

ПЕРЕВОД С ЭСТОНСКОГО ЯЗЫКА

# OÜ E-KONSULT

Регистрационный код 10225846  
Лаки 12-А501, 10621 Таллинн  
тел. 656 0033, 655 0038, факс 656 3199  
э-почта: admin@ekonsult.ee  
MTR EP10225846-0001

Работа нр. **E1019**

Заказчик: **АО СИЛЛАМЯЭ САДАМ**

**ДЕТАЛЬНАЯ ПЛАНИРОВКА УЧАСТКОВ KESK 2 (частично),  
KESK 2B, KESK 2C, KESK 2E, KESK 2F, ЕНІТАЈАТЕ 1А,  
ЕНІТАЈАТЕ 1D, ЕНІТАЈАТЕ 1Е, ЕНІТАЈАТЕ 1G, ЕНІТАЈАТЕ 1Н,  
ЕНІТАЈАТЕ 1К, ЕНІТАЈАТЕ 3/1, 3/2, TÜRSAMÄE, SÕТКЕ 1,  
SÕТКЕ 2/17 И ГРАНИЧАЩИХ С НИМИ ТЕРРИТОРИЙ  
(ДЕТАЛЬНАЯ ПЛАНИРОВКА ПОРТА СИЛЛАМЯЭ)**

Лембит Линнупыльд  
Председатель правления

Таллинн, май 2006

## Данные заказчика и проектировщика

### ЗАКАЗЧИК

Мэрия Силламяэ, Кеск 27

### ЗАИНТЕРЕСОВАННОЕ ЛИЦО

АО Sillamäe Sadam, регистрационный код 10318973,  
Силламяэ, Кеск 2

### ПРОЕКТИРОВЩИК

ООО E-KONSULT, регистрационный код 10225846, MTR EP 10225846-0001  
Лаки 12-A501, 10621 Таллинн

Председатель правления – **Лембит Линнупыльд**  
тел. 656 3203, 655 0038, факс 656 3199,  
э-почта: admin@ekonsult.ee

Руководитель планировки – **Андрес Левальд**, ландшафтный архитектор EAL

Эксперт по окружающей среде – **Эйке Рийс**

Техник – **Диана Таалфельд**

## Содержание

Титульный лист

Данные заказчика и проектировщика

### I Пояснительная записка

ДЕТАЛЬНАЯ ПЛАНИРОВКА УЧАСТКОВ KESK 2 (частично), KESK 2B, KESK 2C, KESK 2E, KESK 2F, ЕНІТАЈАТЕ 1А, ЕНІТАЈАТЕ 1D, ЕНІТАЈАТЕ 1Е, ЕНІТАЈАТЕ 1G, ЕНІТАЈАТЕ 1Н, ЕНІТАЈАТЕ 1К, ЕНІТАЈАТЕ 3/1, 3/2, TÜR SAMÄE, SÖTKE 1, SÖTKE 2/17 И ГРАНИЧАЩИХ С НИМИ ТЕРРИТОРИЙ ..... 1 (ДЕТАЛЬНАЯ ПЛАНИРОВКА ПОРТА СИЛЛАМЯЭ).....	1
1. Цель детальной планировки.....	5
2. Основания для составления детальной планировки.....	5
2.1. Ранее утвержденные планировки и документы, которые необходимо учитывать.....	5
2.2. Решение об иницировании детальной планировки и исходные данные.....	6
2.3. Требования к детальной планировке, исходящие из законодательных актов.....	6
2.4. Действующие детальные планировки.....	7
2.5. Исследования.....	8
2.6. Ранние договоренности, касающиеся ограничения землепользования.....	8
3. Связи планируемой области с близлежащими территориями, местоположение в городской среде.....	9
4. Существующее положение.....	10
5. Описание решения планировки.....	11
5.1. Область планирования.....	12
5.2. Разделение на участки детальной планировкой.....	12
5.3. Определение права на застройку участка.....	12
5.4. Определение области территорий порта, железной дороги и улиц, а также дорожного движения.....	14
5.5. Определение принципов озеленения и благоустройства.....	15
5.6. Определение расстояний между объектами.....	15
5.7. Определение месторасположения техносетей и сооружений.....	15
5.8. Определение условий окружающей среды.....	16
5.9. Предложения по уточнению, изменению или прекращению режима охраны участков и единичных объектов, взятых под охрану.....	21
5.10. Внесение предложений по взятию под охрану участков или единичных объектов.....	21
5.11. Риски, определение объектов, имеющих ценность с точки зрения окружающей среды.....	21
5.12. Определение наиболее важных архитектурных требований.....	21
5.13. Определение сервитутов.....	22
5.14. Условия и требования по снижению рисков, связанных с преступностью.....	22
5.15. Вертикальная планировка.....	22
5.16. Огнестойкость зданий и расстояния между ними.....	22
6. Ограничения по землепользованию.....	23
6.1. Основание для ограничений.....	23
6.2. Особые требования землепользования и строительства в заповедниках и областях, находящихся под охраной.....	23
6.3. Свободная зона Силламяэ.....	23
7. Ограничения недвижимой собственности, согласно законодательству.....	23
7.1. Ограничения согласно законодательству и общей планировке Силламяэ.....	23
7.2. Ограничения, обусловленные железной дорогой.....	25
7.3. Ограничения, обусловленные дорогами и улицами.....	25
7.4. Ограничения, касающиеся техносетей.....	25
7.4.1. Электросети.....	25
7.4.2. Линии связи.....	26
7.4.3. Газовые трубы.....	26
7.4.4. Канализационные сооружения.....	26
7.5. Требования по пожаробезопасности.....	26
8. Области, находящиеся под защитой государства.....	26
9. Предложения по изменению общей планировки.....	27
10. Утверждение ранее принятой детальной планировки недействительной.....	28

## II Приложения

1. Таблица участков и права на застройку планируемой территории
2. Постановление нр. 87-k Мэрии Силламяэ от 23.02.2005 *Изменение исходных данных детальной планировки* с приложениями
3. Свободная зона Силламяэ. Постановление нр. 709-k Правительства Республики от 10.09.2004
4. Предварительные технические условия АО Sillamäe SEJ для составления детальной планировки
5. Общая оценка рисков, связанных с портом и терминалами химикатов, нефти и газа
6. Копии паспорта порта Силламяэ и регистрационного свидетельства
7. Обзор природоохранных условий, установленных Утвердителем при одобрении отчета оценки влияния на природную среду

8.

## III Чертежи

- Чертеж 01 Ситуационная схема
- Чертеж 02 Геодезический опорный план
- Чертеж 03 Основной чертеж
- Чертеж 04 Техносети
- Чертеж 05 Сводная схема объектов порта
- Чертеж 06 Мастер-план
- Чертеж 07 Схема расположения терминалов

## IV Согласования

1. Департамент железных дорог (Железнодорожная инспекция)
2. Инспекция Технического Надзора
3. Служба охраны здоровья Ида-Вирумаа
4. Служба спасения Ида-Вирумаа
5. Служба охраны окружающей среды Ида-Вирумаа
6. Владельцы технотрасс планируемой территории
7. Правление волости Тойла

## V Документы, касающиеся открытой выставки и открытого обсуждения

1. Постановление нр. –k Мэрии Силламяэ от ..... *Принятие детальной планировки*
2. Протоколы открытых обсуждений
3. Сводная таблица согласований и предложений

## I. Пояснительная записка

### 1. Цель детальной планировки

Целью детальной планировки участков Kesk 2 (частично), Kesk 2H, Kesk 2C, Kesk 2E, Kesk 2F, Ehitajate 1A, Ehitajate 1D, Ehitajate 1E, Ehitajate 1G, Ehitajate 1H, Ehitajate 1K, Ehitajate 3/1, 3/2, Tüksamäe, Sõtke 1, Sõtke 2/17 и граничащих с ними территорий (далее – детальной планировки порта Силламяэ) является определение землепользования и права на застройку планируемой территории, а также определение функциональной территории порта.

Протяженность территории детальной планировки была уточнена в ходе составления планировки, согласно планируемой в ближайшие годы строительной деятельности в порту.

### 2. Основания для составления детальной планировки

#### 2.1. Ранее утвержденные планировки и документы, которые необходимо учитывать:

- Общая планировка города Силламяэ до 2015 года (утверждена постановлением нр. 43/102-м Мэрии Силламяэ от 26.09.2002 г.);
- Создание свободной зоны в Силламяэ (постановление нр. 15-к Правительства Республики от 12.01.1999 г.);
- Изменение постановления нр. 15-к Правительства Республики от 12.01.1999 г. „Создание свободной зоны в Силламяэ“ (постановление нр. 236-к Правительства Республики от 11.04.2001 г.);
- Свободная зона Силламяэ (постановление нр. 709-к Правительства Республики от 10.09.2004 г.);
- Детальная планировка участков Kesk 2, Kesk 2/1, Kesk 2B, Ehitajate 1 и граничащих с ними территорий (утверждена решением нр. 14/69-о Мэрии Силламяэ от 30.09.2003 г.);
- Утвержденные программы развития и детальные планировки;
- Существующие схемы техносетей региона;
- Строительные проекты зданий и техносетей, находящихся на планируемой территории, и выданные проектировочные условия;
- Строительно-геологические исследовательские работы, проведенные в ходе проектирования объектов, расположенных на планируемой территории;
- Определение границ акваторий порта Сыру, Виртсу Ванасадам и порта Силламяэ (постановление нр. 485-к Правительства Республики от 05.06.2004 г.);
- Утверждение паспорта порта<sup>1</sup> (постановление нр. 134 Министра экономики и коммуникаций от 02.11.2005 г.);
- Отчеты по оценке влияния на окружающую среду:
  1. Оценка влияния на окружающую среду строительства инфраструктуры порта Силламяэ (одобрено Министерством окружающей среды 30.03.2006 в письме нр. 13-3-3/607-8);
  2. Оценка влияния на окружающую среду железнодорожной станции Силламяэ (одобрено Службой окружающей среды Ида-Вирумаа 15.07.2004 в письме нр. 32-12-1/4840);
  3. Оценка влияния на окружающую среду нефтяного терминала AS Sillamäe Sadam (одобрено Службой окружающей среды Ида-Вирумаа 15.07.2004 в письме нр. 32-12-1/4839);
  4. Оценка влияния на окружающую среду химического терминала AS TankChem (одобрено Министерством окружающей среды 20.03.2006 в письме нр. 13-3-3/2232-2);
  5. Оценка влияния на окружающую среду строительства мола и гидротехнических сооружений причала в порту Силламяэ (одобрено);
  6. Оценка влияния на окружающую среду работ по углублению порта Силламяэ (одобрено);
  7. Оценка влияния на окружающую среду проекта по закрытию хранилища Силламяэ (одобрено);

<sup>1</sup> С паспортом порта можно ознакомиться в Департаменте Водных путей. Копии паспорта порта и регистрационных документов см. приложение 5.

- Программы мониторинга окружающей среды:
  1. Программа мониторинга хранилища отходов Силламяэ (одобрено);
  2. Уточнение программы мониторинга окружающей среды, касающегося проекта по обеззараживанию хранилища радиоактивных отходов Силламяэ (одобрено).

При составлении детальной планировки был использован дигитальный план основания 1:2000, составленный АО Eesti Kaardikeskus, который был дополнен данными измерений, сделанных в Инженерном Бюро Прикладной геодезии и Строительной геологии ООО REIB для отражения существующей ситуации.

## **2.2. Решение об инициировании детальной планировки и исходные данные**

Об инициировании детальной планировки ходатайствовало АО Sillamäe Sadam, ходатайства нр. 1-134 03.12.2003 и 26.02.2005.

Детальная планировка была инициирована постановлением нр. 645-k Мэрии Силламяэ от 08.12.2003 *Инициирование составления детальной планировки*. Исходные данные для детальной планировки были утверждены постановлением нр. 204-k Мэрии Силламяэ 25.03.2004 *Утверждение исходных данных детальной планировки*.

Постановлением нр. 87-k Мэрии Силламяэ от 23.02.2005 г. *Изменение исходных данных детальной планировки* были изменены указанные постановления и новое название составляемой детальной планировки – Детальная планировка участков Kesk 2 (частично), Kesk 2B, Kesk 2C, Kesk 2E, Kesk 2F, Ehitajate 1A, Ehitajate 1D, Ehitajate 1E, Ehitajate 1G, Ehitajate 1H, Ehitajate 1K, Ehitajate 3/1, 3/2, Türsamäe, Sõtke 1, Sõtke 2/17 и граничащих с ними территорий. Тем самым были утверждены исходные данные детальной планировки в новой редакции. Постановление вместе с исходными данными прилагается.

Протяженность территории детальной планировки была уточнена в ходе составления планировки, согласно планируемой в ближайшие годы строительной деятельности в порту.

## **2.3. Требования к детальной планировке, исходящие из законодательных актов**

Основанием для составления данной детальной планировки служит Закон о Планировании (RK 13.11.2002, RTI 2002, 99, 579).

§ 9 Закона устанавливает следующие требования для детальной планировки:

(1) Детальная планировка служит основанием для строительной деятельности и землепользования в ближайшие годы для волостной или городской территории.

(2) Цели детальной планировки:

- 1) разделение на участки планируемого участка;
- 2) определение права на застройку участка;
- 3) застраиваемая часть участка, т.е. часть участка, на которой, согласно праву на застройку, допускается сооружение зданий, разграничение;
- 4) определение уличных территорий и дорожного движения, а также в случае необходимости определение существующих или планируемых улиц, находящихся на частной территории, которые законом о дорогах предусмотрены для общественного пользования;
- 5) определение принципов озеленения и благоустройства;
- 6) определение нормативных расстояний между объектами;
- 7) определение месторасположения технологических сетей и сооружений;
- 8) определение условий окружающей среды в случае осуществления проектов планировки и, в случае необходимости, определение сооружений, для которых в ходе составления строительного проекта нужно будет провести оценку влияния на окружающую среду;
- 9) в случае необходимости, предложения по уточнению, изменению или прекращению режима охраны участков и единичных объектов, взятых под охрану;
- 10) в случае необходимости, предложения по взятию под охрану участков и единичных объектов;
- 11) в случае необходимости, определение объектов, имеющих ценность с точки зрения окружающей среды, и определение условий их охраны и эксплуатации;

12) в случае необходимости, определение наиболее важных архитектурных требований, предъявляемых сооружениям;

13) определение необходимости сервитутов;

14) в случае необходимости, определение участков, имеющих государственное значение;

15) определение требований и мер по снижению рисков, связанных с преступностью;

16) определение области ограничения недвижимости на планируемой территории, определяемой прочими законами и законодательными.

(3) Участок – это земельная единица, которая предназначена детальной планировкой под застройку.

(4) Правом на застройку участка определяются:

1) цель или цели использования участка;

2) максимально допустимое количество зданий на участке;

3) максимально допустимая площадь застройки зданий;

4) максимально допустимая высота зданий.

(5) Минимальное допустимое расстояние между сооружениями.

(6) В составе детальной планировки должен быть по меньшей мере один чертеж, который иллюстрировал бы решения детальной планировки, чтобы в ходе обнародования и принятия решения, планировка была более понятной.

(7) Детальная планировка, в случае обоснованной необходимости, может содержать утвержденные предложения по изменению общей планировки.

(8) Утвержденная детальная планировка является основанием для образования новых кадастровых единиц и для изменения границ существующих кадастровых единиц в случае законной обязанности составления детальной планировки.

(9) В случае законной обязанности составления детальной планировки, строительный проект составляется на основании детальной планировки в порядке, утвержденном законом о строительстве (RT I 2002, 47, 297).

(10) Местное самоуправление может разрешить без составления детальной планировки, за исключением территорий, находящихся под охраной государства:

1) расширение существующих промышленных предприятий или возведение рядом зданий (и составление для них строительного проекта) на участке, отведенным под промышленные постройки;

2) составление строительного проекта для одиночного жилища на участке, находящемся между существующими постройками, если при проектировании и возведении нового одиночного жилища придерживаются характерного для данного региона вида построек и принципов планирования, а также если проектировочные условия согласовывают с владельцами соседней недвижимости;

3) составление строительного проекта для квартирного жилища и его возведение на пустом участке, находящемся между существующими постройками, если количество этажей нового жилища и его строительная площадь соответствуют аналогичным показателям существующих зданий, и если проектировочные условия согласовывают с владельцами соседней недвижимости;

4) разделение участка, застроенного несколькими зданиями, на несколько участков, если желанию разделения недвижимости не сопутствует желание строительства зданий, которое приводит к обязательному составлению детальной планировки;

5) изменение границ соседних участков, если при этом не происходит изменения существующего права на застройку участка, за исключением площади под постройку, и существующих условий эксплуатации, а также происходит по договоренности с владельцами соседней недвижимости.

Цели составляемой детальной планировки уточняются исходными данными детальной планировки. Целью является определение землепользования и права на застройку планируемого участка, а также определение функциональной территории порта. Основной задаче сопутствует разделение участка на участки на прилегающих территориях без изменения существующих детальных планировок, а также определение территории порта, железных дорог, улиц и дорожного движения.

## **2.4. Действующие детальные планировки**

На планируемой территории действуют:

- Детальная планировка участков Kesk 2, Kesk 2/1, Kesk 2B и Ehitajate 1 в Силламяэ и граничащих с ними территорий (ООО E-Konsult работа нр. E821), которая была утверждена решением нр. 14/69-о Мэрии Силламяэ 30.09.2003 г.;
- Детальная планировка территории хранилища радиоактивных отходов в Силламяэ (АО ARHUS), которая была утверждена решением нр. 413-к Мэрии Силламяэ 16.06.1999 г.

## 2.5. Исследования

В рамках данной планировки дополнительных исследований не проводилось.

Исследования, проведенные для закрытия хранилища радиоактивных отходов, сооружения портовых причалов и для определения акватории порта, данная детальная планировка не рассматривает.

## 2.6. Ранние договоренности, касающиеся ограничения землепользования

Ранними договоренностями, касающимися ограничения землепользования, считаются:

1. Постановления нр. 15 от 12.01.1999 г. и нр. 236 от 11.04.2001 г. Правительства Эстонской Республики „Образование свободной зоны Силламяэ“. Указанными постановлениями были утверждены границы свободной зоны, режим и время действия – 10 лет (до 2011 года). Граница свободной зоны была утверждена решением нр. 709-к Правительства Республики от 10 сентября 2004 г.;
2. Основные решения, касающиеся программы развития уезда Ида-Вирумаа и общей планировки города Силламяэ:

1. сохранение прежнего шоссе Таллинн – Нарва.

Комментарий: действующей детальной планировкой (2003 г.) была предусмотрена реконструкция и повторная эксплуатация прежнего участка шоссе. Данной общей планировкой делается предложение по ограничению общественного пользования отрезка дороги с тем, чтобы часть его оставить для внутреннего пользования в свободной зоне, а часть включить в состав участка планируемого терминала для резервуаров.

2. сохранение руин ветряка.

Комментарий: данной детальной планировкой для прежнего ветряка предусмотрена территория обслуживания.

3. сохранение территории смотрового плато глинта.

Комментарий: смотровое плато находится на территории, не имеющей права на застройку. Данной общей планировкой предусмотрена возможность ограничения доступа в свободной зоне.

4. сохранение лесоохранной полосы.

Комментарий: согласно действующей детальной планировке, лесоохранная полоса, является территорией без права на застройку.

3. Основные решения общей планировки города Силламяэ:

1. (3.5) На территории промышленного района находится свободная экономическая зона, что создает предпосылки для сооружения новых предприятий и активизации экономической деятельности. В промышленном районе предусмотрено строительство торгового порта, в связи с чем было учреждено АО Sillamäe Sadam.

Для обслуживания порта зарезервирована территория для железнодорожного узла.

Комментарий: землепользование промышленного района в качестве современного логистического узла и режим свободной зоны неминуемо ведут к уменьшению других видов землепользования, в том числе и беспрепятственному передвижению людей в пределах свободной зоны.

2. (5.3) При сооружении порта в Силламяэ следует исходить из того, что со временем из него образуется наиважнейший порт в данном регионе. Исходя из этого, следует

обеспечить разностороннюю занятость порта, в том числе возможность выполнять функции международного торгового порта или быть к этому готовым.

Комментарий: готовность функционировать в качестве конкурентоспособного торгового порта международного значения, предполагает координированное целенаправленное развитие большой территории порта, что неизбежно ведет к уменьшению других видов землепользования.

3. (5.3) В предыдущей планировке порта предусмотрено выполнение следующих задач:

- в порту сооружают терминалы для перегрузки сжиженных нефтепродуктов и химикалий, в том числе и для продуктов, которым требуется предварительный нагрев;
- в порту сооружают терминалы для судов, предназначенных для сухогруза, в том числе для сыпучих товаров, упакованных товаров, древесины и ее продукции, металлов, оборудования, машин и пр.;
- в порту сооружают контейнерные терминалы;
- в порту сооружают терминалы го-го типа;
- в порту существует возможность перегрузки товаров с маленьких судов на большие и наоборот (море-море).

Комментарий: для выполнения вышеприведенных задач указанные сооружения по своему характеру относятся к объектам, оказывающим серьезное объемное воздействие на окружающую среду, что также ведет к уменьшению других видов землепользования.

4. (5.3) В предварительной планировке порта учитывают соседнюю большую территорию, которую можно было бы использовать для строительства складов для импортируемого и экспортируемого товаров. По своей занятости порт подразделяется на два больших терминала, точнее

- сооружаемые в порту терминалы для сжиженных нефтепродуктов и химикалий или, в дальнейшем – терминалы для танкерных судов;
- сооружаемый в порту терминал для судов, предназначенных для сухогруза, контейнерный терминал и терминал го-го типа или, в дальнейшем – многофункциональные терминалы;
- варианты расположения портов можно будет уточнить в ходе проектирования и последующих исследований.

Комментарий: согласно перечню, объекты с серьезным объемным влиянием сосредоточены в терминалах для танкерных судов. Для уменьшения негативного влияния этих терминалов на многофункциональные терминалы и прочие виды землепользования в промышленном регионе, терминалы целесообразно максимально отделить друг от друга.

4. Действующие детальные планировки (см. 2.4)

### **3. Связи планируемой области с близлежащими территориями, местоположение в городской среде**

Детальная планировка составлена для промышленного района, расположенного в западной части Силламяэ, и граничащей с ним заброшенной территорией, северной границей которого является береговая линия Финского залива, на западе – территория обслуживания свободной зоны, на юго-западе – трасса исторического Нарвского шоссе и границы между участками, на юге – железнодорожная ветка, и на востоке – граница свободной зоны. Граница области детальной планировки была уточнена в ходе составления планировки, согласно планируемой в ближайшие годы строительной деятельности в порту.

Помимо планируемых участков на территории планирования расположены участки, которые не рассматриваются данной детальной планировкой (см. Основной чертеж, п. 5.2). В отношении этих участков утверждены детальные планировки города Силламяэ.

Связи порта с городом приобретают особенно важное значение при планировке нового пассажирского терминала, который данной планировкой не рассматривается. Планировкой предусмотрено наличие главной улицы с восточной стороны, которая связывает порт и

пассажирское движение со стороны порта с сетью улиц города Силламяэ через улицу Кеск, не проходя при этом через промышленный район. Товарные перевозки происходят через главную улицу, расположенной в центральной части порта.

До главного входа на завод ведет центральная улица Кеск, которая до сооружения завода проходила по будущей территории завода как шоссе Таллинн – Нарва. Административные здания, расположенные перед входом на завод образуют вместе с зеленой зоной классически спланированный симметричный ансамбль. Вид на здания закрывает высокая растительность. Рядом с главными зданиями также расположены здания в том же стиле.

#### **4. Существующее положение**

Область детальной планировки состоит преимущественно из территорий, на которых расположены предприятия AS Sillamäe Sadam и AS Sillamäe SEJ, а также из небольших участков, принадлежащих государству, и находящихся в пределах административных границ города (см Геодезический опорный план – чертеж 2).

Существующее положение области планирования сформировало промышленные здания, дороги (в том числе и железные), объекты инфраструктуры и сооружения, построенные на различных этапах промышленной деятельности, берущей начало в сланцевых шахтах и производстве горючего более столетия назад.

От хуторов, мельниц и прежних мызных хозяйств остались пепелища. Хуторские земли были возвращены законным собственникам.

Северо-западная часть планируемой области и глинт сохранились как пустошь, которая практически на подвергалась воздействию человека.

Были проанализированы обстоятельства, имеющие значение с точки зрения планировки, и влияющие на действие свободной зоны и портового комплекса.

В 1928 году Эстонский нефтяной консорциум, имеющий шведский капитал, основал на левом берегу устья реки Сытке в Турсамяэ завод по переработке сланца, электростанцию и маленький порт. Во время Второй Мировой войны завод был разрушен, а портовые строения были взорваны в 1956 году.

Начало развития Силламяэ как промышленного города началось в 1946 году, когда здесь было решено основать металлургический завод по переработке дикионемааргилита, в качестве конечного продукта получали урановые оксиды. Утверждается, что для создания первой атомной бомбы в Советском Союзе был использован уран, выработанный именно в Силламяэ. Изначально на предприятии использовался местный дикионемааргилит, однако, начиная с 60-ых годов, в качестве сырья стали применять урановые концентраты, поставляемые в Советский Союз Советом Экономической Взаимопомощи. В 1990 году переработка урановой руды была прекращена, и завод продолжил лишь производство редких и ископаемых металлов.

В первое десятилетие после восстановления независимости Эстонии, в ходе процесса приватизации сменились владельцы промышленной области Силламяэ, производственных зданий, сооружений и объектов инфраструктуры. В ходе приватизации, произошедшей перед созданием свободной зоны, во многих торговых (производственных) предприятиях, находящихся в области планирования, были сформированы условия производства. В момент инициирования детальной планировки и во время составления проекта все предприятия, действующие на территории планировки, были обеспечены необходимыми коммуникациями и коммунальными услугами.

В области планирования на побережье Балтийского моря находится хранилище радиоактивных отходов (детальная планировка была утверждена решением нр.413-k Мэрии Силламяэ от 16.06.1999 г.) и зольное хранилище Тепловой электростанции Силламяэ (планируемое закрытие в соответствии с постановлением нр. 38 §38 п.1 Министра охраны природной среды).

Комплекс административных зданий завода Silmet, который находится на территории планировки, представляет собой ценность с точки зрения окружающей среды. Административные здания, сооруженные в 1940-х годах, когда был построен завод, являют собой пример характерного неоклассического архитектурного стиля сталинского периода. Трехэтажные здания, изначально построенные в неоклассическом стиле, сохранились. В ходе реновации фасадов были изменены отделка, окна и двери. Этот хорошо сохранившийся единый ансамбль зданий в будущем достоин

сохранения как цельный объект, однако комплекс с точки зрения окружающей среды ввиду своей пространственной ограниченности не представляет собой ценности для региона.

В то время как представительные административные здания подчеркивают ценность завода, внешний вид зданий, расположенных за высокой оградой, необустроен, территория находится в беспорядке, растительность – случайная, либо вовсе отсутствует. Пешеходные дорожки никак не связаны с непосредственным назначением территории, и в большинстве своем возникли стихийно. В основном область планирования не представляет ценности – инфраструктура, техносети, уличная сеть и т.д. не имеют никакой системы и не развиваются, поэтому использование данной области в качестве торговой (промышленной) территории без установления права на застройку невозможно.

В 1999 году Правительство Республики приняло решение основать в Силламяэ свободную зону, что создало предпосылки для развития как города Силламяэ в частности, так и всего региона Ида-Вирумаа в целом. Границы свободной зоны и сроки ее действия были уточнены в 2001 году. Решением нр. 709-к Правительства Республики от 10 сентября 2004 г. были утверждены границы свободной зоны Силламяэ.

Целями создания свободной зоны Силламяэ предусмотрены строительство торгового порта в северной части, оценка промышленной территории для сооружения терминалов транзитных товаров и новых производственных предприятий, а также развитие инфраструктуры.

Границы акватории порта Силламяэ были определены решением нр. 485-к Правительства Республики от 05.07.2004 г. и 26.09.2005 года актом нр. 47, порт был открыт для судоходного движения. Паспорт порта был утвержден постановлением нр. 134 Министра экономики и коммуникаций 2 ноября 2005 г.

Общий обзор землепользования представлен на Геодезическом опорном плане (2), Основном чертеже (3) детальной планировки, а также на сводной схеме объектов Порта (5).

## **5. Описание решения планировки**

С помощью детальной планировки представляют условия, необходимые для развития и строительной деятельности, а также для создания инфраструктуры на планируемой территории, которые исходят из определения планируемого землепользования и права на застройку.

- С помощью детальной планировки область планирования делят на участки, облегчая их вовлечение в экономический оборот, а также поиск инвесторов. Поскольку, бóльшая часть планируемой территории принадлежит AS Sillamäe Sadam, который также является владельцем инфраструктуры, в ходе планирования в основном рассматриваются его предложения;
- Определяют территорию обслуживания торгового порта и его береговой части, а также информативно – т.н. плацдарм позади порта (см мастер-план – чертеж 6);
- Определяют территорию для железнодорожной станции и основные принципы ее развития, а также направления для развития существующих и перспективных соединительных веток железной дороги;
- Определяют месторасположение топливных терминалов на территории порта, расположение коридоров трубопроводов-эстакад и прочие условия (см также 5.7 и 5.8, а также приложение 5 в анализе рисков);
- Определяют территории, предназначенные для улиц, улицы, соединяющие с городом и между различными объектами порта, а также основную схему дорожного движения. При составлении схемы движения, максимально учитывали существующие дороги и положения, сеть дорог также дополняют новыми улицами. В целом, с помощью схемы движения стремятся уравновесить и оценить участки, которые расположены в западной части области планирования. Практически ко всем участкам схемой движения обеспечивается доступ железной дороги и машин. Транспортная территория, находящаяся между участками (в том числе и железная дорога), находится в собственности AS Sillamäe Sadam, который также занимается строительством дорог;
- Определяют основные принципы расположения техносетей. Коммуникации расположены на территории улиц в коридорах для коммуникаций. Тогда же осуществляют соединение с сетью потребителей;
- Определяют территорию для эстакад коммуникаций. Владелец территории остается AS Sillamäe Sadam.

Решения планирования уточнены и дополнены в соответствии с замечаниями, сделанными на открытом обсуждении, которое проводилось в ходе составления планировки, а также предложениям со стороны Мэрии Силламяэ и заинтересованных лиц.

### **5.1. Область планирования**

Область детальной планировки состоит преимущественно из территорий, на которых расположены предприятия AS Sillamäe Sadam и AS Sillamäe SEJ, а также из небольших участков, принадлежащих государству, и находящихся в пределах административных границ города (см Геодезический опорный план – чертеж 2).

Протяженность территории детальной планировки была уточнена в ходе составления планировки, согласно планируемой в ближайшие годы строительной деятельности в порту. Данная детальная планировка определяет землепользование и право на застройку на территории 480 га (см 5.2).

Существующее землепользование отражено на чертеже 2 Геодезического опорного плана.

### **5.2. Разделение на участки детальной планировкой**

Территория технической инфраструктуры торгового порта, железнодорожной станции и плацдарма, расположенного позади порта, с точки зрения планировки находится во владении АО AS Sillamäe Sadam (или его дочернего предприятия), благодаря чему обеспечивается эффективная работа инфраструктуры.

С помощью детальной планировки вносят предложение частичного изменения границ участков, в основном это касается разделения участка KesK 2.

На территории промышленного района, входящего в область планирования, на существующей сухопутной части насыпной области в порту, расположена часть присоединяемых участков. Хотя новая насыпная часть территории порта прямо не относится к планируемой в детальной планировке территории, вся касающаяся ее информация все же представлена в планировке, как существенная и неотделимая часть планировочной информации.

В отношении участков, не рассматривающихся в детальной планировке, действует ранее утвержденная детальная планировка (ООО E-Konsult работа нр. E821 Детальная планировка участков KesK 2, KesK 2/1, KesK 2B, Ehitajate 1 в Силламяэ и граничащих с ними территорий). Согласно ранее утвержденной планировке, нумерация участков следующая: 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 25, 32, 34, 36, 57, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 75, 80, 88, 90, 94, 95, 99 и 111.

Нумерация участков, цель их эксплуатации и площадь приведены в таблице права на застройку в пункте 5.3, в приложении 1 и на Основном чертеже (чертеж 3). Для ясности, нумерация участков данной детальной планировки, представлена в виде 2хх.

### **5.3. Определение права на застройку участка**

Детальной планировкой обозначена зона запрета на строительство, связанная с границами участка. Зона запрета на строительство – это зона застройки, где возможно сооружение зданий в пределах максимально допустимой площади под застройку (в пределах права на застройку) и для которых определены условия права на застройку.

Условия использования права на застройку можно уточнить на основании результатов оценки влияния на окружающую среду, а также исходными данными строительного проекта (условия проектирования).

Право на застройку участков приведено в таблице (см также приложение 1)

Поз. нр. участка	Площадь (м <sup>2</sup> )	Цель эксплуатации	Максимально допустимое количество зданий	Максимально допустимая высота зданий, (м)	Максимально допустимая площадь под застройку зданий, (м <sup>2</sup> )
200	115045	Территория порта LS	Не ограничено	10	15000
201	8720	Территория порта LS	0	0	0

Поз. нр. участка	Площадь (м <sup>2</sup> )	Цель эксплуатации	Максимально допустимое количество зданий	Максимально допустимая высота зданий, (м)	Максимально допустимая площадь под застройку зданий, (м <sup>2</sup> )
202	35585	Территория порта LS	0	0	0
203	3135	Территория порта LS	0	0	0
204	87560	Территория озеленения, находящегося под охраной НК	0	0	0
205	98200	Территория порта LS	0	0	0
206	30180	Территория порта LS	Не ограничено	30	20000
207	197525	Территория порта LS	Не ограничено	20	120000
208	91115	Территория порта LS	Не ограничено	20	60000
209	9015	Территория порта LS	Не ограничено	20	5000
210	13880	Территория порта LS	Не ограничено	20	10000
211	45600	Территория порта LS	Не ограничено	20	32000
212	23500	Территория порта LS	Не ограничено	20	17000
213	246835	Территория порта LS	Не ограничено	20	200000
214	16325	Территория порта LS	Не ограничено	30	10000
215	14120	Территория порта LS	Не ограничено	20	10000
216	43470	Территория порта LS	Не ограничено	20	34000
217	23175	Территория порта LS	Не ограничено	20	16000
218	116430	Территория порта LS	Не ограничено	30	90000
219	36235	Территория порта LS	Не ограничено	20	28000
220	57255	Территория порта LS	Не ограничено	30	45000
221	31600	Территория порта LS	0	0	0
222	39000	Территория порта LS	Не ограничено	20	30000
223	5355	Территория порта LS	Не ограничено	20	4000
224	12270	Территория порта LS	Не ограничено	20	9500
225	40880	Территория порта LS	Не ограничено	20	32000
226	104120	Территория порта LS	Не ограничено	20	80000
227	191575	Территория порта LS	Не ограничено	30	140000
228	21715	Территория порта LS	Не ограничено	20	16000
229	36031	Территория порта LS	Не ограничено	30	24000
230	15505	Территория порта LS	Не ограничено	20	12000
231	7825	Территория порта LS	Не ограничено	20	5500
232	1430	Территория порта LS	Не ограничено	20	1000
233	1668	Территория порта LS	1	20	1000
234	1288	Территория порта LS	1	20	1000
235	30220	Территория порта LS	Не ограничено	20	20000
236	3390	Территория порта LS	Не ограничено	20	3000
237	4555	Территория порта LS	Не ограничено	20	3000
238	4435	Территория порта LS	Не ограничено	20	3500
239	9800	Территория порта LS	Не ограничено	30	8000

Поз. нр. участка	Площадь (м <sup>2</sup> )	Цель эксплуатации	Максимально допустимое количество зданий	Максимально допустимая высота зданий, (м)	Максимально допустимая площадь под застройку зданий, (м <sup>2</sup> )
240	42360	Территория порта LS	Не ограничено	20	33000
241	4025	Территория порта LS	Не ограничено	30	3200
242	16635	Территория порта LS	Не ограничено	30	12000
243	10155	Территория порта LS	Не ограничено	20	8000
244	1269410	Территория порта LS	Не ограничено	30	250000
245	41705	Территория порта LS	Не ограничено	30	10000
246	498365	Территория закрытого хранилища SH	0	0	0
247	74795	Территория порта LS	Не ограничено	20	50000
248	4765	Территория порта LS	Не ограничено	20	3000
249	20530	Территория порта LS	Не ограничено	20	18000
250	1732830	Территория порта LS	Не ограничено	20	100000
251	32915	Территория порта LS	Не ограничено	20	20000
252	3420	Территория порта LS	Не ограничено	20	2000
253	105520	Территория порта LS	Не ограничено	20	70000
254	71845	Территория порта LS	Не ограничено	10	15000

#### **5.4. Определение области территорий порта, железной дороги и улиц, а также дорожного движения**

Границы акватории порта Силламяэ были определены решением нр. 485-к Правительства Республики от 05.07.2004 г. и 26.09.2005 года актом нр. 47, порт был открыт для судоходного движения. Паспорт порта<sup>2</sup> был утвержден постановлением нр. 134 Министра экономики и коммуникаций 2 ноября 2005 г. Согласно разделу 1 § 11 Закона о портах, паспорт порта подтверждает, что порт отвечает нормам, утвержденным законодательными актами, и открыт для безопасного движения судов, а также функциональной деятельности порта. Общая площадь территории порта, согласно основным данным паспорта порта, составляет 211 667 м<sup>2</sup>, и площадь акватории – 3 905 000 м<sup>2</sup>.

Область обслуживающих порт складов, терминалов, производственных и транспортных территорий охватывается границей свободной зоны Силламяэ (см также п. 6.3). На Основном чертеже показаны подъездные пути и выезды с железных дорог, улиц и соединительных дорог. Подъезд к участкам осуществляется посредством улиц. Места запрещенного въезда на участки и выезда определяют в проектной стадии, согласно необходимости планировки участков, а также нормам проектирования. Перекрестки шоссе Таллинн – Нарва, в том числе ж/д перекресток решаются отдельными проектами.

Указаны общественная парковка, используемая для обслуживания территории и парковка внутри свободной зоны. В свободной зоне парковка находится на участке, область парковки показана в проектной стадии, согласно необходимости планировки участков.

Улицы в общем случае планируют шириной 12 метров, подъездные дороги к участкам – шириной 6 метров. Рядом с улицами шириной 12 метров пролегают коридоры шириной 4 метра для главной сети водных, канализационных и прочих коммуникаций. С другой стороны проездной дороги в коридорах шириной 2 метра расположены электрические кабели и кабели связи. Для безопасного путевого сообщения внутри порта целесообразно вместе с главной сетью коммуникаций расположить велосипедные и пешеходные дорожки. Пешеходное и легковое движение происходит рядом с улицами, независимых пешеходных дорожек в свободной зоне не планируется.

<sup>2</sup>

Копию паспорта порта см в приложении 5

Все внутренние дороги свободной зоны – частные, строительство и уход за которыми осуществляет разработчик свободной зоны (порта) для использования их операторами.

Определение существующих или планируемых улиц, находящихся на частной территории, для общественного пользования в случае необходимости происходит в порядке, установленном законом о дорогах.

### **5.5. Определение принципов озеленения и благоустройства**

Возникновение растительности в данной области в основном самопроизвольное. В области планирования сохранению подлежит растительность, растущая на участках или частях участка без права на застройку. Относящееся к своей эпохе ценное озеленение находится у ворот порта поблизости от административного здания Порта Силламяэ (см также п. 4).

Более подробные данные, касающиеся инвентаризации растительности в области планирования, отсутствуют, поэтому на данном этапе для обстоятельного анализа сохраняемых элементов растительности нет достаточных данных, а также нет и необходимости в таком анализе.

Существующую высокую растительность по возможности сохраняют. Новую и дополнительную высокую растительность насаждают на участке, чья площадь превышает 1000 м<sup>2</sup>. Высокую и/или средней высоты растительность планируют на каждом участке в соответствии с действующей детальной планировкой/строительным проектом в пределах 10% от площади участка.

Высокую и средней высоты растительность желательно запланировать в качестве полу-природного ограждения (зеленые ограждения, аллеи деревьев). При выборе пород деревьев необходимо исходить из особых требований эксплуатации участка (в том числе и пожаробезопасности). На территории административного и бытового корпусов желательно использовать деревья с пирамидальной кроной и контейнерную растительность.

В коридоре шириной 4 метра, расположенного вдоль проезжей части можно сделать парковочные места общего пользования и пешеходные дорожки шириной 2 метра или низкую растительность (трава, низкие кусты). Высокую или средней высоты растительность вдоль улиц не сажают.

Озеленением участков занимается застройщик участка, а промежутков между улицами – разработчик порта.

Применительно к данной планировке, высокие непрозрачные ограждения вокруг участка не сооружают. Исходя из особых условий (в том числе требований по безопасности и пр.), вблизи производственных предприятий можно сооружать высокие сеточные ограждения, если такие ограждения предусмотрены детальной планировкой или строительным проектом.

В целях безопасности и для локализации опасности в случае больших катастроф, в пределах одного участка в случае необходимости допускается сооружение защитных стен и валов, а также углублений для изолирования находящихся в источниках повышенной опасности сооружений или защиты от ударной волны в случае взрыва, а также теплового излучения в случае пожара.

Обработку бытовых отходов организывает владелец участка, согласно установленным требованиям законодательных актов.

### **5.6. Определение расстояний между объектами**

Расстояния между объектами определяются общими требованиями по пожаробезопасности, которые уточняют в строительном проекте для каждого участка. Месторасположение сооружений, оказывающих серьезное влияние на окружающую среду, проверяют в ходе проведения оценки влияния на окружающую среду, при этом определяют риски, связанные с сооружением объекта, параметры строения и допустимость его сооружения, строительные условия и методы по снижению рисков. См также 5.5, 5.7, 5.8 и приложенный анализ рисков.

Анализ рисков в области планирования с направлением из области планирования наружу учтен в планировке, а также определены условия учета в ходе реализации планировки (см 5.8 Определение условий окружающей среды), в том числе нормативные расстояния между сооружениями, определяемые различными рисками.

### **5.7. Определение месторасположения техносетей и сооружений**

Данной планировкой определяется месторасположение техносетей и -сооружений, а также строитель. Существующие техносети и сооружения сохраняются.

1. **Новые (главные) техносети** планируют в развитии существующих на территории новых улиц шириной 12 метров, где для сооружения канализационных, водных и отопительных трубопроводов планируют коридор шириной 4 метра с одной стороны от 6-метровой проезжей части, для электросетей, кабельных сетей и сетей связи – 2-метровый коридор с противоположной стороны дороги.  
  
Соединение с главной сетью посредством сетей участков в общем случае осуществляют на территории улиц.  
  
Подстанции электросети области планирования в общем случае устанавливают на территории улиц.  
  
В общем случае коммуникации, располагающиеся вдоль улиц шириной 6 метров, не сооружают.  
  
Строительством всех (главных) техносетей и -сооружений (за исключением газовой трассы) занимается АО Sillamäe Sadam и предприятия – разработчики техносетей.
2. **Техносети, расположенные на участке**, проектируют и строят соответственно необходимости и техническим условиям со стороны владельца главных сетей. Сети, расположенные на участке, соединяются с распределительной сетью в коридоре (главной) улицы. Строительством новых техносетей и -сооружений на участке занимается владелец участка.
3. **АО Sillamäe Sadam обеспечивает для потребителей проектирование следующих главных техносетей**, сооружение в коридорах техносетей и подключение в сфере следующих услуг:
  - Снабжение питьевой водой,
  - Снабжение технологической водой (морская вода, речная вода),
  - Снабжение водой для пожаротушения (речная вода),
  - Канализация сточных вод,
  - Канализация осадочных вод,
  - Электроснабжение, уличное освещение,
  - Отопление,
  - Связь.
4. АО Sillamäe SEJ информирует о составлении детальной планировки на данных предварительных технических условиях в качестве предпринимателя, оказывающего услуги по водо- и электроснабжению и термофикациям, что все планируемые производственные предприятия в районе порта Силламяэ, терминалы и прочие объекты будут снабжаться водой из грунтовых и поверхностных водных источников через общий водопровод и/или из моря (в том числе хозяйственной питьевой водой, водой для тушения и охлаждения), а также тепловой и электрической энергией. Сточные воды всех перечисленных предприятий (в том числе бытовые технологические и осадочные воды) следует направлять из этих предприятий и их территорий после обязательной очистки в соответствующие канализационные сети, которые принадлежат АО Sillamäe SEJ.  
  
Условия объединения сетей и пункты объединения утверждают договором об объединении между АО Sillamäe SEJ и разработчиком на основании ходатайства разработчика.
5. Технические условия для подсоединения к сети природного газа выдает АО Eesti Gaas.

### **5.8. Определение условий окружающей среды**

Компетентное определение требований по охране окружающей среды при осуществлении запланированного обязательно. Требования по охране окружающей среды зависят как от законодательных постановлений, так и от результатов оценки влияния на окружающую среду. Данная детальная планировка составлена в соответствии с рамными условиями.

**Оценку влияния на окружающую среду планируемой деятельности** необходимо провести для всех объектов, оказывающих серьезное воздействие на окружающую среду, в соответствии с законом об оценке влияния на окружающую среду и системе управления окружающей средой. Основанием для решения о необходимости проведения оценки влияния на окружающую среду служит ходатайство о проектировочных условиях и/или разрешении(-ий) на деятельность (см КМН и КJS § 7). При составлении строительного проекта необходимо проведение оценки влияния на окружающую среду для тех сооружений, которые оказывают серьезное влияние на окружающую среду. В случае обоснованной необходимости, можно требовать проведение стратегической оценки влияния на окружающую среду вместе с детальной планировкой участков и/или уточнить необходимость проведения оценки влияния на окружающую среду в ходе составления строительного проекта.

Показатели влияния на окружающую среду сооружаемых объектов должны соответствовать детальной планировке участка, проектировочным нормам Эстонии и требованиям по охране окружающей среды. При проектировании необходимо учитывать дополнительные условия окружающей среды, выявленные в ходе проведения оценки влияния на окружающую среду.

Детальные планировки и строительные проекты, составляемые для участков, должны соответствовать общей концепции района порта, а также учитывать планируемую/существующую деятельность на соседних участках.

Настоящая глава дополнена в соответствии с замечаниями, представленными в письме нр. 13-3-1/3706-2. Министерства природной среды от 24 апреля 2006 года

На данный момент до конца неизвестно, предприятия какого профиля будут функционировать в данной области. Поэтому невозможно определить или проанализировать необходимость защитных зон и нормативных расстояний. Если появятся конкретно заинтересованные фирмы, и определятся параметры их производственной деятельности, то при проектировании соседних участков, нужно будет исходить из принципа **совместного влияния**. Отдельно следует определить условия, исходящие из специальных требований по безопасности пищевых продуктов, для нуждающихся в этом предприятий (например, обработка пищевых продуктов) и предприятий с повышенным риском (риск катастрофы).

Указанные работы делают в рамках оценки влияния на окружающую среду, в которых также рассматриваются соседние области и их эксплуатация, а также риски, сопутствующие планируемой деятельности.

Согласно действующему законодательству (постановление нр. 67 Министра экономики и коммуникаций от 14.06.2005 «Риск химикалий и предельное содержание опасных химикалий, категория опасности предприятий с высоки риском, а также порядок определения опасности предприятий» – RTL 2005, 72, 994) § 3 раздел), предприятие, занимающееся обработкой опасных химикалий, должно определить степень своей опасности. Опасность нового предприятия должна быть определена до начала строительства и деятельности предприятия.

В области планирования расположены завод редких металлов и редких ископаемых металлов АО Silmet (21.10.2004.г предприятие было сертифицировано согласно стандарту ISO 14001; подано ходатайство о комплексном разрешении на природопользование), теплоэлектростанция АО Sillamäe SEJ, хранилище радиоактивных отходов Силламяэ (в конечной стадии закрытия) и зольное хранилище теплоэлектростанции (планируемое закрытие после прекращения использования сланца), а также ряд более мелких предприятий. Составлены оценка влияния на окружающую среду системы переработки NORM-отходов АО Silmet и проект оценки влияния на окружающую среду.

В области планирования в стадии сооружения находится мол порта Силламяэ, береговые укрепления и гидротехнические сооружения, железнодорожная станция и нефтяной терминал. Для этих объектов были составлены и пущены в дело производство оценки влияния на окружающую среду. 14.07.2003 г. АО Silmet Grupp было выдано разрешение нр. 78 на специальное водопользование для строительства мола порта Силламяэ и гидротехнических сооружений.

**Оценка влияния на окружающую среду была инициирована** для следующих объектов области планирования:

- терминал химических продуктов (разработчик: АО TankChem; Официальные Ведомости 16.05.2005)
- инфраструктура порта Силламяэ (разработчик: АО Sillamäe Sadam; 7 причалов для общих товаров, один причал для жидких химических товаров, 3 причала для контейнерных судов, 3 причала для пассажирских судов и судов го-го-типа, засыпка береговой линии к западу от портового мола на ширину 50 метров, углубление морского канала; Официальные Ведомости 05.05.2005);
- терминал перегрузки сжиженного газа (разработчик: АО Sillgas; Официальные Ведомости 16.12.2005)

По заказу АО Ökosil в разработке находится (в стадии эскизного проекта – ООО EstKONSULT работа нр. A541) комплекс по переработке масляных отходов порта Силламяэ.

В области планирования в стадии проектирования находится также бункерный терминал (для переработки бункерных смесей судов), терминал сжиженного газа (для обработки сжиженного пропана и бутана) и аммиачный терминал. Соответствие их месторасположения и условия окружающей среды выяснятся в ходе проведения оценки влияния на окружающую среду.

**Объекты порта вместе со стадиями оценки влияния на окружающую среду** в ходе составления детальной планировки показаны на чертеже 05 Сводной схемы объектов порта.

При проектировании предприятий необходимо учитывать:

- изменение структуры существующих предприятий и строительство новых;
- сооружение единой техносети для производственной территории;
- сохранение исторической территории и природного ландшафта;
- кумулятивное влияние на окружающую среду существующих и других планируемых производственных объектов.

Согласно общей планировке города Силламяэ, в промышленном районе планируется сохранение существующего леса (> 0,5 га) как территории, находящейся под охраной, и этот лес относится к категории охраняемых лесов. В том числе планируется озеленение следующих городских территорий:

- пустошь вдоль Таллиннского шоссе (не относится к области планирования);
- территории в промышленном районе, не подлежащие застройке, – будущие лесоохранные зоны.

Упомянутые территории граничат с банкой планировочной области (под и над банкой). Область, расположенная под банкой, определена как область с охраняемой растительностью. Область над банкой, за исключением зоны непосредственного контакта с портом, является территорией без права на застройку. По сути, это означает сохранение природной зеленой зоны.

Достопримечательности города Силламяэ, указанные в общей планировке, в большинстве своем не относятся к области планирования, и рассмотрены в действующей детальной планировке. Планировкой определено сохранение и облагораживание глинта Пяйте и развалин ветряка. Отрезок Старо-Нарвского шоссе сохраняется частично.

Исходя из требований по безопасности, сохранение велосипедного маршрута E-9, проходящего через свободную зону, невозможно. Сохраняемый участок Старо-Нарвского шоссе можно будет использовать для легкового движения внутри свободной зоны, но не в качестве туристической дороги. Уже сейчас сообщение не проходит без конфликтов и без рисков для обеих сторон (владелец-турист). Согласно общей планировке волости Тойла (ООО E-Konsult, 2005), велосипедный маршрут проведен на глонт Пяйте через деревню Пяйте. Также возможно соединение Старо-Нарвского шоссе с шоссе Таллинн – Санкт-Петербург по сооружаемой за оградой порта дороге на территории города Силламяэ.

В пределах свободной зоны (порта) невозможно обеспечить безопасный подход с глинта на глонт, а также на водопад Укуору. Водоснабжение водопада Укуору крайне нестабильное и водопад временами пересыхает. Для его сохранения на данном участке необходимо соорудить сложную систему трубопроводов. На мастер-плане детальной планировки показано новое вероятное месторасположение водопада на границе свободной зоны, где есть доступ и соединение с системой каналов.

При освоении области вблизи моря, необходимо дополнительно разработать рекомендации по предотвращении береговой эрозии, обеззараживании зеленой прибрежной зоны и водоохранной зоны, а также основные принципы облагораживания.

**Обработку бытовых отходов** организывает владелец участка в соответствии с Законом об отходах и предписаниям по обработке отходов города Силламяэ.

В качестве альтернативного топлива для зданий (или как общее решение) рассмотреть применение электричества или газа.

Согласно детальной планировке, в качестве технологической воды и воды для пожаротушения можно использовать морскую или речную воду. Для использования такой воды необходимо ходатайствовать о разрешении на специальное водопользование в Министерстве окружающей среды, согласно Закону о воде. Необходимо заменить существующие амортизированные водные и канализационные трубопроводы.

**Канализация** решается по отдельной системе. Необходимо обеспечить соответствие сточных вод качественным показателям, в соответствии с установленными требованиями при направлении ее в канализацию для бытовых и осадочных вод. Для выполнения директив Европейского Союза очистители сточных вод необходимо полностью реконструировать или же перекачивать городские сточные воды на новый единый водоочиститель в Нарве.

АО Eesti Veevärk Konsultatsioon провел в 2004 году исследования реконструирования систем водоснабжения, канализации и сточных вод в пяти поселениях города Силламяэ и волости Вайвара, на основании которых сточные воды города Силламяэ направляют на новую водоочистительную станцию города Нарвы, которую планируется построить на средства из фонда ISPA. Существующее водоочистное оборудование в промышленном районе города Силламяэ подлежит развитию, согласно программе развития общей системы водоснабжения и канализации.

При проектировании производственных предприятий за основу следует брать критерии, установленные законодательными актами, учитывая при этом принципы наилучшей возможной техники (ВАТ).

Сооружение нового порта Силламяэ сделало перспективным как с точки зрения логистики, так и с экономической позиции сооружение в данной местности терминалов для обслуживания транзитных перевозок. Месторасположение в промышленном районе порта определено как общей планировкой города Силламяэ, так и детальной планировкой промышленного района, исходя из планировочных, социально-экономических, а также касающихся охраны окружающей среды аспектов. В задачи данной планировки анализ альтернатив месторасположению не входит, однако в ходе оценки влияния окружающей среды выясняется совместимость видов деятельности, оказывающих различное влияние на окружающую среду, и имеющих различную степень риска.

**Анализ рисков** должен охватывать риски от железнодорожной станции и соединительной железной дороги и станции Вайвара, терминалов различных продуктов, а также риски, связанные с эксплуатацией сооружений портового комплекса Силламяэ в запланированном объеме, для жителей ближайших районов, грунта, грунтовых вод и моря. Оценка рисков, находящихся в компетенции общей и уездной планировок, но которые не исходят непосредственно из области планирования, не входит в задачи детальной планировки. Оценкой этих рисков необходимо заниматься в ходе реконструирования инфраструктуры и общего планирования землепользования.

**Строительство в районе шахт** возможно, однако необходимо учитывать условия произведенных раскопок и проект согласовать с законодательством. До конца 2004 года строительная деятельность на месте раскопок регулировалась постановлением нр. 316 Правительства Республики от 18.12.1996 года «Порядок строительства сооружений на территориях, содержащих полезные ископаемые, и принадлежащих государству» – RT I 1996, 89, 1606. в связи с утверждением новой редакции Закона о недрах (RT I 2004, 84, 572) и закона о ее изменении (RT I 2005, 15, 87) регулирование вопросов о землепользовании и согласование планировок в районах, где производились раскопки, находится в ведении Министерства окружающей среды (Закон о недрах § 63 раздел 4).

Возможность строительства в районах, где производились раскопки, подробно рассматривалась Eesti Põlevkivi на днях, посвященных охране окружающей среды, 2005, и в исследованиях Горного института Таллиннского Технического университета.

Общие условия эксплуатации, строительства и окружающей среды, касающиеся шахт:

- строительная деятельность возможна после уточнения расположения шахтных ходов и исходящий от них опасности;
- шахтные ходы должны быть закрыты для свободного передвижения людей;
- необходимо провести обеззараживание территории, облагораживание, а также обеспечить в дальнейшем соответствующий уход;
- необходимо разработать специальные технические рекомендации по охране старых шахт.

На данный момент подземные шахты в связи с сооружением железнодорожной станции опустошены и обеззаражены, тем самым проблема в данном случае разрешена. При планировании строительной деятельности на соседних участках, необходимо контролировать возможные сужения в частично или плохо закрытых шахтных ходах, и учитывать их при проектировании фундаментов и оснований. Если уточнены вертикальная и горизонтальная планировки, то можно установить объем строительно-геологических работ следующего этапа, чтобы дать проектировщику и строителю конкретные рекомендации для проектирования фундамента. Строительство может проводиться только лишь на безопасной территории, что в данном случае можно проверить при проведении мониторинга радиоактивного облучения.

В области планирования необходимо завершить следующие проекты по охране окружающей среды, находящиеся в разработке:

- Обеззараживание хранилища радиоактивных отходов Силламяэ и хранилища сланцевой золы соответственно этапам международного проекта по охране окружающей среды и внедрению новой системы переработки отходов на территории АО Silmet;
- Дезактивирование радиоактивной области АО Silmet и насаждение растительности;
- Озеленение старого хранилища бытовых отходов (обеззаражено в 1979 г.);
- уменьшение загрязнений SEJ (постепенный перевод сланцевых котлов на газовое топливо и, тем самым, уменьшение выделяющихся в воздух загрязняющих веществ, уменьшение загрязнения грунта и воды, а также избежание складирования сланцевой золы).
- Определение протяженности новой санитарной защитной зоны промышленного района;
- Проекты реконструкции очистки водопроводов, канализационных и сточных вод;
- Проект модернизации обработки опасных бытовых отходов, введение новой системы по сбору опасных отходов.

### **Санитарно-защитная зона промышленного района**

Санитарная зона промышленного района (санитарно-защитная зона) утверждена Горисполкомом СДТ города Силламяэ в 1971 году. Санитарная зона была акцептирована решением нр. 171 Горисполкома СДТ города Силламяэ 08.10.1986 г. Санитарно-защитная зона промышленного района указана в пункте 7.3.2 общей планировки города Силламяэ, и в разделе рекомендаций по охране окружающей среды (7.2) указано проектирование новой санитарной защитной зоны промышленного района.

Соответствующее или же близкое по смыслу определение в действующем Законе об охране воздуха отсутствует, поэтому новые санитарные зоны не проектируются. Ранее утвержденные санитарные зоны с юридической точки зрения являются недействительными, однако иногда они являются информативными, если предприятие в течение продолжительного времени применяет технологию, исходя из которой, была спроектирована санитарно-защитная зона.

Предельное значение содержания загрязняющих веществ стационарного источника загрязнения – это концентрации, выраженные в процентах, или уровень содержания загрязняющих веществ стационарного источника загрязнения на единицу объема выделяющихся газов, продукции, мощности, энергии или времени в любой сфере экономики. Предельное значение содержания загрязняющих веществ стационарного источника загрязнения утверждает министр окружающей среды. Предельное значение не должно быть превышено.

Согласно Закону об охране воздуха, владелец источника загрязнения в случае превышения содержания в воздушном слое вблизи поверхности земли предельного или целевого

содержания загрязняющих веществ, должен предпринять меры по уменьшению уровня загрязнения до соответствующего уровня.

Эмиссий, превышающих предельные величины уровня загрязнения воздуха в области планирования, не возникает. Эмиссии ближайших источников загрязнения – заводов АО Silmet и АО Sillamäe SEJ, превышающие предельные значения не распространяются за пределы территорий предприятий.

Владелец источника загрязнения составляет и представляет территориальному управлению охраны природы программу по сокращению количества загрязняющих веществ в разрешении на выброс загрязняющих веществ, в комплексном разрешении загрязнения или в разрешении на обработку отходов.

Отмена санитарно-защитной зоны, установленной до вступления в силу действующей редакции Закона о воздухе, может быть одной составной частью указанного плана мероприятий по сокращению выбросов. В такой санитарной зоне предельные величины уровня загрязнения, установленные для загрязняющих веществ второстепенной важности, вступают в силу с 1 января 2010 года.

Сооружение, построенное до вступления в силу законов о планировании и строительстве, можно использовать по их прямому назначению. В связи с введением новых технологий, снижением загрязнения окружающей среды предприятиями и закрытием хранилища радиоактивных отходов, можно уменьшить соответствующую санитарную зону. У закрытого хранилища санитарная зона отсутствует.

Необходимость и протяженность санитарной, охранной зоны, зоны риска и прочих зон для промышленных предприятий возможно определить тогда, когда в общем известно, какие именно предприятия будут функционировать на планируемой производственной территории. Необходимо обеспечить, чтобы области влияния, в том числе и суммарные воздействие предприятий, не выходили бы за пределы предприятий и, тем самым, за пределы порта.

Влияние шума и вибрации проанализировано в оценке влияния на природную среду Силламяэской ж/д станции (ООО E-Konsult, работа нр. 930, июнь 2004), которая получила одобрение. Работа по укомплектованию ж/д составов и маневрирование не будут тревожить жителей города, поскольку жилые дома находятся достаточно далеко от ж/д станции.

### ***5.9. Предложения по уточнению, изменению или прекращению режима охраны участков и единичных объектов, взятых под охрану***

Заказник Пяйте создан для охраны лесов, произрастающих на осыпях и оврагах (9180), и для охраны известковых обнажений (8210), заказник охватывает также охраняемую природную область Пяйте. Заказник расположен в уезде Ида-Вирумаа в волости Тойла в деревнях Пюхайыэ, Вока, Конью, Вайвина и Пяйте. Города Силламяэ эта область не достигает.

Изменения режима охраны участков или единичных объектов, находящихся под охраной, не планируется.

### ***5.10. Внесение предложений по взятию под охрану участков или единичных объектов***

Предложения по взятию под охрану участков или единичных объектов не планируются.

### ***5.11. Риски, определение объектов, имеющих ценность с точки зрения окружающей среды***

В данной области планирования объекты, которые имели бы ценность с точки зрения окружающей среды, отсутствуют.

### ***5.12. Определение наиболее важных архитектурных требований***

При строительстве зданий и сооружений обеспечить эстетичный вид со стороны моря, шоссе Таллинн-Нарва и Старо-Нарвского шоссе, городских зон отдыха и жилых районов.

Архитектурные требования, предъявляемые зданиям, исходят их Закона о планировании, Закона о строительстве и Эстонских проектировочных норм. Особые требования отсутствуют. Конкретные требования для каждого участка определяются исходными данными строительного проекта (проектировочные условия).

### **5.13. Определение сервитутов**

При прохождении всех существующих техносетей через участки (в том числе и эстакады), данной планировкой вносится предложение установить в соответствии с Проектировочными нормами Эстонии EPN 17 «Городские улицы» соответствующий сервитут шириной в два нормативных расстояния (см EPN 17 таблица 8.2).

При составлении строительных проектов необходимые дополнительные сервитуты определяются согласно закону. Для техносетей, подлежащих ликвидации, сервитуты не определяются.

### **5.14. Условия и требования по снижению рисков, связанных с преступностью**

Порт Силламяэ (EE 749) признан соответствующим требованиям кодекса безопасности ISPC Code и имеет для действующего западного причала план безопасности, одобренный 21.10.2005 (Port Facility Security Plan PFSP).

Требования и условия по снижению рисков, связанных с преступностью, определяются введением режима свободной зоны.

Дополнительные мероприятия, условия и требования по уменьшению рисков определяются строительным проектом. В основном, это окружение свободной зоны ограждениями и службами, находящимися под контролем, освещение, а также направление и регулирование передвижения людей.

### **5.15. Вертикальная планировка**

В западной части области планирования, где сохранились известняковый уступ и плато, существующий рельеф участка желательно сохранить.

Железнодорожная станция Силламяэ построена в углублении и частично расположена на запущенной территории. При подготовке территорий железнодорожной эстакады терминала Силламяэ и железнодорожной станции были открыты незаполненные либо частично заполненные шахты и снова заполнены дробленным известняком, чтобы тем самым обеспечить стабильность основания и избежать в дальнейшем нежелательных осадок. При проектировании и строительстве терминалов, расположенных рядом с железнодорожной станцией, также необходимо обеспечить стабильность основания. Исходя из строительно-геологических условий и целесообразности, определяют величину углубления и засыпки, а также проектную высоту участка.

Широкомасштабные изменения рельефа поверхности предусмотрены также и при укреплении морского побережья перед хранилищем отходов (область зольного хранилища).

Абсолютная высотная отметка железнодорожной станции и граничащих с ней областей составляет +28,0 метров. Высотная отметка части портового причала, насыпаемого в море, ориентировочно +3,0 метра. Самая высокая точка планируемой области находится на складе закрытого хранилища – +38,0 метров абсолютной высоты.

В целях безопасности и для локализации опасности в случае больших катастроф, в пределах одного участка в случае необходимости допускается сооружение защитных стен и валов, а также углублений для изолирования находящихся в источниках повышенной опасности сооружений или защиты от ударной волны в случае взрыва, а также теплового излучения в случае пожара.

Обобщенные абсолютные высотные отметки нанесены на основной чертеж планировки.

### **5.16. Огнестойкость зданий и расстояния между ними**

Огнестойкость зданий, сооружаемых на участке, а также расстояния между зданиями должны соответствовать проектировочным нормам и нормам по пожаробезопасности, согласно

технологическим требованиям эксплуатации участка. Расстояния между зданиями определяются из общих требований по пожаробезопасности, и их уточняют в ходе строительного проекта для каждого участка. Месторасположение сооружений, оказывающих серьезное влияние на окружающую среду, проверяют в ходе проведения оценки влияния на окружающую среду, при этом определяют риски, связанные с сооружением объекта, параметры строения и допустимость его сооружения, строительные условия и методы по снижению рисков. Протяженность защитных полос определяется анализом рисков.

## **6. Ограничения по землепользованию**

Определение ограничений для недвижимости на планируемой области, которые следуют из прочих законов и законодательных актов.

### **6.1. Основание для ограничений**

Законное основание для внесения ограничений землепользования утверждает Закон о праве на собственность (RT I 1993, 39, 590 с дополнениями).

Данной планировкой дополнительных ограничений для недвижимости не вносится, за исключением особых условий при строительстве и эксплуатации защитных полос, которые следуют из анализа рисков.

### **6.2. Особые требования землепользования и строительства в заповедниках и областях, находящихся под охраной**

Данной планировкой изменений в землепользовании и строительстве объектов, находящихся в заповедниках и охраняемых районах, не предвидится.

### **6.3. Свободная зона Силламяэ**

Согласно законодательным актам, свободная зона разграничена и нанесена на Основной чертеж (3) вместе с входами и выходами. В основном границы свободной зоны и территории порта совпадают, несостыковка – в западной части акватории. В рамках детальной планировки внесено предложение, касающееся уточнения границ свободной зоны, а также, по возможности, согласования границ свободной зоны и порта.

Свободная зона Силламяэ относится к свободной зоне II типа надзора, где места складирования товаров должны соответствовать требованиям, предъявляемым к таможенным складам. Развитие порта предполагает соответствие свободной зоны требованиям I типа надзора. Охраняемую свободную зону обносят ограждением высотой 2 метра, строительные условия для которого зависят от требований по безопасности. По внешнему периметру свободной зоны создают охранную полосу вместе с обслуживанием, которая имеет ширину 10 метров во внутреннем направлении, и находится во владении АО Sillamäe Sadam.

## **7. Ограничения недвижимой собственности, согласно законодательству**

### **7.1. Ограничения согласно законодательству и общей планировке Силламяэ**

- Протяженность пляжа Балтийского моря и берега реки Сытке

Согласно § 37 Закона об охране природной среды, ограничительная полоса побережья Балтийского моря имеет ширину 200 метров и находится от берега реки Сытке на расстоянии 100 метров.

На ограничительной полосе запрещены:

1. размещение осадка сточных вод;
2. разбивка туристических стоянок;
3. строительство или расширение сооружений, предназначенных для обработки или складирования отходов, за исключением территории порта;
4. деление территории на участки без утвержденной детальной планировки;
5. добыча полезных ископаемых;

6. езда на моторизированных транспортных средствах за пределами отведенных для этого дорог, а также вездеходах, за исключением случаев проведения работ по уходу за зеленой зоной, для транспортировки к водоему плавсредств для рыбной ловли лицом, имеющим разрешение на рыбную ловлю, и транспортных средств, используемых в лесном хозяйстве и сельскохозяйственных работах.

- Ограничения, связанные с эксплуатацией пляжа и побережья в плотно заселенной области

В городах и поселениях, а также в четко разграниченной плотно заселенной области поселков и деревень, зона запрета на строительство, где возведение зданий и сооружений запрещено, имеет ширину 50 метров.

Зона запрета на строительство не распространяется на:

1. на новое здание, строящееся во дворе существующего здания, которое находится вне зоны охраны водоема;
2. на укрепляющие берег сооружения
3. на сооружения, необходимые для обслуживания пляжа;
4. мелиоративную систему, исключая полдер;
5. на первоначальную пристройку к существующему зданию в случае, если объем пристройки меньше, чем одна треть от кубатуры существующего сооружения;
6. на заграждения.

Зона запрета на строительство не расширяется на запланированные сооружения действующей детальной планировки или действующей общей планировки:

1. на сооружения для сбора грунтовой воды;
2. на портовые сооружения и сооружения, предназначенные для водного сообщения;
3. на сооружения для укрепления берега;
4. на сооружения гидро-географической службы и мониторинговой станции;
5. на сооружения для разведения рыб;
6. на сооружения государственной охраны, пограничной и спасательной служб;
7. на новые сооружения, строящиеся между ранее построенными в запретной для строительства зоне сооружениями в направлении суши;
8. на сооружения техносетей;
9. на мосты;
10. на дороги и улицы, открытые для общего пользования;
11. на железные дороги.

- Водоохранная полоса

Для защиты воды от загрязнения, а также во избежание размыва берегов водоема, на берегу водоема сооружают защитную полосу. Протяженность и ограничения защитной водной полосы утверждены § 29 Закона о воде. Протяженность защитной полосы от обычной водной границы на Балтийском море составляет 20 метров, и на реке Сытке – 10 метров.

На защитной водной полосе запрещены:

1. добыча полезных ископаемых и проведение геологических исследовательских работ;
2. насаждение деревьев и кустарников без разрешения службы охраны окружающей среды уезда, за исключением вырубки на водоприемнике системы мелиорации при проведении мелиоративных работ;
3. экономическая деятельность, исключение составляют покос травы и резка тростника;
4. применение удобрений, химических препаратов для защиты растений, а также размещение хранилищ для навоза. Применение химических препаратов для защиты растений допускается в случае болезни растений и при ликвидации вредителей – каждый раз с разрешения службы охраны окружающей среды.

- Прибрежная полоса

Согласно § 10 Закона о воде, прибрежная полоса – это полоса на берегу водоема общего пользования и общественного пользования. Ширину прибрежной полосы рассчитывают на плоском

берегу от береговой линии при среднем уровне воды, а на высоком склоне – от верхней границы берегового склона, включая в последнем случае земельную полосу между береговой линией и линией верхней границы склона. Ширина прибрежной полосы на берегу моря равна 10 метрам, и на берегу реки Сытке – 4 метрам. Водоем общего пользования не имеет прибрежной полосы в порту. Закрытая территория порта должна быть обозначена, также должен быть обозначен обход.

- Лес, находящийся под охраной

Исходя из закона о лесах, использование леса, находящегося под охраной (область леса площадью более 0,5 га) допускается для: охраны природы, охраны окружающей среды, санитарной защиты.

## **7.2. Ограничения, обусловленные железной дорогой**

Основания для введения ограничений:

- Закон о железных дорогах (RT I 2003, 79, 530 с дополнениями)

Согласно § 3 закона о железных дорогах, защитная зона железной дороги – это территория, предусмотренная для обеспечения целевого и бесперебойного функционирования железнодорожного движения, а также для уменьшения негативного влияния железной дороги. Ширина этой зоны в городах и поселениях составляет 30 метров от оси рельс (в случае многорельсовой железной дороги и на вокзалах – от оси крайнего рельса). Согласно § 37 закона о железных дорогах, в защитной зоне приняты ограничения.

## **7.3. Ограничения, обусловленные дорогами и улицами**

Основания для введения ограничений:

- Закон о дорогах (RT I 1999, 26, 377 с дополнениями)
- Нормы и требования по проектированию дорог (постановление нр. 55 Министра дорог и сообщений от 28.09.1999, RTL 2000, 23, 303, изменено 13.05.2004 нр. 132 (RTL 2004, 65, 1088).
- Требования по применению и охране дорог и дорожных защитных полос (постановление нр. 59 Министра дорог и сообщений от 28.09.1999, RTL 1999, 155, 2173)
- Требования, предъявляемые к состоянию дорог (постановление нр. 45 Министра экономики и коммуникаций от 17.12.2002, RTL, 06.01.2003, 1, 2)

Территория улиц вместе с защитной зоной в общем случае – это территория между участками, которая предназначена для езды, размещения коммуникаций и дорожных сооружений. Защитная зона дороги протягивается до границы участка (от границы территории дороги до 10 метров, Закон о дорогах раздел 5 § 13).

Ограничение обеспечивает охрану дорожной полосы, организацию ухода за дорогой, а также уменьшение влияния воздействий, опасных для окружающей среды и людей.

Без согласия собственника на дороге и защитной зоне дороги запрещается:

- строить здания и сооружения или насаждения,
- строить проезжие дороги, пункты продажи и пр.,
- размещать осветительное оборудование или рекламные средства,
- производить раскопки и т.д.

## **7.4. Ограничения, касающиеся техносетей**

### **7.4.1 Электросети**

Основания для введения ограничений:

- Закон о рынке электричества (RT I 2003, 25, 153 с дополнениями),
- Закон об охране электричества (RT I 2002, 49, 310 с дополнениями)
- Протяженность защитной полосы электрических установок (постановление нр. 211 Правительства Республики от 02.07.2002 – RT I 2002, 58, 366).

В связи с установлением защитных полос деятельность собственника или владельца ограничена на основании раздела 4 § 15 Закона об охране электричества.

В детальной планировке в пределах защитной полосы электросети вводится сервитут.

#### **7.4.2 Линии связи**

Основания для введения ограничений:

- Закон об электронной связи (RT I 2004, 87, 593 с дополнениями §§ 117-119).

Месторасположение линий размечают их владельцы. В защитной зоне сооружений линий связи без разрешения собственника запрещена любая деятельность, которая может повредить сооружениям.

#### **7.4.3 Газовые трубы**

Основания для введения ограничений:

- Закон о безопасности газового топлива (RT I 2002, 49, 311)
- Протяженность защитной полосы газовой установки и протяженность полосы обслуживания газовой установки D-категории (постановление нр. 212 Правительства Республики от 02.07.2002 – RTI, 10.07.2002, 58, 367)

В связи с установлением защитных полос деятельность собственника или владельца ограничена на основании раздела 3 § 10 Закона о безопасности газового топлива (RT I 2002, 49, 311).

#### **7.4.4 Канализационные сооружения**

Основания для введения ограничений:

- Закон о воде (RT I 1994, 40, 655 с дополнениями)
- Требования, касающиеся охраны воды в канализационных сооружениях (постановление нр. 171 Правительства Республики от 16.05.2001 – RT I 2001, 47, 261)

В связи с утверждением расстояний между сооружениями деятельность собственника или владельца ограничена на основании раздела 3 § 26 Закона о воде, и согласно пункту 1 раздела 4.

### **7.5. Требования по пожаробезопасности**

Основания для введения ограничений:

- Закон о спасении (RT I 1994, 28, 424 с дополнениями)
- Закон о строительстве (RT I 2002, 47, 297 с дополнениями)
- Общие требования по пожаробезопасности (постановление нр. 55 Министра внутренних дел от 08.09.2000 г. – RTL 2000, 99, 1559)
- Требования по пожаробезопасности, предъявляемые сооружениям и их частям (постановление нр. 315 Правительства Республики от 27.10.2004 г. – RTI, 09.11.2004, 75, 525)
- Требования, предъявляемые к оборудованию для пожаротушения (постановление нр. 58 Министра внутренних дел от 13.09.2000 г. – RTL, 26.09.2000, 101, 1587).

Ответственность по соблюдению требований по пожаробезопасности лежит на собственнике либо владельце объекта.

Требования по пожаробезопасности на территории: подъездные дороги, места проезда и подходы к сооружениям, оборудованию для тушения пожара и спасательному оборудованию, а также к местам забора воды должны быть свободными и готовыми к эксплуатации в течение всего года.

В ходе эксплуатации участка необходимо следовать требованиям, ограничивающим складирование в пожароопасной зоне, а также не парковать здесь транспортные средства и прочую технику.

Месторасположение пожарного гидранта определяют, исходя из проектировочных и строительных требований.

## 8. Области, находящиеся под защитой государства

Области, находящиеся под охраной государства, на планируемой территории отсутствуют.

## 9. Предложения по изменению общей планировки

Основное решение общей планировки Силламяэ предусматривает в данном регионе сооружение порта вместе с принадлежащими ему инфраструктурами. В области порта Силламяэ действует детальная планировка, которая соответствует общей планировке города Силламяэ. При частичном изменении или дополнении детальной планировки составляют новую детальную планировку, при этом основные решения общей детальной планировки остаются неизменными.

Данная детальная планировка следующим образом уточняет общую планировку города Силламяэ:

### 1. В части решений:

- 1) Срок и ограничение землепользования территории железнодорожной станции;
- 2) Уточнение месторасположения портовых причалов по сравнению с общей планировкой, в перспективе отделение причала для химикалий от причала общих товаров, а также удаление от центра города Силламяэ как можно далее на запад. Зафиксировать в общей планировке акваторию порта, которую следует дополнить в районе пассажирского и яхтенного порта, на чертеже иллюстративно показать месторасположение причалов;
- 3) Предложение по удалению велосипедного маршрута E-9 из свободной зоны, при этом сохраняемый участок Старо-Нарвского шоссе можно будет использовать для легкового движения внутри свободной зоны, но не в качестве туристической дороги. Проведение велосипедного маршрута, утвержденного общей планировкой волости Тойла (ООО E-Konsult, 2005) через деревню Пяйте, а также легкового движения на границе города. Соответствующие участки дороги необходимо построить и обустроить совместно с Портом Силламяэ;
- 4) Предложение предусмотреть в целях безопасности возможность закрыть в пределах свободной зоны доступ к глинту и ручью Укуору;
- 5) Предложение перенести искусственный водопад на границу свободной зоны и города, где к нему был бы свободный доступ, а также организовать снабжение его чистой водой порта. Планируемое месторасположение находится за пределами данной детальной планировки (см чертеж 06 Мастер-план).
- 6) Предложение соединить дорожный участок, предусмотренный предыдущей детальной планировкой, с частично планируемыми участками с целью сохранения отрезка Старо-Нарвского шоссе, и отказаться от эксплуатации в этом районе исторического отрезка дороги в качестве внутренней дороги территории порта Силламяэ.

### 2. В законодательной части.

Целесообразно было бы согласовать параграф 7.3 *Ограничения* действующей общей планировки Силламяэ с действующим законодательством, заменяя при этом приведенные в параграфе 7.3.1 ссылки на Закон об охране пляжей и побережья § 37 действующего Закона об охране природной среды, согласно которому пограничная линия побережья Балтийского моря имеет ширину 200 метров и находится от берега реки Сьтке на расстоянии 100 метров.

§ 37 (3) На пограничной линии пляжа или побережья запрещены:

- 1) размещение осадка сточных вод;
- 2) разбивка туристических стоянок;
- 3) строительство или расширение сооружений, предназначенных для обработки или складирования отходов, за исключением территории порта;
- 4) деление территории на участки без утвержденной детальной планировки;
- 5) добыча полезных ископаемых;
- 6) езда на моторизованных транспортных средствах за пределами отведенных для этого дорог, а также вездеходах, за исключением случаев проведения работ по уходу за зеленой зоной, для транспортировки к водоему плавсредств для рыбной ловли лицом, имеющим разрешение на рыбную ловлю, и транспортных средств, используемых в лесном хозяйстве и сельскохозяйственных работах.

Возможности увеличения или уменьшения протяженности пляжей и побережья Закон об охране природной среды не рассматривает.

Согласно § 38 Закона об охране природной среды, зона запрета на строительство на побережье достигает в ширину 50 метров. Зона запрета на строительство не расширяется (§ 36 разделы 4 и 5):

- 1) на новое здание, строящееся во дворе существующего здания, которое находится вне зоны охраны водоема;
- 2) на укрепляющие берег сооружения;
- 3) на сооружения, необходимые для обслуживания пляжа;
- 4) мелиоративную систему, исключая полдер;
- 5) на первоначальную пристройку к существующему зданию в случае, если объем пристройки меньше, чем одна треть от кубатуры существующего сооружения;
- 6) на заграждения.

Зона запрета на строительство не расширяется на запланированные сооружения действующей детальной планировки или действующей общей планировки:

- 1) на сооружения для сбора грунтовой воды;
- 2) на портовые сооружения и сооружения, предназначенные для водного сообщения;
- 3) на сооружения для укрепления берега;
- 4) на сооружения гидро-географической службы и мониторинговой станции;
- 5) на сооружения для разведения рыб;
- 6) на сооружения государственной охраны, пограничной и спасательной служб;
- 7) на новые сооружения, строящиеся между ранее построенными в запретной для строительства зоне сооружениями в направлении суши;
- 8) на сооружения техносетей;
- 9) на мосты;
- 10) на дороги и улицы, открытые для общего пользования;
- 11) на железные дороги.

В изменении нуждается часть 7.3.2 Санитарная зона промышленной области. Соответствующее или же близкое по смыслу определение в действующем Законе об охране воздуха отсутствует. Ранее утвержденные санитарные зоны с юридической точки зрения являются недействительными, однако иногда они являются информативными, если предприятие в течение продолжительного времени применяет технологию, исходя из которой, была спроектирована санитарная защитная зона (см также п. 5.8).

## **10. Утверждение ранее принятой детальной планировки недействительной**

Согласно закону о планировании, на планируемой области планировка заменяет планировку того же уровня.

С утверждением данной детальной планировки:

- Детальная планировка участков Kesк 2, Kesк 2/1, Kesк 2B и Ehitajate 1 в Силламяэ и граничащих с ними территорий (ООО E-Konsult работа нр. E821) частично становится недействительной. Указанная детальная планировка действует для участков нр. 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 25, 32, 34, 36, 57, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 75, 80, 88, 90, 94, 95, 99 и 111;
- Детальная планировка территории хранилища радиоактивных отходов в Силламяэ (АО ARHUS) становится недействительной.