võib Rail Baltic maakonnaplaneeringus 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 tehnokasutuseeskirja kinnitamine“ Lisa 4 mõistes) <u>samatasandiliste raudteeülesõidukohtade rajamine.</u></p>	<p>Võetud teadmiseks. Lähteülesandest tulenevalt on juba lahenduse väljatöötamisel sellega arvestatud, et samatasandilised ülesõidud ei ole ohutuse seisukohalt lubatud (lubatud üksnes tehnoloogiliste ülesõitude puhul).</p>	
11	<p>Maanteeamet 23.12.2015/täiendamist paluv kiri 20.01.2016; 6.04.2016/pikendav kiri 6.05.2016; 9.06.2016/13.06.2016</p>	<p>Ei kooskõlasta:</p> <p>1.Mnt nõustub, et Tallinn-Rapla-Türi I klassi maantee teekoridori nihutamine Rapla vallas Rõa ja Kuku külas on vajalik. Kuna I klassi maantee koridori</p>	<p>Kõnealuse maanteelõigu projektlahenduse koostamine Rail Baltic raudtee eelprojekti</p>	<p>1.Aruande ptk 8.1.3 on esitatud: „Summaarselt kujuneks tarastatud Rail Balticu ja laieneva Via Baltica puhul topelt barjäär ning Seetõttu tuleks kaaluda: 1. Rail Baltic raudtee puhul lausalisest tarastamisest loobumist ja</p>

		<p>nihutamine on vajalik Rail Baltic raudtee planeerimise tõttu ning maakonnaplaneeringu ettepaneku kohases I klassi maantee koridoris valitsevad keerukad olud (Natura 2000 loodusala lähedus, ökodukt lõigul), on Maanteeamet seisukohal, et Tallinn-Rapla-Türi maanteelõigu projekteerimine uuel trassil tuleb lahendada Rail Baltic raudtee projekteerimisega samaaegselt, st Rail Baltic eelprojekti käigus.</p>	<p>raames ei ole põhjendatud ja ei ole Rail Baltic projekti ülesanne. Maanteeameti esindaja selgitas 9.02.2016 kohtumisel, et ristete asukohad tuleks tingmargina maakonnaplaneeringus e kanda (et seeläbi oleks tagatud nende hilisem kavandamine ja teostatavus), millega on arvestatud. Ristumised olemasolevate ja perspektiivsete teedega on vastavate leppemärkidega maakonnaplaneeringu joonisele kantud.</p>	<p><i>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 rekonstrueerimine 2+2 realiseks elupaikade killustamist rohkem kui maantee rekonstrueerimine 1+2 realiseks või olemasoleva 1+1 tarastamine. S: Täiendatakse</p>
		<p>2. Eelnevast tulenevalt palume esmalt täiendavalt analüüsida maakonnaplaneeringu ettepaneku kohase I klassi maantee koridori realiseeritavust (lõikab Natura 2000 loodusala) vajadusel koridori muutes ning teiseks kajastada maakonnaplaneeringu seletuskirjas, et kõnealuse maanteelõigu projektlahendus koostatakse Rail Baltic raudtee eelprojektiga.</p>	<p>Viiakse läbi Natura hindamine selgitamaks, kas maakonnaplaneeringu kohane ettepanek teekoridori realiseerimiseks Natura seisukohalt on võimalik.</p>	<p>2. Mnt hinnangul peaks arvestama liiklusmüratasemete hindamisel maanteelõikudega, mis asuvad raudtee trassile ligemal kui 100-150m. Müratasemete hindamisel arvestada, et müra levimine müraallikast vastuvõtjani oleneb väga palju nende vahel olevatest rajatistest ja maastiku iseloomust. Ettepanek raudteest lähtuva välisõhus leviva müra hinnangutes arvestada maanteeliiklusest põhjustatud mürafooniga eelnimetatud tingimustel ning piirtaset ületavaid olukordi käsitleda kui parandamist vajavaid. KSH aruandes kasutatud kriteerium „müra märkimisväärne suurenemine“ on ebamäärane.</p>

				S: Täiendatakse.
		3. Ettevaatavalt juhime tähelepanu vajadusele arvestada teatud Rail Baltic trassi ning põhimaanteed ristumiskohtadel eriveoste koridoridega. Rail Baltic raudteetrassi eelprojekti koostamise faasis seab Maanteeamet eriveoste koridoridega ristumiskohtades nõuded viaduktide kõrge gabariidi tagamiseks.	Võetud teadmiseks ja põhimõtte kajastatakse seletuskirjas.	
		Kooskõlastab märkusteta (13.06.2016)		
12	Päästeamet 23.12.2015/18.01.2016	Kooskõlastab märkusteta		
13	Keskkonnaamet 23.12.2015/täiendamist paluv kiri 15.01.2016; 25.02.2016/ täiendamist paluv kiri 28.03.2016; 7.04.2016/kooskõlastav kiri 9.05.2016	Kooskõlastab tingimusel: 1. Palume planeeringu peatükis 5.8 toodud Rabivere maastikukaitseala kaitse-eeskirja muutmise ettepanekut täiendada looduskaitseaduse § 8 lõikest 2 ja § 13 alusel		1. Hinnata kavandatava tegevuse mõju Alu suurkivile (nt vibratsioon, mõju üksikobjekti vaadeldavusele jne). S: Aruannet on täiendatud.
				2. Keskkonnaametil ei ole vastuväiteid Tallinn-Rapla-Türimaantee trassi koridori ümber planeerimisele/projekteerimisele, kuid antud tegevust ja selle mõjusid tuleb käsitleda ja hinnata ka KSH aruandes. S:KSH aruande lisa IV Natura hindamine on vastava materjaliga täiendatud.
14	Muinsuskaitseamet 23.12.2015/22.01.2016	Kooskõlastab märkusteta		
15	Juuru Vallavalitsus		Loetakse kooskõlastatuks vastavalt PlanS § 17 lg 5.	
16	Järvakandi Vallavalitsus	Kooskõlastab		

	23.12.2015/1.02.2016	Järvakandi vallavalitsus algatas Nõlva tänava lääne piirkonna ühepereelamute kvartalite detailplaneeringu osalise tühistamise eesmärgiga planeerida sellele alale aeglase reisirongi peatus.	Võetud teadmiseks	
17	Kehtna Vallavalitsus 23.12.2015/24.03.2016	Kooskõlastab märkusteta Planeeritava raudtee projekteerimisel arvestada raudteekoridoris asetsevate eluasemete maksimaalse säilitamisega ja elanike elukvaliteedi tagamisega ning kohalike ettevõtjate tegevuse võimalikult vähese häirimisega. Maade võõrandamisel on vajalik tagada õiglane kompenseerimine omanikele.	Võetud teadmiseks	
18	Kohila Vallavalitsus 23.12.2015/26.01.2016	Ei kooskõlasta: 1.trass 16A eraldab Kohila alevi laienemiseks ettenähtud ala tänaseks välja kujunenud alevist. Trass läbib mitmeid detailplaneeringuid, mida on hakatud hoonestama ja kus täna on arvestav hulk elanikke.	Loetakse kooskõlastatuks vastavalt PlanS § 17 lg 4 ja EhSRS § 1 lõikele 3. Kehtestatud detailplaneeringuid RB raudtee läbib. Maade omandamise käigus analüüsitakse DP realiseeritavuse ulatust, kaasates KOV. Samuti selgitatakse maade omandamise käigus kompenseerimise ulatus.	1.Asustusstruktuuri uuringu punkt 3.1.1 on toodud, et tulenevalt rahvastikuregistri andmete tugevast seotusest omavalitsuste tulubaasi ning nende poolt pakutavate hüvedega, on usaldusväärsemad Statistikaameti rahvastikuandmed, mis näitavad täpsemalt inimeste tegelikke elukohti. Kohila Vvolikogu on seisukohal, et kuivõrd Statistikaameti andmetele tuginedes ei ole võimalik hinnata iga hoone asustatust ja igapäevast kasutatavust, <u>siis tuleb KSH koostajatel täiendavalt uurida elanike tegelikku arvu.</u> Juhime veelkord tähelepanu, et suvila (ega ka mõne muu hoone) omamisel ei saa inimest automaatselt lugeda selle piirkonna elanikuks. S: sama kommentaar on esitatud ka varasemalt ning oleme sellele vastanud. Teie poolt viidatud asustusstruktuuri uuringu punktis 3.1.1 järgneb tsiteeritud

				lõigule järgmine tekst: „Tulenevalt isikuandmete kaitse põhimõtetest ei väljasta Statistikaamet punktandmeid. Sellega seoses ei ole Statistikaameti andmetele tuginedes võimalik hinnata iga hoone asustatust / igapäevast kasutatavust.” Sama uuringu peatükis 3.1.2 on selgitatud ka uuringu aluseks olevate andmete arvestamist RB protsessis.
		2. Teede lahendus muutub ebaratsionaalseks, kuna trassikoridor lõikab plaanitavat kahetasandilist maanteeristmikku, mis peab ühendama Viljandi maanteed nn Uue-Kohila piirkonnaga, Urge-Vaida maanteega ja Kohila tööstusala juurdepääsuks rajatud uue teega.	MKM seisukoht antud küsimuses on, et varasemalt planeeritud maanteekoridorid tuleb säilitada, kuid vajalik on projekteeritud lahenduste ülevaatamine ning kaasajastamine vastavalt reaalsele vajadusele ja eelarvelistele võimalustele. RB maakonnaplaneeringu konsultandi ülesandeks on seega arvestada ainult olemasoleva olukorraga ning lahendada antud asukohas ristumine olemasoleva maanteega.	2. ptk-s 8.1.3 „Mõju elupaikade killustamisele“ ei ole arvestatud raudtee ja Tallinn-Rapla maantee kumulatiivset mõju ja kavandatud leevendavaid meetmeid. S: Täpsemad leevendavad meetmed töötatakse välja eelprojekti etapis arvestades ka erinevate taristuobjektide kumulatiivse mõjuga.
		3. valla poolt esitatud alternatiivsed trassialternatiivid on jäetud piisava põhjenduseeta kõrvale.	Läbi viidud on põhjalik trassi koridori alternatiivide võrdlus.	3. ptk-s 10.7.1 „Mõju ehitistele lähinaabruses“ toodud väide, et eelistatud oli trassialternatiiv, mille elluviimisel kaasneb eeldatavasti

				<p>väiksem majapidamiste likvideerimise vajadus ning mille potentsiaalses mõjukoridoris paikneb vähem hooneid, ei ole tõene ja läheb vastuollu ka KSH enda materjalidega.</p> <p>S: Tegemist on trassialternatiivide võrdluse meetodika kirjeldusega. Alternatiivide võrdluse etapis võrreldi kõiki alternatiive kriteeriumite kaupa, mille tulemusena selgusid iga kriteeriumi eelistused – antud juhul ongi välja toodud, millist alternatiivi iga võrdluse puhul eelistati. Tegemist ei ole planeeringu koondelistuse kohta käiva selgitusega.</p>
		<p>4. Vallavalitsus esitas 11.09.2015 kirjaga nr 7-6.2/1410 Rail Baltic maakonnaplaneeringute KSH aruande eelnõu maakonnaplaneeringute etapile oma ettepanekud, millest kaalukam osa on jäetud arvestamata.</p>	<p>Põhjendatud ettepanekuid on arvestatud.</p>	<p>4. Ei ole arvestatud Kohila VV ettepanekuid, mitte piirduda hinnangu andmisel ainult kvantitatiivse väärtusega (st hoonete üldarvuga), vaid hinnata hooneid ka kvalitatiivselt (st kas tegemist on elamiskõlbliku või elamiskõlbmatu hoonega, suvila või elamuga).</p> <p>S: vt p 1.</p>
		<p>5. Lk 50 on toodud, et müratõrjerajatiste vajadus ning konkreetsed asukohad ja asukohapõhised lahendused täpsustatakse projekteerimise käigus KMH raames läbi viidud müra modelleerimise alusel. Siin mõeldakse ilmselt KSHd.</p>	<p>Mõeldud on KSH, kuid teostatakse müra modelleerimine eelprojekti täpsustamises. Seletuskirja korrigeeritakse.</p>	<p>5. Puuduvad andmed müra modelleerimise läbiviimise kohta. KSH aruande eelnõu ptk 10.3.1 kriteerium 2.1 „Raudteetranspordi ehitamise ja kasutamisega seotud müra mõju“ ei käsitle piisava põhjalikkusega müra kumulatiivset mõju. Müra modelleerimine peab olema tehtud KSH raames, sest selle alusel kavandatakse leevendamismeetmed.</p> <p>S: KSH raames eelprojekti etapis viiakse läbi müra modelleerimine ning nähakse ette leevendusmeetmed sh hinnatakse</p>

			koosmõju ka olulisemate maanteelõikudega. Vastav materjal lisatakse aruandesse.
	6. seletuskirja ptk 3.3.3 on toodud, et raudtee omaniku ja Tehnilise Järelevalve Ameti nõusolekul on raudtee kaitsevööndis (väljaspool tarastatud ala) lubatud sh uuendusraie ja muu looduskeskkonda muutva töö tegemine. Puudub info, mis tingimustel on õigus keelduda raudteekaitsetsoonis lageraie lubamisest.	Raudtee kaitsevööndis (väljaspool taraga eraldatud ala) lubatud tegevused, sh kaitsevööndis kasvava metsa osas, sätestab ehitusseadustik. Planeeringu seletuskirja korrigeeritud ning raudtee kaitsevööndis lubatud tegevuste loetelu eemaldatud.	6. ptk 10.3.1 on toodud, et vajadusel nähakse leevendusmeetmed (nt müratõkkeseinad) ette ka raudteega ristuvate maanteede ääres (kui projektiga muudetakse ka maantee parameetreid). Puuduvad leevendusmeetmed kumulatiivse mõju vähendamiseks (nt müratõkkeseinad) kohtades, kus raudtee kulgeb maanteega paralleelselt. S: Piirkondades, kus maantee jääb projektialast väljapoole ei ole käesoleva projekti raames reeglina alust maanteemüra vähendavate meetmete rakendamiseks, küll aga tuleb tagada raudteest tingitud mõjude jäämine lubatud normide piiresse.
	7. Puudub info, kuidas planeeritakse kasutada uuringut „Analüüs Rail Baltic raudtee rajamisega kaasnevate võimalike negatiivsete mõjude hüvitamise võimalustest kinnisasjade omanikele ja kasutajatele“	MKM haldusalas olevate teemade osas on tehtud seadusloome muudatusettepanekud (kinnisasja sundvõõrandamise seaduse muutmise seadus nt)	7. ptk 10.3.1 ei käsitle müra teematikat ehitamise faasis. S: Ehitusaegset mõju käsitletakse KSH lõpparuandes.
			8. ptk-s 10.2.2 kriteerium 1.3 „Mõju suremusele“ ei ole arvestatud raudtee ja Tallinn-Rapla maantee kumulatiivset mõju ja kavandatud leevendavaid meetmeid. S: Erimeetmed suremuse osas seatakse eelprojekti alusel, mille osas hindamine hetkel käib ning vastavas osas aruanne täieneb. Ka kumulatiivsust hinnatakse

				järgmises etapis, kuna siis on teada täpsemad mõjud kõigis etappides (ennekõike projekteerimine, ehitus- ja kasutusetaap).
				9. ptk-i 10.2.5 kriteerium 1.6 elupaikade killustumine. Trassialternatiiv 16A kulgeb Kohila vallas Urge ja Mälivere küla vahel kuni 500 m kaugusel paralleelselt Tallinn-Rapla maanteega. Tekib kaks tugeva barjääriefektiga joonobjekti isegi siis kui maanteed ei rekonstrueerita 2+2 sõidurajaga maanteeks. Ei ole arvestatud kumulatiivset mõju ja kavandatud leevendavaid meetmeid. S: Kumulatiivsete mõjude hindamine toimub eelprojekti alusel, tegemist on hetkel käimasoleva protsessiga, mille tulemused hetkel aruande versioonis veel ei kajastu.
				10. ptk-s 10.2.8 kriteerium 1.9 mõju pinnasele ja reljeefile ei ole võrreldud ja hinnatud alternatiive (viaduktid vs raudtee viimine süvendisse). Puudub põhjendus viaduktide eelistamisel raudtee süvendisse viimisele. S: Mõju pinnasele ja reljeefile ei olnud alternatiivide võrdluse kriteerium tulenevalt asjaolust, et alternatiivide jaoks puudus piisav informatsioon tehnilise lahenduse osas. Lõplikud tehnilised lahendused selguvad paljude aspektide sisendi tulemusena ning töötatakse välja projekteerimise etapis.
				11. ptk 10.9.4 kriteerium 8.4 mõju visuaalsed aspektid ei ole arvestatud Kohila Vallavalitsuse nõudega visuaalse reostuse leevendamiseks raudteetrassi

			<p>projekteerimiseks allapoole maapinda, et teedega oleks võimalik raudteest üle minna enam-vähem hetkel välja kujunenud kõrgusjoonel. Viaduktid muutuvad negatiivseks osaks Kohila alevi siluetis.</p> <p>S: KSH on dokument, mis saab anda soovitusi, mitte seada kohustusi tehniliste lahendust teostamiseks. Raudtee süvendisse viimisega kaasnevad samuti negatiivsed mõjud keskkonnale. Lõplik lahendus töötatakse välja projekteerijate poolt, arvestades seejuures väga erinevate aspektidega. Visuaalse häiringu leevendamiseks on KSHs antud soovitus kaasata projekteerimise faasis maastikuarhitekte, kes töötaksid välja visuaalselt vähemhäirivad meetmed.</p>
			<p>12. Aruandes puudub kohustus arvestada omavalitsuse ettepanekutega ehitustööde ajal liikluskorralduse osas, tööde tegemisega öisel ajal ja puhkepäevadel, materjalide ladustamisel jne. Eelnevalt Kohila VV poolt tehtud ettepanekud on jäetud arvestamata.</p> <p>S: KSH eksperdid toetavad lahendust, kus kohalik omavalitsus kaasatakse ehitustööde kava koostamisse. Vastava ettepaneku KSH kindlasti teeb.</p>
			<p>13. KSH aruandes puudub info, mis tingimustel on õigus keelduda raudteekaitsetsoonis lageraie lubamisest.</p> <p>S: Aruannet on täiendatud raudtee kaitsevööndist tulenevate piirangutega maakasutusel.</p>
			<p>14. Puudub viide uuringule „Analüüs Rail</p>

				Baltic raudtee rajamisega kaasnevate võimalike negatiivsete mõjude hüvitamise võimalustest kinnisasjade omanikele ja kasutajatele". S: Viide lisatakse.
19	Raikküla vallavalitsus 23.12.2015/2.02.2016	Kooskõlastab märkusteta		
20	Rapla vallavalitsus 23.12.2015; pikendav kiri 2.2.2016/kooskõlastav kiri 25.02.2016	Kooskõlastab märkustega: Projekteerimisel tuleb arvestada: 1. Rapla valla elanike eluasemete maksimaalse säilitamise ning elanike ja ettevõtjate igapäevase tegevuse võimalikult vähese häirimisega;	Võetud teadmiseks	
		2. perspektiivse Rapla peatuse ja seda teenindava maa-ala hoonestuse ning vajalike juurdepääsude ja muu taristu rajamisega;	Raudtee eelprojekti koostamisel arvestatakse perspektiivis raudteejaama rajamise võimalusega.	
		3. laiendada perspektiivne Rapla peatuse ala selliselt, et Varbola tee ja Märjamaa tee vaheline ala oleks hõlmatud.	Rapla peatus on kavandatud sirge peale, trassi geomeetriast tulenevalt ei ole pikendamine võimalik.	
Rahandusministeeriumi planeeringute osakond määras täiendava kooskõlastamise vajaduse järgmiselt				
21	Kaiu vald 3.02.2016/02.03.2016	Kooskõlastab märkusteta		
22	Käru vald 3.02.2016/22.02.2016	Kooskõlastab märkusteta		
23	Märjamaa vald 3.02.2016/16.02.2016	Kooskõlastab (Volikogu protokolliline otsus)		
24	Vigala vald 3.02.2016/25.02.2016	Kooskõlastab märkusteta		
25	Järva Maavalitsus 3.02.2016/8.02.2016	Kooskõlastab märkusteta		

26	Lääne Maavalitsus 3.02.2016/29.02.2016	Kooskõlastab märkusteta		
27	Pärnu Maavalitsus 3.02.2016/10.02.2016	Kooskõlastab märkusteta		
28	Viljandi Maavalitsus		Loetakse kooskõlastatuks vastavalt PlanS § 17 lg 5.	