



Hr Paul Künnap
AB Sorainen
Paul.Kunnap@sorainen.com

Teie 25.04.2019
Meie 28.07.2019 nr 15-1/9103-20

Täiendatud riigi eriplaneeringu algatamise taotlusest

Austatud härra Künnap

Esitasite 03.12.2018 Finest Bay Area Development Estonia OÜ (edaspidi *arendaja*) nimel riigi eriplaneeringu ja keskkonnamõju strateegilise hindamise (edaspidi *KSH*) algatamise taotluse¹ (edaspidi *esialgne taotlus*). 21.02.2019 kirjaga nr 15-1/9103-2² tagastasime taotluse puuduste kõrvaldamiseks ja täiendava info esitamiseks. 25.04.2019 esitasite arendaja nimel täiendatud riigi eriplaneeringu ja KSH algatamise taotluse³ (edaspidi *taotlus*).

1. Taotluse menetlemine

Lähtudes haldusmenetluse seaduse §-dest 6 ja 16 edastas riigihalduse minister taotluse 03.05.2019 kirjaga nr 15-1/9103-4⁴ arvamuse avaldamiseks Kaitseministeeriumile, Keskkonnaministeeriumile, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile, Siseministeeriumile, Välisministeeriumile, Kaitsepolitseiametile ja Välisluureametile. Kaitsepolitseiamet ja Välisluureamet kaasati menetlusse, et hinnata taotlusest selgunud uusi riigi julgeolekuga seotud asjaolusid. 15.05.2019 kirjaga nr 15-1/3252-1⁵ edastas riigihalduse minister taotluse arvamuse avaldamiseks ka rahandusministrile.

Kokkuvõtvalt palus riigihalduse minister nimetatud kirjades vastuseid järgmistele küsimustele:

1.1. Kas taotlusest on kõrvaldatud kõik teie poolt esile toodud esialgses taotluses esinenud puudused ja lisatud kõik selgitused, mis on vajalikud riigi eriplaneeringu ja KSH algatamise või algatamata jätmise otsustamiseks ning planeerimisseaduse § 28 lõikes 2 sätestatud riigi eriplaneeringu ja KSH algatamata jätmise eelduste esinemise hindamiseks.

¹ <https://adr.rik.ee/ram/dokument/6108138>

² <https://adr.rik.ee/ram/dokument/6255239>

³ <https://adr.rik.ee/ram/dokument/6380403>

⁴ <https://adr.rik.ee/ram/dokument/6393474>

⁵ <https://adr.rik.ee/ram/dokument/6415251>

1.2. Kas taotluse järgi on ilmne, et algatatava planeeringu elluviimine tulevikus ei ole võimalik?

1.3. Kas taotluse järgi esineb mõni ülekaalukal avalikul huvil põhinev põhjus jätta riigi eriplaneering ja KSH algatamata?

1.4. Millised ja kui suured otsesed ja kaudsed kulud (sh ühekordsed kulud ja püsikulud) võivad planeeringu elluviimisega riigile kaasneda isegi juhul, kui planeeringut viib ellu eraisik?

1.5. Millised riskid võivad planeeringu algatamisel või elluviimisel realiseeruda ja milliseid riskide maandamise meetmeid on võimalik rakendada?

1.6. Millised analüüsid on vajalikud küsimustele vastamiseks ja milline on oodatav analüüside valmimise aeg?

Lisaks kirjavahetusele korraldas Rahandusministeerium asjaolude efektiivsemaks selgitamiseks iga taotluse lahendamisse kaasatud ministeeriumiga eraldi kohtumise. Riigi seisukohtade kujundamiseks korraldasime veel kohtumise kõikidele taotlusega seotud ministeeriumitele. Üksiti tutvustasime taotlust valitsuskabineti nõupidamisel valitsuse liikmetele.

Riigi eriplaneeringut ja KSH-d on võimalik algatada ainult juhul, kui kavandatav ehitis vastab planeerimisseaduse §-s 27 esitatud tingimustele ning ei esine planeerimisseaduse § 28 lõikes 2 sätestatud riigi eriplaneeringu ja KSH algatamata jätmise aluseid. Ministeeriumitelt saadud vastuste⁶ kohaselt ei ole arendaja täiendanud taotlust kõikides 21.02.2019 kirjas nr 15-1/9103-2 nimetatud osades ja taotluses ei ole seepärast jätkuvalt piisavalt infot hindamiseks planeerimisseaduse § 28 lõikes 2 sätestatud riigi eriplaneeringu ja KSH algatamata jätmise aluste esinemist või mitteesinemist.

Näiteks ei selgu taotlusest, kas kavandatakse avalikku raudteed või mitteavalikku raudteed. Veel ei selgu taotlusest riigi vajalikud tegevused kavandatava projekti elluviimisel, riigile kaasnevad kohustused ning riigile kaasnevad otsesed ja kaudsed kulud. Samuti ei ole taotluses käsitletud päästetegevuse ja turvalisusega seonduvat mahus, mis võimaldaks hinnata riigi vajalikke tegevusi ja seetõttu kavandatava tegevuse elluviidavust vastavalt arendaja taotlusele.

Ka ei ole taotluses arvestatud 21.02.2019 kirja nr 15-1/9103-2 punktis 4 esitatud riigi huvidega, mis on riigi eriplaneeringu ja KSH algatamise üheks oluliseks eelduseks. Näiteks ei kavandata sellist raudteetunnelit, mis ühendatakse füüsiliselt Rail Baltica trassiga nii reisijate- kui ka kaubaveo osas. Samuti ei ole taotluse järgi kindel, et tunnelis asuval raudteel kasutatakse Euroopa rööpmelaiust 1435 mm. Taotluse järgi ei ole ka kindel, et planeerimisel kaalutakse kavandatava raudtee ühendamist riigi ülejäänud raudteetaristuga, mistõttu võib planeerimisel tekkida vajadus ka 1520 mm rööpmelaiusega arvestamiseks.

Puuduv teave on mh vajalik riigi poolsete analüüside koostamiseks, milleta riigi eriplaneeringu ja KSH algatamise või algatamata jätmise otsustamine ei ole võimalik. Riigi eriplaneeringu ja KSH algatamise või algatamata jätmise otsustamiseks tuleb ministeeriumitel

⁶ <https://adr.rik.ee/ram/dokument/6542185>, <https://adr.rik.ee/ram/dokument/6537066>,
<https://adr.rik.ee/ram/dokument/6547591>, <https://adr.rik.ee/ram/dokument/6557926>,
<https://adr.rik.ee/ram/dokument/6565177>

koostada analüüsid näiteks julgeoleku (sh majandusjulgeoleku) ja rahanduse valdkondades, et hinnata kavandatava tegevuse elluviidavust tulevikus. Analüüside valmimise aeg sõltub mh sellest, millal arendaja esitab küsitud täiendava info ja materjalid.

06.06.2019 kirjaga nr 15-1/9103-9⁷ edastas Rahandusministeerium soome keelde tõlgitud taotluse asjaolude selgitamiseks veel Soome Transpordi- ja Kommunikatsiooniministeeriumile ja Helsingi Linnavalitsusele. Eelkõige soovisime kirjas Soome riigi arvamust taotluses esitatud reisijateveo ja kaubaveomahtude prognooside kohta. Vastuskirja palusime Rahandusministeeriumile saata hiljemalt 25.08.2019. Enne Soome poolelt info laekumist ei ole meil võimalik anda hinnanguid taotluses esitatud reisijateveo ja kaubaveomahtude kohta. Reisijateveo ja kaubaveomahtude õige prognoosimine on oluline näiteks projekti elluviidavuse ja arendaja võimaliku ebaõnnestumise korral riigile tekkivate kulude hindamiseks.

Kavandatav strateegiline transporditaristu loob kahe riigi vahele püsiühenduse ja seega ei ole raudteetunneli planeerimine, planeeringu elluviimine, ehitiste käitamine ja sulgemine tulevikus kahe riigi igakülgse koostööta võimalik. Seetõttu on vajalik kahe riigi ametiasutuste igakülgne koostöö alates tegevuste kavandamise etapist. Soome valitsuse tahe taotluses kirjeldatud raudteetunneli rajamiseks ja igakülgne protsesside koordineerimine Soomega on taotletava planeeringu elluviimise üheks peamiseks eelduseks. Seepärast tuleb valitsuste arvamusel enne riigi eriplaneeringu koostamisele asumist allkirjastada Soome ja Eesti valitsuste tasandil ühiste kavatsuste memorandum, mis tagab seotud osapooltele täpsema arusaama planeeringuga seotud olulistest asjaoludest (nt riikide huvid) ning riikidevahelise koostöö pikaajalise järjepidevuse. Vastavalt Soome ametkondade tagasisidele jätkab Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium Soome poolega 2019. aasta veebruaris alustatud läbirääkimisi ühiste kavatsuste memorandumi sõlmimiseks eeldatavasti käesoleva aasta augustis.

Lähtudes eeltoodust ei ole Rahandusministeeriumil praeguse taotluse alusel võimalik teha Vabariigi Valitsusele planeerimisseaduse § 28 lõike 1 kohast ettepanekut riigi eriplaneeringu ja KSH algatamise üle otsustamiseks.

Arvestades haldusmenetluse seaduse §-s 41 sätestatut, anname teada, et Vabariigi Valitsusel ei ole eeltoodud asjaolusid arvestades võimalik taotletud riigi eriplaneeringu ja KSH algatamist või mittealgatamist otsustada planeerimisseaduse § 28 lõikes 3 nimetatud tähtaja jooksul. Vabariigi Valitsus langetab taotluse suhtes otsuse pärast Soome valitsusega ühiste kavatsuste memorandumide allkirjastamise läbirääkimiste lõppemist, riigi poolsete planeeringu algatamise või algatamata jätmise otsustamiseks vajalike analüüside valmimist, järgnevalt nimetatud puuduste kõrvaldamist ja kõigi täiendavate andmete esitamist, mis mh on vajalikud riigi poolsete analüüside koostamiseks.

⁷ <https://adr.rik.ee/ram/dokument/6468652>

2. Riigi huvi ja eeldused taotletud riigi eriplaneeringu ja KSH võimalikul algatamisel

Planeerimisseaduse kohaselt on riigi eriplaneeringu eesmärk sellise olulise ruumilise mõjuga ehitise püstitamine, mille asukoha valiku või toimimise vastu on suur riiklik või rahvusvaheline huvi.⁸ Planeerimisseaduse eelnõu seletuskirja järgi on riigi eriplaneeringu peamine eesmärk tagada riigi jaoks oluliste ehitiste efektiivne planeerimine.⁹ Riigi huvi on käsitletud kui riigi üldise arengu seisukohalt vajalikku, samuti julgeoleku- või riigikaitse huvi, mis on väljendatud riiklikult kehtestatud strateegilistes jm dokumentides.

Rahandusministeeriumi analüüsi tulemusele tuleb taotletava Soomet ja Eestit ühendava raudteetunneli ja tehissaare planeerimiseks kasutada riigi eriplaneeringut, sest vastavalt planeerimisseaduse §-le 27 on tegemist riigi eriplaneeringu objektiga. Ka esialgse taotluse kohta ministeeriumitelt laekunud tagasiside¹⁰ alusel on raudteetunneli ja tehissaare puhul tegemist olulise ruumilise mõjuga objektiga, mille asukoha valiku ja toimimise vastu on nii suur riiklik kui ka rahvusvaheline huvi ehk kavandatav ehitist vastab planeerimisseaduse § 27 lõikes 1 sätestatud tingimustele.

Siinkohal kordame üle 21.02.2019 kirjas nr 15-1/9103-2 esitatud seisukoha, et Vabariigi Valitsusele saab teha ettepaneku riigi eriplaneeringu ja KSH algatamiseks mh ainult juhul, kui kavandatakse raudteetunnelit, mis ühendatakse füüsiliselt Rail Baltica trassiga nii reisijate- kui ka kaubaveo osas ning tunnelis asuval raudteel kasutatakse Euroopa rööpmelaiust 1435 mm. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium peab sellise raudteetunneli kavandamist, mis ühendatakse nii reisijate- kui kaubaveo osas Rail Baltica raudteega, kõige olulisemaks riigi eriplaneeringu ja KSH algatamise eelduseks.

Juhime uuesti tähelepanu sellelegi, et raudtee ühendamiseks riigi ülejäänud raudteetaristuga võib planeerimisel tekkida vajadus ka 1520 mm rööpmelaiusega arvestamiseks.

Lisaks arendaja poolt planeeritavale taristule võib osutuda vajalikuks kavandada tehissaarele maa-ala, kuhu tulevikus rajatakse logistiline baas riikliku merepääste, keskkonnakaitse jt riiklike ülesannete (politsei, piirivalve, toll jne) täitmiseks.

Veel on taotletava tegevuse kavandamise eelduseks Soome ja Eesti valitsuste tasandil ühiste kavatsuste memorandumini olemasolu.

Samuti ei ole välistatud, et arendajalt täiendava info saamisel ja riigi poolsete analüüside valmimisel täpsustuvad taotletava riigi eriplaneeringu ja KSH algatamisega seotud riigipoolsed eeldused.

3. Taotluse puuduste kõrvaldamine ja taotluse täiendamine riigi eriplaneeringu ja KSH algatamise või mittealgatamise otsustamiseks

Selleks, et koostada riigi poolsed analüüsid ning et Rahandusministeeriumil oleks võimalik teha Vabariigi Valitsusele ettepanek riigi eriplaneeringu ja KSH algatamise või

⁸ PlanS § 27 lõige 1.

⁹ PlanS eelnõu seletuskiri, lk 80–82.

¹⁰ <https://adr.rik.ee/ram/dokument/6236414>, <https://adr.rik.ee/ram/dokument/6249621>, <https://adr.rik.ee/ram/dokument/6210065>

mittealgatamise otsustamiseks, palume ministeeriumitelt saadud seisukohti¹¹ arvestades kõrvaldada taotlusest järgmised puudused ja täiendada taotlust järgmiste teemade osas:

3.1. 21.02.2019 kirja nr 15-1/9103-2 punktis 3.5 palusime taotlusele lisada projekti elluviimise realistlik ajakava, mis sisaldab ruumilisele planeerimisele, mõjude hindamisele, uuringutele, projekteerimisele, raudteetunneli ehitamisele, tehissaare rajamisele, raudtee installeerimisele ning peatuskohtade, depoodes ja terminalide ehitamisele jmt kuluvat aega.

Taotlusele lisatud ajakava, mille järgi taotletav riigi eriplaneering kehtestatakse 2020. aasta III kvartalis ning hoonestusluba ja vee erikasutusluba antakse 2020. aasta IV kvartalis, ei ole realistlik ega arvesta kehtivat õigust.

Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet kirjutab 03.05.2019 Teile saadetud kirjas nr 16-7/18-3378024 mh, et veeseaduse § 22⁸ lõike 2 punkti 3 alusel keeldutakse hoonestusloa menetluse algatamisest ka juhul, kui kavandatava ehitise püstitamiseks on vaja koostada riigi eriplaneering. Kuna taotletava raudteetunneli ja tehissaare kavandamiseks on vajalik riigi eriplaneeringu koostamine, siis ei ole enne riigi eriplaneeringu kehtestamist võimalik hoonestusloa menetlust algatada. Seega ei ole hoonestusloa ja riigi eriplaneeringu paralleelne menetlemine taotlusele lisatud ajakavas näidatud ja taotluse peatükis 8. „Raudteetunneliga seonduvad teised menetlused“ kirjeldatud viisil võimalik ja tegelikult järgneb üks menetlus teisele.

Planeerimisseaduse § 27 lõike 6 järgi on riigi eriplaneeringu koostamisel kohustuslik KSH. KSH-ks vajalikud keskkonnauuringud tuleb läbi viia hiljemalt riigi eriplaneeringu koostamise ajal, mitte pärast riigi eriplaneeringu kehtestamist algava hoonestusloa menetluse raames nagu taotlusele lisatud ajakavas on näidatud.

Senisele analoogsete mahukate taristuobjektide planeerimise praktikale tuginedes võib ainuüksi riigi eriplaneeringu menetlemine koos selleks vajalike uuringute ja analüüsidega kesta aastani 2024 ning sedagi eeldusel, et riigi eriplaneeringu ja KSH saab algatada lähiajal. Taotluse kohaselt on aga aastaks 2024 ette nähtud riikidevahelise raudteetunneli avamine.

Ebarealistlik ajakava seab kahtluse alla kogu planeeringu elluviimise tulevikus. Seepärast palume eeltoodust lähtuvalt teha ajakavasse parandused ja lisada taotlusele kavandatava tegevuse realistlik ning kehtivat õigust ja riikidevahelisi eripärasid arvestav ajakava.

Palume selgitusi arendaja ja rahastajate valmisoleku kohta planeeringu koostamise ja sellega seonduvate uuringute, analüüsides ja mõjude hindamise rahastamiseks, samuti tegevuse elluviimise rahastamiseks juhul, kui riigi eriplaneeringu koostamine kestab ajani, millal arendaja taotluse kohases nägemuses tuleks raudteetunnel klientidele avada. Seejuures mõistame investeeringute ajakriitilisust investorite seisukohalt ning teeme kõik endast oleneva, et otsus riigi eriplaneeringu ja KSH algatamise või algatamata jätmise kohta oleks võimalik teha esimesel võimalusel. Juhul, kui riigi eriplaneering ja KSH algatatakse, panustame ka sellesse, et protsess kulgeks viivitusteta. Näiteks oleme juba praegu alustanud koostööd kavandatavast tegevusest puudutatud kohalike omavalitsuste esindajatega ja taotluses välja toodud puudutatud isikutega.

¹¹ <https://adr.rik.ee/ram/dokument/6542185>, <https://adr.rik.ee/ram/dokument/6537066>,
<https://adr.rik.ee/ram/dokument/6547591>, <https://adr.rik.ee/ram/dokument/6557926>,
<https://adr.rik.ee/ram/dokument/6565177>

3.2. Tehnilise täpsustusena tuleb taotluses läbivalt kasutada riigi eriplaneeringu kontekstis terminit „keskkonnamõju strateegiline hindamine“, mitte terminit „keskkonnamõju hindamine“ (edaspidi KMH), mida kohaldatakse tegevuslubade taotluste menetlustes.

Vastavalt keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 11 lõikele 6 on võimalik, et planeeringule järgnevas loamenetlustes jäetakse KMH algatamata juhul, kui eelhinnangust selgub, et kavandatava tegevuse keskkonnamõju on juba planeeringu KSH käigus asjakohaselt hinnatud ja otsustajal on tegevusloa andmiseks piisavalt teavet. See tähendab sisuliselt, et KSH on tehtud KMH täpsusastmes. Ka sellisel juhul viiakse planeeringu koostamise käigus siiski läbi KSH. See, kas praegusel juhul oleks otstarbekas viia läbi KSH KMH täpsusastmes otsustatakse alles riigi eriplaneeringu koostamise hankimisel juhul, kui otsustatakse riigi eriplaneering ja KSH algatada. KSH KMH täpsusastmes läbiviimine eeldab vähemalt planeeringu koostamisega samal ajal ka raudteetunneli ja sellega seonduvate ehitiste eskiisprojekti koostamist.

3.3. 21.02.2019 kirja nr 15-1/9103-2 punktis 3.7 palusime taotluses selgitada, kuidas on arendaja nägemuses kavandatud raudteetunneli opereerimine (sh kes ostab rongid), et hinnata projekti elluviidavust tulevikus ja riigile kaasnevaid potentsiaalseid kulusid.

Täiendasite taotlust järgmiselt: „Tunneli opereerimise täpne struktuur määratakse kindlaks hiljem, kui on teada, kuidas toimub Helsingi lennujaama ja Tallinna Lennart Meri lennujaama vaheline koostöö. Samuti on vaja teada, kas ja kuidas ühildub tunnelis asuv raudtee raudteevõrgustikega Eestis ja Soomes – sealhulgas Rail Balticaga, mis on rööpalaius, kus toimuvad võimalikud kauba ümberlaadimised ja, kus asub tunneli käitamiseks muu vajalik infrastruktuur. On võimalik, et arendaja asutab tunneli opereerimiseks eraldi tütarettevõtte, kuid on ka võimalik, et tunneli opereerimiseks sõlmitakse koostöölepped olemasolevate raudtee-ettevõtjatega. Kui tunneli opereerimine algab, kujundatakse projekti finantsstruktuur ümber tunnelit käitava ettevõtja finantsstruktuuriks. Lõppeesmärk võib olla tunneli infrastruktuuri haldava äriühingu noteerimine väärtpaberibörsil.“.

Selliselt täiendatud taotlusest ei selgu jätkuvalt, kuidas on kavandatud raudteetunneli opereerimine ja milline on selle maksumus, et hinnata projekti elluviidavust tulevikus ning riigile potentsiaalselt kaasnevaid kulusid ja võimalikke riske.

Samuti palume selgitada, kas arendaja nägemuses on tulevikus tegemist avaliku raudteega või mitteavaliku raudteega.

3.4. 21.02.2019 kirja nr 15-1/9103-2 punktis 3.8 palusime taotluses selgitada projekti finantseerimiskavasid, sest esialgses taotluses puudus info kavandatava objekti finantseerimisega seotud võtmeküsimuste osas, sh ülevaade projekti üldisest finantseerimise plaanist ja finantseerimisallikatest. Rõhutame veel, et ministeeriumite hinnangul kaasnevad taotletava tegevusega igal juhul kulud ka riigile.

Täiendasite taotlust peatükiga 9.2. „Finantseerimisplaan ja allikad“, milles annate üldise ülevaate finantseerimisplaanist, rahastamise kavatsuste protokollist, arendaja tasuvusarvutustest ja arendaja kasutusproгноosidest. 25.06.2019 toimunud kohtumisel selgitasite arendaja esindajana, et projekti rahastamise läbirääkimised on pooleli ja eesmärk on, et sõlmitud 15-miljardilise rahastamise kavatsuste protokoll jätakuna jõutakse sügisel lõpliku rahastamise lepinguni.

Projekti elluviidavuse hindamiseks ja riigile kaasnevate kulude (sh potentsiaalselt kaasnevate kulude) hindamiseks palume taotlusele lisada projekti rahastamise kavatsuste protokoll ja hilisemad finantseerimislepingud, projekti realistlik kulu-tuluanalüüs¹² ja arendaja kasutusprognosid. Veel palume selgitada täpsemalt äriplaani ning riigi ja arendaja omavahelisi rolle kulude ja võimalike finantsriskide kandmisel. Muuhulgas peab esitatud andmetest selguma, mis tingimustel Touchstone Capital Partners vähemusosaluse omandab ja millised õigused investor saab. Samuti peab selguma mille kohta (millises ulatuses, milliste tähtaegadega ja mille ehitamiseks täpselt) Touchstone Capital Partnersiga projekti rahastamise kavatsuste protokollile alla kirjutati.

Kulu-tuluanalüüsi koostamisel tuleb kasutada näitena Euroopa Komisjoni juhust investeringuprojektide kulu-tuluanalüüsiks (https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/cba_guide.pdf) või muud analoogset üldtunnustatud meetodikat.

Rõhutame, et juhindume oma tegevuses avaliku teabe seaduse 35 lõike 1 punktist 17, mille kohaselt tunnistab teabevaldaja asutuseiseseks kasutamiseks teabe, mille avalikustamine võib kahjustada ärisaladust, mistõttu puudub avalikkusel ja kolmandatel isikutel juurdepääs küsitud materjalis sisalduvale ärisaladusele, lepingute alusel konfidentsiaalseks tunnistatud osadele jmt.

3.5. Taotluse peatükis 9.2. „Finantseerimisplaan ja allikad“ kirjutate, et „Pärast ehitamisfaasi nõuab tunneli hooldamine süstemaatilisi investeringuid. Hooldusinvesteeringute maht tuleb kindlaks määrata. Hooldusinvesteeringud teeb tunneli opereerija.“.

Palume selgitada, mida mõeldakse hooldusinvesteeringute all, millesse on vaja investeerida ja mille poolest erinevad hooldusinvesteeringud tavapärastest hoolduskuludest.

3.6. 21.02.2019 kirja nr 15-1/9103-2 punktis 3.9 selgitasime, et kavandatud tegevusega seoses on oluliseks riskiks kui tegevus jääb mingil põhjusel osaliselt või täies ulatuses ellu viimata või lõpetab raudteetunneli operaator oma tegevuse. Seetõttu palusime selgitada, millised on arendaja riskide maandamise meetmed, millised on võimalikud lahendusvariandid (nt keskkonnanähtingu või -ohu likvideerimiseks) või kes peaks arendaja hinnangul kandma taotluse kohase ehitise konserveerimise ja ohutus seisundis säilitamise kulud ning millistest rahalistest vahenditest peaks nende kulude kandmine toimuma.

Taotlust ei ole soovitud viisil täiendatud, mistõttu palume uuesti taotlust ülalkirjeldatud osas täiendada ja lisada näiteid ka võimalikest finantsgarantiidest. Info on mh vajalik hindamaks riigile potentsiaalselt kaasnevate kulusid projekti ebaõnnestumise või olulise kallinemise korral.

3.7. 21.02.2019 kirja nr 15-1/9103-2 punktis 3.13 pidasime vajalikuks täpsustada tehissaarele kavandatava süvasadama, laevatee ja sadamakaiga seonduvat (eesmärk, suurus, mahud), sest planeeringu algatamise või mittealgatamise otsustamisel tuleb arvesse võtta ka sadama

¹² Arvestades asjaolu, et kavandatud tegevus on suuremahulise ning pikaajalise mõjuga investeringuprojekt, mille elluviimisel võib tõenäoliselt tekkida vajadus kasutada ka avaliku sektori vahendeid, on riigi eriplaneeringu taotluse kohta otsuse tegemise ühe eeldusena vajalik projekti kulu-tuluanalüüsi (tasuvusanalüüsi) tulemuste olemasolu, mh ka avaliku sektori võimalikele rahastusallikatele.

rajamise ja toimimisega kaasnevaid asjaolusid. Samuti jäi selgusetuks, kellele süvasadam kuuluks ja kes seda opereerima hakkaks.

Taotluse peatükki 4.2. „Tehissaar“ on täiendatud järgmise infoga „Tehissaarele kavandatakse raudteetunneli rajamiseks eelkõige ehitusaegne piisava sügavusega laeva randumiseks vajalik rajatis (sildumisrajatis), mida kasutatakse hiljem tunneli hooldustööde teostamisel saarele pääsemiseks. Ehitusetapil transporditakse selle rajatise kaudu tehissaarele TBM seadmed ning **sadama** kaudu veetakse välja tunneli läbindustöödel tekkivat kivimit. Kasutusajal tehakse tehissaare kaudu perioodilisi šahti (ventilatsioon jne küsimused) hooldustöid, mis eeldavad **sildumisrajatise** olemasolu. Detailsed rajatise seotud mahud esitatakse ehitusprojekti staadiumis. Raudteetunnelit hooldatakse tunneli kaudu. Eeldatavalt jääb kavandatava rajatise omanikuks hoonestusloa omaja.“.

Juhime tähelepanu sellele, et planeeringu algatamisel peab olema teada kavandatava tegevuse eesmärk, kavandatava tegevuse otstarve ja tegevuse kirjeldus sellisel määral, et planeeringu koostamisega alustades oleks võimalik hinnata kavandatava tegevusega kaasnevat (keskkonna)mõju ja töötada välja planeeringulahendus. Näiteks on tehissaarele sildumisrajatise või sadama (taotluses on kasutusel mõlemad terminid) planeerimiseks ja (keskkonna)mõjude hindamiseks oluline teada, millistele alustele see nii raudteetunneli ehitamise kui käitamise ajal mõeldud on.

Märgime sedagi, et seni, kuni sildumisrajatise koos ei pakuta ühtegi teenust (tankimist, tualetti, puhkeala, jäätmete vastuvõttu jne) võib olla tegemist sarnaselt tuuleparkide teenindamiseks mõeldud sildumisrajatise. Niipea, kui sildumisrajatisele lisatakse mõni teenus, käsitletakse rajatist sadamana, millele kehtivad oluliselt detailsemad nõuded, mis tulenevad mh sadamaseadusest ja Euroopa Liidu regulatsioonidest. Selgitame, et ka veesõidukite lastimise ja lossimise võimaldamist loetakse sadamateenuse osutamiseks.

Praegusel hetkel ei ole piisavalt teavet otsustamiseks, kas tegu on sildumisrajatise või sadamaga ning seega ei ole võimalik otsustada, millised regulatsioonid objektile kohalduvad. Samuti on esitatud info puudulik planeeringulahenduse koostamiseks ja mõjude hindamiseks.

Eelnevast tulenevalt palume uuesti arendajal oma taotlust täiendada, et oleks üheselt arusaadav, millise rajatise tegemist on ja mille tarbeks riigi eriplaneeringut koostama hakatakse.

3.8. Planeeringu algatamisel peab mh olema teada kavandatava tehissaare otstarve ja sellega seonduva tegevuse kirjeldus. Taotluse järgi on kavandatavale tehissaarele plaanis rajada tunneli püstšaht ja sildumisrajatis või sadam (taotluses on kasutusel mõlemad terminid).

Palume täpsustada, kas ülejäänud osas jääb tehissaar arendaja kavatsustes ehitisteta ja võimalikult loodusliku ilmega. Täpsustus on vajalik ka riigi poolt koostatavate turvalisuse ja julgeoleku analüüside tarbeks. Sõltuvalt tehissaarele kavandatavatest ehitistest ja tegevustest võib turvalisuse tagamiseks tekkida vajadus reguleerida tehissaarel ehitus- ja majandustegevust vm tegevust ning rakendada välismaiste otseinvesteeringute tasuvusuuringute raamistikku.

Võimalikku riigi huvi seoses kavandatava tehissaarega kirjeldasime käesoleva kirja punktis 2. „Riigi huvi taotluses kirjeldatud ehitise kavandamisel“. Rõhutame veel, et tehissaar tuleb

planeerida selliselt, et nii juurdepääsu kui liikumisõiguste poolest ei erineks see Eestis välja kujunenud praktikast võimaldada saartel riiklikku korrakaitset ja ohutust.

3.9. 21.02.2019 kirja nr 15-1/9103-2 punktis 3.14 palusime täiendada taotluse peatükis 6. „Keskkonnamõju strateegiline hindamine“ esitatud esialgset loetelu hinnatavatest keskkonnamõjudest mõjuga põhjaveele ja mõjuga maapõues. Esialgset loetelu hinnatavatest keskkonnamõjudest on vastavalt ettepanekule täiendatud.

Juhime varakult tähelepanu sellele, et loetellu tuleb lisada ka mõju kliimale. Hinnata tuleb projekti mõju CO₂ heitkogustele, võttes arvesse nii ehitus- kui käitamise aegset mõju, ning arvestada, kuidas võib projekt mõjutada Eesti kliimaeesmärkide saavutamist. Eestile on oluline liikuda transpordisektoris kasvuhoonegaaside heite vähendamise suunas.

3.10. 21.02.2019 kirja nr 15-1/9103-2 punktis 3.15 palusime taotlust täiendada taotlejale teadaoleva infoga, mis on seotud kavandatava tegevusega kaasneva olulise keskkonnamõju, võimalike ohtude ja riskidega.

Täiendatud taotluses on kirjutatud, et: „Võimalike õnnetuste- ja avariiohtude kirjeldatakse keskkonnamõju hindamise aruandes, nagu ka nende tõenäosust ning keskkonna- ja tervisemõjude suurust. Riskide hindamisel viiakse läbi HAZOP uuring (Hazardous Operative Study). Samuti võetakse arvesse ja kajastatakse samalaadsete tunneliprojektide nagu nt Eurotunneli ning Šveitsi Gotthar Baseltunneli suhtes kindlaks tehtud riske.“

Arvestades, et viidatud on konkreetsetele samalaadsetele tunneliprojektidele, siis on ka põhjendatud, et taotluses kirjeldatakse ja selgitatakse põhjalikumalt nende projektidega saadud kogemusi (olulise keskkonnamõju ning võimalike ohtude ja riskide kontekstis, sh riskide maandamise meetmeid). Samuti palume kirjeldada arendaja ja riigi rolle riskide maandamisel ja kulude kandmisel juhul, kui riskid peaksid realiseeruma.

Täiendades taotlust analoogsete tunnelite rajamise kogemusega maailmas, tuleb keskkonnavaldkonnas arvestada eelkõige analoogiat Eesti hüdroteoloogilise läbilõikega maismaaosas ning kuidas puurimistehnoloogia võimaldab isoleerida erinevaid läbindatavaid põhjaveekihte. Kuigi täpsed kirjeldused ja hinnangud olulise keskkonnamõju ning võimalike ohtude kohta tuleb esitada järgnevates etappides, on ministeeriumite arvamusel tegemist siiski asjakohase teabega, mis on oluline hindamaks kavandatava tegevuse elluviidavust, tegevusega kaasnevaid potentsiaalseid riske ja sõlmimaks asjakohased kokkulepped enne planeeringu algatamist.

Peame kavandatava tegevusega kaasnevate mõjude ja riskide hindamisel vajalikuks arvestada ka Mont Blanci tunnelis ja Kapruni tunnelis juhtunud hukkunutega lõppenud õnnetusi.

3.11. 21.02.2019 kirja nr 15-1/9103-2 punkti 4 viimases lõigus pidasime vajalikuks muuta esialgses taotluses välja pakutud planeeringuala selliselt, et selle ida- ja läänepiir merealal kuni Eesti majandusvööndi piirini ühtiks planeeringuala vastavate piiridega maismaal. Eesti mereala geoloogia on senini uurimata, mistõttu ei ole meie hinnangul põhjendatud planeeringuala kitsendamine merealal konkreetsete trassidega.

Täiendatud taotluses on planeeringuala mh kirjeldatud järgnevalt: „Planeeringualana käsitletakse ka piirkonda Tallinnamadala, Uusmadala ja Nygrundi madala ümbruses, kuhu kavandatakse tehissaart. Planeeringualasse jäävad tunnelitrasside alternatiivid meres ja

maismaal (vt joonis 7, 7a ja 7b). Planeeringuala laiendamine ei ole väljapoole trassialternatiive vajalik, kuna trassialternatiivid on esitatud võõnditena, mille sisse paigutatakse konkreetsemate uuringute tulemusel täpsem tunneli asukoht. Võõndid on valitud eelneva teabe põhjal, mis koosmõjus looduslike tingimuste ning rongi pöörangu- ja tõusunurkadega välistavad teised alternatiivid (vt ülaltoodud trassivariantide valiku põhjendusi). Lisaks katavad trassialternatiivid oma võõnditega sisuliselt kogu maismaa ala. Geoloogilised uuringud tunnelitrasside täpsustamiseks trassikoridorides on oma iseloomult geofüüsikalised uuringud. Geofüüsikalise uuringu ala meres ulatub Eesti majandusvööndi piirini ning langeb ida- ja lääne suunas kokku maismaa planeeringuala piiride pikendamisega põhja suunas.“

Lähtudes taotluse tekstist on merealal planeeringuala piirid määratletud trassialternatiivide koridoridega. Kuigi taotlust on täiendatud trassialternatiivide koridoride valiku põhjendustega, jääme varasemalt esitatud seisukoha juurde, et merel planeeringuala piiramine trassialternatiivide koridoridega ei ole põhjendatud. Planeeringuala ida- ja läänepiirid maismaal peavad ühtima planeeringuala piiridega merealal selliselt, et ka merealal moodustab planeeringuala ühe terviku. Sel kombel hõlmab üks terviklik planeeringuala kõiki taotluses esitatud trassialternatiivide koridore. Peame põhjendatuks arvestada võimalusega, et riigi eriplaneeringu koostamise käigus võib selguda, et raudteetunneli rajamiseks sobivaim trass erineb mõnest trassialternatiivi koridorist ning selle asukohta on vaja planeeringualas muuta. Seda eelkõige põhjusel, et merealal ei ole tehtud geoloogilisi puurimistöid oletuslike andmete kinnitamiseks ja tegelikud andmed mereala geoloogilise ehituse ja kivimite koostise kohta puuduvad.

Täiendavalt palume täpsustada, kas kavandatav geofüüsikalise uuringu ala meres ulatub Eesti majandusvööndi piirini, langeb kokku maismaa planeeringuala piiridega ja ulatub väljapoole taotluses esitatud trassialternatiivide koridoride piire. Praeguses taotluses jääb see baselgeks.

3.12. 21.02.2019 kirja nr 15-1/9103-2 punktis 6 on mh märgitud, et riigi eriplaneeringu asukoha valiku etapis tuleb geoloogilised ja hüdrogeoloogilised uuringud teha komplekselt ühe üldgeoloogilise uurimistöö raames. Ehitustingimuste ja täpsema projekteerimise alusinfo kogumiseks juba valitud trassil on võimalik hiljem koguda täiendavat teavet ehitusseadustiku alusel ehitusgeoloogiliste uuringute formaadis. Samuti on 21.02.2019 kirjale nr 15-1/9103-2 lisatud keskkonnauuringute tabelis selgitatud, et esialgsed üldised geoloogilised, hüdrogeoloogilised, geofüüsikalised ja geokeemilised uuringud on asjakohane teha komplekselt üldgeoloogilise uurimistöö formaadis.

Täiendatud taotluse põhjal soovib arendaja tunnelitrasside täpsustamiseks teostada geoloogiliste uuringutena vaid geofüüsikalisi uuringuid. Ministeeriumitelt saadud tagasiside põhjal ei saa me sellega nõustuda. Geofüüsikalised meetodid võimaldavad saada esmainfo ürgorgude võimalikest asukohtadest ja põhjasetete kihi paksusest. Ainult puurimistega on aga võimalik usaldusväärselt välja selgitada aluskorra geoloogiline ehitus ja geokeemiline koostis, murenemiskooriku olemasolu jt näitajad, mida on vaja lisaks riigi eriplaneeringu koostamisele ka hilisemas ehitise projekteerimisetapis. Ka geoloogiliste uuringute metoodika näeb ette, et puurimisandmetega tõendatakse geofüüsikaliste uuringute tulemusi. Vastupidisel juhul ei saa olla kindlust selles, mida geofüüsikaliste uuringute tulemused näitavad.

Kuna tunnel läbib suures osas maapõue, siis on geoloogilised uuringud olulised sellise planeeringulahenduse koostamiseks, mis on tulevikus ka elluviidav. Kokkuvõtvalt leiame, et puurimistööde teostamine merealal on tähtis, sest merealal puudub igasugune faktiline

materjal merepõhja geoloogilise ehituse (sh aluskorra kivimite) kohta. Palume arendajal taotlust selles osas täiendada.

3.13. Kavandatava tegevuse kõik trassikoridoride alternatiivid läbivad maismaaosas mattunud orge. Täiendatud taotluses on selgitatud: „Mattunud orgude mõõtmed ja rikete asukohtade paiknemine merealal täpsustatakse geoloogiliste uuringutega, mille alusel täpsustatakse trasside paiknemised trassikoridorides“. Märkime, et kirjeldatud lähenemine on vajalik ka maismaa osas.

3.14. 21.02.2019 kirja nr 15-1/9103-2 punktis 5 esitasime uuringute ja analüüside nimekirja, mis tuleb teha riigi eriplaneeringu koostamiseks ja keskkonnamõju strateegiliseks hindamiseks. Kordame, et tegemist on esialgse nimekirjaga vajalikest uuringutest ja analüüsides ning protsessi käigus võib uuringute ja analüüside nimekiri veelgi täieneda. Seni kirjeldatud analüüsides ja uuringutele lisaks tuleb riigi eriplaneeringu koostamisel analüüsida veel näiteks projekti mõjusid olemasolevale riiklikule taristule, sh nt Tallinna lennujaamale ja AS-le Tallinna Sadam.

Riigi eriplaneeringu ja KSH algamise või algamata jätmise otsustamiseks palume lisaks punktis 3.4. nimetatule esitada:

- riskianalüüs – prognoos ja hinnang riskidest, mis võivad kavandatava raudteetunneli ja sellega seotud ehitiste ehitamise, käitamise ja sulgemisega kaasneda või millest võivad tuleneda kulud riigile (avalikule sektorile);
- projekti finantseerimislahenduste võrdlus era- ja avaliku sektori rahastamises osalemise erineva jaotuse korral.

3.15. Võrreldes esialgse taotlusega selgub 25.04.2019 esitatud taotlusest, et kõik kavandatavad ehitised (sh tehissaar) hakkavad tõenäoliselt kuuluma arendajale ja ka kavandatava raudteetunneli opereerimisega hakkab tõenäoliselt tegelema arendaja ise või arendajaga sõlmitud lepingu alusel mõni olemasolev raudtee-ettevõtja. Samal ajal ei selgu taotlusest, kas ja millisel määral on arendaja arvestanud riikide poolt pakutavate teenustega kavandatava ehitise turvalisuse tagamisel. 25.06.2019 toimunud kohtumisel täpsustasite arendaja esindajana, et arendaja ootab tunneli turvakontseptsiooni ning tunneli korrakaitse- ja päästevõimekuse korraldamist riigilt, sest tegemist on riigi tasandil pakutavate ja riigi vastutusel olevate teenustega. Kuna riigil ei ole sellisteks teenusteks praegu ressursse kavandatud, ei pruugi kavandatav tegevusel niisugusel juhul tulevikus elluviidav olla.

Juhime tähelepanu, et pääste ja avaliku korra tagamisega seoses on turvakontseptsiooni koostamisele võimalik läheneda objektipõhiselt ning arendajal on võimalik vajalikke teenuseid osaliselt ise pakkuda.

Lähtudes eeltoodust palume taotlusele lisada kogu kavandatavat tegevust hõlmav ehitusaegne, käitamise aegne ja sulgemise aegne turvakontseptsioon, et hinnata arendaja valmisolekut tagada igal ajal kavandatavale taristule (sh IKT taristule) nõuetekohane¹³ turvalisus. Turvakontseptsioonist peab selguma arendaja nägemus raudteetunneli ja sellega seonduvate ehitiste päästekorralduse ja -võimekuse, avaliku korra ning turvalisuse, sh piiriturvalisuse tagamisest. Piiriturvalisuse tagamiseks peab arvestama teatud tingimustel piirkontrolli (ajutise) taastamise vajadusega. Samuti tuleb kontseptsioonis kirjeldada arendaja ning Eesti

¹³ Eesti, Soome ja rahvusvahelisest õigusest tulenevad piiriülesele reisijate- ja kaubaveole ning kavandatavale taristule kehtestatud erinõuded ja piirangud.

ja Soome vastutuse jaotus päästekorralduse ja -võimekuse, avaliku korra ning turvalisuse tagamisel, riskide maandamise meetmed ja osapoolte kulude jaotus.

Kontseptsiooni koostamiseks on vajalik teada näiteks järgmisi turvalisuse mõjureid: milline on planeeritud raudteetunneli maksimaalne kasutus, rongide tüüp ja maksimaalne kiirus, seadmete kriitiline võimsus ning muud ehitamise ajal ja tunneli käitlemisel maandamist vajavad riskid. Turvakontseptsiooni välja töötamisele on otstarbekas kaasata maa-aluste ehitiste turvalisuse tagamise valdkonna kogemusega turvaekspert ja teha koostööd riigiasutustega. Koostöö riigiasutustega peaks toimuma taotlusele lisatava esmase turvakontseptsiooni koostamiseks ja jätkuma planeerimisprotsessis juhul, kui taotletud riigi eriplaneering ja KSH algatatakse.

Seejuures on oluline teada, et praegu puudub riigil raudteetunneli ja sellega seonduvate ehitiste pääste-, korrakaitse- ja turvateenuste pakkumiseks vajalik ressurs. Samuti ei ole praegusel ajahetkel kavandatud ressursse nimetatud teenuste arendamiseks ja ülalpidamiseks.

Tuleb märkida, et taotluses puuduvad andmed vajaliku riikliku lisavõimekuse täpseks hindamiseks. Seepärast ei saa hinnata ka seda, millises ajaraamis oleks riigil võimalik kavandatava tegevusega riigile kaasnevaid uusi teenuseid planeerida, arendada ja pakkuda. Vajalikud andmed peaksid selguma arendaja koostatud turvakontseptsiooni alusel. Muuhulgas on kontseptsioon aluseks kavandatava ehitise turvalisusega seotud riikidevahelise koostöö alustamiseks.

Lisaks palume välja tuua, kas turvakontseptsioonist tulenevate meetmete rakendamine mõjutab kavandatava tegevuse kogumaksumust ja kogu arenduse kontseptsiooni.

Ülaltoodud teave on oluline ka taotletava tegevuse elluviidavuse hindamiseks, mistõttu on info vajalik riigi eriplaneeringu ja KSH algatamise või algatamata jätmise otsustamiseks.

3.16. Eelneva punktiga seonduvalt palume selgitada, millisel viisil ja millal hangitakse raudteetunneli projekteerimine, kogu kavandatava tegevusega seotud taristu (sh ehitamiseks vajaliku taristu ja IKT taristu) ehitamine ja rongid ning millisel viisil leitakse raudteetunnelit opereeriv ettevõtja. Üksiti tuleb täpsustada, millised kommunikatsioonid hakkavad raudteetunnelis olema.

3.17. Juhul, kui kavandatavat tegevust või selle elluviimist rahastatakse avaliku sektori vahenditest, siis kaasneb riigihankeõigusest tulenevalt kohustus lähtuda riigihangete reeglistikust. Juhul kui projekti elluviimist kavatakse alustada riigiabi reegleid arvestamata, ei pruugi Euroopa Liidu konkurentsipoliitika põhimõtetest tulenevalt hiljem olla lubatav avaliku sektori toetust kasutada. Juhime tähelepanu, et vastavalt ELTL artikkel 108 lõikele 3 ei tohi riigiabi anda enne, kui sellest on teavitatud Euroopa Komisjoni ja komisjon on teinud lubava otsuse. Kuna kavandatava tegevuse näol on tegemist riike ühendava strateegilise taristuga, on riikide rahaline sekkumine teatud juhtudel (näiteks arendaja ebaõnnestumise korral) vajalik ka juhul, kui seda esialgu ei kavandata.

3.18. Kordame üle ka 21.02.2019 kirja nr 15-1/9103-2 punktis 3.16. esitatud seisukoha, et ministeeriumite hinnangul ei tule arendaja võimekus riigist sõltumatult projekt ellu viia taotlusest välja ning riik ei ole täna veel otsustanud, kas või kuidas ta soovib projekti panustada. Seega on oluline, et taotlusest kõrvaldatakse käesolevas kirjas nimetatud puudused ja esitatakse kogu küsitud täiendav info.

Nimetatud puuduste kõrvaldamine ja soovitud täiendused on vajalikud taotluses esitatud teabe selgitamiseks, riigi poolsete planeeringu algatamise või algatamata jätmise otsustamiseks vajalike analüüside koostamiseks ning planeerimisseaduse § 28 lõikes 2 sätestatud riigi eriplaneeringu ja KSH algatamata jätmise eelduste esinemise või mitteesinemise hindamiseks ning nimetatud eelduste puudumisel planeerimisseaduse § 28 lõikes 5 esitatud nõuetele vastava riigi eriplaneeringu ja KSH algatamise otsuse eelnõu ettevalmistamiseks.

4. Koostöö kohalike omavalitsuste ja taotluses puudutatud huvitatud isikutega

Teavitame Teid sellestki, et lisaks ministeeriumitele on taotlust erinevatel kohtumistel tutvustatud Tallinna linna, Maardu linna, Rae valla ja Jõelähtme valla esindajatele. Ettepanek taotluse tutvustamiseks on tehtud ka Viimsi ja Kiili valla esindajatele. Kohtumistel lepiti kohalike omavalitsuste esindajatega kokku taotletava tegevusega seotud edasises koostöös. Vastavalt kohalike omavalitsuste soovile küsisime kirjalikku seisukohta taotlusega kavandatava tegevuse osas Tallinna Linnavalitsuselt (13.06.2019 kiri nr 15-1/9103-10¹⁴) ja Rae Vallavalitsuselt (20.06.2019 kiri nr 15-1/9103-12¹⁵).

Samuti oleme taotluse tutvumiseks edastanud isikutele, keda taotluses otseselt või kaudselt mainitakse: AS-le Tallinna Lennujaam (29.05.2019 kiri nr 15-1/9103-5¹⁶), AS-le Tallinna Sadam, AS-le Sillamäe Sadam ja Paldiski Sadamate AS-le (04.06.2019 kiri nr 15-1/9103-7¹⁷).

Juhul, kui riigi eriplaneering ja KSH algatatakse, siis arvestatakse võimalusel kohalike omavalitsustelt ja taotluses puudutatud isikutelt saadud vastustega.

Taotluse menetlemisega seotud küsimuste arutamiseks palume pöörduda Rahandusministeeriumi regionaalhalduse osakonna riigi eriplaneeringute koostamise nõuniku Heddy Klaseni poole (611 3233, heddy.klasen@fin.ee).

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Jaak Aab
riigihalduse minister

¹⁴ <https://adr.rik.ee/ram/dokument/6482450>

¹⁵ <https://adr.rik.ee/ram/dokument/6518222>

¹⁶ <https://adr.rik.ee/ram/dokument/6451752>

¹⁷ <https://adr.rik.ee/ram/dokument/6462831>

Teadmiseks:
Kaitseministeerium
Keskkonnaministeerium
Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium
Siseministeerium
Välisministeerium
Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet

Heddy Klasen
Heddy.Klasen@fin.ee