

Заява про екологічні наслідки діяльності у результаті капітального ремонту колії, ст. Водяна № 3

Робочий проєкт «Капітальний ремонт колії. Ст. Водяна № 3» розроблено Харківським відділенням філії «Проектно-вишукувальний інститут залізничного транспорту» АТ «Укрзалізниця».

Мета проєктованої діяльності - покращення технічного стану залізниці та покращення умов її експлуатації.

Робочим проєктом передбачається капітальний ремонт колії в межах території АТ «Укрзалізниця» без перепрофілювання та зміни зовнішніх геометричних розмірів та за умови, що в результаті капітального ремонту господарська діяльність не призведе до збільшення утворюваних та утворення нових небезпечних відходів, збільшення та появи нових джерел викидів в атмосферне повітря та скидів забруднюючих речовин у водні об'єкти, шумового, вібраційного, світлового, теплового та радіаційного забруднення, а також випромінення.

На підставі технічного завдання на ділянці капітального ремонту колії передбачається:

- заміна рейко-шпальної решітки, виправка колії з суцільною підбивкою шпал, рихтування та опорядження баластної призми;
- заміна інвентарних рейок рейковими плітями безстикової колії.

Для виконання вимог нормативів проєктування необхідне першочергове переукладання стрілочного перевodu № 21 на нові ординати та, як наслідок, рихтування частини існуючої колії № 5.

Загальна протяжність ділянки капітального ремонту колії з урахуванням стрілочного перевodu № 21 - 870,00 м, без урахування стрілочного перевodu - 830,40 м. Протяжність стрілочного перевodu № 21 дорівнює 39,60 м.

Ділянка колії, що підлягає капітальному ремонту – VII категорії. Протяжність – 0,83040 м. Розташована в межах Виробничого підрозділу «Люботинська дистанція колії» (ПЧ-10) регіональної філії «Південна залізниця».

Рух на ділянці пасажирський та вантажний. Існуюча швидкість руху пасажирських поїздів становить 40 км/год., вантажних – 40 км/год. Після капітального ремонту колії швидкість пасажирських поїздів на прямих ділянках колії становитиме 40 км/год., вантажних - 40 км/год.

Верхня будова колії після капітального ремонту: рейки типу Р65 (старопридатні); шпали залізобетонні з епюрою 1680 шт./км в прямих та кривих ділянках колії; баласт - щебінь товщиною під шпалою не менше 25 см, піщана подушка - 25 см; скріплення – КБ.

На ділянці капітального ремонту колії: станцій – 1: ст. Водяна; стрілочних переводів, що підлягають капітальному ремонту – 1: № 21; пасажирських платформ – 1: станція Водяна № 3; труб – немає; мостів – немає; шляхопроводів - немає; переїздів – немає.

В плані колія зображена прямими – 647,25 м, кривими - 183,15 м.

Колія, яка підлягає капітальному ремонту, розташована на станційній площадці з існуючою системою водовідвідних споруд.

Загальна протяжність ділянки капітального ремонту колії – 830,40 м, із них: безстикової колії – 813,11 м, ланкової колії – 17,29 м.

Основним варіантом передбачається укладання ланкової колії, 2 пар рейкових плітей та 1 пари клеєболтових ізолюючих стиків. Другим варіантом передбачається укладання ланкової колії.

Для виконання підготовчих робіт по улаштуванню земляного полотна робочим проєктом передбачається: заміна вузлів трикутного підвісу з додатковими фіксаторами на жорстких поперечинах, які не відповідають нормам проєктування, при значній зміні габариту опор контактної мережі після перевлаштування колії; регулювання контактної підвіски в місцях горизонтальних зміщень колії відносно її існуючого положення в плані; регулювання положення контактного проводу над рівнем головки рейки (РГР) при значних перепадах висоти контактної підвіски після перевлаштування колії.

Основним джерелом шуму, що впливає на навколишнє середовище, є технологічний шум транспортних засобів. Введення в експлуатацію ділянки колії, що підлягає капітальному ремонту, зменшить рівень шуму від проходу залізничних поїздів.

Колія в процесі експлуатації не чинить активного і масштабного впливу на клімат та мікрокліматичні умови, не є джерелом забруднення атмосферного повітря та шуму, не забруднює водне середовище та ґрунтовий покрив.

Під час проведення робіт буде спостерігатись незначний короточасний вплив на атмосферне повітря: викиди в повітря від будівельної та автотранспортної техніки, при проведенні фарбувальних та зварювальних робіт; шум та вібрація від будівельної та автотранспортної техніки; утворення побутових та будівельних відходів, розроблення техногенного ґрунту (баласту). В атмосферне повітря будуть надходити: вуглецю оксид, вуглеводні насичені C₁₂-C₁₉, азоту діоксид, сажа, ангідрид сірчастий та ін.

Побутові та будівельні відходи, що утворюються під час проведення робіт, збираються, зберігаються відповідно до їх класу та передаються на утилізацію спеціалізованим підприємствам згідно з укладеними договорами.

Проведення робіт не руйнує діючу систему комунікації місцевості.

У робочому проєкті передбачені: заходи щодо охорони праці, техніки безпеки та вибухопожежобезпечності; заходи щодо дотримання санітарно-гігієнічних норм і правил; заходи щодо охорони навколишнього середовища.

Заходи, розроблені в проєкті, дозволяють зберегти екологічну рівновагу в районі розміщення проєктованого об'єкта, знижують до мінімуму вплив негативних факторів, що впливають на ґрунт, рослинність, повітряний простір, водні ресурси й інші компоненти природного середовища.

Ступінь впливу на навколишнє середовище на період проведення робіт по капітальному ремонту колії № 3 на станції Водяна оцінюється як прийнятний.

Замовник будівництва зобов'язується здійснити всі проєктні рішення, закладені в робочому проєкті відповідно до норм та правил охорони навколишнього середовища та вимог екологічної безпеки на всіх етапах виконання робіт та експлуатації об'єкта.

Інформування громадськості здійснюється шляхом публікацій в ЗМІ «Заяви про наміри» та «Заяви про екологічні наслідки діяльності».

Заява про екологічні наслідки діяльності у результаті капітального ремонту колії, ст. Гроза № 3

Робочий проєкт «Капітальний ремонт колії. Ст. Гроза № 3» розроблено Харківським відділенням філії «Проектно-вишукувальний інститут залізничного транспорту» АТ «Укрзалізниця».

Мета проєктованої діяльності - покращення технічного стану залізниці та покращення умов її експлуатації.

Робочим проєктом передбачається капітальний ремонт колії в межах території АТ «Укрзалізниця» без перепрофілювання та зміни зовнішніх геометричних розмірів та за умови, що в результаті капітального ремонту господарська діяльність не призведе до збільшення утворюваних та утворення нових небезпечних відходів, збільшення та появи нових джерел викидів в атмосферне повітря та скидів забруднюючих речовин у водні об'єкти, шумового, вібраційного, світлового, теплового та радіаційного забруднення, а також випромінення.

На підставі технічного завдання на ділянці капітального ремонту колії передбачається:

- заміна рейко-шпальної решітки, виправка колії з суцільною підбивкою шпал, рихтування та опорядження баластної призми;
- заміна інвентарних рейок рейковими плітями безстикової колії.

Загальна протяжність ділянки капітального ремонту колії – 905,20 м.

Ділянка колії, що підлягає капітальному ремонту – VII категорії. Протяжність – 0,90520 км (ПК5+31,60 - ПК0 - ПК4+36,80). Розташована в межах Виробничого підрозділу «Куп'янська-Вузлова дистанція колії» (ПЧ-15) регіональної філії «Південна залізниця».

Рух на ділянці пасажирський та вантажний. Існуюча швидкість руху пасажирських та вантажних поїздів становить 25 км/год. Після капітального ремонту колії швидкість пасажирських та вантажних поїздів становитиме 40 км/год.

Верхня будова колії після капітального ремонту: рейки типу Р65 (старопридатні); шпали залізобетонні з епюрою 1680 шт./км в прямих та кривих ділянках колії; баласт - щебінь товщиною під шпалою не менше 25 см, пісок товщиною 20 см; скріплення – КБ.

На ділянці капітального ремонту приймально-відправної колії № 3 по станції Гроза: стрілочних переводів, що підлягають капітальному ремонту – немає; пасажирських платформ – немає; труб – немає; мостів – немає; шляхопроводів - немає; переїздів – немає.

В плані колія зображена прямими – 539,38 м та кривими ділянками – 365,82 м.

На ділянці капітального ремонту колії по земляному полотну передбачені наступні види робіт: зрізання узбіччя земляного полотна насипу, зрізання ґрунту земляного полотна насипу.

Укріплення укосів земляного полотна передбачено обсівом трав.

На ділянці капітального ремонту колії № 3 по станції Гроза передбачається укладання безстикової колії на залізобетонних шпалах.

Загальна протяжність ділянки капітального ремонту колії – 905,20 м із них: безстикової колії – 872,32 м, ланкової колії – 32,88 м.

Основним варіантом передбачається укладання 1 пари рейкової плити з використанням 2 пар клеєболтових ізолюючих стиків. Другим варіантом передбачається укладання ланкової колії.

Для виконання підготовчих робіт по улаштуванню земляного полотна робочим проектом передбачається: заміна вузлів трикутного підвісу з додатковими фіксаторами на жорстких поперечинах, які не відповідають нормам проектування, при значній зміні габариту опор контактної мережі після перевлаштування колії; регулювання контактної підвіски в місцях горизонтальних зміщень колії відносно її існуючого положення в плані; регулювання положення контактної провладу над рівнем головки рейки (РГР) при значних перепадах висоти контактної підвіски після перевлаштування колії.

Основним джерелом шуму, що впливає на навколишнє середовище, є технологічний шум транспортних засобів. Введення в експлуатацію ділянки колії, що підлягає капітальному ремонту, зменшить рівень шуму від проходу залізничних поїздів.

Колія в процесі експлуатації не чинить активного і масштабного впливу на клімат та мікрокліматичні умови, не є джерелом забруднення атмосферного повітря та шуму, не забруднює водне середовище та ґрунтовий покрив.

Під час проведення робіт буде спостерігатись незначний короткочасний вплив на атмосферне повітря: викиди в повітря від будівельної та автотранспортної техніки, при проведенні фарбувальних та зварювальних робіт; шум та вібрація від будівельної та автотранспортної техніки; утворення побутових та будівельних відходів, розроблення ґрунту та техногенного ґрунту (баласту). В атмосферне повітря будуть надходити: вуглецю оксид, вуглеводні насичені C₁₂-C₁₉, азоту діоксид, сажа, ангідрид сірчастий та ін.

Побутові та будівельні відходи, що утворюються під час проведення робіт, збираються, зберігаються відповідно до їх класу та передаються на утилізацію спеціалізованим підприємствам згідно з укладеними договорами.

Проведення робіт не руйнує діючу систему комунікації місцевості.

У робочому проекті передбачені: заходи щодо охорони праці, техніки безпеки та вибухопожежобезпечності; заходи щодо дотримання санітарно-гігієнічних норм і правил; заходи щодо охорони навколишнього середовища.

Заходи, розроблені в проекті, дозволяють зберегти екологічну рівновагу в районі розміщення проектного об'єкта, знижують до мінімуму вплив негативних факторів, що впливають на ґрунт, рослинність, повітряний простір, водні ресурси й інші компоненти природного середовища.

Ступінь впливу на навколишнє середовище на період проведення робіт по капітальному ремонту колії № 3 на станції Гроза оцінюється як прийнятний.

Замовник будівництва зобов'язується здійснити всі проектні рішення, закладені в робочому проекті відповідно до норм та правил охорони

навколишнього середовища та вимог екологічної безпеки на всіх етапах виконання робіт та експлуатації об'єкта.

Інформування громадськості здійснюється шляхом публікацій в ЗМІ «Заяви про наміри» та «Заяви про екологічні наслідки діяльності».

Заява про екологічні наслідки діяльності у результаті капітального ремонту колії, ст. Зміїв № 4

Робочий проект «Капітальний ремонт колії. Ст. Зміїв № 4» розроблено Харківським відділенням філії «Проектно-вишукувальний інститут залізничного транспорту» АТ «Укрзалізниця».

Мета проектової діяльності - покращення технічного стану залізниці та покращення умов її експлуатації.

Робочим проектом передбачається капітальний ремонт колії в межах території АТ «Укрзалізниця» без перепрофілювання та зміни зовнішніх геометричних розмірів та за умови, що в результаті капітального ремонту господарська діяльність не призведе до збільшення утворюваних та утворення нових небезпечних відходів, збільшення та появи нових джерел викидів в атмосферне повітря та скидів забруднюючих речовин у водні об'єкти, шумового, вібраційного, світлового, теплового та радіаційного забруднення, а також випромінення.

На підставі технічного завдання на ділянці капітального ремонту колії передбачається:

- заміна рейко-шпальної решітки, виправка колії з суцільною підбивкою шпал, рихтування та опорядження баластної призми;
- заміна інвентарних рейок рейковими плітями безстикової колії.

Загальна протяжність ділянки капітального ремонту колії – 1014,80 м.

Ділянка колії, що підлягає капітальному ремонту – VII категорії. Протяжність – 1,01480 км (ПК6+89,60 - ПК0 - ПК3+25,20). Розташована в межах Виробничого підрозділу «Ізюмська дистанція колії» (ПЧ-5) регіональної філії «Південна залізниця».

Рух на ділянці пасажирський та вантажний. Існуюча швидкість руху пасажирських та вантажних поїздів становить 25 км/год. Після капітального ремонту колії швидкість пасажирських та вантажних поїздів становитиме 40 км/год.

Верхня будова колії після капітального ремонту: рейки типу Р65 (старопридатні); шпали залізобетонні з епюрою 1680 шт./км в прямих та кривих ділянках колії та 4 дерев'яні шпали за захрестовинною ланкою стрілочного переводу № 16; баласт - щебінь товщиною під шпалою не менше 25 см, пісок товщиною 20 см; скріплення – КБ.

На ділянці капітального ремонту приймально-відправної колії № 4 по станції Зміїв: стрілочних переводів, що підлягають капітальному ремонту – немає; пасажирських платформ – немає; труб - немає; мостів – 1: на ПК3+91,50; шляхопроводів – 1: на ПК0+69,30; переїздів – немає.

В плані колія зображена прямими – 733,22 м та кривими ділянками – 281,58 м.

Колія, яка підлягає капітальному ремонту, розташована на станційній площадці з існуючою системою водовідвідних споруд.

На ділянці капітального ремонту колії № 4 по станції Зміїв передбачається укладання безстикової колії на залізобетонних шпалах.

Загальна протяжність ділянки капітального ремонту колії – 1014,80 м із них: безстикової колії – 989,02 м, ланкової колії – 25,78 м.

Основним варіантом передбачається укладання 1 пари рейкових плітей з використанням 2 пар клеєболтових ізолюючих стиків. Другим варіантом передбачається укладання ланкової колії.

Для виконання підготовчих робіт по улаштуванню земляного полотна робочим проектом передбачається: заміна вузлів підвісу додаткового фіксатора на гнучкій поперечині, які не відповідають нормам проектування, при значній зміні габариту опор контактної мережі після перевлаштування колії; регулювання контактної підвіски в місцях горизонтальних зміщень колії відносно її існуючого положення в плані; регулювання положення контактного проводу над рівнем головки рейки (РГР) при значних перепадах висоти контактної підвіски після перевлаштування колії.

Колія в процесі експлуатації не чинить активного і масштабного впливу на клімат та мікрокліматичні умови, не є джерелом забруднення атмосферного повітря та шуму, не забруднює водне середовище та ґрунтовий покрив.

Під час проведення робіт буде спостерігатись незначний короткочасний вплив на атмосферне повітря: викиди в повітря від будівельної та автотранспортної техніки, при проведенні фарбувальних та зварювальних робіт; шум та вібрація від будівельної та автотранспортної техніки; утворення побутових та будівельних відходів, розроблення техногенного ґрунту (баласту). В атмосферне повітря будуть надходити: вуглецю оксид, вуглеводні насичені C₁₂-C₁₉, азоту діоксид, сажа, ангідрид сірчастий та ін.

Побутові та будівельні відходи, що утворюються під час проведення робіт, збираються, зберігаються відповідно до їх класу та передаються на утилізацію спеціалізованим підприємствам згідно з укладеними договорами.

Проведення робіт не руйнує діючу систему комунікації місцевості.

У робочому проекті передбачені: заходи щодо охорони праці, техніки безпеки та вибухопожежобезпечності; заходи щодо дотримання санітарно-гігієнічних норм і правил; заходи щодо охорони навколишнього середовища.

Заходи, розроблені в проекті, дозволяють зберегти екологічну рівновагу в районі розміщення проектного об'єкта, знижують до мінімуму вплив негативних факторів, що впливають на ґрунт, рослинність, повітряний простір, водні ресурси й інші компоненти природного середовища.

Ступінь впливу на навколишнє середовище на період проведення робіт по капітальному ремонту колії № 4 на станції Зміїв оцінюється як прийнятний.

Замовник будівництва зобов'язується здійснити всі проектні рішення, закладені в робочому проекті відповідно до норм та правил охорони навколишнього середовища та вимог екологічної безпеки на всіх етапах виконання робіт та експлуатації об'єкта.

Інформування громадськості здійснюється шляхом публікацій в ЗМІ «Заяви про наміри» та «Заяви про екологічні наслідки діяльності».

**Заява про екологічні наслідки діяльності
у результаті капітального ремонту колії, ст. Індустріальна №№ 8А, 8Б,
ділянка колії між стр. пер. № 74 - 44**

Робочий проєкт «Капітальний ремонт колії. Ст. Індустріальна №№ 8А, 8Б, ділянка колії між стр. пер. № 74 - 44» розроблено Харківським відділенням філії «Проектно-вишукувальний інститут залізничного транспорту» АТ «Укрзалізниця».

Мета проєктованої діяльності - покращення технічного стану залізниці та покращення умов її експлуатації.

Робочим проєктом передбачається капітальний ремонт колії в межах території АТ «Укрзалізниця» без перепрофілювання та зміни зовнішніх геометричних розмірів та за умови, що в результаті капітального ремонту господарська діяльність не призведе до збільшення утворюваних та утворення нових небезпечних відходів, збільшення та появи нових джерел викидів в атмосферне повітря та скидів забруднюючих речовин у водні об'єкти, шумового, вібраційного, світлового, теплового та радіаційного забруднення, а також випромінення.

На підставі технічного завдання на ділянці капітального ремонту колії передбачається:

- заміна рейко-шпальної решітки, виправка колії з суцільною підбивкою шпал, рихтування та опорядження баластної призми;
- заміна інвентарних рейок рейковими плітями безстикової колії.

Загальна протяжність ділянки капітального ремонту колії – 738,59 м, без урахування стрілочного перевodu № 74 та вагонних ваг протяжність ділянки капітального ремонту – 693,68 м.

Ділянка колії, що підлягає капітальному ремонту – VII категорії. Протяжність – 0,69368 м. Розташована в межах Виробничого підрозділу «Основ'янська дистанція колії» (ПЧ-7) регіональної філії «Південна залізниця».

Рух на ділянці вантажний. Існуюча швидкість руху вантажних поїздів становить 15 км/год. Після капітального ремонту колії швидкість вантажних поїздів становитиме 40 км/год.

Верхня будова колії після капітального ремонту: рейки типу Р65 (старопридатні), перехідні рейки Р50/Р65(старопридатні); шпали залізобетонні та дерев'яні з епурою 1680 шт./км в прямих та кривих ділянках колії; баласт - щебінь товщиною під шпалою не менше 25 см, пісок товщиною 20 см; скріплення – КБ та костильне скріплення.

На ділянці капітального ремонту: стрілочних переводів, що підлягають капітальному ремонту – 1: № 74; засоби ваговиміральної техніки – вагонні ваги тензометричні комбінованого типу; пасажирських платформ – немає; труб – немає; мостів – немає; шляхопроводів - немає; переїздів – немає.

В плані колія зображена прямими – 631,01 м, кривими – 62,67 м.

На ділянці капітального ремонту колії № 8Б та ділянці колії між стрілочними переводами № 74 - 44 по станції Індустріальна передбачається укладання ланкової колії на залізобетонних шпалах, на ділянці капітального ремонту колії № 8А – укладання безстикової колії на залізобетонних шпалах.

Колії, які підлягають капітальному ремонту, розташовані на станційній площадці з існуючою системою водовідвідних споруд.

Загальна протяжність ділянки капітального ремонту колії – 693,68 м із них: безстикової колії – 476,82 м, ланкової колії – 216,86 м (в тому числі укладаються перехідні ланки довжиною 12,5 м із рейок типу Р50/Р65 на залізобетонних шпалах, крім 4 дерев'яних шпал).

Основним варіантом передбачається укладання 1 пари рейкових плітей з використанням 2 пар клеєболтових ізолюючих стиків та 3 пар збірних стиків. Другим варіантом передбачається укладання ланкової колії та 5 пар збірних стиків.

Основним джерелом шуму, що впливає на навколишнє середовище, є технологічний шум транспортних засобів. Введення в експлуатацію ділянок колій, що підлягають капітальному ремонту, зменшить рівень шуму від проходу залізничних поїздів.

Колії в процесі експлуатації не чинять активного і масштабного впливу на клімат та мікрокліматичні умови, не є джерелами забруднення атмосферного повітря та шуму, не забруднюють водне середовище та ґрунтовий покрив.

Під час проведення робіт буде спостерігатись незначний короткочасний вплив на атмосферне повітря: викиди в повітря від будівельної та автотранспортної техніки, при проведенні зварювальних робіт; шум та вібрація від будівельної та автотранспортної техніки; утворення побутових та будівельних відходів, розроблення техногенного ґрунту (баласту). В атмосферне повітря будуть надходити: вуглецю оксид, вуглеводні насичені C₁₂-C₁₉, азоту діоксид, сажа, ангідрид сірчастий та ін.

Побутові та будівельні відходи, що утворюються під час проведення робіт, збираються, зберігаються відповідно до їх класу та передаються на утилізацію спеціалізованим підприємствам згідно з укладеними договорами.

Проведення робіт не руйнує діючу систему комунікації місцевості.

У робочому проєкті передбачені: заходи щодо охорони праці, техніки безпеки та вибухопожежобезпечності; заходи щодо дотримання санітарно-гігієнічних норм і правил; заходи щодо охорони навколишнього середовища.

Заходи, розроблені в проєкті, дозволяють зберегти екологічну рівновагу в районі розміщення проєктованого об'єкта, знижують до мінімуму вплив негативних факторів, що впливають на ґрунт, рослинність, повітряний простір, водні ресурси й інші компоненти природного середовища.

Ступінь впливу на навколишнє середовище на період проведення робіт по капітальному ремонту колій №№ 8А, 8Б, ділянка колії між стр. пер. № 74 - 44 на станції Індустріальна оцінюється як прийнятний.

Замовник будівництва зобов'язується здійснити всі проєктні рішення, закладені в робочому проєкті відповідно до норм та правил охорони

навколишнього середовища та вимог екологічної безпеки на всіх етапах виконання робіт та експлуатації об'єкта.

Інформування громадськості здійснюється шляхом публікацій в ЗМІ «Заяви про наміри» та «Заяви про екологічні наслідки діяльності».

Заява про екологічні наслідки діяльності у результаті капітального ремонту колії, ст. Кременчук Вантажний двір № 3

Робочий проєкт «Капітальний ремонт колії. Ст. Кременчук Вантажний двір № 3» розроблено Харківським відділенням філії «Проектно-вишукувальний інститут залізничного транспорту» АТ «Укрзалізниця».

Мета проєктованої діяльності - покращення технічного стану залізниці та покращення умов її експлуатації.

Робочим проєктом передбачається капітальний ремонт колії в межах території АТ «Укрзалізниця» без перепрофілювання та зміни зовнішніх геометричних розмірів та за умови, що в результаті капітального ремонту господарська діяльність не призведе до збільшення утворюваних та утворення нових небезпечних відходів, збільшення та появи нових джерел викидів в атмосферне повітря та скидів забруднюючих речовин у водні об'єкти, шумового, вібраційного, світлового, теплового та радіаційного забруднення, а також випромінення.

На підставі технічного завдання на ділянці капітального ремонту колії передбачається:

- укладання ланкової колії, баластування колії новим щебеневим баластом, виправка колії з суцільною підбивкою шпал, рихтування та опорядження баластної призми;

- заміна приведення основної площадки земляного полотна до встановлених норм.

Загальна протяжність ділянки капітального ремонту колії – 207,00 м.

Ділянка колії, що підлягає капітальному ремонту – VII категорії. Протяжність – 0,207 км. Розташована в межах Виробничого підрозділу «Кременчуцька дистанція колії» (ПЧ-12) регіональної філії «Південна залізниця».

Рух на ділянці вантажний. Існуюча швидкість руху вантажних поїздів становить 25 км/год. Після капітального ремонту колії швидкість вантажних поїздів становитиме 40 км/год.

Верхня будова колії після капітального ремонту: рейки типу Р65 (старопридатні); шпали залізобетонні з епюрою 1680 шт./км в прямих і кривих радіусом 1200 м та більше, 1840 шт./км в кривих радіусом менше 1200 м; баласт - щебінь товщиною під шпалою не менше 25 см, пісок товщиною 20 см; скріплення – КБ.

На ділянці капітального ремонту колії: стрілочних переводів, що підлягають капітальному ремонту – немає; пасажирських платформ – немає; труб – немає; мостів – немає; шляхопроводів - немає; переїздів – немає.

В плані колія зображена прямими – 126,04 м та кривими ділянками – 80,96 м.

Колія, яка підлягає капітальному ремонту, розташована на станційній площадці з існуючою системою водовідвідних споруд.

На ділянці капітального ремонту колії № 3 по станції Кременчук Вантажний двір передбачається укладання ланкової колії на залізобетонних шпалах.

Загальна протяжність ділянки капітального ремонту колії – 207,00 м.

Основним джерелом шуму, що впливає на навколишнє середовище, є технологічний шум транспортних засобів. Введення в експлуатацію ділянки колії, що підлягає капітальному ремонту, зменшить рівень шуму від проходу залізничних поїздів.

Колія в процесі експлуатації не чинить активного і масштабного впливу на клімат та мікрокліматичні умови, не є джерелом забруднення атмосферного повітря та шуму, не забруднює водне середовище та ґрунтовий покрив.

Під час проведення робіт буде спостерігатись незначний короткочасний вплив на атмосферне повітря: викиди в повітря від будівельної та автотранспортної техніки, при проведенні фарбувальних та зварювальних робіт; шум та вібрація від будівельної та автотранспортної техніки; утворення побутових та будівельних відходів, розроблення техногенного ґрунту (баласту). В атмосферне повітря будуть надходити: вуглецю оксид, вуглеводні насичені C₁₂-C₁₉, азоту діоксид, сажа, ангідрид сірчастий та ін.

Побутові та будівельні відходи, що утворюються під час проведення робіт, збираються, зберігаються відповідно до їх класу та передаються на утилізацію спеціалізованим підприємствам згідно з укладеними договорами.

Проведення робіт не руйнує діючу систему комунікації місцевості.

У робочому проєкті передбачені: заходи щодо охорони праці, техніки безпеки та вибухопожежобезпечності; заходи щодо дотримання санітарно-гігієнічних норм і правил; заходи щодо охорони навколишнього середовища.

Заходи, розроблені в проєкті, дозволяють зберегти екологічну рівновагу в районі розміщення проєктованого об'єкта, знижують до мінімуму вплив негативних факторів, що впливають на ґрунт, рослинність, повітряний простір, водні ресурси й інші компоненти природного середовища.

Ступінь впливу на навколишнє середовище на період проведення робіт по капітальному ремонту колії № 3 на станції Кременчук Вантажний двір оцінюється як прийнятний.

Замовник будівництва зобов'язується здійснити всі проєктні рішення, закладені в робочому проєкті відповідно до норм та правил охорони навколишнього середовища та вимог екологічної безпеки на всіх етапах виконання робіт та експлуатації об'єкта.

Інформування громадськості здійснюється шляхом публікацій в ЗМІ «Заяви про наміри» та «Заяви про екологічні наслідки діяльності».

**Заява про екологічні наслідки діяльності
у результаті капітального ремонту колії, ст. Люботин-Західний № 4**

Робочий проєкт «Капітальний ремонт колії. Ст. Люботин-Західний № 4» розроблено Харківським відділенням філії «Проектно-вишукувальний інститут залізничного транспорту» АТ «Укрзалізниця».

Мета проєктованої діяльності - покращення технічного стану залізниці та покращення умов її експлуатації.

Робочим проєктом передбачається капітальний ремонт колії в межах території АТ «Укрзалізниця» без перепрофілювання та зміни зовнішніх геометричних розмірів та за умови, що в результаті капітального ремонту господарська діяльність не призведе до збільшення утворюваних та утворення нових небезпечних відходів, збільшення та появи нових джерел викидів в атмосферне повітря та скидів забруднюючих речовин у водні об'єкти, шумового, вібраційного, світлового, теплового та радіаційного забруднення, а також випромінення.

На підставі технічного завдання на ділянці капітального ремонту колії передбачається:

- заміна рейко-шпальної решітки, виправка колії з суцільною підбивкою шпал, рихтування та опорядження баластної призми;

- заміна інвентарних рейок рейковими плітями безстикової колії.

Загальна протяжність ділянки капітального ремонту колії – 1796,10 м.

Ділянка колії, що підлягає капітальному ремонту – VII категорії. Протяжність – 1796,10 м. Розташована в межах Виробничого підрозділу «Люботинська дистанція колії» (ПЧ-10) регіональної філії «Південна залізниця».

Рух на ділянці пасажирський та вантажний. Існуюча швидкість руху пасажирських поїздів становить 40 км/год., вантажних – 40 км/год. Після капітального ремонту колії на прямих ділянках колії швидкість пасажирських поїздів становитиме 40 км/год., вантажних - 40 км/год.

Верхня будова колії після капітального ремонту: рейки типу Р65 (старопридатні); шпали залізобетонні з епурою 1680 шт./км (старопридатні) в прямих ділянках, 1840 шт./км в кривих $R < 1200$ м, а також у межах захрестовинних кривих; баласт - щєбінь товщиною під шпалою не менше 25 см, пісок товщиною 20 см; скріплення – КБ.

На ділянці капітального ремонту колії: станцій – 1: ст. Люботин-Західний; стрілочних переводів, що підлягають капітальному ремонту – немає; пасажирських платформ – 1: пасажирська платформа Люботин-Західний; труб – немає; мостів – немає; шляхопроводів - немає; переїздів – немає.

В плані колія зображена прямими – 1271,83 м, кривими - 524,27 м.

Колія, яка підлягає капітальному ремонту, розташована на станційній площадці з існуючою системою водовідвідних споруд. Міжшпальний залізобетонний лоток на ПК1+09,10 підлягає розбиранню та відновленню в існуючих ординатах.

Загальна протяжність ділянки капітального ремонту колії - 1796,10 м, із них: безстикової колії - 1761,42 м, ланкової колії - 34,68 м.

Основним варіантом передбачається укладання ланкової колії, 3 пар рейкових плітей та 4 пар клеєболтових ізолюючих стиків. Другим варіантом передбачається укладання ланкової колії.

Для виконання підготовчих робіт по улаштуванню земляного полотна робочим проектом передбачається: заміна неізольованих консолей з фіксаторами та вузлів трикутного підвісу з додатковим фіксатором на жорстких поперечинах, які не відповідають нормам проектування, при значній зміні габариту опор контактної мережі після перевлаштування колій; встановлення нових проміжних опор контактної мережі; повна заміна ланкових струн та електричних з'єднувачів контактної підвіски колії № 4 Полтавського парку в прольоті 119П-121П; монтаж існуючої лінії освітлення на проектні проміжні опори; регулювання контактної підвіски в місцях горизонтальних зміщень колій відносно їх існуючого положення в плані; регулювання положення контактного проводу над рівнем головки рейки (РГР) при значних перепадах висоти контактної підвіски після перевлаштування колії.

Основним джерелом шуму, що впливає на навколишнє середовище, є технологічний шум транспортних засобів. Введення в експлуатацію ділянки колії, що підлягає капітальному ремонту, зменшить рівень шуму від проходу залізничних поїздів.

Колія в процесі експлуатації не чинить активного і масштабного впливу на клімат та мікрокліматичні умови, не є джерелом забруднення атмосферного повітря та шуму, не забруднює водне середовище та ґрунтовий покрив.

Під час проведення робіт буде спостерігатись незначний короточасний вплив на атмосферне повітря: викиди в повітря від будівельної та автотранспортної техніки, при проведенні фарбувальних та зварювальних робіт; шум та вібрація від будівельної та автотранспортної техніки; утворення побутових та будівельних відходів, розроблення ґрунту та техногенного ґрунту (баласту). В атмосферне повітря будуть надходити: вуглецю оксид, вуглеводні насичені C₁₂-C₁₉, азоту діоксид, сажа, ангідрид сірчастий та ін.

Побутові та будівельні відходи, що утворюються під час проведення робіт, збираються, зберігаються відповідно до їх класу та передаються на утилізацію спеціалізованим підприємствам згідно з укладеними договорами.

Проведення робіт не руйнує діючу систему комунікації місцевості.

У робочому проекті передбачені: заходи щодо охорони праці, техніки безпеки та вибухопожежобезпечності; заходи щодо дотримання санітарно-гігієнічних норм і правил; заходи щодо охорони навколишнього середовища.

Заходи, розроблені в проекті, дозволяють зберегти екологічну рівновагу в районі розміщення проєктованого об'єкта, знижують до мінімуму вплив негативних факторів, що впливають на ґрунт, рослинність, повітряний простір, водні ресурси й інші компоненти природного середовища.

Ступінь впливу на навколишнє середовище на період проведення робіт по капітальному ремонту колії № 4 на станції Люботин-Західний оцінюється як прийнятний.

Замовник будівництва зобов'язується здійснити всі проектні рішення, закладені в робочому проекті відповідно до норм та правил охорони

навколишнього середовища та вимог екологічної безпеки на всіх етапах виконання робіт та експлуатації об'єкта.

Інформування громадськості здійснюється шляхом публікацій в ЗМІ «Заяви про наміри» та «Заяви про екологічні наслідки діяльності».

Заява про екологічні наслідки діяльності

у результаті капітального ремонту колії, ст. Приколотне № 2

Робочий проєкт «Капітальний ремонт колії. Ст. Приколотне № 2» розроблено Харківським відділенням філії «Проектно-вишукувальний інститут залізничного транспорту» АТ «Укрзалізниця».

Мета проєктованої діяльності - покращення технічного стану залізниці та покращення умов її експлуатації.

Робочим проєктом передбачається капітальний ремонт колії в межах території АТ «Укрзалізниця» без перепрофілювання та зміни зовнішніх геометричних розмірів та за умови, що в результаті капітального ремонту господарська діяльність не призведе до збільшення утворюваних та утворення нових небезпечних відходів, збільшення та появи нових джерел викидів в атмосферне повітря та скидів забруднюючих речовин у водні об'єкти, шумового, вібраційного, світлового, теплового та радіаційного забруднення, а також випромінення.

На підставі технічного завдання на ділянці капітального ремонту колії передбачається:

- заміна рейко-шпальної решітки, виправка колії з суцільною підбивкою шпал, рихтування та опорядження баластної призми;
- заміна інвентарних рейок рейковими плітями безстикової колії.

Загальна протяжність ділянки капітального ремонту колії – 856,70 м.

Ділянка колії, що підлягає капітальному ремонту – VII категорії. Протяжність – 0,85670 м. Розташована в межах Виробничого підрозділу «Куп'янськ-Південна дистанція колії» (ПЧ-16) регіональної філії «Південна залізниця».

Рух на ділянці пасажирський та вантажний. Існуюча швидкість руху пасажирських поїздів становить 40 км/год., вантажних – 40 км/год. Після капітального ремонту колії швидкість пасажирських поїздів становитиме 40 км/год., вантажних - 40 км/год.

Верхня будова колії після капітального ремонту: рейки типу Р65 (старопридатні); шпали залізобетонні з епюрою 1680 шт./км та 1840 шт./км у межах захрестовинної ланки; баласт - щебінь товщиною під шпалою не менше 25 см, пісок товщиною 20 см; скріплення – КБ.

На ділянці капітального ремонту колії: стрілочних переводів – 1: № 22 (не підлягає капітальному ремонту); пасажирських платформ – 1: платформа між 2 та III коліями; труб – немає; мостів – немає; шляхопроводів - немає; переїздів – немає.

В плані колія зображена прямими – 856,70 м.

Колія, яка підлягає капітальному ремонту, розташована на станційній площадці з існуючою системою водовідвідних споруд.

На ділянці капітального ремонту колії № 2 по станції Приколотне передбачається укладання безстикової колії на залізобетонних шпалах.

Загальна протяжність ділянки капітального ремонту колії – 856,70 м із них: безстикової колії – 806,41 м, ланкової колії – 50,29 м.

Основним варіантом передбачається укладання 2 пар рейкових плітей з використанням 2 комплектів клеєболтових ізолюючих стиків та 2 комплектів збірних стиків. Другим варіантом передбачається укладання ланкової колії з використанням 4 комплектів збірних стиків.

Основним джерелом шуму, що впливає на навколишнє середовище, є технологічний шум транспортних засобів. Введення в експлуатацію ділянки колії, що підлягає капітальному ремонту, зменшить рівень шуму від проходу залізничних поїздів.

Колія в процесі експлуатації не чинить активного і масштабного впливу на клімат та мікрокліматичні умови, не є джерелом забруднення атмосферного повітря та шуму, не забруднює водне середовище та ґрунтовий покрив.

Під час проведення робіт буде спостерігатись незначний короткочасний вплив на атмосферне повітря: викиди в повітря від будівельної та автотранспортної техніки, при проведенні зварювальних робіт; шум та вібрація від будівельної та автотранспортної техніки; утворення побутових та будівельних відходів, розроблення техногенного ґрунту (баласту). В атмосферне повітря будуть надходити: вуглецю оксид, вуглеводні насичені C₁₂-C₁₉, азоту діоксид, сажа, ангідрид сірчастий та ін.

Побутові та будівельні відходи, що утворюються під час проведення робіт, збираються, зберігаються відповідно до їх класу та передаються на утилізацію спеціалізованим підприємствам згідно з укладеними договорами.

Проведення робіт не руйнує діючу систему комунікації місцевості.

У робочому проєкті передбачені: заходи щодо охорони праці, техніки безпеки та вибухопожежобезпечності; заходи щодо дотримання санітарно-гігієнічних норм і правил; заходи щодо охорони навколишнього середовища.

Заходи, розроблені в проєкті, дозволяють зберегти екологічну рівновагу в районі розміщення проєктованого об'єкта, знижують до мінімуму вплив негативних факторів, що впливають на ґрунт, рослинність, повітряний простір, водні ресурси й інші компоненти природного середовища.

Ступінь впливу на навколишнє середовище на період проведення робіт по капітальному ремонту колії № 2 на станції Приколотне оцінюється як прийнятний.

Замовник будівництва зобов'язується здійснити всі проєктні рішення, закладені в робочому проєкті відповідно до норм та правил охорони навколишнього середовища та вимог екологічної безпеки на всіх етапах виконання робіт та експлуатації об'єкта.

Інформування громадськості здійснюється шляхом публікацій в ЗМІ «Заяви про наміри» та «Заяви про екологічні наслідки діяльності».

**Заява про екологічні наслідки діяльності
у результаті капітального ремонту колії, ст. Сенча № 5**

Робочий проєкт «Капітальний ремонт колії. Ст. Сенча № 5» розроблено Харківським відділенням філії «Проектно-вишукувальний інститут залізничного транспорту» АТ «Укрзалізниця».

Мета проєктованої діяльності - покращення технічного стану залізниці та покращення умов її експлуатації.

Робочим проєктом передбачається капітальний ремонт колії в межах території АТ «Укрзалізниця» без перепрофілювання та зміни зовнішніх геометричних розмірів та за умови, що в результаті капітального ремонту господарська діяльність не призведе до збільшення утворюваних та утворення нових небезпечних відходів, збільшення та появи нових джерел викидів в атмосферне повітря та скидів забруднюючих речовин у водні об'єкти, шумового, вібраційного, світлового, теплового та радіаційного забруднення, а також випромінення.

На підставі технічного завдання на ділянці капітального ремонту колії передбачається:

- заміна рейко-шпальної решітки, виправка колії з суцільною підбивкою шпал, рихтування та опорядження баластної призми;

- заміна інвентарних рейок рейковими плітями безстикової колії.

Загальна протяжність ділянки капітального ремонту колії – 506,63 м. Без урахування вагонних ваг та підходів до них протяжність ділянки капітального ремонту колії – 478,63 м.

Ділянка колії, що підлягає капітальному ремонту – VII категорії. Протяжність – 478,63 м. Розташована в межах Виробничого підрозділу «Роменська дистанція колії» (ПЧ-13) регіональної філії «Південна залізниця».

Рух на ділянці вантажний. Існуюча швидкість руху вантажних поїздів становить 40 км/год. Після капітального ремонту колії швидкість вантажних поїздів становитиме 40 км/год.

Верхня будова колії після капітального ремонту: рейки типу Р65 (старопридатні); шпали залізобетонні з епурою 1680 шт./км в прямих та кривих ділянках колії, в межах захрестовинних кривих кількість шпал складає 1840 шт./км; баласт - щебінь товщиною під шпалою не менше 25 см, пісок товщиною 20 см; скріплення – КБ.

На ділянці капітального ремонту колії: стрілочних переводів, що підлягають капітальному ремонту – немає; пасажирських платформ – немає; труб – немає; мостів – немає; шляхопроводів - немає; переїздів – немає, засобів ваговимірювальної техніки – 1: вагонні ваги ПК1+42,00 – ПК1+57,50.

В плані колія зображена прямими – 337,79 м та кривими ділянками – 140,84 м.

Колія, яка підлягає капітальному ремонту, розташована на станційній площадці з існуючою системою водовідвідних споруд.

По земляному полотну передбачені наступні види робіт: зрізання узбіччя земляного полотна насипу, досипання узбіччя земляного полотна. Укріплення укосів земляного полотна передбачено обсівом трав.

На ділянці капітального ремонту колії № 5 по станції Сенча передбачається укладання безстикової колії на залізобетонних шпалах.

Загальна протяжність ділянки капітального ремонту колії – 478,63 м із них: безстикової колії – 337,70 м, ланкової колії – 115,91 м, перехідні ланки Р50/Р65 – 25,02 м.

Основним варіантом передбачається укладання 1 пари рейкових плітей з використанням 1 пари клеєболтових ізолюючих стиків. Другим варіантом передбачається укладання ланкової колії.

Основним джерелом шуму, що впливає на навколишнє середовище, є технологічний шум транспортних засобів. Введення в експлуатацію ділянки колії, що підлягає капітальному ремонту, зменшить рівень шуму від проходу залізничних поїздів.

Колія в процесі експлуатації не чинить активного і масштабного впливу на клімат та мікрокліматичні умови, не є джерелом забруднення атмосферного повітря та шуму, не забруднює водне середовище та ґрунтовий покрив.

Під час проведення робіт буде спостерігатись незначний короточасний вплив на атмосферне повітря: викиди в повітря від будівельної та автотранспортної техніки, при проведенні фарбувальних та зварювальних робіт; шум та вібрація від будівельної та автотранспортної техніки; утворення побутових та будівельних відходів, розроблення ґрунту та техногенного ґрунту (баласту). В атмосферне повітря будуть надходити: вуглецю оксид, вуглеводні насичені C₁₂-C₁₉, азоту діоксид, сажа, ангідрид сірчастий та ін.

Побутові та будівельні відходи, що утворюються під час проведення робіт, збираються, зберігаються відповідно до їх класу та передаються на утилізацію спеціалізованим підприємствам згідно з укладеними договорами.

Проведення робіт не руйнує діючу систему комунікації місцевості.

У робочому проекті передбачені: заходи щодо охорони праці, техніки безпеки та вибухопожежобезпечності; заходи щодо дотримання санітарно-гігієнічних норм і правил; заходи щодо охорони навколишнього середовища.

Заходи, розроблені в проекті, дозволяють зберегти екологічну рівновагу в районі розміщення проєктованого об'єкта, знижують до мінімуму вплив негативних факторів, що впливають на ґрунт, рослинність, повітряний простір, водні ресурси й інші компоненти природного середовища.

Ступінь впливу на навколишнє середовище на період проведення робіт по капітальному ремонту колії № 5 на станції Сенча оцінюється як прийнятний.

Замовник будівництва зобов'язується здійснити всі проєктні рішення, закладені в робочому проекті відповідно до норм та правил охорони навколишнього середовища та вимог екологічної безпеки на всіх етапах виконання робіт та експлуатації об'єкта.

Інформування громадськості здійснюється шляхом публікацій в ЗМІ «Заяви про наміри» та «Заяви про екологічні наслідки діяльності».

Заява про екологічні наслідки діяльності

у результаті капітального ремонту колії, ст. Шебелинка № 10

Робочий проєкт «Капітальний ремонт колії. Ст. Шебелинка № 10» розроблено Харківським відділенням філії «Проектно-вишукувальний інститут залізничного транспорту» АТ «Укрзалізниця».

Мета проєктованої діяльності - покращення технічного стану залізниці та покращення умов її експлуатації.

Робочим проєктом передбачається капітальний ремонт колії в межах території АТ «Укрзалізниця» без перепрофілювання та зміни зовнішніх геометричних розмірів та за умови, що в результаті капітального ремонту господарська діяльність не призведе до збільшення утворюваних та утворення нових небезпечних відходів, збільшення та появи нових джерел викидів в атмосферне повітря та скидів забруднюючих речовин у водні об'єкти, шумового, вібраційного, світлового, теплового та радіаційного забруднення, а також випромінення.

На підставі технічного завдання на ділянці капітального ремонту колії передбачається:

- заміна рейко-шпальної решітки, виправка колії з суцільною підбивкою шпал, рихтування та опорядження баластної призми;

- заміна інвентарних рейок рейковими плітями безстикової колії.

Загальна протяжність ділянки капітального ремонту колії – 1012,50 м.

Ділянка колії, що підлягає капітальному ремонту – VII категорії. Протяжність – 1,01250 км (ПКЗ+06,70-ПК0-ПК7+05,80). Розташована в межах Виробничого підрозділу «Ізюмська дистанція колії» (ПЧ-5) регіональної філії «Південна залізниця».

Рух на ділянці пасажирський та вантажний. Існуюча швидкість руху пасажирських поїздів становить 40 км/год., вантажних – 40 км/год. Після капітального ремонту колії швидкість пасажирських поїздів становитиме 40 км/год., вантажних - 40 км/год. крім кривих ділянок колії.

Верхня будова колії після капітального ремонту: рейки типу Р65 (старопридатні); шпали залізобетонні з епурою 1680 шт./км в прямих та кривих ділянках колії та 1840 шт./км в межах захрестовинної кривої; баласт - щебінь товщиною під шпалою не менше 25 см, пісок товщиною 20 см; скріплення – КБ.

На ділянці капітального ремонту колії: стрілочних переводів, що підлягають капітальному ремонту – немає; пасажирських платформ – немає; труб – немає; мостів – немає; шляхопроводів - немає; переїздів – немає.

В плані колія зображена прямими – 901,00 м та кривими ділянками – 111,50 м.

Колія, яка підлягає капітальному ремонту, розташована на станційній площадці з існуючою системою водовідвідних споруд.

На ділянці капітального ремонту колії № 10 по станції Шебелинка передбачається укладання безстикової колії на залізобетонних шпалах.

Загальна протяжність ділянки капітального ремонту колії – 1012,50 м із них: безстикової колії – 875,02 м, ланкової колії – 137,48 м.

Основним варіантом передбачається укладання 1 пари рейкових плітей з використанням 2 пар клеєболтових ізолюючих стиків. Другим варіантом передбачається укладання ланкової колії з використанням 2 пар збірних ізолюючих стиків.

Основним джерелом шуму, що впливає на навколишнє середовище, є технологічний шум транспортних засобів. Введення в експлуатацію ділянки колії, що підлягає капітальному ремонту, зменшить рівень шуму від проходу залізничних поїздів.

Для виконання підготовчих робіт по улаштуванню земляного полотна робочим проектом передбачається:— заміна неізольованих консолей з фіксаторами та вузлів трикутного підвісу на жорстких поперечинах, які не відповідають нормам проектування, при значній зміні габариту опор контактної мережі після перевлаштування колії; регулювання контактної підвіски в місцях горизонтальних зміщень колії відносно її існуючого положення в плані; регулювання положення контактного проводу над рівнем головки рейки (РГР) при значних перепадах висоти контактної підвіски після перевлаштування колії.

Колія в процесі експлуатації не чинить активного і масштабного впливу на клімат та мікрокліматичні умови, не є джерелом забруднення атмосферного повітря та шуму, не забруднює водне середовище та ґрунтовий покрив.

Під час проведення робіт буде спостерігатись незначний короточасний вплив на атмосферне повітря: викиди в повітря від будівельної та автотранспортної техніки, при проведенні фарбувальних та зварювальних робіт; шум та вібрація від будівельної та автотранспортної техніки; утворення побутових та будівельних відходів, розроблення техногенного ґрунту (баласту). В атмосферне повітря будуть надходити: вуглецю оксид, вуглеводні насичені C₁₂-C₁₉, азоту діоксид, сажа, ангідрид сірчастий та ін.

Побутові та будівельні відходи, що утворюються під час проведення робіт, збираються, зберігаються відповідно до їх класу та передаються на утилізацію спеціалізованим підприємствам згідно з укладеними договорами.

Проведення робіт не руйнує діючу систему комунікації місцевості.

У робочому проекті передбачені: заходи щодо охорони праці, техніки безпеки та вибухопожежобезпечності; заходи щодо дотримання санітарно-гігієнічних норм і правил; заходи щодо охорони навколишнього середовища.

Заходи, розроблені в проекті, дозволяють зберегти екологічну рівновагу в районі розміщення проєктованого об'єкта, знижують до мінімуму вплив негативних факторів, що впливають на ґрунт, рослинність, повітряний простір, водні ресурси й інші компоненти природного середовища.

Ступінь впливу на навколишнє середовище на період проведення робіт по капітальному ремонту колії № 10 на станції Шебелинка оцінюється як прийнятний.

Замовник будівництва зобов'язується здійснити всі проєктні рішення, закладені в робочому проекті відповідно до норм та правил охорони навколишнього середовища та вимог екологічної безпеки на всіх етапах виконання робіт та експлуатації об'єкта.

Інформування громадськості здійснюється шляхом публікацій в ЗМІ «Заяви про наміри» та «Заяви про екологічні наслідки діяльності».

**Заява про екологічні наслідки діяльності
у результаті реконструкції стрілочних переводів,
ст. Кагамлицька парк «К» №№ 124, 126, 172, 174**

Робочий проєкт «Реконструкція стрілочних переводів. Ст. Кагамлицька парк «К» №№ 124, 126, 172, 174» розроблено Харківським відділенням філії «Проектно-вишукувальний інститут залізничного транспорту» АТ «Укрзалізниця».

Мета проєктованої діяльності - покращення технічного стану залізниці та покращення умов її експлуатації.

Робочим проєктом передбачається реконструкція стрілочних переводів в межах території АТ «Укрзалізниця» без перепрофілювання та зміни зовнішніх геометричних розмірів та за умови, що в результаті реконструкції господарська діяльність не призведе до збільшення утворюваних та утворення нових небезпечних відходів, збільшення та появи нових джерел викидів в атмосферне повітря та скидів забруднюючих речовин у водні об'єкти, шумового, вібраційного, світлового, теплового та радіаційного забруднення, а також випромінення.

Стрілочні переводи №№ 124, 126, 172, 174 типу Р50 марки 1/9 на дерев'яних брусах підлягають реконструкції з заміною на нові стрілочні переводи типу Р65 марки 1/11 на залізобетонних брусах.

Стрілочні переводи розташовані в парній горловині сортувально-відправного парку «К» станції Кагамлицька.

Реконструкція стрілочних переводів передбачається новими стрілочними переводами типу Р65 марки 1/11 на залізобетонних брусах зі зміною ординат.

Вписування стрілочних переводів передбачається в існуючі ділянки колії.

Технічні характеристики стрілочних переводів №№ 124, 126, 172, 174 після виконання реконструкції забезпечують швидкість руху поїздів по прямому напрямку стрілочних переводів: пасажирські поїзди - 120 км/год., вантажні поїзди - 80 км/год.; по боковому напрямку стрілочних переводів: пасажирські та вантажні поїзди - 50 км/год.

Реконструкцію стрілочних переводів та укладання ділянок колії передбачено в межах існуючого земляного полотна станційної площадки з існуючою системою водовідведення.

До виконання робіт по реконструкції стрілочних переводів виконуються роботи по риттю траншей в забрудненому баласті.

Верхня будова колії складається із нових стрілочних переводів №№ 124, 126, 172, 174 типу Р65 марки 1/11 на залізобетонних брусах на щебеновому баласті 25 см під шпалою та на піщаній подушці товщиною 20 см.

Захрестовинні ланки стрілочних переводів укладаються новими рейками на залізобетонних шпалах. Баластування захрестовинних ланок виконується щебеним баластом товщиною 25 см під шпалою на піщаній подушці 20 см.

В зв'язку з реконструкцією стрілочних переводів на станції Кагамлицька проєктом передбачається перенесення на нові ординати стрілочних електроприводів стрілок №№ 124, 126, 172, 174, маневрових світлофорів М116,

M120, M130, M140, обладнання рейкових кіл, яке розташоване у ізолюючих стиків в зоні реконструкції, встановлення стрілочних з'єднувачів, ізоляція деталей стрілочних переводів.

Стрілочні переводи та пристрої СЦБ в процесі експлуатації не чинять активного і масштабного впливу на клімат та мікрокліматичні умови, не є джерелами забруднення атмосферного повітря та шуму, не забруднюють водне середовище та ґрунтовий покрив.

Під час проведення робіт буде спостерігатись незначний короткочасний вплив на атмосферне повітря: викиди в повітря від будівельної та автотранспортної техніки, при проведенні фарбувальних та зварювальних робіт; шум та вібрація від будівельної та автотранспортної техніки; утворення побутових та будівельних відходів, розроблення ґрунту вручну, розроблення техногенного ґрунту (баласту). В атмосферне повітря будуть надходити: вуглецю оксид, вуглеводні насичені C_{12} - C_{19} , азоту діоксид, сажа, ангідрид сірчастий та ін.

Відходи, що утворюються під час проведення робіт, збираються, зберігаються відповідно до їх класу та передаються на утилізацію спеціалізованим підприємствам згідно з укладеними договорами.

У робочому проєкті передбачені: заходи щодо охорони праці, техніки безпеки та вибухопожежобезпечності; заходи щодо дотримання санітарно-гігієнічних норм і правил; заходи щодо охорони навколишнього середовища.

Заходи, розроблені в проєкті, дозволяють зберегти екологічну рівновагу в районі розміщення проєктованого об'єкта, знижують до мінімуму вплив негативних факторів, що впливають на ґрунт, рослинність, повітряний простір, водні ресурси й інші компоненти природного середовища.

Ступінь впливу на навколишнє середовище на період проведення робіт по реконструкції стрілочних переводів №№ 124, 126, 172, 174 сортувально-відправного парку «К» станції Кагамлицька оцінюється як прийнятний.

Замовник будівництва зобов'язується здійснити всі проєктні рішення, закладені в робочому проєкті відповідно до норм та правил охорони навколишнього середовища та вимог екологічної безпеки на всіх етапах виконання робіт та експлуатації об'єкта.

Інформування громадськості здійснюється шляхом публікацій в ЗМІ «Заяви про наміри» та «Заяви про екологічні наслідки діяльності».