

osaühing Rail Baltic Estonia
Endla tn 16
10142 Tallinn
info@rbe.ee

Teie e-kirjad 24.01.2020, 31.01.2020

Meie kuupäev digitaalalkirjas nr 11-2/301-2

Tehniliste tingimuste taotlus Muuga kaubaterminal

Olete 24.01.20 esitanud esialgse ja 31.01.20 korrigeeritud taotluse tehniliste tingimuste saamiseks seoses Muuga multimodaalse kaubaterminali projekteerimisega teie poolt eelistatud lahenduse IIIC alusel.

AS Eesti Raudtee (edaspidi EVR) väljastab käesolevaga omapoolsed tehnilised tingimused EVR omandis oleva Muuga raudteejaama taristu osas.

I. Üldosa

- Variandi IIIC edasiarendamisel põhiprojektiks peab rööbasteede ühes tasandis ristumiste korral, rööbasteede liitumiskohtades või rööbasteede vastuvõtu- ja saateteede või muu jaamateega liitumise kohtades olema tagatud Raudteeseaduse nõuete täitmine, sh rajatud nõuetekohased kaitseumbteed, -pöörangud või -sulgrööpad. Eelnimetatud kohad peavad olema piiratud fooridega, mille paigutamiseks tagada vajalik ruum. Täiendava ruumivajadusega tuleb arvestada ka täiendavate kaitseumbteede, -pöörangute või -sulgrööbaste rajamiseks raudteeveeremi iseveeremise vältimiseks, mille vajadus tuleneb rööbasteede pikiprofiilist. Heitesulgede asukoha valikul tagada rööbasteede maksimaalne pikkus, tagades ka seadmeid piiravate fooride nähtavus.
- Rekonstrueeritava Muuga raudteejaama kogu uus lahendus (sh ka rööpmestiku komponendid) peab vastama Komisjoni määrusele 1299/2014 (18.11.2014) ja Komisjoni rakendusmääruse 2019/776 (16.05.2019) nõuetele ning läbima vastavushindamise, saades teavitatud asutuse poolt väljastatava EÜ vastavussertifikaadi vastavalt Direktiivile 2008/57/EÜ (17.06.2008).
- Arvestada, et variandi IIIC skeem kajastab vaid rööbasteede plaanilahenduse põhimõttelisi muudatusi ning raudteede põhiprojekt peab kajastama rööbasteede tegeliku ümberehituse kogumahu (sh rööbasteede kõrguste muutmine rööbasteede plaanilahendust muutmata).
- Projekteerija peab valima otstarbekaima projekteerimistöõde järjekorra selliselt, et oleks tagatud taristu erinevate osade omavaheline nõuetekohane paigutus (gabariidinõuete täitmine, fooride nähtavus, kommunikatsioonide ja seadmete omavahelised kaugused jne).
- Projektis näidata kõik olemasolevad ehitised (sh mistahes valdaja kommunikatsioonid), mis jäävad projektlahenduse osadele lähemale kui 10m. EVR põhiprojekti kooskõlastamisel väljastab tingimused lubamatult lähedal asuvate ehitiste ümberpaigutamise projekteerimiseks. Vastavad EVR poolsed tehnilised tingimused sõltuvad rööbasteede projekti lõplikust lahendusest.

- Erinevatele kaablitele ja seadmetele (eraldi liiklusjuhtimine, side, valve, elektrivarustus jne) projekteerimiseks ettenähtud alade määramisel tuleb arvestada, et olemasoleva liiklusjuhtimissüsteemi toimimine ja nõuetele vastavus tuleb raudteeliikluseks avatud rööbasteedel säilitada kuni uue liiklusjuhtimissüsteemi kasutuselevõtuni – uute ehitiste, kaablite ja seadmete asukohad peavad arvestama nii ümberehituse eelseid kui projektlahendusele vastavaid rööbasteede jt ehitiste ja seadmete asukohti. Kaablite alade valikul tuleb tagada, et Muuga 1520 taristu ümberehitamisel etappide kaupa on mistahes etapi ajal raudteeliikluseks avatud kõikidel rööbasteedel tagatud pöörmete asendi ja rööbasteede hõivatuse elektriline kontroll.
- Muuga raudteejaama kinnistu piiride muutmise vajadusel peab projektis sisalduma krundijaotuskava uute kinnistute moodustamiseks.
- Projektis peavad sisalduma 1520 ja 1435 taristute piirid erinevate rööpmelaiustega taristutel kehtiva õigusruumi määramiseks. Kõikide 1520 taristu osade tulevase omanikuna käsitleda EVR.
- Projektis peab sisalduma seletuskiri, milles muuhulgas esitatud projekteeritavate 1520 ja 1435 taristute ühiste seadmete funktsionaalsuse ja loogika kirjeldused.
- Projektis peab sisalduma uuele lahendusele vastav EVR rööbasteede loetelu. Näidata EVR rööbasteede piirid kõikide liituvate rööbasteedega.
- Projektis peavad sisalduma kasutatavate seadmete, aparatuuri sertifikaatide, muude kvaliteedidokumentide ja kasutatud materjalide ning toodete ohutusnõuetele vastavuse dokumentide koopiad.
- Projektis peab sisalduma tööde organiseerimise osa, milles realiseerimise järjekorras loetletud kõik projekti realiseerimiseks vajalikud ehitusetapid koos igas etapis kasutatavate liiklusjuhtimissüsteemide alade joonistega igas etapis faktiliselt eksisteeriva rööpmestiku ulatuses. EVR käsitleb eraldi ehitusetappidena iga raudteeliikluse korraldamise tingimuste muutmise olukorda võrreldes eelmise või järgneva olukorraga. Raudteeliikluse korraldamise tingimused muutuvad, kui muutub vähemalt üks järgnevatest: rööpmestiku faktiline lahendus; raudteeliikluseks avatud rööpmestiku ulatus; signaalide kasutamise ala ulatus; elektriliselt ümber seatavate pöörmete loetelu.
- Projekt peab olema koostatud ja kontrollitud pädeva isiku poolt, kes vastab Ehitusseadustiku § 23; 24; 25 sätestatud tingimustele.
- Antud tehnilised tingimused võivad muutuda või täieneda vastavalt projekteerija poolt väljatöötatud lahendustele. Vajadusel võib projekteerija EVRile esitada täiendavate tehniliste tingimuste taotluse, millele EVR poolt antav vastus vaid täpsustab käesolevaid tehnilisi tingimusi, kuid ei tühistata neid.
- Nõuded projekti vormistamisele:
 - Projekt vormistada aktuaalsel geodeetilisel alusplaanel (M 1:500), mis peab vastama Majandus- ja Kommunikatsiooniministri määrusele nr 34 „Topogeodeetilisele uuringule ja teostusmöödistamisele esitatavad nõuded“. Geodeetiline alusplaan kooskõlastada AS Eesti Raudtee;
 - Joonistele kanda EVR valduses olevate kinnistute piirid, uuele lahendusele vastavad EVR valduses olevate rööbasteede piirid liituvate taristutega, EVR taristu liiklusjuhtimissüsteemi piirid liituvate taristute liiklusjuhtimissüsteemidega ja raudtee kaitsevöönd;

- projektdokumentatsioon peab vastama Eesti Vabariigi Ehitusseadustikus ehitusprojektile sätestatud nõuetele ja ehitatud objektide kasutusse vastuvõtmise nõuetele, EVR-is kehtivatele normidele.
- Projekt tuleb kooskõlastada ASiga Eesti Raudtee.
- Antud tehnilised tingimused kehtivad 1 aasta, mille jooksul tuleb projekt esitada EVR-ile kooskõlastamiseks.

II. Ümberehitatavad 1520 mm rööbasteed

1. Projekteerimisel arvestada järgnevaid normatiivdokumente:

- SNiP32-01-95 „1520 mm rööpmelaiusega raudteed“;
- Muldkeha projekteerimine raudteedel, rööpmelaiusega 1520 mm;
- CTH L-01-95 Raudteed rööpmelaiusega 1520 mm;
- AS EVR Infra infrastruktuuridirektori 27.04.2011.a. käskkiri 1-3.1/5-1 “AS EVR Infra pikkrööbastega teede ehitamise ja hooldamise juhend”.

2. Täiendavalt arvestada järgnevaga:

- Rööpa mark 60E1 (sirgetel ja kõveratel raadiustega $R \geq 1000$ R350HT ja kõverikel raadiusega $\leq R = 999$ R370CrHT);
- Rööpad ja pöörmed tuleb kokku keevitada pikkrööbasteeks;
- Raudtbetonliiprid;
- Pöörme tüüp ja poolsus vastavalt kooskõlastatud eskiislahendusele ja pöörmetel kasutada raudbetoonist pöörmeprusse ja materjal peab vastama rööpa margile 60E1 R370CrHT ning riströöpa südamik ja kõvrööpad valmistatud MN-insert materjalist;
- Elastne rööpakinnitus, tüüp skl 14;
- Graniitkillustikust (fr 32-64 mm) ballast ja ballastkihi paksus liipri all vähemalt 35 cm peateel ning vähemalt 25 cm ülejäänud teedel;
- Muldkeha projekteerimisel arvestada, et peab olema tagatud sõidukite ohutu juurdepääs hooldusteedelt pöörmetele ja teerajatistele arvestusega sõidukite kogumassiga kuni 43 000 kg, teljekoormusga 11 500 kg ja kogupikkusega 11 m;
- Uusi samatasandilisi raudteeülesõidukohti võimalusel mitte kavandada;
- Esitada teede pikiprofiilid ja ristlõiked (50m tagant ja iseloomulikes kohtdes);
- Kõikide erilahenduste (1435/1520 mm raudtee samatasandiline riste jne) kohta peab projektis sisalduma konstruktiivne projekt ning paigaldus-, hooldus- ja remonditööde juhend;
- Projektis peab sisalduma pinnase- ja sadevete ärajuhtimine kogu ehitusalalt.

III. Kontaktvõrk

- Kontaktvõrgu lahendus tuleb projekteerida vastavuses EVR-iga kooskõlastatud põhiprojekti detailsuses rööbasteede lahendusega.
- Arvestada 25kV kontaktvõrgu perspektiiviga EVR peateedel ja kõikidel vastuvõtu-saateteedel. Kui EVR taristuga liituvate haruteede valdajad peavad vajalikuks

kontaktvõrgu rajamise perspektiivi oma rööbasteedele, tuleb täiendavalt arvestada 25kV kontaktvõrgu rajamise perspektiiviga nendele rööbasteedele, mis ühendavad Muuga 1520 vastuvõtu-saateteid vastavate haruteedega. Täpsustada kontaktvõrgu perspektiiv kõikide Muuga 1520 raudteejaamaga ühendatud haruteede valdajatega.

- Rail Baltica kontaktvõrgu konstruktsioonide elemendid (nii kandekonstruktsioonid kui ka pingelused osad) peavad olema eraldatud EVR 25kV perspektiivse kontaktvõrgu konstruktsioonidest. Eeltoodust tulenevalt näidata 1520 taristule kontaktvõrgu tugiosade võimalikud asukohad kohtades, kus 1520 ja 1435 kontaktvõrguga rööbasteede telgede vahekaugus on vähem kui 10m.
- 1520 ja 1435 samatasandilisel ristumisel arvestada mõlema raudtee elektrifitseerimise võimalusega (vajalik erilahendus kontaktvõrgus).
- Arvestada EVR perspektiivse 25kV ja olemasolevate või ümber tõstetavate 10kV elektriliinide kaitsevööndi ulatusega.
- Kontaktvõrgu projekteerimisel arvestada standardi EVS-EN 50119 ja Euroopa Liidu Komisjoni määruse (EL) nr 1301/2014 (COMMISSION REGULATION (EU) No 1301/2014 of 18 November 2014) nõuetega.

IV. Liiklusjuhtimissüsteem

- Kõik foorid, pöörangud, matkad peavad olema omavahelises sõltuvuses;
- Liiklusjuhtimissüsteemi (edaspidi LJS) lahendus tuleb projekteerida vastavuses EVR-iga eelnevalt kooskõlastatud põhiprojekti detailsuses rööbasteede lahendusega
- Elektrivarustus näha ette EVR elektrivarustussüsteemist. EVR määrab liitumispunktid pärast LJS projekteerija poolt tarbimiskohtade ja võimsuste määramist.
- Projekteerida mikroprotsessortehnoloogial põhinev kogu EVR 1520 taristut hõlmav tsentraliseeritud LJS (CCS – Control-Command and Signalling). Lisaks kõikidele rööbasteede muudetava osa pöörmetele peavad ühes, mikroprotsessorpõhise tehnoloogiaga liiklusjuhtimissüsteemis olema kõik Muuga raudteejaama mitte muudetava osa praegu elektritsentralisatsioonis olevad pöörmel. EVR taristu CCS-peab olema EVR rööbasteedega liituvate teiste 1520 ja 1435mm CCS-süsteemide suhtes autonoomne ja tagama tsentraliseeritud juhtimise sõltumata sellest, kas EVR rööbasteedega liituvatel teistel 1520 rööbasteedel on releepõhine või mikroprotsessortehnoloogial põhinev LJS. EVR rööbasteedega liituvate teistel rööbasteedel LJS moderniseerimine või rööbasteede lahenduse muutmise (näiteks pöörmete lisamine 1520 või 1435 rööpmestikel) ei tohi mõjutada EVR rööbasteede mikroprotsessortehnoloogial põhinevat LJS. Projekti mahus näidata ära liidestused (piirpinnad) erinevate taristute valdajate LJS vahel. Projekteerida Muuga CCS-süsteem tsentraalselt juhitavaks võimalusega töötada taristuvaldajate piirkonniti autonoomselt. Projektis näidata erinevate taristuvaldajate liiklusjuhtimissüsteemide omavahelised piirid (liidestuskohad).
- Taodelda LJS tehnilised tingimused kõikidelt EVR rööbasteedega liituvate teiste 1520 rööbasteede valdajatelt ning tagada erinevate taristuvaldajate süsteemide liideseid SIL-4 tehnoloogial.

1. Projekti koosseis:
 - 1.1 Juhendid
 - 1.1.1 Projektis peab sisalduma terviklik kasutusjuhend ja taasteplaanid eesti ja inglise keeles (projekteerimise käigus küsida eraldi tingimused EVR-ilt).
 - 1.1.2 Projektis peab sisalduma hooldusjuhend, kus muu hulgas peavad olema kajastatud uute seadmete hooldusintervallid ja süsteemihoidusgraafik.
 - 1.2 Projekteeritava süsteemi arhitektuur süsteemi kirjeldamisega (blokk skeemid, elemendid, standarditele vastavus, seletuskiri tööpõhimõtte kohta)
 - 1.3 Geodeetilised joonised (Jaama osade ET liinirajatiste ja väliseadmete paiknevus geodeetilisel alusplaanil mõõtkavas 1:500.)
 - 1.4 Skemaatiline plaan
 - 1.5 Sõltuvuste tabel
 - 1.6 Kaheniidiline plaan
 - 1.7 Jaamavahe rööbasteede plaan (jaamavahe jaoks)
 - 1.8 Kaabliplaanid
 - 1.9 Rööbasahelate sisselülitamise skeemid (põhimõttelised ja montaažiskeemid)
 - 1.10 Fooride sisselülitamise skeemid (põhimõttelised ja montaažiskeemid)
 - 1.11 Pöörangute sisselülitamise skeemid (põhimõttelised ja montaažiskeemid)
 - 1.12 Toiteskeemid (põhimõttelised ja montaažiskeemid)
 - 1.13 Tee kodeerimissüsteem – digitaalsete rööbasahelatega ja veeremiga ühilduv digitaaltehniliselt põhinev ALCH süsteem, mis on autonoomne rööbasahelatest, et ETCS-tehnoloogiale üleminekul oleks võimalik kodeerimissüsteemid demonteerida.
 - 1.14 Rongituvastus – digitaalautomaatikal põhinevate ja automaatselt häälestuvate rööbasahelatega;
 - 1.15 Monitooring – tsentraalne
 - 1.16 Raadioside ja sidevarustus ning siderajatised näha ette FRMCS¹ valmidusega (kui on vaja).
2. Projekteerija määrab teede ja pöörmete numeratsiooni juhitudes EVR kodulehel olevast 54. Juhend jaamade ja sõlmjaamade projekteerimiseks raudteedel , Moskva 1978 (lisa nr 2) ja kooskõlastab need EVR-iga. (<https://www.evr.ee/files/54--TE-lisa.pdf>)
3. Juhitudes Euroopa Liidu komisjoni määrusest (EL) 2016/919. Euroopa Liidu raudteesüsteemi juhtkaskude ja signaalimise allsüsteemide koostalitluse tehnilise kirjelduse kohta.
4. Projekti lahutamatuks osaks peab olema sõltumatu ohutushinnang akrediteeritud raudteevaldkonna Independent Safety Assessment (ISA) poolt – tagamaks süsteemi ja liideste ühilduvus ja kogu terviku ohutuse vastavus avalikul raudteel kasutamiseks. CCS-süsteemide projekteerimise ja kasutuselevõttu kaasata ISA-ile lisaks nõuetekohased vastavushindajad lähtuvalt valdkonda reguleerivast õigusruumist ning projekti spetsifikast. Kogu tarnitavate CCS-süsteemide ja tugi- ning alamsüsteemide maht peab olema kaetud standardite raamistikuga, mille suhtes vastavushindamist läbi viiakse. Hindamine tuleb teostada muuhulgas vastavalt Euroopa raudteestandarditele ja SIL-4 raudteeautomaatika kasutuselevõtu protseduuridele sealhulgas EN 50126, EN 50128, EN 50129, EN 50159. Esitada Safety Assessment

¹ <https://uic.org/rail-system/frmcs/>

Raport for SIL-4 tasemele. Auditeerimise ulatus kooskõlastada projekteerimise käigus AS Eesti Raudtee.

5. Projektis kajastada olemasoleva liiklusjuhtimissüsteemi töö tagamise protsess ehitustööde ajal etappide detailse kirjeldusena loeteluna – projektlahenduse realiseerimiseks vajalikud nõuded tööde teostajale tööde teostamise projekti koostamiseks (kaasnevad tegevused, vastutus ja ressursid, ohutus, toimepidevus, dokumentatsioon). Projektlahendus peab tagama olemasoleva liiklusjuhtimissüsteemi nõuetekohase toimimise kuni uuele liiklusjuhtimissüsteemile kasutusloa väljastamiseni

6. Erinevate taristuvaldajate CCS-süsteemide seadmed paigutada eraldiseisvatesse moodulhoonetesse, lähtuda EVR seadmehoonete arhitektuursest tüüpeskiislahendusest ning CCS-süsteemi tarnijate nõuetest moodulhoonetele ning tugisüsteemidele.

7. CCS-süsteemi moodulhoonete varustamise kohta küsida pärast hoonete asukohtade kindlaksmääramist eraldi tingimused (sh, hooneautomaatika, valve, ATS-süsteemid, liidesed kesksesse monitooringusse)

8. EVR ja kolmandatele isikutele kuuluvaid kommunikatsioone ei tohi paigaldada samadesse kollektoritesse (omandite eraldatavus).

9. ETCS tehnoloogia kooskõlastada projekteerimise käigus. Baliisidele näha ette asukohad. ETCS-tehnoloogiate juurutamisel 1435 rööpmestikul, näha ette ka võimaliku tehnoloogilise ühisosa kontseptsioon ja EVR kaasata väljatöötamise protsessi.

10. Põhiprojekti mahtudes peab olema ekspertarvamus koos tehnilise teostusega klass B rongikaitse-süsteemi (ALSN kodeerimise) koostoimeks 3kVDC ja 25kVAC tingimustes. Kajastada veeremi pardaseadmete muutmise ning sertifitseerimise vajadus.

11. Projekteerimisse kaasata ka EVR konsultatsioonipartner Proxion ja Welado, et tagada kogu 1520mm rööpmestikul CCS-süsteemide nõuete ühtne raamistik, mis käesoleval perioodil on väljatöötamisel antud partneriga koostöös.

V. Taristu osade elektri- ja sidevarustus

- Taristu osade elektrivarustuse lahendus tuleb projekteerida vastavuses EVR-iga eelnevalt kooskõlastatud põhiprojekti detailsuses rööbasteede lahendusega.
- EVR-i taristu seadmete elektrivarustus näha ette EVR elektrivarustussüsteemist.
- Projekteeritaval alal peab olema tagatud ligipääs EVR elektriseadmete remondiks ja hoolduseks.
- Kaablite ristlõige valitakse projekteerimise käigus.
- Näha ette uute pöörangute elektersoojendus ja valgustus vastavalt normidele ja standartidele. Elektersoojenduse juhtimise osas vajadusel taotleda projekteerimise käigus täpsustavaid tingimusi
- Tööpiirkonda jäävad elektrivarustuse seadmed ja kommunikatsioonid (kaablid, õhuliinid, mastalajaamad jne) tuleb ehituse tsoonist välja viia või kaitsta. Asukoha muutmisel eelistada EVR valduses olevaid kinnistuid.

- 10kV autoblokeeringu- (AB) ja reservõhuliin (RL) asendada maakaablitega kuni alajaamani AJ „Mere“.
- 10kV liinide mastalajaamad asendada komplektalajaamadega.
- Muuga Sadamast 10kV toitekaabel vajadusel tuleb töötsoonist välja viia.
- Uued kaablid projekteerida vähemalt 5 m kaugusele raudtee teljest.
- Rööbasteede ristumisel kommunikatsioonidega ja rööpkulgemisel pidada kinni normidekohastest vahekaugustest.

Olemasolevate elektripaigaldiste vigastamise ohu korral ehitusobjektile või selle lähiümbruses ehitustegevuse tõttu, näha projektis ette elektripaigaldiste kaitsmise meetmed ning lahendused.

VI. Raudteeviadukt, truubid

1.1 Projekteerimisel arvestada järgnevaid normatiivdokumente:

- SNiP 02.05.03-84* „Sillad ja truubid“;
- Eurokoodeksi nõuded;
- „Terastorusillad, projekteerimisjuhend 2008“.

1.2 Täiendavalt arvestada järgmiste nõuetega:

- Teerajatiste konstruktsiooni kandevõime vastavalt raudtee liikluskoormuse klassi S14 läbilaskmiseks;
- Torude hüdrauliliste parameetrite arvutused koos järeldustega;
- Teerajatiste kandekonstruktsioonide tööiga truubikonstruktsiooni korral vähemalt 50 aastat, silla konstruktsiooni korral vähemalt 100 aastat (võimalikult hooldusvaba konstruktsioon);
- Teerajatised siduda raudtee kilometraažiga;
- Teerajatiste ristumiskohtades tuleb arvestada jaotuses “Kontaktvõrk” viidatud 1520 mm raudtee perspektiivse elektrifitseerimisega.

VII. Rööbasteede ala valgustus

- Rööbasteede ala valgustuse lahendus tuleb projekteerida vastavuses EVR-ga eelnevalt kooskõlastatud põhiprojekti detailsuses rööbasteede lahendusega.
- Valgustus ette näha valgustusmastide lahendusena.
- Elektrivarustus näha ette EVR elektrivarustussüsteemist.

VIII. Muud hooned, rajatised ja kommunikatsioonid mida RB taristu kavandamine puudutab

- Variandi IIIC skeemi alusel ei ole võimalik selgitada, millised EVR-le kuuluvad hooned, rajatised, seadmed ja kommunikatsioonid tuleb ümber ehitada. Nende ümberpaigutamise lahendus tuleb projekteerida vastavuses EVR-iga eelnevalt kooskõlastatud põhiprojekti detailsuses rööbasteede lahendusega.

- Kõikide skeemi IIC lahendusest puudutatud mistahes olemasolevate ehitiste (näiteks, sidesüsteemid, valvesüsteemid, erinevad abiseadmed, jaama ala drenaaž, piirdeaiad jne.) likvideerimise, muutmise või ümber paigutamise vajaduse tekkimisel projekteerimise käigus vastavate projekteerimiste jaoks väljastatakse eraldi taotluste alusel eraldi tehnilised tingimused vastavuses EVR-ga eelnevalt kooskõlastatud põhiprojekti detailsuses rööbasteede lahendusega ja nende projekteerimisel tuleb lähtuda EVR-iga juba kooskõlastatud projektlahendustest.
- Kõikide seadmeid (näiteks alajaamad, liiklusjuhtimisseadmed jne) sisaldavate moodulhoonete, konteinerite vmt juurde tuleb rajada sõidukite juurdepääsuteed
- Jalgteed ja raudteeülekäigukohad projekteerida lähtuvalt projekteeritavate hoonete ja seadmete asukohtadest
- Sidevarustus näha ette EVR sidesüsteemidest. EVR määrab liitumispunktid pärast projekteerija poolt sidevajaduste projekteerimist
- Projektis peab kajastuma Muuga vabatsooni eripära. Kui projektlahendus näeb ette praegust tollitsooni piirava piirdeaia muutmise, peab uus terviklahendus vastama Maksu- ja Tolliameti poolsetele tollitsooni nõuetele. Tööde organiseerimise osas peab sisalduma Muuga vabatsoonis kehtivate nõuete täitmine kogu ehitusperioodil. Vastav osa projektist peab olema Maksu- ja Tolliametiga kooskõlastatud enne projekti esitamist EVR-ile kooskõlastamiseks

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Erik Laidvee

juhatuse esimees-peadirektor

Andrus Noor, 615 8802, andrus.noor@evr.ee