

Töö number

2021_0096_02

Tellija

Kohila Vallavalitsus
Vabaduse 1, 79804, Kohila
Telefon 489 4760
e-post: vallavalitsus@kohila.ee

Huvitatud isik

Osaühing Rail Baltic Estonia
Veskiposti 2/1, 10138 Tallinn
e-post: info@rbe.ee
Registrikood: 12734109

Konsultant

Skepast&Puhkim OÜ
Laki põik 2, 12915 Tallinn
Telefon: 664 5808; e-post: info@skpk.ee
Registrikood: 11255795

Seisund

DP

Kuupäev

05.12.2024

Rail Baltica Kohila raudteepeatuse detailplaneering



I SELETUSKIRI

SISUKORD

1.	DETAILPLANEERINGU KOOSTAMISE EESMÄRK JA ALUSED	6
1.1.	Planeeringu eesmärk.....	6
1.2.	Detailplaneeringu koostamise alused	6
1.3.	Detailplaneeringu koostamise lähtedokumendid	6
1.4.	Planeeringu koostamiseks tehtud uuringud	6
2.	OLEMASOLEVA OLUKORRA ISELOOMUSTUS	7
2.1.	Olemasolevad kitsendused	8
3.	PLANEERINGUALA KONTAKTVÖÖNDI ANALÜÜS JA FUNKTSIONAALSED SEOSED	9
3.1.	Kontaktvööndi funktsionaalsed seosed	9
3.2.	Vastavus Rapla maakonnaplaneeringu 2030+ ning Rapla maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ planeerimisdokumentidele.	9
3.2.1.	Rapla maakonna planeering 2030+	9
3.2.2.	Rapla maakonnaplaneeringu teemaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“	10
3.3.	Vastavus kehtivale ja koostatavale üldplaneeringule ning valla arengukavale	11
4.	PLANEERINGULAHENDUS.....	13
4.1.	Krundijaotus ja ehitusõigus	13
4.2.	Hoonetele ja rajatistele esitatavad nõuded.....	14
4.3.	Teed, liiklus ja parkimine	14
4.4.	Haljastus ja heakord	15
4.5.	Jäätmekäitlus	15
4.6.	Tuleohutusnõuded	16
4.7.	Keskkonnakaitse ja tervisekaitse abinõud	16
4.7.1.	Radoon.....	17
4.7.2.	Keskkonnamüra	17
4.7.3.	Ehitus- ja hüdrogeoloogilised tingimused	18
4.7.4.	Abinõud valgusreostuse vähendamiseks	18
4.8.	Vertikaalplaneerimine.....	19
4.9.	Servituutide seadmise vajadus	19
4.10.	Kuritegevuse riske vähendavad meetmed	19
5.	TEHNOVÕRGUD	20
5.1.	Elektrivarustus.....	20
5.2.	Sidevarustus	20
5.3.	Välisvalgustus.....	20
5.4.	Veevarustus	21
5.5.	Tuletõrje veevarustus.....	21
5.6.	Reovee kanalisatsioon	22
5.7.	Sademevee käitlemine	22
5.8.	Tingimused maaparandussüsteemi rekonstrueerimiseks planeeringualal	23
5.9.	Soojusvarustus	23
6.	PLANEERINGU ELLUVIIMINE.....	24

II JOONISED

DP-01 Situatsiooniskeem
DP-02 Väljavõte kehtivast Kohila valla üldplaneeringust
DP-03 Väljavõte koostamisel olevast Kohila valla üldplaneeringust
DP-04 Tugiplaan
DP-05 Põhijoonis
DP-06 Tehnovõrkude koondplaan

III MENETLUSDOKUMENDID

1. Avaldus detailplaneeringu algatamiseks;
2. Keskkonnaameti 21.03.2022 seisukohakiri KSH vajalikkuse kohta nr 6-2/22/4034-2;
3. Kohila Vallavolikogu 26.05.2022 otsus nr 16;
4. Detailplaneeringu algatamise teade Ametlikes Teadaannetes;
5. Väljavõte detailplaneeringu algatamise teatest 18.08.2022 Kohila Valla Ajalehes nr 12;
6. Kohila Vallavolikogu 26.09.2024 otsus nr 32;
7. Kohila Vallavalitsuse 08.10.2024 teavituskiri nr 7-1/79;
8. Väljavõte detailplaneeringu avalikustamise ja arutelu teatest 10.10.2024 Kohila Valla Ajalehes nr 14 (356);
9. Urge külas, Rail Baltica Kohila raudteejaama detailplaneeringu avaliku väljapaneku tulemuste avalik arutelu Kohila vallamaja Jaan teemanti saalis 21.11.2024 protokoll;
10. Osahing Rail Baltic OÜ 25.11.2024 e-kiri;
11. Kohila Vallavalitsuse 26.11.2024 kiri nr 7-1/110.

IV LISAD

- Lisa 1 Liiklusuuring
Lisa 2 Veevarustuse ja kanalisatsiooni tehnilised tingimused Kohila jaamahoone RB
Lisa 3 Väljavõte maakatastri andmetest
Lisa 4 Telekommunikatsioonialased tehnilised tingimused nr 36674646
Lisa 5 Elektrilevi OÜ tehnilised tingimused 418091
Lisa 6 Elfi Elekter OÜ tehnilised tingimused (29.08.2022 e-kiri)
Lisa 7 Keskkonnamüra hinnang
Lisa 8 Ehitus- ja hüdrogeoloogilised uuringud
Lisa 9 Illustratsioonid

V KOOSKÕLASTUSED JA ARVAMUSED

Planeeringu koostajad

Detailplaneering koostatakse Kohila Vallavalitsuse, Osaühing Rail Baltic Estonia ning Skepast&Puhkim OÜ konsultantide koostöös:

Skepast&Puhkim OÜ

Ivan Gavrilov

projektijuht (kuni juuni 2023)

Triin Koorits

projektijuht-vastutav planeerija (kutsetunnistus nr 151414)

Evelin Kuusik

planeerija

Piret Kikkas

VK-projekteerija

Korraldaja

Kohila Vallavalitsus

Huivatatud isik

Rauno Lee

vanemprojektijuht, Osaühing Rail Baltic Estonia

Jan-Ander Kaur

nooremprojektijuht, Osaühing Rail Baltic Estonia

Sissejuhatus

Rail Baltica on 1435 mm rööpmelaiusega kaheööpmeline elektrifitseeritud rahvusvaheline kiirraudtee koos kogu selle juurde kuuluva infrastruktuuriga. Kiirraudtee projektkiirus on rahvusvahelisel reisijateveol 249 km/h, kaubaveol 120 km/h ja kohalikul reisijateveol 200 km/h. Raudtee projekteeritakse ja ehitatakse ühtsetel tehnilistel alustel täielikus vastavuses üleeuroopaliste raudtee koostalitlusvõime tehniliste nõuetega võimaldades reisi- ja kaubarongi liiklust samal raudteel. Rail Baltica trassi pikkus on ligikaudu 870 kilomeetrit, millest Eesti Vabariigi territooriumil 213 km. Eestis läbib trass Harju-, Rapla- ja Pärnumaad. Raudtee trassikoridori täpsem asukoht on määratletud kehtestatud maakonnaplaneeringutes (Harju-, Rapla-, Pärnumaa).

Rail Baltica kohalike peatuste peamine eesmärk on rajada raudtee põhitrassile peatuste võrgustik, mis tagab regionaalse ühendatuse, tugevdab piirkondade konkurentsivõimet ning pakub võimaluse valida keskuste vahel liikumiseks kiire, ohutu ja keskkonnasäästlikuma viisi. Regionaalsete rongide peatused on plaanis rajada 12 erinevasse asukohta.

1. DETAILPLANEERINGU KOOSTAMISE EESMÄRK JA ALUSED

1.1. Planeeringu eesmärk

Detailplaneeringu koostamise eesmärk on kinnistu jagamine, sihtotstarvete muutmine äri- ja transpordimaa sihtotstarbega kinnistute moodustamiseks ning ehitusõiguse määramine Rail Baltica Kohila peatuse ehitamiseks. Lisaks detailplaneeringu kohustuslike hoonete toimimiseks vajalike ehitiste, sealhulgas tehnovõrkude ja -rajatiste ning avalikule teele juurdepääsude võimaliku asukoha ja põhimõtete määramine.

1.2. Detailplaneeringu koostamise alused

- Planeerimisseadus;
- riigihalduse ministri 17. oktoobri 2019 määrus nr 50 „Planeeringu vormistamisele ja ülesehitusele esitatavad nõuded“;
- 31.01.2022 detailplaneeringu algatamise ettepanek;
- Kohila Vallavolikogu 26.05.2022 otsus nr 16 „Rail Baltica Kohila raudteejaama detailplaneeringu algatamine“.

1.3. Detailplaneeringu koostamise lähtedokumendid

- Riigihalduse ministri 14.02.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/43 kehtestatud Rapla maakonnaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“
- Riigihalduse ministri 13.04.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/80 kehtestatud „Rapla maakonnaplaneering 2030+“
- Rail Baltica Design Guidelines;
- Kohila Vallavolikogu 20.07.2006 otsusega nr 86 kehtestatud Kohila valla üldplaneering;
- Kohila Vallavolikogu 27.03.2018 otsusega nr 11 algatatud Kohila valla koostatav üldplaneering;
- Kohila Vallavolikogu 25.09.2018 määrusega nr 15 kinnitatud Kohila valla Arengukava 2018-2025;
- Eesti standard EVS 843:2016 „Linnatänavad“;
- Eesti standard EVS 939-2:2020 „Puittaimed haljastuses. Osa 2: Ilupuude ja -põõsaste istikute kvaliteedinõuded“;
- muud Eesti Vabariigis kehtivad asjakohased õigusaktid, normid, standardid jm nõuded.

1.4. Planeeringu koostamiseks tehtud uuringud

- OÜ Geodeesia24 poolt 2022 aprillis koostatud topo-geodeetiline uuring, töö nr 6110-22-1;
- Skepast&Puhkim OÜ poolt juunis 2022 koostatud Rail Baltica kohalikud peatused – Kohila peatuse liiklusuuring, töö nr 2021_0096_05;
- Kajaja Acoustics OÜ poolt novembris 2022 koostatud keskkonnamüra hinnang, töö nr 21271-04.
- Maves OÜ poolt novembris 2022 koostatud Rail Baltica Harjumaa, Raplamaa ja Pärnumaa kohalike peatuste detailplaneeringute ehitus- ja hüdrogeoloogilised uuringud, töö nr 22063.

Lisaks on planeeringu koostamisel kasutatud Maa-ameti aluskaarte ja ortofotot.

2. OLEMASOLEVA OLUKORRA ISELOOMUSTUS

2.1. Planeeringuala suurus ja selle muutmise ettepanek

Vastavalt Kohila Vallavolikogu 26.05.2022 otsusele nr 16 on planeeringuala suurus ca 19 000 m² (1,9 ha) hõlmates osa Toome (31701:001:0428) kinnistust. Vahepeal on läbi viidud maakorralduslikud toimingud ja Toome kinnistust eraldatud 2,85 ha suurune Tallinna-Rapla raudtee 7112 (31701:001:2054) maaüksus ning otsusega määratud planeeringuala on antud arvestamata tegelikku raudteekompleksi toimimise tagamiseks vajalikku maavajadust.

Vastavalt planeerimisseaduse § 124 lõikele 2 on detailplaneeringu eesmärk planeeringualale ruumilise terviklahenduse loomine ning § 126 lõikele 2 on detailplaneeringu koostamisel kohustuslik planeeringuala kruntideks jaotamine ja krundi ehitusõiguse määramine.

Eeltoodust tulenevalt on tehtud ettepanek planeeringuala piiri vähendamiseks selliselt, et see kulgeks loogiliselt seoses planeeringu lahendusega. Planeeringuala piiriettepaneku suurus on ca 1,6 ha.

2.2. Olemasolev olukord

Planeeritav ala asub Rapla maakonnas Kohila vallas Urge külas Urge tee T2 loodepoolses servas, mis jääb ligikaudu 1 km kaugusele põhjasuunda 11220 Kernu-Kohila tee ja Härjaoja tee ristmikust.



Joonis 1. Vaade planeeritavale alale (aerofoto, Maa-ameti fotoladu 04.06.2021)

Tabel 1. Planeeringuga hõlmatud maaüksused

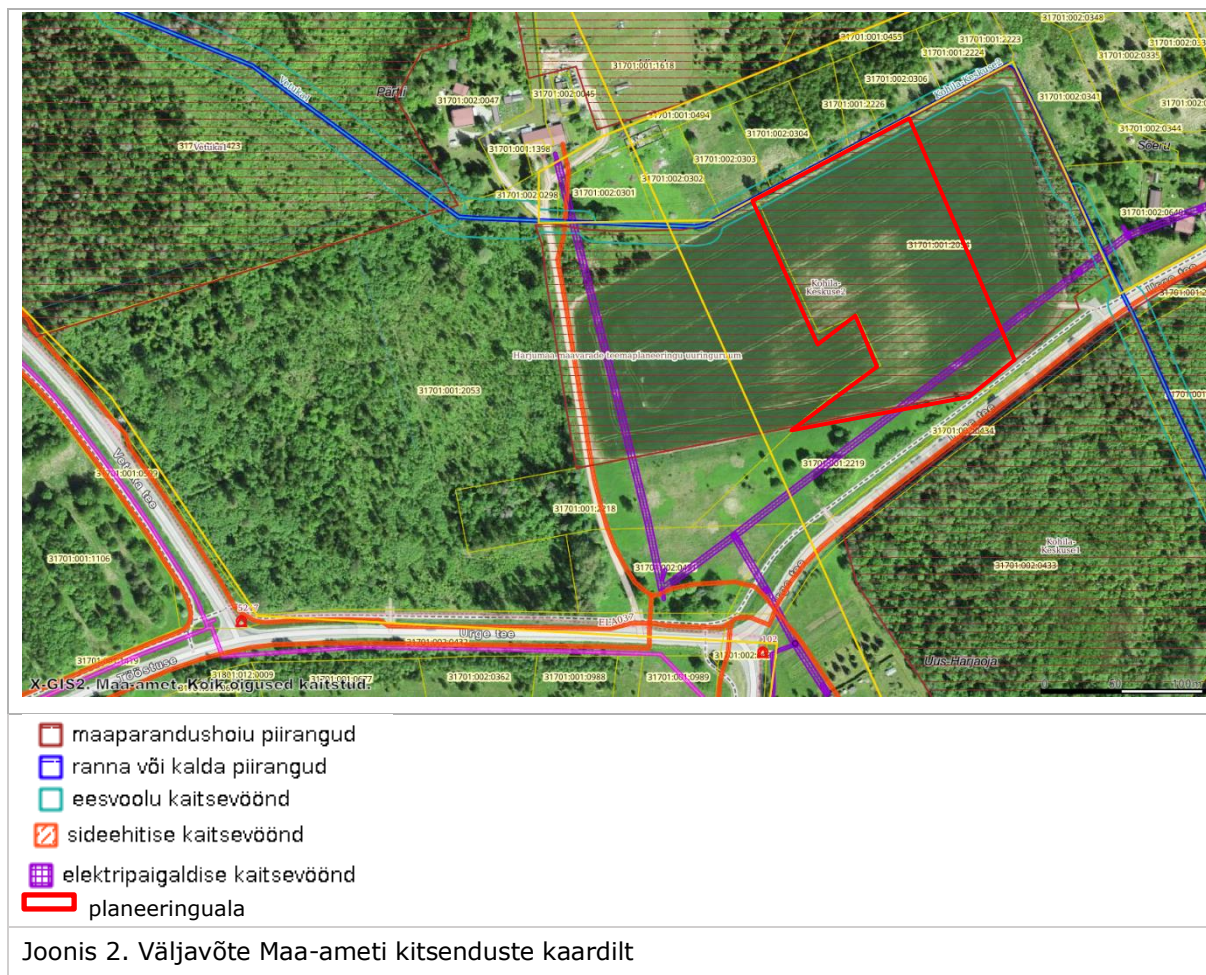
Aadress	Katastri tunnus	Pindala	Sihtotstarve
Tallinna-Rapla raudtee 7112*	31701:001:2054	28 452 m ²	Maatulundusmaa 100%

* Osaliselt planeeringualasse haaratud maaüksused.

Planeeringualale jääv maaüksus on hoonestamata. Tegemist on tasase reljeefiga põllumaaga, millel kõrghaljastus ja tehovarustus puudub.

2.3. Olemasolevad kitsendused

Planeeringuala jääb maaparandussüsteemi Kohila-Keskuse 2 alale. Planeeringuala servani ulatub maaparandussüsteemi eesvoolu kaitsevöönd. Lisaks läbivad ala Elektrilevi OÜ-le ning Telia Eesti AS-le kuuluvad trassid.



3. PLANEERINGUALA KONTAKTVÖÖNDI ANALÜÜS JA FUNKTSIONAALSED SEOS

3.1. Kontaktvööndi funktsionaalsed seosed

Kohila kohalik peatus kavandatakse Kohila valda Urge külla. Kavandatava kohaliku peatuse ala asub Kohila alevist lähtuvate teede sõlmpunktis. Vaadeldavat ala piiravad elamu-, maatulundus- ja transpordimaa kinnistud.

Planeeritava ala vahetu lähedus on veel hoonestamata. Lähimad üksikud elamud jäävad kavandatavast peatuse alast ca 100 m kaugusele itta ja loodesse. Lähim uus elamuala on kavandatud vahetult Kohila kohaliku peatuse kõrvale. Raudteetrassi koridor läbib detailplaneeringutega kehtestatud elamuarendus alasid.

Planeeritava ala vahetus läheduses asuvate maaüksuste kohta on lähiajal kehtestatud (seisuga 05.12.2024) järgmised detailplaneeringud:

- Kohila Vallavolikogu 27.12.2006 otsusega nr 115 kehtestatud Kohila alevi Ülejõe kvartali detailplaneering, millega kavandati Ülejõe kvartali territooriumile ühiskondlike hoonete, korterelamute, ärihoonete, haljasalade ja transpordimaade tarbeks kruntide moodustamine ning kruntide ehitusõiguste, juurdepääsude ja tehnovarustuse lahendamine.
- Kohila Vallavolikogu 10.04.2007 otsusega nr 133 kehtestatud Urge küla Herilase, Nõlva ja Uustalu kinnistute detailplaneering, millega nähti ette maa-ala jagamine ja ehitusõiguse määramine elamute rajamiseks.

15.03.2023 on Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet väljastanud projekteerimistingimused nr 2311802/00959 Rail Baltic Kohila peatuse ooteplatvormide ja kergliiklejate eritasandilise läbipääsu projekteerimiseks.

3.2. Vastavus Rapla maakonnaplaneeringu 2030+ ning Rapla maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ planeerimisdokumentidele.

3.2.1. Rapla maakonna planeering 2030+

Vastavalt riigihalduse ministri 13.04.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/80 kehtestatud Rapla maakonnaplaneeringus 2030+ toodule on Rail Balticu raudtee eesmärk luua kiire raudteeühendus Lääne-Euroopa suunal. Lisaks tagatakse Eesti siseselt regionaalne ühendus Pärnu suunal.

Eraldiseisva planeeringuga kavandatakse raudteejaama täpne asukoht ja lahendused (jaamahoone paiknemine, juurdepääs mootorsõidukitele, sh ühistranspordile ja kergliiklejatele, parkimine jm toetav taristu).

Rail Balticu perspektiivsele trassikoridorile on maakonnaplaneeringuga kavandatud lisaks Rapla peatusele veel kaks kohaliku peatuse põhimõttelist asukohta (Kohila ja Järvakandi), mis lahendatakse samuti eraldiseisvate detailplaneeringutega.

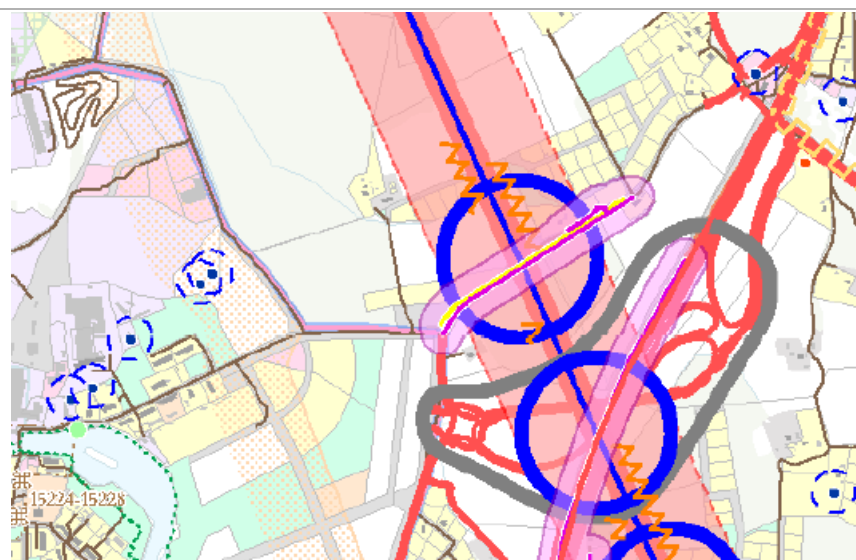
Perspektiivsed raudteepeatused on ette nähtud siduda nii kergliiklusteedega kui ka maakondlike ja kohalike bussiliinidega. Parkimisvõimaluste ette nägemisel tuleks luua võimalused n.ö „pargi ja reisi“ lahenduse kasutamiseks kaugemate piirkondade elanikele. Ühistranspordi ja kergliiklusteedega tuleks omavahel ühendada ka olemasoleva ja planeeritava raudteevõrgu peatused.

Detailplaneeringuga kavandatu vastab Rapla maakonnaplaneeringule.

3.2.2. Rapla maakonnaplaneeringu teemaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“

Rail Baltic trassi koridor (lõik 16A) läbib Mälivere, Loone, Salutaguse, Urge ja Vilivere küla. Kohila alevist möödub trassi koridor ida poolt, kulgedes Kohila alevi ja Prillimäe aleviku vahelt läbi. Trassi koridori laius on 350 m. Trassi koridor kulgeb Urge külas kahel pool Tallinn-Rapla-Türi maanteed kehtestatud mitmeid detailplaneeringuid elamute rajamise eesmärgil (valla üldplaneeringu järgne arendus ehk nn Uus-Kohila), mida trassi koridor läbib. Sellest tulenevalt jääb trassi koridori elamumaa krunte, neist mõned hoonestatud, kuid valdavalt on tegemist hoonestamata kruntidega. Edasi kulgeb trassi koridor Urge ja Vilivere küla piiril, läbides nii metsa- kui põllumajandusmaid ning suundub Harju maakonda.

Raudteejaama täpne asukoht, jaamahoone paiknemine, juurdepääs mootorsõidukitele (sh ühistranspordile ja kergliiklejatele), parkimine jm toetav infrastruktuur lahendatakse eraldiseisva planeeringuga.

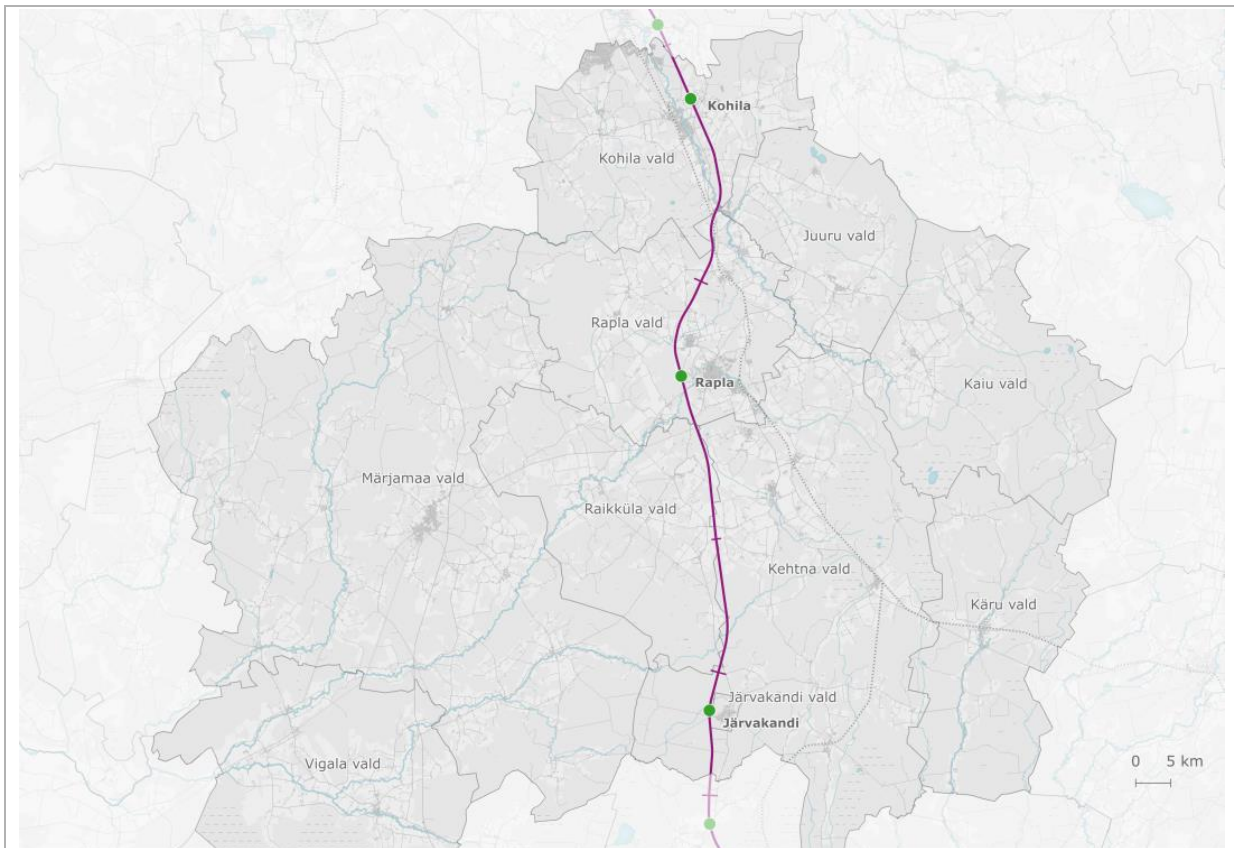


PLANEERITAV

-  Rail Baltic trassi koridor
-  Lõigu algus ja - lõpp
-  Eritasandiline ristumine teega/rööbasteeaga (mootorsõidukitele liiklemiseks, maanteeviadukti lahenduses luuakse tingimused ohutuks liiklemiseks ka kergliiklejale)
-  Eritasandiline ristumine perspektiivse teega
-  Rail Baltic raudtee chitamisest tingitud kavandatav/ümberehitatav tee (koos puhvriga 50+50 m)
-  Kavandatav jalg- ja jalgrattatee
-  Müra leevendusvajadusega alad eelprojekti täpsusastmes läbi viidud müra modelleerimise tulemuste alusel

Joonis 3. Väljavõte Rapla maakonnaplaneeringu teemaplaneeringust „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“

Detailplaneeringuga kavandatu vastab Rapla maakonnaplaneeringu teemaplaneeringule.



Joonis 4. Väljavõte Rapla maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu seletuskirjast. Skeem võimalike kohalike peatuste põhimõtteliste asukohtade osas.

3.3. Vastavus kehtivale ja koostatavale üldplaneeringule ning valla arengukavale

Kohila valla kehtiva üldplaneeringu kohaselt (kehtestatud Kohila Vallavolikogu 20.07.2006 otsusega nr 86, edaspidi üldplaneering) paikneb käsitletav ala tiheasustusalas väikeelamute maal, kuhu on ette nähtud põhiliselt ühepere-, paaris-, ja ridaelamute ala, kuid kus võivad paikneda elurajooni teenindavad asutused, bürood, ja keskkonnaohutud ettevõtted.

Kehtivat Kohila valla üldplaneeringut on täpsustatud Riigihalduse ministri 14.02.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/43 kehtestatud Rapla maakonnaplaneeringuga „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“. Lähtuvalt maakonnaplaneeringu kehtestamise otsusest on maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu koostamise näol tegemist maakonnaplaneeringu erijuhtumiga (mitut kohalikku omavalitsust läbiva joonehitisega). Kavandatav Kohila kohalik peatus jääb maakonnaplaneeringuga määratud trassikoridori alale ning peatuse näol on tegemist joonehitise juurde kuuluva ning selle kasutamisega seotud hoonete ja rajatiste kogumiga.

12 / 24

4. PLANEERINGULAHENDUS

Kohila peatuse rajamiseks ehitatakse jaamahoone, väliala koos parkimisalaga, juurdepääsu- ja kergliiklustee, ooteplatvormid ja ooteplatvormide vaheline ülepääs.

Planeeringu eesmärgiks on maaüksuste jagamise ja sihtotstarvete muutmise teel moodustada äri- ja transpordimaa sihtotstarbega krundid, mis on vajalikud Rail Baltica Kohila kohaliku peatuse rajamiseks.

Alale kavandatakse ühekorruseline peatuse hoone ning välirajatised, lisaks luuakse reisijatele ühendus ülepääsuga.



Joonis 7. Illustratiivne pilt võimalikust peatusest

4.1. Krundijaotus ja ehitusõigus

Planeeringuga on kavandatud moodustada neli krunti. Jaama hoone ja selle väliala tarbeks moodustatakse Tallinna-Rapla raudtee 7112 maaüksustest 5750 m² suurune 80% reisijaid teenindava transpordimaa ja 20% kaubandus-, toitlustus- ja teenindushoone maa sihtotstarbega krunt pos.1, juurdepääsuks ja parkimiseks 5 200 m² suurune tee ja tänav ja parkimisehitise maa sihtotstarbega krunt pos.2, juurdepääsuks 3 560 m² suurune tee- ja tänavamaa krunt pos.4 ning hooldusteele ligipääsuks 749 m² suurune tee ja tänavamaa sihtotstarbega krunt pos.3.

Planeeringuga nähakse ette, et krundi hoonestusala ulatub krundi raudteepoolses küljes krundi piirini, et jätta võimalus ühendada peatusehoone hilisema ooteplatvormiga. Kavandatavaid raudteerajatisi (ooteplatvormid, raudtee, ülepääs) näidatakse planeeringus informatiivsena.

Alale kavandatakse ühekorruseline kuni 12 m kõrgune peatuse hoone ning välirajatised. Kavandatav ehitisealune pind on kuni 1000 m². Kavandatava väliala mõõtmed on 50x115 m. Peatuse väliale ja jaamahoonele luuakse ühendus ooteplatvormidega. Ooteplatvormide vaheliseks liikumiseks on ette nähtud eritasandiline ristumine ülepääsu näol, mille mõlemas otsas vertikaalse liikumise hõlbustamiseks on ette nähtud liftid. Ooteplatvormid ja nendevaheline ülepääs ei ole käsitletavad detailplaneeringu alas.

Planeeringulahendus hoone mahu ja asukoha osas täpsustub hoone projekteerimise etapis planeeringuga etteantud piirides.

Lisaks jaamahoonele on lubatud püstitada ehitusteatise kohustusega väikeehitisi ehitisealuse pinnaga 0...60 m² ja kõrgusega kuni 5 m. Sellised hooned ja rajatised peavad olema põhihoone funktsiooni toetavad, nagu nt katusealune jalgrattaparkla, prügihoone vms. Nimetatud rajatised ja

hooned peavad mahtuma lubatud maksimaalse ehitisealuse pinna sisse ja tuleb kavandada arhitektuurselt ning mahuliselt sidusatena jaamahoonega ja kooskõlastada kohaliku omavalitsusega.

4.2. Hoonetele ja rajatistele esitatavad nõuded

Käesoleva planeeringu puhul on lähtutud keskkonnateadliku ja energiasäästu põhimõtetest ning antud soovitus lähtuda jaamahoone projekteerimisel energiasäästliku hoone põhimõttest.

Jaamahoone projekteerimisel tuleb lähtuda ettevõtlus- ja infotehnoloogiainistri 11.12.2018 määrusest nr 63 „Energiatõhususe miinimumnõuded“. 2020. aasta algusest on uute hoonete energiatõhususe miinimumnõudeks A-klassi hoone ehk liginullenergia hoone. Lisaks hoone soojapidavusele ja tehnosüsteemide heale kasutegurile tuleb hoone projekteerimisel tähelepanu pöörata ka hoone jääsoojuse kasutamisele (ventilatsiooni soojustagastusele ja valgustite vabasoojus), taastuvenergia ja looduslike ressursside kasutamisele (päikeseenergia ja sademevee kasutamine) ning automaatika ja mugavusseadmete kasutamisele (tark hoone, valguse, valgusavade ja peegeldavate pindade sihiteadlik planeerimine).

Jaamahoone projekteerimiseks on määratud vastavalt Rail Baltica projekteerimisjuhiste (*Design Guidelines*) nõue kasutada Balti riikidele iseloomulikke ja arhitektuurselt sobivaid traditsioonilisi ehitismaterjale. Rajatav hoone peab olema kaasaegse ja kõrge arhitektuurse tasemega, visuaalselt nauditav. Värvilahenduses eelistada naturaalseid toone ja Balti riikide tunnusvärve, Eesti - sinine. Väikeehitised peavad sobima jaamahoone arhitektuuriga. Samad kujunduspõhimõtted kehtivad kogu planeeringuala ja selle detailide kohta, sh väliala ja parkimisala.

Eeltoodust tulenevalt on tegemist erilahendusega, mistõttu ei määrata käesoleva planeeringuga konkreetseid arhitektuurinõudeid, sh hoonestusviisi, katusekallet ega tüüpi, katuseharja ega põhimahu suunda samuti kohustuslikku ehitusjoont.

Rongijaama terminalihoone konstruktsioon on planeeritud teraskarkass kandekonstruktsioonil modulaarsete kergpaneelidest fassaadidega.

Arhitektuurinõuded:

Hoonestusviis:	lahtine
Katuse kalle ja tüüp:	vaba
Katuse harja suund:	vaba
Piire:	ei kavandata*
Välisviimistlus:	betoon, metall, puit, klaas ja/või kombineeritud materjalid

* Piirdeaedu ei kavandata. Turvaaiad ja müratõkked on lubatud perrooni ja väliala vahele ning täpsed lahendused antakse raudtee projekti koosseisus.

Tagamaks puudega inimeste takistusest ehitise kasutamine, tuleb projekteerimisel arvestada ettevõtlus- ja infotehnoloogiainistri 29.05.2018 määrusega nr 28 „Puudega inimeste erivajadustest tulenevad nõuded ehitisele“.

Jaamahoone projekti eskiis kooskõlastada Kohila Vallavalitsusega.

4.3. Teed, liiklus ja parkimine

Juurdepääs planeeritavale alale on Urge tee T2 kaudu, mis ehitatakse ümber vastavalt IDOM, Consulting, Engineering, Architecture S.A.U. koostatud kohaliku tee Urge tee OR1215 teeprojektile ning teeprojekti koostamise aluseks olevatele Kohila Vallavalitsuse 15.02.2022 korraldusega nr 35 ja Transpordiameti 18.02.2022 korraldusega nr 1.1-3/22/128 väljastatud projekteerimistingimustele. Näidatud on jalgsi juurdepääs raudteejaama hoonele Urge tee lääne poolt vidukti kõrvalt. Peatuse juurdepääsutee ühenduskohaks on ringristmik, läbi mille pääseb

Tööstuse tänavale, Urge teele ning Härjaoja tee. Lääne suunas, piki Tööstuse tänavat on kõige lühem juurdepääs Kohila alevile.

Kohila kohaliku peatuse osas on koostatud liiklusuuring, mille eesmärk on anda hinnang kohaliku peatusega seotud liiklusele arvutamaks projekteeritavate ristmike läbilaskvusi, prognoosida erinevaid liikumisviise, liiklussagedust ja vajalikku sõidukite parkimiskohtade arvu, määrata teenindustasemed ning teha ettepanekuid ohutuse ja kasutusmugavuse tagamiseks (vt Lisa 1).

Üldparkimine on kavandatud eraldi krundil pos.2. Hoone välialale on ette nähtud parkimiskohad 4 invasõidukile, 6 elektrilaadimisega sõidukile ja minimaalselt 4 taksole. Kokku on kavandatud 86 parkimiskohta. Elektriautode laadimisvõimaluse suurendamiseks vajaliku reservtoru lahendus üldparklale tuleb anda ehitusprojekti.

Eelpool nimetatud liiklusuuringus on analüüsitud ka kavandatavate parkimiskohtade vastavust nõudlusele lähtudes eelnevalt prognoositud liiklussagedustest. Rail Baltica Kohila kohalik peatus on kavandatud ca 1,5 kilomeetri kaugusele Kohila alevi keskusest, mistõttu suur osa kasutajaskonnast vajab sinna jõudmiseks lisatransporti kas sõiduauto või ühistranspordi näol. Hinnangu kohaselt on peatusesse ette nähtud 80 parkimiskohta piisav tagamaks parkimiskohtade olemasolu kasutajatele ning ühtlasi jääb ka teatav reserv suurema vajaduse rahuldamiseks.

Jaamahoone juurde autode parkimise alast eraldi on kavandatud kaetud jalgrattahoidla jalgrataste ja teiste kergliiklusvahendite laadimise ja lukustamise võimalusega. Vastavalt Eesti standardis EVS 843:2016 „Linnatänavad“ toodud „Pargi ja reisi“ parklale tuleb planeeringualal tagada vähemalt 10 kohta. Tulenevalt kohaliku omavalitsuse soovist nähakse ette planeeringualal minimaalselt 20 jalgratta parkimiskohta.

Jaama teenindav bussipeatus jääb juurdepääsutee äärde, kuhu rajatakse busside peatumise võimalus. Samuti on bussipeatuse teenindamiseks ette nähtud ka bussiootepaviljon.

Paralleelselt kavandatud juurdepääsuteega on kavandatud 3 m laiune jalgratta- ja jalgte kergliiklejatele. Kergtee ühendus on kavandatud ka Toome maaüksusega.

Edasise projekteerimise käigus tuleb erilist tähelepanu pöörata erinevate kasutajagruppide ligipääsetavuse võimalikult heaks tagamiseks. Välisruumi ja jaamahoone projekteerimisel arvestada ettevõtlus- ja infotehnoloogiainistri 03.06.2018 kehtestatud määrusega nr 28 „Puudega inimeste erivajadustest tulenevad nõuded ehitisele“.

4.4. Haljastus ja heakord

Jaamahoonega seotud välialal pos.1 tagada minimaalselt 20% haljastust. Haljastus on ette nähtud rajada üksikpuudena ja väiksemate murualadena. Haljastuse kavandamisel juhinduda standardist EVS 939-2:2020 „Puittaimed haljastuses. Osa 2: Ilupuude ja -põõsaste istikute kvaliteedinõuded“. Haljastuse planeerimisel tagada istikutele liigimised kasvutingimused.

Parkla haljasaladele näha ette keskmise kasvuga puud (näiteks poopuu) - igasse taskusse 1 tk. Haljasalade kasvupinnas jätta minimaalselt 50 cm sügavusega. Ala haljastamisel pöörata tähelepanu kliimamuutuse mõjude leevendamisele ja sellega kohanemisele kasutajate jaoks meeldiva ning varjuandva keskkonna loomisel arvestades varjupuude istutamise võimaluse ja ruumivajadusega.

Võimalikud väikevormid selgitatakse välja edasisel projekteerimisel. Välisruumi projekteerimiseks on vajalik ehitusprojekti staadiumis kaasata 7. taseme maastikuarhitekt ning välisruumi kujundamisel tuleb tähelepanu pöörata ka selle hoolduse võimalustele.

4.5. Jäätmekäitlus

Planeeringualal tagatakse heakord platside ja haljasalade hea ehitustava järgi väljaehitamisel ning tekkivate jäätmete korralise äreveoga. Jäätmete käitlemisel tuleb lähtuda Jäätmeseadusest ja Kohila

valla jäätmehoolduseeskirjast. Vastavalt jäätmeseadusele tuleb jäätmete kogumisel ja hoidmisel jäätmed nende tekkekohas paigutada liikide kaupa eraldi mahutitesse või selleks ettenähtud kohtadesse. Jäätmekonteinerid paigutada kõvakattelisele alusele.

Ehitusjäätmed kogutakse kokku ning antakse üle jäätmeluba või jäätmekäitleja registreerimistõendit omavale isikule(firmale) ja käideldakse vastavalt Kohila valla jäätmehoolduseeskirja nõuetele.

4.6. Tuleohutusnõuded

Käesoleva detailplaneeringu koostamisel arvestatakse 30.03.2017 vastu võetud Siseministri määrusega nr 17 „Ehitisele esitatavad tuleohutusnõuded“. Konkreetsed nõuded täpsustatakse ehitusprojekti käigus. Käesoleva detailplaneeringuga ei määrata ehitistevahelisi kujasid, tuleleviku takistamine ühelt ehitiselt teisele toimub ehituslike meetmetega ja täpsustub ehitusprojekti. Väline tuletõrje veevarustus on kajastatud peatükis 5.5.

4.7. Keskkonnakaitse ja tervisekaitse abinõud

Kavandatava tegevuse elluviimisega ei kaasne olulisi negatiivseid keskkonnamõjusid. Vaadeldaval alal ega lähipiirkonnas ei asu Natura 2000 alasid, hoiualasid, kaitsealasid, kaitsealuseid liike, püsielupaiku, kaitstavaid looduse üksikobjekte, väärtuslikku põllumajandusmaad ega kultuurimälestisi.

Tegevuse elluviimisega kaasneb positiivne mõju regionaalse ühendatuse ja piirkondade konkurentsivõime tugevdamisega, kuna tekib võimalus kasutada keskuste vahel liikumiseks kiiret, ohutut ja keskkonnasäästlikumat viisi.

Planeeringualale ei ole kavandatud keskkonda saastavaid objekte. Käesoleva detailplaneeringuga määratakse ehitusõigus ja hoonestustingimused Rail Baltica Kohila kohaliku peatuse jaamahoone ja seda teenindava infrastruktuuri ehitamiseks. Planeeringus kavandatud tegevusega kaasneda võivad negatiivsed mõjud on valdavalt seotud ehitustegevusega. Nende ulatus piirneb planeeritava krundi ning selle vahetu lähialaga, kuhu võib levida ehitustegevusest ja ehitustehnika liikumisest tulenev vibratsioon, müra ja tolm. Nimetatud häiringud võivad kaasa tuua ebamugavusi piirkonna elanikele ning takistusi liikluses. Nimetatud häiringud on ajutised ning ei ole ette näha ohtu inimeste tervisele või varale.

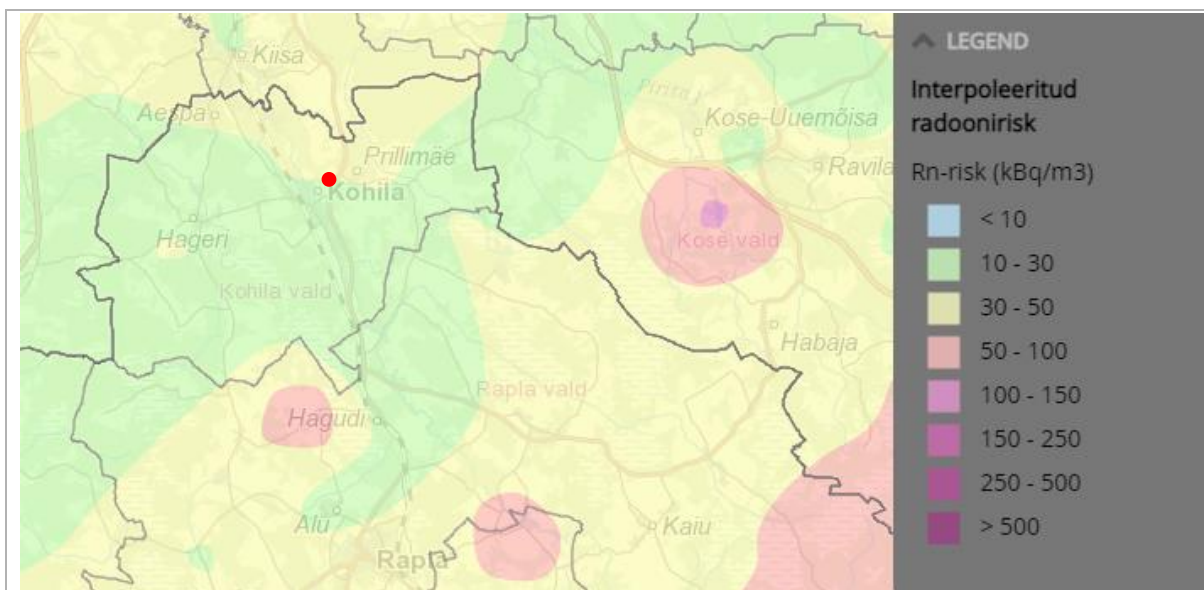
Võimaliku negatiivse keskkonnamõju vältimiseks ja leevendamiseks peab rakendama järgmisi meetmeid:

- edasisel projekteerimisel tuleb arvestada, et planeeringuala ehitus- ja kasutusaegne müra ei tohi ületada lähedal asuvatel maa-aladel keskkonnaministri 16.12.2016 määruses nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“ kehtestatud mürataseme normatiive;
- ehitusperioodil ja ehitatud hoonete kasutamisega suurenenud liiklusest tulenev müratase ei tohi planeeringuala lähiümbruses olevatel maa-aladel ületada eelmises punktis nimetatud määruses nr 71 sätestatud asjakohasemürakategooria liiklusemüra normtasest;
- ehitusmüra tasemed ei tohi lähedusse jäävatel maa-aladel ajavahemikus 21.00 - 7.00 ületada määruses nr 71 sätestatud asjakohase mürakategooria tööstusmüra normtasest;
- ehitusaegsed vibratsioonitasemed peavad vastama sotsiaalministri 17.05.2002 määruses nr 78 „Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni mõõtmise meetodid“ § 3 toodud piirväärtustele;
- ehitusperioodil valgustuse paigutamisel arvestada läheduses paiknevate elamualadega ning vältida nende ülemäärast valgustamist. Vajadusel kavandada leevendavaid meetmeid.

Ehitustööde kavandamisel tuleb tööohutuse plaanis kavandada ja kirjeldada ehitusplatsi vahetusse naabrusesse levida võiva tolmu, müra ja vibratsiooni tõkestamise abinõud ning ehitustegevusega kaasnevate jäätmete veo korraldust.

4.7.1. Radoon

Vastavalt Eesti Geoloogiateenistuse Eesti pinnase radooniriski kaardile varieerub Eestis pinnaseõhus mõõdetud radoonisisaldus enamasti 23–75 kBq/m³ piirides, kuid võib ületada kohati 500 kBq/m³ piiri. Selleks, et Rn-sisaldus hoonete siseõhus ei ületaks paljudes EL maades tunnustatud viitetaset 200 Bq/m³, ei peaks radoonisisaldus pinnaseõhus ületama 50 kBq/m³.



Joonis 8. Väljavõte Eesti Geoloogiateenistuse interpoleeritud radooniriski kaardist (andmed 2020. aasta seisuga)

Radooniriski kaardi kohaselt asub planeeritav ala normaalse radoonisisaldusega pinnasega alal. Radooniohu täpsustamiseks planeeritaval alal on soovituslik enne hoone projekteerimist mõõta täpne pinnase radoonisisaldus ja vastavalt mõõtmistulemustele rakendada ehituslikke meetmeid radooni siseruumidesse sisseimbumise tõkestamiseks vastavalt Eesti standardis EVS 840:2017 "Juhised radoonikaitse meetmete kasutamiseks uutes ja olemasolevates hoonetes" esitatud nõuetele. Hea ehitusvaliteet kõikide läbiviikude (postide ja kommunikatsioonide) hermetiseerimine ning hea ventilatsioon tagavad madala radoonitaseme hoones.

4.7.2. Keskkonnamüra

Selleks, et hinnata Rail Baltica Kohila kohaliku peatuse detailplaneeringu koosseisus kavandatava tegevusega kaasnevat müraolukorda projektiala läheduses asuvatele müratundlikele hoonetele ja aladele ning vajadusel välja pakkuda leevendusmeetmed on Kajaja Acoustics OÜ poolt novembris 2022 koostatud keskkonnamüra hinnang, töö nr 21271-04 (vt Lisa 7).

Lähimad müratundlikud hooned (Nigula // Uue-Nigula, Pärtli) asuvad planeeringualast ≥ 100 m kaugusel loodesuunas. Planeeringuala külgneb vahetult elamumaadega Vaablase tn 17, 19 ja 21. Kohalikku jaama teenindav ligipääsutee Jaama tee läbib elamumaad Väike-Härjaoja.

Antud kohaliku peatuse planeeringu kontekstis on summaarsete müratasemete mõttes kõige kriitilisemad need müratundlikud hooned ja alad, mis asuvad perspektiivsest raudteetrassist edelasuunal ning on mõjutatud korraga perspektiivse raudteetrassi, Urge tee ning Jaama tee mürast. Tugimaantee nr 15 jääb kohalikust peatusest ca ≥ 400 m kaugusele ja Tööstuse tänav ca ≥ 350 m

kaugusele, mis on piisav vahemaa, et nende tekitatud müratasemed jõuaksid väliskeskkonnas sumbuda.

Selliselt on müratasemete kontekstis kõige kriitilisemad elamumaad Vaablase tn 17, 19 ning 21. Sõeru kinnistu jääb kohaliku peatuse suhtes teisele poole raudteetrassi ning on kaitstud nii maantee kui ka raudtee müratõketega. Väike-Härjaoja elamumaad läbib planeeringu järgi peatust teenindav Jaama tee ning see kinnistu ei saa antud kujul täies mahus elamumaana alles jääda.

Vastavalt perspektiivse (2040+) olukorra liiklusemüra leviku arvutustele selgus, et kohaliku peatuse planeeringu piirkonda jääva maantee- ja raudteeliikluse koosmõjust tulenev arvutuslik müra ekvivalenttase eluhoonetele on raudtee põhiprojektis ette nähtud leevendusmeetmete rakendamisel päevasel ajal $L_d \leq 60$ dB ning öisel ajal $L_n \leq 55$ dB (II kategooria liiklusemüra piirväärtus).

Vastavalt koostatud keskkonnamüra hinnangule ei ole kohaliku peatuse detailplaneeringu realiseerimiseks vaja müratundlike hoonete kaitseks lisaks raudtee põhitrassi põhiprojektis ette nähtud leevendusmeetmetele täiendavaid liiklusemüra leevendavaid meetmeid kavandada.

Kohaliku peatuse projekteerimisel peab olema tehnoseadmete valik ja paigutus tehtud selliselt, et lähimate müratundlike kinnistuteni leviv müra oleks madalam kui keskkonnaministri 16.12.2016 määruses nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“ lisas 1 toodud tööstusmüra normtasemed.

4.7.3. Ehitus- ja hüdrogeoloogilised tingimused

Selgitamaks välja geoloogilised ja hüdrogeoloogilised tingimused Kohila peatuse planeeringuala territooriumil on Maves OÜ poolt novembris 2022 koostatud Rail Baltica Harjumaa, Raplamaa ja Pärnumaa kohalike peatuste detailplaneeringute ehitus- ja hüdrogeoloogilised uuringud, töö nr 22063.

Selle kohaselt ei tohi veetaseme säilitamiseks praegusel tasemel drenaažisüsteemi kahjustada. Kui ehitustööde käigus ulatuvad kaevised kuivendussüsteemini või sellest sügavamale tuleb tagada drenide edasine toimimine, juhtides kuivendusvee rajatistestkõrvale või ümber nende.

Ehitusgeoloogilised tingimused jaamahoone rajamiseks on rahuldavad. Hoone saab rajada madalvundamendile suhteliselt heade geotehniliste omadustega möllisele peenliivale. Vundamendi taldmiku ja möllsavi kihi pealispinna vahele tuleb jätta võimalikult paks kiht möllist peenliiva. Kõrgvee perioodil võib põhjavesi tõusta ehitussüvenditesse. Arvestada tuleb sellega, et mölline peenliiv ei hoia allpool veetaset seinu.

Teede ja platside rajamisel tuleb arvestada külmaotlike ja mittedreenivate pinnastega.

4.7.4. Abinõud valgusreostuse vähendamiseks

Suur osa öösel kasutatavast välisvalgustusest on ebaefektiivne, liiga hele, halvasti suunatud, valesti varjestatud ja paljudel juhtudel täiesti tarbetu. Valgust ja selle loomiseks kasutatud elektri raiskamise selle taevasse valgumise asemel tuleb keskenduda tegelikele objektidele ja aladele, mida valgustada tahetakse.

Nutikas valgustus, mis suunab valguse sinna, kuhu vaja, loob tasakaalu ohutuse ja tähistatavuse vahel. Välisvalgustus on mõeldud öise ohutuse ja turvalisuse suurendamiseks, kuid liiga palju valgustust võib anda vastupidise efekti. Alati peaks olema eesmärk nähtavus.

Säästev linnavalgustus tagab turvalisuse, loob atmosfääri ja mõjutab otsustavalt kohalikku keskkonda ja elukvaliteeti.

Valgusreostuse kahjulike mõjude minimeerimiseks tuleb valgustuse projekteerimisel ehitusprojektis arvestada, et valgustus peab:

- olema hämardatav töövälisel ajal minimaalsele tasemele;
- valgustama ainult seda ala, mis seda vajab;

- projekteeritud selliselt, et valgus leviks naaberkinnistule võimalikult vähe;
- ei tohi olla eredam kui vaja;
- peab vähendama sinise valguse emissiooni;
- olema täielikult varjestatud (allapoole suunatud);
- kasutada maksimaalselt nn tarka valgustusrežiimi;
- eelistada katendites madala peegeldusvõimega materjale;
- eelistada linnapiirkondadesse sobivat valgustite värvustemperatuuri 3000K.

4.8. Vertikaalplaneerimine

Vertikaalplaneerimine tuleb koostada ehitusprojekti mahus vastavalt teede ja hoone(te) täpsetele asukohtadele. Sademevee ärajuhtimisel tuleb välistada vee valgumine naaberkinnistutele ja transpordimaa kinnistutele ja arvestada transiitvee ärajuhtimisega. Sademevee ärajuhtimise projekteerimisel lähtuda standardist EVS 843 „Linnatänavad“.

4.9. Servituutide seadmise vajadus

Kõikidele planeeritud tehnovõrkudele tuleb seada isiklik kasutusõigus ehitusseadustikus, majandus- ja taristuministri 25.06.2015 määruses nr 73 „Ehitise kaitsevööndi ulatus, kaitsevööndis tegutsemise kord ja kaitsevööndi tähistusele esitatavad nõuded“ ning keskkonnaministri 16.12.2005 määruses nr 76 „Ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni kaitsevööndi ulatus“ toodud ulatuses tehnovõrgu rajamiseks ja hooldamiseks võrguvaldaja kasuks.

4.10. Kuritegevuse riske vähendavad meetmed

Planeeritava ala turvalisuse tagamiseks vajalikud meetmed:

- Rajada hoone ümber, parkimisaladele ja juurdepääsuteedele välisvalgustus.
- Kasutada vastupidavaid ja kvaliteetseid materjale.
- Luua atraktiivne maastikukujundus, arhitektuur, tänavaruum jm avaliku ruumi elemendid.
- Hoida planeeritav ala korras.
- Kasutada süttimatust materjalist prügikonteinereid ja välimööblit.
- Orienteerida hoone peasissepääs tänava suunas.
- Kasutada turvavarustust – alarmid (signalisatsioon), videojälgimissüsteem.

Kuritegevuse ennetamise meetmete osas on lähtutud normatiivist EVS 809-1:2002 „Kuritegevuse ennetamine. Linnaplaneerimine ja arhitektuur. Osa 1: Linnaplaneerimine“.

5. TEHNOVÕRGUD

Tehnovõrkude lahenduse aluseks on võrguvaldajate tehnilised tingimused.

Tehnovõrkude põhimõtteline lahendus on kajastatud tehnovõrkude koondplaanil ja seda täpsustatakse ehitusprojekti.

5.1. Elektrivarustus

Elektrivarustuse planeerimise aluseks on OÜ Elektrilevi väljastatud tehnilised tingimused 418091 (vt Lisa 5).

Detailplaneeringu alal on ette nähtud koht uuele komplektalajaamale võimalikult koormuskeskme lähedusse, planeeritava tee äärde, et tagada selle teenindamiseks ööpäevaringne vaba juurdepääs. Uue alajaama toide on planeeritud keskpinge maakaabelliiniga uue kavandatava juurdepääsu tee kaudu sisselõikega SALUTAGUSE-2:KOH toitefiidrist.

Detailplaneeringuga on määratud ka väljaspool detailplaneeringuga haaratud ala kulgeva kaablitrassi servituudivajadusega ala.

Madalpinge liitumispunkt on ette nähtud planeeritavasse komplektalajaama peakaitsme suurusega 1000 A. Elektritoide liitumispunktist nähakse ette maakaabliga.

5.2. Sidevarustus

Sidevarustus tagatakse raudtee sisevõrgu või 5G võrgu kaudu.

Alternatiivina on vastavalt Telia Eesti AS telekommunikatsioonialastele tehnilistele tingimustele nr 36674646 (vt Lisa 4) võimalik liituda Eesti Lairiba Arenduse Sihtasutusele (ELA_SA) kuuluva optilise võrguga ELA_SA-le kuuluvast sidekaevust 037K09/037K17. Tehnovõrkude koondplaanile on kantud põhimõtteline sidekanalisatsiooni asukoht. Tellida tuleb täiendavalt tehnilised tingimused ELA_SA-lt. Vastavalt vajadusele kasutada KKS/OPTO tüüpi sidekaevusid. Sidetrassi nõutav sügavus pinnases 0,7 m, teekatte all 1 m. Planeeritavad sidekaevud ei tohi jääda planeeritava sõidutee alale.

Ette tuleb näha kõik meetmed ja tööd olemasolevate Telia Eesti liinirajatiste kaitseks, tagamaks nende säilivus ehitustööde käigus. Telia sideehitiste kaitsevööndis tegevuste planeerimisel ja ehitiste projekteerimisel tagada sideehitise ohutus ja säilimine vastavalt ehitusseadustiku (edaspidi EhS) §70 ja §78 nõuetele. Tööde teostamisel sideehitise kaitsevööndis lähtuda EhS ptk 8 ja ptk 9 esitatud nõuetest, majandus- ja taristuministri 25.06.2015 määrusest nr 73 „Ehitise kaitsevööndi ulatus, kaitsevööndis tegutsemise kord ja kaitsevööndi tähistusele esitatavad nõuded“, kohaldatavatest standarditest ning sideehitise omaniku juhenditest ja nõuetest.

5.3. Välisvalgustus

Detailplaneeringuga on näidatud tänavavalgustuse põhimõtteline lahendus. Tänavavalgustus peab katma kogu parkla ning jalakäijate ala. Täpne lahendus antakse edasise projekteerimise käigus ehitusprojektiga.

Toide on planeeritud lähimast olemasolevast tänavavalgustuse juhtimiskilbist (LJS20 Härjaoja) eraldi fiidrina. Vajadusel tuleb liitumiskilbi LJS20 peakaitset suurendada ja/või kilpi suurendada.

Vastavalt Elfi Elekter OÜ 29.08.2022 e-kirjaga esitatud tehnilistele tingimustele (vt Lisa 6) kasutada tänavavalgustuse projekteerimisel Kohila vallas kasutusel olevaid Schreder Teceo valgusteid või nende edasiarendusi. Valgustid näha ette öise säästu eelprogrammeeringuga, 10 kV

liigpingepiirikuga ja CLO-ga. Värvsustemperatuur sõiduteedel ja kõnniteedel näha ette 3000 K, ülekäiguradadel 4000 K.

5.4. Veevarustus

Veevarustuse planeerimise aluseks on OÜ Kohila Maja 19.05.2022.a väljastatud tehnilised tingimused (vt Lisa 2).

Planeeringuala ligikaudsete olmevee ja reovee vooluhulkade arvutamisel on aluseks võetud järgmised lähteandmed:

Külastajad - keskmiselt 205 inimest päevas, külastajatest ca 80% kasutab WC-d, ühiktarbimine 10 l/d.

Töötajad – 4 inimest, ühiktarbimine 30 l/d.

Hetke tarbimise (l/s) arvutuste aluseks on vastava hoone tüübi põhikorruse plaanil toodud lahendused.

Planeeringuala arvutuslik olmevee tarbimine on:

$Q_{\text{kesk}}=1,8 \text{ m}^3/\text{d}$

$Q_{\text{max}}=0,73 \text{ m}^3/\text{h}$

$Q_{\text{arv}}=0,75 \text{ l/s}$

Vastavalt tehniliste tingimuste Lisa 1 skeemile on ette nähtud ühendus olemasoleva ühisveevärgi torustikuga Tööstuse tänaval Tööstuse ja Sõtkä tänava ristmiku piirkonnas.

RB projektiga projekteeritava Urge tee ringristmiku piirkonnast alates on planeeritud veetorustik Vaablase tänava kaudu sh ühendus RB projektiga projekteeritava raudteega ristuva veetorustikuga kinnistu Vaablase tn 17 ees. Veetorustik Vaablase tänavalt kuni peatuseni on planeeritud läbi kinnistu Vaablase tn 17 kinnistu piiriga paralleelselt.

Survetorustiku ristumisel olemasoleva RB projektiga rekonstrueeritava kraaviga tuleb tagada kraavi põhjast survetorustiku peale minimaalselt 1,8 m. Vastasel juhul torustik soojustada.

Täiendavalt on planeeritud veetorustik Urge tee äärde perspektiivse Sõtkä tänava veetorustikuga ühendamiseks.

Ühisveevärgi torustik tuleb rajada PE torustikust De110 PN10. Planeeritud veetorustike rajamissügavus on minimaalselt 1,8 m torustiku peale.

Krundile rajada veevarustuse liitumispunkt kuni 1m väljaspool krundi piiri. Krundisisese veetorustiku läbimõõt ja maakraani suurus täpsustatakse projekteerimistööde käigus. Ühele krundile mitme liitumispunkti rajamine on keelatud. Planeeringuala veetarve, torustike läbimõõdud ja paiknemine täpsustatakse projekteerimistööde käigus. Veetorustike projekteerimisel ja ehitamisel tuleb arvestada ümberkaudsete arendusaladega.

5.5. Tuletõrje veevarustus

Väline tuletõrje veevarustus piirkonnas puudub.

Vastavalt tehnilistele tingimustele tuleb tuletõrjevee saamine lahendada magistraaltorustikule rajatavate hüdrantide baasil. Tööstuse ja Sõtkä tänava ristmikult ehk ühenduspunktist olemasoleva ühisveevärgi torustikuga on planeeringuala liitumispunktini ca 893 m tupiktorustikku. Üldjuhul võib hüdrandi rajada maksimaalselt 200 m kaugusele ringvõrgust. Seega on planeeringuala tuletõrje veevarustus lahendatud lokaalselt.

Planeeringuala välistulekustutusvee vajadus on 10 l/s 3 tunni jooksul (EVS 812-6:2012+A1+A2), mis saadakse planeeritud tuletõrjevee mahutist $2 \times 60 \text{ m}^3$ kuivhüdrandi abil. Hüdrandi kaugus hoonest peab olema min 30 m. Planeeritud tuletõrjevee mahuti täitmine toimub krundile planeeritud eraldi veetorustikust. Välistulekustutusvee vajadus tuleb täpsustada hoone projektiga ning mahuti suurus vajadusel muuta.

5.6. Reovee kanalisatsioon

Kanalisatsiooni planeerimise aluseks on OÜ Kohila Maja 19.05.2022.a väljastatud tehnilised tingimused (vt Lisa 2).

Planeeringuala arvutuslik reovee vooluhulk on:

$Q_{\text{kesk}} = 1,8 \text{ m}^3/\text{d}$

$Q_{\text{max}} = 0,73 \text{ m}^3/\text{h}$

$Q_{\text{arv}} = 4,4 \text{ l/s}$

Arvutuste alused vt peatükist Veevarustus.

Planeeringuala reovesi kogutakse isevoolselt kokku ja suunatakse planeeritud reoveepumplasse kujaga 10 m. Pumplast pumbatakse reovesi RB projektiga projekteeritavasse isevoolsesse reoveetorustikku Vaablase tänaval kinnistu Vaablase tn 17 ees. Enne ühendamist projekteeritavasse ühiskanalisatsiooni on ette nähtud voolurahustuskaev. Planeeritud survetorustiku pikkus on 66 m ja see on planeeritud läbi kinnistu Vaablase tn 17. Survetorustiku ristumisel olemasoleva RB projektiga rekonstrueeritava kraaviga tuleb tagada kraavi põhjast survetorustiku peale minimaalselt 1,8 m. Vastasel juhul torustik soojustada.

Juhul kui planeeritud reoveepumpla tahetakse üle anda OÜ-le Kohila Maja, siis tuleb jälgida vee-ettevõtte kodulehel olevaid tehnilisi tingimusi. Planeeritav pumpla tuleb kooskõlastada eelnevalt OÜ-ga Kohila Maja. Survekustutuskraev peab olema koonuselise põhjaga, mille põhjast on väljund isevoolsesse torustikku.

Isevoolne torustik tuleb rajada De160 PVC või PP SN8 torudest, minimaalne rajamissügavus 1,2 m toru peale. Survetorustik tuleb rajada PE PN10 torudest, minimaalne rajamissügavus 1,8 m toru peale.

Krundile rajada kanalisatsiooni liitumispunkt kuni 1m väljaspool krundi piiri. Antud juhul on liitumispunktiks planeeritud kraev enne planeeritud reoveepumplat.

Maksimaalne lubatud paisutuskõrgus liitumispunktis on liitumiskraevu kaane kõrgusmärk. Kruntide reovee kogumine kogumiskraevudega on keelatud.

Kanalisatsioonitorustike projekteerimisel ja ehitamisel tuleb arvestada ümberkaudsete arendusaladega.

5.7. Sademevee käitlemine

Planeeringuala ärajuhtimist vajav sademevesi koguneb hoone katuselt ning kõvakattega teedelt ja platsidelt. Täiendavalt on planeeringualale suunatud sademevesi RB teeprojektiga projekteeritud sademeveetorustikuga läbimõõduga De630.

Planeeringualalt kogutakse sademevesi kokku restkraevude ja torustike abil. Planeeritud parkla sademevesi juhitakse möödavooluga liiva-mudapüüduriga õlipüüdurisse. Juhul kui ülejäänud välialalt kokku kogutav sademevesi on tinglikult puhas sademevesi, juhitakse see õlipüüdurist mööda. RB teeprojektiga planeeringualale juhitav sademevesi tuleb juhtida õlipüüdurist mööda.

Kuna planeeringualale juhitud kogu sademevee vooluhulk on suur, siis enne eelvoolu juhtimist tuleb see eeldatavalt ühtlustada ühtlustusmahutis, mille võimalik asukoht on näidatud asendiplaanil. Peale ühtlustusmahutit on planeeritud sademeveetorustiku väljalask rekonstrueeritavas (RB projektiga) kraavi, mis on maaparandussüsteemi nr 4109610031170 KOHILA-KESKUSE2 eesvool.

Peale õlipüüdurit ja enne väljalasku tuleb paigaldada proovivõtukaev. Suublasse juhitud sademevesi peab vastama Keskkonnaministri 08.11.2019 määrusega nr 61 *Nõuded reovee puhastamise ning heit-, sademe-, kaevandus-, karjääri- ja jahutusvee suublasse juhtimise kohta, nõuetele vastavuse hindamise meetmed ning saasteainesisalduse piirväärtused* kehtestatud nõuetele.

Planeeringuala arvutuslik sademevee äravool on 224 l/s. Sademevee vooluhulga arvutuste aluseks on EVS 848:2021 Väliskanaliseerimisvõrk. Arvutusvihma korduvuseks on võetud 3 aastat ja kestuseks 5 minutit.

Sademeveetorustik tuleb rajada isevoolest PP SN8 torustikest, min rajamissügavus 1,2 m toru peale. Restkaevud settekotiga min 0,6 m, soovitatavalt settepilliga mahuga 300 liitrit.

Täpne sademevee ärajuhtimise lahendus, täpsustatud vooluhulgad ja sademeveekoormuste vähendamise meetmed (nt täiendav vooluhulga ühtlustamine suurema läbimõõduga torustikega) antakse projekteerimise käigus ning lahendatakse koos ala vertikaalplaneerimisega.

5.8. Tingimused maaparandussüsteemi rekonstrueerimiseks planeeringualal

Kavandatav Kohila peatus asub maaparandussüsteemide maa-alal. Vastavalt maaparandusseaduse (edaspidi MaaParS) § 47 tuleb tagada maaparandussüsteemi toimimine. Ilma Põllumajandus- ja Toiduameti (edaspidi PTA) loa või kooskõlastusega on maaparandussüsteemis keelatud takistada veevoolu ja paisutada vett.

Peatuse projekteerimise käigus arvestada PTA poolt 15.01.2020 väljastatud Rail Baltica trassi raudteelõigu Rapla - Kohila DS1-DSP1 projekteerimistingimuste otsusega nr 14.1-1/1625, nii et oleks tagatud naaberkinnisasjadele jäävate maaparandussüsteemide ja maaparandussüsteemi eesvoolu nõuetekohane toimimine. Ehitamisega ei tohi halvendada naaberkinnisasjade kuivendusseisundit ega kahjustada naaberkinnisasjadele jäävate maaparandussüsteemide toimimist.

Lisavee juhtimisega maaparandussüsteemi tuleb arvestada MaaParS § 53 toodud nõuetega. Sadevee ehk lisavee suunamiseks kraavi, tuleb ehitusprojekti koostamise käigus teha vajalikud arvutused, mille tulemustest nähtub, et maaparandussüsteem toimib tõrgeteta ka peale lisanduvate veehulkade saabumist ja kas on vajalik teha vee kraavijuhtimisel kraavikindlustustõid.

Hoonete projekteerimisel on soovitatav olemasoleva drenaaž hoonete alt eemaldada ning rajada uus drenaažisüsteemi, et välistada hilisemaid liigniiskusest tekkida võivaid kahjusid.

Lahenduste koostamisel kaasata maaparandusalal tegutsevate ettevõtjate registri (MATER) registreeringuga spetsialist (MaaParS § 36 lg 2). Kui MATER registreeringuga spetsialisti hinnangul takistavad kavandatavad ehitised maaparandussüsteemi toimimist, tuleb drenaažisüsteem ümber ehitada. Projekteerimistingimused maaparandussüsteemi rekonstrueerimiseks väljastab PTA (MaaParS § 50 lg 5 ja § 12).

Detailplaneeringu alusel maaparandussüsteemile, eesvoolule ja eesvoolu kaitsevööndisse rajatavate ehitiste projektid kooskõlastada PTA-ga (MaaParS § 50 lg 1, § 48 lg 3).

5.9. Soojusvarustus

Piirkonnas puudub soojusvõrk. Jaamahoone küte lahendatakse lokaalselt soojuspumba baasil.

6. PLANEERINGU ELLUVIIMINE

Kehtestatud detailplaneering määrab planeeringuala edaspidise maakasutuse ja on aluseks ehitusprojektide koostamiseks.

Planeering rakendub vastavalt Eesti Vabariigi seadustele ja õigusaktidele.

Planeeringulahenduse kehtestamine ja kehtetuks tunnistamine toimub planeerimisseaduses ette nähtud korras.

Ettepanek planeeringu elluviimiseks:

1. viiakse läbi ehitiste ja rajatiste projekteerimine ning ehituslubade taotlemine;
2. viiakse läbi tehnovõrkude liitumiste projekteerimine, vajadusel ehituslubade taotlemine ning väljaehitamine. Viiakse läbi ehitiste ja rajatiste ehitamine. Enne ehituse algust seatakse vajalikud servituudid servituuti vajavatele ehitistele, rajatistele ja tehnovõrkudele;
3. taotletakse kasutusloa. Enne kasutusloa taotlemist jaamahoonele tuleb välja ehitada tehnovõrgud kuni liitumispunktini.

Raudteerajatistele väljastab projekteerimistingimused ning ehitus- ja kasutusloa Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet.

Käesoleva planeeringuga on kavandatud perspektiivne mahasõit Toome kinnistule juurdepääsuteelt OR121506, mis tuleb rajada põhitrassiprojekti koosseisus ehitatava Kohila liiklussõlmega või käesoleva detailplaneeringu realiseerimisel.