

11 жовтня 2021р

(дата офіційного опублікування в Єдиному реєстрі з оцінки впливу на довкілля (автоматично генерується програмними засобами ведення Єдиного реєстру з оцінки впливу на довкілля, не зазначається суб'єктом господарювання)

202110118736

(реєстраційний номер справи про оцінку впливу на довкілля планованої діяльності (автоматично генерується програмними засобами ведення Єдиного реєстру з оцінки впливу на довкілля, для паперової версії зазначається суб'єктом господарювання)

ПОВІДОМЛЕННЯ
про плановану діяльність, яка підлягає оцінці впливу на довкілля
Служба автомобільних доріг у Миколаївській області,
код згідно з ЄДРПОУ 25878206

(повне найменування юридичної особи, код згідно з ЄДРПОУ або прізвище, ім'я та по батькові фізичної особи – підприємця, ідентифікаційний код або серія та номер паспорта (для фізичних осіб, які через свої релігійні переконання відмовляються від прийняття реєстраційного номера облікової картки платника податків та офіційно повідомили про це відповідному контролюючому органу і мають відмітку у паспорті)

інформує про намір провадити плановану діяльність та оцінку її впливу на довкілля

1. Інформація про суб'єкта господарювання

54029, Україна, Миколаївська обл., Миколаїв, вул. Галини Петрової, будинок 2-А, телефон: +38 (0512) 53-61-40, e-mail: sadmik@ukravtodor.gov.ua

(місцезнаходження юридичної особи або місце провадження діяльності фізичної особи - підприємця (поштовий індекс, адреса), контактний номер телефону)

2. Планована діяльність, її характеристика, технічні альтернативи.

Планована діяльність, її характеристика.

Служба автомобільних доріг у Миколаївській області відповідно до Схеми планування території Миколаївської області, затвердженої рішенням обласної ради від 21.11.2008 № 21 та Генеральним планом міста Миколаєва, затвердженого рішенням Миколаївської міської ради від 18.06.09 №35/18, планує здійснити будівництво нового автомобільного мостового переходу через р. Південний Буг з підходами в обхід м. Миколаєва з виходом на автомобільні дороги: Н-24 Благовіщенське - Миколаїв (через м. Вознесенськ), Н-14 Олександрівка- Кропивницький – Миколаїв, Н-11 Дніпро - Миколаїв (через м. Кривий Ріг), М-14 Одеса - Мелітополь - Новоазовськ (на м. Таганрог).

Японською проектно - дослідницькою групою «ІСА» в 2018-2019 рр проведені додаткові дослідження щодо можливості реалізації проекту будівництва Миколаївського мосту в Україні.

Для визначення оптимального варіанту траси мостового переходу, який відповідає чинному законодавству та вимогам державних будівельних норм щодо перетинання судноплавних водних шляхів, в 2020-2021 р. ТОВ «Інтерпроект» були здійснені інженерно-геологічні вишукування схилів на правому березі р. Південний Буг.

Метою планованої діяльності є будівництво мостового переходу через р. Південний Буг в місті Миколаєві, Миколаївська область.

Розв'язки в двох рівнях на автомобільній дорозі М-14, до яких примикають підходи до мостового переходу, проектуються по окремим проектам.

Необхідність будівництва нового мостового переходу виникла через ряд чинників, а саме:

- на даний час дорога М-14 проходить по центру м. Миколаєва, де перетинає р. Південний Буг по Південнобугському (Варварівському) мосту, що побудований в 1964 р., знаходиться в аварійному стані (звіт з обстеження 2017 р.), рух по якому заборонено транспортним засобам, маса яких перевищує 24 т, та потребує капітального ремонту, який неможливо виконати без повного закриття руху при відсутності альтернативи транспортного сполучення лівобережної і правобережної частин м. Миколаєва;
- на даний час пропускна спроможність мосту наближається до своєї межі(загальна сезонна інтенсивність руху доходить до 16 – 18 тис автомобілів на добу);
- великогабаритний транзитний транспорт, що складає більше ніж 10% транзитного трафіка, рухається через м. Миколаїв дорогою М-14 до морських портів Чорноморського узбережжя, створює в місті вкрай негативну екологічну та соціально небезпечну ситуацію для населення та інфраструктури міста;
- до того ж, змінилось будівельне законодавство України, яке вимагає будувати нові автодороги I категорії в обхід населених пунктів.

Здійснення планованої діяльності передбачається в рамках реалізації Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018 – 2022 роки, затвердженою Постановою КМУ від 31.03.2018 № 382.

Технічна альтернатива 1

Спорудження вантового мосту.

Схема мосту прийнята виходячи з передумови перекриття руслової судноплавної частини ріки з складними інженерно-геологічними умовами надвеликим прогоном вантової системи.

Умовно міст по довжині за конструкцією можна розділити на три частини:

- правобережна естакадна – від початку мосту до пілона №1, що проходить над зсувонебезпечною ділянкою правого берега, її висота від рівня проїзду до існуючих відміток землі збільшується від 3,0м до 31,0.
- судохідна – довжиною 420 м, яка перекриває складну в інженерно-геологічному відношенні частину русла ріки, а висота проїзду над рівнем води зменшується від 31,0м до 18,0;
- лівобережна естакадна – від пілона №2 до кінця мосту, де висота рівня проїзду над рівнем води поступово зменшується від 18,0 м до 5,0.

Руслова частина мосту перекривається прогоною будовою довжиною 840 м, основними конструктивними елементами якої є сталева балка жорсткості, два пілони, дві анкерні опори, несучі кабелі та система підвісок балки жорсткості до кабелів. Видимість в районі будівництва періодично знижується через часті тумани. За таких умов відсутність центральної опори між двома судноплавними ходами гарантує значно безпечніші умови судноплавства під мостом, практично виключаючи можливість випадкового зіткнення суден з опорами.

Технічна альтернатива 2

Спорудження мосту балкової конструкції.

Міст по довжині за типом прогонових будов умовно розділяється на дві частини:

- руслову зі сторони високого правого берега, яка забезпечує судноплавство та перекриває найбільш складну в інженерно-геологічному відношенні частину русла ріки і зсувонебезпечну ділянку, а висота мосту від розрахункового рівня води до рівня проїзду становить від 35,0 м до 16,5 м;
- заплавну зі сторони низького лівого берега, де висота мосту знижується від 16,5 м до 8,0 м, та яка перекриває менш складну в інженерно-геологічному відношенні частину ріки.

У поперечному перерізі міст розділений на дві окремі дзеркальні між собою споруди, кожна під один з напрямків руху. Таке конструктивне рішення має наступні переваги перед варіантом мосту, як єдиної в поперечному перерізі споруди:

- спрощення несучих елементів прогонових будов та будівельно-монтажних робіт;
- можливість вводу мосту до експлуатації по чергам і, як наслідок, більш ранній термін початку окупності;
- під час експлуатації наявна технічна можливість проведення ремонту без закриття руху по мосту в цілому.

3. Місце провадження планованої діяльності, територіальні альтернативи:

Місце провадження планованої діяльності: територіальна альтернатива 1

Початок траси (орієнтовно) – ПК 22 (км 2+200) прийнято в кінці розв'язки в двох рівнях, що проектується по окремому проекту на км 143÷144 а/д М-14 Одеса – Мелітополь – Новоазовськ (північно-східний обхід м. Миколаєва). Траса прокладена паралельно межі м. Миколаєва (Генплан 2009 р.). Вибір місця відмикання від існуючої дороги визначив план цієї дороги, який був схвалений в розділі ТЕО «Будівництво мостового переходу через річку Південний Буг в місті Миколаєві, Миколаївська область» Розпорядженням КМУ від 11 липня 2013 р. № 511-р.

Траса прокладена таким чином, щоб відійти від межі міста з додержанням норм проектування та виконання державних санітарних правил щодо відстані дороги до житлової забудови, і до км 6+700 проходить по землях приватної власності сільськогосподарського призначення. Далі траса проходить близько двох км по лісовому масиву Миколаївського обласного управління лісового та мисливського господарства і далі виходить до лівого берега річки Південний Буг між тепличним господарством і очисними спорудами недіючого силікатного заводу до урізу ріки по землях ВАТ «Миколаївське сільськогосподарськорибоводне підприємство». Проектний кілометраж прийнято зліва направо.

Траса мостового переходу проходить поруч з територією садових ділянок, перетинає автомобільну дорогу Т-1506 Миколаїв – Доманівка – Берізки, далі проходить по землях приватної власності сільськогосподарського призначення і закінчується на ПК 111+90, де приєднується до розв'язки в двох рівнях, що проектується по окремому проекту на км 124 + 815 автомобільної дороги М-14 Одеса – Мелітополь – Новоазовськ – (на Таганрог) за с. Весняним.

На підходах до мосту передбачається будівництво ряду перехрещень в різних рівнях:

1. Суходіл – ПК32+30
2. Суходіл – ПК50+00
3. Автомобільна дорога Матвіївка – Баловне - ПК60+63
4. Місцевий проїзд з твердим покриттям Садово-дачний кооператив - Матвіївка - ПК90+84
5. Автомобільна дорога Т-1506 Миколаїв – Доманівка – Берізки – ПК118+67

Місце провадження планованої діяльності: територіальна альтернатива 2

Початок траси ПК 13+34,00 мостового переходу з підходами прийнято в точці приєднання до розв'язки в двох рівнях, що проектується по окремому проекту на км 121÷122 автодороги М-14 Одеса – Мелітополь – Новоазовськ (на м. Таганрог на правому березі р. Південний Буг). Проектний кілометраж прийнято зліва-направо.

Далі траса мостового переходу прокладена в північно-східному напрямку по землях сільськогосподарського призначення приватної власності, перетинає дорогу Т-1506 Миколаїв - Доманівка – Берізки на км 2+953, пролягає по північно-західній околиці с. Надбузьке і виходить до крутого правого берега р. Південний Буг.

На лівому березі траса, що розглядається, прокладена близько 1,6 км по лісовому масиву Миколаївського обласного управління лісового та мисливського господарства і далі по землях сільськогосподарського призначення та землях комунальної власності м. Миколаєва і закінчується в точці приєднання до розв'язки в двох рівнях, що проектується по окремому проєкту на км 143+144 автомобільної дороги М-14 Одеса – Мелітополь – Новоазовськ – (на Таганрог).

На підходах до мосту передбачається будівництво ряду перехрещень в різних рівнях:

1. Автомобільна дорога Т-1506 Миколаїв - Доманівка – Берізки – ПК29+98,55.
2. Місцевий проїзд з твердим покриттям Садово-дачний кооператив – Матвіївка – ПК 60+77.50
3. Автомобільна дорога Матвіївка – Баловне - ПК 87+56.42
4. Суходіл - ПК 97+72.70
5. Місцевий проїзд с.Матвіївка – Сільськогосподарське підприємство - ПК 114+15.89.

Річка Південний Буг на ділянці варіантів траси будівництва мостового переходу – це магістральний водний шлях, який забезпечує рух вантажного флоту довжиною/шириною до 85/9.5 м та відноситься до річкового водного шляху категорії Е-40-02 класу водного шляху міжнародного значення - IV (ПЕРЕЛІК внутрішніх водних шляхів, що належать до категорії судноплавних. ПКМУ № 909 від 30.09.2020 р., Європейська угода про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення. Акваторія ріки по створу мостового переходу має ширину біля 2 км.

Створ мосту пересікає р. Південний Буг на прямолінійній ділянці русла, що має переваги для судноплавства в порівнянні з варіантом траси за територіальною альтернативою 1.

За рельєфом місцевості та абсолютними відмітками перевага надається територіальній альтернативі 2.

В цьому варіанті немає потреби робити надто глибокі виїмки, або збільшувати висоту мосту. Крім того, гідрогеологічні умови в цьому варіанті більш сприятливі, ґрунтові води в межах головного зсувного масиву станом на кінець 2020 року не виявлені.

Перевагою даного варіанту траси є більш сприятливі геологічні умови на правому березі річки. Для порівняння на відміну від територіальної альтернативи 1 головний зсувний масив простягається у бік берега лише на відстань 130,0-150,0 м, його потужність складає 15,0-25,0 м, а місце, що передбачене для облаштування анкерної опори мосту, є більшою мірою безпечніше ніж у територіальній альтернативи 1.

Основний недолік територіальної альтернативи 2 – проходження траси на околиці с. Надбузьке в межах житлової забудови, що вимагає викупу частини приватних житлових будинків.

4. Соціально-економічний вплив планованої діяльності:

Проєкт передбачає забезпечення безперебійного транспортного сполучення і поліпшення дорожньо-транспортної мережі на півдні України. Даний проєкт визнаний одним з пріоритетних проєктів серед п'яти обхідних проєктів «Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг муніципального (загального) користування державного значення на 2018-2022 роки».

Реалізація проєкту поліпшить умови життєдіяльності міського середовища та експлуатації міського, приміського та транзитного автотранспорту, дозволить знизити вже існуючі концентрації забруднюючих речовин по місту Миколаєву за рахунок перерозподілу транспортних потоків на мостових переходах та забезпечить істотне поліпшення режиму транспортного руху з виведенням в подальшому транзитного руху за межі міста та більш рівномірного руху транспорту, що позитивно вплине на функціональність та ефективність роботи міської транспортної інфраструктури.

Ефективне функціонування транспортної системи сприятиме розвитку промисловості, сільського господарства та інших сфер виробництва, забезпечить сталий розвиток у районі тяжіння автомобільної дороги та мостового переходу, держави загалом. Миколаївська область є важливою для держави діяльністю, яка у повній мірі відповідає визнаному пріоритетному загальнодержавному напрямку розвитку транспортно-дорожнього комплексу України.

При проведенні будівництва об'єкту вирішується комплекс містобудівних та соціально-економічних заходів, а саме:

1. Реалізуються плани територіального та соціального розвитку на державному, регіональному (область, район), та місцевому рівнях (міська та сільські громади).
2. Поліпшиться доступність та рівень послуг транспортної інфраструктури, як для транзитного (міждержавного та міжобласного), так і місцевого та міського пасажирського транспорту.
3. Буде створено сприятливі умови для покращення експлуатаційних показників та зменшення шкідливих викидів від роботи автотранспорту.
4. Буде розвантажено від впливу транзитного автотранспорту вулиці міста та прилеглих сільських населених пунктів.
5. Істотно зменшиться негативний вплив на здоров'я населення та навколишнє середовище, підвищиться рівень екологічної безпеки за рахунок покращення експлуатаційних якостей автомобільної дороги, забезпечення оптимальної швидкості дорожнього руху та передбачення природоохоронних заходів.
6. Підвищиться рівень надання послуг та комфортність дорожнього руху

Планована діяльність забезпечить екологічне оздоровлення прилеглої до автомобільної дороги території, підвищить безпеку дорожнього руху та складе передумови для сталого розвитку району проходження траси дороги на визначеній ділянці.

5. Загальні технічні характеристики, у тому числі параметри планованої діяльності (потужність, довжина, площа, обсяг виробництва тощо):

Планована діяльність з «Будівництва мостового переходу через річку Південний Буг в місті Миколаєві, Миколаївська область» включає в себе:

- нове будівництво мостового переходу через р. Південний Буг в м. Миколаєві (з підходами);
- благоустрій та озеленення в межах виконання робіт;
- проведення протиерозійних заходів;
- протизсувні заходи та споруди;
- влаштування очисних споруд для очистки дощових та талих вод тощо.

Автомобільна дорога, що проектується буде мати наступні параметри:

Магістральна автомобільна дорога загального користування державного значення, категорії - 1Б;

Основна розрахункова швидкість руху автотранспорту - 110 км/год;

Кількість смуг руху – 4;

Ширина смуги руху – 3,75 м;

Ширина проїзної частини – 2×7,5 м;

Ширина узбіччя - 3,75 м (в тому числі: зупинкової смуги – 3,0 м, укріпленої смуги узбіччя - 0,5 м);

Найменша ширина розділювальної смуги – 3,0 м;

Ширина укріпленої смуги на розділювальній смугі – 1,0 м (0,5м×2);

Найменша ширина земляного полотна – 25,50 м;

Найбільший поздовжній похил – 32 ‰;

Найменша відстань видимості для зупинки автомобіля – 300 м;

Найменші радіуси кривих: у плані 1200 м; у поздовжньому профілі: опуклих 11000 м, угнутих 5000 м;

Поперечний профіль проїзної частини - двоххилий з поперечним похилом проїзної частини 25 ‰;

Дорожній одяг: на мосту - литий асфальтобетон – 8 см, на шляхопроводах – асфальтобетон – 13 см, на підходах - цементобетон – 26 см;

Габарит мосту через р. П.Буг – Г-(10,5+4+10,5)+2x1,5;

Загальна ширина мосту – 29,8м;

Прогон в русловій частині – 420 м;

Повна довжина мосту – 2118,5 м;

Прогонова будова зі сталевую балкою жорсткості довжиною 840 м.

Нормативне тимчасове вертикальне навантаження: від автотранспорту – А15, від важких поодиноких колісних та гусеничних навантажень – НК-100;

Клас водного шляху міжнародного значення (ПКМУ № 909 від 30.09.2020 р.) ріки за судноплавними умовами згідно з ДСТУ Б В.2.3-1-95 потребує: IV.

Орієнтовна загальна площа земельних ділянок, що необхідна для будівництва об'єкту складає 75,7518 га (комунальна власність – 46,0936 га, державна власність – 15,59 га, приватна власність – 14,0682 га), в тому числі: 44,9732 га – землі не надані у власність або користування та 30,7786 га – потребують вилучення (уточняється проектною документацією).

6. Екологічні та інші обмеження планованої діяльності за альтернативами:

Щодо технічної альтернативи 1.

Дотримання санітарно-гігієнічних, протипожежних, містобудівних та територіальних обмежень згідно з чинними законодавчо-правовими актами і нормативними документами, зокрема:

- дотримання вимог неперевикнення гранично допустимих концентрацій (ГДК) шкідливих речовин в атмосферному повітрі та допустимих рівнів шуму, а також встановлення санітарно-захисних зон (СЗЗ);
- вимог Водного кодексу України і чинних нормативно-правових актів щодо умов скидання стічних вод, попередження забруднення водного середовища та збереження водності річок;
- обмеження впливу на рослинний і тваринний світ, тобто законодавчі вимоги щодо збереження різноманітності об'єктів рослинного й тваринного світу; щодо збереження умов місцезростання об'єктів рослинного світу; щодо запобігання небажаним змінам природних рослинних угруповань та негативному впливу на них господарської діяльності;
- обмеження впливу на ґрунти – законодавчі вимоги щодо захисту сільськогосподарських угідь, лісових земель та чагарників від необґрунтованого їх вилучення для інших потреб; щодо захисту земель від ерозії, підтоплення, заболочування, пересушення, ущільнення, забруднення;
- врахування специфіки впливу мостового переходу та автомобільної дороги на навколишнє середовище відповідно до ГБН.В.2.3-218-007-2012 «Екологічні вимоги до автомобільних доріг (проектування)»;
- перевлаштування інженерних комунікацій, що будуть порушені при проведенні будівельних робіт - згідно технічних умов експлуатуючих організацій. Дотримання розмірів охоронних зон інженерних комунікацій;
- організація спеціально відведених та відповідно обладнаних місць для тимчасового зберігання кожного окремого виду відходів згідно з їх характеристикою безпеки та відповідно до вимог діючих санітарно-гігієнічних норм і правил з подальшою передачею спеціалізованим підприємствам відповідно укладених угод;
- забезпечення санітарних норм шумового тиску на межі найближчої житлової забудови.

Щодо технічної альтернативи 2.

Екологічні та інші обмеження аналогічні, як для технічної альтернативи 1.

Щодо територіальної альтернативи 1:

Екологічні та інші обмеження аналогічні, як для технічної альтернативи 1. З урахуванням містобудівних умов та обмежень забудови земельної ділянки;

дотримання відстаней від ділянки автомобільної дороги та мостового переходу до житлової забудови відповідно до п.4.14, табл.2. ГБН.В.2.3-218-007:2012 «Екологічні вимоги до автомобільних доріг» та п. 5.26 ДСП 173 «Державні санітарні правила планування та забудови населених пунктів».

Щодо територіальної альтернативи 2:

Обмеження аналогічні, як для територіальної альтернативи 1.

7. Необхідна еколого-інженерна підготовка і захист території за альтернативами:

Щодо технічної альтернативи 1.

Впровадження ефективних технологічних, санітарно-технічних та організаційних рішень. Виконання робіт проводиться з врахуванням вимог по збереженню навколишнього середовища та запобіганню виникнення аварій та надзвичайних ситуацій.

В підготовчий період необхідно виконати роботи з відчуження та відведення для потреб будівництва нових земельних ділянок у порядку, визначеному Законом України «Про відчуження земельних ділянок, інших об'єктів нерухомого майна, що на них розміщені, які перебувають у приватній власності, для суспільних потреб чи з мотивів суспільної необхідності», звільнення їх від нерухомого майна.

До початку виконання робіт на об'єкті потрібно виконати підготовчі роботи згідно ДБН А.3.1-5-2016 «Організація будівельного виробництва».

Захисні заходи: укріплення укосів та узбіч (запобігає утворенню та проявам водної і вітрової ерозії на укосах земляного полотна; дозволяє знизити впливи транспортного руху).

Щодо технічної альтернативи 2.

Аналогічно до технічної альтернативи 1.

Щодо територіальної альтернативи 1

Топографо-геодезичні, інженерно-геологічні, гідрологічні та екологічні вишукування виконуватимуться у повному обсязі. Проектні рішення забезпечуватимуть вжиття охоронних, відновлювальних, захисних та компенсаційних заходів.

Щодо територіальної альтернативи 2:

Аналогічно до територіальної альтернативи 1.

8. Сфера, джерела та види можливого впливу на довкілля.

Щодо технічної альтернативи 1

Джерелами потенційного впливу планованої діяльності на навколишнє середовище є: автомобільна дорога, мостовий перехід та шляхопроводи, як інженерні споруди; транспортний рух; технологічні процеси будівництва і утримання об'єкту дороги.

Можливі впливи планованої діяльності на довкілля при проведенні будівельних робіт:

– *геологічне середовище:* зміна природного стану земель у межах тимчасової та постійної смуги відведення. Виникнення або активізація небезпечних геодинамічних

процесів. Впливи при спорудженні опорних частин мостової та штучних споруд, мінімізуються влаштуванням протизсувних споруд;

- *клімат та мікроклімат*: не передбачається;
- *повітряне середовище*: викиди відпрацьованих газів від двигунів будівельних машин та механізмів;
- *водне середовище*: проведення робіт на водоймах, пов'язаних з будівництвом, призводить до зміни стану водного середовища, наносить збитки іхтіофауні, порушує екологічну рівновагу в водоймах. Зміни умов поверхневого стоку, забруднення водного середовища стічними водами, які містять нафтопродукти та інші хімічні сполуки;
- *грунти*: хімічне забруднення, забруднення відходами будівництва;
- *рослинний і тваринний світ, заповідні об'єкти*: зміни існуючого стану біологічних та екологічних систем в зоні будівництва;
- *шум, вібрація*: шумове забруднення та вібрації від обладнання та будівельних механізмів.

При експлуатації мостового переходу та автомобільної дороги можливі наступні впливи:

- *геологічне середовище*: не передбачається;
- *клімат та мікроклімат*: не передбачається;
- *повітряне середовище*: забруднення викидами відпрацьованих газів двигунів автомобілів;
- *шум та вібрація*: від автомобільного транспорту та під час проведення ремонтних робіт;
- *водне середовище*: не передбачається, проєктом передбачено влаштування очисних споруд для очистки дощових та талих вод тощо.
- *грунти*: забруднення твердими частками від зносу автомобільних шин та покриття автодороги, хімічне забруднення від викидів автотранспорту, забруднення сміттям;
- *рослинний і тваринний світ, заповідні об'єкти*: негативний вплив на стан біологічних та екологічних систем в межах захисної смуги автомобільної дороги;

Щодо технічної альтернативи 2.

Аналогічно до технічної альтернативи 1.

Щодо територіальної альтернативи 1:

При виконанні підготовчих та будівельних робіт, а також у процесі експлуатації ділянки автодороги можливі понаднормові впливи, за рахунок розташування житлової забудови в зоні впливу автомобільної дороги.

Щодо територіальної альтернативи 2:

Аналогічно до територіальної альтернативи 1.

9. Належність планованої діяльності до першої чи другої категорії видів діяльності та об'єктів, які можуть мати значний вплив на довкілля та підлягають оцінці впливу на довкілля (зазначити відповідний пункт і частину статті 3 Закону України "Про оцінку впливу на довкілля"):

Планова діяльність підприємства належить до першої категорії видів діяльності та об'єктів, які можуть мати значний вплив на довкілля та підлягають оцінці впливу на довкілля у відповідності до пункту 7 частини 2 статті 3 Закону України «Про оцінку впливу на довкілля», а саме: будівництво автомобільних доріг загального користування державного та місцевого значення, що мають чотири чи більше смуги руху, або реконструкція та/або розширення наявних смуг руху до чотирьох і більше, за умови їхньої безперервної протяжності 10 кілометрів і більше.

10. Наявність підстав для здійснення оцінки транскордонного впливу на довкілля (в тому числі наявність значного негативного транскордонного впливу на довкілля та перелік держав, довкілля яких може зазнати значного негативного транскордонного впливу (зацеплених держав): Підстави для здійснення оцінки транскордонного впливу на довкілля - відсутні.

11. Планований обсяг досліджень та рівень деталізації інформації, що підлягає включенню до звіту з оцінки впливу на довкілля:

Планований обсяг досліджень та рівень деталізації інформації, що підлягає включенню до звіту з ОВД, буде виконаний у відповідності із п. 2 ст. 6 Закону України «Про оцінку впливу на довкілля» 2059-VIII від 23 травня 2017 року.

12. Процедура оцінки впливу на довкілля та можливості для участі в ній громадськості:

Планована суб'єктом господарювання діяльність може мати значний вплив на довкілля і, отже, підлягає оцінці впливу на довкілля відповідно до Закону України «Про оцінку впливу на довкілля». Оцінка впливу на довкілля - це процедура, що передбачає:

- підготовку суб'єктом господарювання звіту з оцінки впливу на довкілля;
- проведення громадського обговорення планованої діяльності;
- аналіз уповноваженим органом звіту з оцінки впливу на довкілля, будь-якої додаткової інформації, яку надає суб'єкт господарювання, а також інформації, отриманої від громадськості під час громадського обговорення, під час здійснення процедури оцінки транскордонного впливу, іншої інформації;
- надання уповноваженим органом мотивованого висновку з оцінки впливу на довкілля, що враховує результати аналізу, передбаченого абзацом п'ятим цього пункту;
- врахування висновку з оцінки впливу на довкілля у рішенні про провадження планованої діяльності, зазначеного у пункті 14 цього повідомлення.

У висновку з оцінки впливу на довкілля уповноважений орган, виходячи з оцінки впливу на довкілля планованої діяльності, визначає допустимість чи обґрунтовує недопустимість провадження планованої діяльності та визначає екологічні умови її провадження.

Забороняється розпочинати провадження планованої діяльності без оцінки впливу на довкілля та отримання рішення про провадження планованої діяльності.

Процедура оцінки впливу на довкілля передбачає право і можливості громадськості для участі у такій процедурі, зокрема на стадії обговорення обсягу досліджень та рівня деталізації інформації, що підлягає включенню до звіту з оцінки впливу на довкілля, а також на стадії розгляду уповноваженим органом поданого суб'єктом господарювання звіту з оцінки впливу на довкілля.

На стадії громадського обговорення звіту з оцінки впливу на довкілля протягом щонайменше 25 робочих днів громадськості надається можливість надавати будь-які зауваження і пропозиції до звіту з оцінки впливу на довкілля та планованої діяльності, а також взяти участь у громадських слуханнях. Детальніше про процедуру громадського обговорення звіту з оцінки впливу на довкілля буде повідомлено в оголошенні про початок громадського обговорення.

Тимчасово, на період дії та в межах території карантину, встановленого Кабінетом Міністрів України з метою запобігання поширенню на території України гострої респіраторної хвороби (COVID-19), спричиненої коронавірусом SARS-CoV-2, до повного його скасування та протягом 30 днів з дня скасування карантину, громадські слухання не проводяться і не призначаються на дати, що припадають на цей період, про що зазначається в оголошенні про початок громадського обговорення звіту з оцінки впливу

на довкілля.

13. Громадське обговорення обсягу досліджень та рівня деталізації інформації, що підлягає включенню до звіту з оцінки впливу на довкілля:

Протягом 20 робочих днів з дня оприлюднення цього повідомлення на офіційному веб-сайті уповноваженого органу громадськість має право надати уповноваженому органу, зазначеному у пункті 15 цього повідомлення, зауваження і пропозиції до планованої діяльності, обсягу досліджень та рівня деталізації інформації, що підлягає включенню до звіту з оцінки впливу на довкілля.

Надаючи такі зауваження і пропозиції, вкажіть реєстраційний номер справи про оцінку впливу на довкілля планованої діяльності в Єдиному реєстрі з оцінки впливу на довкілля (зазначений на першій сторінці цього повідомлення). Це значно спростить процес реєстрації та розгляду Ваших зауважень і пропозицій.

У разі отримання таких зауважень і пропозицій громадськості вони будуть розміщені в Єдиному реєстрі з оцінки впливу на довкілля та передані суб'єкту господарювання (протягом трьох робочих днів з дня їх отримання). Особи, що надають зауваження і пропозиції, своїм підписом засвідчують свою згоду на обробку їх персональних даних. Суб'єкт господарювання під час підготовки звіту з оцінки впливу на довкілля зобов'язаний врахувати повністю, врахувати частково або обґрунтовано відхилити зауваження і пропозиції громадськості, надані у процесі громадського обговорення обсягу досліджень та рівня деталізації інформації, що підлягає включенню до звіту з оцінки впливу на довкілля. Детальна інформація про це включається до звіту з оцінки впливу на довкілля.

14. Рішення про провадження планованої діяльності

Відповідно до законодавства рішенням про провадження даної планованої діяльності буде:

Висновок з оцінки впливу на довкілля,

(вид рішення відповідно до частини першої статті 11 Закону України "Про оцінку впливу на довкілля")

що видається

Міністерством захисту довкілля та природних ресурсів України (згідно п. 3 ст. 11 ЗУ «Про оцінку впливу на довкілля»)

(орган, до повноважень якого належить прийняття такого рішення)

15. Усі зауваження і пропозиції громадськості до планованої діяльності, обсягу досліджень та рівня деталізації інформації, що підлягає включенню до звіту з оцінки впливу на довкілля, необхідно надсилати до:

Міністерства захисту довкілля та природних ресурсів України, Департаменту екологічної оцінки та контролю, відділу оцінки впливу на довкілля. Адреса: 03035, м. Київ, вул. Митрополита Василя Липківського, буд.35, Тел./факс: (044) 206-31-40, (044) 206-31-50, Електронна пошта: OVD@merg.gov.ua, Контактна особа від уповноваженого центрального органу Котьяш Лада Павлівна.

(найменування уповноваженого органу, поштова адреса, електронна адреса, номер телефону)