



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 «Експорттрансбуд», код ЄДРПОУ 13583782  
89502, Закарпатська область,  
Ужгородський район, м. Чоп,  
вул. Берег, будинок 10  
(заявник та його адреса)

14.04.2021

(дата видачі)

№ 642/02-02

(номер висновку)

202012217166

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

№ 599/02-02 від 08.04.2021

(номер і дата звіту про громадське обговорення)

**ВИСНОВОК**

**з оцінки впливу на довкілля**

реконструкція під'їзної залізничної колії ТОВ «Експорттрансбуд» на станції Чоп

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 реконструкція під'їзної залізничної колії ТОВ «Експорттрансбуд» на станції Чоп (далі – планована діяльність) встановлено, що:

процедуру оцінки впливу на довкілля планованої діяльності розпочато 23 грудня 2020 року шляхом оприлюднення повідомлення про плановану діяльність та 03 березня 2021 року 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 газеті Новини Закарпаття №52 (4912) від 26 грудня 2020 року та газеті РІО №51 (1184) від 19 грудня 2020 року;

громадське обговорення обсягу досліджень та рівня деталізації інформації, що підлягають включенню до Звіту з ОВД, тривало 20 робочих днів від дня офіційного оприлюднення повідомлення про плановану діяльність, яка підлягає оцінці впливу на довкілля та було розпочато 23 грудня 2020 року і завершено 22 січня 2021 року;

оголошення про початок громадського обговорення Звіту з ОВД було оприлюднено на веб-сайті департаменту, опубліковано в газеті Новини Закарпаття №9 (4912) від 6 березня 2021 року та газеті РІО №9 (1194) від 6 березня 2021 року;

повідомлення про плановану діяльність та оголошення про початок громадського обговорення звіту з оцінки впливу на довкілля розміщувалось на дошці оголошень Чопської міської ради (надані фотодокази);

громадське обговорення Звіту з ОВД розпочалось 03 березня 2021 року, тривало 25 робочих днів і було завершено 07 квітня 2021 року;

громадське обговорення планованої діяльності проводилося у формі надання письмових зауважень і пропозицій (у т.ч. 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. Громадські слухання планованої діяльності не проводилися, не призначалися;

протягом громадського обговорення планованої діяльності письмові зауваження та пропозиції (у тому числі в електронному вигляді) до департаменту не надходили.

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

Відповідно до Звіту з ОВД планованою діяльністю ТОВ «Експорттрансбуд» передбачається реконструкція під'їзної залізничної колії ТОВ «Експорттрансбуд» на станції Чоп згідно робочого проекту «Реконструкція під'їзної залізничної колії ТОВ «Експорттрансбуд» на станції Чоп» виконаного на підставі технічних умов регіональної філії «Львівська залізниця» на реконструкцію під'їзної колії ТОВ «Експорттрансбуд» на станції Чоп №НГ-НЗ-1 -10/5490 від 15.09.2017р., коригування технічних умов на реконструкцію під'їзної колії ТОВ «Експорттрансбуд» №НГ-НЗ-1 -10/6223 від 07.11.2017року.

Об'єкт планованої діяльності знаходиться на станції Чоп в м. Чоп по вул. Ужгородська, 7, Ужгородського району, Закарпатської області, поза смугою відведення земель регіональної філії «Львівська залізниця». Реконструкцію під'їзної колії передбачається здійснити на земельній ділянці, право постійного користування земельною ділянкою ТОВ «Експорттрансбуд», на якій пропонується здійснити реконструкцію під'їзної колії, підтверджується Витягом з Державного земельного кадастру номер НВ-2104593232020 від

04.08.2020 на загальну площу 6,02 га з кадастровим номером 2111000000:11:011:0001. Цільове призначення: 11.02 Для розміщення та експлуатації основних, підсобних і допоміжних будівель та споруд підприємств переробної, машинобудівної та іншої промисловості. Ділянка межує із землями: загального користування, ПП Хемікон АГ, міської ради, Львівської залізниці, ЗАТ «Автопорт-Чоп». Термін будівництва 2 місяці (в т.ч. підготовчий період).

Роботи по реконструкції під'їзної колії виконуються за декілька 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) - розбивши проектну вісь колій (базис) виконується вирізка ґрунту бульдозером. Сформувавши основну площадку земполотна, виконують будівництво під'їзної колії (поелементно). Завершується реконструкцію колії будівництвом упору. Для приведення колій в проектне положення в профілі та плані, виконують виправку, підбивку та рихтовку колії важкими машинами за два проходи.

Робочим проектом передбачено реконструкцію під'їзної залізничної колії на території ТОВ «Експорттрансбуд» на станції Чоп» шляхом врізки стрілочних переводів №406 та №407 в під'їзні існуючі колії №3 та №4 з наступним укладанням від них нових залізничних колій в межах території підприємства, а саме: укладання стрілочного переводу №406 в колію № 4 (1520 мм); укладання нової залізничної колії № 5 (1520 мм) від стрілочного переводу №406 корисною довжиною 130 м; укладання стрілочного переводу №407 в колію № 3 (1435 мм); укладання нової залізничної колії № 6 (1435 мм) від стрілочного переводу №407 корисною довжиною 129 м. Нова колія № 5 (1520 мм) укладається старопридатними рейками Р50 на залізобетонних шпалах епюрою 1600 шт/км (довжина 153,5м). Стрілочний перевід № 406 (1520 мм) - старопридатний Р50 на дерев'яних брусах марки 1/9. До стрілочного переводу № 406 укладаються старопридатні пригоночні рейки того самого зносу, що стрілочний перевід (довжина  $3 \times 12,5 = 37,5$ м). Нова колія № 6 (1435 мм) укладається старопридатними рейками Р50 на дерев'яних шпалах епюрою 1600 шт/км (довжина 152,5м). Нова колія № 6 в межах фронту навантажувально-вивантажувальних робіт запроєктована на прямій горизонтальній площадці. Стрілочний перевід № 407 (1435 мм) - старопридатний Р50 на дерев'яних брусах марки 1/9. До стрілочного переводу № 407 укладаються старопридатні пригоночні рейки того самого зносу, що стрілочний перевід (довжина  $3 \times 12,5 = 37,5$ м). Довжина укладання колії 1520 мм – 166,00 м, укладання колії 1435 мм – 165,00 м.

Відповідно технічних умов стрілочний перевід № 407 врізається в існуючу колію № 3. Ухил колії № 3 в місці врізки складає 0,0008 та при укладанні стрілочного переводу № 407 лишається без змін.

ТОВ «Експорттрансбуд» спеціалізується по перевантаженню вантажів вагонів 1435 мм у вагони колії 1520 мм та навпаки. Середньодобова очікувана кількість вагонів - 24 вагони, очікуваний розмір одночасної подачі 12 вагонів.

очікувана кількість передач протягом доби - 2. Ширина баластового шару по верху прийнята не менше - 3,2 м, товщина щебеневого баласту під шпалою - не менше 25см, баластна подушка - пісок товщиною не менше 20 см. Баласт шару із щебеню твердих порід марки не нижче У-50 або И-40 - 25 см.

У проекті організації будівництва передбачається всі монтажні роботи виконувати автокраном КС-65719-1К та вручну, якщо вагові характеристики елементів відповідають нормам перенесення вантажів. Межі захвоток визначаються вантажними характеристиками крана і осями, за якими розташовані колони.

При укладанні стрілочних переводів №№407, 408 на нове проектне положення виникає необхідність заміни відпрацьованого баласту. Відпрацьований щебінь тимчасово розміщується в межах смуги відведення регіональної філії «Львівська залізниця». В подальшому вивіз відпрацьованого баласту та ґрунту передбачається за межі ділянки робіт, визначені замовником та згодою органів місцевого самоврядування в пункти використання або утилізації відходів.

Водовідведення здійснюється шляхом надання верху земляного полотна ухилу в бік пониженого місця величиною не менше 0,02. Умовно чисті дощові води попадають в понижені місця.

Роботи з вертикального планування території будівельного майданчика та влаштування основи під залізничну колію рекомендується виконувати бульдозером типу Т-170. Пристрій зворотних засипок траншей і зовнішніх пазух котлованів, а також інші переміщення земляних мас на відстань до 100 м виробляти бульдозером. Ущільнення основи при виробництві робіт по влаштуванню полотна під'їзної колії, а також вантажної площадки проводиться катком типу ДУ-85. Для уточнення технологічних даних про товщину ущільнювання шарів, кількість проходів по одному сліду при даній вологості ґрунту рекомендується у виробничих умовах виробляти дослідне ущільнення. Ґрунт ущільнювати до проектної щільності.

Розроблений ґрунт не вивозиться за межі ділянки, а використовується для планування, тобто для засипання ям і канав. У процесі земляних робіт і робіт «нульового циклу» необхідно організувати постійний технічний нагляд за станом ґрунту, огорожею та кріпленням котлованів, за фільтрацією поверхневих і ґрунтових вод і водовідливом.

Доставка на майданчик будівельних матеріалів, конструкцій, виробів і напівфабрикатів здійснюється за допомогою автотранспорту з використанням існуючих і тимчасових автодоріг. Можливе застосування і інших вантажопідйомних механізмів з аналогічними вантажними характеристиками відповідно до рішень проекту виконання робіт.

Згідно п. 5.20, розділу 5 «Вимоги до розташування та організації виробничої території» Державних санітарних правил планування та забудови населених пунктів, затверджених наказом Міністерства охорони здоров'я України від 19.06.96 р. № 173 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. Відповідно до Додатку №4 Державних

санітарних правил планування та забудови населених пунктів, затверджених наказом Міністерства охорони здоров'я України від 19.06.1996 р. №173 (ДСП-173-96) СЗЗ для елеваторів становить 100 м – підприємства IV класу виробництв по обробці харчових продуктів та смакових речовин.

Виконання зобов'язань, що приймає на себе суб'єкт господарювання, підрядні організації, Залізниця (договори Л/ДН-5/15/1256/М/п та №Л/ДН-5/15/1257/М/п від 19.11.2015 р. про подачу та забирання вагонів Товариства з обмеженою відповідальністю «Експорттрансбуд» по колії 1520 мм, по колії 1435 мм при станції Чоп Львівської залізниці) по реалізації технічних рішень відповідно до норм і правил охорони навколишнього середовища та вимог екологічної, пожежної, санітарно-епідеміологічної, будівельної безпеки на всіх етапах планованої діяльності, зводить ступінь екологічного ризику до мінімуму.

#### **Можливі впливи планованої діяльності на довкілля включають:**

**грунти та геологічне середовище.** Під час планованої діяльності впливів на геологічне середовище та ґрунти не очікується. За рахунок непостійного використання тепловозу зменшується навантаження на ґрунти;

**водне середовище.** Господарсько-побутове та санітарне обслуговування працівників, залучених у будівельних роботах передбачається за межами будівельного майданчику на залізничній станції. Використання водних ресурсів на період експлуатації запроектованого об'єкту не передбачається.

**повітряне середовище.** Джерела можливих викидів при: виконанні будівельно-монтажних робіт та експлуатації. Передбачається виділення парникових газів (метан, діоксид вуглецю, оксид азоту) внаслідок спалювання дизельного пального ДВЗ тепловоза ЧМЕ 3;

**клімат і мікроклімат.** Передбачається виділення парникових газів (метан, діоксид вуглецю, оксид азоту) внаслідок спалювання дизельного пального ДВЗ тепловоза ЧМЕ 3;

**шумове та вібраційне забруднення** Джерелом утворення шуму під час експлуатації об'єкта буде тепловоз ЧМЕ 3;

**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.

**утворення відходів.** Відходи демонтажу колії: дерев'яні шпали - придатні в подальшому використовуються для монтажу с/п решітки або для реалізації дистанціями колії, а непридатні – реалізуються для побутових потреб населенню;

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

**об'єкти природного заповідного фонду** в межах планованої діяльності відсутні;

**об'єкти культурної спадщини** в межах території провадження планованої

діяльності відсутні;

Виникнення аварійних ситуацій на залізничній дільниці можливо за умови виникнення нестандартних природних умов (повені, снігові замети тощо), схід потягу з рейок, негативний прояв людського фактора. На території підприємства, що вже експлуатується можливий розвиток аварійних ситуацій при порушенні правил безпеки.

**Департамент екології та природних ресурсів Закарпатської обласної державної адміністрації** враховуючи дані, наведені у звіті з оцінки впливу на довкілля, а саме, що:

**планована діяльність.** Планованою діяльністю ТОВ «Експорттрансбуд» передбачається реконструкція під'їзної залізничної колії на станції Чоп згідно робочого проекту «Реконструкція під'їзної залізничної колії ТОВ «Експорттрансбуд» на станції Чоп», яким планується: укладання стрілочного перевodu №406 в колію № 4 (1520 мм); укладання нової залізничної колії № 5 (1520 мм) від стрілочного перевodu №406 корисною довжиною 130 м; укладання стрілочного перевodu №407 в колію № 3 (1435 мм); укладання нової залізничної колії № 6 (1435 мм) від стрілочного перевodu №407 корисною довжиною 129 м. Об'єкт планованої діяльності знаходиться на станції Чоп в м. Чоп по вул. Ужгородська, 7, Ужгородського району, Закарпатської області, поза смугою відведення земель регіональної філії «Львівська залізниця».

Реконструкцію під'їзної колії передбачається здійснити на земельній ділянці ТОВ «Експорттрансбуд» (витяг з Державного земельного кадастру номер НВ-2104593232020 від 04.08.2020, загальна площа 6,02 га, кадастровий номер 2111000000:11:011:0001. Цільове призначення: 11.02 Для розміщення та експлуатації основних, підсобних і допоміжних будівель та споруд підприємств переробної, машинобудівної та іншої промисловості. Ділянка межує із землями: загального користування, ПП Хемікон АГ, міської ради, Львівської залізниці, ЗАТ «Автопорт-Чоп». Термін будівництва 2 місяці (в т.ч. підготовчий період). У Товариства з обмеженою відповідальністю «Експорттрансбуд» наявні відповідні договори Л/ДН-5/15/1256/М/п та №Л/ДН-5/15/1257/М/п від 19.11.2015 р. про подачу та забирання вагонів Товариства з обмеженою відповідальністю «Експорттрансбуд» по колії 1520 мм, по колії 1435 мм при станції Чоп Львівської залізниці);

**вплив на здоров'я населення.** Маневровий тепловоз не постійно перебуватиме на території планованої діяльності, локального значного забруднення атмосферного повітря та впливу на місцеве населення не очікується. Соціальний ризик оцінюється як «прийнятний»;

**вплив на атмосферне повітря.** Незначний та допустимий вплив. При виконанні підготовчих та будівельних робіт використовується автокран КС-65719-1К, автосамоскид, екскаватор, бульдозер типу Т-170, каток типу ДУ-85. Згідно приведених розрахунків перевищень викидів забруднюючих речовин не встановлено. Для експлуатації передбачається тепловоз ЧМЕ 3, що буде здійснювати подачу, розставлення на місця навантаження, вивантаження і забирання вагонів з під'їзної колії, і обслуговується локомотивом залізниці

(договори Л/ДН-5/15/1256/М/п та №Л/ДН-5/15/1257/М/п від 19.11.2015 р. Під час спалювання дизельного пального ДВЗ тепловозу ЧМЕ 3 в атмосферне повітря викидаються наступні забруднюючі речовини: оксид вуглецю, неметанові леткі органічні сполуки, метан, діоксид азоту, сажа, оксид азоту, аміак, діоксид вуглецю, діоксид сірки, бенз(а)пірен. Нормативний витрата палива тепловозом - 17,665 л/год дизельного палива (15,02 тонн/рік). Планований наробіток тепловоза - близько 1000 год/рік. Передбачається виділення діоксиду вуглецю у кількості 47,11785 т/рік внаслідок спалювання дизельного пального ДВЗ тепловоза ЧМЕ 3. Сумарні показники викидів ЗР та ПГ від спалювання пального тепловозом приведені в Табл. 5.2.1.4 Звіту, перевищень ГДК не встановлено. При розрахунку враховані коефіцієнти технічного стану транспорту, що враховували збільшення нормативної витрати пального для даних груп ТЗ та коефіцієнти коригування збільшення нормативної витрати палива при роботі у шляхових умовах промислового майданчику. Згідно з листа-роз'яснення Міністерства екології та природних ресурсів №4863/12/10-12 від 07.03.2012 р. автотранспорт належить до пересувних джерел викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря. Розрахунок викидів забруднюючих речовин та парникових газів у повітря від двигунів внутрішнього згорання транспортних засобів виконаний за «Сборник методик по расчету содержания загрязняющих веществ в выбросах от неорганизованных источников загрязнения атмосферы», Донецьк, 1994 р. Програмний розрахунок розсіювання забруднюючих речовин не здійснювався. У Звіті приведено величини фонових концентрацій забруднюючих речовин в атмосферному повітрі, визначені розрахунковим методом Департаментом екології та природних ресурсів облдержадміністрації від 26.01.2021 № 113/03-01, довідку про кліматичну характеристику м. Чоп, Ужгородського району, Закарпатської області надана Закарпатським ЦГМ від 28.01.2021 № 998-1-100/998-04;

**вплив на стан фауни, флори, біорізноманіття.** Негативний вплив не передбачається;

**вплив на ґрунти, земельні ресурси.** При експлуатації об'єкту впливів на геологічне середовище та ґрунти не очікується. За рахунок непостійного використання тепловозу зменшується навантаження на ґрунти. Проектом вертикального планування забезпечується максимальне збереження в природному стані рельєфу місцевості та рослинності;

**вплив на водне середовище.** Господарсько-побутове 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. Використання водних ресурсів на період експлуатації запроєктованого об'єкту не передбачається. Виконання будівельно-монтажних робіт не призведе до порушення природних гідрологічних режимів ґрунтових вод. Негативного впливу на водне середовище від реалізації проектованої діяльності не передбачається;

**шумове, вібраційне, світлове, теплове та радіаційне забруднення, випромінювання.** Шумові характеристики будівельної техніки: автомобіль

самоскид - еквівалентний рівень звуку, 68 дБА, бульдозер 73 дБА; екскаватор 73 дБА, автомобільний кран - 65 дБА. Розрахунок рівнів звукового тиску для джерел шуму проведено відповідно до вимог ДСТУ - Н Б В. 1,1-33:2013 перевищень не встановлено. Рух будівельних машин супроводжується процесом вібрації, що діє через механічну систему на людину та через дорожнє покриття – на споруди, що розміщуються в зоні цієї дії. Використання установок, обладнання та матеріалів, що виділяють у навколишнє природне середовище радіаційне забруднення, а також випромінювання не передбачається. Роботи передбачається проводити на території існуючого підприємства та в зоні освітлення його будівель і споруд - світлове забруднення від фар будівельної техніки буде незначним. Джерелами теплового забруднення будуть транспортні засоби та робочі механізми. Вплив від теплового та світлового забруднення буде незначним;

**поводження з відходами.** Вплив на довкілля зумовлений операціями у сфері повождення з відходами – допустимий та не становитиме небезпеки для навколишнього середовища за умови дотримання чинного законодавства України, оскільки ТПВ, одяг зіпсований, взуття зношене, використані дерев'яні шпали належать до IV класу небезпеки. 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. Відходи демонтажу колії: дерев'яні шпали (код 4510.1.3.06) – зворотні матеріали (найменування місць відправлення), кількість тонн – встановлюється по факту. Відпрацьований баласт використовується для вертикального планування території підприємства. Відпрацьований баласт також відноситься до IV класу екологічної безпеки і не має значного впливу на навколишнє середовище. Утворювані відходи у загальному обсязі будуть збиратися та передаватися спеціалізованим організаціям відповідно до укладених угод;

**кліматичні фактори.** В результаті планованої діяльності відсутні значні виділення теплоти, інертних газів та вологи, впливи на кліматичні та мікрокліматичні умови навколишнього середовища будуть допустимими. Фактором впливу будуть парникові гази, що виділятимуться при роботі тепловозу;

**ландшафт** – негативних впливів не передбачається. Вплив на зміни сформованого раніше ландшафту відсутній;

**вплив на матеріальні об'єкти,** архітектурна, археологічна та культурна спадщина – негативних впливів не передбачається. Об'єкти архітектурної, археологічної та культурної спадщини в районі планованої діяльності відсутні;

**соціально-економічні умови** – позитивний вплив на місцеву економіку через зайнятість місцевого населення, податкових надходжень тощо;

**кумулятивний вплив.** Негативного кумулятивного впливу не очікується.

Виникнення аварійних ситуацій на залізничній дільниці можливо за умови виникнення нестандартних природних умов (повені, снігові замети тощо), схід потягу з рейок, негативний прояв людського фактора. На території

підприємства, що вже експлуатується можливий розвиток аварійних ситуацій при порушенні правил безпеки. При дотриманні правил з технічної безпеки, правил охорони праці, регулярному проведенні інструктажів, та при дотриманні чинних вимог санітарного законодавства України негативного впливу не очікується,

**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 (атмосферне повітря, геологічне середовище, ґрунти, землю, поводження з відходами, підземні та поверхневі водні ресурси, рослинність, тваринний світ, шумове, вібраційне, світлове, теплове та радіаційне забруднення, випромінення) 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 атмосферне повітря, утворення відходів. 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:**

забезпечити вивезення утворених відходів по мірі їх накопичення на утилізацію чи використання відповідно до укладених угод;

заправку тепловоза здійснювати 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;

дотримуватися 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:**

забезпечувати, підтримку тепловозу 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;

дотримуватись 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 \*\* :**

своєчасна та в повному обсязі сплата екологічного податку; 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:**

виконання робіт в межах проєктних рішень та дотримання технологій, передбачених при впровадженні планованої діяльності;

забезпечити охорону ґрунтів, передачу утворених відходів для подальшого поводження ліцензованим організаціям;

забороняється робота 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;

дотримання вимог природоохоронного законодавства.

**6. На суб'єкта господарювання покладається обов'язок із здійснення після проєктного моніторингу\*\* , а саме: забезпечити контроль щодо впливу на довкілля під час провадження планової діяльності 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 реконструкція під'їзної залізничної колії ТОВ «Експорттрансбуд» на станції Чоп 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**

(керівник структурного підрозділу з оцінки впливу на довкілля уповноваженого органу)

  
\_\_\_\_\_  
(підпис)

**І. О. УРИСЬ**  
(ініціали, прізвище)

**Директор департаменту екології та природних ресурсів Закарпатської обласної державної адміністрації**

(керівник уповноваженого територіального/заступник керівника уповноваженого центрального органу)



**Ю.М. ШПОНТАК**  
(ініціали, прізвище)

\* Якщо здійснювалася процедура оцінки трансграничного впливу.

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