

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

Дата:

(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)

Реєстраційний номер 13389

(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

ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ "ТОРГОВА ГРУПА
УКРРЕСУРС" 38057032

(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.

Україна, 79013, Львівська обл., місто Львів, ВУЛИЦЯ КОТЛЯРЕВСЬКОГО, будинок 35,
квартира 11 380673147466

(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.

Планована діяльність – «Нове будівництво залізничної під'їзної колії ТзОВ «ТОРГОВА ГРУПА
УКРРЕСУРС» на залізничній станції Скнилів регіональної філії «Львівська залізниця» АТ
«Укрзалізниця». Метою будівництва під'їзної колії є вивантажувально-навантажувальні операції
вагонів. Контактна особа: директор – Маїк Олег Ярославович, тел.: +38 (067) 314-74-66.

Технічна альтернатива 1.

Технічна альтернатива 1. Планується наступне: будівництво стрілочного переводу
примикання під'їзної колії до витяжної колії №31 станції Скнилів, будівництво підвищеної
під'їзної залізничної колії та рампи загальною довжиною до 210 м. Колія в прямих та кривих
запроектована ланкова із залізобетонних шпал з рейками типу Р65, епюра 1600 шт/км. Шпали в
прямих запроектовано залізобетонні СБ 3-0 з епюрою 1600 ш/км. В кривій радіусом 200 – СБ 3-

5.2 з епюрою 1600 ш/км. Стрілочний перевід примикання прийнято з рейок типу Р50, марки 1/9, колії 1520 мм на дерев'яних брусах. Стикове скріплення. Рейки типу Р65 з'єднуються чотириотворними двоголовими накладками. Відстань між осями стикових шпал прийнято 420 мм. Кріплення накладок дозволяється тільки стиковими болтами гайками в середину і назовні колії почергово. Проміжне скріплення. В прямій ділянці колії та кривих радіусом 350 м використовувати шпали СБ 3-0 з скріпленням КПП-5 (кріплення проміжне пружинне), в кривій ділянці колії радіусом 200 м використовувати шпали СБ 3-52 з скріпленням КПП-5к. Баласт влаштовується із твердих порід щебню марок не нижче У-50 і И-40. Товщина баласту під шпалою повинна бути не менше 25 см. Верх баластного шару при залізобетонних шпалах чи брусах повинен бути на одному рівні з верхньою поверхнею середньої частини шпали. Баласт вкладається на захисний шар з піску товщиною не менше 20 см. Поздовжній профіль по підвищеній колії влаштовуватиметься на горизонтальній площині. Підвищена колія, висотою 2,15 м, запроектована з п'яти монолітних сегментів які встановлюють на шар щебеневої основи товщиною 500 мм. Монолітний сегмент (основа) запроектований у вигляді залізобетонного корита з випуском анкерів для встановлення фундаментних блоків та шпальних блоків. Бетонування фундаменту, виконувати безперервно глибинними вібраторами з бетону класу В30 по міцності на стиск, щільністю 2200-2400 кг/м куб, морозостійкістю F100, портландцемент марки 400. Марка бетону по водонепроникності не нижче W4. Зворотну засипку пазах котловану виконати відсівом з пошаровим ущільненням по 20-30 см. Отвори в блоках ФБС заповнюються цементно-піщаним розчином марки М250. Шпальні блоки вклати на цементно-піщаний розчин марки М150 з прикручуванням до анкерних болтів М22. Для відкривання люків вантажних вагонів використовується технологічний транспорт обладнаний технологічною площадкою, яка прикріплюється до шпальних блоків. Для відводу поверхневих (осадкових, талих) вод площадку для складування сипучих матеріалів запроектовано з ухилом 0,005. Дренажні трубки Ø50 мм в естакаді встановлюватимуться з кроком 2 м на висоті не менше 15-20 см від поверхні твердого покриття. Гідроізоляцію залізобетонних конструкцій виконати згідно ВСН 32-81. Тривалість будівництва - 4 місяці. Роботи з вертикального планування території будівельного майданчика і влаштування основи під залізничну колію рекомендується виконуватимуться бульдозером типу Т-170. Роботи з ущільнення основи при влаштуванні полотна під'їзної колії, а також вантажного майданчика виконуватимуться катком типу ДУ-85. Розроблений ґрунт не вивозитиметься за межі ділянки, а використовуватиметься для планування території, засипання ям і канав та складуватиметься у попередньо визначені місця. Всі монтажні роботи виконуватимуться автокраном КС-65719-1К і вручну, якщо вагові характеристики елементів відповідають нормам перенесення вантажів. Марки будівельних машин, а також технологічні схеми виконання робіт повинні уточнюватимуться в процесі виконання робіт. Будівельні матеріали на територію планованої діяльності доставлятимуться бортовим автотранспортом. Проектом передбачена можливість розвантаження вагонів на обидві сторони рампи. Встановлення маневрової лебідки не планується. Маневрові роботи будуть здійснюватись маневровим тепловозом, що знаходиться у власності АТ «Укрзалізниця», відповідно до укладених угод. Обслуговування та заправка тепловоза на території об'єкта планованої діяльності не відбуватимуться, а здійснюватиметься за місцем припису даного локомотива.

Технічна альтернатива 2.

В якості технічної альтернативи 2 розглядалась відмова від будівництва під'їзної колії і використання для транспортних потреб виключно автомобільних перевезень. Дана технічна альтернатива вимагатиме облаштування додаткових під'їзних автодоріг з дорожнім покриттям відповідної якості, що витримає рух великотоннажного транспорту, побудови дорожніх розв'язок в місці примикання даних автодоріг до європейського автошляху Е 40 (Кільцева дорога) та облаштування місця тимчасового відстою вантажного транспорту (черга в процесі навантаження, розвантаження та зважування). Дана технічна альтернатива призведе до суттєвого збільшення транспортного навантаження на кільцевій розв'язці на перехресті

автодоріг М 11 (вул. Городоцька) та Е 40 (Кільцева дорога), що в свою чергу приведе до збільшення шумового та вібраційного навантаження на будівлі та споруди с. Холодновідка та збільшення викидів забруднюючих речовин від двигунів внутрішнього згоряння вантажного транспорту. Оскільки, такий процес з екологічної та економічної сторони є недоцільним – Технічна альтернатива 2 в подальшому не розглядається. Прийнята технічна альтернатива 1.

3. Місце провадження планованої діяльності, територіальні альтернативи.

Львівська обл. Львівський р-н Холодновідка

3.1 Територіальні громади, які можуть зазнати впливу планованої діяльності.

Зимноводівська територіальна громада

Місце провадження планованої діяльності: територіальна альтернатива 1.

Львівська обл. Львівський р-н Холодновідка .

Будівництво під'їзної залізничної колії буде здійснюватись на залізничній станції Скнилів регіональної філії «Львівська залізниця» АТ «Укрзалізниця». Відповідно до ТУ №25/12 АТ «Укрзалізниця»: 1. Примикання та будівництво частин залізничної під'їзної колії ТзОВ «ТОРГОВА ГРУПА УКРРЕСУРС» здійснюватиметься в межах смуги відведення залізниці на земельній ділянці, яка перебуває в постійному користування АТ «Укрзалізниця» з кадастровим номером 4623683700:02:001:0933, площею 16,4787 га. 2. Будівництво решти частин залізничної колії ТзОВ «ТОРГОВА ГРУПА УКРРЕСУРС» здійснюватиметься поза межами смуги відведення залізниці на земельних ділянках: - з кадастровим номером 4623683700:02:001:1346, площею 0,34 га, що перебуває у власності підприємства; - з кадастровим номером 4623683700:02:001:1570, площею 0,0511 га, на яку укладено договір земельного сервітуту між Зимноводівською територіальною громадою та підприємством.

Місце провадження планованої діяльності: територіальна альтернатива 2.

Львівська обл. Львівський р-н Холодновідка .

Оскільки для ресурсозабезпечення проектного підприємства, для якого здійснюватиметься будівництво даної під'їзної колії, необхідна наявність залізничної транспортної інфраструктури, територіальна альтернатива 2 не розглядалась.

4. Соціально-економічний вплив планованої діяльності.

Умови життєдіяльності місцевого населення від будівництва під'їзної колії не погіршаться, оскільки будівництво буде проводитись в смузі відведення залізниці та поза межами населених пунктів і частково являтиме собою реконструкцію вже існуючих під'їзних шляхів. Процес будівництва колії забезпечить створення нових робочих місць та наповнення бюджетів різних рівнів. Соціально-економічний вплив характеризується як позитивний.

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

Планується наступне: будівництво стрілочного переводу примикання під'їзної колії до в'їзної колії №31 станції Скнилів, будівництво підвищеної під'їзної залізничної колії та рампи загальною довжиною до 210 м. Довжина підвищеної колії – 72 м, висота – 2,15 м. Колія в прямих та кривих запроектована ланкова із залізобетонних шпал з рейками типу Р65, епюра 1600 шт/км. Шпали в прямих запроектовано залізобетонні СБ 3-0 з епюрою 1600 шт/км. В кривій радіусом 200

- СБ 3-5.2 з епюрою 1600 ш/км. Стрілочний перевід примикання прийнято з рейок типу Р50, марки 1/9, колії 1520 мм на дерев'яних брусах. Стикове скріплення. Рейки типу Р65 з'єднуються чотириотворними двоголовими накладками. Відстань між осями стикових шпал прийнято 420 мм. Кріплення накладок дозволяється тільки стиковими болтами гайками в середину і назовні колії почергово. Проміжне скріплення. В прямій ділянці колії та кривих радіусом 350 м використовувати шпали СБ 3-0 з скріпленням КПП-5 (кріплення проміжне пружинне), в кривій ділянці колії радіусом 200 м використовувати шпали СБ 3-52 з скріпленням КПП-5к. Баласт влаштовується із твердих порід щебню марок не нижче У-50 і И-40. Товщина баласту під шпалою повинна бути не менше 25 см. Верх баластного шару при залізобетонних шпалах чи брусах повинен бути на одному рівні з верхньою поверхнею середньої частини шпали. Баласт вкладається на захисний шар з піску товщиною не менше 20 см. Поздовжній профіль по підвищеній колії влаштовуватиметься на горизонтальній площині. Підвищена колія, висотою 2,15 м, запроектована з п'яти монолітних сегментів які встановлюють на шар щебеневої основи товщиною 500 мм. Монолітний сегмент (основа) запроектований у вигляді залізобетонного корита з випуском анкерів для встановлення фундаментних блоків та шпальних блоків. Бетонування фундаменту, виконувати безперервно глибинними вібраторами з бетону класу В30 по міцності на стиск, щільністю 2200-2400 кг/м куб, морозостійкістю F100, портландцемент марки 400. Марка бетону по водонепроникності не нижче W4. Зворотну засипку пазах котловану виконати відсівом з пошаровим ущільненням по 20-30 см. Отвори в блоках ФБС заповнюються цементно-піщаним розчином марки М250. Шпальні блоки вклати на цементно-піщаний розчин марки М150 з прикручуванням до анкерних болтів М22. Для відкривання люків вантажних вагонів використовується технологічний транспорт обладнаний технологічною площадкою, яка прикріплюється до шпальних блоків. Для відводу поверхневих (осадкових, талих) вод площадку для складування сипучих матеріалів запроектовано з ухилом 0,005. Дренажні трубки Ø50 мм в естакаді встановлюватимуться з кроком 2 м на висоті не менше 15-20 см від поверхні твердого покриття. Гідроізоляцію залізобетонних конструкцій виконати згідно ВСН 32-81. Тривалість будівництва - 4 місяці. Максимальні обсяги вантажної роботи на залізничній під'їзній колії - до 504 тис. тонн на рік (відповідно до ТУ №25/12 АТ «Укрзалізниця»). Перелік земельних ділянок та їх площі наведено в п. 3 (територіальна альтернатива 1).

6. Екологічні та інші обмеження планованої діяльності за альтернативами:

щодо технічної альтернативи 1.

При проектуванні, розміщенні, будівництві, введенні в дію нових та реконструкції діючих підприємств, споруд та інших об'єктів, а також в процесі експлуатації цих об'єктів забезпечується екологічна безпека, раціональне використання природних ресурсів, додержання нормативів шкідливих впливів на навколишнє середовище. При цьому повинні передбачатися вловлювання, утилізація, знешкодження шкідливих речовин і відходів або повна їх ліквідація та виконання інших вимог щодо охорони навколишнього природного середовища і здоров'я людей. Забороняється введення в дію підприємств, споруд та інших об'єктів на яких не забезпечено в повному обсязі додержання всіх екологічних вимог та виконання заходів, передбачених в проектах на будівництво та реконструкцію (розширення та технічне переоснащення). Екологічні та інші обмеження планової діяльності встановлюються згідно чинного Законодавства України, а саме: ЗУ «Про охорону навколишнього природного середовища», Земельного кодексу України, ЗУ «Про регулювання містобудівної діяльності», ЗУ «Про охорону земель», Водного кодексу України та інші.

щодо технічної альтернативи 2.

Щодо технічної альтернативи 2. В подальшому не розглядається.

щодо територіальної альтернативи 1.

Щодо територіальної альтернативи 1: Дотримання меж санітарно-захисної зони підприємства. Згідно «Державних санітарних правил планування та забудови населених пунктів», затверджених наказом Міністерства охорони здоров'я України від 19 червня 1996 р. № 173: - п. 5. Вимоги до розташування та організації виробничої території. - п.п. 5.20. Житлову забудову необхідно відокремлювати від залізничних ліній санітарно-захисною зоною шириною 100 м від осі крайньої залізничної колії за умови забезпечення нормативних рівнів шуму в прилеглих об'єктах та на території забудови. При розташуванні залізниці у виїмці та при здійсненні спеціальних шумозахисних заходів розміри санітарно-захисної зони встановлюються з урахуванням забезпечення на території житлової забудови нормативних рівнів шуму, але не менше 50 м. При цьому не менше 50% площі санітарно-захисної зони повинно бути озеленено. Відстань від меж садових ділянок до осі крайньої залізничної колії слід приймати не менше 50 м при обов'язковому використанні шумозахисного озеленення шириною 25-30 м або інших шумозахисних заходів.

щодо територіальної альтернативи 2.

Щодо територіальної альтернативи 2. В подальшому не розглядається

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

щодо технічної альтернативи 1.

Еколого-інженерна підготовка для планованої діяльності передбачає: польове обстеження, виготовлення проектної документації, розроблення оцінки впливу на довкілля. До заходів захисту території при виконанні робіт належить: дотримання технологій передбачених проектом будівництва; охорона землі від забруднення відходами будівництва; охорона вод (в т. ч. ґрунтових), дотримання Водного та Земельного кодексів України, та ін.

щодо технічної альтернативи 2.

Щодо технічної альтернативи 2: в подальшому не розглядається.

щодо територіальної альтернативи 1.

Щодо територіальної альтернативи 1: Топографо-геодезичні, інженерно-геологічні, гідрологічні, екологічні та інші вишукування виконуватимуться у необхідному обсязі згідно чинного законодавства.

щодо територіальної альтернативи 2.

Щодо територіальної альтернативи 2: В подальшому не розглядається.

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

щодо технічної альтернативи 1.

Вплив на стан атмосферного повітря. В процесі будівництва під'їзної залізничної колії викиди забруднюючих речовин в атмосферне повітря можуть надходити від процесів: пересипання інертних матеріалів (піску, щебеню), зварювальних та металообробних робіт при встановленні арматури для заливки бетону, роботи двигунів внутрішнього згоряння автомобільної техніки, залученої до виконання робіт. Планується, що в атмосферне повітря надходитимуть наступні ЗР: заліза оксид (у перерахунку на залізо), марганець і його сполуки (у перерахунку на діоксид марганцю), оксиди азоту (у перерахунку на діоксид азоту), кремнію діоксид аморфний, сажа, діоксид сірки, оксид вуглецю, фтористі газоподібні сполуки (фтористий водень, чотирифтористий кремній) у перерахунку на фтор, фториди добре розчинні, фториди погано розчинні, вуглеводні насичені C12-C19, речовини у вигляді суспендованих твердих частинок. Вплив

оцінюється як допустимий. В процесі експлуатації під'їзної залізничної колії викиди забруднюючих речовин в атмосферне повітря можуть надходити від процесів: розвантаження інертних матеріалів з вагонів та руху колією маневрового тепловоза. Планується, що в атмосферне повітря надходитимуть наступні ЗР: оксиди азоту (у перерахунку на діоксид азоту), сажа, діоксид сірки, оксид вуглецю, вуглеводні насичені C12-C19, речовини у вигляді суспендованих твердих частинок. Вплив оцінюється як допустимий. Вплив на клімат та мікроклімат. Процеси будівництва та експлуатації під'їзної колії не належать до видів діяльності зі значними виділеннями тепла або вологи. Гази, що призводить до парникового ефекту і викиди яких можуть вплинути на клімат і мікроклімат в прилеглій місцевості, будуть виділятися в процесі роботи техніки (автомобільної та залізничної) з двигунами внутрішнього згоряння. За належних умов експлуатації техніки у справному стані викиди парникових газів будуть незначними. Вплив на клімат, мікроклімат оцінюється як допустимий. Вплив на ґрунти та геологічне середовище. Вплив на геологічне середовище відсутній. Вплив планованої діяльності на ґрунти передбачається в процесі будівництва колії і полягатиме в розробці ґрунту при влаштування основи для залізничного полотна. Розроблений ґрунт не вивозитиметься за межі ділянки, а використовуватиметься для планування території, засипання ям і канав та складуватиметься у попередньо визначені місця. По завершенню будівельних робіт вплив на ґрунти та геологічне середовище відсутній. Вплив оцінюється як допустимий. Вплив на водне середовище. В процесі будівництва під'їзної залізничної колії питні потреби робітників забезпечуватимуться привозною водою. Для забезпечення санітарно-побутових потреб на території будуть встановлені біотуалети. Подальше поводження з РПВ (рідкими побутовими відходами) здійснюється відповідно до вимог ЗУ «Про відходи», з урахуванням та на підставі наявності договору з відповідною спеціалізованою організацією. Заправка спецтехніки на території планованої діяльності не здійснюватиметься, а відбуватиметься в місцях постійного базування. В процесі експлуатації під'їзної залізничної колії використання води не передбачається. Для відводу поверхневих (осадкових, талих) вод площадку для складування сипучих матеріалів запроектовано з ухилом 0,005. Дренажні трубки Ø50 мм в естакаді встановлюватимуться з кроком 2 м на висоті не менше 15-20 см від поверхні твердого покриття. Вплив на водне середовище оцінюється як незначний. Вплив на флору, фауну, ПЗФ. Території ПЗФ (нижчих та вищих рангів), національних парків, Смарагдової мережі та інших об'єктів Заповідного Фонду в межах планованої діяльності відсутні. Територія планованої діяльності не межує з об'єктами ПЗФ. Реліктові рослини, рослини та тварини, які знаходяться під охороною Червоної книги на прилеглих територіях та в межах ділянки планованої діяльності відсутні (будівництво об'єкту проводитиметься в смузі відводу залізниці). У випадку необхідності видалення зелених насаджень остаточний обсяг деревини, що підлягає зрубванню та її тип погоджується з представниками Замовника на наступних етапах проектування зі складанням відповідних актів. Вплив на об'єкти культурної спадщини. Вплив на об'єкти культурної та археологічної спадщини відсутній, оскільки територія планованої діяльності вільна від об'єктів культурної та археологічної спадщини та не межує з ними. Вплив за відходами. Даний вид діяльності не передбачає утворення небезпечних відходів. Операції з поводження з відходами в процесі будівництва колії, здійснюватиметься відповідно до ЗУ «Про управління відходами». Місця тимчасового зберігання відходів обладнуються згідно з діючими санітарними нормами поводження з відходами. Накопичення відходів здійснюється до обсягів, що дозволяють організувати їх передачу за умови дотримання діючих норм щодо поводження з відходами. Підприємство не здійснюватиме операцій у сфері поводження з відходами; відходи передаються на утилізацію відповідно до укладених договорів з підприємствами, які отримали відповідну ліцензію Мінприроди України. Негативного впливу за відходами не очікується. Навколишнє соціальне середовище. Умови життєдіяльності місцевого населення від будівництва під'їзної колії не погіршаться, оскільки будівництво буде проводитись в смузі відведення залізниці та поза межами населених пунктів і частково являтиме собою реконструкцію вже існуючих під'їзних шляхів. Процес будівництва колії забезпечить створення нових робочих місць та наповнення

бюджетів різних рівнів. Соціально-економічний вплив характеризується як позитивний.

щодо технічної альтернативи 2.

Щодо технічної альтернативи 2: в подальшому не розглядається.

щодо територіальної альтернативи 1.

Щодо територіальної альтернативи 1, аналогічно до технічної альтернативи 1

щодо територіальної альтернативи 2.

Щодо територіальної альтернативи 2: в подальшому 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").

Друга категорія

10 Інфраструктурні проекти Інфраструктурні проекти: облаштування індустриальних парків; будівництво житлових кварталів (комплексів багатоквартирних житлових будинків) та торговельних чи розважальних комплексів поза межами населених пунктів на площі 1,5 гектара і більше або в межах населених пунктів, якщо не передбачено їх підключення до централізованого водопостачання та/або водовідведення; будівництво кінотеатрів з більш як 6 екранами; будівництво (облаштування) автостоянок на площі не менш як 1 гектар і більш як на 100 паркомісць; будівництво аеропортів та аеродромів з основною злітно-посадковою смугою довжиною до 2100 метрів; будівництво залізничних вокзалів, залізничних колій і споруд; будівництво перевантажувальних терміналів та обладнання для перевантаження різних видів транспорту, а також терміналів для різних видів транспорту; будівництво гребель та встановлення іншого обладнання для утримання або накопичення води на тривалі проміжки часу; проведення робіт з розчищення і днопоглиблення русла та дна річок, берегоукріплення, зміни і стабілізації стану русел річок; будівництво трамвайних колій, підвісних канатних доріг та фунікулерів або подібних ліній, що використовуються для перевезення пасажирів; будівництво підземних, наземних ліній метрополітену як єдиних комплексів, у тому числі депо з комплексом споруд технічного обслуговування; будівництво акведуків та трубопроводів для транспортування води на далекі відстані; будівництво магістральних продуктопроводів (трубопроводів для транспортування газу, аміаку, нафти або хімічних речовин); будівництво повітряних ліній електропередачі напругою 220 кіловольт і більше та підстанцій напругою 330 кіловольт і більше; будівництво гідротехнічних споруд морських і річкових портів; будівництво глибоководних суднових ходів, у тому числі у природних руслах річок, спеціальних каналів на суходолі та у мілководних морських акваторіях, придатних для проходження суден, а також каналів у протишаводкових цілях та гідротехнічних споруд; спеціалізовані морські або річкові термінали; проведення прибережних робіт з метою усунення ерозії та будівельних робіт на морі, які призводять до зміни морського узбережжя, зокрема будівництво основних гідротехнічних споруд, підводні звалища ґрунтів, а також інші роботи на морі, крім експлуатаційних днопоглиблювальних робіт; установки для очищення стічних вод з водовідведенням 10 тисяч кубічних метрів на добу і більше;"

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

Підстав немає

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

Рівень деталізації інформації та плановий обсяг досліджень, що підлягає включенню до звіту з ОВД буде проведений у відповідності до ст. 6 ЗУ «Про оцінку впливу на довкілля» №2059-VI від 18.12.2017 р.

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.

У період воєнного стану в Україні громадські слухання проводяться у режимі відеоконференції, про що зазначається в оголошенні про початок громадського обговорення звіту з оцінки впливу на довкілля та у звіті про громадське обговорення.

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

Протягом 12 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

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)

висновок з оцінки впливу на довкілля

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

що видається Департаментом екології та природних ресурсів Львівської обласної військової адміністрації

(орган, до повноважень якого належить прийняття такого рішення)

дозвіл на викиди забруднюючих речовин в атмосферне повітря.

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

що видається Департаментом екології та природних ресурсів Львівської обласної військової адміністрації

(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

Департамент екології та природних ресурсів Львівської обласної державної адміністрації

79026, Львівська обл., м. Львів, вул. Стрийська, 98, envir@loda.gov.ua, (032) 238-73-83, Сорока Назарій Любомирович - начальник відділу оцінки впливу на довкілля та стратегічної екологічної оцінки

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

{Додаток 2 із змінами, внесеними згідно з Постановою КМ № 824 від 14.09.2020}