

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 13075

(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

КОМУНАЛЬНЕ ПІДПРИЄМСТВО МІЖНАРОДНИЙ АЕРОПОРТ "КИЇВ" (ЖУЛЯНИ)
01131514

(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, 03036, місто Київ, ПРОСПЕКТ ПОВІТРОФЛОТСЬКИЙ, 79, АЕРОПОРТ "КИЇВ"
(ЖУЛЯНИ) 380973839207

(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 є реконструкція та подальша експлуатація аеродрому КП МА «Київ»
(Жуляни), який розташований у Солом'янському районі м. Києва, по просп. Повітрофлотському,
79. На існуючій території аеродрому розташовані та експлуатуються: • злітно-посадкова смуга з
штучним покриттям (ШЗПС) загальною довжиною 2310 м та шириною 45 м на торцевій ділянці
довжиною 150 м, шириною 80 м на середній ділянці довжиною 1800 м, шириною 45 м на
торцевій ділянці довжиною 360 м; • магістральна руліжна доріжка (РД) РД-2 шириною 21 м; •
з'єднувальні руліжні доріжки - РД-1 та РД-2 шириною 21 м; РД-3 та РД-4 шириною 15 м; РД-6
шириною 12 м; • пасажирські перони. Із об'єктів інженерного забезпечення на аеродромі
розміщені курсові та глісадні радіомаяки, світлосигнальне обладнання з обох напрямків посадки,
метеорологічне обладнання, аварійно-рятувальна станція (АРС), трансформаторні підстанції,
споруди та мережі інженерних комунікацій, що забезпечують роботу аеродромних об'єктів.

Робоча площа аеродрому по периметру має огорожу із типових залізобетонних панелей з насадкою із колючого дроту загальною висотою 2,44 м. Вздовж огорожі проходить патрульна автодорога шириною 3,50 м. До патрульної дороги примикають службові дороги (під'їзди) до існуючих засобів зв'язку, навігації та спостереження, метеообладнання, світлосигнального обладнання, ТП, очисної споруди та до існуючої будівлі АРС.

Технічна альтернатива 1.

Технічною альтернативою передбачена реконструкція існуючої штучної злітно-посадкової смуги з максимальним її подовженням, будівництвом нових руліжних доріжок та перону, а також будівництво супутніх об'єктів обслуговування та інженерного забезпечення аеродрому, для прийому повітряних суден (ПС) кодової літери «С» всіх типів. Під час запланованої реконструкції прийнято рішення про розбирання існуючих штучних покриттів, спорудження нової аеродромної конструкції з дренуючим шаром, планування проектною поверхні аеродрому з забезпеченням нормативних проектних ухилів та надійного поверхневого водовідведення. Відповідно до завдання на проектування та прийнятих проектних рішень реконструкцію аеродрому передбачається здійснювати з виділенням трьох черг будівництва, а саме: - I черга будівництва - будівництво майданчика випробування авіадвигунів та руліжної доріжки (РД-С1) з примиканням до існуючих ділянок; - II черга будівництва - будівництво штучної злітно-посадкової смуги (ШЗПС); нових руліжних доріжок (РД); перону «М» та частини перону «С»; будівництво аварійно-рятувальної станції, патрульної дороги та огорожі; прокладання зовнішніх інженерних комунікацій (мережі каналізації, кабельні лінії та ін.); влаштування засобів зв'язку, навігації та спостереження; влаштування світлосигнального обладнання та освітлення та інше; - III черга будівництва - будівництво частини перону «С» на 7 універсальних місць стоянки ПС кодової літери «С» всіх типів. Будівництво об'єктів I та III черги передбачено в умовах діючого аеропорту, без припинення регулярної експлуатації. Будівництво об'єктів II черги передбачає повне закриття аеропорту та припинення його регулярної експлуатації. Передбачається влаштування аеродромної конструкції жорсткого типу та нежорсткого типу. Жорсткі монолітні аеродромні покриття розділяються на окремі плити деформаційними швами. Між жорстким та нежорстким покриттям, а також на примиканні аеродромних покриттів до водовідвідного лотку та на примиканні нових покриттів до існуючих, проектом передбачені шви розширення з дошкою. Для інформування пілотів, безпечного маневрування повітряних суден на елементах аеродрому, розділення зон використання перону повітряним судном й спецавтотранспортом, на нових аеродромних покриттях передбачається нанесення маркування, а на ділянці існуючого покриття РД-2, яка потрапляє під реконструкцію, виконується відновлення існуючого маркування. Маневрування і стоянка повітряних суден кодової літери «С» усіх типів передбачається на частині перона М та на пероні С. Протиожеледний захист ПС передбачено на окремих площадках на руліжних доріжках РД-С3 та РД-С4, які забезпечують розміщення двох ПС для одночасної обробки протикриговою рідиною. Майданчик випробування авіадвигунів передбачає одне місце стоянки ПС та облаштовується з трьох сторін по периметру струменевідхиляючим щитом, що служить для відхилення вгору та розсіювання газоповітряних потоків, які утворюються при випробуванні двигунів ПС. Робоча поверхня щита складається із окремих секцій із наскрізною поверхнею довжиною 3 м та висотою 6 м кожна, закріплених на основній опорі на підкосах, які в свою чергу кріпляться до монолітного залізобетонного фундаменту. Кожне місце стоянки ПС на перонах, майданчику випробування авіадвигунів та на площадках протиожеледного захисту облаштовується гніздами заземлення для зняття статичної електрики.

Технічна альтернатива 2.

Технічною альтернативою 2 передбачається виконання реконструкції, аналогічно технічній альтернативі 1, за виключенням типу аеродромного покриття нежорсткого типу, а саме передбачається виготовлення аеродромного покриття з використанням асфальтобетону.

3. Місце провадження планованої діяльності, територіальні альтернативи.

м.Київ Святошинський просп. Повітрофлотський, 79

3.1 Територіальні громади, які можуть зазнати впливу планованої діяльності.

Територіальна громада міста Києва Вишнівська міська територіальна громада Борщагівська сільська територіальна громада

Місце провадження планованої діяльності: територіальна альтернатива 1.

м.Київ Святошинський просп. Повітрофлотський, 79.

Територія реконструкції аеродрому Міжнародного аеропорту «КИІВ» (Жуляни) складається з чотирьох сформованих земельних ділянок, ділянки знаходяться в постійному користуванні КП «Міжнародний аеропорт «КИІВ» (Жуляни)»: кадастровий номер 8000000000:72:488:0209, площею 231.4305 га; кадастровий номер 8000000000:72:261:0002 площею 13.1656 га, 8000000000:72:544:0017 площею 0.2503 га; 8000000000:72:488:0062 площею 0.6608 га. Цільове призначення земельних ділянок - 12.05 - Для розміщення та експлуатації будівель і споруд авіаційного транспорту.

Місце провадження планованої діяльності: територіальна альтернатива 2.

м.Київ Святошинський просп. Повітрофлотський, 79.

У зв'язку з тим, що реконструкція відбуватиметься на території існуючого об'єкта, територіальна альтернатива 2 планової діяльності не розглядається.

4. Соціально-економічний вплив планованої діяльності.

Територія розміщення об'єкту вільна від безпосередньої близькості до об'єктів природо-заповідного фонду, спортивно-оздоровчого, курортного і рекреаційного призначення, пам'яток архітектури, історії і культури. Проект на реконструкцію аеродрому розроблено згідно з вимогами чинних нормативних документів України, стандартів і рекомендованої практики ІКАО та ІАТА у галузі проектування та експлуатації аеродромів. З погляду покращення показників соціально-економічного розвитку м. Києва та Київської області, реконструкція аеропорту забезпечить необхідний рівень безпеки та регулярності польотів, обслуговування пасажирів та перевезення вантажу, залучить великий потік пасажирів, забезпечить економічно-вигідне використання аеропорту. Встановлення регулярного авіаційного сполучення в межах України значно розширить можливості регіону для розвитку туристичної галузі, міжнародної торгівлі, співробітництва з іншими країнами та збільшить надходження до місцевого та державного бюджетів. Стратегічно, соціально-економічна необхідність планованої діяльності полягає у задоволенні потреб держави у забезпеченні стабільного розвитку авіаційної галузі, приведенні інфраструктури авіаційного транспорту у відповідність з міжнародними стандартами, забезпеченні набуття Україною статусу транзитної держави з урахуванням її унікального географічного розташування та підвищенні ефективності управління державним майном. Планована діяльність спрямована на розвиток туристичного потенціалу, сприяючи збільшенню можливостей для авіакомпаній в організації регулярних і чартерних рейсів. Це позитивно позначиться на міжнародному іміджі міста та України в цілому, сприяючи залученню більшої кількості туристів та розвитку туристичної галузі.

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

При реконструкції аеродрому передбачається будівництво нових покриттів: злітна-посадкової смуги з штучним покриттям довжиною 2580 м та шириною 45 м; перонів М та С на 23 універсальні місця стоянки ПС «С» всіх типів; двох ділянок з'єднувальної руліжної доріжки РД-8 шириною 15 м, розміщених паралельно ШЗПС; руліжних доріжок швидкісного сходу між ШЗПС та РД-8- РД-А1, РД-А2, РД-А3 та РД А4 шириною 15м на прямолінійних ділянках кожна; з'єднувальних РД-С1, РД-С2, РД-С3 та РД-С4 шириною 15 м на прямолінійних ділянках кожна між РД-8, існуючим сектором МО, авіазаводу та перонами; з'єднувальної РД-С5 (замість розібраної ділянки існуючої РД-2) шириною 21 м від РД В до існуючої РД-2; майданчика випробування авіадвигунів довжиною 87 м та шириною 62 м на 1 універсальне місце стоянки ПС кодової літери «С» всіх типів; 2-х площадок протиожеледного захисту ПС довжиною 104,5 м та шириною 106 м кожна на РД-С3 та РД-С4; з'єднувальної дороги шириною 8 м від перону С до існуючого перону, а також вертикальне планування поверхні аеродрому. Площа існуючих аеродромних покриттів, які залишаються, складає 246025 м², площа нових аеродромних покриттів складає 519350 м². Планове розміщення елементів аеродрому, будівель та споруд, що проектується (майданчиків та площадок спецпризначення - випробування авіадвигунів та протиожеледного захисту; КРМ; щогл освітлення; АРС; майданчика для спецтехніки; патрульної дороги; огорожі), відносно злітної смуги визначене з врахуванням висоти поверхонь обмеження перешкод відповідно до вимог розділу 4 тому 1 Додатку 14 ICAO; частини 6 Doc 9137 ICAO, частини 8 Doc 9137 ICAO, частини 9 Doc 9137 ICAO, частини 6 Doc 9157 ICAO. Площі аеродромних покриттів по чергам складають: 1 черга - 28725 м² (несучі покриття - 24020 м², смуги безпеки - 4705 м²); 2 черга - 461110 м² (несучі покриття - 378360 м² смуги безпеки - 82750 м²); 3 черга - 47125 м² (несучі покриття - 43920 м², смуги безпеки - 3205 м²). Площа пандусів від нових аеродромних покриттів до існуючих складає: 1 черга - від РД-С1 до існуючої РД-4 102 м²; 2 черга - від перону М до існуючого перону 19 560 м², від РД-С5 до існуючої РД-2 3 470 м². Площа з'єднувальної дороги, яка влаштовується у 2 чергу будівництва, складає 530 м². Планування аеродрому передбачається з урахуванням нормативних ухилів, що забезпечують надійне поверхневе водовідведення та убезпечують робочу площу аеродрому від розмивання та підтоплення. Також передбачено влаштування дренажного шару в аеродромній конструкції зі збором стоків через закримочні дрени у водовідвідні колектори з метою недопущення підтоплення та руйнації аеродромного одягу та розуцільнення ґрунтової основи при сезонних коливаннях рівня ґрунтових вод при експлуатації. Збір та відведення стічних вод з нових аеродромних покриттів та ґрунтових ділянок робочої площі аеродрому передбачається у проектувану водовідвідну систему, з подальшим транспортуванням їх на очисні споруди. Проектними рішеннями передбачається зняття ґрунтово-рослинного шару на території штучних покриттів та переміщення його у тимчасові бурти для подальшого використання на благоустрій та/або озеленення територій, а також для створення надійного дернового покриву на ґрунтових ділянках у межах виконання планувальних робіт. В результаті реконструкції передбачається покращення інструментальної системи посадки ILS/DME по II категорії ICAO з одним курсом та по I категорії ICAO з іншим курсом, які відповідають вимогам Додатку 10 ICAO, збільшення річного пасажиропотоку до 7 млн пасажирів на виліт та розширення переліку повітряних суден кодової літери «С», що може приймати аеродром. Режим роботи - цілодобовий, 365 днів на рік. Планована діяльність належить до першої категорії видів планованої діяльності та об'єктів, які можуть мати значний вплив на довкілля і підлягають оцінці впливу на довкілля, а саме: до п. 7) будівництво: аеропортів і аеродромів з основною злітно-посадковою смугою довжиною 2100 метрів і більше; автомагістралей; автомобільних доріг загального користування державного та місцевого значення, що мають чотири чи більше смуги руху, або реконструкція та/або розширення наявних смуг руху до чотирьох і більше, за умови їхньої безперервної протяжності 10 кілометрів і більше; автомобільних доріг першої категорії; магістральних залізничних ліній загального користування; гідротехнічних споруд морських та річкових портів, які можуть приймати судна тоннажністю понад 1350 тонн; глибоководних суднових ходів, у тому числі у природних руслах річок, спеціальних каналів на суходолі та у мілководних морських

акваторіях, придатних для проходження суден тоннажністю понад 1350 тонн та до п. 22) розширення та зміни, включаючи перегляд або оновлення умов провадження планованої діяльності, встановлених (затверджених) рішенням про провадження планованої діяльності або подовження строків її провадження, реконструкцію, технічне переоснащення, капітальний ремонт, перепрофілювання діяльності та об'єктів, зазначених у пунктах 1-21 цієї частини, крім тих, які не справляють значного впливу на довкілля відповідно до критеріїв, затверджених Кабінетом Міністрів України.

6. Екологічні та інші обмеження планованої діяльності за альтернативами:

щодо технічної альтернативи 1.

- дотримання розмірів встановленої санітарно-захисної зони, відповідно до «Державних санітарних правил планування та забудови населених пунктів (ДСП 173-96)», затверджених наказом Міністерства охорони здоров'я України від 19.06.96 р. № 173; - здійснення планованої діяльності в межах відведених, згідно чинного законодавства України, у користування земельних ділянок; - рівень акустичного забруднення не повинен перевищувати нормативних показників згідно ДСН 3.3.6.037-99 «Санітарні норми виробничого шуму, ультразвуку та інфразвуку» тощо; - організація спеціально відведених та відповідно обладнаних місць для тимчасового зберігання кожного окремого виду небезпечних відходів згідно з їх характеристикою небезпеки та відповідно до вимог діючих санітарно-гігієнічних норм і правил з подальшою передачею спеціалізованим підприємствам відповідно укладених угод; - дотримання значень гранично допустимих концентрацій (ГДК) забруднюючих речовин в атмосферному повітрі населених пунктів; - заходи щодо охорони атмосферного повітря на випадок виникнення надзвичайних ситуацій техногенного та природного характеру виконуються згідно Кодексу цивільного захисту України, а також інших нормативно-правових актів у сфері захисту населення і територій від надзвичайних ситуацій техногенного та природного характеру; - питне водопостачання для працівників здійснювати відповідно до ДСанПіН 2.2.4-171-10 «Гігієнічні вимоги до води питної, призначеної для споживання людиною»; - дотримуватись нормативів ДБН В.1.1-7:2016 «Пожежна безпека об'єктів будівництва. Загальні вимоги».

щодо технічної альтернативи 2.

Аналогічно технічній альтернативі 1, в тому числі екологічні обмеження, зумовлені впливом від влаштування аеродромного покриття.

щодо територіальної альтернативи 1.

Планувальні обмеження в межах відведених земельних ділянок. Дотримання меж встановленої санітарно-захисної зони СЗЗ та стану шумового режиму згідно Державних санітарних правил планування та забудови населених пунктів (наказ МОЗ України від 19.06.1996 р. за №173). Влаштування системи водовідведення, збору та відведення стічних вод з нових аеродромних покриттів та ґрунтових ділянок робочої площі аеродрому.

щодо територіальної альтернативи 2.

У зв'язку з тим, що реконструкція відбуватиметься на території існуючого об'єкта, територіальна альтернатива 2 планової діяльності не розглядається.

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

щодо технічної альтернативи 1.

Інженерно-геологічні вишукування виконані з дотриманням вимог ДБН А.2.1.-1-2008 «Інженерні вишукування для будівництва», СНиП 2.05.08-85 «Аеродроми» та інших нормативно-

інструктивних джерел. Прийнятий технологічний процес проведення реконструкції є найбільш екологічним, економічно доцільним та ефективним.

щодо технічної альтернативи 2.

Аналогічно технічній альтернативі 1, а також додаткові заходи еколоого-інженерної підготовки, що пов'язані з влаштуванням аеродромного покриття.

щодо територіальної альтернативи 1.

Еколоого-інженерна підготовка і захист території передбачає планування промислового майданчика та влаштування технологічних доріг і шляхів із врахуванням раціонального транспортного сполучення, компонування комплексу технологічного обладнання з урахуванням вимог техніки безпеки і виробничої санітарії. Проектними рішеннями передбачається влаштування системи водовідведення, зняття ґрунтово-рослинного шару, проведення благоустрою, встановлення СЗЗ.

щодо територіальної альтернативи 2.

У зв'язку з тим, що реконструкція відбуватиметься на території існуючого об'єкта, територіальна альтернатива 2 планової діяльності не розглядається.

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

щодо технічної альтернативи 1.

- клімат і мікроклімат: об'єкт планованої діяльності не здійснюватиме викид в атмосферне повітря значної кількості теплоти та вологи, очікувана кількість викидів парникових газів не передбачає змін клімату та мікроклімату оточуючого середовища; - повітряне середовище: при проведенні реконструкції та подальшій експлуатації об'єкту передбачаються викиди забруднюючих речовин в межах допустимих значень. - акустичне середовище: при проведенні реконструкції та подальшій експлуатації об'єкту передбачається акустичний вплив в межах допустимих значень; - геологічне середовище: планована діяльність не передбачає втручання в геологічне середовище; - ґрунти: при проведенні реконструкції та при нормальних умовах експлуатації об'єкту вплив на ґрунти зводиться до мінімуму (територія робочої площі аеродрому передбачена з твердого водонепроникного покриття, передбачається збір та водовідведення поверхневого стоку на очисні споруди); - водне середовище: при реконструкції та при експлуатації водопостачання питної води та приймання господарсько-побутових стічних вод (водовідведення) у систему каналізації м. Києва через приєднані мережі передбачено відповідно до укладених договорів з ПАТ «АК «Київводоканал», забезпечення водою питного призначення – привозна бутильована вода. Організованого скидання поверхневих стічних вод у водні об'єкти під час реконструкції та провадження планованої діяльності не передбачається, а за рахунок запровадження на об'єкті системи попередньої їх очистки власних очисних спорудах та своєчасного їх вивезення на місцеві очисні споруди, забруднення довкілля не очищеними або недостатньо очищеними стічними водами, не очікується. Прибережні захисні смуги та водоохоронні зони найближчих поверхневих водних об'єктів витримані у повному обсязі. Порухи гідрологічних і гідрогеологічних параметрів водних об'єктів і територій у зонах впливу планованої діяльності не очікується. В рамках функціонування об'єкту не передбачається організованого забору та скидів стічних вод у водоймища та ґрунтові води. - рослинний і тваринний світ, заповідні об'єкти: на середовище перебування, зміну та порушення видового різноманіття, а також на шляхи міграції тварин і птахів реконструкція та подальша експлуатація об'єкту не вчинить шкідливого впливу. Об'єкти природно-заповідного фонду та курортної зони в безпосередній близькості до ділянки відсутні; - навколишнє соціальне середовище: вплив діяльності об'єкта на здоров'я населення передбачається як прийнятний; - культурна спадщина:

вплив відсутній.

щодо технічної альтернативи 2.

Аналогічно технічній альтернативі 1.

щодо територіальної альтернативи 1.

Сфера, джерела та види можливого впливу на довкілля допустимі при реконструкції та подальшої експлуатації об'єкту.

щодо територіальної альтернативи 2.

У зв'язку з тим, що реконструкція відбуватиметься на території існуючого об'єкта, територіальна альтернатива 2 планової діяльності 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").

Перша категорія

22 Розширення та зміни Розширення та зміни, включаючи перегляд або оновлення умов провадження планованої діяльності, встановлених (затверджених) рішенням про провадження планованої діяльності або подовження строків її провадження, реконструкцію, технічне переоснащення, капітальний ремонт, перепрофілювання діяльності та об'єктів, зазначених у пунктах 1-21 цієї частини, крім тих, які не справляють значного впливу на довкілля відповідно до критеріїв, затверджених Кабінетом Міністрів України."

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 (зацеплених держав).

Підстав немає

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

Планований обсяг досліджень та рівень деталізації інформації, що підлягає включенню до Звіту з оцінки впливу на довкілля проводиться у відповідності з пунктом 2 статті 6 та статтею 5 Закону України «Про оцінку впливу на довкілля» під № 2059 - VIII від 23.05.2017 р., вид та територія планованої діяльності не стосується зони відчуження або зони безумовного (обов'язкового) відселення території, що зазнала радіоактивного забруднення внаслідок Чорнобильської катастрофи.

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

отримання Дозволу на проведення будівельних робіт

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

що видається Державною інспекцією архітектури та містобудування України

(орган, до повноважень якого належить прийняття такого рішення)

15. Усі зауваження і пропозиції громадськості до планованої діяльності, обсягу досліджень та рівня деталізації інформації, що підлягає включенню до звіту з оцінки впливу на довкілля, необхідно надсилати до

Міністерство захисту довкілля та природних ресурсів України , 03035 м. Київ, вул. Митрополита Василя Липківського, 35, OVD@mer.gov.ua, (044) 206-31-40, 206-31-50 , заступник директора департаменту – начальник відділу оцінки впливу на довкілля Департаменту екологічної оцінки, контролю та екологічних фінансів Грицак Олена Анатоліївна

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

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