ПРИВАТНЕ ПІДПРИЄМСТВО
АРХІТЕКТУРА & К

90400 Закарпатська обл. м. Хуст, вул. Шкільна б. № 8 кв.4 Фізична адреса: м. Хуст, вул. Івана Франка №29, 3 п,
e-mail: architektura-k@ukr.net ЄДРПОУ – 35299780

ДЕТАЛЬНИЙ ПЛАН ТЕРИТОРІЇ ДЛЯ ЗЕМЕЛЬНОЇ ДІЛЯНКИ З КАДАСТРОВИМ НОМЕРОМ 2110800000:01:068:0096 ПЛОЩЕЮ 1,00 ГА З МЕТОЮ ВИЗНАЧЕННЯ ПЛАНУВАЛЬНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ, ПРОСТОРОВОЇ КОМПОЗИЦІЇ, ПАРАМЕТРІВ ЗАБУДОВИ ТА ВИЗНАЧЕННЯ ФУНКЦІОНАЛЬНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ ТЕРИТОРІЇ ДЛЯ РОЗМІЩЕННЯ АВТОВОКЗАЛУ ЗА АДРЕСОЮ: ЗАКАРПАТСЬКА ОБЛАСТЬ, ХУСТСЬКИЙ РАЙОН, ХУСТСЬКА ТЕРИТОРІАЛЬНА ГРОМАДА, М. ХУСТ, ВУЛ. ЛЬВІВСЬКА, Б/Н

ЗВІТ ПРО СТРАТЕГІЧНУ ЕКОЛОГІЧНУ ОЦІНКУ

ОХОРОНА НАВКОЛИШНЬОГО ПРИРОДНОГО СЕРЕДОВИЩА

ТОМ 2 (книга)

ЗАМОВНИК:	ВИКОНАВЧИЙ КОМІТЕТ ХУСТСЬКОЇ МІСЬКОЇ РАДИ
ІНВЕСТОР:	ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ «ЛУБЕРТЯНОШБУС»
РОЗРОБНИК:	ПРИВАТНЕ ПІДПРИЄМСТВО «АРХІТЕКТУРА & К»

ХУСТ — 2026

ПРИВАТНЕ ПІДПРИЄМСТВО
АРХІТЕКТУРА & К

90400 Закарпатська обл. м. Хуст, вул. Шкільна б. № 8 кв.4 Фізична адреса: м. Хуст, вул. Івана Франка №29, 3 п,
e-mail: architektura-k@ukr.net ЄДРПОУ – 35299780

ДЕТАЛЬНИЙ ПЛАН ТЕРИТОРІЇ ДЛЯ ЗЕМЕЛЬНОЇ ДІЛЯНКИ З КАДАСТРОВИМ НОМЕРОМ 2110800000:01:068:0096 ПЛОЩЕЮ 1,00 ГА З МЕТОЮ ВИЗНАЧЕННЯ ПЛАНУВАЛЬНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ, ПРОСТОРОВОЇ КОМПОЗИЦІЇ, ПАРАМЕТРІВ ЗАБУДОВИ ТА ВИЗНАЧЕННЯ ФУНКЦІОНАЛЬНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ ТЕРИТОРІЇ ДЛЯ РОЗМІЩЕННЯ АВТОВОКЗАЛУ ЗА АДРЕСОЮ: ЗАКАРПАТСЬКА ОБЛАСТЬ, ХУСТСЬКИЙ РАЙОН, ХУСТСЬКА ТЕРИТОРІАЛЬНА ГРОМАДА, М. ХУСТ, ВУЛ. ЛЬВІВСЬКА, Б/Н

ЗВІТ ПРО СТРАТЕГІЧНУ ЕКОЛОГІЧНУ ОЦІНКУ

ОХОРОНА НАВКОЛИШНЬОГО ПРИРОДНОГО СЕРЕДОВИЩА

ТОМ 2 (книга)

ЗАМОВНИК:	ВИКОНАВЧИЙ КОМІТЕТ ХУСТСЬКОЇ МІСЬКОЇ РАДИ
Тристоронній договір:	№ 1/25-25 від 30 грудня 2025 р.

Директор _____ Тетяна ПУТРАШИК
(М.П.)

Головний архітектор проєкту _____ Василь ФРЕЧКА
(М.П.)

Інженер-землевпорядник _____ Надія ДУДАШ
(М.П.)

ХУСТ — 2026

ПРИВАТНЕ ПІДПРИЄМСТВО
АРХІТЕКТУРА & К

90400 Закарпатська обл. м. Хуст, вул. Шкільна б. № 8 кв.4 Фізична адреса: м. Хуст, вул. Івана Франка №29, 3 п,
e-mail: architektura-k@ukr.net ЄДРПОУ – 35299780

МІСТОБУДІВНА ДОКУМЕНТАЦІЯ: «**ДЕТАЛЬНИЙ ПЛАН ТЕРИТОРІЇ ДЛЯ ЗЕМЕЛЬНОЇ ДІЛЯНКИ З КАДАСТРОВИМ НОМЕРОМ 2110800000:01:068:0096 ПЛОЩЕЮ 1,00 ГА З МЕТОЮ ВИЗНАЧЕННЯ ПЛАНУВАЛЬНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ, ПРОСТОРОВОЇ КОМПОЗИЦІЇ, ПАРАМЕТРІВ ЗАБУДОВИ ТА ВИЗНАЧЕННЯ ФУНКЦІОНАЛЬНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ ТЕРИТОРІЇ ДЛЯ РОЗМІЩЕННЯ АВТОВОКЗАЛУ ЗА АДРЕСОЮ: ЗАКАРПАТСЬКА ОБЛАСТЬ, ХУСТСЬКИЙ РАЙОН, ХУСТСЬКА ТЕРИТОРІАЛЬНА ГРОМАДА, М. ХУСТ, ВУЛ. ЛЬВІВСЬКА, Б/Н**» РОЗРОБЛЕНА ЗГІДНО З ЧИННИМИ НОРМАМИ, ПРАВИЛАМИ, ІНСТРУКЦІЯМИ ТА ДЕРЖАВНИМИ СТАНДАРТАМИ.

Головний архітектор проєкту _____ Василь ФРЕЧКА
(М.П.)

Інженер-землевпорядник _____ Надія ДУДАШ
(М.П.)

ЗМІСТ

15 Звіт про стратегічну екологічну оцінку 5
15.1 Зміст та основні цілі документа державного планування і його зв'язок з іншими документами 5
15.2 Поточний стан довкілля і прогноз без затвердження ДПТ 8
15.3 Стан довкілля й умови життєдіяльності на територіях імовірного впливу 11
15.4 Екологічні проблеми та ризики для здоров'я населення 12
15.5 Екологічні зобов'язання та їх врахування 14
15.6 Наслідки для довкілля та здоров'я населення 15
15.7 Заходи із запобігання та зменшення негативних наслідків 18
15.8 Виправдані альтернативи та спосіб здійснення оцінки 20
15.9 Програма моніторингу наслідків виконання ДПТ 22
15.10 Імовірні транскордонні наслідки 26
15.11 Нетехнічне резюме 27
Джерела інформації 28

15 Звіт про стратегічну екологічну оцінку

Звіт оцінює наслідки створення автовокзального комплексу на вул. Львівській у місті Хуст для довкілля та здоров’я людей. Предмет оцінки охоплює основну ділянку площею 1,0000 га, прилеглий вуличний простір у межах ДПТ загальною площею 1,3525 га, транспортні зв’язки та інженерне обслуговування. Звіт відповідає тематичній структурі розділу 15 пояснювальної записки і містить інформацію за одинадцятьма напрямами частини другої статті 11 Закону України «Про стратегічну екологічну оцінку» [1].

Прийняті рішення дозволяють організувати пасажирські операції, створити захисне озеленення та кероване водовідведення на вже трансформованій міській території. Основними чинниками ризику залишаються транспортний шум і викиди біля житла, забруднення зливового стоку та надходження поверхневих вод до підземного рівня. Прийнятність реалізації пов’язується зі збереженням природоохоронних рішень ДПТ і підтвердженням санітарних умов для фактичних джерел впливу. Планувальні відстані та озеленення враховано як засоби захисту; ними не підмінено розрахунок очікуваного шуму або концентрацій забруднювальних речовин.

Оцінку виконано за матеріалами ДПТ, оприлюдненою заявою про визначення обсягу СЕО від 22.07.2026, справа № 22-07-34354-26, зауваженнями Департаменту екології та природних ресурсів Закарпатської ОВА, офіційними екологічними відомостями та просторовими даними. Стан зовнішніх джерел перевірено на 24 жовтня 2026 року. Процедури громадського обговорення і консультацій звіту проводяться замовником у встановленому законом порядку; підготовка тексту не означає завершення цих процедур.

15.1 Зміст та основні цілі документа державного планування і його зв’язок з іншими документами

15.1.1 Предмет і цілі детального плану

ДПТ розроблено на підставі рішення Хустської міської ради від 26.09.2025 № 2741, договору № 1/5-25/ДПТ від 30.12.2025 та завдання № 001-26. Метою є визначення функціонального призначення, планувальної організації та параметрів забудови території для розміщення автовокзалу. Автовокзал призначений для приймання і відправлення автобусів, обслуговування пасажирів і пересадки на міський транспорт [21–23].

Основна приватна ділянка 2110800000:01:068:0096 має кадастрову площу 1,0000 га. Існуюче цільове призначення — 03.07 для будівництва та обслуговування будівель торгівлі. Проєктом передбачено зміну на 12.04 для розміщення та експлуатації будівель і споруд автомобільного транспорту та дорожнього господарства. Прилеглі території вулиць і доріг у межах ДПТ займають близько 0,3525 га. Зміна призначення основної ділянки і землевпорядне забезпечення під’їздів є проєктними заходами, а не вже завершеними реєстраційними діями.

Комплекс включає пасажирську будівлю, чотири незалежні посадкові пости, відкриті стоянки, підземний паркінг, кімнати добового очікування, супутні торговельні й харчові приміщення, інженерні мережі та благоустрій. Житлові квартири, нові виробничі підприємства, автозаправна станція і ремонтна база автобусів у межах основної ділянки не передбачені. Тимчасове перебування пасажирів у кімнатах очікування враховано у навантаженні на водопостачання, санітарне обслуговування, вентиляцію та укриття.

Таблиця 15.1 Основні параметри об’єкта оцінки

Показник	Прийнята характеристика	Значення для СЕО
Територія ДПТ	1,3525 га	Межа планувального опрацювання разом із вуличним простором
Основна земельна ділянка	1,0000 га	База розрахунку відсотків забудови та озеленення
Проєктне функціональне призначення	Територія транспортних підприємств	Пасажирський транспорт із супутнім обслуговуванням
Забудова	Гранично до 20 %; проєктний контур близько 1 076 м²	Граничний параметр відрізняється від площі показаного контуру
Висота і поверховість	До 17 м; показане рішення 16,5 м, п’ять надземних поверхів та один підземний рівень	Візуальний вплив, вентиляція, земляні роботи, захист підземного рівня
Посадкові пости	4 незалежні пости	Одночасне обслуговування до чотирьох автобусів
Прогнозні операції	24 відправлення та 12 прибуттів автобусів за добу	Сценарій транспортного навантаження, а не затверджений розклад перевізника
Відправлення пасажирів	1 200 осіб за добу за прогнозного наповнення 50 осіб на рейс	Потужність відправлень, без ототожнення з одночасним перебуванням
Відкриті стоянки	44 місця за актуальними показниками: 10, 4, 16 і 14	Джерела руху, шуму і забруднення поверхневого стоку
Підземний паркінг	Орієнтовно 20 автомобілів	Окрема вентиляція і захист в’їзду від води
Кімнати добового очікування	Розрахунково 140 осіб	Додаткові санітарні потреби та нічний акустичний захист
Проєктне наземне озеленення основної ділянки	Близько 2 931,3 м², або 29,31 %	Захист житла, затінення, зменшення частки твердих поверхонь
Проєктне озеленення в усіх межах ДПТ	Близько 3 256,4 м²	Включає озеленення основної ділянки і частини вуличного простору
Зелена захисна смуга з боку житла	Не менше 20 м; перевірений фронт близько 77,4 м	Просторове відокремлення транспортної діяльності
Акумулювання дощових вод	Планувальний резерв 200 м³	Регулювання стоку з основної ділянки
Нова дощова мережа	Близько 134,8 м і чотири проєктні споруди	Організоване збирання та відведення стоку

Показник	Прийнята характеристика	Значення для СЕО
Нові приєднання	Водопровід близько 27 м; побутова каналізація близько 9 м; лінія 10 кВ близько 53 м	Місця земляних робіт, перетинів і експлуатаційного контролю
Цивільний захист	Споруда подвійного призначення із захисними властивостями ПРУ місткістю не менше 380 осіб	Захист користувачів та вимоги до автономності інженерних систем

Прогнозний розклад є розрахунковим сценарієм ДПТ. Його перевірка в пояснювальній записці дає максимум три одночасно зайняті пости, а за подовження звільнення постів на 20 хвилин — чотири. У СЕО цей сценарій використано для визначення пікового навантаження. Подальше збільшення інтенсивності руху потребує повторної оцінки впливу на житло, а не лише перевірки пропускної спроможності платформ.

Міжрейсовий відстій, технічне обслуговування і ремонт передбачено в існуючому зовнішньому автопарку за окремою угодою в радіусі до 1 км. Отже, їхні стаціонарні джерела, відходи ремонту та операції заправлення не включаються до функціональної програми основної ділянки. Додаткові поїздки до автопарку залишаються складовою транспортного впливу. Організація зовнішнього обслуговування має забезпечувати виконання цього рішення без утворення місць тривалого відстою на платформах або прилеглих вулицях.

15.1.2 Етапи реалізації та екологічні цілі

Короткостроковий період реалізації охоплює 2026–2030 роки, середньостроковий — 2031–2035 роки. Екологічно значущою є послідовність: оформлення землекористування і прав на під’їзди; перевлаштування та приєднання мереж; будівництво підземного й надземного рівнів; улаштування водовідведення, покриттів і насаджень; введення комплексу разом із засобами захисту та моніторингом. Пасажирська експлуатація не повинна випереджати готовність систем очищення стоку, каналізації, захисного озеленення і цивільного захисту.

Екологічні цілі ДПТ — не допустити погіршення умов проживання біля автовокзалу; зібрати й очистити забруднений транспортний стік; зберегти резерв для озеленення та захисту підземної частини від води; забезпечити санітарне утримання громадського комплексу; обмежити витрати енергії і невиправданий холостий хід двигунів. Вимірювані критерії досягнення цих цілей наведено у програмі моніторингу.

15.1.3 Зв’язок з документацією вищого рівня

Схема планування території Закарпатської області затверджена рішенням обласної ради від 17.05.2013 № 731. Її просторовий контекст враховано через розташування ділянки поблизу дороги Н-09 та зв’язок із міською вуличною мережею. У державних інтересах, наданих для цього ДПТ, зазначено відсутність передбачених регіональною стратегією об’єктів загальнообласного або загальнодержавного значення саме на цих земельних ділянках [24].

Генеральний план м. Хуст затверджено рішенням міської ради від 30.12.2014 № 1799. ДПТ враховує сформовану міську структуру, вуличні зв’язки та інженерне оточення. Водночас існуюча торговельна функція основної ділянки змінюється на транспортну. Тому зв’язок із генеральним планом не зводиться до твердження про незмінність усіх функцій. Встановлення функціонального призначення цим ДПТ обґрунтовано в розділі 8 пояснювальної записки перехідним положенням пункту 6-3 розділу V Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності», яке допускає такий механізм до 01.01.2028 за визначених законом умов. Наявність новішої містобудівної документації, на яку поширюється виняток із цього механізму, має враховуватися під час прийняття рішення про затвердження ДПТ [4, 21].

Стратегія розвитку Закарпатської області на період до 2027 року затверджена рішенням обласної ради від 19.12.2024 № 1216. Зв’язок із нею полягає у розвитку транспортної доступності та послуг без погіршення стану довкілля; сам автовокзал не оголошується окремим стратегічним проєктом області лише через відповідність загальним цілям. Для збереження природного каркаса враховано схему формування екомережі Закарпатської області, рішення від 10.07.2014 № 1033, та схему екомережі Хустського району, рішення від 20.07.2011 № 109 [15, 23, 24].

Містобудівна оцінка не замінює перевірки застосовності статті 3 Закону України «Про оцінку впливу на довкілля» до конкретних об’єктів і технологій будівельного проєкту. Площа всієї земельної ділянки не є площею автостоянки. Якщо під час деталізації змінюються потужність, супутня діяльність або інженерні споруди, належність до видів діяльності, що підлягають ОВД, визначається за фактичними характеристиками цих рішень [5].

15.2 Поточний стан довкілля і прогноз без затвердження ДПТ

15.2.1 Землі та існуюче використання

Основна ділянка є незабудованою трансформованою міською територією з відкритими гравійними поверхнями. Торговельне цільове призначення ділянки не означає наявності на ній торговельної будівлі. Суміжне використання включає торговельний центр, кафе, виробниче підприємство з виготовлення кабельних джгутів, інженерні об’єкти та садибне житло. Існуючі дороги й господарська діяльність уже формують транспортне та акустичне навантаження [21, 22].

Фотоматеріали території та її вуличного оточення за листопад 2025 року підтверджують гравійні поверхні, прилеглий автомобільний рух, трав’яні смуги й окремі насадження у вуличному просторі. У межах основної ділянки організоване існуюче озеленення не виділено; за межами основної ділянки в межах ДПТ обліковано близько 471 м² існуючого вуличного озеленення. Відсутність оформленого озеленення ділянки не прирівнюється до відсутності будь-якої спонтанної рослинності на всіх прилеглих поверхнях.

Висотні відмітки існуючих опорних точок становлять 174,01–174,91 м. Відносно рівний рельєф створює умови для локального застою води в пониженнях. Ґрунтовий покрив змінений попереднім міським освоєнням; його механічний склад, несучі

властивості, рівні ґрунтових вод і хімічний стан установлюються інженерними вишукуваннями для підземного будівництва.

Матеріальні активи в оточенні — житлові та громадські будівлі, майно підприємств, дороги й діючі мережі. Їх захист потребує збереження доступу, недопущення ушкодження комунікацій, осідання ґрунту, підтоплення та небезпечного впливу будівельних робіт. Прийнята програма не передбачає знесення або перенесення об’єктів культурної спадщини. Історико-архітектурні режими міста враховуються разом з іншими умовами використання територій; відсутність запланованого знесення не скасовує порядку охорони археологічних знахідок під час земляних робіт [21, 22].

15.2.2 Повітря та акустичне середовище

Існуючими локальними джерелами є рух на вул. Львівській і прилеглих дорогах, маневрування транспорту біля торговельних та виробничих об’єктів, інженерне обладнання. Під час руху й роботи двигунів утворюються оксиди азоту, оксид вуглецю, тверді частинки та інші продукти згоряння; додатковий пил може підійматися з неукріплених поверхонь. Перелік характеризує можливі джерела, а не результати вимірювань їх концентрацій.

Регіональна доповідь про стан довкілля за 2025 рік зазначає, що стаціонарні пости державного спостереження за забрудненням повітря працюють в Ужгороді. Їхні результати не приймаються як виміряний фон ділянки у Хусті. Для локальної оцінки визначальними є фактична інтенсивність руху, типи транспортних засобів, режим холостого ходу, фон біля житлових рецепторів і умови розсіювання [11, розділ 2.3].

Акустичне середовище залежить від проїзду автомобілів, гальмування і розгону, роботи двигунів, сигналів та господарського обслуговування. Особливу увагу приділено житловому фронту зі східного та південно-східного боку. Нічний період є чутливішим через потребу відпочинку мешканців та користувачів кімнат добового очікування. Фактичні еквівалентні й максимальні рівні шуму мають встановлюватися для відповідних контрольних точок і часових періодів за чинними санітарними нормами [8].

15.2.3 Води та інженерно гідрологічні умови

Територія належить до басейну Тиси. Для області характерна значна роль зливових опадів у формуванні стоку, а для самої ділянки важливі слабкі ухили, стан вуличних водоприймачів та умови відведення води від майбутнього підземного в’їзду. Відкритого водного об’єкта в межах будівельної програми ДПТ не передбачено; нова дощова система є інженерною спорудою, а не рекреаційною водоймою [11, 21].

Потенційний зв’язок ділянки з водними екосистемами проходить через поверхневий стік і приймальну мережу. Саме цей шлях, а не лише відстань до річки, визначає потребу очищення вод від транспортних покриттів. Основні засоби захисту вод — очищення стоку й герметичне відведення побутових вод. Згідно з прийнятою схемою, водопостачання організовується від централізованої мережі, господарсько-побутове й дощове водовідведення розділено.

15.2.4 Клімат і стійкість території

Кліматичний контекст — помірно континентальний регіон із відмінностями між низинною, передгірною та гірською частинами. Для цього міського майданчика практично важливі інтенсивні опади, літній перегрів відкритих покриттів, зимове обмерзання проходів і періоди несприятливого розсіювання викидів. Регіональні температури та опади не підміняють розрахункових кліматичних параметрів конкретного будівельного проєкту [11, розділ 3].

Зміна клімату враховується через збереження затінених озеленених поверхонь, працездатність водовідведення за сильних дощів, захист підземної частини, безпечне обслуговування в зимовий період та енергоефективність будівлі. Запас 200 м³ оцінено як планувальний резерв для конкретного сценарію дощу; він не проголошується захистом від будь-якої можливої зливи.

15.2.5 Рослинність і природоохоронні території

Наявне міське використання та фотоматеріали не показують сформованого природного лісового, лучного або водно-болотного оселища на основній гравійній ділянці. Проєкт не передбачає вилучення лісу, парку чи відкритої водойми. Оцінка біорізноманіття спирається на характер освоєння, фотоматеріали та офіційні природоохоронні джерела. Під час підготовки робіт зберігаються насадження, що не потрапляють до зони будівництва, та враховуються фактично виявлені місця гніздування. У разі виявлення охоронюваних видів або оселищ організація робіт має забезпечити їх охорону.

За офіційним просторовим сервісом Європейського агентства з довкілля Emerald Network, версія 2025, оприлюднена 19.05.2026, територія ДПТ не перетинає затверджені або запропоновані території цього набору в районі Хуста. Найближча затверджена територія — «Vynohradivska Tysa» («Виноградівська Тиса»), UA0000269 — розташована приблизно за 1,0 км по прямій від межі ДПТ. Мінімальна розрахована відстань становить близько 1 013 м. Відстань від геолокаційної точки проєкту становить близько 1 087 м, що пояснює наведену в заяві попередню оцінку 1,1 км [13, 23].

Наступна затверджена територія цього набору — «Carpathian Biosphere Reserve», UA0000006 — розташована приблизно за 3,3 км по прямій від межі ДПТ. Окремо розрізнено запропоновану територію «Tysa river floodplain», UA0000423, приблизно за 3,3 км. Статус Proposed не прирівнюється до статусу Adopted. Ці відстані характеризують пряме просторове розділення; шлях перенесення забруднень водою може бути довшим або мати інший напрямок.

Перелік ПЗФ Закарпатської області станом на 01.01.2026 містить, зокрема, природоохоронні об’єкти в Хустській громаді. Наявність Карпатського біосферного заповідника, пам’ятки «Червона скеля “Стрімчак” над рікою “Ріка”» та інших об’єктів у громаді не означає їх розташування на ділянці автовокзалу. У проєкті не передбачено використання їх територій для забудови, складування, під’їздів або випуску неочищеного стоку. Межі ПЗФ та регіональної екомережі не ототожнюються з межами Смарагдової мережі [14, 15].

15.2.6 Населення та здоров’я

Постійного житлового населення на основній ділянці не формується. Об’єкт обслуговує пасажирів, супроводжуючих, працівників, екіпажі та відвідувачів супутніх послуг. ДПТ установлює мінімальну місткість СПП із захисними властивостями ПРУ не менше 380 осіб. Остаточну місткість визначають у проєкті будівництва за розрахунковою потребою без зменшення цього мінімуму. Показник місткості СПП не є чисельністю постійного населення [21].

Програма економічного і соціального розвитку Хустської громади на 2025 рік, затверджена рішенням від 20.12.2024 № 2253, визначає серед проблем охорони здоров’я серцево-судинні, онкологічні, пульмонологічні та інші захворювання. Це адміністративна характеристика громади, яка не доводить причинного зв’язку між конкретним захворюванням і станом повітря біля майбутнього автовокзалу. У СЕО вона обґрунтовує увагу до людей із хронічними серцево-судинними й дихальними захворюваннями, дітей, літніх людей та осіб з інвалідністю [12].

15.2.7 Нульовий сценарій

Без затвердження ДПТ автовокзал у запропонованій просторовій організації не реалізується. Зберігаються існуюче цільове призначення та вплив прилеглих доріг і господарських об’єктів; подальше використання землі можливе лише в межах належно оформлених прав і чинних планувальних умов. Нові транспортні викиди, будівельний шум і стоки комплексу не виникають.

Водночас не створюються передбачені ДПТ пасажирські платформи, захисні насадження, впорядковані підходи й система регулювання стоку. Нульовий сценарій не описується як неминуча деградація: майбутній стан відкритої ділянки залежатиме від її утримання та інших законних рішень власника. Екологічне порівняння враховує і відсутність нового навантаження, і відсутність запланованих поліпшень.

15.3 Стан довкілля й умови життєдіяльності на територіях імовірного впливу

Безпосередня зона робіт охоплює котлован, забудову, покриття, ділянки прокладання і перевлаштування мереж та місця транспортних примикань. Її межі не розширюються до всього міста. Зона експлуатаційного впливу включає прилеглі житлові й громадські території, маршрути під’їзду автобусів та легкового транспорту, приймальну систему водовідведення і місця поводження з відходами. Для різних чинників межі зони впливу відрізняються.

Найближчим житловим рецептором у проєктних матеріалах є садибний будинок зі східного та південно-східного боку. У пояснювальній записці відстань між контуром пасажирської будівлі і цим будинком становить орієнтовно 122 м. Показник описує конкретну пару будівель. Для санітарної оцінки окремо розглядаються посадкові пости, автобусні проїзди, відкриті стоянки, вентиляційні викиди підземного паркінгу та інженерне обладнання, які не збігаються з контуром пасажирської будівлі.

Пункт 10.1.12 ДБН Б.2.2-12:2019 установлює для автовокзалів відстань до житлової забудови не менше 100 м і зелену захисну зону не менше 20 м. Передбачена ДПТ 20-

метрова смуга є просторовим заходом захисту. Вона не скорочує нормативну відстань і не доводить автоматичного дотримання гігієнічних нормативів. Висновок про відповідність усього комплексу не може ґрунтуватися лише на відстані 122 м між будівлями [7, 9].

Для відкритих стоянок застосовуються їхні власні вимоги залежно від місткості та характеру захищуваного фасаду. Відстані визначаються від меж стоянки до належного захищуваного об’єкта, а не від умовного знака стоянки. Санітарні умови для вентиляції паркінгу, місць збирання відходів і обладнання оцінюються окремо від автобусних платформ.

Пасажири і працівники перебуватимуть ближче до транспортних операцій, ніж мешканці суміжної забудови. Для них важливі розподіл потоків, відсутність тривалого холостого ходу, захищені місця очікування, санітарні приміщення та доступні маршрути. Кімнати добового очікування мають бути захищені від шуму власного обладнання, платформ і підземного паркінгу, особливо в нічний період.

Суміжні торговельні та виробничі об’єкти враховуються як джерела фонового навантаження і як користувачі спільної дорожньої й інженерної інфраструктури. Під час робіт зберігаються доступ до їхніх ділянок, можливість аварійного обслуговування мереж і безпечний прохід. Пряме перенесення діючих сусідніх підприємств ДПТ не передбачає.

Для водних і природоохоронних територій визначальним опосередкованим шляхом є винесення забруднення зі стоком. Збирання, очищення та регульований випуск води мають запобігати погіршенню стану приймальної системи й водних екосистем басейну Тиси. Точкою контролю є фактичний випуск після очищення, а не найближча точка межі природоохоронної території.

15.4 Екологічні проблеми та ризики для здоров’я населення

15.4.1 Транспортне навантаження біля житла

Додаткові рейси й автомобільні поїздки збільшують кількість коротких інтенсивних подій: прибуття, розгін, гальмування, маневрування та запуск двигунів. За збігу з піком руху на вул. Львівській це може підвищувати шум і концентрації транспортних забруднювачів. Тривале очікування автобусів із працюючими двигунами посилює навантаження без збільшення транспортної корисності. Тому диспетчерське регулювання та зовнішній міжрейсовий відстій мають безпосереднє екологічне значення.

Найсуттєвіша невизначеність — фактичні сумарні рівні впливу на житловому фронті та біля приміщень тривалого перебування пасажирів. Просторовий резерв озеленення зменшує близькість операцій, але його акустична ефективність не виражається довільною кількістю децибелів. Потреба акустичних екранів, зміни траєкторій або обмежень окремих часових слотів визначається за результатами оцінки конкретних джерел.

15.4.2 Запечатування поверхонь і забруднений стік

Будівля та транспортні покриття змінять інфільтрацію і швидкість стоку. У проєкті основна ділянка зберігає близько 29,31 % наземного озеленення; верхня планувальна оцінка решти поверхонь становить близько 7,07 тис. м². Стоки з проїздів і стоянок

можуть містити завислі речовини, нафтопродукти, продукти зношування шин і гальмівних систем, а взимку — протиожеледні матеріали.

Ризик виникає за поєднання інтенсивного дощу, засмічених водоприймачів, непрацездатного очищення або перевантаження приймальної мережі. Наслідками можуть бути підтоплення підземного рівня, винесення забруднень на сусідні землі та надходження до водного басейну. Планувальний резерв акумулювання 200 м³ зменшує пікове навантаження, проте потребує визначеного режиму спорожнення, аварійного відведення і доступу для обслуговування.

15.4.3 Роботи з ґрунтами й інженерними мережами

Підземний рівень передбачає котлован і переміщення ґрунту. Без належної організації можливі пиління, винесення дрібних частинок, забруднення паливом та пошкодження діючих мереж. Перевлаштування лінії 10 кВ і земляні роботи біля водопроводу та каналізації створюють ризики перерв послуг, витоків і локальних аварій. Обмеження робочого майданчика, інженерні вишукування та технологія робіт повинні враховувати ці конкретні джерела, а не абстрактний перелік усіх можливих надзвичайних ситуацій.

15.4.4 Відходи та санітарне утримання

Будівництво утворюватиме ґрунт, залишки матеріалів, упаковку та інші відходи відповідно до фактичних операцій. Під час експлуатації очікуються змішані побутові відходи, придатні до роздільного збирання папір, пластик і скло, відходи харчування, осади й забруднені матеріали очищення стоку. Змішування цих потоків або переповнення контейнерів створює запахи, санітарні ризики й можливість потрапляння відходів у водоприймачі.

Контейнерний майданчик 36 м² має забезпечувати закрите зберігання, прибирання й доступ перевізника. Відходи технічного обслуговування автобусів не повинні утворюватися на ділянці автовокзалу, оскільки ремонтна функція винесена до зовнішнього автопарку. Наявність такої зовнішньої функції не дозволяє скидати масла, охолоджувальні рідини або залишки палива у мережі комплексу.

15.4.5 Природні території та кліматичні ризики

Безпосереднього вилучення територій Смарагдової мережі не встановлено. Для природоохоронних цінностей найбільш реальними опосередкованими ризиками є забруднений стік та неналежне поводження з відходами. Освоєння відкритої гравійної ділянки не утворює нового протяжного бар’єра через природний масив; однак вуличні насадження і зелені зв’язки слід зберігати, а освітлення не спрямовувати на зовнішні зелені території.

Для користувачів комплексу кліматичні ризики проявляються через перегрів платформ і твердих поверхонь, обмерзання та сильні дощі. Вразливість підземного рівня визначається його висотним положенням, гідроізоляцією, захистом рампи й надійністю інженерних систем. Зарядна інфраструктура, теплозахист будівлі та керування споживанням енергії підтримують зменшення експлуатаційних викидів, але не є підставою стверджувати вуглецеву нейтральність комплексу.

15.5 Екологічні зобов’язання та їх врахування

15.5.1 Міжнародний рівень

Зобов’язання України за Конвенцією про охорону дикої флори та фауни і природних середовищ існування в Європі враховано через перевірку територій Смарагдової мережі та недопущення погіршення їхніх природоохоронних цінностей. Для ДПТ практичний зміст цього зобов’язання — не займати такі території й не створювати шляху неконтрольованого перенесення забруднення до пов’язаних водних екосистем [13, 16].

Протокол про стратегічну екологічну оцінку до Конвенції Еспо та Орхуська конвенція підтримують раннє врахування екологічних наслідків, доступ до інформації й участь громадськості. Їх реалізація у цьому процесі забезпечується через оприлюднення документації, консультації, обґрунтований розгляд альтернатив і врахування зауважень. Наявність міжнародних автобусних маршрутів не є самостійною підставою для транскордонних екологічних консультацій; визначальними є ймовірні значні наслідки [1, 17].

Зобов’язання за Паризькою угодою враховуються в межах можливостей ДПТ: резервування озеленення, скорочення непродуктивної роботи двигунів, енергоефективність будівлі, зарядна інфраструктура і стійкість водовідведення. Числову економію парникових газів не заявлено без визначеної базової моделі та характеристик транспорту [18].

15.5.2 Державний рівень

Закон «Про стратегічну екологічну оцінку» визначає зміст оцінки, участь громадськості, консультації та моніторинг. Звіт сформовано за його тематичною структурою; конкретні наслідки пов’язано із заходами та індикаторами. Замовник забезпечує процедурні дії і щорічне оприлюднення результатів моніторингу [1–3].

Вимоги охорони повітря, вод, земель і управління відходами реалізуються через організоване водовідведення, очищення транспортного стоку, герметичні побутові мережі, санітарне утримання та передачу відходів суб’єктам, які мають право виконувати відповідні операції. Забороняється використання ґрунтових поверхонь або дощової мережі для позбавлення від рідких відходів [6, 10, 19, 20].

Санітарні та містобудівні вимоги застосовуються до реальних джерел і захищуваних територій. ДПТ резервує зелену захисну смугу та параметр відокремлення від житла. Вимоги ДСП № 173 враховуються у редакції зі змінами, чинними з 13.02.2026; старі назви санітарних режимів у вихідних матеріалах не є підставою ігнорувати чинні правила. Санітарна оцінка транспортних майданчиків, стоянок і вентиляції має охопити їх фактичне розміщення [7–9].

Приєднання інженерних мереж, підземні роботи і перевлаштування електропостачання здійснюються з дотриманням відповідних охоронних режимів та вимог безпеки. Безпечні підходи, протипожежний доступ і готовність укриття пов’язані з прийнятою містобудівною програмою. СЕО не встановлює самостійно категорію об’єкта цивільного захисту й не розкриває спеціальні відомості з обмеженим доступом.

15.5.3 Регіональний і місцевий рівні

Регіональна стратегія розвитку, схема планування області та схеми екомережі враховані через транспортну доступність міста, збереження природного каркаса, недопущення забруднення вод і використання вже освоєного міського оточення. Регіональна екологічна інформація слугує контекстом оцінки, а не доказом санітарної відповідності окремої ділянки [11, 14, 15, 24].

На місцевому рівні враховуються генеральний план, вимоги до вуличного простору, землекористування, санітарного очищення та організації громадського транспорту. Природоохоронні рішення ДПТ узгоджуються між будівлею, платформами, проїздами, озелененням і мережами. Результати консультацій відображені у змістових частинах звіту та переліку їх врахування; самі редакторські зауваження не замінюють екологічних зобов’язань.

15.6 Наслідки для довкілля та здоров’я населення

15.6.1 Метод оцінювання і часові горизонти

Оцінювання ґрунтується на зв’язку між джерелом, шляхом поширення і рецептором. Для кожного чинника розглянуто фазу робіт або експлуатації, масштаб, тривалість, оборотність, імовірність та залишковий вплив. Значущим вважається наслідок, здатний спричинити порушення застосовного нормативу, стійке погіршення умов проживання, забруднення вод чи ґрунтів, ушкодження природоохоронної цінності або істотну аварійну небезпеку.

Короткострокові наслідки співвіднесено з підготовкою та будівництвом і першим роком експлуатації; середньострокові — з 3–5 роками; довгострокові — з 10–15 роками. Землекористування і запечатування ґрунту мають тривалу дію протягом існування комплексу. Окремий кількісний сценарій на 50–100 років не вводиться без підстав; довговічні рішення оцінено через можливість утримання, адаптації та збереження екологічних резервів.

Значущість не визначено довільною сумою балів. Рівень «керований» означає наявність конкретного механізму зменшення і перевірки; він не означає, що вимірювання вже засвідчили дотримання нормативів. Для шуму та забруднення повітря невизначеність кількісного прогнозу збережено у висновках.

Таблиця 15.2 Узагальнення основних впливів

Компонент і джерело	Характер наслідку	Оцінка до заходів	Залишковий вплив і перевірка
Ґрунт і котлован	Прямий локальний вплив; пил і порушення на час будівництва, довготривале перекриття поверхні	Імовірний; локально суттєвий у зоні робіт	Керований щодо забруднення; перекриття ґрунту зберігається під забудовою і покриттями

Компонент і джерело	Характер наслідку	Оцінка до заходів	Залишковий вплив і перевірка
Повітря під час робіт	Тимчасове пилiння, вихлопи техніки; частково оборотний вплив	Імовірний біля робіт і виїздів	Зменшується зволоженням, укриттям вантажів і організацією руху; контроль пилу й скарг
Транспортні викиди	Прямий і кумулятивний локальний вплив протягом експлуатації	Потенційно значущий біля чутливих рецепторів	Режимне зменшення; кількісна допустимість потребує розрахункового підтвердження з фоном
Шум автобусів, стоянок і обладнання	Подієвий та тривалий вплив на житло і кімнати очікування, включно з нічним періодом	Потенційно значущий	Розподіл рейсів, відсутність відстою, захисне озеленення; остаточна оцінка за акустичними розрахунками і приймальним контролем
Поверхневі води	Пряме формування стоку та опосередковане перенесення забруднення через мережі	Імовірний стік; значущі наслідки можливі за відмови очищення	Збирання, очищення, акумулювання і контроль випуску; без неконтрольованого обходу очищення
Підземні води	Можливе забруднення через витоки та вплив підземних робіт	Можливий; залежить від гідрогеології й аварій	Герметичність, захист котловану і будівлі; перевірка за вишукуваннями та під час робіт
Рослинність і ландшафт	Локальна зміна відкритої ділянки, створення насаджень і нової забудови	Постійна зміна вигляду; позитивний внесок озеленення	Збереження зеленого резерву та утримання насаджень; без зарахування нестворених зелених дахів
Природоохоронні території	Прямого перетину зі Смарагдовою мережею немає; можливі непрямі водні зв’язки	Значний прямий вплив не прогнозується	Запобігання забрудненому стоку і винесенню відходів; контроль природоохоронних режимів
Відходи	Прямий постійний потік експлуатації, тимчасові будівельні потоки	Імовірний; санітарні наслідки за неналежного утримання	Розділення потоків, закрите накопичення, передача й облік
Клімат і мікроклімат	Викиди транспорту й енергоспоживання, нагрів покриттів; зливова вразливість	Довготривалий, переважно локальний	Затінення, енергоефективність, регулювання руху і стоку; без необґрунтованої оцінки скорочення CO_2
Здоров’я та безпека	Шум, повітря, ДТП, санітарні умови; позитивна транспортна доступність	Змішаний вплив; вразливі групи потребують захисту	Безпечні маршрути, санітарне забезпечення, укриття й контроль рецепторів

Компонент і джерело	Характер наслідку	Оцінка до заходів	Залишковий вплив і перевірка
Матеріальні активи та спадщина	Можливе ушкодження сусідніх будівель і мереж при роботах; зміна доступу й вигляду вуличного простору	Локальний ризик за неналежної організації; знесення пам’яток не передбачено	Захист котловану і комунікацій, збереження доступу та дотримання порядку дій за археологічної знахідки

15.6.2 Підготовка і будівництво

Знесення існуючих капітальних будівель на основній ділянці не є вихідною операцією прийнятого рішення. Основні втручання — підготовка поверхні, котлован, мережі, перевлаштування електропостачання, фундаменти, покриття та благоустрій. Обсяг переміщення ґрунту залежить від будівельних конструкцій і вишукувань; його не визначено за припущенням про єдину глибину котловану.

Пиління і шум є тимчасовими, але можуть бути відчутними для найближчого житла та суміжних громадських об’єктів. Тому роботи з найбільшим шумом організовуються з урахуванням режиму захисту населення, а маршрути будівельного транспорту — без блокування підходів і заїздів. Зволоження застосовується адресно для пилових поверхонь; вода зі зваженими частинками не повинна самопливом виноситися на вулицю або до дощової мережі.

Наслідки пошкодження водопроводу, каналізації або електричних мереж можуть виходити за межі котловану. Перед розкриттям установлюються положення діючих комунікацій та безпечна послідовність переключень. Виявлений витік локалізується, забруднений ґрунт відокремлюється, а робота на небезпечній ділянці припиняється до усунення причини.

15.6.3 Експлуатація

Постійний транспортний вплив формується частотою операцій, тривалістю маневрування, характеристиками автобусів, роботою легкового паркування та обладнання. Прогноз 24 відправлень і 12 прибуттів є сценарієм обслуговування; він не прирівнюється автоматично до кількості унікальних автобусів або до подвоєної кількості незалежних поїздок. Сумарні викиди й шум визначаються для фактичної схеми руху та часових піків.

Вентиляція підземного паркінгу створює локалізовані джерела викиду, які можуть впливати на входи, місця очікування і повітрозабори. Їх розташування та режим роботи необхідно узгодити з плануванням будівлі. Вентиляційне обладнання також є джерелом власного шуму і вібрації; його відокремлення від пасажирського повітрообміну не усуває потреби акустичного захисту.

Позитивними наслідками є впорядковані посадка і висадка, зв’язок із громадським транспортом, доступні підходи, нові зелені поверхні та керована інженерна інфраструктура. Масштаб цих поліпшень обмежений територією комплексу та його зв’язками; зменшення загальноміських викидів або ДТП у відсотках не заявляється без окремої моделі.

15.6.4 Вторинні та кумулятивні наслідки

Кумулятивна оцінка враховує існуючий дорожній рух, під'їзди торговельного центру, виробниче оточення та нові операції автовокзалу. Концентрація рейсів у годину пікового міського руху може посилювати одночасно шум, викиди і конфлікти потоків. Розклад і схема заїздів є засобами впливу на цю сукупність чинників.

Вторинні наслідки можливі через додаткові поїздки супроводжуючих і таксі, зміну режиму паркування, навантаження на приймальні мережі, попит на харчування та утворення відходів. Винесення міжрейсового відстою до зовнішнього автопарку зменшує локальну тривалість роботи двигунів, але потребує врахування поїздок до нього. Воно не описується як повне усунення транспортних викидів.

Синергічний ризик виникає при одночасному забрудненні повітря й шумовому навантаженні, а також при поєднанні зливи, засмічення водоприймачів і відключення живлення обладнання. Такі поєднання враховано у приймальному контролі та експлуатаційних діях. Порівняння лише окремого рейсу або одного працюючого агрегату недостатнє для оцінки сумарного режиму.

15.6.5 Аварії і надзвичайні події

Релевантні сценарії — розлив палива з транспортного засобу, пожежа автобуса або автомобіля, займання на зарядному місці, пошкодження мереж, відмова очищення стоку, переповнення акумулювальної місткості та затоплення підземного рівня. Для кожного потрібні доступ аварійних служб, можливість відокремити забруднений стік і зрозумілий порядок зупинки небезпечної операції.

За локального розливу рух у зоні обмежується, речовина збирається сорбентами, а водоприймачі захищаються від потрапляння забруднення. Після пожежі забруднені води й матеріали не повинні неконтрольовано надходити до мережі. За підтоплення рампи доступ до підземного рівня припиняється до відновлення безпечного режиму. Природоохоронні дії узгоджуються з пожежними та евакуаційними вимогами.

Сейсмічність і геологічні умови враховуються у конструктивних рішеннях. СЕО не підміняє будівельний розрахунок сейсмостійкості або підземної споруди, проте визначає наслідок відмови — ризик для людей, мереж і ґрунтових вод — і необхідність забезпечити надійність відповідних систем.

15.7 Заходи із запобігання та зменшення негативних наслідків

15.7.1 Природоохоронні рішення самого ДПТ

У проєкті передбачено наземне озеленення основної ділянки близько 2 931,3 м² та безперервну зелену захисну смугу з боку житла завширшки не менше 20 м. Ці площі зберігаються як просторовий резерв при деталізації забудови, проїздів і стоянок. Зелену смугу не використовують для додаткового паркування, посадкових постів або міжрейсового відстою. Ефект насаджень підтримується доглядом, відновленням випадів і формуванням затінення, а не лише нанесенням на план.

Чотири посадкові пости працюють за диспетчерською схемою без тривалого відстою на території комплексу. Технічне обслуговування й ремонт винесено до зовнішнього

автопарку. Організація окремих автобусних в’їзду та виїзду, пішохідних переходів і доступних підходів зменшує затримки, зайве маневрування і ризик конфлікту потоків. Прогнозний розклад підлягає регулюванню в межах санітарно допустимого режиму.

Проєкт передбачає окрему дощову мережу близько 134,8 м, чотири нові споруди та приєднання до існуючої системи. Стік із транспортних поверхонь проходить затримання піску й нафтопродуктів перед регульованим відведенням. Стоки покрівель і транспортних майданчиків організовуються з урахуванням різного забруднення; дощові води не спрямовуються до господарсько-побутової каналізації.

Для тимчасового акумулювання зарезервовано 200 м³. Перевірка сценарію виконана за формулою $V = F \times h \times \psi$: 7 068,7 м² × 0,030 м × 0,9 ≈ 190,9 м³. Показник 7 068,7 м² є прийнятою у ПЗ верхньою оцінкою водонепроникних поверхонь; незалежний геометричний розрахунок дає близько 7 069 м² через точність контурів. Обидва значення округлюються до 7,07 тис. м² і не змінюють резерв 200 м³. Цей обсяг є основою просторового резервування, а не завершеним гідравлічним розрахунком зливової системи.

Підземний рівень захищається вертикальним плануванням, перехопленням води перед рампою та гідроізоляцією. Ухил автомобільного в’їзду 13,1 % не використовується для підтвердження доступності пішохідного маршруту. Доступність і евакуаційні шляхи забезпечуються відокремленими рішеннями.

Господарсько-побутове водовідведення передбачено закритою системою з врізкою в діючу мережу. Централізоване водопостачання і вузол обліку дозволяють керувати споживанням та виявляти витоки. Контейнерний майданчик 6 × 6 м має тверде покриття й під’їзд для вивезення відходів. Вентиляцію підземного паркінгу відокремлено від пасажирських приміщень. У складі комплексу передбачено чотири точки заряджання електротранспорту.

15.7.2 Уточнення для будівельного проєкту

Під час розроблення будівельного проєкту визначаються точні джерела шуму й викидів, характеристики автобусних операцій, вентиляційні випуски, повітрозабори та місця тривалого перебування людей. Проводиться розрахункова перевірка з урахуванням фону, денного й нічного режимів. Вона має підтвердити відповідність житлового фронту та приміщень очікування. Якщо допустимість не забезпечена, до початку відповідної експлуатації змінюються розміщення джерел або режим роботи й передбачаються обґрунтовані засоби захисту. Насадження не приймаються автоматично як достатня заміна нормативного розділення.

Гідравлічний розрахунок уточнює водозбір, розрахункову інтенсивність і тривалість дощу, коефіцієнти стоку, обсяг та місце акумулювання, пропускну здатність і дозволений режим випуску. Передбачаються доступ до пісковловлювачів і сепаратора, можливість видалення осаду, захист від зворотного підпору та безпечний сценарій понадрозрахункового дощу. Якщо цих умов потребує обладнання, його живлення й аварійна сигналізація узгоджуються із системами надійності комплексу.

Водний баланс і навантаження на побутову каналізацію встановлюються з урахуванням пасажирів, персоналу, кімнат добового очікування та закладів харчування. Приймальна здатність мереж і умови врізок узгоджуються з їхніми операторами.

Приміщення харчування обладнуються технологічними засобами затримання забруднень відповідно до фактичної програми. Розміщення випусків не повинно погіршувати умови користування суміжними територіями.

15.7.3 Будівельний період

Пилові матеріали зберігають укритими, вантажі перевозять із запобіганням розсипанню, забруднення з виїзду прибирають. Зони робіт і тимчасового складування обмежуються; родючий шар, якщо він наявний у місці робіт, відокремлюється для подальшого використання. Зайве ущільнення майбутніх зелених поверхонь не допускається.

Паливо, мастила і технічні рідини зберігають із захистом від потрапляння у ґрунт та воду; на майданчику мають бути засоби локалізації розливу. Будівельні відходи розділяють за фактичними видами й передають для належного оброблення. Скидання цементного молока, мийної води та рідких відходів до дощових водоприймачів не допускається. Шумні роботи та підвезення організовуються з урахуванням житлового оточення.

Доступ до діючих мереж, суміжних землекористувань і проїзд аварійних служб підтримуються протягом робіт. За археологічної знахідки земляні роботи на відповідній ділянці припиняються і виконується встановлений законом порядок повідомлення та збереження знахідки. Цей захід не означає, що на ділянці встановлено конкретну археологічну пам’ятку.

15.7.4 Експлуатаційне утримання

Експлуатуюча організація забезпечує виконання диспетчерського режиму, недопущення тривалого холостого ходу, регулярне очищення водоприймачів та своєчасне видалення осадів. Відходи накопичуються у визначених місцях із недопущенням переповнення. Витоки води, палива та стоків усуваються з фіксацією події й ужитих дій.

Насадження утримуються із збереженням проєктної площі та неперервності захисної смуги. Освітлення спрямовується на функціональні поверхні без зайвого засвічення житлових вікон і зовнішніх зелених територій. Несправне шумне обладнання ремонтується або тимчасово виводиться з роботи. Зміна кількості рейсів, нічного режиму або вентиляційної схеми розглядається як підстава повторної перевірки впливу.

15.8 Виправдані альтернативи та спосіб здійснення оцінки

15.8.1 Порівняння варіантів

Нульова альтернатива означає відсутність реалізації автовокзалу за цим ДПТ і збереження існуючих умов використання ділянки. Проєктна альтернатива охоплює прийняту програму чотирьох постів, будівлі, стоянок і мереж із визначеними природоохоронними резервами. Оптимізаційна альтернатива означає коригування планування або режиму в межах тієї самої ділянки для зменшення впливу на житло, збереження озеленення і забезпечення стоку. Вона не видається за вже затверджений інший проєкт.

Таблиця 15.3 Порівняння виправданих альтернатив

Критерій	Нульова	Проєктна	Оптимізаційна в межах ділянки
Нове транспортне навантаження	Не виникає від автовокзалу	Виникає за прогнозним розкладом	Регулювання часових слотів і джерел за умовами захисту житла
Ґрунт і поверхні	Нове запечатування за цим ДПТ відсутнє	Будівля і покриття при збереженні близько 29,31 % озеленення основної ділянки	Збереження зеленого мінімуму й захисної смуги; уточнення покриттів без збільшення впливу
Поверхневий стік	Зберігається існуюча організація	Нові очищення, мережа і резерв 200 м³	Уточнення водозбору, очищення, регулювання випуску та аварійного шляху
Санітарний захист	Нові автобусні джерела відсутні	Просторові та режимні заходи; кількісна оцінка має бути підтверджена	Коригування розміщення або режиму за результатами санітарного обґрунтування
Пасажирське обслуговування	Мета ДПТ не досягається	Чотири пости і супутні послуги	Та сама функціональна мета за прийнятного впливу
Будівельні впливи	За цим ДПТ відсутні	Тимчасові котлован, мережі, пил і шум	Обмеження фаз і маршрутів робіт без розширення майданчика

Нульовий варіант має перевагу щодо відсутності нового навантаження, проте не досягає транспортної мети. Перевагами прийнятого проєктного рішення є використання сформованого міського оточення, чотири пости без ремонтної бази, значний резерв озеленення і регульоване водовідведення. Вибір на його користь обґрунтований за умови збереження цих характеристик і підтвердження санітарної допустимості джерел впливу.

Для подальшої деталізації екологічно доцільним є оптимізаційний підхід: не ущільнювати рейси понад допустимий режим, розміщувати найбільш шумні операції й обладнання з урахуванням житла, не займати зелену смугу, забезпечити працездатність очищення і акумулювання. Якщо санітарна перевірка потребуватиме зміни просторового рішення, таку зміну погоджують та вносять до відповідних проєктних матеріалів. Її не вважають виконаною лише завдяки тексту СЕО.

15.8.2 Методи та інформаційна основа

Виконано аналіз завдання, попередніх розділів ПЗ, графічних матеріалів і проєктних показників; зіставлення існуючого та проєктного стану; перевірку площ, довжин, неповторності об’єктів і систем координат; зіставлення зі Смарагдовою мережею; оцінку шляхів впливу, альтернатив та заходів. Розрахунок стоку перевірено окремо від оцінки гідравлічної працездатності всієї системи.

Локальні вимірювання виконано в проєктній метричній системі МСК-21. Для зіставлення із зовнішніми геоданими використано відповідну систему UCS-2000 / LCS-21 Zakarpattia. Відстані до територій Смарагдової мережі визначено між найближчими межами, а не за центрами об’єктів. Результати округлено з урахуванням масштабу матеріалів; зайву сантиметрову точність у висновках не використано.

15.8.3 Ускладнення й межі достовірності

Кількісний прогноз шуму і забруднення повітря ускладнюється відсутністю локального виміряного фону та окремих розрахунків для джерел комплексу. Тому в оцінці не заявлено конкретних концентрацій, децибелів чи доведеного неперевищення гігієнічних нормативів. Для житлового фронту залишковий вплив позначено як такий, що потребує розрахункового підтвердження. Зменшення невизначеності пов’язано з визначенням джерел, фону, режиму та приймальним контролем.

Офіційний перелік ПЗФ є реєстровим джерелом назв і місцезнаходження, але не містить придатної для всіх об’єктів геометрії меж. Опубліковані матеріали регіональної екомережі мають ширший масштаб, ніж ділянка. Тому відсутність перетину зі Смарагдовою мережею не поширено автоматично на всі інші режими охорони. Висновок про відсутність прямого освоєння охоронюваних природних об’єктів спирається на характер ділянки й проєктну програму; точні відстані до всіх об’єктів ПЗФ без підтверджених меж не наведено. Обмеження враховано недопущенням зовнішнього складування та неочищених скидів і збереженням природоохоронних режимів.

Геологічні параметри котловану, потреба у водозниженні, матеріал підземних конструкцій і фактичний приймач регульованого стоку деталізуються на стадії будівельного проєкту. Ця невизначеність врахована через резервування інженерних рішень і перевірку приймальної системи. Планувальний розрахунок 200 м³ не використано як доказ розрахункової забезпеченості для всіх типів опадів.

15.9 Програма моніторингу наслідків виконання ДПТ

15.9.1 Організація та відповідальність

Моніторинг наслідків виконання документа державного планування організовує замовник — Виконавчий комітет Хустської міської ради — у межах компетенції. Дані надають також власник і оператор комплексу, виконавці робіт, оператори мереж та залучені компетентні лабораторії. Експлуатаційні журнали оператора є джерелом інформації, але не підміняють обов’язків замовника за статтею 17 Закону про СЕО [1, 2].

Замовник один раз на рік оприлюднює результати на своєму офіційному вебсайті, вносить їх до Єдиного реєстру СЕО та вживає заходів для усунення непередбачених негативних наслідків. Щорічне узагальнення має показувати фактичну реалізацію, виявлені відхилення, звернення громадян, виконані коригувальні дії й результат повторної перевірки. Відомості подаються з дотриманням установлених обмежень доступу.

Періодичність лабораторних досліджень визначається застосовними нормами, умовами експлуатації, значущістю конкретного впливу та подіями. Програма не

встановлює універсального щорічного лабораторного аналізу всіх компонентів незалежно від реального джерела.

15.9.2 Індикатори та дії

1 Землекористування і реалізація природоохоронних рішень

- Індикатор і базовий рівень: оформлення передбаченої зміни призначення основної ділянки 1,0000 га; відповідність фактично реалізованої забудови, мереж і під'їздів погодженому рішенню ДПТ.
- Метод і місце: документальна перевірка рішень і реєстраційних відомостей, виконавчі матеріали та огляд території комплексу.
- Періодичність: перед початком залежних робіт, під час приймання завершених елементів і при змінах проєктного рішення; щорічне узагальнення.
- Відповідальні: замовник ДПТ у межах компетенції, власник та замовник будівництва; дані надають відповідальні виконавці.
- Критерій порушення: використання території або введення залежних функцій із відхиленням від належно оформлених земельних і природоохоронних умов.
- Коригувальна дія: припинити залежну операцію, оформити необхідні правові й проєктні дії або відновити відповідність; повторно перевірити результат.

2 Наземне озеленення та зелена захисна смуга

- Індикатор і проєктний рівень: близько 2 931,3 м² озеленення основної ділянки; мінімум 25 % за просторовим регламентом; безперервна захисна смуга не менше 20 м на визначеному житловому фронті. Окремо обліковуються вуличні насадження.
- Метод і місце: виконавчий план, вимірювання площ та ширини смуги, огляд стану насаджень, фотопорівняння в однакових точках.
- Періодичність: після створення насаджень і перед введенням відповідних функцій; надалі щорічно у вегетаційний період та після пошкодження.
- Відповідальні: власник або оператор утримує насадження; замовник ДПТ аналізує виконання показників у межах моніторингу.
- Критерій порушення: скорочення площі проти реалізованого погодженого рішення, зменшення нормативного мінімуму, розрив або звуження захисної смуги, використання її під транспорт.
- Коригувальна дія: прибрати стороннє використання, відновити площу і неперервність насаджень, замінити загиблі рослини; перевірити відновлення.

3 Рух автобусів та відсутність міжрейсового відстою

- Індикатор і проєктний рівень: чотири посадкові пости; сценарій 24 відправлень і 12 прибуттів за добу; відсутність тривалого відстою та ремонтних операцій у межах комплексу.
- Метод і місце: диспетчерський журнал, фактичний розклад, вибіркові спостереження тривалості зайняття постів і роботи двигунів, перевірка схеми зовнішнього обслуговування.

- Періодичність: під час запуску, при зміні розкладу або кількості рейсів; операційні відхилення фіксуються постійно, узагальнення надається щорічно.
- Відповідальні: оператор автовокзалу та перевізники; замовник ДПТ використовує узагальнені дані для оцінки наслідків.
- Критерій порушення: черги за межами відведених місць, систематичне очікування з працюючими двигунами, ремонт або міжрейсовий відстій на території, зростання навантаження без перевірки його санітарної допустимості.
- Коригувальна дія: змінити часові слоти і диспетчерську подачу, забезпечити зовнішній відстій, усунути причину заторів; за потреби повторити оцінку впливу.

4 Акустичний стан житлового фронту і приміщень очікування

- Індикатор і базовий рівень: еквівалентні й максимальні рівні шуму в контрольних точках; вихідний рівень установлюється до робіт, проєктний критерій — відповідність чинним нормам для конкретного рецептора і часу доби.
- Метод і місце: інструментальні вимірювання компетентною лабораторією біля найближчої житлової забудови та за потреби у захищуваних приміщеннях; одночасна фіксація режиму рейсів, обладнання і фонового руху.
- Періодичність: вихідний контроль до шумних робіт; приймальна перевірка при запуску характерного навантаження; повторно після зміни режиму, обладнання, обґрунтованих скарг або виявленого перевищення.
- Відповідальні: замовник будівництва й оператор організовують вимірювання; компетентна лабораторія виконує їх; замовник ДПТ оцінює наслідки в межах своїх повноважень.
- Критерій порушення: перевищення застосовного гігієнічного нормативу еквівалентного чи максимального шуму або невиконання визначених санітарним обґрунтуванням умов.
- Коригувальна дія: обмежити джерело або часовий режим, відрегулювати чи замінити обладнання, реалізувати обґрунтований акустичний захист і провести повторні вимірювання.

5 Якість повітря та пиління

- Індикатор і базовий рівень: пилові прояви під час робіт, тривалість непродуктивної роботи двигунів, а для значущих джерел — концентрації визначених розрахунком забруднювачів; локальний фон установлюється окремо від регіональних даних.
- Метод і місце: огляд робіт і виїздів, аналіз диспетчерських даних, розрахунок із фоном; інструментальний контроль у житлових рецепторів за нормативною потребою, санітарним обґрунтуванням або скаргами.
- Періодичність: оперативно під час пилових робіт; при запуску та зміні режиму суттєвих джерел; за результатами розрахунку і при виявленні проблем.
- Відповідальні: підрядник у будівельний період, оператор в експлуатаційний; спеціалізовані виконавці та лабораторії — за залученням.
- Критерій порушення: пилове забруднення за межами робочої зони, повторні обґрунтовані скарги, перевищення застосовного нормативу в контрольній точці або невиконання умов регулювання джерела.

- Коригувальна дія: локалізувати пил, змінити технологію чи рух, припинити зайвий холостий хід, переглянути джерело або вентиляційний випуск; підтвердити результат контролем.

6 Дощові води та працездатність очищення

- Індикатор і проєктний рівень: готовність мережі, пісковловлювачів і засобів затримання нафтопродуктів; реалізація погодженого резерву акумулювання; відсутність неконтрольованого забрудненого випуску та підтоплення.
- Метод і місце: виконавчі схеми й огляд, перевірка рівнів і працездатності перед рампою та на випуску; аналіз складу води за умовами приймання і характером забруднення, передусім завислих речовин та нафтопродуктів.
- Періодичність: до введення комплексу; огляд перед сезоном інтенсивних опадів і після сильних дощів; очищення за фактичним накопиченням осаду та вимогами обладнання, аналізи — за умовами випуску.
- Відповідальні: оператор комплексу та виконавець обслуговування; оператор приймальної мережі — у межах своїх повноважень.
- Критерій порушення: переповнення, зворотний підпір, заблоковані водоприймачі, нафтова плівка, обхід очищення, порушення встановлених умов приймання стоку.
- Коригувальна дія: зупинити неконтрольований випуск, локалізувати забруднення, очистити або відремонтувати споруди; за повторення переглянути гідравлічне рішення та режим відведення.

7 Водопостачання та господарсько побутова каналізація

- Індикатор і проєктний рівень: відповідність умовам приєднання, облік води, відсутність витоків і перехресного підключення дощових та побутових стоків.
- Метод і місце: облік споживання, огляд вводів і колодязів, випробування герметичності та документи приймання; контроль питної води за застосовними санітарними вимогами.
- Періодичність: перед введенням; поточний облік споживання й огляд; після аварій, ремонту або виявлення нетипової витрати.
- Відповідальні: власник або оператор комплексу разом з операторами мереж; лабораторія — для потрібних досліджень води.
- Критерій порушення: витік, підпір каналізації, неузгоджене приєднання, порушення якості питної води чи умов приймання побутових стоків.
- Коригувальна дія: ізолювати несправний елемент, усунути витік, відновити належне постачання або відведення та виконати необхідний повторний контроль.

8 Ґрунт і межі будівельного майданчика

- Індикатор і базовий рівень: відсутність розливів і винесення ґрунту, збереження територій поза зоною робіт, роздільне поводження із ґрунтовими матеріалами.
- Метод і місце: огляд котловану, зон складування, місць стоянки техніки та виїзду; лабораторне дослідження ґрунту за ознак забруднення або аварійного розливу.
- Періодичність: протягом земляних робіт і після опадів або аварійних подій; заключний огляд перед благоустроєм.

- Відповідальні: підрядник і технічний нагляд замовника будівництва; спеціалізований виконавець для досліджень за потреби.
- Критерій порушення: забруднені плями, винесення матеріалу за межі відведених поверхонь, засмічення водоприймачів, пошкодження збережених зелених смуг.
- Коригувальна дія: припинити причину, зібрати забруднений матеріал окремо, очистити поверхні та відновити пошкоджені ділянки з перевіркою результату.

9 Відходи та санітарний стан

- Індикатор і проєктний рівень: розділені потоки відходів, належне облаштування майданчика 36 м², облік кількості й документів передачі; відсутність переповнення, розсипання та неконтрольованих рідких відходів.
- Метод і місце: журнали та документи передачі, огляд контейнерного майданчика, місць тимчасового накопичення будівельних відходів і матеріалів очищення стоку.
- Періодичність: поточний контроль під час робіт і роботи комплексу; узагальнення обсягів і передачі щорічно; перевірка після скарг.
- Відповідальні: підрядник або оператор відповідно до фази; суб’єкти управління відходами — за договором і належним правом на відповідні операції.
- Критерій порушення: відходи поза визначеними місцями, невивезені або змішані несумісні потоки, відсутність підтвердження передачі, потрапляння відходів до стоку.
- Коригувальна дія: прибрати й розділити відходи, відновити своєчасне вивезення, виправити умови накопичення та підтвердити правомірність подальших операцій.

10 Аварії та звернення громадян

- Індикатор і базовий рівень: кількість і характер розливів, пожеж, підтоплень, пошкоджень мереж та обґрунтованих скарг; для кожної події — строк реагування й результат усунення.
- Метод і місце: журнал подій і звернень із прив’язкою до місця, часу, джерела, вжитих заходів та результату перевірки; матеріали відповідних служб.
- Періодичність: кожна подія фіксується під час виявлення; повторна перевірка після усунення; щорічний аналіз тенденцій.
- Відповідальні: оператор і виконавці аварійних робіт; замовник ДПТ узагальнює наслідки та реагує у межах компетенції.
- Критерій порушення: повторювана подія, невжиті або неефективні дії, неусунений вплив на сусідні території чи природні компоненти.
- Коригувальна дія: локалізація і усунення, інформування належних служб за характером події, зміна експлуатаційного режиму або інженерного рішення та документована перевірка ефективності.

15.10 Імовірні транскордонні наслідки

ДПТ стосується локальної міської території та не передбачає великого промислового джерела, водозабору з транскордонним впливом або прямого скидання неочищених стоків у транскордонну річку. За прийнятої функціональної програми значні транскордонні наслідки від повітряного перенесення і прямого освоєння територій не прогнозуються.

Територія належить до басейну Тиси, тому гідрологічний зв’язок із транскордонною системою враховано. Запобігання перенесенню забруднення забезпечують роздільне водовідведення, очищення транспортного стоку, регульований випуск і аварійна локалізація. Висновок про відсутність очікуваних значних транскордонних наслідків ґрунтується на масштабі, характері джерел та цих механізмах, а не лише на відстані до державного кордону.

Міжнародні напрямки автобусних перевезень до Угорщини, Словаччини або Чехії характеризують послугу. Вони не означають автоматичного виникнення значного транскордонного екологічного впливу самого ДПТ. Зміна функціональної програми або поява нового шляху значного впливу є підставою переглянути відповідний висновок і застосовність процедур за законом.

15.11 Нетехнічне резюме

У Хусті на вул. Львівській планується створення автовокзалу на приватній земельній ділянці площею 1 га. Разом із прилеглими вуличними ділянками детальний план охоплює близько 1,35 га. Автовокзал матиме чотири посадкові пости, пасажирську будівлю, супутні послуги й кімнати добового очікування. Передбачено 44 відкриті місця для автомобілів і орієнтовно 20 місць у підземному паркінгу. Ремонт і тривалий міжрейсовий відстій автобусів на цій ділянці не плануються.

Нині основна ділянка незабудована, переважно з гравійними поверхнями. Поряд є вулиці, торговельні, виробничі об’єкти та житло. Найбільш важливі можливі негативні наслідки — додаткові шум і вихлопи транспорту, забруднений дощовий стік, тимчасові пил і шум будівництва та утворення відходів. Підземний рівень потребує захисту від поверхневих вод.

Для захисту довкілля передбачено близько 2 931 м² озеленення на основній ділянці, або 29,31 % її площі. З боку житла зберігається зелена захисна смуга не менше 20 м. Дощову воду з транспортних поверхонь потрібно збирати, очищати від піску й нафтопродуктів і відводити керовано. Для тимчасового затримання води зарезервовано 200 м³. Побутові стоки відводяться окремо, а відходи збираються на спеціально облаштованому майданчику.

Територія детального плану не перетинає території Смарагдової мережі в перевіреному офіційному наборі. Найближча затверджена територія «Виноградівська Тиса» розташована приблизно за 1 км по прямій від межі ДПТ. Щоб не впливати на водні й природні території опосередковано, важливо не допускати неочищеного стоку, розливів та винесення відходів.

Без затвердження ДПТ новий автовокзал за цим рішенням не виникає; відповідно, немає нового будівельного і транспортного навантаження, але не створюються й заплановані елементи пасажирського обслуговування, озеленення та водовідведення. Прийнятий варіант дозволяє досягти транспортної мети на міській ділянці. Його подальша реалізація повинна зберегти природоохоронні резерви та забезпечити санітарну безпеку мешканців і користувачів.

Відстань близько 122 м між пасажирською будівлею та найближчим показаним житловим будинком сама по собі не підтверджує допустимість шуму й викидів усіх

автобусних проїздів, стоянок і вентиляційного обладнання. Для них потрібно підтвердити відповідність застосовним нормам у фактичному режимі, включно з нічним періодом. За потреби мають бути змінені розміщення джерел, графік або засоби захисту. Остаточна кількісна оцінка цих чинників залежить від розрахункового обґрунтування і контрольних вимірювань.

Моніторинг організовує виконавчий комітет міської ради у межах своїх повноважень; оператор комплексу надає дані та виконує експлуатаційні заходи. Перевіряються зелені поверхні, режим руху, шум і повітря за характером джерел, водовідведення, відходи й аварійні події. Результати моніторингу оприлюднюються щороку. Якщо виникає негативний наслідок, його причину усувають і перевіряють дієвість виправлення.

Джерела інформації

Нормативні та зовнішні джерела перевірено станом на 24.10.2026. Реквізити проєкту наведено за матеріалами замовника. Посилання на локальні робочі розрахунки й службові таблиці не підміняють офіційних першоджерел.

1. Закон України «Про стратегічну екологічну оцінку» від 20.03.2018 № 2354-VIII, чинна редакція від 31.10.2025. Офіційне джерело

2. Постанова КМУ від 16.12.2020 № 1272 про моніторинг наслідків виконання документа державного планування, редакція від 21.11.2025. Офіційне джерело

3. Методичні рекомендації щодо здійснення СЕО містобудівної документації, наказ Міндовкілля від 18.10.2023 № 705. Офіційне джерело

4. Закон України «Про регулювання містобудівної діяльності» № 3038-VI, зокрема пункт 6-3 розділу V; ураховано редакцію, чинну на дату оцінки. Офіційне джерело

5. Закон України «Про оцінку впливу на довкілля» від 23.05.2017 № 2059-VIII. Офіційне джерело

6. Водний кодекс України. Офіційне джерело

7. ДБН Б.2.2-12:2019 «Планування та забудова територій», пункт 10.1.12 і таблиця 10.6; офіційна електронна система у сфері будівництва. Офіційне джерело

8. Державні санітарні норми допустимих рівнів шуму, наказ МОЗ від 22.02.2019 № 463. Офіційне джерело

9. Державні санітарні правила, наказ МОЗ від 19.06.1996 № 173, зі змінами за наказом від 13.01.2026 № 40, чинними з 13.02.2026. Офіційне джерело ; Офіційне джерело 2

10. Закон України «Про управління відходами» від 20.06.2022 № 2320-IX. Офіційне джерело

11. Департамент екології та природних ресурсів Закарпатської ОДА. Регіональна доповідь про стан навколишнього природного середовища за 2025 рік, оприлюднена 2026 року, розділи 2–4. Офіційне джерело

12. Програма економічного і соціального розвитку Хустської міської територіальної громади на 2025 рік, рішення від 20.12.2024 № 2253, розділ охорони здоров’я. Офіційне джерело

13. European Environment Agency. Emerald Network data, vector, version 2025; оприлюднено 19.05.2026; офіційний просторовий сервіс, шар All sites. Офіційне джерело ; Офіційне джерело 2

14. Департамент екології та природних ресурсів Закарпатської ОДА. Перелік територій та об’єктів ПЗФ станом на 01.01.2026. Офіційне джерело

15. Офіційно опубліковані матеріали схеми екомережі Закарпатської області та Хустського району; рішення від 10.07.2014 № 1033 і від 20.07.2011 № 109 за матеріалами консультацій. Офіційне джерело ; Офіційне джерело 2

16. Закон України про приєднання до Бернської конвенції від 29.10.1996 № 436/96-ВР. Офіційне джерело

17. Закон України про ратифікацію Протоколу про СЕО від 01.07.2015 № 562-VIII; Орхуська конвенція, закон про ратифікацію від 06.07.1999 № 832-XIV. Офіційне джерело ; Офіційне джерело 2

18. Закон України про ратифікацію Паризької угоди від 14.07.2016 № 1469-VIII. Офіційне джерело

19. Закон України «Про охорону атмосферного повітря» від 16.10.1992 № 2707-XII. Офіційне джерело

20. Закон України «Про охорону земель» від 19.06.2003 № 962-IV. Офіційне джерело

21. Стратегія просторового розвитку території, пояснювальна записка, том 1 цього ДПТ; розділи 1–12, 14–16 та розрахунковий додаток, матеріали ПП «Архітектура & К», 2026 рік.

22. Графічні матеріали ДПТ масштабу 1:500, експлікації, топографічна основа в МСК-21; завдання № 001-26; земельно-кадастрові й фотоматеріали території.

23. Заява про визначення обсягу СЕО від 22.07.2026, справа № 22-07-34354-26; лист Департаменту екології та природних ресурсів Закарпатської ОВА № 01-08/1134 від 27.07.2026.

24. Державні інтереси Закарпатської ОВА для цього ДПТ, зокрема лист від 25.03.2026 № 595/02-11; матеріали схеми планування області та реквізити генерального плану м. Хуст, надані у складі вихідних даних.