



ЗАКАРПАТСЬКА ОБЛАСНА ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ
ДЕПАРТАМЕНТ ЕКОЛОГІЇ ТА ПРИРОДНИХ РЕСУРСІВ

пл. Народна, 4, м. Ужгород, 88008, тел.: (0312) 61-67-01, 61-55-36, 61-36-89,
веб-сайт: ecozakarp.at.gov.ua, e-mail: central@ecozakarp.at.gov.ua, код ЄДРПОУ 38766364

№ _____

На № _____

від _____

(дата офіційного опублікування в Єдиному реєстрі з оцінки впливу на довкілля (автоматично генерується програмними засобами ведення Єдиного реєстру з оцінки впливу на довкілля)

**Товариство з обмеженою
відповідальністю «Берегівське
хлібоприймальне підприємство»**
(код ЄДРПОУ 39253619)

(90202, Україна, Закарпатська область,
м. Берегово, вул. Достоевського, 3)

01.10.2020

(дата видачі)

1427/02-02

(номер висновку)

20203185526

(реєстраційний номер справи про оцінку впливу на довкілля
планованої діяльності)

1314/02-02 від 14.09.2020

(номер і дата звіту про громадське обговорення)

ВИСНОВОК

**з оцінки впливу на довкілля планованої діяльності
реконструкції під'їзної залізничної колії ТОВ «Берегівське хлібоприймальне
підприємство» на станції Батьово**

За результатами оцінки впливу на довкілля, здійсненої відповідно до статей 3, 6–7, 9 і 14* Закону України «Про оцінку впливу на довкілля», планованої діяльності реконструкції під'їзної залізничної колії ТОВ «Берегівське хлібоприймальне підприємство» на станції Батьово (далі – планована діяльність) встановлено, що:

процедуру оцінки впливу на довкілля планованої діяльності розпочато 19.03.2020 шляхом оприлюднення повідомлення про плановану діяльність та 05.08.2020 внесено до Єдиного реєстру звіт з оцінки впливу на довкілля планованої діяльності (далі – Звіт з ОВД) і оголошення про початок громадського обговорення Звіту з ОВД;

повідомлення про плановану діяльність оприлюднено на веб-сайті департаменту екології та природних ресурсів Закарпатської облдержадміністрації, опубліковано в газетах: РІО» № 12 (1145) від 21 березня 2020 та «Новини Закарпаття» № 12 (4872)

від 21 березня 2020 року та розміщувалось на дошці оголошень Батівської селищної ради. Зауваження та пропозиції до планованої діяльності, обсягу досліджень та рівня деталізації інформації, що підлягають включенню до звіту з оцінки впливу на довкілля, до департаменту не надходили:

оголошення про початок громадського обговорення звіту з оцінки впливу на довкілля опубліковано в газетах: РІО» № 32 (1165) від 8 серпня 2020 та «Новини Закарпаття» № 32 (1165) від 8 серпня 2020 року та розміщувалось на дошці оголошень Батівської селищної ради. Тривалість громадського обговорення планованої діяльності склала 25 робочих днів з моменту офіційного оприлюднення оголошення по початок громадського обговорення звіту з оцінки впливу на довкілля та тривало до 09.09.2020 року;

громадське обговорення планованої діяльності проводилося у формі надання письмових зауважень і пропозицій (у тому числі в електронному вигляді) відповідно до Закону України «Про внесення зміни до статті 17 Закону України «Про оцінку впливу на довкілля» щодо запобігання виникненню і поширенню коронавірусної хвороби (COVID-19)» від 18 червня 2020 року № 733-ІХ. Протягом громадського обговорення звіту з оцінки впливу на довкілля планованої діяльності письмові зауваження і пропозиції (у тому числі в електронному вигляді) до департаменту не надходили.

Планова діяльність, тип, основні характеристики та місце провадження планованої діяльності

Згідно Звіту з ОВД планованою діяльністю ТОВ «Берегівське хлібоприймальне підприємство» (далі - ТОВ «Берегівське ХПП») передбачається реконструкція під'їзної залізничної колії ТОВ «Берегівське ХПП» відповідно до проекту «Реконструкція під'їзної залізничної колії ТОВ «Берегівське ХПП» на станції Батьово» планує вкласти лівосторонній чотиринитковий стрілочний перевід типу Р50 марки 1/11 в суміщену колію №112а та збудувати додаткову колію довжиною орієнтовно 300 метрів, для забезпечення ефективнішого функціонування підприємства, за рахунок можливості відстою вагонів безпосередньо на території, ненакопичення вагонів на станції Батьово та часткове розвантаження обмеженої кількості вузькоколіїних гілок у місцях відстою вагонів. Реконструкція колії відбувається на земельній ділянці існуючого елеваторного комплексу, частково – в смузі відведення залізничної колії. Об'єкт знаходиться біля вантажної залізничної станції Батьово Ужгородської дирекції залізничних перевезень Львівської залізниці на перетині ліній Стрий-Чоп та Батьово-Солотвино і між станціями Баркасово (8 км) та Есень (6 км). Об'єкт планованої діяльності розташований у смт. Батьово Берегівського району Закарпатської області.

Земельна ділянка обмежена: із сходу – землями залізничного транспорту і охоронними зонами залізниці, із заходу – вулицею Колійною, із півночі – землями залізничного транспорту і охоронними зонами залізниці, за якими розташовані ділянки приватної власності з цільовим призначенням «02.01 Для будівництва і обслуговування житлового будинку, господарських будівель і споруд (присадибна ділянка)», та «01.03 Для ведення особистого селянського господарства»; із півдня – земельною ділянкою комунальної власності площею 6,95 га з кадастровим номером: 2120455400:00:003:0062 з цільовим призначенням «14.01 Для розміщення, будівництва, експлуатації та обслуговування будівель і споруд об'єктів

енергогенеруючих підприємств, установ і організацій для будівництва та обслуговування об'єкта альтернативної енергетики (сонячної електростанції).

В межах нормативної санітарно-захисної зони об'єкта (100 м) знаходяться наступні земельні ділянки: У західному напрямку: На відстані 80,75 м від осі нової колії знаходиться земельна ділянка площею 0,15 га з кадастровим номером: 2120455400:00:003:0071. Тип власності: приватна власність. Цільове призначення: 02.01 для будівництва і обслуговування житлового будинку, господарських будівель і споруд (присадибна ділянка). На відстані 70 м від осі нової колії знаходиться земельна ділянка площею 0,147 га з кадастровим номером: 2120455400:00:003:0063. Тип власності: приватна власність. Цільове призначення: 02.01 для будівництва і обслуговування житлового будинку, господарських будівель і споруд (присадибна ділянка). На відстані 71,75 м від осі нової колії знаходиться земельна ділянка площею 0,15 га з кадастровим номером: 2120455400:00:003:0079. Тип власності: не визначено. Цільове призначення: 02.01 для будівництва і обслуговування житлового будинку, господарських будівель і споруд (присадибна ділянка). На відстані 80,35 м від осі нової колії знаходиться земельна ділянка площею 0,15 га з кадастровим номером: 2120455400:00:003:0077. Тип власності: приватна власність. Цільове призначення: 02.01 для будівництва і обслуговування житлового будинку, господарських будівель і споруд (присадибна ділянка). На відстані 54,6 м від осі нової колії знаходиться земельна ділянка площею 0,1261 га з кадастровим номером: 2120455400:00:003:007. Тип власності: приватна власність. Цільове призначення: 01.03 для ведення особистого селянського господарства. На відстані 27,65 м від осі нової колії знаходиться земельна ділянка площею 0,4094 га з кадастровим номером: 2120455400:01:000:0007. Тип 10 власності: приватна власність. Цільове призначення: 01.03 для ведення особистого селянського господарства.

Проектом передбачено: заміна з/б шпал на дерев'яні в колії №112, 112а; демонтаж частини колії №112, 112а; вкладання стрілочного перевалу №255 (Дн 985.00.000 СК); вирізка ґрунту, формування основної площадки земполотна; будівництво колії №113; будівництво упору. Роботи по будівництву під'їзної колії виконуються за кілька етапів: I етап (проектно-вишукувальний) – виконуються проектно-вишукувальні та обстежувальні роботи, розробка проектно-кошторисної документації робочого проекту, узгодження й затвердження, розробка проекту виконання робіт; II етап (підготовчий) – на виробничій базі, відповідно до типових технологічних процесів, виконують весь комплекс робіт з підготовки матеріалів верхньої будови колії. Робота ведеться на протязі всього року; III етап (основний) – на суміщеній колії (№112, 112а) демонтують верхню будову колії (ВБК), вирізають відпрацьований баласт бульдозером, поелементно вкладають стрілочний перевід №255 (1435), запроектований з рейки Р50 марки 1/11 на дерев'яних брусах (проект Дн 985.00.000 СК).

Вирізка ґрунту виконується бульдозером з переміщенням його у відвал, з якого екскаватором навантажують на автосамоскиди та вивозять в місця складування на відстань до 5 км. Формування водовідвідної каналу виконується екскаватором. Формування основної площадки земполотна виконується бульдозером. Баластна призма виконується двошарова, товщина щєбню (марок не нижче У-50 та И-40) під шпалами не менше 250 мм, ширина плеча баластної призми не менше 350 мм, товщина піщаної подушки 200 мм. Далі, поелементно, будують ВБК на з/б шпалах та рейках Р65, закінчують колію будівництвом колійного упору. Заміна з/б шпал на дерев'яні виконується для влаштування підуклонки рейок і плавного входження в

стрілочний перевід.

Баласт влаштовується із щебню марок не нижче У-50. Товщина баласту під шпалою повинна бути не менше 25 см, ширина плеча баластної призми прийнята не менше 35 см. Верх баластного шару при залізобетонних шпалах чи брусах повинен бути на одному рівні з верхньою поверхнею середньої частини шпали (ЦП-0102). В кривих, баластну призму розширюють із зовнішнього боку на 0,1 м. Шпали та бруси, в межах стрілочного переводу, запроектовано дерев'яні (Тип-II), шпали довжиною 2,75 метри (без мінусових допусків), з еп'юрою 1600 шт/км. Шпали та бруси по кінцях повинні бути укріплені від розтріскування об'язуванням дротом, штабовою сталлю, установкою дерев'яних і металевих гвинтів, металевих болтів. Старопридатні шпали і бруси перед укладанням в колію повинні бути відремонтовані і не мати дефектів, що забороняють їх використання. Колія будується із залізобетонних, нових або старопридатних, шпал. В прямих та кривих радіусом 350 м укладаються залізобетонні шпали з рейками типу Р65, еп'юра 1600 шт/км.

Відстань між вісями стикових шпал прийнято 440 мм при рейках Р50 та 420 мм при рейках Р65. Рейки типу Р50 з'єднуються двоголовими, шестидірними накладками для струмопровідних стиків. Рейки типу Р65 з'єднуються шестидірними або чотиридірними двоголовими накладками. Кріплення накладок дозволяється тільки стиковими болтами гайками в середину і назовні колії почергово. На кожен болт під гайку ставиться пружинна шайба, при цьому стержень болта повинен виходити із гайки не менше ніж на 5 мм. З'єднання рейок різних (сусідніх) типів виконувати за допомогою перехідних накладок (ЦП-0269 п.2.3.2). При дерев'яних шпалах і брусах дозволено використовувати костильне скріплення змішаного типу ДО та роздільне скріплення типу Д2 для рейок Р50. При залізобетонних шпалах дозволено використовувати скріплення КБ або КПП для рейок Р65.

Стрілочний перевід №255 (1435), запроектовано з рейки Р50 марки 1/11 на дерев'яних брусах (проект Дн 985.00.000 СК). Ширина колії в кривих ділянках повинна відповідати пункту 4 – ЦП0102.

Під час виконання робіт по реконструкції залізничної колії необхідно залучення ресурсів: енергетичних: дизельне паливо – 2775,284 л, мастильні матеріали – 190 кг; сировинних: щебеневи баласт – 720,5 м³, пісок – 305 м³.

Технічна альтернатива 1: Передбачається вкласти лівосторонній чотиринитковий стрілочний перевід типу Р50 марки 1/11 в суміщену колію №112а та збудувати додаткову колію довжиною 364,5 погонних метри. Черговість будівництва – одна черга без виділення пускових комплексів. Пропускна спроможність 30 вагонів в зміну, повна довжина запроектованої колій 364,5 п.м. Будівництво заплановано на 2020 рік. Тривалість реконструкції об'єкта складає 1 місяць. Максимальна чисельність працюючих – 16 осіб.

Технічна альтернатива 2: Розглядалась альтернатива укладання дерев'яних шпал під колію №113, оскільки з/б шпали є більш зносостійкими та екологічно і економічно доцільнішими, технологічна альтернатива №2 в подальшому не розглядається.

Територіальна альтернатива 1: Об'єкт знаходиться біля вантажної залізничної станції Батьово, Ужгородської дирекції залізничних перевезень Львівської залізниці на перетині ліній Стрий – Чоп та Батьово – Солотвино і між станціями Баркасово (8 км) та Есень (6 км). Розташований у смт. Батьово Берегівського району Закарпатської області.

Територіальна альтернатива 2: Розглядалась відмова від будівництва колії, та

використання великотоннажного автомобільного транспорту для вантажнорозвантажувальних операцій з врахуванням існуючої дорожньої інфраструктури. Це призводить до збільшення автомобіленотоку, збільшить навантаження на дорожнє полотно та економічно здорожує вартість по відношенню до територіальної альтернативи №1. У зв'язку з цим територіальна альтернатива №2 в подальшому не розглядається.

Можливі впливи планованої діяльності на довкіллявключають:

клімат і мікроклімат. Передбачається виділення парникових газів (метан, діоксид вуглецю, оксид азоту) внаслідок спалювання дизельного пального ДВЗ тепловоза ТГМ 40;

повітряне середовище. Потенційні викиди від тепловоза у період експлуатації об'єкта планованої діяльності;

водне середовище. Негативного впливу на водне середовище від реалізації проєктованої діяльності не передбачається. Використання водних ресурсів на період експлуатації запроєктованого об'єкту не передбачається;

геологічне середовище. Під час планованої діяльності впливів на геологічне середовище та ґрунти не очікується;

рослинний і тваринний світ. В процесі експлуатації об'єктів планованої діяльності впливи на флору та фауну відсутні;

шумове та вібраційне забруднення Джерелом утворення шуму під час експлуатації об'єкта буде тепловоз ТГМ-40;

світлове та теплове забруднення. Джерелом теплового забруднення - тепловоз, внаслідок спалювання пального виділятиме тепло в навколишнє середовище, вплив від теплового забруднення буде мінімальним. Джерелами світлового забруднення можуть розглядатись фари техніки та освітлення промислового майданчика для роботи об'єкту в нічну зміну.

Виникнення аварійних ситуацій на залізничній дільниці можливо за умов: виникнення нестандартних природних умов (повені, снігові замети тощо); сходу потягу з рейок. Для створення необхідної безпеки руху на залізниці та запобігання аварійних ситуацій передбачається для попередження сходу потягу з рейок – регламентний огляд колій та земляного полотна за допомогою спеціальної сучасної техніки. Основними аварійними ситуаціями об'єкту є також пожежа. Проектними рішеннями передбачено зовнішнє пожежогасіння.

Департамент екології та природних ресурсів Закарпатської обласної державної адміністрації з урахуванням даних наведених у Звіті з ОВД, а саме, що:

планована діяльність. Планованою діяльністю ТОВ «Берегівське ХПП» передбачається вкласти лівосторонній чотиринитковий стрілочний перевід типу Р50 марки 1/11 в суміщену колію №112а та збудувати додаткову колію довжиною орієнтовно 300 метріввідповідно до проєкту «Реконструкція під'їзної залізничної колії ТОВ «Берегівське хлібоприймальне підприємство» на станції Батьово». Право постійного користування земельною ділянкою ТОВ «Берегівське ХПП», на якій пропонується здійснити реконструкцію під'їзною колії, посвідчується Витягом з Державного реєстру речових прав на нерухоме майно про реєстрацію іншого речового права від 24.04.2019 на загальну площу 4,7166 га з кадастровим номером 2120455400:02:000:0031. Цільове призначення: 12.08 для розміщення та експлуатації

будівель і споруд додаткових транспортних послуг та допоміжних операцій: після того, як регіональна філія «Львівська залізниця» зареєструє земельну ділянку, на якій заплановане будівництво додаткової колії, в Державному реєстрі речових прав на нерухоме майно, необхідно укласти та зареєструвати договір земельного сервітуту на частину земельної ділянки, яка буде задіяна під будівництво, відповідно до статей 98-101 Земельного кодексу України;

вплив на здоров'я населення. Маневровий тепловоз пересуватиметься магістральними та під'їзними залізничними шляхами, а не постійно перебуватиме на території планованої діяльності, локального значного забруднення атмосферного повітря та впливу на місцеве населення не очікується;

вплив на атмосферне повітря. Вплив при проведенні робіт буде незначним і носитиме тимчасовий характер та припиниться разом із завершенням планованих робіт. Передбачається незначне виділення парникових газів (метан, діоксид вуглецю, оксид азоту) у сумарній кількості 7,40366 т/рік внаслідок спалювання дизельного пального ДВЗ автомобільної та залізничної техніки. Проведення підготовчих та будівельних робіт супроводжуватиметься викидами від неорганізованих та пересувних джерел викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря. Джерела викидів - ДЗА 1-12, ДЗА 13-18 (речовини у вигляді суспендованих твердих частинок) ДЗА № 19 (земляні роботи), ДЗА №20-24 (робота ДВЗ автотехніки) з визначеними потужностями викидів зазначеними в Додатку №65 Звіту з ОВД. Сумарно за період проведення планованої діяльності викидатиметься 12 забруднюючих речовин, парникових газів і НМЛОС у загальній кількості 7,70771 т. Листом департаменту №674 від 04.05.2020 року визначені фонові концентрації забруднюючих речовин. При експлуатації джерелом впливу на атмосферне повітря буде тепловоз (спалювання палива). Негативного впливу не очікується, оскільки тепловоз курсуватиме залізничним полотном та не працюватиме тільки локально на території планованої діяльності. СЗЗ об'єкту – 100 м (Державні санітарні правила планування та забудови населених пунктів, затверджені наказом МОЗ України від 19.06.96 р. № 173), витримана;

вплив на стан радіаційного забруднення атмосферного повітря. Використання установок, обладнання та матеріалів, що виділяють у навколишнє природне середовище радіаційне забруднення, а також випромінювання не передбачається. Використання установок, обладнання та матеріалів, що виділяють у навколишнє природне середовище радіаційне забруднення, а також випромінювання не передбачається;

вплив на водне середовище. Основне госпобутове та санітарне обслуговування працівників, залучених у будівельних роботах передбачається за межами будівельного майданчику на залізничній станції. Вода на будівельному майданчику використовується тільки для безвідходних виробничих потреб у період будівництва. Відповідно, утворення виробничих та госпобутових стоків протягом всього періоду виконання проектних робіт по капітальному ремонту залізничної колії не передбачається. Забір води з природних водойм та скид стічних вод у природні водойми не передбачається. Негативного впливу на водне середовище від реалізації проектованої діяльності не передбачається. Використання водних ресурсів на період експлуатації запроектованого об'єкту не передбачається;

поводження з відходами. Тверді побутові відходи, що утворюватимуться, тимчасово зберігаються на території проведення планованої діяльності, у контейнерах в спеціально відведених для цього місцях. По мірі накопичення відходи передаються

на утилізацію спеціалізованим підприємствам, згідно укладених договорів. Відходи, пов'язані з послугами транспорту: масла та мастила моторні, трансмісійні інші зіпсовані або відпрацьовані, відпрацьовані акумуляторні батареї, у разі утворення та мастила замінитимуться на спеціалізованих СТО чи місцях постійного базування та збиратимуться в герметичну тару (бочки) і тимчасово зберігатимуться у спеціально відведеному місці на твердому покритті до передачі ліцензованим операторам у сфері поводження з небезпечними відходами для подальшої утилізації згідно попередньо укладеного договору; матеріали обтиральні забруднені зберігатимуться в окремому залізному контейнері, з подальшим вивозом спеціалізованим підприємством, по мірі накопичення. Вплив на довкілля зумовлений операціями у сфері поводження з відходами допустимий.

Технічне обслуговування та заправка тепловоза відбуватиметься на найближчій вузловій станції, тому на території планованої діяльності відходів пов'язаних з послугами транспорту не утворюватиметься.

Старопридатна верхня будова колії знімається з подачею у портали, подальшим її транспортуванням на базу РКМС, де вона демонтується і розподіляється по групах. Шпали придатні для подальшого використання використовуються для монтажу с/п решітки або для реалізації дистанціями колії, а непридатні – реалізуються для побутових потреб населенню. Використані дерев'яні шпали відносяться до IV класу екологічної безпеки. Відпрацьований баласт (IV клас екологічної безпеки) використовується для вертикального планування території підприємства;

вплив на ґрунтита геологічне середовище. Під час планованої діяльності впливів на геологічне середовище та ґрунти не очікується. За рахунок непостійного використання локомотива (встановлюється маневрова лебідка для підтягування вагонів) зменшується навантаження на ґрунти;

вплив на флору та фауну. Планованою діяльністю не передбачається видалення зелених насаджень (дерев, кущів, чагарників). Негативний вплив не передбачається, оскільки не відбуватиметься пригнічення, знищення видового різноманіття місцевої флори чи значних негативних порушень умов існування місцевої фауни не передбачається. Найближчий об'єкт ПЗФ, територія якого входить в Смарагдову мережу України знаходиться на значній відстані (7 км) від території земельної ділянки планованої діяльності;

вплив за шумом та вібрацією. Під час експлуатації колії рівень шуму та вібрації біля житла становитиме 36,49 дБА, що є нижчим за нормативне значення. На межі СЗЗ - 100 м від крайньої осі колії – 39,03 дБА. Негативного впливу за рівнем шуму та вібрації не очікується. Нормативні значення рівнів звукового тиску - територія житлової забудови (рівень звуку LA, дБ): вночі - 45, вдень-55. Лісосмуга вздовж колії забезпечує поглинання шуму;

вплив на соціально-економічні умови. Негативного впливу на об'єкти культурної спадщини, здоров'я населення не очікується, вилучення земельної ділянки не відбувається;

вплив на техногенне середовище. Негативний вплив не передбачається;

трансграничний вплив не передбачається;

Негативний кумулятивний вплив планованої діяльності на довкілля не очікується, інші об'єкти або їх будівництво на території відсутні. Значний негативний вплив на довкілля під час провадження планованої діяльності не передбачається.

Для створення необхідної безпеки руху на залізниці та запобігання аварійних ситуацій передбачається для попередження сходу потягу з рейок –

регламентний огляд колій та земляного полотна за допомогою спеціальної сучасної техніки. Основними аварійними ситуаціями об'єкту, що проектується, є пожежа. Проектними рішеннями передбачено зовнішнє пожежогасіння. При дотриманні та виконанні всіх закладених в проекті технічних рішень, комплексних захисних і охоронних заходів, що відповідають діючим нормативним вимогам, можливість виникнення техногенних аварійних ситуацій, які супроводжуються негативними екологічними наслідками та понаднормовими викидами в атмосферне повітря забруднюючих речовин – виключається. Реалізація планованої діяльності при дотриманні вимог чинного законодавства не призведе до негативного впливу на навколишнє природне середовище,

а також з урахуванням всієї інформації, зауважень та пропозицій, що надійшли протягом строку громадського обговорення, вважає допустимим провадження планованої діяльності з огляду на нижченаведене, а саме на те, що:

на підставі наведених у Звіті з ОВД оцінок ймовірних впливів на компоненти довкілля (водні та земельні ресурси, флори, фауни, атмосферне повітря, водне середовище, атмосферне повітря, соціальне середовище) сукупний вплив планованої діяльності при штатному режимі експлуатації в межах допустимих показників;

за результатами аналізу звіту з ОВД встановлено, що основний вплив планованої діяльності очікується на вплив на атмосферне повітря. При виконанні екологічних умов, встановлених для планованої діяльності, зазначені впливи на компоненти довкілля можуть характеризуватись як екологічно допустимі.

Екологічні умови провадження планованої діяльності:

1. Для планованої діяльності встановлюються такі умови використання території та природних ресурсів під час виконання підготовчих і будівельних робіт та провадження планованої діяльності, а саме:

укласти та зареєструвати договір земельного сервітуту на частину земельної ділянки, яка буде задіяна під будівництво, відповідно до статей 98-101 Земельного кодексу України;

забезпечити вивезення утворених відходів по мірі їх накопичення на утилізацію чи полігони ТПВ відповідно до укладених угод.

здійснювати заправку тепловоза тільки на вузлових станціях залізничної колії, не здійснювати заправку тепловозу на території підприємства;

здійснювати організаційно-господарські, технічні та інші заходи щодо забезпечення виконання вимог, передбачених стандартами та нормативами екологічної безпеки у галузі охорони атмосферного повітря, дозволами на викиди забруднюючих речовин тощо;

всі етапи робіт повинні виконуватись у повній відповідності з вимогами робочого проекту та в межах визначеної ділянки;

плата за забруднення атмосферного повітря здійснюється відповідно до Податкового Кодексу України;

здійснювати контроль поточного стану та забезпечення своєчасного ремонту машин і механізмів;

дотримуватись заходів щодо охорони ґрунтів, поверхневих та підземних вод від

забруднення паливно-мастильними матеріалами та будівельними відходами;
 поводження з відходами здійснювати відповідно до Закону України «Про відходи»;

дотримуватись інших природоохоронних заходів, передбачених відповідними технологічними регламентами;
 дотримання вимог природоохоронного законодавства.

2. Для планованої діяльності встановлюються такі умови щодо запобігання виникненню надзвичайних ситуацій та усунення їх наслідків, а саме:

своєчасно виконувати профілактичні ремонтні роботи тепловоза;
 забезпечувати підтримку тепловоза в справному стані за рахунок проведення у встановлений час ТО і планово-запобіжного ремонту;
 виконання робіт в межах проєктних рішень;
 забезпечувати регламентний огляд колій та земляного полотна за допомогою спеціальної сучасної техніки;
 розробити, погодити у встановленому порядку план локалізації та ліквідації аварійних ситуацій та аварій. Дотримуватись плану у випадку виникнення аварійних ситуацій та аварій;

дотримуватися регламенту технологічних процесів та організувати надійний контроль за технічним станом технологічного обладнання та техніки;
 припинити будь-які роботи при виникненні нештатних ситуацій (аварія, несправність тощо) до приведення технологічного процесу до нормальних умов;
 забезпечення дотримання вимог чинного законодавства по охороні праці.

3. Для планованої діяльності встановлюються такі умови щодо зменшення транскордонного впливу планованої діяльності, * а саме:

підстави для здійснення транскордонної оцінки впливу відсутні.

4. На суб'єкта господарювання покладається обов'язок із здійснення таких компенсаційних заходів ** :

плата за забруднення атмосферного повітря здійснюється відповідно до Податкового Кодексу України;
 оплата компенсаційних збитків при аварійних ситуаціях.

5. На суб'єкта господарювання покладається обов'язок із запобігання, уникнення, зменшення (пом'якшення), усунення, обмеження впливу планованої діяльності на довкілля **, а саме:

забезпечити охорону ґрунтів, передача утворених відходів для подальшого поводження ліцензованим організаціям;
 виконання робіт в межах проєктних рішень та дотримання технологій, передбачених при впровадженні планованої діяльності;
 заборонити роботу двигунів у холостому режимі;
 облаштувати місця проведення робіт контейнерами для побутових та будівельних відходів;
 не допускати забруднення довкілля паливно-мастильними матеріалами, заправлення спецтранспорту здійснювати в спеціально відведених місцях;
 забезпечити контроль за дотриманням технологічних регламентів виробничої діяльності;

проведення земляних робіт здійснювати без пошкодження існуючих зелених насаджень;

після закінчення всіх робіт провести рекультивацію порушених земель, дотримання вимог природоохоронного законодавства.

6. На суб'єкта господарювання покладається обов'язок із здійснення після проєктного моніторингу , а саме:** відповідно до п. 11 Звіту з ОВД.

Примітка: Якщо під час провадження планової діяльності, буде виявлено значний негативний вплив цієї діяльності на життя та здоров'я населення чи довкілля та якщо такий вплив не був оцінений під час здійснення оцінки впливу на довкілля та/або істотно змінює результати оцінки впливу цієї діяльності на довкілля, рішення про провадження такої планованої діяльності за рішенням суду підлягає скасуванню, а діяльність - припинено.

7. На суб'єкта господарювання покладається обов'язок із здійснення додаткової оцінки впливу на довкілля на іншій стадії проєктування , а саме:** здійснення додаткової оцінки впливу на довкілля планованої діяльності реконструкції під'їзної залізничної колії ТОВ «Берегівське хлібоприймальне підприємство» на станції Батьово не передбачається.

Висновок з оцінки впливу на довкілля є обов'язковим для виконання. Екологічні умови, передбачені у цьому висновку, є обов'язковими.

Висновок з оцінки впливу на довкілля втрачає силу через п'ять років у разі, якщо не було прийнято рішення про провадження планованої діяльності.

Начальник відділу оцінки впливу на довкілля та моніторингу навколишнього природного середовища



Ігор УРИСЬ

Директор департаменту екології та природних ресурсів Закарпатської обласної державної адміністрації




Юрій ШПОНТАК

* Якщо здійснювалася процедура оцінки трансграничного впливу.

** Якщо з оцінки впливу на довкілля випливає така необхідність.