

# PROTOKOLL

Projekt	<b>Rail Balticu Rapla maakonna lõik</b>
Teema	<b>RB lõigu Harju- ja Rapla maakonna piir – Hagudi keskkonnamõju hindamise programmi avalik arutelu</b>
Kuupäev	<b>25.11.2019 kell 16.00-19.00</b>
Asukoht	<b>Kohila Gümnaasium</b>
Juhataja/moderaator	<b>Roland Müür (Rail Baltic Estonia OÜ)</b>
Protokollija	<b>Piret Konsap (Skepast&amp;Puhkim OÜ)</b>
Osalejad	<b>63 osalejat (osalejate nimekiri on eraldi lehtedel, mida isikuandmete kaitse tõttu avalikele dokumentidele ei lisata)</b>

**Eesmärk:** Anda lühike ülevaade Rail Balticu (edaspidi RB) projektist ning raudtee projekteerimise tehnilistest aspektidest. Tutvustada keskkonnamõju hindamise (edaspidi KMH) programmi ning laekunud ettepanekuid. Anda vastuseid tekkinud küsimustele ning kuulata ettepanekuid.

## Päevakava:

- Päevakava tutvustus – Roland Müür, Rail Baltic Estonia OÜ
- Otsustaja, KMH algataja sissejuhatus – Kaspar Raadik, Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet
- Projekti lühitutvustus – Aivar Jaeski, Karmo Kõrvek, RB Rail AS
- Raudtee projekteerimise tehnilised aspektid – Enrique Rico Izquierdo, IDOM
- KMH programmi ja laekunud ettepanekute tutvustamine – Hendrik Puhkim, Skepast&Puhkim OÜ
- Arutelu

## Arutelu käigus esitatud teemad/küsimused/probleemid/ettepanekud ning RB meeskonna vastused/kommentaariid:

- Kodanik: - Kas kusagil on olemas viimane projekti plaan?

Roland Müür: - Ettekannetes on olemas slaidid, kust te näete raudtee asukohta. Nutitelefonis ja arvutis on võimalik avada kaardirakendus, kus saab tutvuda eelprojekti trassi asukohaga.
- Kodanik: - Mis kuupäevani on võimalik küsimusi esitada?

Kaspar Raadik: - KMH programmi kohta küsimuste esitamise tähtaeg on 25.11.2019. Juhul, kui te täna suuliselt oma küsimusele vastust ei saa, siis kirjalikult on küsimustele vastamiseks aega 30 päeva.
- Kodanik: - Mis alustel ja põhimõtetel toimub hindamine? Kogu maailm jookseb siia kokku, Eesti kõige tähtsam arutelu usulises mõttes, inimese arengu mõttes jne.

Roland Müür: - Keskkonnamõju hindamise programmi ettekanne tutvustab neid põhimõtteid ja metoodikaid.
- Kodanik: - Kas me lähme nüüd ajas tagasi, et hakkab olema kaks raudteed – kitsas raudtee ja laiem raudtee? Keskendutakse ainult ühele liinile, aga terve Eestimaa jääb teiste liinidega kõrvale. Kuidas lahendatakse raudteede erinevad rööpalaiused?

Aivar Jaeski: - Meil tuleb kaks rööpalaiust: 1525 ja 1435 mm. Kui te näete selles mingit muret, siis need mured tulevikus lahendatakse. Hispaanias näiteks on kasutusel 3 rööpalaiust ning saadakse hakkama. Rööpalaiuste erinevused ei ole suur probleem.

5. Kodanik: - Elan raudtee ääres ning ma ei ole kuude viisi näinud ühtegi kaubarongi. Kust need kaubarongid nüüd järsku hakkavad tulema?
- Aivar Jaeski: - *Nende teemade kohta on varasemalt tehtud mahukad tasuvusuuringud, kus on välja toodud, et kui kaubaveo kiirused suurenevad, siis suureneb ka kaubavedude arv.*
6. Kodanik: - Kelle jurisdiktsiooni all see Hispaania firma on? Kas me saame kõik arupärimised teha Eesti seaduste kohaselt? Kas me saame selle firmaga eesti keeles suhelda?
- Hendrik Puhkim, Roland Müür: - *Hanke võitis Hispaania firma IDOM. Keskkonnamõju hindamine toimub Eesti seaduste alusel. TTJA on avatud kõikidele ettepanekutele ja küsimustele. Kogu suhtlus käib Eesti riigiameti kaudu ja eesti keeles.*
7. Kodanik: - Kas oleks võimalik näidata Kohila jaama asukohta?
- *Kohalike jaamade asukohad on näha maakonnaplaneeringutes.*
8. Kodanik: - Kui tulevikus on vaja üle minna kaasaegsemale, veel suuremale kiirusele (üle 300 km/h), kas ja kuidas on see võimalik? Kui suuri modifikatsioone on vaja teha kiiruse suurendamiseks?
- Enrique Rico Izquierdo: - *Praeguse projektiga, ilma modifikatsioonideta, on võimalik tõsta kiirus kuni 300 km/h, väikeste variatsioonidega pööretel ning tõusudel ja langustel. Projekteerija sõnul suurema kui 300 km/h kiiruse jaoks väga suuri modifikatsioone teha ei ole vaja. 400 km/h sõitval rongil peab olema eraldi rada. Reisirong kiirusega 400 km/h ning kaubarong kiirusega 250 km/h ei saa sõita samal rajal. 400 km/h kiirusega sõitva rongi jaoks peab kurvi raadius olema minimaalselt 7000 m praeguse 4000 m asemel. Silmas tuleb pidada ka seda, et hetkel ei ehitada ainult kiiret ühendust kahe teineteisest kaugel asuva punkti vahel, vaid püütakse ühendus luua ka vahepeal asuvate kohtade vahel.*
9. P. Kivi, Rahandusministeerium, REHO: - Hetkel ei räägita alternatiividest, vaid toimub täpsustamine vastavalt nõuetele. Algses projektis oli ette nähtud tee alt, nüüd läheb üle. Ka Rahandusministeerium peaks olema partnerina kirjas.
- Hendrik Puhkim, Roland Müür: - *Oleme teie kirja kätte saanud. Võib nimetada ka kuidagi teistmoodi, kuid see ei muuda sisu. Varasemate etappide otsustega on ette antud 350 m koridor, kus me toimetame. Võrreldes eelprojekti lahendusega on alternatiiv nii vertikaalselt kui ka horisontaalselt erinev. Kui raudtee mulle on madalam, siis lähevad sealt sõiduteed üle võrreldes eelprojekti lahendusega. Raudtee jooned koridori sees võivad olla mõnevõrra üksteisest erinevad ning neid on siiski võimalik omavahel võrrelda. Hetkel otsitakse optimaalseid lahendusi trassikoridori sees.*
10. H. Hepner, ROL: - Milline on mõju inimeste liikumisvõimalustele ja barjääride mõju? Tallinn-Rapla maantee on ühe alternatiivina kujundatud nii, et tuleb raudtee sild üle, maantee läheb alt. Sel juhul on oluline, et oleks arvestatud sellega, et oleks võimalik ehitada 2+2 maantee.
- Hendrik Puhkim: - *Mõjuanalüüsis kindlasti hindame seda, kuidas on võimalik tulevikus pääseda ühelt raudtee poolelt teisele nii inimestel, kergliiklejatel, autodel kui ka loomadel. See on kompleksne lähenemine ning sisend projekteerijale, millega projekteerija peab arvestama. Oluliste negatiivsete mõjude puhul võib keskkonnaekspert öelda, et sellisel kujul seda teha ei saa. Lahendus peab olema selline, et mõjud oleksid minimaalselt negatiivsed.*
11. H. Hepner, ROL: - Kurtna tee lõikumine Rail Balticuga. Sel teemal oli eelmise majandusministri Kadri Simsoniga kokkulepe, et Kurtna tee on oluline Rail Balticu ehitamiseks, sest juurdepääs on vajalik, kuid selle tee kandevõime on erakordselt halb. Omavalitsus seda teed ümber ehitama ei hakka. KMH-s tuleks hinnata seda ehitusprotsessi.

- Hendrik Puhkim:* - Hindame kindlasti ehitusaegset mõju selle info põhjal, mis meil selleks hetkeks on. Sel hetkel me ei tea, kes on võitnud ehitushanke ning kust ta ehitusmaterjali vedama hakkab. Me saame eelduslikult välja tuua, kust hakatakse materjali tooma, ning saame hinnata seda, et riskid veosed ei tohi teede seisukorda halvendada. Teede seisukord tuleb tagada, sest vastasel juhul ehitustegevust teha ei saa.
12. H. Hepner, ROL: - Loone ökodukti puhul tuleks kumulatiivselt arvestada barjääri efekti, et loomi ei juhitakse üle raudtee otse maanteele.
- Hendrik Puhkim:* - Me saame seda kumulatiivselt hinnata. Komplikatsioon tekitab asjaolu, et lähedal asuv maantee on Maanteeameti haldusalas ning me ei saa ilma nende nõusolekuta kavandada sinna ökodukti.
13. H. Hepner, ROL: - Kuidas on mõju varustuskindluse osas? Ka selles osas tuleks vaadata kumulatiivset mõju. Mitte vaadata ainult kui looduslikku ressursi, vaid mida see tähendab looduskeskkonnale, transpordile, sotsiaalmajanduslikult, elukeskkonnale. Oluline, et tuleks selgelt välja, et materjal on olemas ning uusi kaevandusi ei ole vaja avada.
- Hendrik Puhkim:* - See on oluline teema. Juhul, kui see ei ole programmis selgelt välja toodud siis vaatame selle üle ja viime sisse. Varustuskindluse teemal on tehtud uuringuid, kus võetakse arvesse nii 50 km raadiust kui ka laiemalt – kui palju on üldse olemas kruusa, liiva, lubjakivi, kui palju on olemasolevate lubade alusel väljastatud – ning see on pandud ühele pildile teiste eeldatavate samaaegselt toimuvate ehitustegevustega. Neid uuringuid saame mõju hindamises arvestada. On ka mõtte kasutada aherainekillustikku karjäärikillustiku asemel.
14. T. Ots, Saku vallavalitsus: - Riigi kohustus on kehtestada, kui palju kusagil piirkonnas kaevandatakse.
15. Kodanik: - Mille alusel hinnatakse mõjuvaldkondi?
- Hendrik Puhkim:* - Loetletud mõjuvaldkondi ning mõjutatud keskkonnamelemente käsitletakse võrdselt ning need võetakse üksipulgi lahti. Seda tööd hakkab tegema ekspertrühm, kuhu on kaasatud eelneva pikaajalise kogemusega eksperdid, kes mõjuvaldkondade kaalu ja olulisuse üle otsustavad, tuginedes oma varasematele kogemustele ja läbiviidavatele uuringutele.
16. P. Humal, MTÜ Avalikult Rail Balticust: Esitas oma ettepanekud ka kirjalikult:
- Hinnata kaubavedude modaalsust, kuna varasemates dokumentides ei ole seda hinnatud.
- Hendrik Puhkim, Roland Müür:* - Tegemist on strateegilise küsimusega, miks üldse seda raudteed planeeritakse. Ehitusprojekti tasandil keskkonnamõju hindamine selle küsimusega enam ei tegele. See küsimus otsustati ära ministri tasemel maakonnaplaneeringu kehtestamisel, et sellesse asukohta tuleb raudteekoridor. Hetkel tegeletakse ehitusprojekti koostamisega ning selle keskkonnamõju hindamisega.
17. P. Humal, MTÜ Avalikult Rail Balticust: - Analüüsida raudteega rajatavate kohalike peatuste mõju, mille tagajärjeks on praegu olemasoleval trassil liikluse vähenemine või lõppemine. Kui palju praegu raudtee kasutajaid jätkab selle kasutamist, kui kohalikud peatused saavad olema asulatest kaugemal? Milline saab olema raudtee kasutajate arvu muutumise mõju kliimale ja raudtee kasutamise mõju liiklusele?
- Hendrik Puhkim, Karmo Kõrvek, Kristjan Kaunis-saare, Roland Müür:* - Kohalike peatuste asukohad on määratud maakonnaplaneeringuga. Hindamisel arvestame kohalike peatustega, kuid strateegilisi hinnanguid ega analüüsi KMH-s ei tehta. Kohalikud peatused lahendatakse projektis eskiisi tasandil – kus asuvad parkimisplatsid, perroonid, jaamahoone, juurdepääsuteed. Kohalike peatuste asukohad on strateegiline otsus. Ei ole tehtud ühtegi

- otsust, et ükski teine raudtee ära kaoks. Tegemist on kahe eri omanikule kuuluva taristuga – üks kuulub riigile ja teine eraettevõttele.*
18. P. Humal, MTÜ Avalikult Rail Balticust: - Miks on KMH programmis punktis 5.4 Geoloogia ja maavarad kirjas käsitletavate trassilõigu hulgas kõige lähemal nimetatud ka Nabalat. Palume lisada programmi, et on välistatud kaevandamine Nabala lubjakivimaardlast.  
Hendrik Puhkim: - *Selle ettepanekuga me arvestame. Nabalast lubjakivi kaevandamine on äärmiselt ebatõenäoline, kuna tegemist on looduskaitse alla võetud alaga.*
19. P. Humal, MTÜ Avalikult Rail Balticust: - Programmis hinnatavate mõjuvaldkondade mõjuallikate hulka palun lisada ka kohaliku tee ehitamine ja tugevdamine seoses ehitusmaterjalide veoga raudtee rajamiseks, kohalike peatuste juurdepääsu tagamiseks jne.  
Hendrik Puhkim: - *Osade raudtee läheduses asuvate teedega, kus toimuvad muudatused, KMH käigus arvestatakse. Kaugemal asuvate teede korrashoiu eest vastutab tee omanik nii, nagu seadus seda ette näeb.*
20. P. Humal, MTÜ Avalikult Rail Balticust: - Kasutusaegse mõju hinnangute juures palume arvestada raudtee hooldamiseks ette nähtud herbitsiidide kasutamisega.  
Hendrik Puhkim: - *Seda on KMH programmi koostamisel juba arvesse võetud. Kui raudtee maa hooldamiseks kasutatakse mingeid taimetõrjevahendeid, siis seda hinnatakse ja analüüsitakse.*
21. P. Humal, MTÜ Avalikult Rail Balticust: - Tasuvusanalüüsi koostamise juhendis on ette nähtud, et keskkonnamõju väljundid tuleb rahaliste numbritena tuua tasuvusanalüüsi, kuid seda pole seni tehtud. Euroopa Liidu keskkonnamõju hindamise juhend peab seda halvaks praktikaks. Kas kõigile nendele mõjuelementidele, mida te hindate, tulevad rahalised numbrid taha?  
Hendrik Puhkim: - *Keskkonnamõju hindamist teeme Eesti seaduste järgi. Senine praktika on, et keskkonnamõju hindamises ei panda rahanumbreid külge. Tasuvusanalüüs ja keskkonnamõju hindamine on erinevad asjad. Projekti eelarvesse saavad sisse erinevad leevendusmeetmete maksumused: müraseinad, ökoduktid, looma läbipääsud jne. KMH aruandes rahanumbreid ei ole.*
22. P. Humal, MTÜ Avalikult Rail Balticust: - Palun arvestada ka ökosüsteemiteenuste vähenemise ja teenuste kättesaadavuse ning kvaliteedi langusega nii ehitamise kui kasutamise perioodil.  
Hendrik Puhkim: - *Arvestame sellega osaliselt. Ökosüsteemiteenuste osas arvestame kindlasti sellega, et näiteks loomad saaksid liikuda ühelt poolt trassi teisele poole, samuti inimeste liikumist. Eraldi ökosüsteemiteenuste analüüsi me ei tee. Küll aga käsitleme mitmeid teemasid, mis on seotud ökosüsteemiteenustega.*
23. P. Humal, MTÜ Avalikult Rail Balticust: - Palume kirjalikus vastuses välja tuua millised valdkonnad jäetakse katmata ja miks.  
Hendrik Puhkim: - *Saadame teile kirjaliku vastuse.*
24. H. Hepner, ROL: - Mõju kohalikele teedele ei ole KMH programmis piisavalt käsitletud. Seda peaks omavalitsuse tasemel käsitlema.  
Hendrik Puhkim: - *Ehitusplatsile hakatakse vedama ehitusmaterjali, seega teed peavad olema piisava kandevõimega, et seda materjali oleks võimalik vedada. Kui tee on katki, siis see tuleb korda teha. Selleks pole vaja eraldi analüüsi või hindamist. Tee peab vastama seaduses ette nähtud seisukorrale ja nõuetele. Kui see pole tagatud, siis peavad osapooled kokku leppima, kuidas seda teha.*
25. E. Metsallik: - Mis on keskkonnamõju hindamise ühik – hinne või rahaline ühik?

- Hendrik Puhkim, Enrique Rico Izquierdo, Roland Müür: - Eksperdid annavad oma kogemuste pealt eksperthinnangu. Näiteks müra osas teeme nendele alternatiividele müra modelleerimise. Arvutame raudteest ja maanteedest tuleneva müra. Tekivad mürakaardid, mille pealt on näha, kui kaugele müra levib, tekib konkreetne numbriline väärtus. Eestis on keskkonnaministri poolt kehtestatud määrus, mis sätestab müra piirnормid. Meie võrdleme modelleerimisel saadud tulemust Eestis kehtestatud normidega. Kui müra on üle piirnормi, tuleb ette näha leevendusmeetmed: müra-tõke, mürasein, müravall.
- RB alternatiivide võrdlemiseks on välja töötatud eraldi metoodika, mis koosneb 24 parameetrist, millel igaühel on oma mõõtühik (eurod, aeg jne.) Iga parameetritele on antud osakaal. Keskkonnakaitselistest aspektidest rääkides saame hinnata näiteks ökodukte – kui pika vahemaa tagant me neid rajame, milliste ruutmeetrite peale peame arvestama ühe ökodukti. Erinevate alternatiivide puhul võib olla maakasutus ja maavajadus erinev. Kõiki neid asju on võimalik mõõta. Erinevatele lahendustele ja nende mõjudele pannakse külge hinnasildid.
26. E. Metsallik: - Kas Rail Balticu eelarves on ette nähtud summa loodusele tekitatud kahju hüvitamiseks?
- Hendrik Puhkim: - See on kõigile selge, et raudtee põhjustab loodusele negatiivset keskkonnamõju. Mõju hindamise ekspertide ülesanne on leida selline lahendus, millele oleks looduskeskkonnale võimalikult väike mõju. Ei ole võimalik, et sellel projektil loodusele mõju ei ole. Me saame seda mõju vähendada või leevendada ning leevendusmeetmetel ongi hind ning see kirjutatakse projekti eelarvesse sisse. Lisaks leevendatavatele meetmetele on ka kompenseerivad meetmed, mis võivad negatiivse mõju mingil viisil heastada. Näiteks kahepaiksete elupaiga kompenseerimine.
27. E. Metsallik: - Metsatrasside ja puude mahavõtmisel arvestada pesitsusajaga.
- Hendrik Puhkim: - See on tavapärane praktika ning KMH-s nähakse ette ehitusaegsed piirangud, millest üks on, et pesitsusajal metsa ei raiuta.
28. A. Nigesen: - Kuidas te kaasate kogukonda?
- Hendrik Puhkim, Karmo Kõrvek: - Tänane kohtumine on üks viis kogukonna kaasamiseks. Soov on teha KMH programm teie kaasabil nii heaks, kui see vähegi on võimalik. Mõju hindamisega paralleelselt käib projekteerimine, projekti koostamine. Projekteerimise käigus tehakse koostööd kohaliku omavalitsusega, erinevate organisatsioonidega. Projekti tutvustamise käigus on korduvalt kohtunud kohalike omavalitsustega, külakogukondadega. Kui kellelgi on soovi korraldada koosolekuid, ümarlaudu, arutelusid, kokkusaamisi, siis meie oleme seda valmis alati tegema.
29. K. Solvak: - Kuidas te hindate selle projekti mõju joogiveevarule ja veerežiimile ning millised on kompensatsioonimehhanismid juhul, kui projekti käigus kahjustatakse põhjavett?
- Hendrik Puhkim: - Põhjavesi võib saada kahjustatud vaid õnnetuse tulemusena. Kui mingi tegevus võiks kahjustada põhjavett, siis seda tegevust teha ei saa. Programmis on sellised mõjuvaldkonnad nagu „Mõju pinnavee kvaliteedile ja liikumisele” ja „Mõju põhjavee kvaliteedile ja veetaseme muutustele”. Mõju allikas võib avalduda läbi ehitustegevuse, õnnetuste või hooldustöödest tulenevalt. Mõjuala suurus sõltub oluliselt mõjuallika ja mõjutatava keskkonna spetsiifilisusest. Mõjuala ulatus sõltub põhjavee kaitsest. Metoodika ja prognoosi meetodid on sellised, et võtame aluseks Rail Balticu maakonnaplaneeringu KSH aruandes toodu, keskkonnaregistri andmebaasi, Lääne-Eesti veemajanduskava ja muud olemasolevad allikad ning projekteerimise käigus tehakse ka hüdroteoloogilised uuringud. KMH käigus hindame, kui kaugele võib raudteetrassi mõju põhjaveele ulatuda. Kaardistame selle mõjuala ning hindame

- raudteetrassi mõju veetaseme ja veekvaliteedi seisukohalt. Vajadusel pakume välja mõju vähendavaid meetmeid. Kasutame nii eksperthinnangut kui ka modelleerimist.*
- 30.. Kodanik: - Metsade mõju, kui eluskooslus ei ole programmi sisse kirjutatud.  
 Hendrik Puhkim: - *See on meil programmi sisse kirjutatud. Kõik, mis puudutab raadamist ja mõju metsakooslustele, see haakub laiemalt ka vee liikumise ja drenaažiga. Projekteerija ülesanne on tagada, et vee liikumine läbi drenaaži jääks toimuma, nii palju kui see vähegi on võimalik.*
31. Kodanik: - Kas drenaaž tähendab seda, et läbi raudtee hakkab toimuma pinnavee liikumine?  
 Hendrik Puhkim: - *Jah, tuleb tagada vete liikumine nii palju, kui see on vähegi võimalik.*
32. K. Solvak: - Mõju põhjaveele seoses kaevandamisega. Veerežiimi muutusi võivad põhjustada ka olemasolevate kaevanduste sügavamaks muutmine ning uued rajatavad kaevandused. Eelkõige hajasustatud aladel, kus on põhjavee toitelased kaevud. Kas seda arvestatakse ja kuidas?  
 Hendrik Puhkim: - *Kaevandustegevused olemasolevates karjäärides toimuvad nendele väljastatud keskkonnalubade ja kaevanduslubade alusel. Nendele lubadele on mõnikord tehtud eraldi keskkonnamõjude hindamine ning lubades on kirjas tingimused, mida kaevandaja peab kindlasti täitma ning millega arvestama. Trassist kaugemale jäävate karjääride tegevuse mõju hindamine on omaette tegevus ja see ei kuulu käesoleva KMH mahtu.*
33. K. Solvak: - Kaudselt Rail Baltica soodustab kaevandusalade laienemist ja olemasolevate kaevanduste sügavamaks minemist, aga vastutust selles osas ei võta ning rahalist tuge ei paku?  
 Roland Müür: - *Kaevandamisele ja ehitamisele tehakse eraldi keskkonnamõju hindamised.*
- 34.. M. Kabel: - Metsade ostmisel kasutatakse RMK keskmist hinda. Haavapaberipuu hinnas on varjatult Estonian Celli dotatsioon. Kas Rail Balticu jaoks maade võõrandamisel astutakse vastu Euroopa Liidu rahastamise reeglitele? Üks osapool on tarbijakaitse. Keskkonnaministeerium keeldus mulle esitamast kuludokumendi selle dotatsiooni suhtes. Õiguskantsler leidis, et see on minu põhiseaduslik kohus.  
 Heiki Hepner: - *See teema pole seotud KMH-ga. Luban selle teema võtta järgmisel Rahandusministeeriumi juhtrühma koosolekul aruteluks.*
35. Kodanik: - Kus oleks võimalik näha nende keskkonnamõjude hindamiskriteeriumide alusdokumente? Programmi võiks ette lugeda ja video YouTube'i üles panna.  
 Hendrik Puhkim: - *Programmis Tabelis 5 on need kriteeriumid ja hindamise alused välja toodud.*
36. Kodanik: - Miks on vaja eksperte?  
 Hendrik Puhkim: - *Tegemist on mitmetahulise ja keerulise tööga. Varasem praktika näeb ette, et seda teostab ekspertrühm, kes hakkab tööle siis, kui KMH programm saab heaks kiidetud.*
37. Kodanik: - Kas ekspertrühm hindab ka metsa ellujäämise võimalusi ja vajadusi kahel pool raudteed?  
 Hendrik Puhkim: - *Me hindame mõju nii taimestikule, loomastikule, metsadele, soodele jne. Need kõik on omavahel seotud. Lisaks on osad alad võetud kaitse alla - Natura alad, looduskaitsealad.*
38. Kodanik: - Ka on ka kompenseeriv meede, et osta mahavõetava metsa kõrvale metsade säilimiseks metsa?  
 Hendrik Puhkim: - *Me hindame seda, kui palju raadatakse metsa selleks, et seda projekti saaks ellu viia, ja hindame raadamise mõju.*



- 39.. K.-K. Nigesen: - Kas tasuvusuuringu tasandil on uuritud kahjusid, mis tekivad seoses trassi muutuste, transpordivõimaluste kadumiste, ümberpaiknemiste, kaevandus- tega?
- Hendrik Puhkim, - Tasuvust ehitusprojekti KMH käigus ei hinnata.
- Aivar Jaeski: - Projekteerimise käigus tehakse trassivalikul multikriteeriumanalüüs. Tasuvu- sanalüüsis käsitleti transpordimahtusid, planeeringuid, keskkonnamõjudest tulenevaid saastekvoote, transpordipargi uuendamist. Eraldi on läbi viidud maavarade uuring ning tuvastatud, et Põhja-Eestis ei ole Rail Balticu tarbeks ühtegi uut kaevandust vaja avada. Piisab sellest liiva ja kruusa kogusest, mis on olemasolevates kaevandustes olemas. Oleme võtnud plaanidesse täien- dava tasuvusuuringu, et teada saada, kui palju raudtee täpselt maksma lä- heb. Praegusel hetkel me teame, et see on peaaegu 6 miljardit. Siis saab täpsustada ka kõiki detaile, kaasa arvatud sotsiaal-majanduslikku tasuvust.
- Kodanik jääb ootama kirjalikku vastust.
40. U. Tammemäe, - Kui laia koridoriga arvestatakse keskkonnamõju hindamisel?
- Pirgu küla:
- Hendrik Puhkim: - Koridor, mille sisse kavandatakse raudtee, on 350 m lai. Kavandatava raud- tee mõjud, mida hinnatakse, ulatuvad sellest koridorist välja. Igal elemendil võib olla erinev mõju ulatus, mis selgub hindamise käigus.
41. U. Tammemäe, - Kui kaugelt vajab raudtee metsa raadamist?
- Pirgu küla:
- Hendrik Puhkim, - Umbes 70 m. Rail Balticu kodulehelt on leitav kaardirakendus, kust on nähtav eelprojekti lahendus.
- Roland Müür:
42. U. Tammemäe, - Keskkonnamõju hindamises on märgitud Seli karjäär. Mida te soovite seal tegema hakata?
- Pirgu küla:
- Hendrik Puhkim: - Kui on jäänud mulje, et seal hakatakse kaevandama, siis me korrigeerime seda programmis, sest tegemist on suletud ja korrastatud karjääriga.
43. U. Tammemäe, - Kas on hinnatud kohaliku elanikkonna ehitustaluvust?
- Pirgu küla:
- Hendrik Puhkim: - Hindame ehitustegevuse mõju. Mõjuelemendid on seotud nii ehitus- kui ka kasutusaegse tegevusega. Ka ehituse käigus tuleb tagada erinevad Eesti seadusandluses ettenähtud piirnormid müra, õhusaaste jne osas.
44. Kodanik: - Mõjuelementide loetellu lisada ka seened.
- Hendrik Puhkim: - Lisame ettepaneku protokolli ja analüüsime seda vajadust.
45. K. Solvak: - Mida Rabivere looduslal hinnatakse?
- Hendrik Puhkim: - Raudtee trass läheb Rabivere looduskaitsealast / Natura loodusalast mööda. Hindame seda, kas ja kuidas raudtee trass mõjutab neid kooslusi, mida seal kaitstakse.
46. K. Solvak: - T15 lahendus.
- Karmo Kõrvek: - Maanteeamet on tellinud eskiisprojekti Tallinn-Rapla maantee osas. Tähtaeg on järgmise aasta algus. Seda jagatakse, kui see valmis on.
47. K. Solvak: - Raudtee tarastamise alternatiivid.
- Hendrik Puhkim: - Alternatiiv on teha erinevatesse kohtadesse trassile tarakatkestusi, eelkõige loomade liikumise tagamiseks. See tähendab, et teatud lõikudel jääb taras- tamine ära ning ei tule ökodukte. Seda võimalust analüüsitakse KMH käigus. Poolas näiteks on tarakatkestused ning nendes kohtades asuvad postidel loo- mapeletid, mis rongi lähenedes hakkavad tegema loomi hirmutavat häält, et hoida loomi raudteest sel ajal eemal, kui rong sealt mööda sõidab.
48. Kodanik: - Taimekaitsevahendite kasutamise ja mõju hindamise ajal tuleks mõelda ka alternatiivsete lahenduste projekteerimise peale.

- Hendrik Puhkim:* - *Vahendid ei saa kahjustada vett ega pinnast. Omaniku huvi ei ole kasutada taimekaitsevahendeid rohkem kui hädavajalik, sest selle kasutamisega kaasnevad kulud.*
49.           Kodanik: - Alternatiivne killustik tuuakse Rootsist ja Soomest.
- Hendrik Puhkim:* - *Eestis ei leidu graniitkillustikku, mida on vaja raudtee ballasti materjaliks. Meie lubjakivi selleks kahjuks ei sobi.*
50.           Kodanik: - Eestil on kompenseerimiskohustus, kui me lepingust taganeme. Mis saab siis, kui Läti või Leedu lepingust kinni ei pea?
- Kristjan Kaunis-  
saare, MKM:* - *Sellega tegeletakse siis, kui see olukord kätte jõuab.*