

ОТЧЕТ
О СТРАТЕГИЧЕСКОЙ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ
ОЦЕНКЕ
детального плана территории в границах улицы
Штилевой, Николаевской дороги, улицы Красной и
железной дороги в городе Одесса



НПО «МАМА-86-ОДЕССА»
НПО «Черноморский женский клуб»
Одесса
2021

**Стратегическая экологическая оценка детального плана территории
в границах улицы Штилевой, Николаевской дороги, улицы Красной и
железной дороги в городе Одесса**

СОДЕРЖАНИЕ

1. Сведения о содержании и основных целях детального плана территории в границах улицы Штилевой, Николаевской дороги, улицы Красной и железной дороги в г. Одессе и о его связи с другими планами или программами.....	2
2. Соответствующие аспекты существующего состояния окружающей среды, в том числе здоровья населения, и вероятное изменение этого состояния в случае неосуществления детального плана территории.....	4
3. Характеристики состояния окружающей среды, в том числе здоровья населения, в районах, которые могут быть затронуты в существенной степени	11
4. Экологические, в том числе связанные со здоровьем населения, проблемы, которые имеют отношение к детальному плану территории.....	16
5. Цели в области окружающей среды, в том числе связанные со здоровьем населения, установленные на международном, национальном и другом уровнях, которые имеют отношение к ДПТ, а также способы учета этих целей и других экологических, в том числе связанных со здоровьем населения, соображений в процессе подготовки детального плана территории.....	20
6. Вероятные существенные экологические, в том числе связанные со здоровьем населения, последствия в соответствии с определением в пункте 7 статьи. Такие последствия должны включать побочные, кумулятивные, синергетические, кратко-, средне- и долгосрочные, постоянные и временные, положительные и отрицательные последствия.....	23
7. Меры по предотвращению, уменьшению или смягчению любых существенных вредных последствий для окружающей среды, в том числе для здоровья населения, которые могут быть результатом осуществления детального плана территории.....	29
8. Краткое изложение причин для выбора рассматривавшихся альтернативных вариантов.....	30
9. Меры, предусмотренные для мониторинга экологических, в том числе связанных со здоровьем населения, последствий осуществления детального плана территории.....	35
10. Вероятные существенные трансграничные экологические, в том числе связанные со здоровьем населения, последствия.....	37
11. Резюме представленной информации, рассчитанное на широкую аудиторию.....	38

1. Сведения о содержании и основных целях детального плана территории в границах улицы Штилевой, Николаевской дороги, улицы Красной и железной дороги в г. Одессе и о его связи с другими планами или программами

21.09.2016 Одесский городской совет принял решение №1095-VII об утверждении детального плана территории в границах улицы Штилевой, Николаевской дороги, улицы Красной и железной дороги в г. Одессе.

ДПТ разработан на основании решения Одесского городского совета от 16.03.2016 г. № 445-VII. В соответствии с указанным решением заказчиком на разработку градостроительной документации определено управление архитектуры и градостроительства Одесского городского совета, инвестором – частное предприятие «Южная Пальмира». Проектная организация – ООО «Мастер групп». На разрабатываемой территории в границах улицы Штилевой, Николаевской дороги, улицы Красной и железной дороги планируется строительство:

- комплекса 20 - 21-эт. многосекционных жилых домов на 1634 кв. с помещениями для пребывания детей общей площадью 2000 кв. м и паркингом на 600 машино-мест;
- комплекса 21-эт. многосекционных жилых домов на 1670 кв. с детским садом на 140 мест, молодежным оздоровительным центром площадью 1384 кв. м и помещениями для пребывания детей площадью 1000 кв.м, помещения амбулатории на 200 кв. м;
- 3-секционного 14 - 20-эт. жилого дома на 295 кв., с помещениями для пребывания детей площадью 500 кв. м; 2-секционного 5-эт. жилого дома на 90 кв. м;
- общеобразовательной школы I - III ступеней на 1000 учащихся, совмещенной с детским садом на 160 мест;
- пожарного депо на 6 машиновыездов;
- трех многоуровневых паркингов вместимостью - 220, 220 и 365 машиномест.

ДПТ разработан в соответствии с заданием на проектирование, утвержденным заказчиком.

Основной целью ДПТ было уточнение и детализация проектных решений генерального плана г. Одессы в части планировочной структуры и функционального назначения территории в границах ДПТ с учетом инвестиционных предложений потенциальных застройщиков.

В детальном плане территории сформулированы принципы планировочной организации застройки и ее пространственной композиции.

Проектные решения детального плана разработаны на период расчетного срока генерального плана – 2032г. с выделением первого этапа реализации – от 3 до 7 лет.

По составу и содержанию ДПТ отвечает действующим нормативам: ДБН Б.1.1-14:2012 «Склад та зміст детального плану території».

ДБН 360-92** «Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень».

Детальный план территории в границах улицы Штилевой, Николаевской дороги, улицы Красной и железной дороги в городе Одесса связан с Генеральным планом города Одессы, принятом в 2015 году. Именно в Генеральном плане города Одессы, принятом в 2015 году, на карту территории в границах улицы Штилевой, Николаевской дороги, улицы Красной и железной дороги была нанесена жилая застройка. В предыдущем Генеральном плане развития города Одессы на данной территории находилась рекреационная зона, которая была представлена кемпингом «Дельфин». К сожалению, в последующие годы, данная территория кемпинга «Дельфин» была частично выкуплена и продана. В Пояснительной записке к Детальному плану обозначено, что единственной и «...основной целью проекта было уточнение и детализация проектных решений генерального плана г. Одессы в части планировочной структуры и функционального назначения территории в границах ДПТ с учетом инвестиционных предложений потенциальных застройщиков». Предполагается строительство новых жилых домов с общим количеством квартир на расчётный период в границах ДПТ 5300 шт., количеством жителей в них-12582 чел., общей площадь – 320540,0 м².

Также Генеральным планом развития г. Одессы предусмотрено дальнейшее развитие магистральной сети города. Для обеспечения скоростного связи и отвода транзитного автотранспорта от центральной зоны города генеральным планом намечено создание сети магистралей непрерывного движения. Первая магистраль Север - Юг, предполагает связь между районом Котовского с прохождением вдоль Жеваховой Горы, полей фильтрации, ул. Балковской и выходом на проспект Маршала Жукова на поселке Таирова.

Для соединения магистрали Север-Юг с Николаевской дорогой предусмотрено создание улицы Проектной – 4-хполосной магистрали районного значения регулируемого движения. Улица Проектная посредством эстакады пройдет над железной дорогой и гаражными автостоянками.

2. Соответствующие аспекты существующего состояния окружающей среды, в том числе здоровья населения, и вероятное изменение этого состояния в случае неосуществления детального плана территории.

Микрорайон «Лузановский» расположен в северной части г. Одессы в понижении рельефа на территории Хаджибей-Куяльницкой пересыпи в пределах 3-х километровых зон санитарной защиты двух курортов (приморского климатического курорта «Лузановка» и бальнеологического курорта «Куяльник»). Рельеф микрорайона характеризуется, в основном, абсолютными отметками от плюс 1 м до минус 1 м.

Рисунок 1 Окружающая среда мкр. Лузановский – берег Черного моря, пляж Лузановка, Николаевская дорога, мкр. Лузановский, железная дорога, Лузановские озера, Куяльницкий лиман.



Расположение микрорайона Лузановский на территории водно-болотных угодий и неустойчивые практики территориального планирования и строительства формируют большинство экологических проблем жилого микрорайона. Иные факторы, обуславливающие экологическую ситуацию в

микрорайоне – это деятельность станции Одесса – Сортировочная Одесской железной дороги и транспортная инфраструктура.

Состояние компонентов окружающей среды на рассматриваемой территории.

Климат. Рассматриваемая в проекте территория относится к степной зоне с короткой и тёплой зимой и продолжительным жарким летом. Непосредственное влияние моря и расположение между двумя водными объектами (Черное море и Куяльницкий лиман) формирует микроклиматические особенности территории. Относительно метеорологических условий участок относится к территориям с умеренным природным потенциалом загрязнения атмосферного воздуха и характеризуется менее благоприятными условиями рассеивания промышленных выбросов в атмосферу (районирование Украины по потенциалу загрязнения).

Атмосферный воздух. Район Куяльницкой Пересыпи, где расположен микрорайон Лузановский, является проблемной территорией со значительным уровнем загрязнения. Основным стационарным источником загрязнения является деятельность станции Одесса – Сортировочная Одесской железной дороги. Основными источниками выбросов CO₂ в микрорайоне являются выбросы от передвижных источников, особенно от автомобильного транспорта, на долю которого приходится около 79,7% общего объема выбросов (внешние транспортные потоки по ул. Николаевская дорога, железная дорога). Одной из причин столь значительного роста выбросов от передвижных источников является существенный рост количества частного транспорта, неудовлетворительное техническое состояние и значительный возраст автотранспорта, низкое качество топлива и отсутствие действенного контроля за его качеством и т.д. Индекс загрязнения атмосферного воздуха в районе составляет 17,31- выше среднего по Украине (по Украине - 8, 2). Высокий уровень обусловлен значительным уровнем загрязнения формальдегидом, оксидом углерода, фенолом, фтористым водородом, сажей и тому подобное.

Геологическое строение. Пересыпь Хаджибейского и Куяльницкого лиманов образуют единую аккумулятивную форму лиманно-морского генезиса, отделившую затопленные устья рек Б. Куяльник и М. Куяльник от моря. Ее протяженность 8 км, ширина от 1,3 км в створе Куяльницкого лимана до 4,5 км в створе Хаджибейского лимана. Отметки земной поверхности в пределах Пересыпи колеблются от 0 до -4,8 м на Куяльницком участке. Отметка зеркала воды в Куяльницком лимане почти на 5 м ниже уровня моря. На лиманной стороне Куяльницкой части Пересыпи много озер до 500 м в диаметре. Глубина эрозионного вреза Хаджибейско-Куяльницкой речной долины в пределах пересыпи достигает 20 м в створе Хаджибейского лимана и 35 – 40 м в створе Куяльницкого лимана (район Лузановки). Комплекс лиманно-морских отложений Хаджибейско-Куяльницкой пересыпи представлен илами песчанистыми, супесями и песками, в основном, мелкозернистыми, заиленными, глинистыми. Отложения характеризуются пространственной изменчивостью литологического состава и свойств. По своим инженерно-геологическим свойствам могут быть отнесены к слабым грунтам. Горизонт грунтовых вод лиманно-морских отложений Хаджибейско – Куяльницкой пересыпи имеет

повсеместное развитие в пределах пересыпи, залегает преимущественно на глубине от 0,1 до 1 м. В при лиманной части его воды часто имеют выходы на дневную поверхность. Питание водоносного горизонта осуществляется путем инфильтрации атмосферных осадков, а также зависит от гидрологического режима моря и лиманов. При этом, в пределах Хаджибейской части Пересыпи определяющую роль играет гидравлическая связь с Хаджибейским лиманом, а в пределах Куяльницкой части Пересыпи – гидравлическая связь с морем. Расположение микрорайона Лузановский на территории водно-болотных угодий и неустойчивые практики территориального планирования и строительства формируют такие экологические проблемы жилого микрорайона, как неравномерное оседание фундаментов жилых домов и появление трещин, подтопление микрорайона, заломы в канализационной системе микрорайона и постоянный подпор системы канализационными стоками.

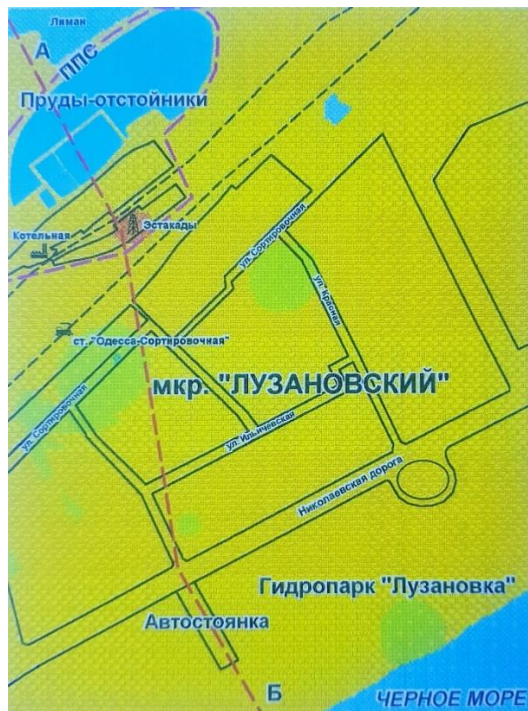
Грунты. В соответствии с выводами комплексной экологической экспертизы, которая была реализована Одесским Физико-химическим институтом защиты окружающей среды и человека Министерства образования и НАН Украины (ФХИЗОСич) в период с марта 1998 г. по июнь 1999 г. по заказу Управления экологии Одесского горисполкома, особо угрожающее положение слалось на территории микрорайона с уровнем загрязнения почвы нефтепродуктами и свинцом. Загрязнение почв на указанной территории жилой зоны происходит главным образом за счет газообразных выбросов углеводородов нефти и нефтепродуктов. Анализ результатов качества грунтов показал, что вблизи автомагистрали, перекрестках улиц внутри жилого массива, а также на территории автостоянки отмечается в основном двукратным превышением норм по нефтепродуктам. Выбросы автотранспорта составляют около половины атмосферных выбросов антропогенного происхождения, образуются из выбросов двигателей и картера машины, продуктов износа механических частей, покрышек и дорожного покрытия. Выбросы автомобилей оседают на почву. Как следует из полученных данных на всей обследованной территории наблюдается превышение предельно допустимых концентраций (ПДК) по содержанию свинца, в основном 2-4 ПДК, а в ряде случаев (вблизи автостоянки, автомагистрали, на перекрестках внутри жилой зоны) до 8 ПДК. Наличие свинца в выхлопных газах объясняется добавкой тетраэтил свинца. Так, при сгорании одного литра топлива в воздух попадает 200-400 граммов свинца. Уровень загрязнения свинцом зависит от расстояния до полотна автомагистрали по Николаевской дороге. В почвах у обочины дорог содержание свинца в 5-6 раз превышает фоновое. Наибольшее загрязнение грунтов свинцом (в 7-10 раз выше нормы) наблюдается на расстоянии от 1 до 5 метров от полотна шоссе. С удалением от шоссе количество свинца в почвах уменьшается, но даже на расстоянии 100 метров еще достаточно высоко и почти в 2-3 раза превышает его среднее содержание. Таким образом, за весь период обследования в 1998-1999 годах микрорайона «Лузановский» независимо от сезона наблюдений повсюду во всех точках пробо-отбора загрязнения почвы нефтепродуктами и свинцом в несколько раз превышает предельно допустимые концентрации (ПДК). Загрязнение почв микрорайона тяжелыми металлами происходит вследствие

оседания на почвы аэродисперсных частиц – продуктов сгорания топлива. Измерения содержания свинца в почвах показали, что его концентрация по всей территории обследованного района превышает ПДК, при чем если на территории жилой и парковой зон содержание свинца колеблется на уровне 2-4 ПДК, то на территории ППС, вблизи Куяльницкого лимана и автомагистрали его содержание достигает 8 ПДК (Рисунок 2). Бесконтрольное загрязнение почв токсичными соединениями, которые влияют на биосферу непосредственно и переходят по трофическим цепям, приводит их к накоплению в растениях, животных и человеке. В результате, как показали результаты исследований, загрязнение почв микрорайона «Лузановский» тяжелыми металлами и нефтепродуктами привело к гибели растительности и высокой заболеваемости населения. Сравнение полученных данных с уровнем загрязнения в контрольных точках на перекрестке улиц Софиевской и Преображенской, на Бульваре Искусств, на Наливной и на пляже Дельфин показало, что его концентрация в парковой и жилой зоне в 1,5 – 2 раза превышает контрольные, а на автостоянке и возле автомагистрали его концентрация еще выше. Из последнего следует, что у дорог с интенсивным движением машин должны быть образованы санитарно-защитные зоны, внутри которых не должны размещаться жилые застройки, огороды, больничные учреждения. Ухудшение экологической ситуации может привести к непредсказуемым последствиям. Смело можно предположить, что на момент настоящего времени, в связи с увеличением потока автотранспорта ситуация с загрязнением почв значительно ухудшилась.

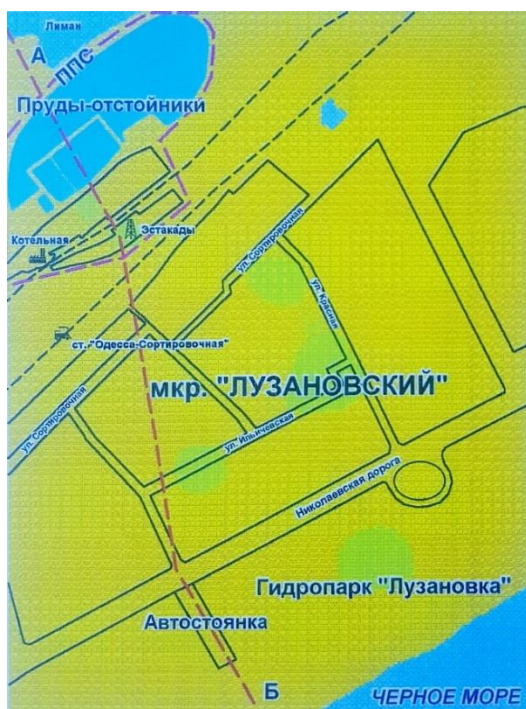
Рисунок 2 Распределение свинца в почве мкр. Лузановский и в прибрежной зоне в разные периоды времени



Распределение свинца в почве мкр. «Лузановский» (весна 1998 и 1999 гг)
ПДК = 32 мг/кг



Распределение свинца в почве мкр. «Лузановский» (лето 1998 г)
ПДК = 32 мг/кг



Распределение свинца в почве мкр.
«Лузановский» (осень 1998 г)
ПДК = 32 мг/кг

Водоснабжение и водоотведение.

Источником водоснабжения микрорайона является водопроводная насосная станция «Котовского», и проблемы водоснабжения лежат в области сверхнормативного давления в водопроводной сети в связи с низким расположением микрорайона. Однако канализационная система микрорайона изношена, наблюдаются постоянные заломы в канализационной системе микрорайона и постоянный подпор системы канализационными стоками. Также наблюдается практически постоянное подтопление микрорайона ливневыми водами, в связи с высоким уровнем стояния грунтовых вод и в связи с отсутствием надлежащей системы водопонижения.

Водные объекты. Как уже отмечалось, отметка зеркала воды в Куяльницком лимане почти на 5 м ниже уровня моря. Это обуславливает очень сильную гидравлическую связь Куяльницкого лимана с Черным морем. По подземным водным горизонтам под микрорайоном Лузановский вода из Черного моря движется в сторону Куяльницкого лимана, захватывая при этом загрязнение вещества из почв Лузановки и разгружая их в Лузановские озера и Куяльницкий лиман, что оказывает на них сильнейшее негативное влияние.

ПЗФ и биоразнообразие. Ландшафт Лузановки с прибрежной чертой Одесского залива Черного моря, с уникальными низовьями Куяльницкого и Хаджибейского лиманов, с Пересыпью и полями биологической очистки сточных вод можно отнести к такому уникальному типу водно-болотных угодий Азово-Черноморского региона, имеющих важнейшее экологическое,

экономическое, эстетическое и образовательное значение. Это уникальное «ожерелье» водно-болотных угодий вместе с Лузановским природным массивом входит в рамках Закона Украины «Об экологических сетях» в один из важнейших природных коридоров – Азово-Черноморский, простирающийся от дельты Дуная до восточных границ Азовского моря. Экосистема Лузановка – прибрежная зона моря – Куяльницкий лиман – Хаджибейский лиман – поля биологической очистки сточных вод является одним из важнейших водно-болотных угодий в прибрежной зоне Черного моря и играет огромную роль для сохранения биологического разнообразия не только в рамках Украины, но Европы и Африки. По данным кольцевания установлено, что птицы низовий Куяльника и озер Лузановки зимуют в основном в центральной Африке. Особенно много наших птиц встречается на озерах Чад и Нигер. Направляясь к нам из Африки, они пролетают над Испанией, Италией, Грецией, Болгарией, Румынией и далее на север, аж до Таймыра, улетаая за тысячи км от родных мест. Хаджибей - Куяльницко – Лузановская часть городской экосистемы с водно-болотными угодьями как раз и входит в границы Приморско-Степного экологического коридора в рамках принятого 21.09.2000 Верховной Радой Украины Закон Украины № 1989-III "Об Общегосударственной программе формирования национальной экологической сети Украины на 2000-2015 г. г.". На пролет к местам зимовок и обратно птицы тратят много времени и энергии. Вот почему важно охранять птиц во всех странах. Именно для этого и возникло Афро-Евразийское соглашение по перелетным птицам, которое было подписано Украиной в 1999 г. Птицы – индикаторы ветландов. Среди множества обитателей водно-болотной экосистемы озер и полей биологической очистки сточных вод можно назвать десятки видов, способных давать людям возможность оценивать экологическую ситуацию по их наличию или отсутствию. Всего в Украине 416 видов птиц, а на водно-болотных угодьях Лузановки, Хаджибейского и Куяльницкого лиманов их больше 200 видов. Из них несколько десятков занесены в Красную книгу Украины и Европейский Красный список. Жизнь многих из них зависит от тех экологических условий, которые существуют и насколько пути миграции птиц будут защищены от губительных строительных проектов. Таким образом, даже то незначительное количество данных, представленных выше, позволяет констатировать о том, что водно-болотные уголья Лузановской экосистемы играют и в будущем еще больше будут играть огромное значение для местной экономики. В этом плане важной задачей является не только демонстрация экологических функций этой уникальной экосистемы Одессы, но также и социально-экономических, чтобы оказать содействие лицам, ответственным за принятие решений. Ведь вполне очевидным является тот факт, что такая огромная природная экосистема, расположенная рядом с миллионным городом, играет, а в будущем еще больше будет играть огромное экономическое значение, что необходимо принимать во внимание при принятии важных решений в рамках генерального плана развития города Одессы на перспективу.

Куяльницкий лиман включен в список 14 самых ценных лиманно-устьевых комплексов черноморского региона Украины, он является источником лечебных

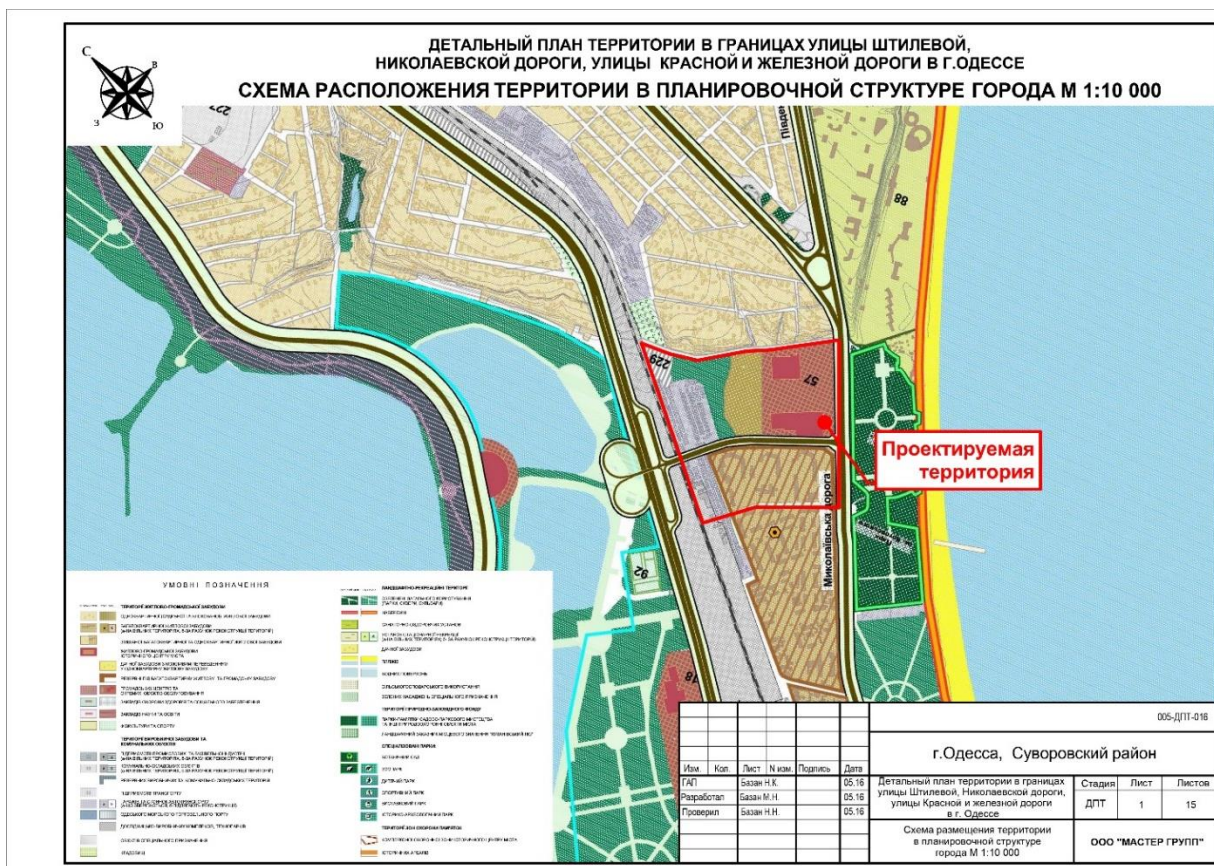
грязей и минеральных вод. 17 марта 2021 года Кабинет Министров Украины поддержал соответствующий Указ Президента Украины о создании национального природного парка «Куяльницкий». Граница национального природного парка «Куяльницкий» проходит по железной дороге, и граничит с территорией, запланированной к застройке в детальном плане территории в границах улицы Штилевой, Николаевской дороги, улицы Красной и железной дороги.

Состояние зеленых насаждений. Система зеленых насаждений территории микрорайона представлена объектами зеленого строительства улицы Николаевской дороги, озеленением дворов многоквартирных жилых домов и учреждений обслуживания, а также парком-памятником садового искусства им. Г.И.Котовского, гидропарком «Лузановка», оздоровительным детским центром «Молодая гвардия», прибрежными территориями Куяльницкого лимана. Их общая площадь в границах микрорайона ориентировочно составляет 5,02 га (15,6% от всей площади). Из Рисунка 2 мы видим, что оба парка в той же мере что и жилой микрорайон страдают от загрязнения нефтепродуктами, свинцом и другими загрязняющими веществами, источником которых является автотранспорт, движущийся по автомагистрали Николаевская дорога. Такая ситуация является крайне неприемлемой для территории 3-х километровых зон санитарной защиты двух курортов (приморского климатического курорта «Лузановка» и бальнеологического курорта «Куяльник»), где фоновое загрязнение не должно превышать 0,8 ПДК по основным загрязняющим веществам.

3. Характеристики состояния окружающей среды, в том числе здоровья населения, в районах, которые могут быть затронуты в существенной степени.

На рисунке 3. обозначены границы детального плана территории в границах улицы Штилевой, Николаевской дороги, улицы Красной и железной дороги в г. Одессе.

Рисунок 3. Обозначение границ детального плана территории в границах улицы Штилевой, Николаевской дороги, улицы Красной и железной дороги в г. Одессе.



В границы Детального плана территории вошли территория свободная от застройки и уже существующий квартал жилой застройки с 9-ти этажными зданиями. Планируемая под застройку территория представляет собой природным образом пересыпанное русло речки Большой Куяльник с 40-метровой толщей болот, песка, водных горизонтов, обеспечивающих гидрологическую связь Черного моря с Куяльническим лиманом и обеспечивающих разгрузку вод Черного моря в Куяльницкий лиман с его отметками – 5 метров ниже уровня Черного моря.

В этих условиях:

3.1 Вся территория, запланированная Детальным планом территории под застройку, граничит по железной дороге с объектом ПЗФ Национальным природным парком «Куяльницкий» и является особо чувствительным участком территории для благополучия и предотвращения от загрязнения Куяльницкого

лимана. По подземным горизонтам незастроенного участка осуществляется гидрологическая связь Черного моря через систему Лузановских озер с расположенным на 5 метров ниже уровня моря Куяльницким лиманом, который на сегодняшний день является объектом ПЗФ Украины.

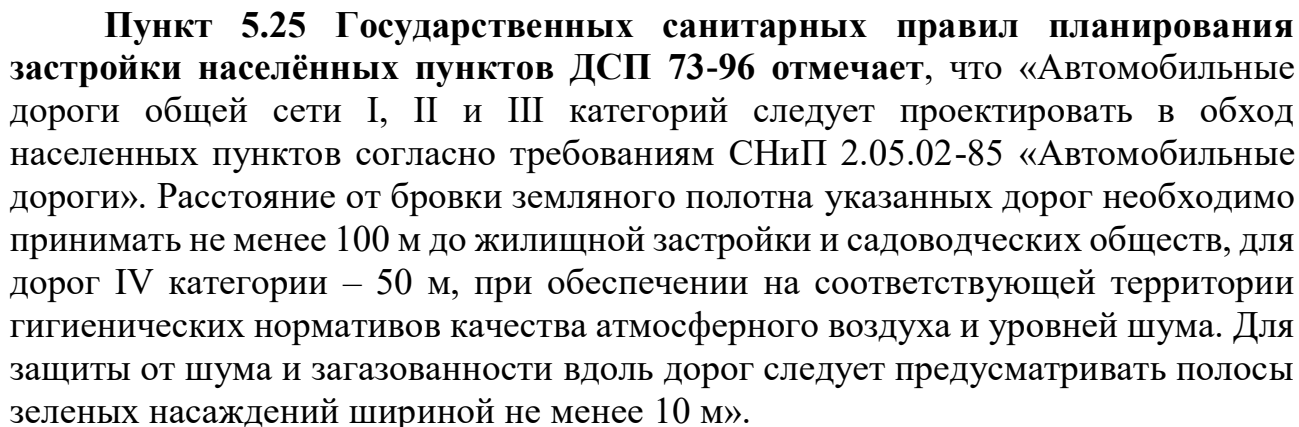
3.2 Свайные фундаменты проектируемых многоэтажных зданий (более 20 этажей) должны прорезать всю толщу слабых грунтов и опираться на плотные грунты (меотические глины), которые расположены на глубине порядка 35 – 40 м. Технически это сложная задача. Опыт применения в этом районе фундаментов с висячими сваями или строительства зданий на песчаной подушке (существующая девятиэтажная застройка) показал их низкую эффективность, т.к. здания испытывают существенные деформации. Однако большое поле свайных фундаментов окажет негативное воздействие на гидрологическую связь Черного моря с Куяльницким лиманом с дальнейшим повышением уровня загрязнения Куяльницкого лимана. В Пояснительной записке отсутствуют данные о фундаментах зданий.

3.3 Лиманно-морские отложения Хаджибейско-Куяльницкой пересыпи представлены мощной толщей рыхлых водо-насыщенных песков, супесей и илов, которые по сейсмическим свойствам относятся к грунтам IV категории (ДБН В.1.1-12:2006). Для площадок, сложенных этого типа грунтами необходимо проведение специальных исследований – сейсмического микрорайонирования для определения возможного приращения сейсмичности за счет грунтовых условий. По инженерно-геологическим условиям приращение сейсмичности площадки проектируемого строительства может составить 1,5 – 2,0 балла. Расчетная сейсмичность составит 8,5 – 9,0 баллов. Здания в Пояснительной записке рассчитаны на сейсмичность в 7,0 баллов.

3.4 Применение водопонижения для защиты территории от подтопления на участке проектируемого строительства (в этих геолого-гидрогеологических условиях единственным вариантом может быть только систематический дренаж с принудительной откачкой) приведет к изменению условий питания и разгрузки грунтовых вод и, соответственно, к негативным изменениям в экосистеме Хаджибей – Куяльник - Черное море. По инженерно-геологическим и гидрогеологическим условиям строительство проектируемого микрорайона «Лузановский» может привести к негативным инженерным и экологическим последствиям.

3.5 Строительство 4-х полосной эстакадной дороги - магистрали районного значения. Так эстакадная дорога, запланирована к размещению в непосредственной близости от жилых домов № № 303, 305, 305А, 307, 309, 309А, 311, что грубо нарушает строительные и санитарные нормы и правила. Детальным планом территории в пределах улицы Штилевой, Николаевской дороги, улицы Красной и железной дороги в г. Одессе предусмотрено строительство 4-х полосной эстакадной магистрали, указанной как улица Проектная, берущая начало от предусмотренной генеральным планом г. Одесса Дороги Север – Юг, по эстакаде проходит над железной дорогой и пересекает жилой квартал многоэтажной застройки в непосредственной близости (1-3 метра) от 9-ти этажных домов, в то время как **пункт 7.32 Государственных**

Рисунок 4. Эстакадная дорога, запланирована к размещению в непосредственной близости (в нескольких метрах) от уже существующих жилых домов № № 303, 305, 305А, 307, 309, 309А, 311 по Николаевской дороге так и по отношению к проектируемым домам.



13

транспортных средств в час и сутки. По мнению рабочей группы по СЭО, улица Проектная по количеству полос является дорогой I категории и требует санитарно-защитную полосу шириной 100 метров.

3.6 Как уже отмечалось выше, 9-ти этажные здания испытывают значительные деформации в связи с геологическим строением почв и тем, что их фундаменты обустроены или на висячих в толще болот сваях, или на песчаной подушке. Ответ на вопрос как поведут себя фундаменты зданий в условиях возросшего давления на илы от эстакадной дороги и от других объектов строительства и насколько это опасно для уже существующей застройки, должны дать специалисты. Для чего нужно провести дополнительные исследования.

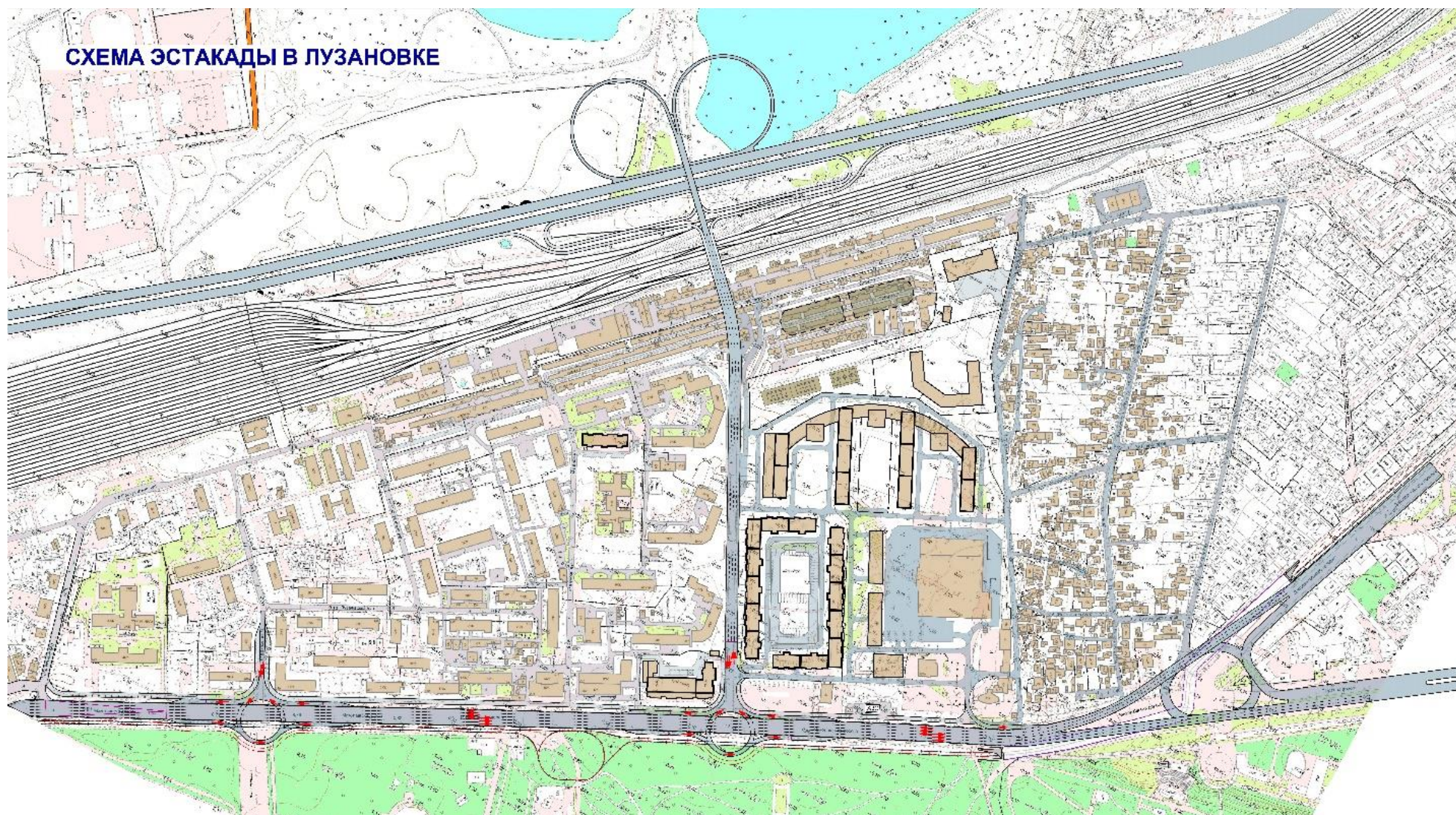
3.7 Эстакадная 4-х полосная магистраль, строительство которой, исходя из схем, которые прилагаются к Пояснительной записке ДПТ, планируется прямо впритык к окнам как уже существующих жилых зданий № № 303, 305, 305А, 307, 309, 309А, 311 по Николаевской дороге, так и по отношению к проектируемым домам, будет иметь необратимые негативные последствия для здоровья людей, проживающих в этих домах.

С учетом того факта, что в соответствии с исследованиями Одесского Физико-химического института защиты окружающей среды и человека Министерства образования и НАН Украины (ФХИЗОСич) атмосферный воздух микрорайона Лузановский уже загрязнен сверхнормативно из-за близости к автомагистрали Николаевская дорога, что в дальнейшем приводит к оседанию загрязняющих веществ на почву, которая уже содержит от 2-х до 8 ПДК свинца, этот факт приведет к кумулятивному эффекту и усилит негативное воздействие предложенных планировочных решений на здоровье населения.

Выбросы автотранспорта в связи с полным отсутствием санитарно-защитной зоны в детальном плане территории от с эстакадной дороги будут поступать прямо в окна жилых домов № № 303, 305, 305А, 307, 309, 309А, 311 по Николаевской дороге, равно как и в запланированные к возведению дома, что приведет к необратимым негативным последствиям для здоровья людей, проживающих в этих домах.

3.8 В Пояснительной записке также отмечается, что в дальнейшем, в более отдаленный период времени, эстакадную 4-х полосную магистраль районного значения Проектная планируется дополнить комплексом эстакадных магистралей (изображены на рисунке 5), которые охватят практически большую часть микрорайона Лузановский, а соответственно будут негативно влиять на здоровье практически 9000 населения, проживающего в части жилой зоны возведенной в более ранний период времени. С учетом уже существующего загрязнения атмосферного воздуха и почв жилой части микрорайона Лузановский и прилегающих к ней территории 2-х парков и Национального парка Куяльницкий от уже существующих магистралей, кумулятивный эффект от негативного воздействия на здоровье населения будет крайне значительным.

Рисунок 5. Эстакады Лузановки



4 Экологические, в том числе связанные со здоровьем населения, проблемы, которые имеют отношение к детальному плану территории.

Рабочая группа по СЭО определила рейтинг ключевых экологических проблем, в том числе связанных со здоровьем населения, которые имеют отношение к деятельности, запланированной в детальном плане территории в границах улицы Штилевой, Николаевской дороги, улицы Красной и железной дороги в г. Одесса (таблица 2).

Таблица 2. Рейтинг ключевых экологических проблем, в том числе связанных со здоровьем населения, которые имеют отношение к запланированной в детальном плане территории деятельности

№ (рейтинг)	Проблема
1	Негативное воздействие запланированных к возведению в ДПТ зданий и связанной с их эксплуатацией инфраструктуры на подземные водные горизонты, по которым осуществляется гидравлическая связь вод Черного моря с объектом ПЗФ Украины Куяльницким лиманом.
2	Увеличение загрязнения объектов национального парка Куяльницкий (Лузановские озера, Куяльницкий лиман) в связи с увеличением загрязнения территории, ранее, в предыдущем Генеральном плане пребывающей в статусе рекреационной.
3	Разрыв традиционных путей миграции птиц и снижение их видового биоразнообразия вследствие запланированной деятельности
4	Повышение уровня загрязнения атмосферного воздуха микрорайона Лузановский выбросами автотранспорта
5	Повышение уровня загрязнения почв жилой и рекреационной зоны свинцом, нефтепродуктами и другими тяжелыми металлами.
6	Негативное воздействие на здоровье населения вследствие повышения уровня загрязнения атмосферного воздуха, а также из-за повышением уровня загрязнения почв жилой и рекреационной зоны выбросами автотранспорта в связи с планированием строительства эстакадной дороги Проектная и других эстакадных дорог
7	Нарастание негативных геологических процессов, связанных с геологическим строением территории и неустойчивыми практиками планирования
8	Повышение явлений подтопления микрорайона, связанные с запланированной деятельностью
9	Негативное воздействие на канализационную сеть, электросети микрорайона Лузановский, которые полностью изношены и

	пребывают в практически непригодном для эксплуатации состоянии.
10	Риск затопления территории планируемой под возведение жилья для 12582 новых жителей вследствие глобального изменения климата и прогнозным поднятием уровня Черного моря и затоплению данной территории к 2070-2100 г.г.

К описанию проблем 1-3 и 7. Как обозначено в Генеральном плане развития города Одессы, принятом в 2015 году, Куяльницкий лиман образовался в результате затопления долины реки Большой Куяльник и является собой бессточное русло. В то же время Куяльницкий лиман является географическим минимумом всей территории Украины и расположен ниже уровня моря на -5 метров. В связи с этим гидрологическая разгрузка вод Черного моря осуществляется в сторону более низко расположенного водного объекта, т. е. в сторону Куяльницкого лимана. Большое количество запланированных к возведению в ДПТ зданий (этажностью 20 и более этажей), и связанной с их эксплуатацией инфраструктуры, расположенных фактически на водно-болотных угодьях, то есть на пересыпанной песками и илами дельтовой части реки Большой Куяльник, с очень большой вероятностью будет иметь негативное воздействие на подземные водные горизонты, по которым осуществляется гидравлическая связь вод Черного моря с объектом ПЗФ Украины Куяльницким лиманом. Свайные фундаменты проектируемых многоэтажных зданий (более 20 этажей) должны прорезать всю толщу слабых грунтов и опираться на плотные грунты (меотические глины), которые расположены на глубине порядка 35 – 40 метров, а это неизменно, с высокой вероятностью, приведет к нарушению гидрологической связи Черное море – Куяльницкий лиман и загрязнению водоносных горизонтов. Применение водопонижения для защиты территории от подтопления на участке проектируемого строительства (в этих геолого-гидрогеологических условиях единственным вариантом может быть только систематический дренаж с принудительной откачкой) приведет к изменению условий питания и разгрузки грунтовых вод и, соответственно, к негативным изменениям в экосистеме Хаджибей – Куяльник - Черное море. По инженерно-геологическим и гидрогеологическим условиям строительство проектируемого микрорайона «Лузановский» может привести к негативным инженерным и экологическим последствиям. В генеральном плане города Одесса, также обозначено, что на территории, запланированной детальным планом под застройку, сложились сложные инженерно-геологические условия с высоким уровнем грунтовых вод и что эти территории неблагоприятны для застройки. Капитальное строительство на запланированной территории возможно только при условии выполнения специального комплекса мероприятий по инженерной подготовке территории, что ориентировочно приводит к увеличению стоимости освоения на 30%. Распродажа квартир в первом построенном доме в рамках реализации детального плана территории по самой низкой на рынке Одессы цене, свидетельствует об отсутствии выполнения этого специального комплекса

мероприятий по инженерной подготовке территории. Вся территория, запланированная Детальным планом территории под застройку, граничит по железной дороге с объектом ПЗФ Национальным природным парком «Куяльницкий» и является особо чувствительным участком территории для благополучия и предотвращения от загрязнения Куяльницкого лимана. К сожалению, возведение многочисленных жилых домов для почти 13000 населения, с дополнительной инфраструктурой, с увеличением количества личного автотранспорта, с дополнительными общественными гаражами на 1745 машиномест и дополнительными остановочными комплексами для въезда – выезда из запланированного ДПТ участка территории почти 13000 населения неизменно с очень большой вероятностью приведет к сверхнормативному загрязнению атмосферного воздуха и почв, которое будет распространяться на граничащие с территорией ДПТ участки Национального парка Куяльницкий, являющегося объектом ПЗФ. Акустическое загрязнение атмосферного воздуха также с большой долей вероятности будет влиять на пути миграции птиц, которые больше не будут останавливаться для отдыха и питания на Лузановских озерах.

К описанию проблем 4, 5, 6. Строительство улицы Проектной, запланированной в детальном плане территории 4-х полосной магистрали районного значения, безусловно приведет к значительному росту загрязнения и атмосферного воздуха микрорайона и его почв. Улица Проектная посредством эстакады пройдет над железной дорогой и гаражными автостоянками. Затем по плану эта эстакадная дорога должна пройти в непосредственной близости, не более 1-3 метров от жилой застройки, как старой, с многочисленными 9-ти этажными домами, в которых проживает около 4000 населения, так и новой, запланированной к возведению в ДПТ, прямо под окнами этих жилых домов, без предусмотренных украинским законодательством зон санитарной защиты от дороги. Запланированная в ДПТ дорога Проектная предназначена не только для въезда – выезда в микрорайон новых почти 13000 жителей, но и для использования туристами в летнее время, что обеспечит большой поток автотранспорта. Безусловно этот вариант будет иметь неприемлемые для здоровья населения последствия, особенно с учетом того факта, что на этих территориях уже существует как сверхнормативное загрязнение атмосферного воздуха, так и сверхнормативное загрязнение почв свинцом, нефтепродуктами и другими тяжелыми металлами вследствие негативного влияния автомагистрали по Николаевской дороге.

К описанию проблем 8, 9. Исторически освоение территории и жилая застройка микрорайона Лузановский осуществлялось в три этапа. В 50-60 годах были застроены первые кварталы микрорайона, преимущественно малоэтажными зданиями в основном в 2-3 этажа, но также можно наблюдать 5-ти этажные здания. Позже, в 80-тые годы появились кварталы с 9-ти этажной застройкой. И, наконец, в 2016 году детальным планом территории было запланировано возведение в микрорайоне Лузановский домов с этажностью более 20 этажей. Каждый период застройки характеризовался подсыпкой территории под осваиваемую площадку для строительства домов. В результате

малоэтажная застройка оказалась на самых низких отметках. С учетом близкого расположения грунтовых вод (а микрорайон Лузановский расположен на Куяльницкой Пересыпи, то есть фактически на водно-болотных угодьях) а также полного отсутствия ливневой канализации и системы водопонижения, мала этажная застройка периодически подтапливается. Водно-болотные угодья являются одной из наиболее чувствительных и уязвимых экосистем. К сожалению, архитекторы и строители при планировании и строительстве применяют строительные практики, которые практически не учитывают особенности таких территорий. В результате страдает инфраструктура и жилые дома, фундаменты которых неравномерно проседают, дома деформируются, а канализационные сети заламываются и находятся на подпоре.

К описанию проблемы 10. Результаты исследования, реализованного общественной организацией «Екодия» относительно возможных сценариев затопления побережья Черного и Азовского морей показывают возможность сильного влияния на береговую зону Украины повышения уровня моря вследствие изменения климата.

Интенсивное влияние будут испытывать прибрежные территории южных областей Украины. На 2100 год, по проведенным расчетам, следует ожидать затопления территории площадью почти 1,5 млн. га (свыше 800 тыс. га без водоемов), а с учетом нагонов моря - до 1,8 млн. га (около 1,1 млн. га без водоемов). Наибольшее влияние ощутят Крым, Херсонская и Одесская области. В публикации Экодии «Вода близко» рассматривается «пессимистический» сценарий с наиболее критическими последствиями, что соответствует повышению температуры на +4 °С к 2100 году, а прогнозируемое повышение уровня моря может достичь почти 1 метра. При таком сценарии территории и Хаджибейской и Куяльницкой Пересыпи будут полностью затоплены. Организация Европейского сотрудничества и развития в своей публикации «Уязвимость портовых городов к затоплению. Сравнительный глобальный анализ» дает еще более пессимистический прогноз для низко расположенных территорий (Пересыпь) города Одессы с прогнозным затоплением данных территорий уже в 2070 году. При этом учитываются как рост уровня Черного моря, так и нагонные и штормовые явления.

5. Цели в области окружающей среды, в том числе связанные со здоровьем населения, установленные на национальном и другом уровнях, которые имеют отношение к ДПТ, а также способы учета этих целей и других экологических, в том числе связанных со здоровьем населения, соображений в процессе подготовки детального плана территории.

Национальные экологические цели определены в национальном документе «Основные принципы (стратегия) государственной экологической политики Украины на период до 2030 года», а региональные экологические цели определены документами «Стратегия развития Одесской области на период 2021-2027 годы», «Комплексная программа охран окружающей среды, рационального использования природных ресурсов и обеспечения экологической безопасности в Одесской области на 2014 – 2019 годы» и «Региональная программа сохранения и восстановления водных ресурсов в бассейне Куяльницкого лимана на 2019-2023 годы».

Рабочая группа по СЭО провела анализ соответствия целей Детального плана территории в пределах улицы Штилевой, Николаевской дороги, улицы Красной и железной дороги в г. Одессе национальным и региональным экологическим целям (таблица 3).

Таблица 3. Соответствия целей Детального плана территории национальным и региональным экологическим целям

Национальный или региональный стратегический документ	Ключевые экологические цели документа	Детальный план территории в пределах улицы Штилевой, Николаевской дороги, улицы Красной и железной дороги в г. Одессе	Степень учета
Основные принципы (стратегия) государственной экологической политики Украины на период до 2030 года	Основной целью государственной политики является достижение хорошего состояния окружающей среды путем внедрения эко системного подхода ко всем направлениям социально-экономического развития Украины	уточнение и детализация проектных решений генерального плана г. Одессы в части планировочной структуры и функционального назначения территории в границах ДПТ с учетом инвестиционных предложений потенциальных застройщиков	"_ _"
	Цель 2 Обеспечение устойчивого развития природно-ресурсного потенциала Украины, включая уменьшение потерь ландшафтного и биологического разнообразия, уменьшение негативного влияния урбанизации на ОС, прекращение разрушения ОС в пределах городов, достижение нейтрального уровня деградации почв	отсутствует	"_ _"

	Цель 4. Снижение экологических рисков с целью минимизации их влияния на экосистемы, социально-экономическое развитие и здоровье населения включая снижение уровня загрязнения атмосферного воздуха и вод, уменьшение антропогенного влияния на экосистемы Черного моря	отсутствует	"_"
Стратегия развития Одесской области на период 2021-2027 годы	Стратегический приоритет 2 Эко трансформация, цель 2.3 сохранение и восстановление биологического и ландшафтного разнообразия	Отсутствует, несмотря на то, что граничит с объектом ПЗФ	"_"
Комплексная программа охраны окружающей среды, рационального использования природных ресурсов и обеспечения экологической безопасности в Одесской области на 2014 – 2019 годы	Достижение ресурсно-экологической безопасности, рационализация природопользования, охрана и улучшение состояния окружающей среды в регионе, обеспечение конституционных прав граждан на благоприятную окружающую среду и создание предусловий устойчивого социально-экономического развития региона,	отсутствует	"_"
	Обеспечение сохранения биологического и ландшафтного разнообразия, создание репрезентативной системы территорий і объектов ПЗФ и формирования экологической сети	отсутствует	"_"
Региональная программа сохранения и восстановления водных ресурсов в бассейне Куяльницкого лимана на 2019-2023 года	Меры, направленные на предотвращение загрязнения водных ресурсов в районе Лузановских прудов (рекультивация прудов и размещение парка)	Отсутствует, несмотря на то, что граничит с территорией Лузановских прудов	"_"

Для оценки соответствия целей использовалась пяти-балльная шкала:

++ – цели Детального плана территории в пределах улицы Штилевой, Николаевской дороги, улицы Красной и железной дороги в г. Одессе добре соответствуют национальным и региональным экологическим целям.

+ – цели Детального плана территории в принципе соответствуют, но не прописаны в ДПТ. Необходимо теснее связать цели на следующих этапах планирования и/или на уровне мероприятий.

0 – цели Детального плана территории и национальные и региональные экологические цели нейтральны в отношении одни к другим.

- – цели Детального плана территории та и национальные и региональные экологические цели не согласовываются, но могут быть согласованы. В рамках следующего этапа планирования требуются специальные мероприятия, направленные на согласование целей ДПТ с национальными и региональными экологическими целями.

-- – цели Детального плана территории и национальные/ региональные экологические цели принципиально противоречат одни другим. Необходимы срочные мероприятия, сформованные для уточнения этой цели ДПТ.

Из пяти целевых направлений национальной и региональных Стратегий в сравнении с целями Детального плана территории в пределах улицы Штилевой, Николаевской дороги, улицы Красной и железной дороги в г. Одессе в трех случаях из пяти цели Детального плана территории и национальные/ региональные экологические цели принципиально противоречат одни другим. В двух случаях цели Детального плана территории и национальные и региональные экологические цели не согласовываются, но могут быть согласованы. В рамках следующего этапа планирования требуются кардинальная переработка Детального плана территории в пределах улицы Штилевой, Николаевской дороги, улицы Красной и железной дороги в г. Одессе с наработкой специальных мероприятий, направленных на согласование целей ДПТ с национальными и региональными экологическими целями.

6. Вероятные существенные экологические, в том числе связанные со здоровьем населения, последствия в соответствии с определением в пункте 7 статьи. Такие последствия должны включать побочные, кумулятивные, синергетические, кратко-, средне- и долгосрочные, постоянные и временные, положительные и отрицательные последствия.

Рабочая группа по СЭО осуществила экспертную оценку вероятного влияния запланированной в Детальном плане территории деятельности на составляющие окружающей среды в соответствии с контрольным перечнем, приведенным в таблице 4.

Таблица 4. Оценка вероятного влияния запланированной в Детальном плане территории деятельности на составляющие окружающей среды в соответствии с контрольным перечнем

Может ли реализация ДПТ повлечь за собой:		Негативное влияние			Позитивное влияние
		ДА	ВЕРОЯТНО	НЕТ	
ВОЗДУХ					
1	Увеличение выбросов загрязняющих веществ от передвижных источников.	+			
2	Ухудшение качества атмосферного воздуха	+			
3	Изменения воздушных потоков, температуры или любые локальные изменения климата		+		
ВОДНЫЕ РЕСУРСЫ					
4	Увеличение объемов сбросов в поверхностные воды		+		
5	Увеличение нагрузки на канализационные системы и ухудшение качества очистки сточных вод	+			
6	Появление угроз для людей и материальных объектов, связанных с водой (в частности таких, как паводки или подтопление)	+			
7	Негативное воздействие на подземные водные горизонты, по которым осуществляется гидравлическая связь вод Черного моря с Куяльницким лиманом.	+			
8	Изменения направления/ скорости потоков подземных вод		+		
9	Изменения объемов подземных вод (путем нарушения водоносных горы зонтов)		+		
10	Загрязнение подземных водоносных горизонтов	+			
ЗЕМЕЛЬНЫЕ РЕСУРСЫ					
11	Нарушение, перемещение, уплотнение грунтов		+		
12	Любое усиление ветровой или водной эрозии почв		+		
13	Изменения в топографии или в характеристиках рельефа		+		
14	Появление таких угроз, как проседание грунтов, появление плывунов и другие подобные угрозы из-за нестабильность литогенной основы		+		

	или изменения геологической структур				
15	Существенные изменения в структуре земельного фонда, действующей или планируемой практике использования земель	+			
16	Значительное увеличение загрязнения грунтов как жилой так и рекреационной зоны и объектов ПЗФ свинцом, нефтепродуктами и другими тяжелыми металлами	+			
БИОРАЗНООБРАЗИЕ И РЕКРЕАЦИОННЫЕ ЗОНЫ					
17	Негативное влияние на объекты ПЗФ (начало опасной деятельности в непосредственной близости от объект. ПЗФ)		+		
18	Нарушение или деградацию среды обитания диких видов животных и перелетных птиц		+		
19	Любое влияние на количество и качество имеющихся рекреационных возможностей	+			
20	Другие негативные влияния на эстетические показатели объектов окружающей среды		+		
НАСЕЛЕНИЕ И ИНФРАСТРУКТУРА					
21	Изменения в локализации, размещении, плотности и возрастании количества население на любой территории	+			
22	Существенное влияние на нынешнюю транспортную систему, изменения в структуре транспортных потоков	+			
23	Необходимость строительства новых объектов для обеспечения транспортных сообщений	+			
24	Появление любых реальных или потенциальных угроз для здоровья людей	+			
ДРУГОЕ					
25	Существенное нарушение качества природной среды	+			

На основе экспертных оценок, представленных в таблице 4, можно сделать такие заключения относительно вероятного влияния детального плана территории в границах улицы Штилевой, Николаевской дороги, улицы Красной и железной дороги в г. Одессе на окружающую среду:

Влияние на атмосферный воздух. В результате строительства 4-х полосной эстакадной магистрали Проектная, запланированной в детальном плане, в значительной мере увеличатся выбросы загрязняющих веществ в атмосферный воздух и ухудшение его состояния вследствие увеличения потоков транспорта движущихся через жилую зону микрорайона в непосредственной близости от жилых домов.

Влияние на водные ресурсы. В результате строительства большого количества многоэтажных домов этажностью более 20 этажей для почти 13000 людей на очень ограниченном участке территории безусловно приведет к

негативному воздействию на подземные водные горизонты, по которым осуществляется гидравлическая связь вод Черного моря с Куяльницким лиманом и на загрязнение подземных водоносных горизонтов. Также очень вероятными являются изменения направления/ скорости потоков подземных вод и изменения объемов подземных вод (путем нарушения водоносных горы зонтов). Кроме того, новый густонаселенный квартал с его почти 13000 жителей планируется подключить к уже изношенным и испытывающим многочисленные проблемы сетям микрорайона Лузановский. Это однозначно приведет к увеличению нагрузки на канализационные системы и ухудшение качества очистки сточных вод. Подтопление жилой застройки ливневыми водами характерно прежде всего для малоэтажной застройки, построенной в ранние периоды освоения микрорайона в самой низинной его части. Из-за отсутствия в микрорайоне Лузановский единой системы отвода ливневых вод и водопонижения в кварталах малоэтажной застройки высоковероятно появление угроз для людей и материальных объектов, связанных с подтоплением.

Влияние на грунты и земельные ресурсы. Водно-болотные угодья Лузановки, с глубиной пересыпанных песком болот до 40 метров, расположенные в бывшей дельте реки Большой Куяльник, являются особо уязвимой экосистемой. Рабочая группа СЭО считает, что в условиях крайне сверхплотной застройки домами этажностью более 20 этажей, на толщу болот будет оказываться сверхвысокой давление, что с большой вероятностью может привести к появлению таких угроз, как проседание грунтов, появление, непредсказуемое поведение и воздействие на жилую застройку водно-болотных плавунцов, и других подобных угроз из-за нестабильность литогенной основы или изменения геологической структур.

После принятия ДПТ было осуществлено значительное перемещение грунтов. Запланированное на крайне ограниченной по размерам территории строительство значительного количества высокоэтажных домов, с высокой вероятностью приведет к уплотнению грунтов. Будет значительно изменена топография и характеристика рельефа, особенно с учетом предыдущего использования этой территории в рекреационных целях как территории кемпинга «Дельфин», с редкой застройкой одноэтажными деревянными домиками.

После строительства запланированной в ДПТ эстакадной 4-х полосной автомагистрали, которая также запланирована для строительства на территории объекта ПЗФ Национального парка Куяльницкий и в связи со значительным увеличением транспортной нагрузки на жилую и рекреационную территории микрорайона Лузановский, неизбежно произойдет значительное увеличение загрязнения грунтов как жилой, так и рекреационной зоны, и объектов ПЗФ свинцом, нефтепродуктами и другими тяжелыми металлами.

Влияние на биоразнообразие и рекреационные зоны. Планирование для возведения на территории Лузановских озер, расположенных непосредственно на границе ДПТ и которые являются частью Национального парка Куяльницкий, 4-х полосной магистрали и экстенсивная урбанизация территории бывшей рекреационной зоны однозначно приведет к существенному нарушению

качества природной среды и окажут негативное влияние на объекты ПЗФ. Соседство Лузановских озер с урбанизированной территорией и возведение автомагистрали, которая должна связать объездную дорогу через территорию Лузановских озер, которые исторически были местом отдыха и питания перелетных птиц, в значительной мере приведет к разрушению и деградации среды обитания диких видов животных, таких как болотная черепашка, обитавшая на территории Лузановских озер и перелетных птиц. Также будет оказано значительное влияние на количество и качество имеющихся рекреационных возможностей территории как бальнеологического курорта Лузановка, так и курорта Куяльницкий, на пересечении которых располагается микрорайон Лузановский.

Влияние на здоровье население и инфраструктуру. Реализация детального плана территории в границах улицы Штилевой, Николаевской дороги, улицы Красной и железной дороги в г. Одессе приведет к изменению в локализации, размещении, плотности и к значительному возрастанию количества населения на территории микрорайона Лузановский. Если на настоящий момент количество населения в микрорайоне Лузановский составляет 8000-9000 населения, то в ближайшие 7 лет в ДПТ планируется его увеличение на почти 13000 человек. Это окажет существенное влияние на нынешнюю транспортную систему, изменения в структуре транспортных потоков и приведет к необходимости строительства новых объектов для обеспечения транспортных сообщений. Детальный план территории предусматривает появление новых рисков для здоровья населения микрорайона Лузановский. Для обеспечения заезда-выезда в и из микрорайона 13000 человек планируется возведение эстакадной магистрали Проектная. Для предотвращения замедления и остановки движения автотранспорта по направлению на поселок Котовского в ДПТ на территории уже существующей жилой застройки запланировано возведения целого комплекса эстакадных жилых дорог. Это в значительной мере увеличивает реальные угрозы для здоровья населения, связанные с увеличением загрязнения атмосферного воздуха и почв от автомобильного транспорта. Выбросы автотранспорта составляют около половины атмосферных выбросов антропогенного происхождения. В среднем в день каждый автомобиль в результате неполного сжигания топлива выбрасывает 165 грамм углеводородов. Особенно высоко количество свинца, попадающего в атмосферу с выхлопными газами (до 250 тысяч тонн в год, или 25% от общего количества свинца, потребляемого промышленностью). Наличие свинца в выхлопных газах разъясняется добавкой тетра этил свинца. Так, при сгорании одного литра топлива в воздух попадает 200-400 граммов свинца. Уровень загрязнения свинцом зависит от расстояния до полотна автомагистрали.

Известно, что благодаря сжиганию жидкого топлива в воздух ежегодно выбрасывается от 180 до 260 тонн свинцовых частиц, что 60-130 превышает естественные поступления свинца в атмосферу при вулканических извержениях. Опасность загрязнения воздушного бассейна выхлопами автомобильного транспорта усиливается в результате суммарного воздействия загрязняющих веществ и их синергетического воздействия на системы жизнеобеспечения

человека. Находясь в организме человека в повышенных количествах, свинец поражает все органы, особенно влияет на нервную систему.

В соответствии с данными ВООЗ свинец является одним из наиболее глобальных и опасных загрязнителей окружающей среды. Свинец – токсический металл, широкое использование которого произвело к значительному загрязнению окружающей среды и возникновению проблем со здоровьем людей во многих странах. При этом известно, что 30-45% от общего количества свинца, что попадает в организм человека, попадает с едой, 30% - с пылью, 10-20% с питьевой водой, 5-20% с воздухом. ВООЗ утверждает, что на сегодняшний день основными источниками загрязнения окружающей среды свинцом являются выхлопные газы автомобилей (70%). Наиболее загрязненными свинцом являются участки, прилегающие к автострадам. Ежегодно в атмосферу выбрасывается и легко распространяется в виде аэрозолей, пыли и смога, в том числе 0,5 млн. тонн свинца – с выхлопными газами автотранспорта. Основная часть свинца, как загрязнителя окружающей среды вместе с воздухом оседает на землю и воду. Учитывая выше изложенное, Детальный план территории в границах улицы Штилевой, Николаевской дороги, улицы Красной и железной дороги в г. Одессе не может быть реализован в предложенном виде.

Кумулятивные последствия. В соответствии с выводами комплексной экологической экспертизы, которая была реализована Одесским Физико-химическим институтом защиты окружающей среды и человека Министерства образования и НАН Украины (ФХИЗОСиЧ) а также в соответствии с результатами исследований других научно-исследовательских институтов города Одессы особо угрожающее положение сложилось на территории микрорайона с уровнем загрязнения почвы нефтепродуктами и свинцом. Измерения содержания свинца в почвах показали, что его концентрация по всей территории обследованного района превышает ПДК, при чем если на территории жилой и парковой зон содержание свинца колеблется на уровне 2-4 ПДК, то на территории ППС, вблизи Куяльницкого лимана и автомагистрали его содержание достигает 8 ПДК. Запланированное в ДТП возведение эстакадной автомагистрали в **краткосрочной** перспективе и других эстакадных дорог в **долгосрочной** перспективе приведет к эффекту кумулятивного накопления в почве рекреационной и жилой зон микрорайона Лузановский нефтепродуктов, свинца и других тяжелых металлов, что будет иметь крайне негативные последствия как для состояния окружающей среды рекреационной зоны курорта Лузановка и курорта Куяльницкий а также для экосистем национального парка Куяльницкий, так и для здоровья населения.

Синергетические последствия. Микрорайон Лузановский, на территории которого планируется реализовать ДПТ, имеет вытянутую форму. Территория микрорайона с северной стороны ограничена Одесской железной дорогой, с южной стороны автомагистралью Николаевская дорога. Географически микрорайон расположен на полпути между центром города Одессы и поселком Котовского, где проживает 263000 населения и его численность неуклонно растет. Ежедневно население поселка Котовского движется в сторону центра города и обратно. Также Николаевская дорога служит для транзитного проезда в

юго-восточные области Украины. Кроме того, рассматриваемая территория характеризуется менее благоприятными условиями рассеивания выбросов от промышленности и автотранспорта в атмосферу (районирование Украины по потенциалу загрязнения). Это обусловлено бризовыми явлениями, характерными для прибрежных зон.

В ДПТ планируется возведение новой эстакадной автомагистрали Проектная, а в дальнейшем возведение еще ряда эстакадных дорог.

Все эти факторы будут иметь синергетический эффект для повышения загрязнения атмосферного воздуха.

7. Меры по предотвращению, уменьшению или смягчению любых существенных вредных последствий для окружающей среды, в том числе для здоровья населения, которые могут быть результатом осуществления детального плана территории.

Проект детального плана территории в границах улицы Штилевой, Николаевской дороги, улицы Красной и железной дороги в г. Одессе был разработан в соответствии с заданием на проектирование, утвержденным заказчиком. Основной целью проекта было уточнение и детализация проектных решений генерального плана г. Одессы в части планировочной структуры и функционального назначения территории в границах ДПТ с учетом инвестиционных предложений потенциальных застройщиков. По составу и содержанию проект детального плана территории отвечал действующим на тот момент нормативам: ДБН 360-92** «Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень».

Однако, с 1 декабря 2019 по 1 января 2020 года в Украине вступили в силу целый ряд новых строительных нормативов, а именно:

С 1 декабря 2019 вступили в действие новые ДБН В.2.2-15:2019 «Жилые дома. Основные положения», которые распространяются на проектирование новых и реконструкцию жилых домов с условной высотой до 100 метров включительно.

С 1 апреля 2019 года вступили в силу ДБН В.2.2-40:2018 «Инклюзивность зданий и сооружений».

С 1 января 2019 г. вступили в силу государственные строительные нормы ДБН В.1.2-14:2018 «Система обеспечения надежности и безопасности строительных объектов. Общие принципы обеспечения надежности и конструктивной безопасности зданий и сооружений».

С 1 января 2020 года в Украине вступили в силу ДБН В.2.2-41-2019 «Высотные здания. Основные положения»

Все здания и сооружения, возведенные после 1 января 2020 года в Украине должны соответствовать новым строительным нормативам, соответственно, должен быть разработан новый проект детального плана территории, который будет отвечать действующим на данный момент нормативам, а значит должен быть разработан и СЭО. Еще один шанс, связан с необходимостью корректировки Генерального плана города Одессы, так как истек 6-ти летний срок его использования. Это большие шансы для исправления всех ошибок предыдущего детального плана территории в границах улицы Штилевой, Николаевской дороги, улицы Красной и железной дороги в г. Одессе.

Рабочая группа по СЭО, учитывая необходимость приведения в соответствие с вновь введенными в действие новыми строительными государственными нормативами уже принятого в 2016 году детального плана территории в границах улицы Штилевой, Николаевской дороги, улицы Красной и железной дороги в г. Одессе рекомендует следующие меры по предотвращению, уменьшению или смягчению любых существенных вредных последствий для окружающей среды, в том числе для здоровья населения, которые могут быть результатом осуществления ДПТ:

1. Изменить цель детального плана территории. Целью ДПТ не может быть удовлетворение запросов и appetites инвесторов, как обозначено в утвержденном детальном плане. Целью ДПТ должно быть планирование территории с учетом необходимости сохранения рекреационной привлекательности двух курортных зон, Лузановки и Куяльницкого лимана, сохранения экосистем Национального парка Куяльницкий, а также предотвращения угроз здоровью населения как на запланированной в ДПТ, так и на прилегающей территории.
2. Перенести планируемую к возведению автомагистраль Проектную с учетом обеспечения двух 100 метровых санитарных зон защиты автомагистрали.
3. На оставшейся под застройку территории рекомендуется реализовать не высотную, а малоэтажную застройку, обеспечивая таким образом снижения и плотности населения и одновременно снижая потенциальное негативное воздействие и на экосистемы водно-болотных угодий и на расположенный на границе ДПТ Национальный парк Куяльницкий, который является объектом ПЗФ Украины.
4. Меры по предотвращению, уменьшению или смягчению загрязнения атмосферного воздуха должны содержать следующие мероприятия:
 - 4.1 Запланировать высадку деревьев и кустов в каждой из двух 100 метровых зон санитарной защиты от автомагистрали Проектная. Согласно требованиям строительных и санитарных норм, в 100 метровой зоне санитарной защиты должно быть не менее 10-ти метровой защитной полосы из деревьев. Однако рабочая группа СЭО, с учетом факта уже существующего высокого загрязнения атмосферного воздуха от автомагистрали Николаевская дорога, предлагает превратить 100 метровые зоны санитарной защиты в зеленые парковые пространства.
 - 4.2 Запланировать строительство велосипедных и пешеходных дорожек по маршруту поселок Котовского – Лузановка – Пересыпь – центр города.
5. Меры по предотвращению, уменьшению или смягчению загрязнения почв тяжелыми металлами, включая свинец, должны включать мероприятия по использованию для газонов жилой зоны таких растений, которые подобраны на основе использования методов фиторемедиации, основанных на использовании растений для изъятия или стабилизации опасных веществ с целью уменьшения их токсичности.
6. Предусмотреть меры по предупреждению загрязнения подземных водоносных горизонтов, для чего запланировать мероприятия по обновлению устаревших канализационных сетей и устройству ливневой канализации.
7. Для предотвращения реальных или потенциальных угроз для здоровья населения необходимо обеспечить наличие предусмотренных законодательством двух 100 метровых санитарно-защитных зон для автомагистрали Проектная, запланировать и в полной мере реализовать предложенные группой по СЭО мероприятия по предотвращению, уменьшению или смягчению загрязнения воздуха, а также мероприятий по предотвращению загрязнения почв тяжелыми металлами.

8. Краткое изложение причин для выбора рассматривавшийся альтернативных вариантов.

Альтернативные варианты разработчиком не предлагались. Тем не менее рабочая группа СЭО взяла на себя ответственность по обсуждению альтернативного варианта использования территории.

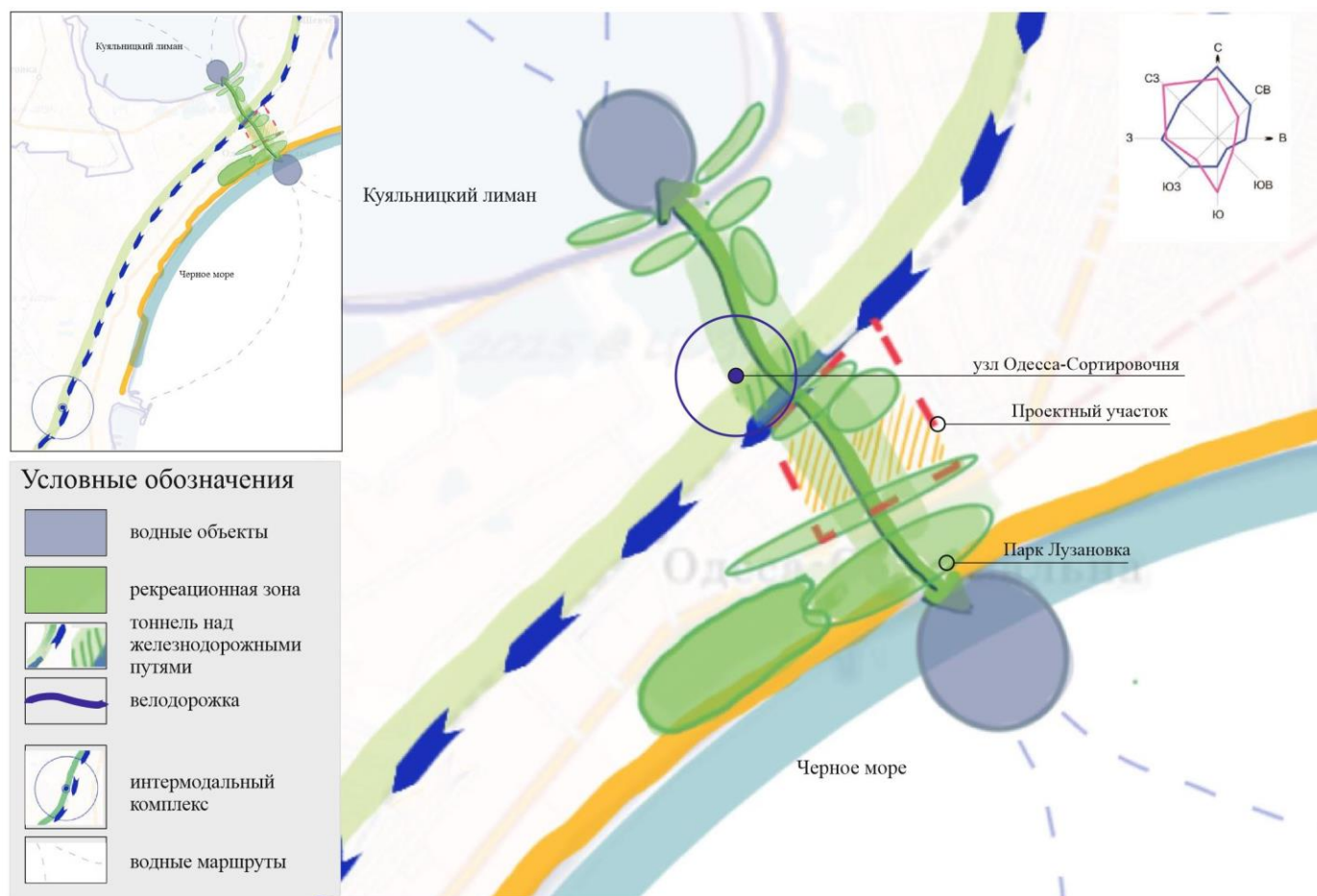
Необходимость рассмотрения альтернативных вариантов обусловлена целым рядом причин:

- Территория Куяльницкой Пересыпи, на которой планируется реализация мероприятий, запланированных в ДПТ, Генеральным планом города Одесса определяется как территория неблагоприятная для строительства. Генеральным планом также обозначено, что капитальное строительство на этой территории возможно только при условии выполнения специального комплекса мероприятий по инженерной подготовке территории, что ориентировочно приведет к увеличению стоимости освоения на 30%. Однако в Пояснительной записке к детальному плану территории нет ни упоминания, ни перечня специального комплекса мероприятий по инженерной подготовке территории;
- Запланированная в детальном плане территории деятельность по многим позициям противоречит украинскому законодательству, строительным нормативам, а также санитарным нормам и правилам;
- Планировщики не учитывают природную уникальность территории и ее экосистем, ни того что на границе с рассматриваемой в ДПТ территории находится Национальный парк Куяльницкий. В случае реализации мероприятий, запланированных в детальном плане территории в границах улицы Штилевой, Николаевской дороги, улицы Красной и железной дороги в г. Одессе, окружающей среде, экосистемам Национального парка Куяльницкий будет нанесен непоправимый ущерб;
- В случае реализации строительства эстакадной автомагистрали без зон санитарной защиты, как это запланировано в ДПТ, здоровью населения будет нанесен значительный ущерб.

Альтернативное использование территории предполагает:

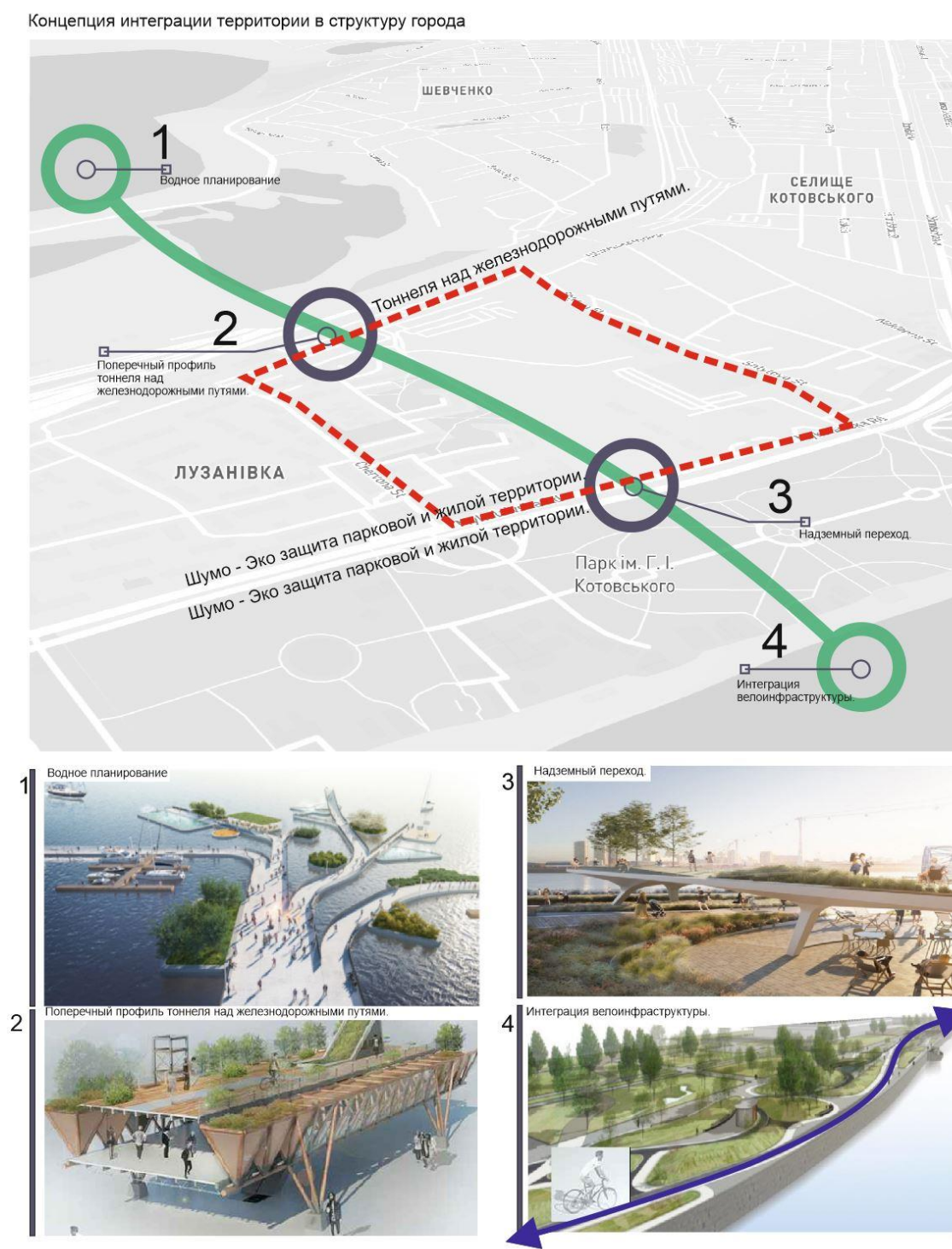
- сохранение за территорией, на которой планируется высотное строительство, статуса рекреационной зоны, как это было предусмотрено в предыдущем Генеральном плане города Одесса;
- сохранение существующего количества жителей на рассматриваемой территории;
- отказ от строительства эстакадной 4-х полосной автомагистрали Проектная;
- организацию зеленого коридора, связывающего Лузановский парк с лиманом Куяльник (Рисунок 6, 7);
- внедрение и развитие экологически чистых технологий городского транспорта;
- интеграция существующих транспортных путей, проходящих через микрорайон Лузановский, на территории которого планируется реализация в систему электротранспорта Одессы на базе развития Концепции «Городского наземного метро», с учетом узла Одесса - Сортировочная;

Рисунок 6. Организация зеленого коридора, связывающего Парк Лузановка с лиманом Куяльник



Кроме того, рабочая группа по СЭО рекомендует городскому совету города разработать «Стратегию устойчивой мобильности города Одесса». Цель разработки «Стратегии устойчивой мобильности города Одесса» - снижение загрязнения от автомобильного транспорта путем перевода части транспортных потоков на электротранспорт и велосипедный транспорт, создания запланированного в Генеральном плане развития нижнего пешеходного бульвара вдоль линии Черного моря, планирования сети велосипедных дорожек, создание логистических транспортных хабов для создания модели устойчивой мобильности в городе Одесса. В части устойчивой мобильности на планируемой в детальном плане территории в границах улицы Штилевой, Николаевской дороги, улицы Красной и железной дороги в г. Одессе предлагаются решения по планированию интермодального комплекса с наземным метро (электробана) по линии железной дороги для надежной связи потока движения населения ЖД вокзал – центр Одессы – поселок Котовского, организацию зеленого коридора, связывающего Парк Лузановка с лиманом Куяльник, по которому будут двигаться пешеходы и велосипедисты, шумо-эко защиту парковой и жилой территории Лузановки.

Рисунок 7. Детали организации зеленого коридора, связывающего Парк Лузановка с лиманом Куяльник



Альтернативный детальный план территории в границах улицы Штилевой, Николаевской дороги, улицы Красной, железной дороги в г. Одесса представлен на рисунке 8.

Рисунок 8. Альтернативный детальный план территории в границах улицы Штилевой, Николаевской дороги, улицы Красной, железной дороги в г. Одесса

Концепция зонирования территории.



9. Меры, предусмотренные для мониторинга экологических, в том числе связанных со здоровьем населения, последствий осуществления детального плана территории.

СЭО не завершается принятием решения об утверждении Детального плана территории. Значительные последствия для окружающей среды, в том числе для здоровья населения, должны отслеживаться при реализации Детального плана территории, в частности, с целью выявления непредвиденных неблагоприятных последствий и принятия мер по их устранению. Результаты мониторинга должны быть доступны органам власти и общественности. Протокол по СЭО устанавливает необходимость осуществления мониторинга значительного влияния на окружающую среду, в том числе на здоровье населения, от реализации утвержденного плана. Результаты мониторинга должны быть доведены до сведения природоохранных органов и органов здравоохранения, а также общественности.

Мониторинг может быть использован для:

- сравнение ожидаемых и фактических последствий, позволяющее получить информацию о реализации Детального плана территории;
- получение информации, которая может быть использована для улучшения будущих оценок (мониторинг как инструмент контроля качества СЭО);
- проверки соблюдения экологических требований, установленных соответствующими органами власти;
- проверки того, что Детальный план территории выполняется в соответствии с утвержденными документами, включая предусмотренные меры по предотвращению, сокращению или смягчению неблагоприятных последствий.

Организация мониторинга требует определения того, кто должен осуществлять мониторинг, кто должен обеспечивать доступ к результатам, которые должны быть предметом мониторинга, какая информация должна обнародоваться (непосредственные данные измерений или результаты их анализа), где следует осуществлять мониторинг, с какой периодичностью и в течение какого времени, когда следует обнародовать результаты, какие методы мониторинга и распространения информации следует использовать.

Для организации мониторинга могут использоваться существующие системы мониторинга и информационные системы или они должны быть специально усовершенствованы для целей СЭО.

В городе Одесса регулярно планируются, а, следовательно, проводятся СЭО Детальных планов различных территорий. Для организации мониторинга утвержденных в городе Одесса Детальных планов различных территорий предлагается создать Комитет по управлению внедрением Детальных планов территории в городе Одесса. В состав Комитета должны входить представители местного органа самоуправления, общественности и бизнеса (городской голова и его заместители, руководители управлений и отделов горисполкома, частных предпринимателей, представителей объединений граждан и представители соответствующих территорий, возможно органы самоорганизации населения, представляющие соответствующие территории).

Итоги мониторинга подводятся раз в год в виде годовых отчетов. Мониторинг базируется на рассмотрении ограниченного числа отобранных показателей (индикаторов) и анализе достижения запланированных результатов. Система предложенных в СЭО индикаторов включает экологические, в том числе связанные со здоровьем населения индикаторы (смотри таблицу 6).

Таблица 6. Индикаторы мониторинга экологических, в том числе связанных со здоровьем населения, последствий осуществления Детального плана территории.

№	Индикатор
Загрязнение атмосферного воздуха	
1.	Выбросы от автомобильного транспорта в атмосферный воздух наиболее распространенных загрязняющих веществ (оксид углерода, пыль, диоксид азота и серы)
Водные ресурсы	
2.	Качество воды в Лузановских озерах (прудах) по основным параметрам, включая нефтепродукты
3.	Качество воды в Куяльницком лимане по основным параметрам, включая нефтепродукты
4.	Качество воды в Хаджибеевском лимане по основным параметрам.
5.	Качество воды водоносных горизонтов на территории ДПТ
Почвы и геологическое строение	
6.	Анализ качества почв сто метровой зоны вокруг запланированной в ДПТ автомагистрали Проектная на свинец, нефтепродукты, тяжелые металлы
7.	Анализ качества почв на территории Лузановских озер на свинец, нефтепродукты, тяжелые металлы
8.	Анализ качества почв на территории парка Котовского на свинец, нефтепродукты, тяжелые металлы
9.	Анализ качества почв на территории гидропарка на свинец, нефтепродукты, тяжелые металлы
10.	Контроль за состоянием и тенденциями движения глубинных слоев грунта на территории ДПТ и вокруг эстакадной дороги
Здоровье населения	
11.	Уровень заболевания населения, проживающего на территории мкр. Лузановский и ДТП

10. Вероятные существенные трансграничные экологические, в том числе связанные со здоровьем населения, последствия.

Детальный план территории в границах улицы Штилевой, Николаевской дороги, улицы Красной и железной дороги в г. Одессе носит локальный характер и не имеет существенных трансграничных экологических, в том числе связанных со здоровьем населения, последствий.

11. Резюме представленной информации, рассчитанное на широкую аудиторию.

21.09.2016 Одесский городской совет принял решение №1095-VII об утверждении детального плана территории в границах улицы Штилевой, Николаевской дороги, улицы Красной и железной дороги в г. Одессе.

Основной целью проекта было уточнение и детализация проектных решений генерального плана г. Одессы в части планировочной структуры и функционального назначения территории в границах ДПТ с учетом инвестиционных предложений потенциальных застройщиков.

Закон Украины «Об экологической стратегической оценке» был принят Верховной Радой только в 2018 году, поэтому СЭО детального плана территории в границах улицы Штилевой, Николаевской дороги, улицы Красной и железной дороги в г. Одессе не проводилась.

По составу и содержанию проект детального плана территории отвечал действующим на тот момент нормативам: ДБН 360-92** «Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень».

Однако, с 1 декабря 2019 по 1 января 2020 года в Украине вступили в силу целый ряд новых строительных нормативов.

Учитывая необходимость приведения в соответствие с вновь введенными в действие новыми строительными государственными нормативами уже принятого в 2016 году детального плана территории в границах улицы Штилевой, Николаевской дороги, улицы Красной и железной дороги в г. Одессе и расценивая это как шанс и возможность для принятия мер по предотвращению, уменьшению или смягчению любых существенных вредных последствий для окружающей среды, в том числе для здоровья населения, которые могут быть результатом осуществления ДПТ, была собрана рабочая группа по СЭО.

Рабочая группа по СЭО отметила, что на момент планирования ДПТ в микрорайоне Лузановский существовал и продолжает существовать целый ряд экологических проблем, таких как загрязнение атмосферного воздуха жилой и парковой зоны и высокий уровень загрязнения почв жилой и рекреационной зоны свинцом, нефтепродуктами и другими тяжелыми металлами вследствие выбросов автотранспорта на магистрали Николаевская дорога, которые являются фоновыми загрязнениями микрорайона и без мер по их уменьшению будут только увеличиваться, особенно в связи с реализацией мер запланированных в детальном плане территории в границах улицы Штилевой, Николаевской дороги, улицы Красной и железной дороги в г. Одессе.

Рабочая группа по СЭО определила ключевые экологические проблемы, в том числе связанные со здоровьем населения, которые имеют отношение к деятельности, запланированной в детальном плане территории в границах улицы Штилевой, Николаевской дороги, улицы Красной и железной дороги в г. Одесса (см. таблицу 2).

Таблица 2. Рейтинг ключевых экологических проблем, в том числе связанных со здоровьем населения, которые имеют отношение к запланированной в детальном плане территории деятельности

№	Проблема
1	Негативное воздействие запланированных к возведению в ДПТ зданий и связанной с их эксплуатацией инфраструктуры на подземные водные горизонты, по которым осуществляется гидравлическая связь вод Черного моря с объектом ПЗФ Украины Куяльницким лиманом.
2	Увеличение загрязнения объектов национального парка Куяльницкий (Лузановские озера, Куяльницкий лиман) в связи с увеличением загрязнения территории, ранее, в предыдущем Генеральном плане пребывающей в статусе рекреационной.
3	Разрыв традиционных путей миграции птиц и снижение их видового биоразнообразия вследствие запланированной деятельности
4	Повышение уровня загрязнения атмосферного воздуха микрорайона Лузановский выбросами автотранспорта
5	Повышение уровня загрязнения почв жилой и рекреационной зоны свинцом, нефтепродуктами и другими тяжелыми металлами.
6	Негативное воздействие на здоровье населения вследствие повышения уровня загрязнения атмосферного воздуха, а также из-за повышением уровня загрязнения почв жилой и рекреационной зоны выбросами автотранспорта в связи с планированием строительства эстакадной дороги Проектная и других эстакадных дорог
7	Наращение негативных геологических процессов, связанных с геологическим строением территории и неустойчивыми практиками планирования
8	Повышение явлений подтопления микрорайона, связанные с запланированной деятельностью
9	Негативное воздействие на канализационную сеть, электросети микрорайона Лузановский, которые полностью изношены и пребывают в практически непригодном для эксплуатации состоянии.
10	Риск затопления территории планируемой под возведение жилья для 12582 новых жителей вследствие глобального изменения климата и прогнозным поднятием уровня Черного моря и затоплению данной территории к 2070-2100 г.г.

Рабочая группа по СЭО, рекомендует следующие меры по предотвращению, уменьшению или смягчению любых существенных вредных последствий для окружающей среды, в том числе для здоровья населения, которые могут быть результатом осуществления ДПТ:

1. Изменить цель детального плана территории на более экологически ориентированную и такую, которая будет соответствовать национальным и региональным приоритетам в сфере экологии, включая здоровье населения.

2. Перенести планируемую к возведению автомагистраль Проектную с учетом обеспечения двух 100 метровых санитарных зон защиты автомагистрали.
3. На оставшейся под застройку территории рекомендуется реализовать не высотную, а малоэтажную застройку, обеспечивая таким образом снижения и плотности населения и одновременно снижая потенциальное негативное воздействие и на экосистемы водно-болотных угодий и на расположенный на границе ДПТ Национальный парк Куяльницкий, который является объектом ПЗФ Украины.
4. Меры по предотвращению, уменьшению или смягчению загрязнения атмосферного воздуха должны содержать следующие мероприятия:
 - 4.1 Запланировать высадку деревьев и кустов в каждой из двух 100 метровых зон санитарной защиты от автомагистрали Проектная. Согласно требованиям строительных и санитарных норм, в 100 метровой зоне санитарной защиты должно быть не менее 10-ти метровой защитной полосы из деревьев. Однако рабочая группа СЭО, с учетом факта уже существующего высокого загрязнения атмосферного воздуха от автомагистрали Николаевская дорога, предлагает превратить 100 метровые зоны санитарной защиты в зеленые парковые пространства.
 - 4.2 Запланировать строительство велосипедных и пешеходных дорожек по маршруту поселок Котовского – Лузановка – Пересыпь – центр города.
5. Меры по предотвращению, уменьшению или смягчению загрязнения почв тяжелыми металлами, включая свинец, должны включать мероприятия по использованию для газонов жилой зоны таких растений, которые подобраны на основе использования методов фиторемедиации, основанных на использовании растений для изъятия или стабилизации опасных веществ с целью уменьшения их токсичности.
6. Предусмотреть меры по предупреждению загрязнения подземных водоносных горизонтов, для чего запланировать мероприятия по обновлению устаревших канализационных сетей и устройству ливневой канализации.
7. Для предотвращения реальных или потенциальных угроз для здоровья населения необходимо обеспечить наличие предусмотренных законодательством двух 100 метровых санитарно-защитных зон для автомагистрали Проектная, запланировать и в полной мере реализовать предложенные группой по СЭО мероприятия по предотвращению, уменьшению или смягчению загрязнения воздуха, а также мероприятий по предотвращению загрязнения почв тяжелыми металлами.

Также рабочая группа по СЭО предлагает альтернативный вариант, который предусматривает отказ от дальнейшей реализации ДПТ, возврат к предыдущему варианту Генерального плана Одессы на этой части территории, в котором данная территория имела статус рекреационной зоны.

Альтернативный вариант ДПТ предполагает отказ от высотного строительства и строительства эстакадной дороги Проектная, а также других эстакадных дорог в Лузановке, сохранение существующего количества жителей на рассматриваемой территории, организацию зеленого коридора связывающего Парк Лузановка с лиманом Куяльник, интеграцию существующих

транспортных путей в систему электро-транспорта Одессы на базе концепции развития «Городского наземного метро», с учетом узла Одесса- Сортировочная, внедрение и развитие экологически чистых технологий городского транспорта.

Кроме того, рабочая группа по СЭО рекомендует городскому совету города разработать «Стратегию устойчивой мобильности города Одесса». Цель разработки «Стратегии устойчивой мобильности города Одесса» - снижение загрязнения от автомобильного транспорта путем перевода части транспортных потоков на электротранспорт и велосипедный транспорт, создания запланированного в Генеральном плане развития нижнего пешеходного бульвара вдоль линии Черного моря, планирования сети велосипедных дорожек, создание логистических транспортных хабов для создания модели устойчивой мобильности в городе Одесса. В части устойчивой мобильности на планируемой в детальном плане территории в границах улицы Штилевой, Николаевской дороги, улицы Красной и железной дороги в г. Одессе предлагаются решения по планированию наземного метро (электробана) для надежной связи потока движения населения ЖД вокзал – центр Одессы – поселок Котовского.

Также рабочая группа по СЭО отметила тот факт, что в городе Одесса регулярно планируются, а, следовательно, проводятся СЭО Детальных планов различных территорий. Для организации мониторинга утвержденных в городе Одесса Детальных планов различных территорий рабочая группа по СЭО предлагает создать Комитет по управлению внедрением Детальных планов территории в городе Одесса. В состав Комитета должны входить представители местного органа самоуправления, общественности и бизнеса (городской голова и его заместители, руководители управлений и отделов горисполкома, частных предпринимателей, представителей объединений граждан и представители соответствующих территорий, возможно органы самоорганизации населения, представляющие соответствующие территории). Итоги мониторинга подводятся раз в год в виде годовых отчетов.

Мониторинг базируется на рассмотрении ограниченного числа отобранных показателей (индикаторов) и анализе достижения запланированных результатов. Система предложенных рабочей группой СЭО индикаторов включает экологические, в том числе связанные со здоровьем населения индикаторы.