

Додаток 2
до Порядку передачі документації
для надання висновку з оцінки впливу
на довкілля та фінансування оцінки впливу на довкілля

24.08.2022

(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)

20228199875

(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 Київській області, код ЄДРПОУ 26345736
інформує про намір провадити плановану діяльність та оцінку її впливу на довкілля.

1. Інформація про суб'єкта господарювання.

Служба автомобільних доріг у Київській області, юридична адреса: 03680, м. Київ,
вул. Народного Ополчення, буд. 11-А, тел. [\(044\) 249-86-95](tel:0442498695), факс: (044) 200-04-70, E-mail:
kievoad@ukr.net

(місце знаходження юридичної особи або місце провадження діяльності фізичної особи підприємства (поштовий
індекс, адреса), контактний номер телефону)

2. Планована діяльність, її характеристика, технічні альтернативи

Планована діяльність, її характеристика

Служба автомобільних доріг у Київській області планує діяльність: «Будівництво
мостового переходу через р. Дніпро з підходами до автомобільної дороги загального
користування державного значення Н-01 Київ – Знамянка та Гора – Рогозів Великої кільцевої
автомобільної дороги навколо м. Києва, Київська область».

Проект передбачає будівництво автомобільної дороги категорії І-а з будівництвом
комплексу необхідних транспортних споруд та інфраструктури: мостового переходу через
р. Дніпро, чотирьох транспортних розв'язок у різних рівнях, шляхопроводів, естакад,
біологічних переходів, глухих перетинів, технологічних проїздів, труб, пішохідних і вело
доріжок, тротуарів, майданчиків габаритно-вагового контролю, систем WIM, майданчиків
відпочинку, дорожньо-ремонтних пунктів, улаштування штучного освітлення, шумозахисних
екранів, системи поверхневого водовідведення, локальних очисних споруд дощового стоку. В
межах проекту буде здійснено реконструкцію та перевлаштування інженерних комунікацій,
кабелів зв'язку, газо- та електромагістралей тощо.

Роботи включатимуть підготовчий етап робіт, що передбачає, зокрема влаштування
тимчасових будівель та споруд та безпосередньої роботи з будівництва.

Міст над судноплавним руслом р. Дніпро (схвалений за ТЕО варіант – арковий міст)
розташований на прямій в плані, довжиною 441 м. Габарит 2х(Г-15,25+0,75) м. Підмостовий
габарит 19,4 м. Міст зі схемою 105+231+105 м запроектовано з арковим основним прогоном
231 м з балкою прогонової будови посередині і двома розвантажувальними консольними
частинами на пів-арках з прогонами по 105 м. Арка і балка прогонової будови сталеві, окремі
для різних напрямків руху, але п'яти арки спираються на спільну опору. Плита проїзної частини
– сталева ортотропна. Дорожній одяг – гусасфальт товщиною 2х4 см. Гідроізоляція –
напилювальна. Залізобетонні опори спираються на низькі ростверки – спільні для різних
напрямків руху під п'ятами арки і індивідуальні під крайніми опорами. Фундаменти опор

пальові на буронабивних палях довжиною 35 м, діаметром 1,5 м із захистом металевих труб в зоні можливого розмиву. Висота арки над рівнем проїзду – 26 м, загальна висота арки – 45 м.

Підходи до аркового мосту виконані у виді балкової естакади на прямих і кривих, паралельно до правобережної дамби з переходом над гирлом р. Козинка і вул. Київською, а на лівому березі з переходом над дамбою і обвідним каналом. Балка прогонової будови – сталева, нерозрізна з регулярними прогонами по 105 м та 84 м в окремих крайніх прогонах нерозрізної нитки. Покриття ідентичне до основного мосту. Будова опор аналогічна до крайніх опор основного мосту.

Загальна кількість штучних споруд (нерозрізних) в межах мостового переходу – 7 шт.

Загальна довжина штучних споруд – 4923,1 м.

За схваленим варіантом в ТЕО від крайньої опори мостового переходу на лівому березі по заплавної частині р. Дніпро передбачається проходження траси автомобільної дороги по насипу довжиною близько 4,5 км, максимальна висота насипу біля крайньої опори мостового переходу складає 12 м, середня висота насипу – 8,0 м.

Передбачає будівництво ділянки автомобільної дороги з влаштуванням **нежорсткого дорожнього одягу капітального типу (асфальтобетон)**.

Технічна альтернатива 1. Як і по обраному варіанту, передбачає будівництво автомобільної дороги категорії I-а з будівництвом комплексу необхідних транспортних споруд та інфраструктури.

Технічна альтернатива 1 передбачає будівництво мосту над судноплавним руслом р. Дніпро (рекомендований варіант – вантово-екстрадозний міст) розташований на прямій в плані, довжиною 783 м. Габарит $2 \times (Г - 12,75 + 2 \times 0,75)$ м. Підмостовий габарит 20 м. Міст запроєктовано вантовим однопілонним за схемою 73+400+173+70+67 м. Міст має несиметричну схему з основним прогоном довжиною 400 м, який підтримується вантами, розвантажувальним прогоном 73 м з боку правого берега, прогонами, що підтримуються вантами-відтяжками, довжиною 173 та 70 м і додатковим привантажувальним прогоном 67 м. Балка прогонової будови сталезалізобетонна, окремо для різних напрямків руху. Плита проїзної частини зі збірного залізобетону з омоноличенням над сталевими балками разом з гнучкими анкерами. Дорожній одяг – гусасфальт товщиною 2х4 см. Гідроізоляція – напилювальна. Залізобетонні пілони – окремо для різних напрямків руху стоять на березі острова. Решта залізобетонних опор спираються на високі в межах акваторії і поверхневі на острові ростверки. Фундаменти опор пальові на буронабивних палях довжиною 35 м, діаметром 2,5 м із захистом металевих труб в зоні можливого розмиву. Висота пілона над рівнем проїзду – 150 м, над ростверком – 170 м.

Підходи до аркового мосту виконані у виді екстрадозних мостів на прямих і кругових кривих над акваторією, а також на лівому березі над дамбою і обвідним каналом, паралельно до правобережної дамби і балковими естакадами на кінцевих ділянках і перехідних кривих з переходом над гирлом р. Козинка і вул. Київською. Екстрадозні мости мають регулярні прогони 140 м і крайні 77 м або 90 м і розвантажувальний прогон 48 м. Балка прогонової будови – залізобетонна коробчата з пост-натягом і інтегрованими залізобетонними пілонами.

Міст над гирлом р. Козинка має аналогічну будову балки за винятком вант і має схему 41+52+41 м. Естакади мають прогони 24~45 м і мають збірно-монолітну прогонову будову з балками висотою 1,5 м для прогонів до 35 м і 1,8 м для решти. Покриття ідентичне до основного мосту. Будова опор аналогічна до крайніх опор основного мосту за винятком діаметру паль – 1,5 м для прогонів 35~52 м і 1,2 м для прогонів до 35 м.

Загальна кількість штучних споруд в межах мостового переходу – 15 шт.

Загальна довжина штучних споруд – 5039,8 м.

За технічною альтернативою 1 (рекомендований варіант) від крайньої опори мостового переходу на лівому березі по заплавної частині р. Дніпро передбачається проходження траси автомобільної дороги естакадою довжиною близько 4,5 км.

Технічною альтернативою 1 передбачає будівництво ділянки автомобільної дороги з влаштуванням **жорсткого дорожнього одягу капітального типу з використанням цементно-бетонних монолітних, залізобетонних або армобетонних збірних покриттів**.

Технічна альтернатива 2. Як і по обраному варіанту, передбачає будівництво автомобільної дороги категорії I-а з будівництвом комплексу необхідних транспортних споруд та інфраструктури.

Технічна альтернатива 2 передбачає будівництво мосту над судноплавним руслом р. Дніпро розташований на прямій в плані, довжиною 783 м. Габарит $2 \times (Г-12,75+2 \times 0,75)$ м. Підмостовий габарит 20 м. Міст запроектовано вантовим однопілонним за схемою $73+400+173+70+67$ м. Міст має несиметричну схему з основним прогоном довжиною 400 м, який підтримується вантами, розвантажувальним прогоном 73 м з боку правого берега, прогонами, що підтримуються вантами-відтяжками, довжиною 173 та 70 м і додатковим привантажувальним прогоном 67 м. Балка прогонової будови сталезалізобетонна, окремо для різних напрямків руху. Плита проїзної частини зі збірного залізобетону з омоноличенням над сталевими балками разом з гнучкими анкерами. Дорожній одяг – гусасфальт товщиною 2×4 см. Гідроізоляція – напилювальна. Залізобетонний пілон – спарений для різних напрямків руху стоїть на березі острова. Решта залізобетонних опор спираються на високі в межах акваторії і поверхневі на острові ростверки. Фундаменти опор пальові на буронабивних палях довжиною 35 м, діаметром 2,5 м із захистом металевих труб в зоні можливого розмиву. Висота пілона над рівнем проїзду – 150 м, над ростверком – 170 м.

Підходи до аркового мосту виконані у виді екстрадозних мостів на прямих і кругових кривих над акваторією, а також на лівому березі над дамбою і обвідним каналом, паралельно до правобережної дамби і балковими естакадами на кінцевих ділянках і перехідних кривих з переходом над гирлом р. Козинка і вул. Київською. Екстрадозні мости мають регулярні прогони 140 м і крайні 77 м або 90 м і розвантажувальний прогон 48 м. Балка прогонової будови – сталезалізобетонна коробчата з інтегрованими сталевими пілонами. Міст над гирлом р. Козинка та естакада (шляхопровід) над вул. Київською мають сталезалізобетонну балку прогонової будови і схему $41+52+41$ м та $35+45+35$ м відповідно. Решта естакад мають прогони $24\sim 43$ м і мають двобалкову залізобетонну прогонову будову з пост-натягом загальною висотою 1,98 м для прогонів до 35 м і 2,28 м для решти. Покриття ідентичне до основного мосту. Будова опор аналогічна до крайніх опор основного мосту за винятком діаметру паль – 1,5 м для прогонів $35\sim 52$ м і 1,2 м для прогонів до 35 м.

Загальна кількість штучних споруд в межах мостового переходу – 15 шт.

Загальна довжина штучних споруд – 5039,8 м.

3. Місце провадження планованої діяльності, територіальні альтернативи.

Будівництво мостового переходу через р. Дніпро з підходами до автомобільної дороги загального користування державного значення Н-01 Київ – Знам'янка та Гора – Рогозів Великої кільцевої автомобільної дороги навколо м. Києва, Київська область на територіях Обухівського та Бориспільського районів Київської області

Місце провадження планованої діяльності: територіальна альтернатива 1.

Місце провадження будівництва мостового переходу через р. Дніпро з підходами до автомобільної дороги загального користування державного значення Н-01 Київ – Знам'янка та Гора – Рогозів Великої кільцевої автомобільної дороги навколо м. Києва, Київська область на орієнтовній площі 517,18 га на територіях Обухівського та Бориспільського районів Київської області

На території Обухівського району Київської області на орієнтовній площі 435,11 га траса проходить по землях: смт Козин Козинської територіальної громади, Старобезрадищівської сільської ради Козинської селищної територіальної громади, м. Обухів Обухівської міської територіальної громади, с. Таценки Обухівської територіальної міської громади Обухівського району, Нещерівська сільська рада Обухівської міської територіальної громади Обухівського району, Українська міська рада Української міської територіальної громади Обухівського району, с. Плути Української територіальної міської громади Обухівського району, м. Українка Української міської територіальної громади Обухівського району

На території Бориспільському районі Київської області на орієнтовній площі 82,18 га траса проходить по землях: с. Вороньків Вороньківської сільської територіальної громади, с. Жовтневе (Жереб'ятин) Вороньківської сільської територіальної громади, Процівської

сільської ради Вороньківської сільської територіальної громади, с. Проців Вороньківської сільської територіальної громади.

Місце провадження планованої діяльності: територіальна альтернатива 2.

Відповідно до Розпорядження Кабінету Міністрів України №566-р від 1 вересня 2013 р. «Про схвалення техніко-економічного обґрунтування будівництва мостового переходу через р. Дніпро з підходами до автомобільної дороги Київ - Знам'янка (Н-01) та Гора-Рогозів великої кільцевої автомобільної дороги навколо м. Києва» та Розпорядження Кабінету Міністрів України № 326-р від 22.02.2008 «Про заходи щодо прискорення проектування та будівництва великої кільцевої автомобільної дороги навколо м. Києва» схвалено погоджений протоколом Київської облдержадміністрації від 17 липня 2007 р. із змінами від 16 липня 2009 р. генеральний напрямок проходження великої кільцевої автомобільної дороги навколо м. Києва. У зв'язку з цим на даному етапі територіальна альтернатива не розглядається.

4. Соціально-економічний вплив планованої діяльності.

Реалізація проекту дозволить активізувати транспортні, економічні і торгові зв'язки як в Україні в цілому, так і в прилеглих до дороги населених пунктах, поліпшити структуру автотранспортної мережі України, збільшити швидкість, безпеку та комфортність руху автотранспорту, покращити експлуатаційні показники роботи автотранспорту, а отже значно зменшити викиди забруднюючих речовин від автотранспорту і, як наслідок, поліпшити стан атмосферного повітря і м. Києві і в Київській області, економити паливо-мастильні матеріали за рахунок переводу значної частини автотранспорту з режиму руху «місто» в режим руху «траса», створити нові робочі місця, як на стадії будівництва, так і при подальшій експлуатації дороги за рахунок розвитку її інфраструктури та об'єктів супутнього сервісу.

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

«Будівництво мостового переходу через р. Дніпро з підходами до автомобільної дороги загального користування державного значення Н-01 Київ – Знам'янка та Гора – Рогозів Великої кільцевої автомобільної дороги навколо м. Києва, Київська область» матиме наступні проектні характеристики (за рекомендованим варіантом):

- позакласний мостовий перехід через р. Дніпро – 5039,8 м;
- загальна кількість штучних споруд в межах мостового переходу – 15 шт.;
- руслова судноплавна частина мосту має наступні характеристики:
 - вантово-екстрадозний міст;
 - міст запроектовано вантовим однопілонним за схемою (73+400+173+70+67)м, загальна довжина – 783 м;
 - габарит 2х(Г-12,75+2х0,75) м;
 - підмостовий габарит 20 м;
- навантаження від автотранспортних засобів на штучні споруди А15, НК-100;
- категорія дороги – I-а, класифікація автомобільної дороги загального користування – державна;
- розрахункова швидкість руху – 130 км/год;
- інтенсивність руху на 2022 р. приведена до легкового автомобіля ~35880 авт./добу;
- перспективна інтенсивність руху на 2042 р. приведена до легкового автомобіля ~69098 авт./добу;
- довжина траси автомобільної дороги – 25,587 км;
- ширина смуги руху – 3,75 м;
- ширина проїзної частини 2 х 11,0 м;
- ширина узбіччя – 3,75 м, в тому числі: ширина укріпленої смуги разом з укріпленою смугою – 2,5 м;
- ширина розділювальної смуги – 6,0 м;
- ширина укріпленої смуги на розділовій смузі – 0,75 м;
- ширина земляного полотна 35,50 м;
- найменший радіус горизонтальних кривих 1000 м;
- найменший радіус вертикальних кривих: опуклих 15000 м; увігнутих 4400 м;
- найбільший повздовжній ухил – 15 %;

- транспортні розв'язки в двох рівнях – 4 шт.;
- шляхопроводи – 9 шт.;
- естакади – 1 шт.;
- біологічні переходи – 1 шт.;
- штучне освітлення – 25,587 км;
- верхній шар покриття – нежорстке (асфальтобетон).

Основними технологічними процесами будівництва автомобільної дороги є:

- підготовка території будівництва (підготовчі роботи), які забезпечують можливість цілеспрямованого розгортання і виконання робіт усіма учасниками будівництва, роботи включатимуть знесення існуючих садових будинків, а також вирубку дерев та чагарників, що потрапляють в зону будівельних робіт (компенсаційні заходи по зеленим насадженням будуть здійснені).

- спорудження штучних споруд (мостів, транспортних розв'язок, естакад, залізобетонних труб, водоприймальних колодязів тощо).

- влаштування конструкції дорожнього одягу (основи, покриття).

- облаштування дороги спеціальними спорудами та засобами, які призначені для забезпечення безпечних та зручних умов руху;

- влаштування поверхневого водовідведення;

- влаштування локальних очисних споруд.

6. Екологічні та інші обмеження планованої діяльності за альтернативами:

У проекті прийняті санітарно-гігієнічні, протипожежні, містобудівельні та територіальні обмеження згідно з чинними законодавчо-правовими актами і нормативними документами, зокрема:

- дотримання містобудівних умов та обмежень забудови земельної ділянки, встановлених містобудівним обґрунтуванням;

- дотримання значень гранично-допустимих концентрацій (ГДК) забруднюючих речовин в атмосферному повітрі населених пунктів та допустимих рівнів шуму, а також встановлених санітарно-захисних зон (СЗЗ);

- обмеження впливу на водне середовище у відповідності до 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 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.

щодо технічної альтернативи 1, 2: такі ж самі, як для обраного варіанту планованої діяльності.

щодо територіальної альтернативи 1:

У проекті будуть враховані протипожежні, містобудівні й територіальні обмеження згідно чинних нормативних документів. Врахування специфіки впливу автомобільної дороги на навколишнє середовище проводиться відповідно до вимог ГБН.В.2.3-218-007:2012 «Екологічні вимоги до автомобільних доріг. Проектування».

щодо територіальної альтернативи 2: Територіальна альтернатива 2 не розглядається.

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

Проектні рішення включають підготовчі роботи, земляні роботи, укріплювальні роботи, технологічні операції з влаштування штучних споруд, дорожнього одягу, облаштування і обстановки дороги та установку засобів безпеки дорожнього руху.

До початку виконання робіт на об'єкті потрібно виконати підготовчі роботи згідно з ДБН А.3.1-5:2016 „Організація будівельного виробництва”:

- виконання необхідних організаційно-фінансових заходів;
- створення геодезичної основи будівництва;
- розчищення території будівельного майданчика;
- планування території;
- облаштування будмайданчиків;
- влаштування технологічних доріг для руху будівельної техніки та монтажних майданчиків для встановлення будівельних кранів.

До початку виконання основних будівельних робіт повинні бути виконані роботи по перевлаштуванню комунікацій. В підготовчий період виконуватимуться роботи з розчищення траси від небажаної деревної та чагарникової рослинності в смузі відчуження автодороги з проведенням компенсаційних заходів з відновлення зелених насаджень, зняття, зберігання та перенесення поверхневого шару ґрунту для подальшої рекультивациі будівельного майданчика, перевлаштування та/або винесення інженерних мереж і комунікацій за межі будівництва.

Проектні рішення забезпечуватимуть стійкість земляного полотна, раціональне використання ґрунту, заходи протидії зсувам, підтопленню, вжиття охоронних, відновлювальних, захисних та компенсаційних заходів. Захисні заходи: укріплення укосів та узбіч (запобігає утворенню та проявам водної і вітрової ерозії на укосах земляного полотна; дозволяє знизити впливи транспортного руху).

У цілому проектні рішення направлені на мінімізацію ймовірного негативного впливу на навколишнє природне середовище і відповідають нормативним вимогам, які встановлені для автомобільних доріг загального користування, та забезпечують сталий розвиток району проходження траси ділянки автомобільної дороги на яку розроблено проект будівництва. При будівництві не передбачається використання екологічно-небезпечних матеріалів та технологій.

щодо технічної альтернативи 1, 2: такі ж самі, як для обраного варіанту планованої діяльності.
щодо територіальної альтернативи 1: Врахування висновків археологічних вишукувань земельних ділянок, які підпадають в зону будівельних робіт.

щодо територіальної альтернативи 2: Територіальна альтернатива 2 не розглядається.

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

При будівництві:

- геологічне середовище: виникнення або активізація небезпечних геодинамічних процесів;
- клімат та мікроклімат: значного шкідливого впливу не передбачається;
- повітряне середовище: викиди відпрацьованих газів від двигунів будівельних машин та механізмів, шум, вібрація, пил, сажа;
- водне середовище: зміни умов поверхневого стоку, забруднення водного середовища стічними водами, які містять нафтопродукти та інші хімічні сполуки;
- ґрунти: хімічне забруднення, забруднення відходами будівництва;
- рослинний і тваринний світ, заповідні об'єкти: зміни існуючого стану біологічних та екологічних систем в зоні будівництва, шум, аерозольні випадіння;
- навколишнє соціальне середовище: створення нових робочих місць (позитивні впливи), негативні впливи відсутні;
- навколишнє техногенне середовище: негативні впливи відсутні.

При експлуатації:

- геологічне середовище: не передбачається;
- клімат та мікроклімат: значного шкідливого впливу не передбачається;
- повітряне середовище: забруднення викидами відпрацьованих газів двигунів автомобілів, шум, та вібрація від автомобільного транспорту;
- водне середовище: забруднення водного середовища скидами зливових і талих стічних

вод з дорожнього покриття, які містять нафтопродукти та інші хімічні сполуки;

- ґрунти: забруднення твердими частками від зносу автомобільних шин та покриття автодороги, хімічне забруднення від викидів автотранспорту, забруднення сміттям та хімічними елементами, що входять до складу протиожеледних матеріалів;
- рослинний і тваринний світ, заповідні об'єкти: негативний вплив на стан біологічних та екологічних систем в межах захисної смуги автомобільної дороги, шум, аерозольні випадіння;
- навколишнє соціальне середовище: підвищення інвестиційної привабливості;
- навколишнє поліпшення транспортної інфраструктури.

щодо технічної альтернативи 1, 2: такі ж самі, як для обраного варіанту планованої діяльності.

щодо територіальної альтернативи 1: При здійсненні запланованої діяльності треба дотримуватись обмеження поширення впливу з відстанню від бровки земляного полотна автомобільної дороги до житлової забудови розміром 50 м 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: Територіальна альтернатива 2 не розглядається.

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 належить до **Першої категорії** видів діяльності та об'єктів, які можуть мати значний вплив на довкілля та підлягають оцінці впливу на довкілля, відповідно до **Статті 3, частини 2, пункту 7** «Будівництво автомобільних доріг першої категорії» Закону України «Про оцінку впливу на довкілля».

10. Наявність підстав для здійснення оцінки транскордонного впливу надовкілля (в тому числі наявність значного негативного транскордонного впливу на довкілля та перелік держав, довкілля яких може зазнати значного негативного транскордонного впливу (зачеплених 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 оцінки впливу на довкілля відповідно до вимог 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 включена до звіту з оцінки впливу на довкілля.

14. Рішення про провадження планованої діяльності.

Відповідно до законодавства рішенням про провадження даної планованої діяльності буде

Дозвіл на виконання будівельних робіт

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

що видається **Державною інспекцією архітектури та містобудування України**

(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. Поштова адреса: 03035, м. Київ, вул. Митрополита Василя Липківського, 35; тел./факс (044) 206-31-40, (044) 206-31-50, електронна пошта: OVD@merg.gov.ua; контактна особа: заступник директора департаменту – начальник відділу оцінки впливу на довкілля Департаменту екологічної оцінки, контролю та екологічних фінансів – **Грицак Олена Анатоліївна**.

(найменування уповноваженого органу, поштова адреса, електронна адреса, номер телефону та контактна особа)