

Lääne-Harju vallas Paldiski linnas Paldiski raudteejaama kinnistul raudteerajatiste ehitamise keskkonnamõju hindamise eelhinnang

1 Kavandatava tegevuse iseloomustus

1.1 Kavandatava tegevuse eesmärk ja vajadus

AS Eesti Raudtee (11575838) esindaja Urmas Leinfeld esitas 13.11.2018 projekteerimistingimuste taotluse nr 1811002/11619 Paldiski linnas, Paldiski raudteejaama kinnistule (katastritunnus 58001:001:0158) ehitusloakohustuslike rajatiste ümberehitamiseks vajaliku ehitusprojekti koostamiseks, sest soovitakse muuta reisi- ja kaubavedu rongidega optimaalsemaks, sujuvamaks, ohutumaks ja kiiremaks.

1.2 Kavandatava tegevuse asukoht

Paldiski raudteejaama raudteeliinide kavandatava laiendamise ja pikendamine ehk infrastruktuuri ehitamise asukoht on Harju maakonnas Lääne-Harju vallas Paldiski linnas Paldiski raudteejaama kinnistul (katastritunnus 58001:001:0158). Maaüksuse sihtotstarve on 100% transpordimaa ning selle pindala on 239 251 m².

Ehitisregistri andmetel asuvad nimetatud kinnistul järgmised rajatised: Keila-Paldiski raudteelõigu kontaktvõrk; sidetrassi mikrotorustik; Paldiski linna ÜVK torustikud, veetorustik ja kanalisatsioon; Paldiski jaama reisijate ootepaviljon; raudteetruup Keila – Paldiski liinil km 16,882; Paldiski raudteejaama elektrisentralisatsioon; Klooga – Paldiski jaamavahe ülesõidukoha km 18,091 automaatsignalisatsioon; valgustatud kergliiklustee Paldiski linnas Peetri 3 ja Peetri 10.

Maa-ameti kaardirakenduse kohaselt on nimetatud kinnistul kitsenduseks ranna- ja kalda ehituskeelu- ja piiranguvööndid, riigikaitse ehitise piiranguvöönd, raudteekaitsevööndid, lähiümbruses asuvate muinsuskaitseobjektide ja arhitektuurimälestiste (Põhjasadama aidad ja aitkeldrid, Paldiski vana raudteejaam Peeri 5 kinnistul, Paldiski linna kalmistu) kaitsevöönd ning kinnistul asuvate tehnovõrkude kaitsevööndid.

Paldiski linna üldplaneeringu kohaselt on antud piirkond tiheasustusala, mille juhtfunktsioon on raudteemaa ja raudtee reservmaa, mis külgnevad valdavalt sadamaalade, tehnorajatiste maa, tootmiskaade ja ettevõtluse resevmaade ning üksikute üldkasutatavate hoonete maa, kalmistumaa, riigikaitsemaa ja kaubandus–teenindusmaa ning väikeses ulatuses ka pereelamute maa ja puhke- ja virgestusaladega.

1.3 Kavandatava tegevuse lühikirjeldus

Paldiski jaama kinnistul asuvate infrastruktuurirajatiste ehitamise käigus on plaanis uude asukohta paigaldada 4 pööret ning asendada 3 olemasolevat pööret vanas asukohas, mis kõik automatiseeritakse vastavalt kaasaegsetele nõuetele. Kolm vana pööret likvideeritakse.

Reisi- ja kaubaveo parandamiseks pikendatakse 3 rööbasteed ca 500 m võrra Tallinna poole. Eelnevalt on vaja laiendada muldkeha ja ümber tõsta või nihutada 6 kontaktvõrgu masti ning pikemaks ehitada olemasolev truup. Muldkeha laiendamisega seoses tuleb lahendada maapinna kõrguste vahe ilmselt rajatava ca 80 m pikkuse tugiseinaga.

Kavandatakse viies elektrifitseeritud rööbaste reisirajateveo tarbeks ning olemasoleva rööbasteede vahelise platvormi pikendamine ca 60 m (kogupikkusega 204 m), mis võtab vastu reisirajaid olemasolevalt 1. ja kavandatavalt 5. teelt.

Platvormi projekteerimisel on oluline arvestada ka erivajadustega inimestega ning kavandada rongi ootajatele kaasaegselt disainitud varikatus, mis kaitseks neid ka sademerohkete ja tuuliste ilmastikuolude (Pakri poolsaare mereäärne ala on Eesti tuulisem piirkond) eest ning kus on istumisvõimalus, kell ja elektroonilised infotahvlid rongide sõiduplaanide jm vajalikuga.

Kirjeldatud lahenduse käigus tuleb ümber paigaldada 7 kontaktvõrgu masti.

Raudtee ohutuse tagamiseks planeeritakse piirdeaia ehitamine parkimisplatsi ja 5. rööbasteede vahele u 250 m ulatuses.

Lahendatakse erinevate transpordiliikide liikluskorraldus ning jalakäijatele, kergliiklejatele, sealhulgas erivajadustega inimeste ohutud raudteeülekäigukohad (kahetasapinnalised) ja ristmikud.

Täiendavalt on planeeritud Rae põik tehnoloogilise ülesõidukoha ehitustööd (km 19,3 asuv ülesõit), kuhu paigaldatakse uued ülesõiduplaadid, tõkkepuud ning elektrilised väravad.

1.4 KMH andmise vajadus lähtuvalt õigusaktidest

Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnanuhtimissüsteemi seaduse (edaspidi KeHJS) § 3 p 1 kohaselt tuleb hinnata keskkonnamõju, kui taotletakse tegevusluba või selle muutmist ning tegevusloa taotlemise või muutmise põhjuseks olev kavandatav tegevus toob eeldatavalt kaasa olulise keskkonnamõju ja sama § p 2 kohaselt, kui kavandatakse tegevust, mis võib üksi või koostoimes teiste tegevustega eeldatavalt oluliselt mõjutada Natura 2000 võrgustiku ala. Keskkonnamõju on oluline, kui see võib eeldatavalt ületada tegevuskoha keskkonnataluvust, põhjustada keskkonnas pöördumatuid muutusi või seada ohtu inimese tervise ja heaolu, kultuuripärandi või vara. KeHJS § 11 lg 2 kohaselt otsustaja vaatab tegevusloa taotluse läbi ning

teeb otsuse kavandatava tegevuse keskkonnamõju hindamise (edaspidi KMH) algatamise või algamata jätmise kohta tegevusloa taotluse menetlemise aja jooksul. KeHJS § 9 kohaselt on otsustaja tegevusloa andja.

KeHJS § 11 lg 3 ja 4 kohaselt on keskkonnamõju hindamine (edaspidi KMH) kohustuslik KeHJS § 6 lg 1 tegevuste korral. Raudteeliinide laiendamine ja pikendamine ei kuulu KeHJS § 6 lõikes 1 nimetatud olulise keskkonnamõjuga tegevuste loetelusse.

KeHJS § 6 lg 2 nimetatud tegevuste korral tuleb kaaluda KMH algatamist või algamata jätmist. KeHJS § 6 lg 2 loetelu on § 6 lg 4 alusel täpsustatud Vabariigi Valitsuse 29.08.2005 määrusega nr 224 „Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhinnang, täpsustatud loetelu“ (edaspidi määrus nr 224). Määruse nr 224 § 13 p 3 kohaselt tuleb raudteeliinide laiendamise ja pikendamise korral läbi viia KMH vajaduse kaalumine. Seega peab Lääne-Harju Vallavalitsus kaaluma ja andma eelhinnangu selle kohta, kas tegevusel võib olla oluline keskkonnamõju. Eelhinnangu sisule esitatavad nõuded on täpsustatud keskkonnaministri 16.08.2018 määruises nr 31 „Eelhinnangu sisu täpsustatud nõuded“.

KMH otsuse eelnõu ja KMH eelhinnangu kohta on küsitud seisukohta Keskkonnaametilt, Terviseametilt ning Muinsuskaitseametilt. Keskkonnaameti 05.02.2019 kirjas nr 6-3/281-1, Terviseamet lükkas materjalid 14.01.2019 Ehitisregistri kaudu tagasi ning Muinsuskaitseamet kooskõlastas 11.01.2019 Ehitisregistri kaudu tingimustega. Kõikide esitatud seisukohtadega on eelhinnangus ja otsuses arvestatud.

2 Kavandatava tegevuse ja selle mõjuala keskkonnatingimused

Paldiski linna üldplaneeringu kohaselt on antud piirkond tiheasustusala, mille juhtfunktsioon on raudteemaa ja raudtee reservmaa, mis külgneb valdavalt sadamaalade, tehnorajatiste maa, tootmiskaade ja ettevõtluse reservkaade ning üksikute üldkasutatavate hoonete maa, kalmistumaa, riigikaitsemaa ja kaubandus–teenindusmaa ning väikeses ulatuses ka pereelamute maa ja puhke- ja virgestusaladega.

Raudteerajatiste laiendamiseks ja pikendamiseks vajalik ehitustegevus on planeeritud toimuma juba välja arendatud transpordimaal, mis on suuremas osas ka taraga piiratud. Antud kinnistule määratud funktsioonist lähtuvalt ei ole alal teisi perspektiive kui transporditaristu arendamine.

Üldplaneeringust ja ajaloolisest kasutusest tulenevalt on antud piirkonnale omane tehnogeensete rajatiste rohkus ning looduslike koosluste vähesus.

Paldiski raudteejaama kinnistust lõunapoolse jääb Paldiski ehk Pakri laht, mistõttu kuulub planeeringuala ranna- ja kalda ehituskeelu- ja piiranguvööndisse. Kaitstavateks muinsuskaitseobjektideks või arhitektuurimälestisteks on ala põhjaosas paiknevad Põhjasadama aidad ja ait-keldrid, Peetri 5 kinnistul paiknev Paldiski vana raudteejaamahoone ning lõunaosas paiknev Paldiski linna kalmistu.



Maakatastri kitsenduste väljavõte Vastavalt looduskaitse seaduse § 53 ei kuvata I ja II kat. Kaitseobjekte

Märgalaid alal ega selle lähikümbruses ei esine. Lisaks puudub antud piirkonnas üleujutuste risk.

Kavandatava tegevuse asukohast tulenevalt ei esine transpordimaa territooriumil väärtuslikke maastikke, neid ei jää ka kavandatava tegevuse mõjutsooni.

Lisaks puuduvad planeeringualal metsad, esineb vaid üksikuid põõsaid. Tegevusest mõjutatavateks taimestunud aladeks on raudteepeenardel ja muldenõlvadel kasvav ruderaaltaimestik, mis ei oma olulist looduslikku väärtust. Kõrge väärtusega looduslikke või poollooduslikke taimekooslusi teelõigu naabruses ei leidu. Väärtuslikuks võib pidada vaid Paldiski linnakalmistu territooriumil paiknevat kõrghaljastust.

Keskkonnaregistri andmete kohaselt on lähim kaitsealune loodusobjekt Pakri hoiuala, mis jääb kavandatavast tegevusest u 1,5 km kaugusele. Lisaks kuulub hoiuala koosseisu Natura 2000 võrgustiku Pakri loodus- ja linnuala.

3 Tegevusega eeldatavalt kaasnev mõju

Lähtudes raudteerajatiste laiendamise ja pikendamise asukohast keskkonnakaitselisest aspektist olulist või täiendavat koormust keskkonnale ei tekitata. Hinnanguliselt säilib või paraneb käesolev olukord. Raudtee infrastruktuuri ehitustöödest lähtuvate mõjude puhul on võimalik nende vältimine või minimeerimine. Seega võib keskkonna vastupanuvõimet pidada stabiilseks.

Mõju maakasutusele ja maavaradele

Ehitustegevuse käigus kasutatakse tavapäraseid ehitusmaterjale mahus, mis raudtee ehitamise üldisi mahtusid arvestades ei ole märkimisväärne. Materjalide vajadus täpsustub ehitusprojekti. Kavandatav raudteerajatiste laiendamine ja pikendamine toimub olemasoleval transpordimaal ning täiendava maa-ala vajadus puudub.

Vee-, pinnase- ja õhusaastus

Planeeringualal ei asu ohtlike ainete ladestuskohti ega teisi jääkreostust tekitavaid objekte, samuti ei ole kavandatud keskkonnaohtlikke rajatiseid ega tegevusi.

Eesti põhjavee kaitstuse kaardi järgi asub ala kaitsemata põhjaveega alal. Kavandatav tegevus võib läbi kommunikatsioonide rajamise mõjutada piirkonna hüdrogeoloogilisi tingimusi, kuid see ei ole eeldatavalt olulise mõjuga kui peetakse kinni töödele esitatavatest nõuetest.

Sademevee immutamise või juhtimise lahendamiseks planeeringu koostamise käigus. Sademevee juhtimiseks väljapoole planeeringuala on vajalik taotleda vee-erikasutusluba.

Ehituse käigus kasutatavate mehhanismide töötamine suurendab ajutiselt õhusaastet. Õhu saastus on ajutine ja minimaalne, kui kasutatav tehnika vastab määrusele „Mootorsõiduki heitgaasis sisalduvate saasteainete heitkoguste, suitsususe ja mürataseme piirväärtused”.

Mõju loomastikule, taimestikule ning kaitstavatele loodusobjektidele ja Natura 2000 aladele.

Kavandatav tegevus toimub transpordimaal ning olemasoleva raudteetrassi koridoris, mistõttu antud tegevuse mõju looduslikule keskkonnale on minimaalne. Alal ei esine väärtuslikku floorat ega faunat.

Kavandatava tegevusega ei kaasne negatiivset mõju kaitsealusele Pakri hoiualale ning Natura 2000 aladele. Eelneva põhjuseks on eelkõige tegevuse lokaalsus ning mõju iseloom. Laiendamis- ja pikendamistööde käigus parendatakse harjumuspärast raudteetransporti.

Negatiivne mõju pinnavormidele on eelpool nimetatut silmas pidades samuti minimaalne ning avaldub vaid 3 rööbastee pikendamisega ja sellega kaasneva muldkeha ümber tõstmisega või 6 kontaktvõrgu nihutamise ja olemasoleva truubi pikendamisega. Ehitustööde täpsem ulatus selgub ehitusprojekti käigus.

Looduskeskkonna vastupanuvõime kavandatud tegevuse suhtes on piisav, arvestades, et tegemist on asukohaga, kus raudteed on kasutatud pikaajaliselt ning kus antud transpordiliikluse korraldus ja taristu on piisavalt hästi väljakujunenud.

Müra, vibratsioon

Ehitustegevuse perioodil võib esineda lokaalselt kõrgendatud ehitusmüra ja vibratsiooni tasemeid. Eelnev puudutab eelkõige raudteeäärseid krunte. Tegemist on mööduvate mõjudega. Ehitusaegne müra ei tohi ületada keskkonnaministri 16.12.2016 määrusega nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise ja hindamise meetodid” kehtestatud piirmäärasid.

Ehitustööde järel võib suureneda ka raudtee käitamisaegne müra, mis tuleneb liiklussageduse suurenemisest, kuna paranenud läbilaskevõime lubab tihendada rongide sõidugraafikut. Müra suurenemine sõltub aga reisijate- ning kaubavedude osakaalust kogu rongiliikluses, sest reisijate veoks kasutatavate rongide müratase on madal, kuid kaubarongide liiklusega võib kaasneda suurenenud müratase.

Ehitustegevusest ning hilisemast tihenenud rongiliiklusest tulenevat müra ja selle leevendusmeetmeid käsitletakse täpsemalt ehitusprojekti.

Valgus, soojus, kiirgus ja lõhn

Valgusreostus jääb valdavalt samaks või väheneb uue tehnoloogiaga valgustite kasutamisel. Valgusereostuse minimeerimiseks on vajalik projektis ette näha vastavad leevendusmeetmed, st kaasaegsel tehnoloogial põhinevate valgustite kasutamine.

Tegevusega ei eraldu soojust, ei kaasne kiirgust ega lõhna.

Visuaalne mõju

Antud rajatised sobivad asukohta, kuna tegemist on transpordimaa otstarbega alaga.

Jäätmetekkega seotud mõjud

Tekkivad jäätmed (eemaldatav pinnas, ehitusjäätmed) ei ole koguseliselt märkimisväärsed, nende käitlemiseks koostatakse ehitus- ja lammutusjäätmete käitlemise kava.

Avariiolukordade esinemise võimalikkus

Ehitamise perioodil on võimalik avariiolukordade tekkimine rongide naabruses. Riski vältimiseks on vajalik eelkõige ehitusala selge piiritlemine ja liikluse sujuv korraldamine. Suurõnnetuse ohtu võib hinnata minimaalseks. Ehitusperioodil tuleb järgida õigusaktides kehtestatud nõudeid liiklusohutuse tagamiseks.

Oht inimese tervisele avaldub raudtee ehitusprotsessis. Õnnetuste vältimiseks tuleb kinni pidada ehitusprojektis ning tööohutust määravates dokumentides esitatud nõuetest.

Ehitusprotsessis tuleb kasutada vaid kvaliteetseid ehitusmaterjale ning ehitusmasinaid tuleb hooldada, et vältida võimalikku keskkonnareostust nt lekete näol. Töötajad peavad olema spetsiaalse hariduse ja teadmistega, nii on võimalik vältida ka ohtu keskkonnale.

Positiivse mõjuna väheneb raudteerajatiste ümberehitamise järel avariiolukordade esinemise võimalikkus, sealhulgas tagatakse mugav ning ohutu transpordiühendus.

Mõju ajaloolise, kultuurilise või arheoloogilise väärtustega aladele

Arvestades kavandatava tegevuse mõju iseloomu ning ulatusega, ei kaasne negatiivseid häiringuid kaitsealustele objektidele.

Mõju inimesele ja varale

Oht inimese tervisele avaldub raudteerajatiste laiendamise ja pikendamise ehitusprotsessis. Õnnetuste vältimiseks tuleb kinni pidada ehitusprojektis ning tööohutust määravatest dokumentidest ja nõuetest.

Ehitusjärgsel perioodil täiendavate avariiolukordade tekkimist ette näha ei ole. Pigem suureneb ümberehitamise järel raudtee ohutus.

Positiivse mõjuna tuleb välja tuua paranenud liiklustingimusi, mis kestavad kogu raudtee kasutamise aja ning on olulise tähtsusega, kui tekib vajadus rongiliiklust tihendada. Positiivne on ka transpordiliikluse vähenemine ning sellest tuleneva liiklusohutuse suurenemine maanteedel.

Mõju vältimiseks, vähendamiseks ja võimaluse korral kõrvaldamiseks ettenähtud meetmete kirjeldus

Häiringute vähendamiseks ette nähtud tegevused tuuakse vajadusel välja projekti koosseisus ehitus- ja lammutusjäätmete käitlemise kavas ja liikluse korraldamise tingimustes. Lisaks tuua ehitusprojekti koosseisus eraldi välja kõrgendatud mürataset tekitavad tegevused ning nende tööde teostamiseks sobilik aeg.

Piiriülene mõju

Projektil puudub negatiivne piiriülene mõju.

Kokkuvõte

Võttes arvesse keskkonnamõju hindamise eelhinnangut, ei kaasne kavandatava projekti ja selle elluviimisega olulist negatiivset keskkonnamõju. Ehitustegevusega kaasnev keskkonnamõju on tavapärane, spetsiifilisi häiringuid ei ole ette näha. Uue liiklussõlme kasutamisega kaasneb tavapärane keskkonnamõju, kusjuures osad negatiivsed mõjud (müra, valgus) on edaspidi paremini leevendatavad. Lisaks on positiivne asjaolu, et infrastruktuuri ehitamise järel suureneb raudtee ohutus ja läbilaskevõime. Eelnev toob endaga kaasa võimaluse populariseerida keskkonnasõbraliku transpordi kasutust ja Paldiski linna ning lähiümbruse atraktiivsust.

Kokkuvõttes, kui kavandatavate tegevuste elluviimisel järgitakse üldiseid keskkonnanõudeid ning käesoleva eelhinnangu soovitusi, siis ei kaasne sellega olulist mõju keskkonnale, inimese tervisele ja varale ning kultuuripärandile. Seetõttu ei ole vaja raudteerajatiste laiendamiseks ja pikendamiseks vaadeldaval lõigul läbi viia keskkonnamõju hindamist.