

Lisad P-III. KMH programmi avaliku arutelu dokumendid

A. 3.09.2013 avalikust arutelust osavõtjate nimekiri

ESITATUD KESKKONNAAMETILE

B. 3.09.2013 avaliku arutelu protokoll

Sillamäele Kesk tn 2d kavandatava nafta jm raske süsivesiniktoorme ümbertöötlemistehase keskkonnamõju hindamise programmi avalik arutelu

03.09.2013 kell 15.00 – 18.35 Sillamäel Kesk tn 2 Molycorp Silmeti saalis

Osalejad

Oma nime pani registreerimislehele kirja 45 osalejat, nendest otsesid menetlusosalisi 18 (8 arendaja-projekterija-keskkonnamõju hindaja, 3 Sillamäe sadam, 3 Sillamäe Linnavalitsus, 4 Keskkonnaamet ja Keskkonnainspeksioon). Samaväärselt oli esindatud ettevõtlussektor (8 Sillamäe sadamas tegutsevad ettevõtted, 10 muud ettevõtted). Osales ka 2 ajakirjanikku. Osalejate nimekiri on toodud eraldi (2 lehel). Küsimustevastuste voorust võib järeldada, et vähemalt 5 osalejat ei pannud ennast kirja.

Avasõnad ja päevakorra tutvustus (kokku ca 10 minutit):

Koosoleku avas Juhan Ruut, Hendrikson&Ko juhtivekspert.

Alustuseks teavitas ta nii eesti kui vene keeles, et Sillamäe Linnavalitsus palus korraldada avaliku arutelu venekeelsena ja esitas küsimuse, kas kellelgi on vastuväiteid, et arutelu ei tõlgita eesti keelde.

Vastuväiteid ei olnud.

[Märkus: kogu järgnev arutelu toimus vene keeles. Eestikeelne protokoll on koostatud koosoleku salvestuse järgi]

J. Ruut: Täna koosoleku teemaks on keskkonnamõju hindamise [edaspidi lühendatud KMH] programmi eelnõu arutelu. KMH käsitleb naftasaaduste ümbertöötlemiste-

Proua saalist [Marina Borzitskaja]: Vabandage palun. Mul on ettepanek avaliku arutelu läbiviimiseks organiseerida sekretariaat, mille koosseisus oleks arendaja, linnavalitsuse ja avalikkuse esindaja. Meil on negatiivsed kogemused sarnaste ürituste protokollimisega, kus protokoll ei ole koostatud piisava põhjalikkusega ja välja on jäetud koosoleku käigus esitatud küsimused. Seetõttu avalikkus, Eesti Looduskaitse Seltsi Sillamäe osakond jne nõuavad protokollis sekretariaadi moodustamist. Need inimesed koostaks protokoll, allkirjastaks selle 3 allkirjaga. Ja veel sooviks, et ette kui esinejad rääkima hakkavad, et nad ennast tutvustaksid.

J. Ruut: Jah, ma soovisin välja öelda arutelu teema, seejärel tutvustada ennast ja teisi esinejaid ning koosoleku päevakorda. Muide ka teie ei tutvustanud ennast.

Aga kõigepealt veel üks organisatoorne teema – koosolek salvestatakse diktofonile.

Seda lindistust kasutatakse ainult protokollis koostamise eesmärgil.

Niisiis, täna koosoleku teemaks on KMH programmi eelnõu arutelu. KMH käsitleb nafta ja muu raske süsivesiniktoorme ümbertöötlemistehast, mis on kavas rajada Sillamäe sadama territooriumile, aadressil Kesk 2d.

Minu nimi on Juhan Ruut, olen Hendrikson&Ko juhtiv keskkonnaekspert ja vastutan selle KMH läbiviimise eest. Lisaks minule esinevad täna arendaja STK Group esindaja Galei

Nabiulin ja peaprojekterija AS Napal esindaja Andrus Liima. Protokollijaks on Epp Zirk Hendriksonist, aga -

[Marina Borzitskaja]: Avalikkuse poolelt oleks Anna Schloi ja linnavalitsust võiks esindada Vladimir Mirotvortsev.

J. Ruut: Kõigepealt siis järgmised organisatoorsed küsimused – mis ajaks, õieti mil viisil te näete ette protokolli koostamist? Kas kõigepealt meie koostame salvestuse põhjal esimese versiooni, esitame teile ülevaatamiseks ja vajadusel täiendamiseks ning seejärel kontrollime uuesti üle, või teeb seda linnavalitsuse esindaja? Lihtsalt ma ei kujuta hästi ette, et korraga püüavad 3 inimest lindistust kuulata ja protokolli kirjutada.

[Anna Schloi?]: Noh, kõigepealt ikka teie koostage ja siis me vaatame üle

Kommentaariid saalis: Jah, see oleks õige. Aga avalikkust võiks esindada Looduskaitse Selts.

[M. Borzitskaja]: Anna kõigepealt ja seejärel mina vaatan üle.

J. Ruut: Hästi, kui see on avalikkuse soov, siis teeme protokolli koostamiseks 3-liikmelise sekretariaadi. Sekretariaadi loomine ei ole küll tavapärane, aga ega mul selle vastu ka midagi ei ole.

Vladimir Mirotvortsev: Ma ei pea vajalikuks, et linnavalitsuse esindaja peaks veel midagi üle kontrollima. Ehk ainult siis, kui tekivad vaidlusküsimused.

J. Ruut: Olgu, me saadame avalikkuse esindajate ülevaadatud protokolli eelnõu linnavalitsusele tutvumiseks.

Läheme edasi päevakava tutvustamisega. Praegu oli sissejuhatuse, järgnevalt on kavas arendaja ja kavandatava tegevuse tutvustus, siis projekterijapoolne ülevaade. Seejärel jõuame põhiteemani, milleks on KMH programmi tutvustus. Sellele järgneb arutelu. Mul on palve, et pikemad arutelud jääksid tõepoolest lõpuossa, vahetult esitluse järgselt võib küsida täpsustavaid küsimusi. KMH programmi avaliku väljapaneku käigus laekusid ka kirjalikud ettepanekud ja küsimused. Arutelu algusosas annan ma neist ülevaate. See küll ei tähenda, et ma neile kõigile kohapeal vastata suudan, aga igal juhul antakse kõikidele küsimustele-ettepanekutele nõuetekohane kirjalik vastus.

Ja nüüd annaksin sõna kavandatava tegevuse ja selle tehnoloogia tutvustamiseks arendaja esindajale Galei Nabiulinile.

Kavandatava tegevuse tutvustus (esitlus 25 min, küsimused-vastused 50 min)

G. Nabiulin: Ka omalt poolt sissejuhatuseks paar sõna, enne kui hakata tehnoloogiat tutvustama. Ma esindan Venemaal väljatöötatud ja patenteeritud tehnoloogia tarnijaid, kuid selle tehnoloogia projekterivad terviklikult toimivaks tehaseks, kus on kõik vajalikud kommunikatsioonid, Eesti projekterijad. Peaprojekterija on AS Napal. Meie vastutame tehnoloogia eest, projekterijad oma osa eest. Kõigepealt annan ma ülevaate tehnoloogiast, seejärel näitab projekterija tehase eskiisi, sh 3D lahendust.

Mul on palve, et te kuulaksite need esitluse ära ja seejärel läheksime küsimuste-vastuste vooru. Püüan vastata kõigile teie küsimustele. Loodan, et esitate arvukalt küsimusi, nii et hiljem ei jääks niiõelda arusaamatusi. Kas olete sellega nõus?

[vaikus saalis]

G. Nabiulin esitas projektoriga ekraanile slaidid (need on esitatud protokolli Lisas 1), siinkohal on esitatud kokkuvõtvalt olulisem teave.

- Arendaja STK Group OÜ on registreeritud Tallinnas, firma esindab alusprojekti ehk tehnoloogia väljatöötajaid;
- Kavandatava tehase eesmärk on toota naftast ja muust raskest süsivesinik-toormest (nt rasked kütteõlid) erinevaid kütteõlisid, bensiini, granuleeritud väävlit ja soojusenergiat. Samuti on kavas tootmisjäakidest toota bituumenit ja teekatte-

materjale. Tehase toorainekasutus on kuni 2 miljonit t/a, tehas rajatakse kahes etapis.

- Maailmaturul nõudlus nii diiselmootoritele kui laevakütustele järjest kasvab. Masuudi nõudlus järjest väheneb.
- Tootmisprotsess põhineb patenteeritud tehnoloogial „TermCon“, mis on toornafta termilise konversiooni variatsioon, kus aktivaatorina kasutatakse üht protsessi käigus tekkivat ainevoogu. See võimaldab oluliselt alandada raske süsivesiniktoorme termolüüsiks vajalikku temperatuuri, mistõttu ei ole ohtu koksitumisest tingitud seadmete ummistuste tekkeks. Tehnoloogiasse on integreeritud tekkivates gaasides sisalduva väävelvesiniku vahetu oksüdeerimine, mistõttu ei ole vaja amiinpuhastust, et saada väävlivaba küttegaasi ja vedelat väävlit. Tehasel on oma inertgaaside tootmise jaoskond. Tehas katab täielikult oma energiavajaduse.
- Tehase eskiisskeemil on kokku 36 objekti, sh tehnoloogilised sõlmed, mahutipark, tule- jm tööstusohutuse tagamiseks vajalik. Skeemilt on näha, et perspektiivis on kavas paigaldada kuni 3 fraktsioneerimise-termilise konversiooni seadet, igaühe töötlemisvõimsus 1 miljon tonni toorainet aastas: 1. seadme tooraine on toornafta, 2. seadmel raske kütteõli ehk masuut. 2. etapis on ette nähtud ka diiselmootori vesinikpuhastuse ja stabiliseerimise tehnoloogia. 3. seadme tehnoloogia ei ole veel teada. Tehase ruumivajaduse määratlemisel arvestatakse selle etapi võimaliku käikuandmisega, kuid praegu seda detailsemalt ei projekteerita ja keskkonnamõju ei hinnata.
- Kavandatavas tehases on võrreldes tavapärase nafta rafineerimistehastega mitmeid erisusi. Ei ole õhkjahutusega seadmeid, st puudub nende seadmetelt saasteainete heide välisõhku. Kogu tehnoloogiline protsessi eri etapid on integreeritud üheks terviktsüklikuks, st puudub vahepealne ainevoogude jahutamine ja järgnev kuumutamine. Kogu tootmisttsükkel, alates toornafta setitamisest ja fraktsioneerimisest on suletud süsteemis.
- „TermCon“ protsessis on bensiini ja gaasi fraktsioonide teke minimaalne, kokku kuni 12 % toorainest. Eesmärk on saada diiselfraktsiooni, mille osakaal sõltub kasutatava tooraine tüübist: otsedestillatsiooni masuutidest saadakse 60-65 %, parafiinsetest gaaskondensatsiooni masuutidest aga isegi kuni 92 %.
- Lisaks töödeldavale toormele läheb tehases vaja kuni 40 m³ ööpäevas olmevett ning tuleb ette näha veevõtt kuni 350 m³ tunnis tulekustutusvee tarbeks. Töötlemisprotsessis ei lähe vaja tehnoloogilist vett ega veeauru. Maagaasi ei kasutata. Protsessis läheb vaja väikeses koguses mitmesuguseid katalüsaatoreid ja reagente. Läbitöötanud katalüsaatorid ja reagentid kas saadetakse regenereerimisele või käideldakse jäätmetena.
- Vajaminev elektrienergia saadakse oma koostootmisjaamast, mille kütteks kasutatakse toorme töötlemisel tekkivaid gaasi- ja jm jääkfraktsioone. Tehase koostootmisjaama 2. esimese etapi arvestuslik tootmisvõimsus kokku on 24 MW elektrienergiat ja 50 Gcal/h soojusenergiat [50 Gcal/h = 58,1 MW], mis jaguneb etappide vahel võrdselt. Tegemist on tootmisest ülejäävate energia-kogustega, mida on kavas müüa.
- Tulekustutusveena kasutatakse ka sademevett. Tehase territooriumilt kogutud sademevesi kogutakse, juhatakse läbi puhastusseadmete ja sealt tuletõrjevee basseinidesse, kui nende veetasel on vaja nt aurumiskadude kompenseerimiseks vaja täiendada. Selliselt kogutud-puhastatud vett kasutatakse ka ringlusveena [jahutussüsteemides].
- Inertgaase toodetakse koostootmisjaama suitsugaasidest – eraldatakse lämmastik, mida kasutatakse tootmiseseadmetes ja mahutipargis inertse keskkonna tekitamiseks. See tagab vajalikul tasemel tule- ja tööstusohutuse.
- 1. etapil toodetakse kuni 650 000 t/a laevakütuseid väävlisisaldusega kuni 1 % ja kuni 120 000 t/a laevade jääkkütuseid, millede kvaliteet vastab ISO 8217-2010. Küttegaasi ja stabiliseeritud naftat saadakse kokku 220 000 t/a.
- 2. etapi käikuandmisel on toodetava kütteõli kogused piisavalt suured, et rakendada vesiniktööstust ja saada euronõuetele vastavat diiselmootorit, kokku kuni

1,41 miljonit tonni aastas. Lisaks saadakse kuni 400 000 t/a bensiini, mille kvaliteet vastab EURO-5,6 nõuetele.

- Tehnoloogiline protsess on kavandatud sisuliselt jäätmevabana. Tooraine töötlemisel tekkivad väävli- ja leeliserikkad vedelikud juhitakse separaator-süsteemi ning neutraliseeritakse-puhastatakse. Eraldatud süsivesinikud suunatakse tagasi tootmisprotsessi, jääkfraktsioonist valmistatakse mineraalainese, pindaktiivsete ainete jm lisamisel teekattematerjale. Kõik tooraine setitamisel jm tekkinud tahked jäägid saab selle tootmisel ära kasutada.
- Platsidelt kogutud veed puhastatakse kuni kontsentratsioonini 5 sajandikku ppm.
- Linna kanalisatsioonisüsteemi suunatakse linna kehtestatud nõuetele vastav reovesi.
- Kasutatakse kaasaegseid automaatjuhtimise ja –seirega tootmisseadmeid, millel on hea töökindlus. Näiteks on kavas kasutusele võtta tihenditeta magnet-ühendusega pumbad, mis tagavad heitevaba töö ka kõrgema temperatuuriga vedelike pumpamisel. Kui olete tuttav naftatehaste tööga, siis tihenditega pumpade kasutamisel kaasneb silmaga nähtav sinakas ving [hajusheide tihendite vahelt]. Antud juhul on see välistatud.
- Tehase avariitõrvikud on suitsuvabad ja suletud leegiga. Kui tavapäraselt on nafta rafineerimistehase territooriumil öösiti hea valgustus, nii et võib raamatut lugeda, siis kavandatavas tehases seda ei ole. Lisaks on suletud leegiga tõrvikud umbes 10 korda efektiivsemad avatud leegiga tõrvikutest.
- Kuna tehnoloogiline protsess on integreeritud terviktsükliks, puudub naftatehastele tavapärane hajusheide.
- Energia tootmisel on kavas rakendada leegita katalüütilist kütuse põletamist hapnikus. Tavapärases katlas on kolde temperatuur 1300-1600 kraadi, tekivad saasteained nagu lämmastikoksiidid ja mittetäieliku põlemise produktid. Katalüütilisel põletamisel on temperatuur oluliselt madalam, 700-800 kraadi ja seetõttu lämmastikoksiide peaaegu ei teki. Ka kütuse põlemine on praktiliselt täielik, 99-100 %, mistõttu praktiliselt kogu kütus põleb süsihappegaasiks.
- Kütusena kasutatavate tehnoloogiliste süsivesinikgaaside süva-väävliärastus vähemalt 99,9 % efektiivsusega. Nafta töötlemisel tekkiva gaasi koostises on alati väävelvesinikku, millest kavandatavas tehases toodetakse väävliit. Puhastatud tehnoloogilist gaasi kasutatakse ka vesiniku saamiseks.
- Toodangu jahutamiseks ei kasutata õhkjahutust, sest paratamatult kaasneks nendega lenduvate orgaaniliste ühendite heide välisõhku.
- Tehase territooriumil on automaatne saastatuse seiresüsteem. Selleks et vältida pikki vaidlusi ja kohtuprotsesse naabritega ning keskkonnakaitse asutustega, paigutatakse tuuteroosi ja teiste ettevõtete paiknemist arvestades tootmis-territooriumi piirile umbes 2 m ja 20-25 m kõrgusele signalisaatorid [hiljem täpsustati, et tegemist analüsaatoritega], mis on ühendatud arvutiga ja annavad igal ajal ülevaate õhusaaste olukorrast.
- Naftasaaduste laadimine toimub inertgaasi atmosfääris ja kasutatakse kergesti lenduvate süsivesinike püüdmissüsteemi.
- Koostootmisjaama suitsugaasid puhastatakse vääveldioksiidist absorptsioon-tehnoloogiaga ja SO₂ suunatakse väävlitootmisesse.
- Kavandatava põhitehnoloogia tuleohutusklass on „A“, käitises ei ole kasutusel lahtise leegiga seadmeid. Tehas on varustatud erinevate tulekustutus-süsteemide- ja vahenditega ning piksekaitsetega. Kõik seadmed on kaitseks staatilise elektri vastu maandatud.
- Jääkkütustest veel niipalju, et neid on võimalik segada põlevkiviõliga ja seeläbi saad kvaliteetsemat kütust. Täna kohtusime Kiviõli esindajatega ja arutasime neid võimalusi. Sel juhul on diiselfraktsiooni osakaal kuni 90 % ja tehase koostootmis-jaam töötab ainult tehnoloogilisel gaasil.
- Iga projektiga on seotud teatud riskid. Slaidil [nr 31] on loetletud erinevat tüüpi riskid – tehnoloogilised, organisatoorsed, ärilised, tootmis- ja tururiskid – ning milliseid meetmeid on kavas rakendada nende maandamiseks.

- Tehases luuakse äriplaani järgi minimaalselt 307 töökohta, neist 34 juhtkond ja 69 tootmisspetsialistid. Tehasesse on kavandatud oma valve- ja päästeteenistus, arstipunkt, söökla. Need on esialgsed arvud. Kui tehas rajatakse, loob see logistiliste ahelate jm kaudu täiendavalt kuni 450 töökohta – tehasel on soojusenergia ülejääk ja selle ärakasutamiseks saaks naabrusesse rajada nt kasvuhoonetekompleksi või kalakasvatuse, linna saaks teha ujula. Saab ka linnaga arutada soojavarustuse küsimusi ja sooja hinda, võimalik et me oleme valmis soojust ka tasuta andma.
- Tehase 1. etapi rajamiseks tehtav investeering on ca 75 miljonit €, eeldatav puhastulu 82 €/t tooraine kohta. Investeeringu tasuvusaeg on ligikaudu aasta ja maksudena laekub eelarvesse ligikaudu 200 000 € aastas.

Tehase rajamisega saaksid täiendava sotsiaalse tagatise kuni 1 000 inimest. Tehase rajamise investorid on põhimõtteliselt nõus ka enda kanda võtma kasvuhoonete ja kalakasvatuse rajamise, selle tulemusena areneb infrastruktuur jne. Minu poolt kõik, kas teil on küsimusi.

[Märkus: järgnevalt on protokollis esitatud küsimuste ja sellega seotud dialoogi peamine sisu, enamikke kaasnevaid kommentaare, emotsionaalseid vahelehihüüdeid jms kirja pole pandud. Kui küsijad ennast ei esitlenud, on protokollis märgitud „K“].

Küsimused ja vastused kavandatava tegevuse kohta:

V. Mirotvortsev: Palun öelge, kas selline muinasjutuline tehas on kusagil juba rajatud ja kas sellega saaks tutvuda.

G. Nabiulin: Viimane arendus oli Tjumeni oblastis Gondi linnas. Seal tehas töötas umbes pool aastat ja seejärel tekkisid investoritel raskused, sarnaselt Poolasse tarnitud baas-tehnoloogiaga. Kui investorite ring on suur, hakkavad nad mingil hetkel vaidlema, kes ja kui palju peab täiendavalt panustama ning kokkuvõttes kokkuleppele ei jõuta. Antud juhul on tehasel ainuinvestor, kes on erasektorist.

V. Mirotvortsev: Kas on ka töötavaid tehaseid?

G. Nabiulin: Tjumen i ja Poola tehaseid saaks vaadata küll, aga hetkel nad ei tööta.

V. Mirotvortsev: Järgmine teema – tehases moodustub 1. etapil 8 000 t/a jäätmeid. See ei lähe hästi kokku räägituga.

G. Nabiulin: Tegemist on peamiselt mineraalse jäägiga ja eelnevalt ma tutvustasin, et kõik tootmisprotsessis tekkivad jäätmed saab töödelda teekattematerjalideks.

V. Mirotvortsev: Nii et te kavatsete ära kasutada kõik jäätmed, vaatamata ohuklassile?

G. Nabiulin: Jah, kõik tootmisprotsessis tekkivad jäätmed. Muidugi ei kavatse ise töödelda päevavalguslampe jm sellist. Aga kavandatud bituumenisegude ja –emulsiooni sõlm väljastab teekatteks sobivad materjalid. Bituumeni ja bituumenisegude järgi on teedeehituses suur nõudlus.

V. Mirotvortsev: Kas see kuulub praeguse investeeringu koosseisu, st projekteeritavas tehases on see kõik olemas?

G. Nabiulin: Jah, muidugi. Ma ju andsin teile ülevaate. Meil on kavas ehitada tehas, kus kõik nimetatud keskkonnakaitse- ja ohutusmeetmed toimivad. Kui otsus tehase rajamiseks tehakse, kavatsen mina ja ka teised juhtkonna liikmed kolida perekonnaga Sillamäele. See on tavapärane, et elatakse töökoha lähedal.

Muide, ma elan kohas, kus töödeldakse aastas 1 km raadiuses ümber 36 miljonit t/a naftat. Olulisi probleeme sellega ei kaasne, kuigi jah, teatud määral on õhu saastatust tunda, kuid see on peamiselt linnatranspordi tõttu.

„K“: Kui palju on kavas toota bensiini?

G. Nabiulin: Bensiinifraktsiooni osakaal on suurusjärgus 19 %. Samas sõltub bensiini kogus toorme iseloomust. Raskema süsivesiniktoorme puhul on see kuni 19 %, kergema toorme puhul aga rohkem. Esimeses etapis ei kavanda me bensiini toota, kuna EURO-95 bensiini tootmiseks vajalik kapitalimahutus on päris suur ja see ei tasu ennast väikeste mahtude puhul ära. Samas ei ole välistatud, et saadava toorme koostise põhjal rajatakse perspektiivne 3. etapp naftakeemiasaaduste nagu toluen jms tootmiseks.

„K”: ja kui palju toodetakse diiselmootoreid?

G. Nabiulin: 2. etapil moodustab diiselmootor 70-75 % kogutoodangust.

„K”: Mis toimub praegu Ufaas?

G. Nabiulin: Ufaa tehased põhinevad katalüütilisel krakkimisel. Muide, ka ma ise olen töötanud 10 aastat selle tehnoloogia alal. Kui võrrelda katalüütilist krakkimist meie tehnoloogiaga, siis krakkimisel on heledate produktide osakaal 70-75 %, „TermCon” tehnoloogial umbes 85 %.

„K”: Miks ehitatakse tehas Eestisse, aga mitte Venemaale?

G. Nabiulin: Me oleme omanike ringis asukohavalikut põhjalikult arutanud. Kõigepealt oli mõtte ehitada tehas Stavropoli, kuid selle peale arvas investor, et täna ehitame, kuid seejärel tuleb poliitilistel põhjustel tehas kinni panna ja selle võtab üle konkureeriv riigifirma „Rosneft”. Venemaal ei sallita erainvestoreid.

„K”: Kuskohast on kavas naftat osta?

G. Nabiulin: Rotterdami börsilt

„K”: Misasja, ostate Venemaa naftat Rotterdami börsilt?

G. Nabiulin: Jah, näiteks ka Kashastani nafta jõuab sedakaudu Euroopasse. Muide, mida raskem on nafta, seda rohkem sisaldab ta parafiinseid süsivesinikke ja seda suurem on saadava kütteõli osakaal. Samas on raskemad naftad odavamad kui kergemad naftad.

„K” [Galina Štšerbakova?]: Kus registreeritakse tehast haldav ettevõtte?

G. Nabiulin: Eestis. Kõik maksud on kavas siia jätta.

„K” [Oleg Kultajev]: Galina, vabandust et vahele segan. Kõik maksud laekuvad Eestis riigile, kohapeale jääb ainult palgaga seotu. Eestis ei ole ettevõtte tulumaksu. Niipalju meie süsteemi selgituseks.

G. Nabiulin: Mina Eesti maksusüsteemi ei tunne. Aga igatahes on STK Group registreeritud Eestis ja pärast tehase rajamist Venemaale minna ei kavatse. 80-90 % töötajaid on Eestist. Tehase rajamiseks tuleb eeldatavalt kuni 40 inimest välismaalt kohale meelitada, aga muu tööjõud tuleb Eestist. Alustame läbirääkimisi teie kutseharidussüsteemiga, et meile oleks tagatud kvalifitseeritud spetsialistid.

[G. Štšerbakova?]: Kirišis on naftatöötlemistehas ja lehest võis lugeda, et nad ehitavad linna 100 elumaja. Öelge palun, kas eelkirjeldatud tulubaasi valguses on midagi sarnast kavas ka Sillamäel?

G. Nabiulin: Kindlasti peame looma vastava elamufondi. Kuidas muidu siia spetsialiste meelitada. Tehases, kus ma töötasin rajati täiendavalt 75 000 m² elamispinda. Nii et kindlasti tegeletakse tehase töötajate elutingimuste parendamisega.

„K”: Teie esindate tehnoloogia projekteerijat, aga investor on keegi teine. Kas te olete kindel, et investor nende kulutustega ka nõus on?

G. Nabiulin: Ma kuulun ka ise tehase investeerimiskomiteesse kui *know-how* valdaja, st olen selle tehase osanik. Seega vastutan täielikult oma sõnade eest ja kinnitan, et kõik räägitu on kavas.

Oleg Kultajev: Sillamäe linna elamufondis oli Nõukogude aja lõpuks umbes 750 korterit ja sellest ajast ei ole ühtegi juurde ehitatud. Ka kõik korterite ja majade remont-ja hooldustööd on tehtud elanike rahaga, laenukohustused on väga suured. Seetõttu ei taha me eriti uskuda, et te hakkate ehitama sotsiaalset infrastruktuuri ja elamuid. Selgitan - meil tegutseb väga palju ettevõtjaid, kuid neist keegi ei ole kunagi midagi ehitanud.

G. Nabiulin: Kui ma võtan tööle inimese, kellel puudub Sillamäel elamispind, tuleb see talle leida. Äriplaanis me arvestame sotsiaalse infrastruktuuri loomise vajadusega. Praegu me tegeleme meeskonna kokkupanekuga.

[saalis tekkis tugev sumin ja paluti esitada küsimusi järejekorras]

Valeri Tefenov, firma Evail Oil: Mul on veidi raske uskuda, et siia tuleb Kasahhi nafta, ja et poliitilistel põhjustel otsustasite rajada tehase Eestisse. Te ikkagi orienteerute Vene naftale ja siin võib poliitiline tegur olla isegi suurem, kui te ennist rääkisite. Aga teie olete investor ja ise otsustate. Küsimus: millisel aastal tehas tegevust alustab?

G. Nabiulin: me oleme tehase rajamise ettevalmistamisega juba küllaltki kaua tegelenud. Käib tehase projekteerimine ja me ei kavatse olla ehitusloa saamiseni äraootaval seisukohal. Miks? Me ei ela 200 aastat ja ma tahaksin enne surma veel selle tehase rajada ja töötavana tulevastele põlvkondadele edasi anda. Pealegi võib protsessi venimisega tekkida investoril teised huvid. Nii et kui me saame ehitusloa, on kavas tehase valmis ehitada 1,5 aastaga. Tegelikult me oleme juba alustanud seadmete tellimus-lehtede vormistamist. Kui te leiate, et tehase siia ei sobi ja luba ei anta, olgu nii – läheme näiteks Aafrikasse.

V. Tefenov: Aafrika tundub jah sobivam olema. Te kavatsete alustada tootmist 2015. aastal, kui Euroopas hakkavad kehtima karmimad nõuded kütteõlide väävlisisaldusele.

G. Nabiulin: Jah, ma tean – 0,1 %.

V. Tefenov: Kuid teie slaididel oli kütteõli väävlisisalduseks 1 %. Kas see tähendab, et teil on kavas rakendada täiendavat väävlisarastust? Tehnoloogia kirjelduses seda 1. etapil näha ei olnud.

G. Nabiulin: 0,1 % norm puudutab kütuselisandeid, aga laevakütus ise võib sisaldada väävlit 1,5-2 %. Muidugi me oleme huvitatud madalama väävlisisaldusega kütuse müümisest, sest see on kallim. Tehase 2. etapis on kavas rakendada vesinikpuhastust, saame toota diiselkütust ja me saavutame 0,1 % piirmäära. Vesinikpuhastuse rakendamine 1. etapil ei ole suhteliselt väikese ümbertöödeldava koguse puhul majanduslikult tasuv, kuid 2 miljoni tonni aastakäibe puhul tasub seda juba rakendada.

[Protokolli koostajate poolt selgituseks: laevakütuste väävlisisaldust reguleerib Euroopa Liidu direktiiv 1999/32/EÜ, mida 2012. a täiendati direktiiviga 2012/33/EÜ. Direktiivis eristatakse laevakütuste kasutamist, sh erinevaid kasutamise kohti, ning laevakütuste turustamist:

- SO_x-heitekoguste kontrolli piirkondades ei või kasutada alates 1.01.2015 laevakütuseid, mille maksimaalne väävlisisaldus ületab 0,1 massi% (Art 4a-1);
- väljapool SO_x heitekoguste kontrolli piirkondi asuvates territoriaalvetes, majandusvööndis ja heitekontrolli piirkondades ei või kasutada alates 18.06.2014 laevakütuseid, mille maksimaalne väävlisisaldus ületab 3,5 massi% ning alates 1.01.2020 0,5 massi% (Art 4a-1a);
- reisilaevad väljapool SO_x heitekoguste kontrolli piirkondi asuvates territoriaalvetes, majandusvööndis ja heitekontrolli piirkondades ei või kasutada alates 1.01.2020 laevakütuseid, mille maksimaalne väävlisisaldus ületab 1,5 massi% (Art 4a-4);
- liikmesriik tagab, et tema territooriumil ei turustata laeva diislikütust /mark DMB/, mille väävlisisaldus ületab 1,50 massi%. (Art 4a-7);
- Euroopa liidu sadamakaide ääres seisvad laevad ei tohi kasutada laevakütust, mille väävlisisaldus ületab 0,10 massi% (Art 4b-1, Art 4b-2 kohaselt rakenduvad lühiajalised erandid);

- Liikmesriik tagab, et tema territooriumil ei turustata laeva kergelt kütteõli /margid DMA, DMX, DMZ/, mille väävlisisaldus ületab 0,10 massi% (Art 4b-3).

Turustamine selle direktiivi tähenduses on laeva pardal põletamiseks ette nähtud laevakütuse kolmandatele isikutele tasu eest või tasuta tarnimine või kättesaadavaks tegemine Euroopa Liidu liikmesriikide jurisdiktsiooni alla kuuluval alal. Turustamiseks ei loeta laevakütuse tarnimist või kättesaadavaks tegemist laeva tankides kütuse väljaveo eesmärgil Euroopa Liidust (Art 2-3k).]

O. Kultajev: Saan ma õieti aru, et te käivitate 1. etapi ja hakkate seejärel üsna kohe ehitama 2. etappi koos vesiniktöötusega?

G. Nabiulin: Jah, 2. etapi projekteerimine toimub paralleelselt 1. etapiga.

O. Kultajev: Tahaks kogu seda tehast toimivana näha, ka huvituks tehase tehnoloogilisest projektist.

G. Nabiulin: Oleme valmis seda kõike näitama, siis ei ole midagi varjata.

Inna Nazarova, Linnavolikogu esimees: Siia on kogunenud murelikud linnakodanikud. Ilmselt on kõigile selge, et tööstuse arendamine on möödapääsmatu. Mures ollakse tööstuse arendamise ja elukeskkonna kvaliteedi tasakaalu pärast. Hea oli kuulda, et teie ja tehase juhtkond kavatsete siia elama kolida. Kuid kas on veel mingeid sotsiaalseid garantiisid, mida saaksite seoses tehase arendamisega linna elanikele anda? Mainisite elamispindade ehitamist, kas siis oma spetsialistidele või puudutab see ka teisi linnaelanikke? Mida saaksite teha sotsiaalsfääris ja ka linnamajanduses? Mainisite teekattematerjalide tootmist – millistel tingimustel saaks neid linnas kasutada? Ehk millised on teie konkreetsemad lubadused linnaelanikele lisaks töökohtade loomisele? Kas me saame näiteks rääkida spordikompleksi või noortekeskuse arendamisest?

G. Nabiulin: Alustame teekattematerjalidest. Saadav bituumen vastab standardite nõuetele. Mis puutub nn mustsegudesse, siis sõltuvalt kasutatava mineraalosa omadustest saab neid teha erineva kvaliteediga ja ka hinnaga. Saab teha materjale, mis sobivad kasutamiseks näiteks tee korrastamiseks aiamaal või kõrgekvaliteedilist teekatet. Madalama kvaliteediga materjale, mille mineraalosana saaksime kasutada tootmises tekkivaid jääke, oleme valmis ära andma, st heategevuseks.

Vahemärkusena olgu öeldud, et selle patenteeritud tehase rajamiseks ei ole vaja suurt maa-ala ja ehitusmaht on võrreldes teiste samalaadsete tehastega väike. Miljonitonnise tootmismahuga „TermCon“ seadeldise jaoks läheb maad vaja 40 x 50 m ehk 0,2 hektarit.

Sotsiaalsfäärist. Linnavalitsus väljastab tehase rajamiseks arhitektuursed-ehituslikud tingimused. Oleme valmis Linnavalitsusega pidama läbirääkimisi, et milliste sotsiaal-objektide rajamine nendes tingimustes ette näha, kas see on siis näiteks lasteaed või spordikompleks. Investor ja tehase juhtkond on tegelenud aktiivselt veespordiga ja seetõttu oleme ise huvitatud basseini rajamisest Sillamäele. Siis saaks ka noor põlvkond ujuda ja muu veespordiga tegeleda ja seeläbi tervist tugevdada. Ka aiasaaduste kasvatamine on tervist edendav tegevus. Tehases ülejääv soojus võimaldaks rajada aastaringelt töötavaid kasvuhooneid mille ülalpidamine maagaasiga oleks väga kulukas.

[saalis hakati läbisegi rääkima ja tuli vaikust paluda]

„K“: Sadama territooriumil tegutsevad mitmed ohtlikud ettevõtted. Kas see ei tee teid murelikuks?

G. Nabiulin: Absoluutselt mitte. Selle tehase võiks ohutuse poolest ehitada ka keset linna. Vähemalt ma saan seda garanteerida tehnoloogia poolelt. Kaasneva taristu ohutuse eest vastutab projekteerija.

J. Ruut: Vabandust, see küsimus puudutab juba pigem keskkonnamõju hindamise detaile ja seetõttu paluks need teemad jätta hilisemaks aruteluks. Kui teil on veel näiteks

küsimusi sotsiaalsete tagatiste osas, siis palun, hr. Nabiulin vastab neile, aga keskkonna-teemalisi küsimusi arutaks lähemalt pärast programmi tutvustamist.

„K“: Olete korduvalt öelnud, et tegemist on uue tehnoloogiaga. Kas te garanteerite, et see tööle hakkab. Või osalevad linnaelanikud mingis eksperimendis? Sellest me huvitatud ei ole.

G. Nabiulin: Uue tehnoloogia väljatöötamiseks tuleb eksperimenteerida ja uudsete lahenduste omaksvõtmine tundub minevat läbi raskuste. Kuid kas eraettevõtja on huvitatud eksperimenteerimast?

O. Kultajev: Kuid teil on ette näidata 2 mittetöötavat tehast.

G. Nabiulin: Need on 2 panga probleemiks ja eeldatavalt on neil riskid hajutatud. Selles projektis on mul ka oma raha mängus.

J. Ruut: Ütleks oma isikliku arvamuse. Kui Sillamäe sadama territooriumil seisab tehas, mis tööle ei hakka, siis on see pigem sadama ja investori probleem, olulist keskkonnamõju sellest ei teki. Muidugi on tekkinud ehitusjäätmekäitlust ja ehitamiseks maavarasid kulutatud, kuid linna sellise objekti olemasolu otseselt ei sega. Pigem on tegemist teisejärgulise probleemiga, arutelu peaks keskenduma töötava tehasega seotud probleemidele.

O. Kultajev: Sellest saaks päris palju vanametalli.

G. Nabiulin: Ma ei ole kindlasti huvitatud sellise investeeringu tegemisest, kus tulemuseks on hunnik vanametalli. Nii võib riik käituda, aga erainvestor seda lubada ei saa.

„K“: Kas tohib küsimuse esitada?

J. Ruut: Ma näen, et küsimusi soovitakse esitada päris palju. Ma teeksin ettepaneku, et kuulaksime ära hr. Andrus Liima esitluse tehase projektlahenduse kohta ja seejärel räägiks ma KMH programmist ning tutvustan kirjalikult laekunud ettepanekuid. Võib-olla te saate sealt vastuse küsimustele. Vastasel korral võib meil tänane koosolek väga pikaks minna.

[M. Borzitskaja]: Me tahaks siiski küsida ja küsimusi on veel palju. Me tulime täna spetsiaalselt siia, et selle aktuaalse teema üle arutada. Vabandan, kui see koosoleku pikaks venib, aga me tahaksime just küsida ja saada vastused investorilt. Programmi aruteluni jõuame pärastpoole.

J. Ruut: Olgu nii

[M. Borzitskaja]: Alustaks järgmiste küsimustega. Esitlen ka ennast: Marina Borzitskaja, Eesti Looduskaitse Seltsi Sillamäe osakond, keskkonnakaitse spetsialist, lõpetasin Uurali füüsikalise-tehnilise instituudi. Seega orienteerun selles valdkonnas päris hästi. Esimene küsimus: Kas tehase tehnoloogiline lahendus lisatakse programmile, näiteks tänased slaidid?

G. Nabiulin: jah-

M. Borzitskaja: Teiseks, tahaks aru saada, millistest tooraine töötlemismahtudest me räägime. Mul on käes taotlus projekteerimistingimuste väljastamiseks, milles räägitakse 2 tuhandest tonnist-

G. Nabiulin: 2 miljonist tonnist

M. Borzitskaja: Ma loen mul käesolevat dokumenti-

J. Ruut: Vabandan, siinkohal sooviksin ise teie küsimusele vastata, kuna Looduskaitse Selts ja ka Linnavalitsus esitasid ettepaneku tootmismahdade kohta kirjalikult ja mul oli kavas hilisemas osas ka nendele vastata. Tõepoolest on projekteerimistingimuste taotlus esitatud 2 miljonile tonnile aastas, kuid perspektiivis on kavas käivitada 3 etapp veel 1

miljoni tonni käitlemiseks. Lähtudes keskkonnamõju hindamise metoodikast, peaksime me hindama maksimaalselt lahendust. Samas ei ole meil teada, mida 3. etapis täpsemalt kavandatakse. Seetõttu tehakse programmis muudatus, et see KMH viiakse läbi esimese 2 etapi kohta, st tehtud ettepanekut arvestatakse. Kui arendaja soovib käivitada 3. Etapi, tuleb algatada uus keskkonnamõju hindamine.

Võib-olla ongi käes hetk, kus teie küsimustele peaks vastama keskkonnamõju hindaja?

M. Borzitskaja: Ma ikkagi sooviksin küsida hr. Nabiulinilt. Hiljem tulevad ka küsimused teile KMH kohta.

Esimene küsimus: nii et te kinnitate, et kavatsete töödelda 3 miljonit tonni?

G. Nabiulin: Jah, perspektiivis

M. Borzitskaja: Teiseks, mil moel kavatseb äriühing, mille põhikapitalon 2 500 €, ehitada nii suurt investeringut nõudva tehase? Kolmandaks, kas te kasutate selle tehase ehitamiseks oma patente? Ma tutvusin teie patentide sisuga ja mul tekkis küsimus, kas see tehase ei kujune tehnoloogiliseks katsepolügooniks, kui neid patente kasutate. Kas te olete neid patente kusagil mujal juba tehaste rajamisel kasutanud? Siin oli varasemalt juttu, et 2 tehast on rajatud, kuid ei tööta ja nendega tutvumise võimalustest, kuid sooviks saada vastuse just sellele küsimusele.

Ja kolmandaks, -

J. Ruut: Võib-olla lasete hr. Nabiulinil esimestele küsimustele vastata. Muidu võib tunduda, et soovite esitada oma küsimused, aga vastused teid tegelikult ei huvita.

M. Borzitskaja: Esitan ka kolmanda küsimuse ja ta saab neile kõigile korraga vastata. Mulle tundub, et täna esitatud projekteerimise ja tehase ajagraafik, samuti KMH programmis esitatu on äärmiselt kokkusurutud ja ebareaalne. Minu meelest tuleb ajagraafik üle vaadata ja panna uued tähtajad, sest dokumentide menetlemiseks on õigusaktides sätestatud teatud aeg. Edasi, võin öelda et avalikud arutelud ei tule kerged. Teie mahukate projektidega on tutvumiseks vaja aega ja näiteks nagu oli praegu, kus pärast teavitamist anti tutvumiseks aega 14 päeva, see ei ole selgelt piisav ja paljud inimesed ei tea siinemaani, et täna arutelu toimub. Seetõttu peame vajalikuks, et edasisi tähtaegu pikendataks. Esialgu olekski kõik. Vastaka mulle palun nüüd põhikapitali ja patentide osas.

G. Nabiulin: Mis puutub põhikapitali, siis seadusega ei ole ju selle suurus vastuolus. Me võime selleks panna ka 10 miljonit, nii või teisiti kulub see tehase rajamiseks.

[Aleksander Palijenko]: Ehitusloa saamisel on meil kavas osaühing ümber registreerida aktsiaseltsiks, muidu ei ole võimalik saada litsentsi selles tegevusvaldkonnas.

„K“: Palun öelge, keda te esindate?

G. Nabiulin: Ta on STK Group esindja, Aleksander Palijenko.

Vastuseks teisele küsimusele. Jah, me kasutame oma patente. Põhitehnoloogias on 7 erinevat protsessi, neist 4 on meie patenteeritud. Kõikide patentide formulare kasutatakse selles projektis ja seetõttu esitasime taotlused nende patentide Euroopa Liidus registreerimiseks. Ka see on seotud päris suurte rahadega.

Mis puutub ehitustähtaegadesse, siis ma arvestasin 1,5-2 aastaga momendist, kui me saame ehitusloa, mitte praegusest momendist. Mul on 27 aastane ehitamise kogemus. Tõepoolest võib ehitusperiood kesta ka 6-7 aastat, kõik sõltub huvitatusest ja rahadest. Võimalik, et riiklike objektide ehitamisel ollakse huvitatud pikast ehitusajast - mida pikem ehitusperiood, seda rohkem on võimalik objektilt varastada. Meie oleme erainvestorid ja ei ole huvitatud, et raha oleks nn „surnud kapital“. Seetõttu oleme seadnud endale sellise tähtaja. Ja kui selgub, et me ei saa aasta jooksul ehitusluba, siis vabandage-

M. Borzitskaja: Küsimus ei ole selles. Kas te olete tuttav rahvusvahelise Euroopa Rekonstruktsiooni ja Arengpanga direktiiviga, mis reguleerib nafta rafineerimistehaste ehitamist? Ja kuidas te mõtlete nii lühikeste tähtaegadega täita kõiki seal toodud

nõudmisi? Eesti kuulub Euroopa Liitu ja seetõttu me vaatame tähelepanelikult, kuidas te neid nõudmisi täidate. Ja need nõudmised on karmid. Ja kuidas te ikkagi kavatsete siin niivõrd kokkusurutud ajagraafikuga tehase valmis ehitada, kui te seda Venemaal teha ei suutnud?

[Protokollija selgitus: küsimus oli EBRD juhendi „*Sub-sectoral Environmental and Social Guidelines: Petroleum Refineries*” kohta, http://www.ebrd.com/environment/e-manual/subsecs/Petroleum_Refineries.pdf; juhend on tõlgitud ka vene keelde: http://www.ebrd.com/environment/e-manual/subsecs/Petroleum_Refineries_RU.pdf]

G. Nabiulin: Tähtaegade puhul pean ma silmas tehniliselt võimalikke ehitustähtaegu, mitte Euroopa Liidu bürokraatiast lähtuvaid tähtaegu. Veel kord, kui me ei suuda käesolevast hetkest poole aasta kuni aasta jooksul jõuda ehitusloani, me läheme siit ära. Läheme näiteks Hollandisse või ka Venemaale, eks elu näitab. Tehas on kavas projekteerida ja ehitada Euroopa Liidu kõikidele nõuetele vastavalt. Ent kui siin läheb venitamiseks, ei kavatsen me oodata armuande, projekt vajab realiseerimist ja me teeme seda teistel territooriumitel. -

M. Borzitskaja: See ei ole bürokraatia-

G. Nabiulin: -Selline on elu.

M. Borzitskaja: -kaalul on inimeste tervis kogu meie linnas, kus on juba niigi palju saastet-

G. Nabiulin: Jah, tervisega tuleb esmajärjekorras arvestada

M. Borzitskaja: -ja seetõttu ma räägin nendest direktiividest. Nad on vägagi sisutihedad ja nende nõuete täitmine võtab palju aega ja ressursse. Kuidas te olete selleks valmis?

G. Nabiulin: Me oleme valmis. Me teame kogu oma tehnoloogia sõlmi ja elemente. Olene nõus arutama projekti detailset vastavust Euroopa Liidu nõuetele ja kui leitakse mingeid puudujääke, siis need ka kõrvaldama. Aga oma tehnoloogias orienteerume me saja-protsendiliselt ja kavas on kõik meetmed ka rakendada.

[vaikus saalis]

J. Ruut: Kas on veel küsimusi?

Ivanov, Sillamäe elanik: Kuidas te oskate teha projekteerida, kui te ei tea täpselt, millist toorainet kasutate?

G. Nabiulin: Me oleme projekteerimiseks vajalikud arvutused teinud keskmiste meile sobivate omadustega naftaga Urals-

Ivanov: Ma pean pigem silmas segadusi kogustega. Siin räägiti 2 000 tonnist, ühes teises dokumendis on kirjas 500 tonni. Kui palju siis ikkagi 1. ja 2. etapil naftat töödeldakse?

G. Nabiulin: Kohe selgitan. Me alustasime tehase kavandamist juba mõnda aega tagasi ja siis oli 1. etapil töödeldavaks koguseks 500 000 t/a ehk umbes 60 tonni tunnis. Seejärel tegime mõned arvutused ja selgus, et saadav tulu on küllaltki väike, mistõttu tehase tasuvusaeg-

Ivanov: Tehke ühekorraga normaalne 3 miljonilise töötlemismahuga tehas, mis toodaks kohe kvaliteetset diiselkütust. Millist toodangut te saaksite praeguse kava järgi kohe kütusena kasutada? Ei mingit.

G. Nabiulin: Kuidas ei mingit, kõik tabelites näidatu on ju toodetud kaubaks.

Ivanov: Masuudi väävlisisalduseks on 3,5 %, seda ei saa ju kütusena kasutada.

G. Nabiulin: Võib olla isegi 4,5 %. Aga ma ka enne rääkisin teile, et nafta töötlemisel tekkinud jääkkütused on kavas segada põlevkiviõliga ja me saame kvaliteetse diiselkütuse.

Ivanov: Milline on selle väävlisisaldus?

G. Nabiulin: 0,1 %, aga vabandust see on 2. etapil.

Ivanov: 1. etapil oli teil väävlisisalduseks 1 %, aga kellele seda kütust vaja on? Ehitage kohe normaalne tehas, siis saate kohe euronõuetele vastavat diiselkütust ja bensiini, aga praeguse plaani järgi teil seda ei ole. Kulutate kuni aasta projekteerimiseks ja 1,5- 2 aastat ehitamiseks ja tulemus on null.

G. Nabiulin: Laevakütuste järgi on suur nõudlus ja ma enne teile ju näitasin, et see aasta aastalt kasvab. Väävlisisaldus 1 % vastab Euroopa Liidu nõuetele.

Ivanov: Ja teine küsimus – kust te kavatsete saada ühesuguse kvaliteediga toorainet?

G. Nabiulin: Tehase projekteerimisel me arvestame, et tooraine kvaliteet võib olla kõikuv. Küllaltki reaalne on toornafta kvaliteedi halvenemine ajas, aga me saame protsessi parameetreid vastavalt muuta.

„K“: Ütlesite enne, et teil on mittetöötav tehas Tjumeni oblastis. Kuidas oligi selle linna nimi?

G. Nabiulin: G-o-n-d-i

Galina Sidorenko, Sillamäe Korteriomanike Ühing: Me esitasime eelnevalt oma küsimused kirjalikult ja need ei puuduta tehnoloogiat vaid arutelul olevat KMH programmi kohta. Kui te neile praegu vastata ei oska, võite vastata neile hiljem kirjalikult.

J. Ruut: Nendele küsimustele annaksin ma vastused arutelu kolmandas osas. Ma olen teie kirja saanud-

G. Sidorenko: Ei seda kirja te veel saanud ei ole. Ma annaksin selle praegu üle ja loeksin ka küsimused kohe ette-

J. Ruut: Palun andke praegu küsimused mulle, aga KMH programmi kohta käivatele küsimustele vastaksin hiljem.

Me oleme siin päris kaua arutanud tehnoloogia olemusest, aga programmi esitluseni ei ole veel jõudnud. Kas me läheksime nüüd KMH programmi tutvustamise juurde-

G. Sidorenko: Üks meie küsimus just ongi selle kohta. Meil ei ole tutvumiseks antud programmi vaid programmi eelnõu. Programmi endaga ega tehase tehnoloogiaga ei ole meil võimalust olnud tutvuda.

J. Ruut: Vaatasin kiirelt teie küsimusi ja need on kohati sarnased varasemalt esitatud kirjalike küsimustega, mille kohta ma juba vastused olen ette valmistanud. Oma arust olen ma neil teemadel siiski programmis kirjutanud ja ma soovin anda teile täiendavaid selgitusi.

Aga teeks ikkagi nii, et kõigepealt Andrus Liima tutvustab meile lühidalt tehase ruumilist lahendust ja seejärel läheksime juba programmi tutvustamise ja küsimuste arutelu juurde.

G. Sidorenko: Olgu, oleme nõus

„K“ [Vitali Harin]: Millistel keemilistel elementidel põhineb teie tehnoloogiline protsess, st milline on katalüsaatorite keemiline koostis?

G. Nabiulin: Kõik see on kirjas tehnoloogilises projektis. Katalüsaatorid on välja töötatud Novosibirskis ja patenteeritud. See on kavandatava tehase juures oluline oskusteave ja on ärisaladuseks. Kui teie olete katalüsaatori välja töötanud, kas te ütleksite avalikult, milline on tema koostis? Oluline on see, et väävliärastusprotsess toimib, aga mitte see milline on selle aluseks oleva katalüsaatori koostis. Novosibirskis töötab katalüsaatoritega terve teadusinstituut ja ega ka mina ei tea täpselt, mis katalüsaatorpadrunis sisaldub või seal toimub.

[V. Harin]: Katalüsaatorite kohta on olemas väga mahukad õpikud, kuidas te saate öelda, et te ei ole toimuvaga kursis!

G. Nabiulin: Jah, ei tea ega peagi teadma. Kõike ei ole ju võimalik endale pähe ajada. Mina annan spetsialistidele ülesande, et mul on vaja toimivat väävliärastusprotsessi ja nemad mõtlevad välja, millist katalüsaatorit selleks vaja on.

J. Ruut: Siinkohal tahaksin selgitada, et millisel tasemel on keskkonnamõju hindamiseks vaja kirjeldada tehnoloogiat. Hindamine toimub parima võimaliku tehnika (PVT) järgi ja igal keskkonnakompleksloa kohuslusega tööstusharul on PVT juhend. Selles ei kirjeldata detailset, millist katalüsaatorit kasutatakse või milline on ühe või teise sõlme täpne projektlahendus.-

[V. Harin]: Te koostate tehnoloogilise projekti, milles on katalüsaatorid kirjas ja tegemist ei ole salastatud materjaliga. Ja te ei tea, mis katalüsaatorit kasutatakse?

G. Nabiulin: Ei tea, ma tõesti ei tea katalüsaatori koostist. Aga kas te teate, kuidas täpselt töötab teie telefon? Seda ei tea tegelikult kasutajatest keegi.

J. Ruut: Veel kord, selleks et hinnata kavandatava tegevuse keskkonnamõju ja anda välja keskkonnalube, ei ole vaja teada kõiki tehnoloogilisi üksikasju.

G. Nabiulin: Mulle on oluline, et minu tehnoloogia on keskkonnaohutu ja mul ei ole vaja teada seejuures katalüsaatori koostist vaid millise saastekoguse see ära hoiab. Oletame, et mul on vaja toota teatud kvaliteediga kütust. Selleks annan ma tehnoloogia välja-töötajale kvaliteedinõuded ja tema annab mulle vastu garantii, et tema pakutav tehnoloogiline lahendus neid rahuldab. Seejuures ütleb ta, kui palju on selle koosseisus oleva katalüsaatori kulu.

[V. Harin]: Öelge mulle, kes vastutab tehase tehnoloogilise projekteerimise eest?

G. Nabiulin: Mina vastutan. Aga erinevatel tehnoloogilistel üksustel on erinevad lepingulised projekteerijad.

[V. Harin]: Kes konkreetsetel teil Novosibirskis katalüsaatoritega tegeleb?

G. Nabiulin: Novosibirski Boriskovi nimeline Instituut, te peaksite neid teadma. Me kohtume nendega tihti. Eelmisel nädalal andsime neile näiteks üle katalüütiliste ahjude arvutused. Aga ma ootan ka alternatiivset lahendust Moskva instituudilt. Kes suudab meile pakkuda kiiremini ja majanduslikult soodsa lahenduse, selle tehnoloogia võetakse kasutusele. Aga tõenäoliselt on eri instituutide pakutavad katalüütilised lahendused erinevad.

J. Ruut: Täna, annaksin nüüd sõna Andrus Liimale tehase eskiisi tutvustamiseks

Eskiislahenduse tutvustus (esitlus 10 min, küsimused-vastused 45 min)

Andrus Liima: Tehase asukoht valiti läbirääkimiste käigus Sillamäe sadama esindajatega. Paremale jääb tee, lähedal asub sadama raudtee kaubajaam, üle raudtee jääb Alexela Sillamäe terminal.

Tehase koosseisus on laadimisplatsid, mahutipargid nii tooraine kui toodangu hoiustamiseks. Tehase territooriumi on piirdeaiaga ümbritsetud ja juurdepääs on ainult neil, kes siin töötavad ning tehase teenindamisega seotud firmadel. Sissepääsust paremale jääb parkimisplats ja kontorihoone, samuti töötajate olmekompleks, kus on söökla, riietusruumid jne. Selles osas asuvad ka tuletõrjevee basseinid ja -pumbad. Tehase territooriumil on laoplatz mineraalsele materjalile, silod granuleeritud väävli ladustamiseks, kust saab laadida nii autodele kui raudtee-vagunitesse. Kohe väävli laadimiskõrval on ka väävli tootmistsehh. Siin on kaks 200 m³ mahutit bituumenile. Paremasse nurka jäävad ka tehase reoveepuhustusseadmed.

Liigume vasakpoolsele territooriumi osale. Siin on mahutipark erinevatele produktidele nagu katlakütus, laevakütused, selle kõrval tooraine mahutipark. Teie ees laual on samuti asendiplaan, sealt saate huvi korral vaadata, millised on mahutite mahud. Kõikide mahutite ja erinevate mahutiparkide vahelised kaugused vastavad standardi ja õigusaktide nõuetele. Mahutiparkide kõrval on pumplad ja laadimisestakaadid. Lõuna poole

jääb autolaadimisestakaad, põhja poole raudtee-estakaad. See on suletud tüüpi, mis tähendab et laadimisel lenduvad saasteained püütakse aurude tagastussüsteemiga kinni. Edasi liikudes jõuame reagentihoidlateni ja põhitootmisüksusteni. Jäetud on koht kolmandale separaatorplokile ja asendiplaanil on näha ka puistematerjalide laoplat. Tehasesse tuleb kokku 3 põhitootmisüksust, iga üksuse võimsuseks on 1 miljon t/a, 1. etapi plokk on kõige idapoolsem ja edasi hakatakse neid paigutama paremalt vasakule. Asendiplaani lõunaossa on paigutatud laboratoorium ja operaatorite ruumid, remonditöökojad ja samuti koostootmisjaamad. Neist väiksem ehitatakse 1. etapil, suurem on mõeldud 2. ja 3. etapi jaoks. Eri üksuste paigutamisel on jäetud on ka vajalikud ohutustsoonid.

Mis puutub tooraine ja toodangu transporti, siis eeldatavalt 80 % sadama kaudu ja 20 % raudteega. Kasutatakse sadama olemasolevaid kaisid ja tõenäoliselt paigutatakse torustik olemasolevatele kandekonstruksioonidele, kuid torustiku osa on vaja veel projekteerida. Eeldatavalt kasutatakse 50-60 000 tonnise mahuga tankereid.

Selline siis oli tehnoloogia asendiplaanil paigutuse lühitutvustus.

Vladimir Skorobogatkin, AS BCT: Soovin esitada küsimuse. Palun öelge, millistest kaalutlustest ja arvutustest lähtuvalt te valisite tehase asukoha niivõrd lähedale BCT-le, kus käideldakse veeldatud ammoniaaki koguses kuni 60 000 tonni.

A. Liima: Olid ka teised variandid. Täna näidatud paigutus oli pikkade arutelude tulemus ja tehnoloogia projekteerijad on seisukohal, et see on tehase toimimiseks parim.

J. Ruut: Soovin lisada, et selle küsimuse on AS BCT ka eelnevalt kirjalikult esitanud. Sisulise vastuse saab anda keskkonnamõtjude hindamise käigus tehtavas riskide hindamises. Juhul, kui ilmneb et esitatud lahenduse puhul riskitase muutub vastuvõetamatuks, teeme me projekteerijatele ettepaneku tehnoloogiliste sõlmede ümberpaigutamiseks. KMH programmi koostamise faasis ei ole paraku võimalik selle vajaduse ilmnemisele vastust anda. Kindlasti peame me riskide hindamisel arvestama kõikide Sillamäe sadama territooriumil asuvate ohtlike ettevõtete võimaliku koosmõjuga ja seetõttu on vajalik nende ettevõtete esindajatega avameelselt arutada, millised on võimalikud vastastikused mõjud ja kuidas neid vältida.

V. Skorobogatkin: Oma vastuskirjas tõite välja, et vahekaugus on ainult 40 m, aga tulelaine ulatuks 80 m kaugusele.

J. Ruut: Tahaks täpsustada, mida ma teile vastasin. Tegemist on BCT terminali seadmete kaugusega naftatehase territooriumi piirist, mitte olulistest sõlmedest ja pealegi viitasin, et tegemist on esialgse vastusega, kuna soovisite saada teavet võimalikult kiirest. Kirjas avaldasin ka soovi BCT riskide teemadel arutada, kuid vastasite, et teete otsuse kontaktisiku kohta pärast tänast arutelu. Kuigi ma seda soovinuks, ei saa ma täna anda sisulisi vastuseid võimalike vastasmõtjude kohta.

„K“ [Ivanov?]: Olete kavandanud mahutipargi suuruseks 160 000 m³, samas on aastakäive 2 miljonit tonni, hiljem isegi 3. Kuidas te kavatsete nii väikese mahutipargiga toime tulla?

A. Liima: Tõepoolest, kogu perspektiivset käitlemismahtu arvestades on see suhteliselt väike. Aga 1. etapi jaoks on isegi teatud varu olemas. Kokkuvõttes tuleb hilisematel etappidel hakkama saada suuremate reservideta. Galei oskab ehk täpsemalt vastata.

G. Nabiulin: Selgitan – 2 miljonilise tootmismahu korral jätkub kavandatavast mahutipargist kaheks nädalaks, aga normatiividega on lubatud minimaalselt 7-päevane varu. Jah, me teatud määral riskeerime. Mis puutub 3. etappi, siis tõenäoliselt hakkame otsima võimalusi täiendava mahutipargi rajamiseks või lepime kokku olemasolevate terminalide, nt Alexela mahutite kasutamiseks. Muidugi oleks hea omada suuremat varu kui praegu, nt jääb tanker tulemata või juhtub midagi muud, kuid see ei ole hädavajalik.

Ivanov?: Tavaliselt võetakse sisse 2 kuu varu.

G. Nabiulin: Suurema varu korral on muidugi ka õnnetuste riskid suuremad. Väiksema varu korral me võtame teatud majandusliku riski, et tehase rentaablus on madalam. Selles osas olen ma teiega nõus, kuid muid riske sellega ei kaasne. Pealegi ei ole mõistlik koheselt ehitada 1 miljoni tonni jaoks 3 miljoni käitlemiseks vajalikku mahutiparki. Sellega on seotud päris suured kapitalimahutused ja see ei ole tegelikult hetkel põhjendatud.

Vladimir Potanin: Kuidas on tagatud, et Venemaalt ei tule siia nafta sildi all naftatööstuse ohtlikud jäätmed?

G. Nabiulin: See on pigem poliitilise tasandi küsimus. Tegelikult ei saa ma küsimuse tagamaast täpselt aru, toll peaks ju oma tööd tegema ... Pealegi, kui tuleb sadamasse tanker, võtame me lastist proovid ja kontrollime toorme vastavust sertifikaatidele, enne kui see mahutitesse pumbata. Me teeme seda kas oma laboris või koostöös teiste akrediteeritud laboritega, kuid ilma iga partii kontrollita ei ole meil võimalik töötada. Vastasel korral on riskid liiga suured, kogu tehas võib hävineda. Mittevastava toorme käitlemine on kategooriliselt keelatud. Kui labor väljastab valeandmeid, siis viib see arvatavasti kohtuprotsessini.

V. Potanin: Tegelikult on ka see küsimus seotud teie mahutipargi väiksusega ja naftatarnete katkemisega.

G. Nabiulin: Tarneraskused on täiesti võimalikud. Mul endal on kogemus Põhjamere rannikul asuva tehasega, kus tormide tõttu ei saanud kuu aega ühtegi tankeri. Me oleme selliste võimalustega arvestanud.

V. Potanin: Täna

M. Borzitskaja: Kas teil on ainult tankerid või kasutate ka raudteed?

G. Nabiulin: Esialgelt kavandasime kõik veosed raudteega, 500 000 tonnise käibe korral on see majanduslikult õigustatud. Kuid tootmismahutude suurenemisega tuleb üle minna kas tankeritele või torujuhtmele, sest raudteevedudega kasumlikkus oluliselt väheneks.

M. Borzitskaja: See tähendab, et raudteeveoseid üldse ei planeerita?

G. Nabiulin: Reaalselt võib toimuda umbes 80 % vedusid tankeritega, 20 % raudteel. Mida suurem on raudteeveoste osakaal, seda rohkem tehase majanduslikud näitajad langeksid. Vagunite tühjendamisega on omajagu vaeva ja võimalusel me ei tahaks sellega tegeleda.

M. Borzitskaja: Ka meil on raudteeveoste suurenemise tõttu probleemid.

J. Ruut: Enne arutelu me arutasime arendajaga raudteevedude küsimust, kuna Linnavalitsus oli selle kohta kirjaliku küsimuse esitanud. Majanduslikult oleks ideaalne kõik veosed tankeritega korraldada, kuid reaalselt võib tankerite osakaal olla 80-90 %.

M. Borzitskaja: Ehk peaks kõiki neid asjaolusid taotluste esitamisel arvestama. Kuna mahutipark on väike, võivad esineda tarneraskused – milleks taotleda 3 miljonilist mahtu?

J. Ruut: Muide, see tuleneb rahvusvahelistest konventsioonidest ja keskkonnamõju hindamise meetodilistest juhenditest, et hinnangute andmisel lähtutaks maksimaalsest võimsusest. Kui me teame, et perspektiivis on kavas töödelda 3 miljonit, siis tuleb see ka välja öelda. Ilmselt oleks te palju rohkem nõrдинud, kui siin räägitaks 2 miljonilise käibega tehasest ja näiteks alles 10 aasta pärast teatatakse, et nüüd hakkame realiseerima 3. etappi.

Seetõttu jääb KMH dokumentides viide perspektiivsele käitlusvõimsusele alles, kuid samas on teada tehnoloogia ja projektlahendus ainult 2 miljoni tonni kohta. Seetõttu me arvestame teie ettepanekuid ja KMH tehakse 2 miljoni tonni kohta. Võiks ju ka praegu teatud tasemel hinnanguid anda, kuid sisulist mõtet sel ei ole. Õigusaktidest tulenevalt tuleb enne 3. etapi käikuandmist nagunii teha uus KMH.

G. Nabiulin: Seda enam, et me ei tea, mis tüüpi tehnoloogiat me 3. etapil kasutame. Turul on järjest suurem nõudlus naftakeemia toodete järele, nii et praegu on võimatu ka ennustada. 3. etapi tehnoloogia selgumisel teeme KMH protsessi uuesti läbi, anname uued hinnangud. Nii et me praegu hindame kahte miljonit, mitte kolme.

M. Borzitskaja: Ja kõik keskkonnakaitsega seotud arvutused tehakse 2 miljoni tonniga?

G. Nabiulin: Jah muidugi, ka need on ju tehnoloogiast sõltuvad. Kui 3. etapi olemus ei muutu, oleks täiendav hindamine küllaltki lihtne. Aga me ei tea seda.

„K“: Kas edaspidi on Sillamäe linnas kütuseliitri hind alla 1 euro?

G. Nabiulin: Me müüme oma toodangut vastavalt turuhinnale, kui see oleks kõrgema hinnaga, kes seda ostaks.

„K“: Te ei saanud päris hästi aru. Kas teil on kavas müüa Sillamäe linnas kütust turuhinnast odavamalt?

[elevus saalis]

[?Ilja Zatšelov?]: Ärge nüüd asju segi ajage. Sillamäe linn ei saa elanikele kütust osta. Autokütust müüakse tanklatest.

V. Mirotvortsev: Ärge nüüd seda teemat väga tõsiselt ka võtke, arvan et kõik said aru, millest jutt käib.

J. Ruut: Kas on veel küsimusi asendiplaani osas või läheme järgmiste teemade juurde?

Maksim Ushakov, AS BCT tehnikadirektor: Veel üks küsimus. Millistelt kaidelt on kavas naftat ja kütuseid laadida? Ja kuhu ehitatakse selleks vajalik torujuhe, kas samale kande-konstruktsioonile, mida kasutab BCT?

G. Nabiulin: Me praegu arutame seda teemat sadamaga. Kasutame kas 11. kaid, kus laevade süvis võib olla 12 m ja kaid nr 9 [saalist täpsustati kai numbrit], vabandust kaid nr.8.

M. Ushakov: Kuidas te kavatsete nende kaideni jõuda, ma ei näe projektjoonisel kaideni viivaid torusid? Ma tahaks teada, kuidas on kavas ületada meie terminali viiv tee ja kuidas torustik paikneb meie torujuhtme suhtes?

A. Liima: See on sadamaga läbirääkimiste küsimus, aga praegu teadaolevalt kasutame samu kandekonstruktsioone.

M. Ushakov: Tore, aga kuidas te kavatsete sellele ära mahtuda? Palun kindlasti meid kursis hoida torujuhtmete projekteerimise käiguga.

J. Ruut: See on küsimus, millele saab vastuse anda alles KMH käigus – kas sellega kaasneb olulisi riske-

M. Ushakov: Siin pole midagi hinnata, kas on kavas meie torustiku kandekonstruktsioone kasutada või mitte?

A. Liima: Jah, praeguste plaanide järgi küll.

M. Ushakov: Edasised küsimused esitame juba sadamale.

M. Borzitskaja: Kas on kavas läbi viia KMH käigus uuringuid?

J. Ruut: Sõltub, mida te silmas peate. Meil on kavas teha õhusaaste ja müra modelleerimised. Samuti viime läbi riskianalüüsi niivõrd kui see on võimalik KMH käigus. Selle kohta esitati täpsustav küsimus, et mida see tähendab. Kemikaaliseadusest lähtuvalt peab A-kategooria suurõnnetuse ohuga ettevõtte täitma rea nõudeid, millest osa puudutab juba tegutsevat ettevõtet. Sellest lähtuvalt ei ole võimalik teha ka projekteerimise ja KMH staadiumis täiemahulist riskianalüüsi, kuid hinnangu riskidele me otsuse tegemiseks piisavas mahus anname, seejuures milliseid ohutusmeetmeid on

kavas täiendavalt rakendada. Kuid ohutusega arvestatakse juba projekteerimisel – näiteks tuleohutust silmas pidades lähtutakse projekteerimisel nõudest, et tulekahju ohutsoonid jääksid ettevõtte piiridesse. Nii et 3 viiakse läbi 3 erinevat uuringut.

M. Borzitskaja: Et ainult nendes valdkondades. Ma ei pidanud muidugi seda silmas. Tehase mõju ulatub naaberterritooriumitele, rikute ehituse käigus pinnast ning taimkatet ja uurimata territooriumi seisundit, põhjavee horisonte ja rida teisi tegureid, ei ole võimalik mõju hinnata.

J. Ruut: Nendes valdkondades on uuringud läbi viidud ja hinnangud antud sadama rajamisel. Näiteks millised mõjud on ligi 10 m paksuse paekivi kihi väljakaevandamisel, mis praeguse tehase rajamiseks on vaja lõpule viia.

M. Borzitskaja: Tähendab, need uuringud on olemas ja te lihtsalt kasutate nende tulemusi?

J. Ruut: Jah. Muidugi saab igas valdkonnas lähtuvalt kavandatava tegevuse iseloomust täpsustavaid hinnanguid. Võtame näiteks geoloogilised tingimused. Meie töörühmas on geoloog, Epp Zirk ja ma juba eelnevalt palusin tal uurida diktüoneemakildaga seotud küsimusi, kuna kirjalikes küsimustes sellele probleemile viidati. Võimalik probleem on selles, et kui diktüoneema ehitustegevuse käigus välja kaevata ja ta avatult kuhjadesse pikemaks ajaks seisma jätta, võib see ise süttida. Täna on mul ka esialgne vastus teada - pinnasesse jäetuna sellist ohtu ega muid keskkonnamõjusid ei ole. Igal juhul me hindama tehase rajamise mõjusid pinnasele ja põhjaveele.

„K“: Kellele te kavatsete edasiseks töötlemiseks anda stabiliseeritud nafta?

G. Nabiulin: Oleme läbirääkimisi pidanud Kiriši ja ka Mažekai tehasega.

„K“: Kas neil ei kujune probleemiks väävlisisaldus? Soovivad nad seda ikka vastu võtta, sest minu teada ei ole seda fraktsiooni kusagile panna?

G. Nabiulin: Minu teada ei tohiks probleeme olla. Aga see on nende otsustada, kas pakutav neile käitlemiseks sobib. See on puhtalt läbirääkimiste küsimus. Igal juhul on tegemist naftakeemia tootmiseks sobiva toorainega, mille järgi on turul suur nõudlus.

M. Borzitskaja: Õelge palun, kas on olemas eelprojekt?

J. Ruut: Kuna see küsimus on seotud ka KMH olemusega ja selle kohta on esitatud ka kirjalikud küsimused, vastaksin sellele pikemalt pärastpoole.

M. Borzitskaja: Hästi

Margit Rannu, AS BCT: Meile antud vastuskirjas oli, et tehase rajamisega seotud riskianalüüs valmib 2013. aasta lõpupoole. Kas saaksite täpsustada?

J. Ruut: Täpsustaks, et te küsisite, millal saab riskianalüüsiga tutvuda ja ma vastasin, et 2013. aasta lõpupoole. Aga selleks ma tahaks alustada teiega koostööd ja neid teemasid arutada-

M. Rannu: Oleme nõus koostööd tegema. Aga oskate täpsustada, kas oktoober või november?

J. Ruut: Kuna siin ennist toodi välja, et tehase arendamise ajagraafik on väga tihe, vastaksin veidi pikemalt. Selle tehase rajamise ettevalmistamisega alustati meie teada juba vähemalt aasta aega tagasi – siis pöörduti ka Hendrikson&Ko kui võimaliku keskkonnamõju hindaja ja ka projekteerija poole. Seega on minu mõtted selle tehasega juba ligi aasta aega tegelenud, arvestanud kohapealsed keskkonnatingimusi ja nafta käitlemisega kaasneva mõjusid. Aga teisalt, vastates nüüd ka eelnenud küsimusele – tehase eelprojekti kui sellist veel koostatud ei ole. Arendaja ja projekteerija arutavad läbi erinevaid lahendusi ja need on pidevas muutumises, Andrus Liima enne ütles, et täna näidatu oli 12 versioon. Ja seetõttu on praegu väga raske hakata

põhimõttelisi seisukohti kirja panema. Aga kui me saame septembris lõplikud andmed, siis eeldatavalt novembri keskel.

V. Harin, Looduskaitse Selts: Sadama territooriumil toimuvad tegevused, mille tulemusena tekivad halvasti lõhnavad ained ja toimub ka muude saasteainete heide välisõhku. Sadama ja linna piiril peaks toimuma välisõhu saaste seire, kuid seda ei tehta. Kui ehitatakse naftasaaduste tehas, kes garanteerib, et jutuks olnud signalisaatorid tehase piiril paigaldatakse? Kuidas nad töötavad?

G. Nabiulin: Mitte signalisaatorid vaid analüsaatorid. Tuulteroosi ja tegevuste paiknemist arvestades paigutatakse tehase piirile seireandurid ja mõõtmistulemused saadetakse arvutisse. Seireandmed on nii tehase personalile kui avalikkusele kättesaadavad, samuti järelvalveorganitele. Saab jälgida, kas saasteainete heide on piirväärtustele vastav. Seda on tingimata vaja teha kasvõi selleks, et vältida samas piirkonnas tegutsevate ettevõtete vahel vaidlusi, kes saastet tegelikult põhjustab. Võrreldes tehase rajamiseks vajalike kapitalimahutustega, on seiresüsteemi maksumus võrdlemisi tühine.

J. Ruut: Ka omaseire süsteemi rajamist me enne koosolekut arendajaga arutasime, kuna esitati sel teemal kirjalik küsimus. Täna väljaõeldu pannakse protokoll kirja ja sisuliselt on tegemist siduva lubadusega [saalist täpsustavad kommentaarid terminoloogia osas] või kui soovite tingimusega. Tehasele rajatakse autonoomne pidevseiresüsteem.

G. Nabiulin: Kui mõjude hindamisel ilmneb, et on vaja 2 seirejaama, paigaldame 2.

G. Sinelnikova?: Sadam pole siamaani seirejaama paigaldanud.

G. Nabiulin: Avaldage neile survet. Ja kui toimuvad rikkumised, tuleb saastavad tehased kinni panna.

M. Borzitskaja: Asi pole selles, praegu andsite te siduva lubaduse seiresüsteem paigaldada. Ja mitte signalisaatorid vaid analüsaatorid.

G. Nabiulin: Jah, tegemist on analüsaatoritega.

J. Ruut: Tegelikult on tehase seiresüsteemis olemas ka signalisaatorid, kuid need annavad märku, kui tehase territooriumil hakkaksid tekkima plahvatusohtlikud süsivesinike kontsentratsioonid.

V. Mirotvortsev: Juhan, ei anta sulle täna võimalust programmist rääkida

M. Borzitskaja: Oodake, enne jäi üks küsimus vastamata. Kas on olemas eelprojekt või midagi sellist? Selleks, et linnavalitsus saaks välja anda ehitusloa, läheb seda vaja-

J. Ruut: Vabandust, arendaja esitas projekteerimistingimuste taotluse, mis tähendab et projekt tuleb nende alusel koostada.

M. Borzitskaja: Tähendab, eelprojekti veel ei ole.

A. Liima: Eelprojekt on väljatöötamisel. Projektlahendus sõltub siiski kavandatavast tehnoloogiast. Praegu on meil teada mahutiparkidega ja üldiste majandushoonetega seonduv. Kuid näiteks energiavajadus sõltub konkreetsest tehnoloogiast ja kuni seda ei ole paika pandud, ei ole võimalik ka täpsemalt paika panna koostootmisjaama parameetreid, väävliärastuse detaile jm.

M. Borzitskaja: Kas seda eelprojekti siis on või ei ole?

A. Liima: Valmis kujul ei ole, seda tehakse paralleelselt KMHga.

M. Borzitskaja: Ja mis ajal teil eelprojekt valmis saab?

A. Liima: Selleks ajaks kui esitatakse linnale ehitusloa taotlus.

M. Borzitskaja: Millal see juhtub, kas 2014 või 2015? Või 2 kuu pärast. Ma tahan kursis olla selle projekti realiseerimise ajakavaga. Millal toimub eelprojekti avalik arutelu?

J. Ruut: Te soovite korraldada eelprojekti avaliku arutelu?

M. Borzitskaja: Jah muidugi. Meil kogu aeg on eelprojekti ja ehitusprojekti sidususega probleeme. Ehitusprojekti ei jõua nii mitmedki olulised teemad, Ja meil on selleks õigus, lihtsalt me ei ole seda veel siiaani kasutanud.

A. Liima: Selleks on meil vaja saada kõigepealt valmis ka KMH aruanne. Nii et realselt mitte enne detsembrit.

M. Borzitskaja: Nii et mitte enne detsembrit

J. Ruut: Praegune keskkonnamõju hindamine toimub keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 26 alusel – KMH koostatakse ehitusprojekti koostamise käigus. See tähendab, et KMH alusel sätestatud keskkonnatingimusi tuleb ehitusprojekti koostamisel arvestada. Nii ka edasiste tegevuslubade väljastamisel, sh keskkonnakompleksloas, mida väljastab Keskkonnaamet.

V. Mirotvortsev: See on väga oluline täpsustus, sest nii linnavalitsusele kui ka avalikkusele jäi esitatud dokumentidest arusaamatuks, milline keskkonnamõju hindamine on algatatud. Nüüd on siis üheselt välja öeldud, et seda tehakse projekteerimise käigus, nii nagu seda võimaldab keskkonnamõju hindamise seadus. Selle täpsustuse alusel tuleb muuta ka programmi nimetust.

J. Ruut: Programmi sissejuhatuses on tegelikult viidatud, et KMH viiakse läbi projekti koostamisel, aga puudub viide 26. paragrahvile. Viin programmi selle täienduse sisse.

O. Kultajev: Siin tuli enne jutuks, et kui võrreldes tehase rajamise maksumusega on seiresüsteemi hind kopikates. Aga meile lubati juba 2 või 3 aastat tagasi, et sadama ja linna piirile pannakse püsiseirejaam. Siiani seda tehtud ei ole. Me helistame siiaani numbrile 1313 ja kaebame lõhnahäiringute üle-

V. Mirotvortsev: 128 kõnet aastas

O. Kultajev: -ja nende arv on aasta-aastalt kasvanud, kuid siiaani seirejaama paigaldatud ei ole. Kui ta maksab kopikaid, miks seda siiani tehtud ei ole?

J. Ruut: Sooviks kommenteerida neid kopikaid. Tegelikult võib selline püsiseirejaam maksta kuni miljon eurot. Ma muidugi ei tea hr. Galei võimalusi, kuid minu jaoks on tegemist suurte summadega.

Küsimus on teatud määral seotud ka kõikide mõjude kooshindamisega. Esitati kirjalikud seisukohad, milles nõuti kõikide ettevõtete põhjustatud õhusaaste kooshindamist. Tegelikult on see KMH programmis hinnatavate mõjude loetelus ette nähtud, panin selle nõ sissejuhatuseks enne kui teemasid loetlema hakkasin, st koosmõju hinnatakse kõikide hinnatavate mõjuvaldkondade puhul.

O. Kultajev: Meie probleem ei ole kas miljon eurot paigutada sinna või tänna, kuid meil inimesed „surevad“ lõhnasaaste tõttu. Ei ole võimalik kindlaks teha, kust need lõhnad tulevad, kas sadamast, elektrijaamast või veel kuskilt mujalt.

[?I. Zatšelov?]: Katkestan teie jutu. Selgelt öeldi ju enne välja, et arendaja ei käivita tehast enne kui on täidetud kõik keskkonnakaitselised nõuded. Sain ma õieti aru?

G. Nabiulin: Jah

[?I. Zatšelov?]: Aga teie räägite millestki muust, probleemidest mille tekitamise eest vastutab teine organisatsioon.

J. Ruut: Aga tegemist on ju kumulatiivse mõjuga. Probleem on selles, et seda tehast ei saa käiku anda, kui teised tehased on juba põhjustanud piirnormide ületamise. Olgu nende saaste kui väike tahes, nad ei mahu enam siia ära. Seega on ka uue tehase arendajad sisuliselt huvitatud, et saastet kontrollitaks.

G. Nabiulin: Siin võiks ehk ajendiks olla makstavad trahvisummad. Selle asemel, et kulutada miljon eurot keskkonnatrahvidele, võiks soetada seiresüsteemi. Vähemalt meil on trahvisummad normide ületamise eest meeletud.

G. Sidorenko: Meie probleem on selles, et üksteise järel tuleb ettevõtteid juurde ja seetõttu ka saastekoormus suureneb. Aga seiresüsteemi siiani ei ole.

?Ilja Zatšelov?: Olen nii-öelda naaber, elan sadama külje all Toila valla territooriumil. Mina olen selle poolt, et see tehas ehitataks. Kavandatav tehnoloogia on selgelt parem, kui olemasolevates naftatehastes Kirišis, Jaroslavlis, Moskvast ja mis seal rääkida Baškiirist. Olen nendes kõikides käinud. Tegutsesin naftaäris päris mitu aastat ja olen sellega tihedalt seotud. See, et nad siia tulevad loob 500-2000 töökohta. Tehases 500, aga ülejäänud kõrvaltegevusaladel, kuhu on ka töötajaid vaja. Arvutasin siin vaikselt kokku, et kui ma rajaksin tehase kõrvale 5-hektarilise kasvuhoonete kompleksi, kui palju mul peaks olema töötajaid.

Nüüd elamispiinast. Olin hiljuti Kirišis, kus tehas ehitab töötajatele elamispiindu. 20 % anti linnale, 80 % oma töötajatele. Arvan, et ka siin lähevad arendajad sama teed. Sellega on seotud ka infrastruktuuri rajamine, teede korrashoid ja teenindussfääri areng. Arvan, et linnale on tehase tulek kasulik.-

A. Palijenko?: Vabandage, 20 % oleks juba väljapressimine.

?I. Zatšelov?: Edasi, riigile laekuks siit maksutulud 200-300 miljonit eurot. Ühe toru Venemaa juba ehitab, Eestile jäid siin tühjad pihud. Kui Eesti oleks selles osas nõusoleku andnud, oleks saadav 8 miljonit dollarit pensionäridele abiks. Arvan, et kui riigile laekub 200-250 miljonit eurot makse, saab üht-teist ka linn. Lugege palun Eesti seadusi, Riigi Teatajas on kõik kirjas.

Aga teie arutage siin tühja-tähja ümber edasi. Meile seletati tehase tehnoloogia ja struktuur lahti. Mulle jõudis see kohale. Ülejäänud teevad projekteerijad. Te võite iga projekti etapi kohta lõpmatult täiendavaid küsimusi esitada. Kuid arendaja ei kavatse enne suuri summasid mängu panna, kui on saanud linnalt põhimõttelise vastuse, kas tehas tuleb või mitte.

„K“: Vabandage, kustpoolt te naaber olete?

?I. Zatšelov?: Toila valla territooriumil. Olen teie tehase saastunud õhku sisse hinganud rohkem kui te kõik kokku. Mul hävis vahepeal pool aiasaadust ära.

„K“: Ja hingate nüüd ka

?I. Zatšelov?: Olukord on palju paremaks läinud. Nüüd ka veidi tähtaegadest. Ma mäletan aega, kui Vähi meeskond tuli Sillamäele ja kui ruttu seda sadamat ehitama hakati. Nüüd tehastest. VKG ehk Viru Keemia Grupp ehitab hiljuti uue põlevkiviõli tehase. Samasugust tehast ehitati nõukogude ajal 8 aastat. VKG sai ehitusloa 8 kuuga. Kõik sõltub sellest, kelle oma on sinna paigutatav raha. Narvas ehitati õlitehas valmis, kuid seisab ja nähtavasti veel kaua. Ja ongi kogu lugu. Vabandage mind, ma nüüd lahkun ja tegelen oma asjadega edasi.

M. Borzitskaja: Nii et teie olete nõus saastunud õhku edasi hingama?

?I. Zatšelov?: Olete hariduselt füüsik, lõpetasite Uuralis, muide hea ülikool. Aga te ei mõtestanud seda tehnoloogiat lahti.

M. Borzitskaja, jt: Aga me ei tea ju tehnoloogiast veel midagi. Me arutame ainult keskkonnaküsimuste üle. Kui meil oleks tehnoloogilised nüansid teada, kestaks arutelu kolm päeva!!!

?I. Zatšelov?: Siin anti piisavalt selgitusi, ülejäänud tuleb tehnilises projektis. Kui nad jäävad kirjeldatu juurde, olen mina tehase rajamise poolt.

M. Borzitskaja: Olgu, see on teie arvamus.

J. Ruut: Igaühel on õigus oma arvamust avaldada

[Tõnis Seesmaa]: Aga kas teie avaldate oma arvamust? Ma näen ja kuulen, et püüate kõigest väest jääda oma vastuväidete juurde ja kulutate selleks palju energiat. Aga siin on 2 osapoolt: inimesed, kes on poolt ja inimesed, kes on vastu. Aga miks te ikkagi täna vastu olete.

G. Sidorenko: Jäägem korrektseks!

J. Ruut: Igaühel on õigus välja öelda oma arvamus, nii tehase vastu kui poolt.

G. Nabiulin: Linn kindlasti võidaks tehase rajamisest. Kui me ehitame siia veespordi-kompleksi, saaks iga ema lastega ujumas käia.

G. Sidorenko: Teate, meil juba on selline kompleks, meil rohkem vaja ei ole.

M. Borzitskaja: Jätame selle teema, see on kõik kauge tulevik

J. Ruut: Muide, tulles korra tagasi ettevõtete koosmõju juurde, üks õiguslik nüanss mõtisklemiseks. Välisõhu kaitse seadusest tuleneb, et kui piirkonnas on oht saastetasemete ületamiseks, tuleks saastelubade andmisel eelistada neid ettevõtteid, kus on madalamad heitetasemed [protokoll koostamisel lisatud viide: välisõhu kaitse seadus § 72 saasteainete välisõhku suunamise eelisõigusest]. See viib hr. Nabiulini väljaõeldu juurde, et saastavad ettevõtted, kes põhjustavad saastetasemete ületamist, tuleb sulgeda. Praktikas seda sätet minu teada rakendatud siiani ei ole, kuid teoreetiliselt selline võimalus eksisteerib. Mis tähendab seda, et selle KMH käigus võib tekkida vajadus seda teemat põhjalikult arutada – miks on saastetasemed ületatud ja kes seda põhjustab. Kui ettevõtted koosmõjus saastetaseme piirväärtusi ei ületa, siis seda vajadust muidugi ei ole.

V. Mirotvortsev: Vabandust, et teid katkestan, tahaks paar sõna öelda lõhnasaastest. Välisõhu kaitse seadus kasutab lõhnaaistingu mõistet. Eri ainete lõhna ebameeldivana tajumise lävi võib olla alla saastetaseme piirväärtust, võib olla ka suurem. Seda asjaolu on teil oma hinnangus väga raske käsitleda, kuna ei ole veel hindamismetoodikat. Kuidas te seda hindate? Mina näiteks ei tea ja senini ei ole ka ministeerium sellele küsimusele vastanud. Lisaks tuleb hinnata kõigi ettevõtete koosmõju – sellele vist viitasid oma kirjades nii linnavalitsus kui ühiskondlikud organisatsioonid.

J. Ruut: Jah, ma olen lõhna hindamise problemaatikaga kursis. Ettevõtte koosmõju hindamine on KMH programmis ette nähtud. Tuli kirjalik ettepanek hinnata kõigi ettevõtete õhusaaste koosmõju-

V. Mirotvortsev: koosmõju tuleb hinnata ka lõhna suhtes

J. Ruut: Jah, tuleb. Tegelikult on programmis kirjas, et koosmõju hinnatakse kõikide mõjuvaldkondade puhul.

V. Mirotvortsev: ja ärge unustage minu lemmikteemat sünergilist mõju. Üksi Eesti ekspert ei oska mulle selles osas vastust anda, aga ehk teil õnnestub.

G. Nabiulin: Küsimus: kui selles piirkonnas ei ole seiret ja saastetaseme piirnormid-

V. Mirotvortsev: Seire toimub, aga see ei ole pidev. Süstemaatiline seire toimub.

G. Nabiulin: Kui piirkonnas on normid ületatud, kuid meie heide on normi piires ja meil on seiresüsteem, kas me ei saa tegevusluba?

V. Mirotvortsev: Sellele küsimusele ei saa praegu vastata-

M. Borzitskaja: Keskkonnaluba on ka vaja

V. Mirotvortsev: -Teil tuleb oma seirejaam, millega te jälgite õhusaastet oma territooriumi piiril. Kui piirkonnas on oht saastetasemete ületamiseks, tuleb koostada välisõhu kvaliteedi juhtimise tegevuskava, mis hõlmab kõiki sadamas tegutsevaid ettevõtteid ja saastavate tegevuste koordineerimine toimuks kesksest dispetšerpunktist. Nii nagu see toimub Hollandi sadamates ja toimub ka Muuga sadamas. Sillamäel alles koostatakse projekti.

„K“: Milline on tehase rajamise maksumus?

G. Nabiulin: Umbes 75 miljonit €. See sõltub veidi seadmete valmistajate hinnapoliitikast, sarnaseid seadmeid on võimalik osta nii 20 000 kui 30 000 € eest. Tehasel on väga suur metallimahukus ja seega otsene sõltuvus nt roostevaba terase maailmaturu hinnast. Nii et võib-olla tuleb maksta ka 80 miljonit.

M. Borzitskaja: Õelge palun, kas te olete seejuures arvestanud keskkonnakaitseliste meetmete maksumusega? Kui suure osa moodustavad näiteks keskkonnatasud?

G. Nabiulin: Oleme arvestanud sellega tegevuskuludes – 2 % tooraine hinnast. Aga olulised on ka tööjõukulused. Need tegime arvestusega, et 300 töötaja keskmine palk on 3 000 €.

J. Ruut: Vabandust, selgitan mis on parim võimalik tehnika, mille järgi tehas tuleb ehitada. Eesmärgiks on saaste ja jäätmetekke vältimine ja need meetmed peavad olema põhitehnoloogiasse projekteeritud ja seega kajastuvad keskkonnakaitseliste kulud tehase maksumuses. Muidugi ei ole välistatud, et näiteks tekib jäätmeid nagu kirjas oli – 8 000 tonni aastas-

M. Borzitskaja: esimesel etapil, teisel juba 20 000 tonni

J. Ruut: -mul tuleb töö käigus muidugi hinnata ka koguseid, aga tekkinud jäätmed tuleb ka käidelda. Täna kuulsime, et kõik tehnoloogilised jäätmed on kavas taaskasutada. Kui see paika peab, siis keskkonnatasu maksta ei tule. Aga taaskasutamine on võimalik, kui selleks on ehitatud vastavad seadmed.

V. Mirotvortsev: Meie näeme probleemi selles, et Eesti jäätmekäitlusettevõtetele ei ole selliseid vastuvõtuvõimsusi.

J. Ruut: KMH käigus tuleb üldine kogus erinevateks jäätmevoogudeks lahutada, hinnata nende käitlemisvõimsusi, st hinnang antakse.

G. Nabiulin: Te räägite neist 20 000 tonnist nagu need visataks ära. Ma tõin välja normatiivse jäätmetekke, mis on vajalik kindlaks määrata iga tootmisettevõtte puhul.-

V. Mirotvortsev: Dokumentidest lihtsalt seda ei selgu.

G. Nabiulin: Normidega on ette antud, et jäätmetekke on 2 %, aga oma ettevõttes me püüame seda vähendada, reaalne teke võib olla 0,2 %. Me oleme majanduslikult huvitatud jäätmetekke vähendamisest – mida rohkem neid tekitada, seda suuremad probleemid, sh võimalike trahvidega.

M. Borzitskaja: Siin tuleb arvestada ka ressursikasutuse maksumusega. Mitte ainult jäätmete ja keskkonnale tekitatud kahju vaid ka ressursside eest tuleb tasu maksta ja osa sellest keskkonnatasust laekub linna eelarvesse. Siit ka minu küsimus, kui suurte keskkonnameetmete maksumusega, see tähendab siis keskkonnatasudega olete te arvestanud? Õelge konkreetsed numbrid palun.

J. Ruut: KMH käigus saaksin ma anda konkreetse vastuse. Aga praegu saan anda hinnangu – ressursitasud moodustavad selle tehase kogukäibest 0,0x %. Keskkonnakaitseliselt on palju olulisem küsimus investering PVTsse kui ressursi- ja saastetasude suurus.

V. Mirotvortsev: Kuna projekti veel ei ole, siis ei saa siin ka vastust. Aga läheks nüüd KMH programmi juurde. Mul on ettepanek, et ärme aja kokkuhoiu huvides programmi ennast tutvusta,. Eeldan et kõik on programmi läbi lugenud, ehk läheks kohe esitatud küsimuste vastamise juurde.

M. Borzitskaja, jt: Jah, oleme nõus.

J. Ruut: Sobib. Vajadusel saan ekraanil näidata programmi teksti, mille üle arutleme.

KMH programmi arutelu (1 tund 15 minutit)

J. Ruut: Olulisemad küsimused on mul küll meeles ja mõnesid juba eelnevalt arutasime, aga ettevalmistatud slaididel on mul lõpus ülevaade, kes küsimusi esitasid. Sain KMH programmi kohta 30. augustini 3 kirja küsimuste ja ettepanekutega. Täna anti siin saalis üle veel 2 kirja.

AS BCT kirjas KMH programmi kohta ettepanekuid ei olnud esitati täpsustavaid küsimusi kavandatava tegevuse kohta – millised on BCT ja tehase vahelised kaugused, millistelt kaidelt toimub laadimine. Küsiti, milliseid tule- ja plahvatusohtlikke aineid tehases käideldakse. Lühidalt ka vastusest: selliseid aineid, mis oleksid klassifitseeritud plahvatusohtlikuks kemikaaliseaduse mõistes, tehases ei käidelda. See muidugi ei tähenda, et KMH riskianalüüsis ei tuleks käsitleda plahvatusohtlikkuse teemat. Ja kui rääkida ohtlike ettevõtete klassifikatsioonist SEVESO direktiivide järgi, siis see ei sõltu vedelkütuste käitlemise puhul nende konkreetsetest omadustest. Kavandatavad tehas on käideldavate kütusekoguste järgi A kategooria suurõnnetuse ohuga ettevõtte ja selle järeltule tegemiseks ei ole vaja teada käideldavate kütuste klassifikatsiooni. Kuid riskianalüüsis jällegi on vaja arvestada iga kütuseliigi kogustega ja omadustega. Ja küsimus, millal saab tutvuda riskianalüüsiga. Seda me juba eelnevalt veidi arutasime, et riskianalüüsi käigus on vaja kõigi sadama territooriumil tegutsevate ohtlike ettevõtete koostööd, et oleks teada millised riskiprobleemid neil on ja vajadusel leida koos lahendus.

Siis esitas kirjalikud ettepanekud Sillamäe Linnavalitsus. Üks teemadest, mida ka juba selgitasin, oli kõikide allikate koosmõju hindamine. Praegu ma näitaks teile programmis, kuidas ma selle vormistasin.

V. Mirotvortsev: Lihtsalt öelge, kas ettepanekut arvestatakse.

J. Ruut: Põhimõtteliselt arvestatakse, aga kui täiendust juba eelnevalt kirjas olevale. Tavaliselt olen ma eelnevates KMH programmis kumulatiivse mõju ühe hinnatava teemana loetelus välja toonud, praegu aga kui loetelule eelneva sissejuhatuse, st kõikide kirjas olevate teemade puhul hinnatakse ka koosmõju. Samamoodi on ka enamike teiste kirjalike ettepanekutega. Neid arvestatakse kui täiendusi KMH-s kirjapandule, mis aitavad teksti paremini mõista.

M. Borzitskaja /V. Mirotvortsevile/: kas te omapoolsed ettepanekud ikka tegite?

V. Mirotvortsev: jah tegin, linnavalitsus saatis nad välja kui linnavalitsuse seisukohad.

J. Ruut: Teine ettepanek puudutas monitooringusüsteemi rajamist. Kuna seireteema on üks KMH kohustuslik osa, siis seda muidugi käsitletakse. Kirjapandud sõnastuse ei ole see ettepanek programmi kohta vaid juba KMH järeltule. Kuna siin eelnevalt juba öeldi välja, et seiresüsteem tuleb, ja see saab protokolliga ka kirja, siis saan vastuses öelda, et sellega arvestatakse. KMHs saab täpsemalt analüüsida, kuhu see täpsemalt paigutada, et see parimini toimiks koos teiste jaamadega jne.

Sisuliselt sama vastus ka lõhna hindamise temaatika kohta, 3. küsimus täiendab eelmist. Mis puudutab kohest teavitamist, siis ka seda saab aruandes välja tuua. Ilmselt toimiks see sarnaselt Muuga sadamas oleva süsteemiga.

V. Mirotvortsev: Tahan täpsustada, et see peab arvestama nii hapetega kui kõikide teiste saasteainetega, mis sadamas tekkida võivad. Tuletan meelde sünergilisust, ka seda tuleb hinnata.

J. Ruut: Jah, sel teemal on võimalik hinnang anda, kuid tuleb nentida, et sünergilist koomõju ei ole võimalik instrumentaalselt mõõta, at ükski seireseade ei teavita teid sellest.

M. Borzitskaja: Arusaadav, kuid arvutuslikult saaks seda hinnata.

J. Ruut: Siis oli ettepanek, et KMH käsitleks tehast, mille sisendvõimsus on 2 miljonit tonni aastas. Kas 2 või 3 oli eelnevalt arutusel ja KMH hindab 2 miljonit.

6. küsimus oli riskide hindamise kohta, mida me ka juba arutasime, et hinnatakse ettevõtete riske koosmõjus, tuuakse välja ohutsoonid ja pakutakse välja leevendavad

meetmed, sh vajadusel ja võimalusel vahekauguste suurendamine naaberettevõtete ohtlike objektidega. Samas on projekteerimise lähtetase juba praegu selline, et tuleohuga seotud tsoonid jäävad tehase piiridesse, seda kinnitas ka ennist Galei Nabiulin.

7. küsimus oli täpsustada kuidas hinnatakse jäätmeteket, puhastusseadmete efektiivsust, kui ei ole tehnilist projekti. Hinnangute andmisel on rõhk PVT vastavuse hindamisel ja selleks ei ole vaja teada kõiki tehnoloogilisi üksikasju. PVT juhendid loetlevad väga palju erinevaid meetmeid, mille hulgast saab arendaja valida. Kui arendaja kinnitab, et tema patenteeritud tehnoloogia tagab teatud süsivesinike heite mg/Nm^3 , tuleb seda võrrelda rafineerimistehaste PVT juhendmaterjalis tooduga. Kui see on kõrgem, tuleb hinnata, milliseid täiendavaid meetmeid on vaja rakendada selle vastavusse viimiseks. Kui on madalam, siis edasisi küsimusi ei tohiks tekkida. Iseasi, et hiljem, kui tehase juba tegutseb, peab selle seireprogramm võimaldama nende piirväärtuste täitmise kontrolli. Ja kui siis selgub, et 10 asemel on 100, on ettevõtte suures probleem. Muide, Ida-Virumaal oli üks juhust, kus selgus et tehnoloogia tarnija on saastekoormuse deklareerimisel eksinud 10-korral. Tuleb rakendada täiendavaid meetmeid, et heide piirväärtusega vastavusse viia, aga kui see ei ole võimalik, tuleb tehase sulgeda. Uue käitise puhul tuleb PVTga määratletud piirväärtuste täitmine tingimusteta tagada.

„K“: Kas see tehakse kindlaks saastekoormuse modelleerimisega?

J. Ruut: See ei ole enam modelleerimine vaid tegutseva ettevõtte saasteallikate heide mõõtmine. Tööstusheite seaduse vastuvõtmisega, mis põhineb samal direktiivil ja on uuem versioon saastuse komplekssest vältimisest ja kontrollist, tehti oluline muudatus – nüüd on ka seaduses välja öeldud, et kohustuslik on järgida nii heide piirväärtusi, mis mõõdetakse korstna otsast ja saasteainete hajumise piirväärtusi keskkonnas. Nii et siin on kaks kontrolli kohta, kusjuures kompleksloa kohustuslusega ettevõtte puhul on olulisem just tehnoloogilise heide vastavus, selle hajutamine on pigem teisejärguline küsimus. Samamoodi ka jäätmetega. PVT vastavushinnangu andmisel saan ma analüüsida, kas 8 000 tonni aastas on PVT jäätmetekkega kooskõlas. Esmalt ei ole jäätmetekke suur, kuid töös tuleb hinnata eri voogude kaupa ja kuidas tagada keskkonnohutu käitlemine. Siit vastus metoodikatele, mille alusel hinnata: hindamine toimub PVT juhendmaterjalide alusel.

J. Ruut: Kolmanda kirja esitas Eesti Looduskaitse Seltsi Sillamäe osakond.

1. ettepanek oli täiendada programmi vastavushinnanguga linna üldplaneeringule ja Sillamäe sadama detailplaneeringule. Täna sain Keskkonnaameti kirjalikud ettepanekud, ka need tõstatavad sama küsimuse, samuti paluvad nad selgitada olulise ruumilise mõjuga objekti (ORMO) asukohavaliku asjaolusid vastavalt planeerimisseadusele. Vastus on lühidalt järgmine: Sillamäe sadam on olemasolev ORMO, selle koosseisus on ette nähtud kavandatava tehasega sama tüüpi objektide rajamine – ORMO on iga naftasaaduste terminal, mille mahutipargi maht on vähemalt 5 000 m^3 . Ütlen ausalt, mina ei saa aru, miks see nii väikseks on viidud, näiteks KMH läbiviimine on kohustuslik terminale, mille mahutipark on vähemalt 100 000 m^3 . Nafta rafineerimise tehase vajab toimimiseks sadamas olemasolevat infrastruktuuri. Ütlesin juba ennist, et olen selle tehase rajamise küsimustega juba üsna kaua kursis. Minu teada kaaluti alternatiivseid asukohti, ainukeseks reaalseks asukohaks osutus Sillamäe, kuna siin oli olemas 15-20 hektarit vaba maad, naftasadam ja raudtee. Käidi uurimas ka Muuga sadamas, kuid seal on sobivasse asukohta siiski kavas rajada LNG terminal.

A. Palijenko: Käisime ka Paldiskis.

J. Ruut: Kui nüüd hakata võrdlema täiesti uut asukohta, kus puudub sadama ja raudtee infrastruktuur, viib see võrdluses olemasoleva infrastruktuuriga alati samale vastusele – keskkonnamõju on väiksem olemasolevas sadamas. Küsitud vastavushinnangud ma panen KMH aruandesse kirja, kuid sisuline hinnang on juba antud. Sest kui siin oleks vastuolu planeeringutega, tuleks enne algatada planeeringute muutmist ja sellega kaasneb juba keskkonnamõju strateegiline hindamine ehk KSH, st me ei oleks enam KMH raamistikus. Vastavust peab hindama kohalik

omavalitsus ja seda ka tehti – projekteerimistingimuste väljastamisega seotud KMH algatamisotsuses on toodud põhjendused.

V. Mirotvortsev: Te saate anda hinnangu, kas need kaalutlused on õiged või mitte, st kas Linnavalitsus tegi õige otsuse.

J. Ruut: Saan küll, kuid sisuline hinnang tuleb anda enne. Muidu me läheksime edasi vale protsessiga. Mittevastavuse korral peaks meil olema KSH, mis viiakse läbi sadama detailplaneeringu muutmise käigus. ORMO ja detailplaneeringu vastavuse asjaolusid olen ma ka KMH programmi eelnõus käsitlenud, pikemalt saab selle ka aruandes lahti kirjutada.

2. küsimuseks oli vastavushinnangu andmine õigusaktide nõuetele. Jah seda tehakse, lähtuvalt programmi kirjapandud metoodikast on iga hinnatava valdkonna üheks teemaks vastavus selle valdkonna õigusaktide nõuetele. Kindlasti tuuakse välja vastavus planeerimisseadusele, looduskaitseadusele. Kuigi valitud asukohas Natura 2000 alasid ja muid kaitsealuseid objekte ei ole, tuleb see ikkagi aruandes lahti kirjutada, kuna seadus näeb selle teema käsitlemise ette.

3. küsimust, millele KMHd tehakse, me juba eelnevalt arutasime. Tegemist on KMHga projekteerimise raames ja vastava viite ma programmi ka panen.

Ka 4. küsimust kõikide ettevõtete koosmõju hindamise kohta me juba arutasime, programmi sõnastust saab ettepaneku alusel täpsustada.

5. küsimus, 2 või 3 miljonit, oli ka juba arutlusel.

6. küsimus – ei ole viidatud, milliste metoodikate alusel toimub hindamine. Siin olen ma pisut nõutu, sest mul on programmis ptk 4.5, mis kahel ja poolel lehel kirjeldab KMH metoodikat. Vajadusel saan paremini välja tuua, et toimub välisõhu saaste ja müra modelleerimine. Ka müra normide järgimine on oluline, sest ka sadama territooriumil tuleb järgida tööstustsooni normatiive.

V. Mirotvortsev: Probleem on selles, et te ei ole viidanud ametlikule metoodikale. On ainult viide autorile. Aga seaduses öeldakse, et KMH tuleb läbi viia vastavalt tunnustatud metoodikale.

J. Ruut: See on Keskkonnaministeeriumi veebilehel olev metoodiline juhend. Küsisin hiljuti seoses välisõhu arvutustega ministeeriumi veebilehel toodud metoodikate kohta – need on ametlikud, ministeeriumi tunnustatud.

V. Mirotvortsev: Kuid sellel on ainult viide autorile, mitte ministeeriumile. Ei ole aru saada, miks ta seal veebis ripub.

J. Ruut: See ongi seaduses viidatud üldtunnustatud metoodika, millele ministeerium on täiendavalt andnud ka omapoolse tunnustuse. Ma võiksin muidugi anda viite teisele metoodikale, mis on 2002. aastal koostatud Keskkonnaministeeriumi trükisena ja mille koostamisel osales nii Tõnis Pöder kui mina, kuid kinnitan, et Tõnise 2005. aastal koostatud juhendi sisu on täpselt samadel metoodilistel alustel, kuid on mahukam ja vastab rahvus-vaheliselt tunnustatud KMH hindamise põhimõtetele.

Aga oma meelest olen programmi ptk 4.5 andnud piisava metoodilise ülevaate. Igaks juhuks kontrollin veel üle, kas mul on siin midagi täiendada.

7. punktis viidatakse, et ei ole kirjeldatud tehase tehnoloogilisi protsesse. Ka seda me juba arutasime aj tõin välja, et mõjude hindamiseks ei ole vaja teada kõiki üksikasju. Samas on arendaja keskkonnamõju hindajatele ja ka Linnavalitsusele esitanud kavandatava tegevuse venekeelse ülevaate, mille ma lasin ka eesti keelde tõlkida, seda küll kolmandiku võrra lühendatuna ja sõnastuses, mis paremini seostub Eesti keskkonnakaitse konteksti. Vastasel korral tekitaks see asjatu segadusi, näiteks on Vene ametlikus terminoloogias kasutusel 0-heide, mis lähemal vaatlusel päris nii ei ole. Ilmselt on mõistlik see dokument kättesaadavaks teha, mitte küll pikas 150 leheküljelises täisversioonis vaid lühendatud versioonis. Seal on kirjas need teemad, mida hr Nabiulin täna meile tutvustas, on kirjas nii õhusaaste kui veeheite numbrid. Tuleb kokku leppida, kas me teeme seda Sillamäe linna veebilehel või näiteks piisab

Hendrikson&Ko veebilehest. Siis te saate mõjude hindamise protsessi käigus sellega tutvuda, saata soovi korral ettepanekuid ja küsimusi. Kuid ma pean ära märkima, et ma ei anna hinnangut ainult selle dokumendi põhjal vaid põhiliselt lähtun ikkagi PVT juhendites toodust.

G. Nabiulin: Märkusest, et ei ole tehnoloogia kirjeldust. Meil saab 2-3 nädala pärast valmis lõplik tehnoloogilise protsessi kirjeldus. Sealt saaksite iga etapi kohta teada, mis ja kuidas toimub, kas sealt on võimalik näiteks õhusaaste teke. Näiteks pumpate tehniline lahendus – saate veenduda, et kavas on kasutada hermeetilisi pumpasid ja sealt õhusaaste puudub. Mahutipark on kavandatud lämmastikpadja kasutamisega, jne. Meil on põhiosa ammu teada, aga praegu teeme viimaseid arvutusi-täiendusi. Siis saate ka teie vaadata, näiteks milline kogus gaase tekib rektifikatsioonikolonnilt ja suunatakse gaasipuhastusse. Meil ei ole põhjust midagi varjata.

J. Ruut: Praegu siis koostatakse tehnoloogilise osa viimast varianti, kuid meile on päris palju esialgset materjali edastatud. Aga ehk on mõistlik kokku leppida, et me teeme teile kättesaadavaks kõige viimase versiooni, et hiljem vältida arusaamatusi, miks üks või teine number muutnud on jms. Me saaksime teha Hendriksoni kodulehele projekti portaali, kus on nii programm, tehnoloogia kirjeldus, protokollid ja muu oluline teave. Või soovib Sillamäe Linnavalitsus teha seda kõike oma veebilehel.

V. Mirotvortsev: Meil vastuväiteid ei ole.

„K“: Ja see kõik on vene keeles?

J. Ruut: Jah. Muide, tehase ülevaate lasin tõlkida ka eesti keelde, sest kõik KMH aruandele lisatav dokumentatsioon peab olema eesti keeles. Aga kuna Linnavalitsus teavitas meid ka vene keele kasutamise vajadusest, siis nii programm kui ka KMH aruanne tõlgitakse. Algselt kirjutan töö eesti keeles, siis lasen tõlkida vene keelde.

8. küsimus oli piiriülese mõju hindamisest. Keskkonnaameti täna saadetud kirjas on samuti see teema ära märgitud. Muide, kas keegi Keskkonnaametist praegu saalis viivib?

Irina Sõtšova: Jah

J. Ruut: Viitate oma kirjas, et võib tekkida eeldatavalt negatiivne keskkonnamõju, mida võiks vaadelda piiriülesena. Kas te saaksite palun täpsustada, mida te silmas peate?

I. Sõtšova: Siin oli täna jutuks kumulatiivne mõju ja just kumulatiivse mõju osas oleme seisukohal, et võib tekkida piiriülene mõju.

J. Ruut: Kuid kas teil on juba praegu teada täpsemad asjaolud, mille alusel seda väita? Kas on näiteks teada, et piiriülest mõju võiksid põhjustada olemasolevate ettevõtete korstnate kõrgus või muud parameetrid?

I. Sõtšova: Tänapäevase seisuga ei ole.

G. Nabiulin: Kas piiriülese mõjuga võiks olla tankerite laadimissõlm? Või sadamasse saabuvad ja sealt lahkuvad tankerid?

J. Ruut: Kaidele on laadimissõlmed juba rajatud. Lisaks ei ole KMH eesmärk arutada globaalse kaubandusega seotud mõjusid.

M. Borzitskaja: Me hindame kavandatava tegevuse keskkonnamõju.

J. Ruut: Just. Ja seetõttu tahaks teada konkreetseid põhjusi, miks te arvate, et piiriülese mõju oht eksisteerib.

I. Sõtšova: See küsimus kerkis ülesse juba eelnenud KMHdes, viimati LNG terminali puhul. Sillamäe sadama piirkonnas on palju erinevaid ettevõtteid ja sadama territooriumile tuleb neid juurde. Iga uue ettevõtte lisandumisega võib piiriülese mõju oht tekkida.

V. Mirotvortsev: Venemaa on ju kohe siinsamas.

J. Ruut: Miks ma seda kõike pärin – kui praegu öelda, et jah, piiriülene mõju on võimalik, on meil jälle protseduur valesti. Niipea, kui piiriülese mõju võimalikkus ilmneb, tuleb kogu algatamise protsess uuesti läbi teha, sest sellega kaasnevad mitmed lisa-protseduurid [protokollija märkus: Espoo konventsioon nõuab, et mõjutatud riiki tuleb teavitada hiljemalt samal ajal, kui teavitatakse projekti asukohariigi üldsust KMH algatamisest]. Praegu ma ise ei näe võimalusi olulise piiriülese mõju tekkeks, aga see muidugi ei välista, et hindamise käigus need asjaolud võivad ilmneda.

V. Mirotvortsev: Nii et te olete kindel, et sellega on kõik korras?

J. Ruut: Olemasolevate andmete põhjal jah. Aga kui hindamise käigus peaksid need asjaolud ilmnema, siis - et see kõigile osavõtjatele selge oleks – me räägime KMH protsessi uuesti alustamisest, Keskkonnaministeerium peab korraldama rahvusvahelise teavitamise jne. Aga hetkel ei näe ma põhjust, et selle protsessi kõik käivitama peaks.

I. Sõtšova: Minu meelsest ei too see kaasa suuri muutusi. Aruteludesse tuleb kaasata Venemaa esindajad. Praeguse KMH protsessiga saaks edasi minna, ainult et järelevalvaja muutub – selleks on Keskkonnaministeerium.

J. Ruut: Iseasi, kas Keskkonnaministeerium sellega tegeleda tahab. Aga me saame seda teemat edasi omavahel täpsustada. Ma tõesti tahaks leida konkreetseid põhjendused enne kui rahvusvahelist protsessi algatada ja pole mõtet vist kirju edasi-tagasi pörgatada.

I. Sõtšova: Keskkonnaministeeriumil tuleb sellega tegeleda, kui on alust eeldada piiri-ülest mõju. Aga me oleme vist jõudnud ühisele seisukohale ja arutame seda teemat.

J. Ruut: Järgmine küsimus puudutab kavandatava tegevuse vahekaugusi olemasolevate ettevõtetega. See on samuti juba räägitud riskianalüüsi teema, vastavad hinnangud KMH käigus antakse. Programmis võib ju selle ettepaneku alusel sõnastust täpsustada.

10. teema on õhusaaste püsiseirejaama rajamine ettevõtte territooriumile. Juba arutatud ja vastus 'jah'. Kuid KMH käigus saame täpsustada, milliseid saasteaimeid tuleb seirata.

Näha ette ehitustegevuse KMH, sh diktüoneemakildaga seotud tööde puhul. Programmis on käsitletavate teemade seas ehitusaegsete mõjude hindamine toodud, täna me veidi ka sel teemal rääkisime. KMH käigus hinnang antakse. Programmis võib ka diktüoneemale viidata.

Programmi lisada punkt jäätmekäitluse keskkonnamõju hindamise kohta. Siinkohal pean järgi kontrollima, kuidas ma programmis jäätmeteema sõnastasin. Kindlasti sai sinna jäämetekke hindamine, kuid tundub, et ma parem täiendan programmi teie ettepaneku alusel ja toon jäätmekäitluse mõju hindamise eraldi 10. teemana välja.

Siis on tehtud ettepanek hinnata kasvavate transpordivoogudega seotud mõjusid ja riske. Eelnevalt me seda teemat arutasime, ka linn saatis selle kohta ettepaneku, nii et me selle teema programmi lisame. Muidugi saaks ju väita, nagu praegu KMH programmis seisab, et see ei suurenda sadama täismahulisel arendamisel tekkivaid transpordivooge, aga hinnangu me anname et kuidas 1. etapil ešelon päevas ja 3. etapil 3 ešeloni võivad mõju avaldada. Aga samas me juba teame, et tegelikult on kavas põhiosa transpordist korraldada tankeritega.

Ja nüüd viimase ettepaneku juurde – korraldada uus KMH programmi avalik arutelu. Palun selgitage, miks te seda nõuate. Avalik väljapanek ja arutelu korraldataksegi, et saaksite esitada omapoolseid seisukohti. Täna me neid arutasime ja ettepanekud on valdavalt arvestatud. Me ju ei esitanud teile tutvumiseks juba vastuvõetud programmi, kuhu mingeid muudatusi teha ei saa. Nii et ma ei näe põhjust korraldada uut programmi avalikku arutelu ja pean vastama sellele ettepanekule eitavalt.

V. Mirotvortsev: See otsus on nähtavasti järelevalveorganite pädevuses, on mul õigus?

I. Sõtšova: Seaduses on kirjeldatud juhtumid, mille puhul tuleb korraldada uus avalik arutelu. Lihtsalt niisama nõuda uut arutelu ei ole põhjendatud.

J. Ruut: Uus arutelu on vaja korraldada, kui me oleksime rikkunud teavitamise reegleid ja näiteks korraldanud 2 nädala asemel 1-päevase väljapaneku.

V. Mirotvortsev: Ajend on ka see, kui te jätaksite arvestamata kasvõi ühe tehtud ettepaneku?

I. Sõtšova: Ei, see ei ole ajendiks.

J. Ruut: See võiks olla ajendiks, kui ma ei suuda Keskkonnaametile vastuvõetavalt põhjendada, miks ma seda ettepanekut ei arvestanud.

Läheme nüüd Keskkonnaameti kirja juurde. Palun tooge välja, milliseid teemasid me veel arutanud ei ole?

I. Sõtšova: Arvan, et ORMO asjaolusid tuleb täpsustada. Sillamäe sadam on tõepoolest ORMO, kuid kavandatav naftatehase asukohavalikut ei ole piisavalt põhjendatud.

J. Ruut: Täna väljaõeldud seisukohad saan ma põhjendustena kirja panna ja teie kui järelevalvaja võite nendega nõustuda või mitte.

I. Sõtšova: Jah. Järgmine teema on ka sellega seotud. Tuleks algtada asukohavaliku KSH.

J. Ruut: Kui te põhjendustega nõusse ei jää, siis muidugi. Aga see oleks juba uus protsess.

I. Sõtšova: Arvan, et KMH ja KSH saaks läbi viia paralleelselt. Aga neid detaile me saame vajadusel täpsustada.

J. Ruut: Seda on hea teada, sest teine võimalus oleks öelda, et kõik senine on kehtetu ja tuleb kõike otsast alata sellest hetkest, kui asukohavalik on tehtud.

I. Sõtšova: Teine küsimus oli piiriülesest mõjust. Seda me arutasime. Siis oli küsimus jäätmekäitluse mõju hindamise kohta, mille kohta ka vastus juba kõlas.

Meil olid ettepanekud KSH programmi ptk 4.4 ja 4.5 ümberstruktureerimise ja täiendamise kohta, mida saab ka vajadusel täiendavalt arutada ja ei ole seda põhjust praegu teha

2 ja 3 miljoni tonni küsimus sai läbi arutatud. Tundub, et käsitlemata teemasid ei ole.

J. Ruut: Hakkame siis järgmist täna üle antud kirja arutama. Küsiks ka Sillamäe Korteriomanike Ühistult, kas nende ettepanekutes on teemasid, mida veel täna arutatud ei ole ja vajaksid vastamist? Me oleme teie kirjalikud ettepanekud saanud ja nii nagu teistelegi kirjadele, me peame kirjalikult ka vastama.

G. Sidorenko: Mitmedki küsimused on läbi arutatud, kuid on ka neid, mida ei ole. Ma käin me ettepanekud kiiresti läbi.

1. küsimus puudutab vastavust sadama detailplaneeringule ja naftatehase detailplaneeringu koostamist.

2. küsimus puudutab sotsiaalfondi loomist. Arendaja andis täna ülevaate ja oli hea kuulda, et sotsiaalsetesse projektidesse suhtutakse positiivselt

3. küsimus puudutab alternatiivseid jäätmekäitlusmeetodeid ja nende võrdlevat hinnanguid. Kirjanduses on erinevaid võimalusi, nt katalüütilised meetodid, järelpõletus tõrvikus. Katalüütilist meetodit peetakse efektiivsemaks ja seetõttu sooviks, et aruandes antaks põhjalik käsitus, miks üht või teist alternatiivi eelistada.

J. Ruut: Jah, see on osa tehtavast tööst.

G. Sidorenko: Järgmine küsimus puudutab vahekaugusi BCT terminali mahutitega. Kas on mingeid normatiive, mis sätestavad, kui lähedikkude võivad asuda 2 A-kategooria ettevõtte ohtlikud objektid ja kas neid norme antud juhul ei rikuta?

J. Ruut: Sellele saab vastata juba KMH käigus. Aga selle alusel on võimalik ka programmi täpsustada.

G. Sidorenko: Järgmine küsimus puudutab tehase asukohaalternatiive. Olete seisukohal, et praegu valitud asukoht on parim, aga sadama territooriumil on asukohti, mis on linnast kaugemal. Näiteks uued täidetud territooriumid. Olete välja toonud, et tehase asuks linnast kõigest 1,5 km kaugusel, meie arvates võiks selle kaugemale paigutada.

[T. Seesmaa]: Ma täpsustasin kaardilt kaugusi. Tegelikult on kavandatud tehase linna lähimast elumajast 2,3 km kaugusel. KMH programmi koostamisel on nähtavasti vahemaade mõõtmisel eksitud.

J. Ruut: Palun öelge, mis punktist te mõõtsite, et saaksime hiljem kaugused üle kontrollida.

[T. Seesmaa]: Tehase territooriumi keskpunktist.

G. Sidorenko: Järgmine küsimus puudutab transpordivoogusid. Programmi eelnõus ei olnud välja toodud, kuidas naftat transporditakse. Me arvasime, et raudteega ja oleme küsimused hinnanud vagunite arvu jne. Praegu selgus, et tuuakse tankeritega. Aga ka 20 % raudteeveoseid põhjustab müra ja vibratsiooni, st soovime et seda mõju hinnataks.

J. Ruut: Me saame KMH programmis välja tuua transpordivoogude jaotuse ja transpordi mõjude hindamise näeme programmis ette. Eelkõige hindame vastavust sadama detailplaneeringus toodud transpordivoogudele, st kas on põhjust eeldada varasemalt paikapandud veosemahtude ületamist. Ja me teeme ka müra modelleerimise. Aga olgu ka öeldud, et isegi juhul, kui 1. etapis kogu nafta tuua raudteega, on see 1 ešelon päevas.

O. Kultajev: Siin on jutt toorme transpordist. Kuidas toimub toodangu transport?

G. Nabiulin: Ma oma ülevaates ju rääkisin. Nii toorme kui toodangu transpordil on samad põhimõtted. Meil on majanduslikult kasulik kasutada tankereid.

J. Ruut: Jaotus 80 : 20 kehtib ka toodangu puhul.

G. Sidorenko: Läheme edasi. Küsimus puudutab nafta töötlemise alternatiivide kirjeldamist ja nende võrdlemist. Me tahame olla kindlad, et valitakse parim alternatiiv ja tehtud valik on piisavalt põhjendatud.

J. Ruut: Jah, me anname hinnangu parima võimaliku tehnika ehk PVT alusel. Me saame teha väljapakutud tehnoloogia võrdluse traditsioonilise katalüütilise krakkimisega. Ma võin juba praegu öelda, et hr Nabiulini slaididel kirjeldatud meetmed vastavad PVT põhimõtetele. Lisaks on efektiivsus 15 % kõrgem ja praegu mulle tundub, et hinnang tuleb patenteeritud tehnoloogia kasuks.

G. Nabiulin: Ma veidi täpsustan. Me anname teile tutvumiseks tehnoloogilise protsessi kirjelduse, kus on ära toodud hindamiseks vajalikud parameetrid. Selleks muidugi ei ole vaja teada kõiki protsessides toimivaid nüansse, st milline on täpne temperatuur või rõhk. Ja teil on kasutada tavalise protsessi parameetrid ning nende alusel te saate võrrelda. Kõik erinevused on tulemustest kohe näha.

J. Ruut: See võrdlus tuleb eelkõige minul hindamise käigus teha.

G. Sidorenko: Järgmine küsimus on transpordi ja tootmisega seotud riskide hindamine. Riske tuleks hinnata nii maismaal kui merel.

G. Nabiulin: Selle kohta ma täna lühidalt selgitusi andsin.

G. Sidorenko: Järgmine küsimus oli naftatöötlemistehase klassi kohta. Seda te juba ütlesite.

J. Ruut: Igaks juhuks täpsustan, et millist klassi te silmas pidasite?

G. Sidorenko: Ohtlikust. Me saime nüüd teada, et tegemist on A-kategooria ettevõttega.

Järgmine teema on seotud välisõhuga. 2 aastat tagasi koostas firma Alkranel Sillamäe linna kohta summaarsed välisõhu saastatuse tabelid. Me soovime, et te seda tabelit täiendaksite tehase põhjustatud heitega.

J. Ruut: Ka see ettepanek puudutab pigem sisulist tööd, mitte programmi. Ma võin teile kinnitada, et ma KMH käigus seda teen, kuid ma ei saa seda panna programmi juurde, sest mul ei ole veel andmeid.

G. Sidorenko: Hästi, peaasi et te selle teemaga tegelete. Ja kui teie ettevõtte tegevuse tulemusena tekib uusi saasteaineid, mida tabelis ei ole, tuleb ka need sinna tabelisse kanda.

Nüüd veel õhuteemadest. 2 aastat tagasi külastasime Tallinna sadamat ja seal meile öeldi, et põhiosa lõhnasaastest tekib määrduvad raudteevagunitest, kui neid kuumutada. Kas on ette näha mingeid meetmeid nagu vagunite pesu või puhaste vagunite saatmine Eestisse, et sellist lõhnasaastet ei tekiks?

G. Nabiulin: See on ka minu kogemuste põhjal oluline probleem. Eriti siis, kui puhastada vaguneid lahtise aurujoaga. Kogu tsisternide käitlemine peab toimuma suletud tsüklis, st varikatuse all ja aurude tagastusega.

J. Ruut: Andrus Liima pani ennist valmis mõned 3D-pildid, millelt on näha, et antud tehase puhul on estakaadid suletud.

M. Borzitskaja: Aga kas hakkab toimuma vagunite pesu või midagi sellist?

G. Nabiulin: Kui meie estakaadil vagunit täidetakse, toimub see lämmastikpadja all, st suletud süsteemis. Tooraine vagunite puhastamist me ei kavanda, need saadetakse tarnijale tagasi, kes need uuesti naftaga täidab. Me ei kavatse midagi sellist siin teha, see nõuaks minu meelest eraldi KMHd. Tsisternvaguni omanik saab otsustada, kas ja kus ta vagunit puhastab, kas tal on kavas vagun remonti saata, jm Meie vagunite teemaga ei tegele.

M. Borzitskaja: Aga mahutid on saastunud ka väljapoolt ja ka see põhjustab lõhna.

J. Ruut: Jah, see on probleem masuudivagunitega. Muuga sadamas käideldakse peamiselt masuuti. Ja selleks et masuuti vagunist kätte saada, on seda vaja kuumutada kuni 70 kraadini, mõnel juhul isegi 80 kraadi. Siin tehases on 1. etapil tooraineks nafta-

G. Nabiulin: Pidage nüüd kinni, mingil juhul ei hakka me siin kuumutama. Nafta keemistemperatuur ei ole üle 40 kraadi.

J. Ruut: Ma rääkisin masuudi käitlemisest Muuga sadama näitel, kus kõik estakaadid on avatud ja vagunite kuumutamisel võivad tekivad lõhnahäiringud. Aga enne koosolekut tekkis meil küsimus, et millised on kõige kõrgemad laadimistemperatuurid, mida tehases on vaja kasutada, eriti talvel?

G. Nabiulin: Jäähkütuseid, eriti rasket katlakütust tuleb talvel vagunitesse laadimiseks kuumutada ja vajalik kütuse temperatuur võib olla tõesti 60-80 kraadi, aga seda tuleb teha lämmastikpadja all ja suletud estakaadil. Eralduvad süsivesinike aurud kogutakse vastavatesse mahutitesse.

J. Ruut: Nii et võib toimuda masuudi laadimine vagunitesse. Kas ka see toimub lämmastikpadja all?

G. Nabiulin: Jah, kindlasti.

G. Sidorenko: Meie organisatsiooni poolt lõpetuseks. Me oleme praegu tehase rajamise vastu ja selle rajamise võimalikkuse me seome sadama välisõhusaaste seiresüsteemi rajamisega, mida meile lubati poolteist aastat tagasi, kuid siiani pole midagi toimunud.

[T. Seesmaa]: Ma selgitan – seiresüsteem tuleb. Praeguseks on sadam korraldanud hanke. /Margus Vähile/ Millal meil hange läbi saab?

[M. Vähi]: Hankeprotsess käib, aga hetkel on raske öelda.

[vaikne arutelu sadama esindajate ja AS Ökosil vahel]

[Anti Siinmaa]: tundub, et 2014. aasta kevadeks.

G. Sidorenko: Ja lühidalt veel, et palun ärge arvake, nagu me sõdiks põikpäiselt tehasele vastu. Me oleme linna harmoonilise arengu poolt, et oleks äritegevus, aga et ka linn sellest midagi kasulikku saaks. Me soovime, et oleks tasakaal ja õiglus, mitte kõik on ühte suunda kaldu – et sadam ja ettevõtted arenevad ja saavad tulu, aga meie muudkui hingame sisse ja riskime oma tervisega.

G. Nabiulin: Me saime teist aru. Seda olen ma ka oma ministeeriumis rääkinud. Meil aurutatakse tsisternvaguneid linna keskel ja kõik haiseb. Ministeeriumiametnik ütleb: nad ju maksavad trahvi. Aga kas trahvidega saab tervist kompenseerida?

M. Borzitskaja: Võtan veel korraks sõna. Te ei ole saanud veel ühte dokumenti. Ma annan selle teile praegu üle ja siin on veel ettepanekuid programmi kohta. Ma tahaksin öelda, et me saime praegu programmi eelnõu ja täna me arutame eelnõu üle. Tähendab, peab ilmuma ka KMH programm ise. Ja me tahame öelda, tutvustage meile programmi lõplikku versiooni, mitte eelnõu ja pange see uuesti avalikule arutelule. Olgu, te võib-olla ei soovi meiega kohtuda, kuid me nõuame, et KMH programmi lõplik versioon oleks avalik. Ehkki me tahaks ka avaliku arutelu korraldada, see on ju ette nähtud.

J. Ruut: Tahaks kommenteerida, miks oli avalikul väljapanekul dokument nimega „programmi eelnõu“. Tegelikult ei ole sel vahet, kuidas nimetada arutlusel olevat dokumenti, seaduse mõistes oli tegemist KMH programmi avaliku väljapaneku ja avaliku aruteluga. Eelnõu nimetust kasutan ma selleks, et näidata – tegemist on ettepanekutele avatud dokumendiga, mida saab täiendada, mitte lõppversiooniga. Aga nüüd veel ettepanekute arvestamisest. Siin on 2 kriitilist teemat, mis puudutavad ORMO asukohavalikut ja vastavust sadama detailplaneeringule. Nende osas on otsustus-pädevus linnal, ja ka Keskkonnaametil, kes saab nende põhjendustega mitte nõustuda ja teha ettepaneku protsessi muuta, kuid Planeerimisseaduse järgi on otsustaja ikkagi kohalik omavalitsus. Kõik kirjalikud ja avalikul arutelul tehtud suulised ettepanekud tuleb läbi kaaluda ja anda kirjalik vastus, kas neid arvestati või mitte. Viimasel juhul tuleb anda ka põhjendus, miks seda ei tehtud. Kahe eeltoodud küsimuse osas, miks ei ole tegemist ORMO asukohavalikuga ja millised on kaalutlused detailplaneeringule vastavuse kohta, annan ma pikemad põhjalikud vastused. Mis puutub ülejäänud ettepanekuid, siis ma saan neid arvestada, vähemalt kui olemasoleva teksti täiendustena ja nähtavasti lisan nad programmile teie toodud redaktsioonis. Ettepanekute alusel täiendatud programm esitatakse Keskkonnaametile kooskõlastamiseks ja selle juures peavad lisadena olema kõik teie kirjalikud ettepanekud, protokoll koos küsimustega ja vastusega, arendaja ja mõju hindaja vastused koos põhjendustega. Kõik need materjalid tehakse teile kättesaadavaks ja nagu me eelnevalt kokku leppisime Hendriksoni kodulehe kaudu. Minu meelest ei ole meil jäänud KMH programmi, st hinnangute andmise tegevusplaani kohta avatud küsimusi.

M. Borzitskaja: Nüüd te ajate küll midagi segamini, minu käes on veel 10 küsimust.

Siinkohal tahaksin ma rõhutada, et avaliku arutelu algatab kohalik omavalitsus. Meie kui Sillamäe linna elanikud palume meile esitada KMH programmi lõppversiooni ligi-päasetavas vormis, see tähendab mitte kusagil internetis Hendrikson&Ko kodulehel kust me peame seda taga otsima. Las ta parem olla näiteks raamatukogus, kuhu inimesed saavad tulla ja seda lugeda.

J. Ruut: Olgu, me paneme selle näiteks raamatukokku. Aga palun ikkagi selgitage, millised on need avatud küsimused, peale ORMO ja detailplaneeringu, kus otsustus-küsimus KSH protsessi algatamisest on kohaliku omavalitsuse käes, mida me ei ole arvesse võtnud ja mis eeldavad uut avalikku arutelu.

M. Borzitskaja: Olgu jätame ORMO ja detailplaneeringu kõrvale. Aga muid ettepanekuid me tahame näha KMH programmis arvestatuna. Ja me soovime, et meil kõigil, mitte ainult mul, oleks programmiga tutvumisvõimalus. Andke meile teada, kus sellega tutvuda saab ja olgu selle avaliku aruteluga, kuid me tahame, et lõppversioon oleks meile kättesaadav. Ja me tahame, et meile antaks küsimuste esitamiseks 30, või vähemalt 20 päeva aega, et neid KMH läbiviimisel arvesse võtta.

J. Ruut: Vabandage, kuidas teie soovitud tähtaeg võiks sisuliselt mõjutada KMH kvaliteeti? [protokollija märkus: eelnevast ettepanekust jäi avalikul arutelul mulje, et soovitakse 20-30 päeva veel programmiga tutvuda, seetõttu on kirja panemata J. Ruudu kordav pikem selgitus programmi kättesaadavaks tegemise kohta]. Te saate nii mulle kui arendajale kogu KMH aja vältel küsimusi esitada ja arendaja väljendas täna igati koostöövalmidust-

V. Mirotvortsev: See ettepanek on pigem suunatud linnavalitusele. Kui KMH programm oli avalikul väljapanekul, siis esitasid inimesed korduvalt küsimuse, miks on tutvumiseks nii vähe aega antud. Marina ettepanek oli, et KMH **aruande** avalik väljapanek kestaks 30 päeva.

J. Ruut: Aa, jutt oli aruandest. Ma sain aru, et te nõuate 30 päevast väljapanekut veel programmile.

M. Borzitskaja: Ei, ei. Aruandele-

J. Ruut: Väga hea, seda ma saan arendajaga arutada, kas see on võimalik. Mul ei ole hetkel volitusi öelda ettepanekule 'jah', kuna eelnevalt ei ole seda ettepanekut kirjalikult esitatud ja ma ei ole selles osas arendajaga konsulteerinud.

M. Borzitskaja: Te olete mu ettepanekust aru saanud. Veel üks teema-

[Tõnis Kalberg]: Vabandust, tahtsin öelda et ka Päästeamet andis täna omapoolse kirjaliku ettepaneku.

Viktor Abramov, Päästeameti Ida Kriisireguleerimisbüroo: Me esitasime KMH algatamise järgselt 18.07.2013 Linnavalitsusele kirja. See oli adresseeritud aselinnapeale, sest me tavaliselt vastame kõigile meile saadetud KMH teadetele. Aga see vist teieni ei jõudnud. Teine kiri läks teele alles eile.

J. Ruut: Tegelikult jõudis esimene kiri minuni küll, aga kuna see oli tehtud KMH algatamise järgselt ja riskide teemat oli mul kavas käsitleda, siis ma täna seda kui KMH avaliku väljapaneku raames tehtud ettepanekut ei käsitlenud. Aga eilset kirja ma täna hommikuse seisuga pole veel saanud.

V. Abramov: Esimesest kirjast: kui määratakse leevendusmeetmeid, siis on kindlasti vaja ka riskianalüüsi. Põhimõtteliselt te sellele vastasite ära. Ka ettepanek kumulatiivsete mõjude arvestamisest on ära vastatud. Teises kirjas oli toodud veel kord ettepanek riskianalüüsi kohta, sest seda me programmis ei näinud.

J. Ruut: Huvitav, oma arust ma kirjutasin riskide hindamise teema sisse. Siin võib olla tegemist erineva arusaamisega sõnastusest, sest riskianalüüsi metoodika kohaselt tehakse tehase eri arendusetappidel erineva detailsusega ja analüüs läheb järjest täpsemaks mida rohkem andmeid projekti kohta on saada. Programmi 8. peatükis olen ma viidanud kemikaaliseaduse järgsele riskide hindamisele ja ohutsoonide määramisele. Mina saan aru, et see hõlmab ka riskianalüüsi KMH etapil võimalikus detailsuses. See ei tähenda muidugi seda, et ma sõnastust täpsustada ei saaks.

V. Abramov: Jah, seda võiks täpsustada, et pärastpoole segadust ei tekiks. Ja veel üks ettepanek, millele me saime ka täna vastuse – punkt 4.3 kohta, kus te ei tahtnud hinnata transpordi teemat. Ja viimane ettepanek on Tabel 2 kohta, kus on huvitatud isikud ja asutused, et sinna saaks ka Päästeamet lisatud. Ja palun märkige oma vastuskirjas, et vastate meie mõlema kirja kohta.

Inna Nazarova: Teeksin Linnavolikogu esindajana kokkuvõtte, et tänaseid ühiskondlike organisatsioonide tehtud ettepanekuid arvestataks. Võiks ju koostada allkirjastatud petitsioone, kuid arvan et parem on vastastikune inimlik suhtlemine. Palun viige elanike tehtud ettepanekud ja soovid programmi sisse ja saatke neile tutvumiseks, et nad saaksid olla rahulikud teadmises, et neid on arvestatud-

M. Borzitskaja: ja et lõplik KMH programm oleks meile kättesaadav ja me saaksime sellega tutvuda. Ja parem teha seda kõike vene keeles, et meie dialoog ja vastastikune mõistmine oleks parem.

Ja lõpetuseks annan teile üle 10 punkti, mida te ei ole KMH programmis arvestanud, kuid mida palun arvestada

J. Ruut: Vabandust, et ma neid ettepanekuid ei tutvustanud, aga-

M. Borzitskaja: Te ei ole veel neid saanud. Ma annan nad praegu teile kätte. Need on täiendavad ettepanekud lisaks sellele kirjale, mille te juba saite.

J. Ruut: Tänan.

Tundub, et sellega on ametlik osa lõppenud. Tänan teid konstruktiivse arutelu eest.

Protokolli koostasid:

Epp Zirk ja Juhan Ruut
OÜ Hendrikson&Ko

Kontrollis:

Marina Borzitskaja, Eesti Looduskatise Seltsi Sillamäe osakond

C. KMH programmi tutvustavad slaidid



Hendrikson & Ko

**Sillamäele Kesk tn 2d kavandatava
nafta jm raske süsivesiniktoorme
ümbertöötlemistehase
keskkonnamõju hindamise
programmi avalik arutelu**

Sillamäel 03. septembril 2013

Päevakava

- Sissejuhatus
- Tegevuse tutvustus
Galei Nabiulin (STK Group OÜ)
- Kavandatava tehase esialgne
projektlahendus – Andrus Liima (Napal AS)
- Keskkonnamõju hindamise programmi
tutvustus – Juhan Ruut (Hendrikson&Ko OÜ)
- Arutelu



Hendrikson & Ko

Sissejuhatus

- STK Group OÜ esitas Sillamäe Linnavalitsusele 20.06.2013 taotluse projekteerimistingimuste väljastamiseks ja KMH algamiseks naftasaaduste ümbertöötlemistehase rajamiseks Sillamäe sadama territooriumile Sillamäel Kesk tn 2d (katastritunnus 73501:001:0136).
- Projekteerimistingimused on aluseks terminali ehitamiseks vajaliku tehnilise projekti koostamisel
- Sillamäe Linnavalitsus algatas 05. juuli 2013. a korraldusega nr 439-k keskkonnamõjude hindamise



Hendrikson & Ko

Kavandatava tegevuse asukoht





Keskkonnamõju hindamine

- “Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnamõju juhtimissüsteemi seadus”:
- KMH eesmärk § 2 lg 1:
 - 1) teha kavandatava tegevuse keskkonnamõju hindamise tulemuste alusel ettepanek kavandatavaks tegevuseks sobivaima lahendusvariandi valikuks, millega on võimalik vältida või minimeerida keskkonnaseisundi kahjustumist ning edendada säästvat arengut;
 - 2) anda tegevusloa andjale teavet kavandatava tegevuse ja selle reaalsete alternatiivsete võimalustega kaasneva keskkonnamõju kohta ning negatiivse keskkonnamõju vältimise või minimeerimise võimaluste kohta;
 - 3) võimaldada keskkonnamõju hindamise tulemusi arvestada tegevusloa andmise menetluses.



Hendrikson & Ko

KMH etapid

- KMH protsessis kaks põhietappi:
 - KMH programmi koostamine
 - KMH aruande koostamine
- Mõlemad dokumendid:
 - läbivad avaliku väljapaneku ja arutelu
 - kiidab järelevalvajana heaks Keskkonnaamet

Naftatehase KMH ulatus

- Tehas kavas rajada 3, etapis kokku 3 miljoni t/a raske süsivesiniktoorme töötlemiseks. Sellest tehnoloogiliselt kirjeldatud 1 + 1 mln t/a
- Asukoha-alternatiive ei ole – tegevus toimub Sillamäe sadamaga seotud planeeringute alusel Asukohavaliku määrab toimiva naftasadama ja raudtee olemasolu
- Rakendub KeHJS § 26 erisus koostada KMH ehitusprojekti koostamise käigus
- Keskkonnakompleksloa kohustus, parima võimaliku tehnika (PVT) rakendamine
- Ümbruses ei ole Natura 2000 alasid, kaitsealasid jm kaitsealuseid objekte
- Kavandataval tegevusel puudub piiriülene keskkonnamõju

Alternatiivid

- Arendaja kavandatud nafta töötlemistehas võimsusega 3 mln t/a sisendtooraine järgi. I ja II arendusetapil (a' 1 miljonit tonni) kavandatavate tehnoloogilised üksused on kirjeldatud.
- Arendaja väljapakutud lahendus piiratud mahus (kas väiksemad töödeldava tooraine kogused või jäetakse ära mõni tegevus). Alternatiiv rakendub, kui mõjude hindamise käigus ilmnevad 1. alternatiivi korral olulised negatiivsed mõjud, aga neid saaks mahu vähendamisega leevendada. Kavandatavate tehnoloogiliste üksuste kirjeldus vastab üldjoontes eelnevalt esitatule, kuid konkreetne lahendus töötatakse välja vajaduse ilmnemisel. Väiksemas mahus alternatiivide väljapakkumisel võib saada piiravaks teguriks kogu tehase majanduslik tasuvus
- 0-alternatiiv, ehk arendaja kavandatud tegevuste teostamata jätmine ning olemasoleva olukorra säilimine.
 - Pikas perspektiivis tähjendab see sadama planeeringutega kavandatud maakasutuse /naftasaaduste vms terminali rajamine/ saavutamist muul viisil kui praegu kavandatud tegevus



Keskkonnamõju, mida hinnatakse

- Sotsiaal-majanduslik mõju, sh mõju maakasutusele ja teistele piirkonnas toimuvatele tegevustele, vastavus arengukavadele ja teistele strateegilistele dokumentidele.
- Kavandatava tehnoloogia vastavus PVT nõuetele
- Kavandatava tegevusega kaasneva õhusaaste, sh lõhnasaaste, heitvee- ja jäätmetekke ning müra taseme hindamine.
- Mõju inimeste heaolule ja tervisele: müra, õhusaaste, lõhn
- Mõju pinna- ja põhjaveele
- Mõju loodusele: rohevõrgustikule, Natura 2000 ja muudele kaitstavatele aladele, kaitsealustele üksikobjektidele ja –liikidele.
- Mõju maastikule (sh visuaalne mõju) ja kohalikule kultuuripärandile
- Kemikaalide käitlemisest tingitud riskide hindamine, sh ohutsoonide ulatuse hindamine
- Ehitustegevusest tingitud mõjud

Iga teeema puhul arvestatakse koosmõju piirkonnas toimuvate teiste tegevustega



Aruande koostamisest

- KMH aruande koostamisel lähtutakse *KeHJS* § 20 nõuetest, heakskiidetud keskkonnamõju hindamise programmist ning arvesse võttes üldtunnustatud keskkonnamõju hindamise alaseid teadmisi ja hindamismetoodikat
- Tuuakse välja vajalikud leevendusmeetmed, kavandatava tegevuse ja selle avaldava mõju seirenõuded ja tingimused edasiste tegevuslubade, sh keskkonnakompleksloa taotlemiseks.
- KMH ehakse sellises mahus, et selle järeldusi saab arvestada ehitusprojekti koostamisel ja ehitusloa väljastamisel.

Hindamismetoodikast

- Kirjeldatud programmis ptk 4.5
- Põhiseisukohad:
 - Viiakse läbi õhusaaste ja müratasemete modelleerimine, samuti kemikaaliriskide hindamine KMH etapil võimaliku detailsusega.
 - Arvestatakse õigusaktidega kehtestatud või muude üldtunnustatud metoodikatega saasteainete tekke kohta ja ka leevendavate meetmete rakendamise nõudeid.
 - Näiteks kui tehnoloogilisele protsessile on kehtestatud teatud puhastusseadmete kasutamise nõue, lähtutakse mõju hindamisel eeldusest, et puhastusseadmed töötavad nõuetekohaselt
 - Samas hinnatakse sel juhul eraldi võimalike avariolukordade esinemisel tekkida võiva mõju olulisust.
 - Lisaks eksperthinnangutele kasutatakse mõjude prognoosimisel analoogiatega meetodit (sarnaste projektide rakendamisega kaasnenud mõjude arvestamine)..

KMH ajakava

- **03.09.2013 – KMH programmi avalik arutelu**
- nov–det 2013: KMH aruande avalik arutelu
- Jaanuar 2014: KMH aruande heakskiitmine

Kirjalikud küsimused ettepanekud

- AS BCT täpsustavad küsimused 26.08.2014
- Sillamäe Linnavalitsus 30.08.2013
- Eesti Looduskaitse seltsi Sillamäe osakond 30.08.2013