

Tehnilised infrastruktuurid

Hetkeseis ja trendid

Raplamaal on olemas küllaltki tihe ja arenenud *teedevõrk*, maakonda läbivad olulised ühendusteed (Tallinn-Pärnu-Ikla, Tallinn-Rapla-Türi). Rahul ei saa olla aga teede kvaliteedi ja teehooldusega. Mustkatttega teede osakaal on väike ja kruusateede olukord on kohati väga halb, mis pärsib oluliselt mitmete piirkondade arengut. Uute või renoveeritavate teede puhul on teedehitusele esitatavad nõudmised oluliselt tõusnud. Võib prognoosida, et teede olukorra halvenemisele pannaks lähiaastatel piir ja üldine seisund hakkab paranema. Tuleb arvestada jätkuva koormuse kasvuga nii meie teedele kui ka teistele infrastruktuuridele. Raplamaad läbib kaks *raudteeliini* (Tallinn-Pärnu-Mõisaküla ja Tallinn-Viljandi). Raudtee kvaliteet Tallinn-Hagudi lõigul on, Eesti raudteevõrgu üldise seisundi taustal, suhteliselt hea. Raudtee kvaliteet (eriti Hagudist lõuna poole) jääb siiski oluliselt alla Euroopa Liidu riikides aktsepteeritavale tasemele. Raudtee läbilaskevõime on praegustele vajadustele vastav. Edasine areng jääb nii kvaliteedi kui selle taha, et Eesti piirist edasi lõunasse liiklemist praegu ei toimu. Rail Baltica kiirraudtee trassi ei ole veel hakatud planeerimagi, iga aastaga muutub see (ja väljaehitamine) aga üha keerukamaks.

Ühistranspordiliinide võrgu tihedus maakonnas on suhteliselt hea, lisaks on mitmed maakonda läbivad bussiliinid. Ühistranspordi liikumise sagedus maapiirkondades ja väiksemates keskustes ei ole aga kaugeltki piisav. See takistab nende piirkondade arengut, samas on nimetatud liinid sõitjate vähesuse tõttu kahjumlikud. Õpilasliinide ja tavaliiinide ühilduvus (sh. sõidugraafikute osas) võiks olla parem. Oluliseks probleemiks on saamas ühistranspordi kallinemine seoses kütusehindade tõusuga. *Raudteel reisiliinid* praegu toimivad, Tallinna ja Rapla vahelisel lõigul on kasutajaid suhteliselt palju. Liikumiskiirusega raudteel ei ole tarbijad rahul. Mitmed raudteeülesõidud on ohtlikud – eriti halva nähtavuse tõttu. Parkimisvõimalused raudteejaamades ja bussijaamades puuduvad – seegi pärsib ühistranspordi kasutamist. Tulevikus haaravad reisijateveo turu suuremad firmad. Maakonna- ja õpilasliinid tuleb võimaluse korral siduda omavahel. Majanduse- ja kommunikatsiooniministeerium on algatanud vabariigi reisijateveo arengukava koostamisega. Maakonnas on mitmeid tugevaid kaubavedudega tegelevaid *transpordifirmasid*, kes teostavad ka rahvusvahelisi vedusid – see loob suhteliselt tugeva logistikapotentsiaali.

Üldine *elektrienergia* varustatus maakonnas on hea, võimsus on piisav. See ei ole nii aga kõigi lõpptarbijate puhul – elektrienergia hajaasustuses on tihti veel ebakvaliteetne. Elektrisüsteemid on veel üsna haavatavad – eriti väikeasulate ja hajaasustatud piirkondades. Enamus eluliselt tähtsad tarbijad (haiglad, tootmishooned, pääste ja korrakaitse, side jne.) on avarielektrijaamadega varustamata. Eesti Energia poolt elektrivõrkude arendamine toimub plaanipäraselt ja on olemas pikaajalised arengukavad. Lähitulevikus tuleb viia Kohila 35/10 kV alajaam üle 110 kV pingele seoses tarbimise kasvuga. Jätkuv trend on elektrivarustuse kindluse kasv, kuna toimub üleminek kaabelsüsteemile (seda ka kommunikatsioonide puhul). Arengukavade elluviimine sõltub ka rahalistest vahenditest, aga võrkude arendamine (liitumised elektri- ja gaasivõrkudega) on väga kallid.

Maakonda läbib Karksi-Tallinn *maagaasitrass*, mille võimalusi kasutatakse juba Järvakandis ja Kohilas. Raplas on gaasi kasutuselevõtt erinevatel põhjustel küll veninud, kuid praeguseks on otsus langetatud ja AS Gaasienergia lubab 2006.aasta sügiseks gaasitoru Raplas käiku anda. Algatatud on uuringud ja läbirääkimised trassi rajamiseks Raplast Kaerepere ja Kehtnani.

Andmeside mahud suuremates asulates on head, on olemas ka vabu ressursse (Eesti Energia), mida saaks kasutusele võtta. Samas ei ole lairiba andmeside kättesaadav igal pool – väikekeskustes ja hajaasustuses on see problemaatiline. Olukorda ei paranda ka see, et andmeside hind maal on kallim kui, näiteks, Tallinnas. Telefoniside maakonnas on piisav – seda nii tava- kui mobiilside osas. Avalike internetipunktide võrk maakonnas on küll loodud (ja osaliselt veel loomisel), kuid maal on neid siiski veel liiga vähe selleks, et tagada kõigile elanikele juurdepääs neile olulistele virtuaalteenustele. *Info- ja kommunikatsioonitehnoloogia* valdkonnas paistab tehnika kiire areng eriti silma, kuid areng toimub ka muude infrastruktuuride osas. See trend on jätkuv ka tulevikus.

Ettevõtlust ja elamuehitust maakonnas pärsib tehniliste infrastruktuuridega varustatud *ehituskruvite* puudus. *Veeressurs* maakonnas esialgu on piisav, kuigi piirkonniti on siin erinevusi. Vee- ja kanalisatsioonisüsteeme on renoveeritud vähe ning kohati on nende seisund üsna halb. Vee- ja kanalisatsiooni uusehitused (Rapla, Kehtna, Märjamaa, Järvakandi) on kvaliteetsed. Ökonoomne ja keskkonnasõbralik *kaugküttesüsteem* suuremates asulates (Kohila, Rapla, Märjamaa, Kehtna, Järvakandi) säilinud, kuid karmistuvad tehnilised nõuded kaugküttele ja ülemaailme kütuse hindade tõus viivad teenuse hinna üles. Paljudes – eriti väiksemates – asulates on viimasel kümnendil üle mindud vähemökonoomsetele lahendustele (lokaalkatlamajad ja elektriküte). Elamuehituses tulevikuski jätkuv suunitlus väikeelamutele ei paranda kaugküttele kasutamise võimalusi – lahendused on kallid. Elanikkonna jätkuv teadlikkuse tõus ning sellega kaasnev säästmine mõjutab nn. kommunaalvaldkonna arengut senisest veelgi enam.

Korrastuv *seadusruum* ja erinevate valdkondade üle-eestilised *arengukavad* (Eesti Energia, Elion, ühistransport, Eesti Gaas jne.) on stabiliseerinud tehniliste infrastruktuuride olukorda ja arengut. Üha enam hakkavad tulevikus mõjutama arengut majanduslikud hoovad ja üha vähem – poliitilised otsused. Samas paiknevad erinevate infrastruktuuri osade “keskused”, kust Raplamaad “hallatakse” Eesti erinevates paikades laiali – see teeb koordineerimise keerulisemaks. Tihti ei lange üleriigilised prioriteedid kokku kohalikega, mitmetes omavalitsustes puuduvad pikaajalised arengukavad ning püstitatud eesmärgid on liiga üldsõnalised ja lühiajalised. Ühistransport sõltub liiga palju lühiajalistest poliitilistest otsustest – see loob ebakindlust.

Viimastel aastatel on üha kasvanud *ühiskonna surve* infrastruktuuride arendamiseks ja nõudmised nende kvaliteedile ja karmistunud keskkonnanõuete täitmisele ning selline surve on jätkuv ka tulevikus. Samas on avanenud (ja avanemas) mitmed Euroopa Liidu *vahendid* – eriti just suurte infrastruktuuriobjektide ehitamiseks ja taastamiseks. Siin on tihti takistuseks omavalitsuste piiratud rahalised ressursid projektides osalemiseks ning piisavate oskuste puudumine, mistõttu ei suudeta ära kasutada olemasolevaid ja tekkivaid võimalusi. Siiski on selgelt täheldatav kasvav suundumus oskusteabe paranemisele.

Rapla maakonna elanike üldine ostujõud on suhteliselt hea (ülejäänud Eesti taustal), kuid siin on piirkonniti ja elanikkonna segmenditi väga suuri erinevusi – ühiskond on viimasel kümnendil enam kihistunud ning paljude ostuvõime on jäänud madalaks. Liitumisel Euroopa Liidu ühisraha süsteemiga on ette näha mitmete hindade tõusu (sh. kütuse ja energia osas), aga paari aasta jooksul peaksid hinnad taas stabiliseeruma. Jätkuv väikeste infrastruktuuriettevõtete ülesostmine suurte ettevõtete poolt peaks mõjuma stabiliseerivalt, kuna üldine ökonoomsus kasvab ja riskid vähenevad.

Visioon „Tehnilised infrastruktuurid 2015”

Aastaks 2015 on kõik riigiteed ja teised olulisemad asulatevahelised teed viidud kvaliteetse mustkatte alla, luues eeldused ka väikekeskuste arenguks.

Maakonnas on välja kujundatud ühtne ühistranspordisüsteem, mis tagab inimestele head liikumisvõimalused. Selle osaks on odavad või tasuta vallaliinid, mis tagavad elanikele ühenduse oma valla keskusega tööpäeviti. Tagatud on kiire raudteeühendus Tallinnaga (Raplast 40 minutiga kesklinnas). Kõigil suurematel maanteedel on kergliiklus eristatud autoliiklusest ning tagatud ohutum liiklemine. Kuusiku (rahvusvaheline) väikelennukite lennuväli koos vajalike teenustega on välja arendatud.

Kõigile klientidele on tagatud nõuetekohane ja kvaliteetne elekter. Elektri- ja sideliinid on suures osas viidud kaablistesse, kusjuures tiheasustusaladel – täielikult. Raplas, Alus, Kaereperes ja Kehtnas on kasutusele võetud maagaas. Raplas, Järvakandis ja Kohilas on rajatud elektri ja soojuse koostootmise jaamad.

Andmeside on kättesaadav ja võimalused globaalses suhtlusvõrgus osaleda on loodud kogu maakonnas.

Maakonnas on pakkumisel piisavalt hästi ettevalmistatud krunte nii elamuehituseks kui tootmisele. Omavalitsuste poolt toimub aktiivne ja initsiatiivikas arengu suunamine üld- ja detailplaneerimise kaudu. Kõigil tiheasustusaladel on kujundatud nõuetekohane vee- ja kanalisatsioonvõrk, kaugküte jõuab suurtes asulates – vähemasti Raplas, Märjamaal ja Kohilas – ka eramajadesse.

Raplamaal toimib avaliku sektori ja infrastruktuuriettevõtete tihe koostöö, millega tagatakse arengu koordineeritus nii erinevate valdkondade kui ka erinevate tasandite vahel.

Innovaatilise suunitlusega pidevhariduskeskus Raplamaal pakub spetsialistide täiendkoolitust tehniliste infrastruktuuride haldamise valdkonnas.

Probleemid. Arengueesmärgid. Lahendused

Peamiseks probleemiks tehniliste infrastruktuuride valdkonnas on nende *ebaiühtlane areng*. Teatav kontsentratsioon suurematesse keskustesse on loomulik, kuid piisavad eeldused arenguks peavad olema loodud ka väikekeskustes. Praegusel hetkel puuduvad riigis üldiselt aktsepteeritud elukvaliteedi standardid, mis sätestaks mis ja millisel tasemel (teed, elekter, vesi ja kanalisatsioon, side jm.) peab olema igale inimesele ühes või teises piirkonnas igal juhul tagatud. Sellised elukeskkonna kvaliteedi nõuded tuleb välja töötada ja nõuda infrastruktuuriettevõtelt nendest kinnipidamist.

Investeeringud, mida tehnilistesse infrastruktuuridesse tuleb teha, on *väga mahukad* ning seetõttu on ka nendega liitumine kliendi jaoks kallis. Seetõttu on üsna iseloomulik, et väga suure osa infrastruktuuride ehitamisel või renoveerimisel on rohkem või vähem kasutatud erinevaid välisabivahendeid. Raplamaa on siin teatavas mõttes olnud mõnevõrra pingelisemas olukorras kui mõned teised Eesti piirkonnad, kuna riigi regionaalpoliitilisi instrumente on siin vähe kasutatud ning projektide kirjutamise ja juhtimise võimekus on seetõttu – kogemuste puudusel – jäänud madalamaks. Ka järgnevatel aastatel on EL toetuskeemidel oluline roll tehnilise infrastruktuuri objektide ehitamisel ja renoveerimisel. Tõukefondide raha jaotub ühtlasemalt ega kanaliseerita ainult siseriikliku regionaalpoliitika sihtaladesse. Selleks, et olla edukas, tuleb parandada projektioskusi piirkonnas (nõustamine ja koolitus), tõhustada koostööd suurte infrastruktuurihangete koosseisus (näiteks vesikondade veemajanduskavade elluviimine). Aktiivsemalt tuleb teha omavalitsustevahelist koostööd europrojektides osalemiseks. Suure eelarvemahuga omavalitsused on eelisseisundis, sest suudavad kaasata ka rohkem välisraha.

Hinnakäärid teenuste ja kaupade maailmaturuhindade ning Eesti tarbijate sissetulekute vahel muudavad infrastruktuuriettevõtete kasumimarginaali väikeseks ning võrkude arendamisega tegelemise raskeks. Infrastruktuuriettevõtete näol on suures osas tegemist nn. loomulike monopolidega, mistõttu kliendil ei ole palju valikuvabadust. Seetõttu on vastavate ettevõtete tegevus ja hinnakujundus ka enam reguleeritud kui ettevõtluse puhul üldiselt.

Üks olulisemaid probleeme maakonnas on *maanteede* halb seisund. Praeguste teedehituse ja renoveerimise kiiruse juures jätkub üldine seisundi halvenemine. Tolmavad ja ebakvaliteetsed kruusateed on mitmete piirkondade jaoks oluliseks arengupiduriks. Kruusateede osa riigiteedel on 53% ja vallateedel peaaegu 100%. Valdade teede remondiks eraldatud summad on väga väikesed (3 tuh.kr/km-le). Järgnevaiks aastaiks ette nähtud riiklikud vahendid teedehituseks, mida oluliselt täiendavad EL tõukefondide rahad, annavad lootust olukorra paranemisele. Maavalitsus peab, koostöös omavalitsustega, esitama Maanteeametile maakonna eelistused teedehituse valdkonnas, et tagada meile oluliste teede korrastamine esmajärjekorras. Suurtelt trassidelt eemaldatava mustkatte taaskasutamine kõrvalteedel võiks olla majanduslikult otstarbekas.

Kergliiklusteed rajatakse koos riigipoolse teede remondiga. Nii on juba valminud kergliiklusteed Kehtna-Nurme, Rapla-Valtu-Kaerepere teerist, kavandamisel on Rapla-Raikküla lõik.

Raudtee arengud ei ole selged ning edasine tihe koostöö Edelaraudtee AS-ga selles osas on vajalik. Seni on kontakt Edelaraudtee poolt olnud puudulik.

Toimivad *rahvusvahelised trassid* on oluline maakonna kui terviku arengueeldus. Raplamaad läbivad Via Baltica trassi (Eestis Tallinn-Pärnu-Ikla) on Euroopa Liidu ja Eesti riigi vahendite abil renoveeritud ning see jätkub ka lähitulevikus. Oluline oleks ette näha tee võimalikku laienemist kaugemas tulevikus ja mitte väljastada ehituslube vahetult teetrassi äärde. Teine maakonna jaoks oluline trass on Tallinn-Rapla-Türi maantee, mille muutmisega Via Baltica kiirtee „rahulikuks“ alternatiiviks tegeleb Rohelise Tee (GreenWay) projekt. Mõlema trassi väljaarendamine ja neile kohase kasutuse leidmine on oluline maakonna arengule ning seetõttu on kavas ka tulevikus käivitada projekte nii Via Baltica kui GreenWay arendamiseks, eeskätt turismimarsruutidena. Kiirraudtee Rail Baltica läbib, Euroopa Liidu erinevate arendusdokumentide kohaselt, Rapla maakonda. Praegusel hetkel ei ole Eesti riik veel kindlalt paika pannud, kas kiirraudteega tegelema hakatakse, kas see ennast ära tasub rahalises või poliitilises mõttes, kust see peaks kulgema jne. Seetõttu on maakonnas raske midagi kindlat selles osas otsustada. Eesti ametivõime tuleb tagant tõugata, et nad langetaksid vastavad Eesti tulevikule olulised pikaajalised strateegilised otsused, et Raplamaalgi saaks alustada trassi variantide paikapanemise ja maade reserveerimisega.

Raplamaa ühistranspordisüsteem praegusel kujul ei rahulda maakonna elanike vajadusi. Maakonnas tuleb välja kujundada ühtne ühistranspordisüsteem, kus kõik transpordiliigid toimivad koordineeritult. Riigipoolne ühistranspordiarenduskava on koostamisel. Konkreetsete lahendused tuleb kiiremas korras välja töötada – on selleks siis maakondlik ühistranspordikeskus või ühinemine mõne juba toimiva keskuse (Järva vm.) tegevusega. Vajalik on teha jõupingutusi bussipeatuste olukorra parandamiseks maakonnas.

Kui telefonisidega maakonnas üldiselt probleeme ei ole, siis kiire ja kvaliteetne *andmeside* ei ole kogu maakonnas tagatud, suurematest keskustest väljaspool. Kuigi peapõhjuseks on siin asjaolu, et väikese klientuuri ja pikkade vahemaade puhul on tehnilised lahendused kallid, siis mitmed probleemid on põhjustatud ka nõrgast planeerimistööst ja valedest eelistustest. Riigi keskvalitsus ja kohalikud omavalitsused ei ole andnud endale aru, et andmeside ei ole luksus, vaid tööhõive soodustaja ja osa elukvaliteedist. Seetõttu on tekkinud olukord, kus mõnedes paikades ei ole piisavat juurdepääsu internetile ja sidusteenustele, mis omakorda vähendab kogu piirkonna konkurentsivõimet. Globaalne virtuaalvõrk on väga oluline ka maakonna kui terviku arengu seisukohalt ja üks rahvusvahelistumise peatingimusi. Peame oluliseks, et tulevikus oleks Raplamaal väljakujunenud „andmeside levialade“ võrk, mis tagab võimaluse saada igasse kodusse või ettevõttesse kiire internetiühendus. Andmeside võimalus peab olema krundi „asustamisel“ sama loomulik tingimus, nagu elektri olemasolu. Valdkonda on analüüsitud ja lahendusi esitatud Raplamaa IKT arengukavas (2003), mis vajab täiendamist.

Paljudes kohalikes omavalitsustes on praegusel hetkel kasutamata võimalusi ettevõtluse elavdamiseks – olgu siis juba olemasolevates või planeeritud *tootmispiirkondades* ja tehnokülades. Vastavad maa-alad on halvasti ettevalmistatud ja puudulikult *planeeritud*. Välja on ehitatud minimaalselt vajalikud tehnilised infrastruktuurid, kuid paljus on need amortiseerunud ning vajavad renoveerimist (Tiitsu karjääri territoorium, Kaerepere piirkond, Orgita piirkond jt.). Kui mingil põhjusel ei ole ettevõtjate huvitatus piisavalt kõrge, siis peaks kohalike tehnoparkide puhul võtma juhtiva rolli kohalik omavalitsus, maakondlike puhul – riigitasand. Läbi planeeringute tuleb omavalitsusel alustada uute tööstuskülade moodustamist ja ettevõtjate toetamist nende väljaehitamisel kohtades, kus see on vajalik ja otstarbekas. Planeeringutes on praegu tihti fikseerimata ja reserveerimata infrastruktuuride arendamiseks vajalikud maa-alad – selliste alade õigeaegne reserveerimine on väga oluline nii arengu stabiilsuse kui ka rahalise kokkuhoiu mõttes.

Segadust ja möödarääkimist tekitab see, et erinevad juba koostatud ja veel koostatavad arengukavad (riik, maakond, vallad, firmad) ei ole tihti omavahel kooskõlas. Kui infrastruktuuri-ettevõtete tegevus on tugevalt reguleeritud ja nad pole tihti vabad oma otsustes, siis avaliku sektori puhul jääb puudu oskustest ja koostöösoovist. Ühtsete andmebaaside puudumine, tegevuse koordineerimatus ja nõrk koostöö ei võimalda sihipäraseid ja optimaalseid lahendusi ega loo stabiilsust. Eesmärgiks on, et tehniliste infrastruktuuride areng maakonnas toimuks *koordineeritult ja eri tasandite koostöös*, sihipäraselt ja optimaalseid lahendusi leides.

Põhjuseid nimetatud olukorraks on mitmeid – olemasolevad andmebaasid ei ole ühilduvad ning osa andmebaase puudub hoopis. Rapla Omavalitsuste Liit peaks võtma siin initsiatiivi ja koguma kokku teabe erinevate andmekogude kohta (millised on olemas, millises formaadis, millise täpsusastmega) ning kirjeldama ära ühtse andmebaasi, mida tahetakse moodustada. Konkurentsi tingimustes ei ole andmete omanik tihti huvitatud nende avaldamisest, osa andmeid on ka strateegilise tähtsusega, millele ligipääs peab olema piiratud. Siin korra loomiseks tuleb välja töötada osapooli rahuldav reeglistik andmete kogumise, edastamise, hoidmise ja kasutamise kohta.

Nõrgad arengukavad omavalitsustes ei abista ettevõtjat, sest omavalitsuse soovid ja tahtmised ei ole selgelt fikseeritud. Seejuures ei järgi omavalitsus sageli ka ise arengukava oma igapäevategevuses, isegi mitte eelarve koostamisel. Siin tuleb tõsisemalt tegeleda volikogude liikmete koolitusega pikaajaliste strateegiliste otsuste tegemise ja arengu kavandamise osas. Haldusreform ja tugevamad omavalitsused võivad samuti tõsta otsuste kvaliteeti ja parandada nende elluviimist.

Infrastruktuuriettevõtted on enamikus suured ja otsustamine toimub mujal, omavalitsuste koordineeriv roll on väike. Tihti saabuvad erinevad rahad erinevatest allikatest ja eri aegadel, mis teeb koostöö keeruliseks. Tagajärjeks on, et kõik tööd tehakse suuremate kuludega. Lahendusena saab soovitada, et kasutataks aktiivsemalt ära suurfirmade kohalike esindajate võimalusi, tuues nendeni vajalik informatsioon, mille alusel nad saavad oma tulevase tegevusi paremini kavandada (kasvõi mõnevõrra muutes tegevuste järjekorda).

Inimeste kindlustunde seisukohalt on oluline ka see, et praegu puudub *kaugküttes* võimalus kasutada alternatiivseid kütuseid (variantide olemasolu). Vajalik oleks toetus varustuskindluse tõstmiseks – alternatiivenergia katlad, elektrigeneraatorid vm. lahendused.

Tegevuskava

<i>Tegevus</i>	<i>Möödetav tulemus</i>	<i>Kes teeb?</i>	<i>Millal teeb?</i>	<i>Rahasumma ja -allikas</i>
1. Luua töörühm ühise infrastruktuuri andmebaasi teemaga tegelemiseks	Töörühm	Raplamaa Oma-valitsuste Liit (ROL) koordineerib, maavalitsus (MV)	II kv 2006	-
2. Kirjeldada andmebaaside töörühma eesmärgid	Ettepanek ROL-le	Töörühm	II kv 2006	
3. Andmebaasi kirjelduse loomine (soov)	Kirjeldus	Töörühm	II kv 2006	-
4. Koguda teave olevate andmekogude kohta	Teave koos	Töörühm	II kv 2006	-
5. Võtta tööle projektijuht andmebaasi väljatöötamiseks		ROL	2006	20000.- 4-5 kuud ROL
6. Andmebaasi piloot-lahendus (tehniline teostus)		Projektijuht	IV kv 2006	
7. Ettepanekud üleriigilisele tasandile andmebaaside osas		ROL (Töörühm valmistab ette)	IV kv 2006	
8. Läbirääkimised ja kokulepped infrastruktuuri ettevõtetega andmebaasi osas	Reeglistik ja kokulepped	KOV	2006-2007	
9. Ettepanek ROL-le strateegiakoolituse läbiviimiseks	Juhtrühma kaudu	Infrastruktuuride töörühm T.Kikas	2006	-
10. Strateegiakoolituse läbiviimine omavalitsuste volikogude liikmetele		ROL eestvõtmisel	III kv 2006	
11. Elukeskkonna kvaliteedinõuete väljatöötamise töörühm (erinevad huvigrupid)	Töörühm	Maavalitsus	2006	
12. Valmistatakse ette ettepanek elukeskkonna kvaliteedi nõuete osas	ROL otsus	Töörühm	Sügis 2006	
13. Ettepanek muuta seadusandlikke dokumente, tuues sisse elukeskkonna kvaliteedinõuded		Maavanem	2006	-
14. Tehnoparkide teabepäev (mis on tehnopark?, kuidas seda teha?, olemasolevate T. parandamine)	Teabepäev	Raplamaa Arendus- ja Ettevõtluskeskus; suunatud omavalitsustele ja ettevõtetele	IV kv 2006	15000.- Ettevõtluse Arendamise Sihtasutus (EAS)
15. Riigiteede mustkatte alla viimise järjekord	Järjekord esitatakse Maanteeametile	Maavanem, ROL	2006 II kv	-

16. Võimalike kombijaamade eeluuring tasuvuse ja infrastruktuuridega ühendamise osas	Uuringud	Rapla, Kohila, Järvakandi vallavalitsused	2006-2007	EL Tõukefondide ettevalmistusfond; EAS
17. Tehniliste infrastruktuuride riski-analüüs. Meetmete väljatöötamine	Meetmed välja töötatud	Maakonna kriisikomisjon	I kv 2006	30000.- Siseministeerium
18. Kuusiku lennuvälja arenguvisioni väljatöötamine	Arengukava	Rapla Vallavalitsus	Märts 2006	