

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 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 ЄДРПОУ - 25878206

(повне найменування юридичної особи, код згідно з ЄДРПОУ або прізвище, ім'я та по батькові фізичної особи – підприємця, ідентифікаційний код або у разі відсутності ідентифікаційного коду зазначаються паспортні дані (серія, номер паспорта, ким і коли виданий) фізичної особи – підприємця)

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

1. Інформація про суб'єкта господарювання

Місцезнаходження юридичної особи: 54029, м. Миколаїв, вул. Галини Петрової, 2-А

Контактний телефон: (0512) 53-61-40, e-mail: sadmk@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.

Планованою діяльністю передбачається будівництво транспортної розв'язки у різних рівнях на пересіченні автомобільних доріг загального користування державного значення М-14 Одеса - Мелітополь - Новоазовськ (на м. Таганрог) (км 142+800) та Н-24 Благовіщенське - Миколаїв (через м. Вознесенськ), Миколаївська область.

Передбачені варіанти схеми транспортної розв'язки та конструкції дорожнього одягу.

Рекомендованим варіантом є будівництво транспортної розв'язки за змішаною схемою – неповний «лист конюшини» з розгалуженням головної дороги та інтенсивними лівими поворотами.

Технічна альтернатива 1. Проведення капітального ремонту існуючої транспортної розв'язки на перетині автомобільних доріг державного значення М-14 Одеса - Мелітополь - Новоазовськ (на м. Таганрог) (км 142+800) та Н-24 Благовіщенське - Миколаїв (через м. Вознесенськ) в одному рівні.

Технічна альтернатива 2. Будівництво дворівневої транспортної розв'язки за схемою типу «лист конюшини» на перетині автомобільних доріг державного значення М-14 Одеса - Мелітополь - Новоазовськ (на м. Таганрог) (км 142+800) та Н-24 Благовіщенське - Миколаїв (через м. Вознесенськ).

3. Місце провадження планованої діяльності, територіальні альтернативи

Місцем провадження планованої діяльності є існуюче транспортне пересічення, яке розташоване на північ від м. Миколаїв. Відповідно до адміністративно-територіального районування планована діяльність розміщена в Миколаївському районі Миколаївської області на землях трьох територіальних громад (далі ТГ), а саме: з північно-західного боку на землях Костянтинівської сільської ТГ, з північного та північно-східного боку – на землях Мішково-Погорілівської сільської ТГ та з південного боку - на землях Миколаївської міської ТГ.

Територіальна альтернатива 1, 2: не розглядаються, у зв'язку з проведенням робіт по підвищенню рівня безпеки та зручності існуючого транспортного пересічення з будівництвом дворівневої транспортної розв'язки.

4. Соціально-економічний вплив планованої діяльності

Реалізація планованої діяльності сприятиме поліпшенню та розвитку транспортної інфраструктури Миколаївського району Миколаївської області, збільшенню пропускну здатності доріг державного значення, підвищить рівень зручності, безпеки дорожнього руху та екологічної безпеки за рахунок усунення пересічень транспортних потоків в одному рівні, покращення якості покриття автомобільної дороги і тим самим створить сприятливі умови для мешканців, які проживають та працюють в зоні впливу транспортної розв'язки, мінімізує вірогідність техногенних аварій пов'язаних з експлуатацією транспортної розв'язки.

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

Дворівнева транспортна розв'язка на перетині автомобільних доріг державного значення М-14 Одеса - Мелітополь - Новоазовськ (на м. Таганрог) (км 142+800) та Н-24 Благовіщенське - Миколаїв (через м. Вознесенськ) в результаті будівництва за рекомендованим варіантом буде мати наступні техніко-економічні показники:

Головні дороги:

- класифікація автомобільних доріг загального користування, що перетинаються – державні;
- категорії доріг, що перетинаються: Іб-Іб;
- кількість смуг руху – 4;
- ширина проїзної частини – 2х7,5 м;
- ширина смуги руху – 3,75 м;
- ширина узбіччя – 3,75 - 4,25 м, в тому числі:
- ширина зупиночної смуги разом з укріпленою смугою – 3,0 м;
- ширина укріпленої смуги - 0,50 м;
- мінімальний радіус вертикальних кривих: увігнутої – 3200 м; опуклої – 11000 м.
- мінімальний радіус горизонтальних кривих – 700 м;
- найбільший повздовжній ухил – 33%.
- ширина земляного полотна – 26,50 – 28,50 м.

Довжина ділянок основних проїздів:

- автомобільна дорога загального користування державного значення М-14 Одеса - Мелітополь - Новоазовськ (на м. Таганрог): 1,851 км;
- автомобільна дорога загального користування державного значення Н-24 Благовіщенське - Миколаїв (через м. Вознесенськ), Миколаївська область – 1,671 км.

Розв'язка:

- клас розв'язки – І;
- тип розв'язки - неповний «лист конюшини» з розгалуженням головної дороги та інтенсивними лівими поворотами;
- з'їзди: лівоповоротні - 4 шт.; правоповоротні – 4 шт.;
- ширина проїзної частини правоповоротних з'їздів – 6,00/2х3,75 м, довжиною 0,743/0,902 км;
- ширина проїзної частини лівоповоротних з'їздів 6,0/2х3,75 м, довжиною 0,848/1,143 км;

Мінімальний радіус горизонтальних кривих на з'їздах:

- правоповоротних з'їздів – 200 м;
- лівоповоротних з'їздів: 82,5 м.

Максимальний повздовжній ухил:

- правоповоротних з'їздів – 55 %;
- лівоповоротних з'їздів: 49%;

Розрахункова швидкість:

- по основним проїздам – 110 км/год згідно з ДБН В.2.3-4-2015;
- на правоповоротних з'їздах транспортної розв'язки – 65/70 км/год;
- на лівоповоротних з'їздах транспортної розв'язки – 45/50 км/год.

Перспективна інтенсивність на 2041р. приведена до легкового автомобіля:

- автомобільна дорога загального користування державного значення М-14 Одеса - Мелітополь - Новоазовськ (на м.Таганрог), Миколаївська область 35656 авт./добу.;
- Автомобільна дорога загального користування державного значення Н-24 Благовіщенське - Миколаїв (через м. Вознесенськ), Миколаївська область – 39908 авт./добу.

Штучні споруди: кількість/загальна довжина: 6 шт./379,93 м.

Основними технологічними процесами будівництва транспортної розв'язки є:

1. Підготовка території будівництва (підготовчі роботи), які забезпечують можливість цілеспрямованого розгортання і виконання робіт усіма учасниками будівництва.
2. Спорудження штучних споруд (транспортних розв'язок, шляхопроводів, залізобетонних труб, водоприймальних колодязів, тощо).
3. Влаштування конструкції дорожнього одягу (основи, покриття).
4. Облаштування дороги спеціальними спорудами та засобами, які призначені для забезпечення безпечних та зручних умов руху.

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 (проекування)»;
- 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, 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 ДБН А.3.1-5-2009 „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 робіт повинні бути виконані роботи по перевлаштуванню комунікацій. В підготовчий період виконуватимуться роботи з видалення небажаної деревної та чагарникової порослі в існуючій смузі відведення автодороги з проведенням компенсаційних заходів з відновлення зелених насаджень, зняття, зберігання та перенесення поверхневого шару ґрунту для подальшої рекультивації 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 реконструкції. 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, 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: не передбачається;
- повітряне середовище: викиди відпрацьованих газів від двигунів будівельних машин та механізмів, пил, шум та вібрація;
- водне середовище: зміни умов поверхневого стоку, забруднення водного середовища стічними водами, які містять нафтопродукти та інші хімічні сполуки;
- ґрунти: відчуження земель в постійне користування під будівництво автомобільної дороги, хімічне забруднення, забруднення відходами будівництва;
- рослинний і тваринний світ, заповідні об'єкти: розчистка смуги відведення від зелених насаджень, зміни існуючого стану біологічних та екологічних систем в зоні будівництва, шум, аерозольні випадіння;
- навколишнє соціальне середовище: незручності при проведенні будівельних робіт (утруднення проїзду та проходу), створення нових робочих місць (позитивні впливи);
- навколишнє техногенне середовище: перевлаштування інженерних комунікацій, що будуть порушені при проведенні будівельних робіт - згідно технічних умов експлуатуючих організацій.

При експлуатації дороги:

- геологічне середовище: не передбачається;
- клімат та мікроклімат: 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 протипожежних 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 техногенне середовище: поліпшення транспортної інфраструктури.

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

щодо територіальної альтернативи 1, 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 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 пунктів 7, 22 частини 2 статті 3 Закону України «Про оцінку впливу на довкілля».

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 (зачеплених держав))

Підстав для здійснення оцінки транскордонного впливу немає.

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

Відповідно вимогам п. 2 ст. 6 Закону України «Про оцінку впливу на довкілля» № 2059-VIII від 23 травня 2017 року.

Планується провести дослідження впливу планової діяльності на повітря, ґрунт, рослинний та тваринний світ, техногенне та соціальне середовище під час будівництва та експлуатації об'єкту. Розроблення заходів по зниженню негативних впливів на довкілля та покращення екологічного благополуччя.

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 планової діяльності та визначає екологічні умови її провадження.

Забороняється розпочинати провадження планової діяльності без оцінки впливу на довкілля та отримання рішень про провадження планової діяльності.

Процедура оцінки впливу на довкілля передбачає право і можливості громадськості для участі у такій процедурі, зокрема, на стадії обговорення обсягу досліджень та рівня 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 планової 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 1-й сторінці цього повідомлення). Це значно спростить процес реєстрації та розгляду Ваших зауважень і пропозицій.

У разі отримання таких зауваження і пропозицій громадськості вони будуть розміщені в Єдиному реєстрі з оцінки впливу на довкілля та передачі суб'єкту господарювання (протягом трьох робочих днів з дня їх отримання). Особи, які 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, що видається Державною інспекцією архітектури та містобудування України.

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. Митрополіта Василя Липківського, 35; тел./факс (044) 206-31-40, (044) 206-31-50, електронна пошта: OVD@mepr.gov.ua; контактна особа від уповноваженого центрального органу Котяш Лада Павлівна.