

1. LNG projekti käivitumine looks Baltimaadele vene gaasi kõrval täiendava maagaasi tarneallika ja oleks varustuskindluse seisukohalt kasulik. Maagaasi vajaduse hinangu osas aga ei saa nõustuda väitega, et regiooni vajadus (koos Soomega) võib tõusta 2030.aastaks reaalselt arvestatud 11 Bcm`lt 18 Bcm`le seoses Eesti põlevkivienergeetika üleviimisega maagaasile. Selle arenguvisioni korral jääks elektrienergia tootmine Eestis sõltuvaks meritsi imprditavast vedelgaasist, pealegi veel poliitiliselt ebakindlastest Lähis-Ida ja Aafrika riikidest hiigeltankeritega keeruka mereteel tagant tuhandete kilomeetrite tagant. Energiavarustuse julgeoleku aspektist ei saa seda lubada.

LNG hanked Euroopa põhjapiirkonnast aga on pikemas perspektiivis ebakindlad ja mahult piiratud. BP andmetel on maagaasi varud Norra vetes hinnanguliselt 2100 Bcm ja need ammenduvad praeguse tootmismahu juures 20 aasta jooksul. Teistes Euroopa maades, v.a. Venemaa, on maagaasi varud veelgi väiksemad (kui kildagaasi võimalikke varusid ei arvesta). Varude olulist kasvu Euroopas võib eelkõige oodata Barentsi merest, esmajoones näiteks Stokmani maardlast, kui selle kasutamine laieneb ka Norrale.

Eesti gaaskütuse bilansi hindamisel ei tohiks eirata põlevkiviõli tootmisel kasvavas hulgas tekkivat kõrvalgaasi aga ka võimalust põlevkivigaasi otseseks tootmiseks (1940-1960-ndate aastate näitel).

2. Töö põhitulemusega – regionaalse gaasivarustuse lahenduse sõltuvusest Soome osalusest – võib põhimõtteliselt nõustuda. Soome osaluse korral regionaalse LNG terminali parimaks asupaigaks peetakse Eestit, Soome äralangemise korral ühisprojektist eelistatakse gaasi torustransporti Baltimaadesse Euroopa võrgustikust Poola-Leedu ühenduse rajamisega.

Sõltumata lahendusest LNG osas ja gaasi otsetarnetelt Venemaalt vajab Baltimaade gaasivõrgustik arendamist, sh võimaluse loomisega piisava varu salvestamiseks Incukalnsi hoidlas.

3. Regionaalse terminali Eestisse rajamise põhjendus on esitatud vaid üldjoontes, selles on nõ „otsad lahti jäetud” – kumb koht ja milline tehnoloogia on eelistatud – Muuga või Paldiski, vedelgaasi mahutite ja regaasistamise sõlme maapealne või ujuv lahendus. Millise võimsusega tankeritega terminali rajamisel arvestatakse (kaugtranspordis on need reeglina piirides 150000- 250000 m³), kas on võimalik ja kuidas kindlustatakse nende tühjendamine normikohase aja jooksul – millise osa gaasist saab koheselt võrku edastada, millises mahus tuleb kohapeal rajada LNG mahutid jne. Kuidas tagatakse terminali piirkonna ohutus, kas arvestatakse koha valikul merenduslikke ja geoloogilisi erinevusi. Need ei ole teisejärgulised küsimused, nende mõju võib oluliselt mõjutada koha valikut ja projekti efektiivsust.

Allakirjutanu arvates Muuga sadam terminali rajamiseks ei sobi – põhjuseks ümbruse tihe asustus, erinevate ohtlike kaupade (nafta ja muud õlisaadused, ohtlikud väetised, sh eriti ammoniumnitraat, konteinerkaubad jm) kõrge kontsentratsioon, väljaehitamata merepoolsed kaitserajatised ja koormatud merelised juurdepääsuteed. Ka terrorism oht pole välistatud. Paldiski variant tundub (täpsemalt Pakri poolsaare kirderannik) selleks sobivam. Pealegi just sealt on kavandatud gaasitoru Inkoosse Soomes.

4. Balti regionaalse terminali rajamine on õigustatud vaid Euroopa Liidu rahaliste vahendite arvel. Kui need jäävad ära või pole piisavad, siis seda tuleks võrrelda lokaalsete terminalide rajamisega, kuid eeldusega, et luuakse LNG kaubanduse kett suure vaheterminaliga ühes Lääne-Euroopa sadamas, millest väiksemamahuliste tankeritega toimetatakse vedelgaas lokaalsete terminalideni. Viimaste väljaehitamine peaks jääma erainvestorite, mitte gaasi tarbijate peale. Loota LNG arvel gaasi hinna langusele pole alust.