

ПРОЕКТ РЕКОНСТРУКЦІЇ ОБХОДУ МІСТА ЖИТОМИР
Україна

ЕКОЛОГІЧНА І СОЦІАЛЬНА ОЦІНКА (ЕСО)
Нетехнічне резюме



Центр з екологічної оцінки «Еколайн»

Москва 2011



ПРОЕКТ РЕКОНСТРУКЦІЇ ОБХОДУ МІСТА ЖИТОМИР

Україна

ЕКОЛОГІЧНА І СОЦІАЛЬНА ОЦІНКА (ЕСО)

Нетехнічне резюме

Підготував:

**Центр з екологічної оцінки «Еколайн»
(Москва, Росія)**

Директор: М.В. Хотулева



Тел./Факс: +7 499 9783755

Адреса: 23А, вулиця Довгоруківська, Офіс 406,
127006 Москва, Росія

е-mail: marina_khotuleva@eac-ecoline.ru

Підготовлено для:

**Європейський Банк Реконструкції та Розвитку (ЄБРР)
УКРАВТОДОР**

© ЦЕО «Еколайн», 2011

Москва 2011

СПИСОК ВИКОНАВЦІВ

Організація	Особа	Посада
Центр з екологічної оцінки «Еколайн»	Марина Хотулева	Директор проекту
	Любов Жарова	Спеціаліст з соціально-економічних питань; українське законодавство
	Майя Гачечиладзе-Божеску	Спеціаліст з екологічних і соціальних питань; українське законодавство
	Тетяна Лапердіна	Екологічні аспекти, якість повітря, якість поверхневих і підземних вод
	Тетяна Стрижова	Екологічні аспекти, біологічне і ландшафтне різноманіття
	Павло Філін	Культурна спадщина
	Тимофій Шумський, Анна Кузнєцова	Ландшафти, оцінка проектного майданчика, картування

СПИСОК СКОРОЧЕНЬ

ЄБРР	Європейський Банк Реконструкції та Розвитку
ОНС, ОП і ТБ	Охорона навколишнього середовища, охорона праці і техніка безпеки
ОВНС	Оцінка впливу на навколишнє середовище
ЕСО	Екологічна і соціальна оцінка (відповідно до вимог ЄБРР)
ЕСП	Екологічна і соціальна політика (ЄБРР)
ОВНС (У)	Оцінка впливу на навколишнє середовище за українською процедурою
ВР	Вимоги до реалізації
ПЗЗС	План залучення зацікавлених сторін

ЗМІСТ

СТИСЛЕ РЕЗЮМЕ	5
ВСТУП.....	6
1. НОРМАТИВНО-ПРАВОВА БАЗА	6
1.1. Вимоги українського законодавства до процесу оцінки впливу на навколишнє середовище	6
1.2. Вимоги ЄБРР	6
2. ЗАГАЛЬНА ІНФОРМАЦІЯ ПРО ПРОЕКТ.....	7
2.1. Існуючий стан траси обходу міста Житомир	7
2.2. Проект реконструкції	7
3. АЛЬТЕРНАТИВНІ ВАРІАНТИ	7
4. ІСНУЮЧІ ЕКОЛОГІЧНІ І СОЦІАЛЬНІ УМОВИ	8
4.2. Існуючі екологічні умови	8
4.3. Існуючі соціальні умови	11
5. ОЦІНКА ВПЛИВІВ НА НАВКОЛИШНЄ ПРИРОДНЕ І СОЦІАЛЬНЕ СЕРЕДОВИЩЕ.....	13
5.1. Зони і об'єкти впливу	13
5.2. Етап проектування і будівництва	16
5.3. Етап експлуатації	18
6. РЕЗЮМЕ ПЛАНУ ЗАХОДІВ В СФЕРІ ОХОРОНИ НАВКОЛИШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА, СОЦІАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ, ТЕХНІКИ БЕЗПЕКИ І ОХОРОНИ ПРАЦІ.....	22
7. ЗАЛУЧЕННЯ ЗАЦІКАВЛЕНИХ СТОРІН.....	25
ANNEX 1. ПЛАН ЗАЛУЧЕННЯ ЗАЦІКАВЛЕНИХ СТОРІН	26

ПЕРЕЛІК РИСУНКІВ

Рисунок 1. Розташування траси обходу міста Житомир, Україна	9
Рисунок 2. Зони впливу і прилеглі населені пункти, через які проходить траса обходу	15
Рисунок 3. Динаміка рівнів шуму в денний час	19
Рисунок 4. Об'єкти культурної спадщини	21
Рисунок 5. Запропоновані місця розташування водоочисних споруд і постів моніторингу	21



СТИСЛЕ РЕЗЮМЕ

Основні відомості про проект

Обхід міста Житомир довжиною 22 км є ділянкою міжнародної автомобільної дороги М-06 Київ – Чоп (км 129.6 - км 151.73). Проект реконструкції обходу передбачає розширення ділянки з двох до чотирьох смуг (по дві в кожному напрямі), зміцнення узбіч і ремонт/будівництво необхідних інженерних споруд і допоміжних об'єктів. В результаті реконструкції обхід міста Житомир, який наразі є автодорогою категорії II, буде перетворений в дорогу категорії Ia (міжнародна автомагістраль). Проект реконструкції дороги буде виконуватись поетапно. На першому етапі буде реконструйована ділянка 129.6 км – 135.6 км. Відповідно до проектних розрахунків, загальна тривалість Проекту реконструкції обходу міста Житомир становитиме 24 місяці (2011-2013 рр.). Розрахункова вартість робіт становить 760 мільйонів гривень (приблизно 67 мільйонів Євро).

Ключові проблеми

Ключові екологічні і соціальні проблеми, вирішення яких вимагатиме дуже ретельного підходу, визначені нижче:

- Виділення земель (включаючи питання виплати компенсацій і збереження об'єктів культурної спадщини);
- Викиди в атмосферу і шум можуть впливати на місцеве населення, яке проживає поблизу траси обходу;
- Скиди поверхнево-зливових стоків: необхідно забезпечити очистку зливових стоків;
- Ерозія: необхідно забезпечити постійний моніторинг цих процесів і своєчасну рекультивацію порушених ділянок.



ВСТУП

Проект реконструкції обходу міста Житомир передбачає розширення автомобільної дороги М-06 Київ-Чоп на ділянці 129.6 км – 151.73 км. Проект реалізується згідно до Закону України «Про комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002-2010 роках» (№3022-III від 07.02.2002).

Європейський Банк Реконструкції та Розвитку (ЄБРР або Банк) розглядає можливість надання кредиту на фінансування реконструкції обходу міста Житомира, яка планується в рамках великого проекту реконструкції і розширення під'їзних шляхів до міста Києва.

Відповідно до положень Екологічної і соціальної політики ЄБРР (ЕСП) від 2008 року, проект реконструкції обходу міста Житомир віднесений до категорії «А». Це означає, що проект підлягає повномасштабній екологічній і соціальній оцінці (ЕСО) за участі громадськості.

Цей документ представляє собою Нетехнічне резюме Звіту з ЕСО.

1. НОРМАТИВНО-ПРАВОВА БАЗА

1.1. Вимоги українського законодавства до процесу оцінки впливу на навколишнє середовище

Підготовка матеріалів Оцінки впливу на навколишнє середовище (ОВНС) для всіх значних проектів є вимогою Закону України «Про державну екологічну експертизу» (1995), Державних будівельних норм ДБН А.2.2-1-2003 та інших національних і міжнародних правових актів.

1.2. Вимоги ЄБРР

Згідно з власною Екологічною і соціальною політикою (ЕСП) від 2008 року, ЄБРР вимагає від своїх клієнтів забезпечити дотримання встановлених Банком стандартів діяльності в сфері охорони навколишнього середовища і соціальної відповідальності, а також досягнення сталих результатів, передбачених цією політикою і конкретними Вимогами до реалізації проектів (ВР). По відношенню до цього проекту застосовуються наступні ВР:

- ВР1. Екологічна і соціальна оцінка і управління
- ВР2. Трудові відносини і умови праці
- ВР3. Запобігання і скорочення забруднення
- ВР4. Здоров'я і безпека населення
- ВР5. Придбання земельних ділянок, примусове переселення і економічне переміщення
- ВР6. Збереження біорізноманіття і стале використання природних ресурсів
- ВР8. Культурна спадщина
- ВР10. Розкриття інформації і залучення зацікавлених сторін.



2. ЗАГАЛЬНА ІНФОРМАЦІЯ ПРО ПРОЕКТ

2.1. Існуючий стан траси обходу міста Житомир

Обхід міста Житомир є ділянкою міжнародної автомобільної дороги М-06 Київ – Чоп (Рисунок 1), яка є важливою складовою української дорожньої мережі і кількох ключових міжнародних транспортних коридорів (Пан-Європейські коридори №№3 і 5, транспортний коридор Європа – Азія и європейські маршрути Е-40, Е-50 та Е-573).

Обхід міста Житомир характеризуються незадовільним станом дорожнього покриття на деяких своїх ділянках, відсутністю необхідних розв'язок і об'їздів, низькою пропускною спроможністю (згідно з прогнозними розрахунками, інтенсивність руху транспорту на цій ділянці подвоїться до 2030 року), а також іншими обмеженнями, які є типовими для будь-якої дороги II категорії. Існуючий стан цієї ділянки вважається таким, що не здатний забезпечити екологічно безпечні умови її експлуатації, безпеку місцевого населення і сприяння подальшому соціально-економічному розвитку регіону.

2.2. Проект реконструкції

Проектом передбачається реконструкція існуючої ділянки автодороги довжиною біля 22.13 км, включаючи розширення проїзної частини з 1х2 смуг до 2х2 смуг, розширення і зміцнення узбіч, а також ремонт/будівництво необхідних інженерних споруд (мостів, переходів, водопропускних і дренажних споруд) і допоміжних об'єктів (водоочисні споруди, протиснігові бар'єри, зелені насадження, дорожні знаки, бар'єрні огороження, металеві огорожі, дренажні системи тощо). Проектом також передбачається будівництво двох нових розв'язок на двох рівнях на перетині з автодорогами Смоківка-Вереси і Житомир-Кам'янка, шляхопроводу для переїзду сільгосптехніки та двох надземних переходів.

В результаті реконструкції ця ділянка перетвориться на автодорогу I категорії з чотирма смугами (по дві смуги в кожному напрямі шириною 7.5 м кожна), розділовою смугою шириною 6.0 м і зміцненими узбіччями шириною 3.75 м. На узбіччі передбачається забезпечити улаштування бар'єрного огороження у визначених місцях, встановлення дорожніх знаків, нанесення розмітки тощо. Відповідно до проектних розрахунків, загальна тривалість Проекту реконструкції обходу міста Житомир становитиме 24 місяці (2011-2013 рр.). Розрахункова вартість робіт становить 760 мільйонів гривень (приблизно 67 мільйонів Євро).

3. АЛЬТЕРНАТИВНІ ВАРІАНТИ

Можливою альтернативою запропонованому проекту реконструкції може бути проектування і будівництво абсолютно нового обходу з іншим маршрутом проходження або відмова від запропонованого проекту («нульова альтернатива»). Результати оцінки свідчать про те, що обидва ці варіанти є менш доцільними з екологічної, економічної і політичної точки зору, і можуть призвести до загострення негативних впливів на навколишнє природне і соціальне середовище.



4. ІСНУЮЧІ ЕКОЛОГІЧНІ І СОЦІАЛЬНІ УМОВИ

4.1.1. Район реалізації Проекту

Обхід міста Житомир розташований в Житомирській області в північній частині України. Місто Житомир є адміністративним центром області.

4.2. Існуючі екологічні умови

4.2.1. Фізико-географічна характеристика району

Район реалізації проекту розташований на півночі Житомирської області і є частиною Житомирського Полісся, яке входить до складу зони змішаних лісів Східноєвропейської рівнини. Цей район є найменш заболоченим серед усіх інших районів Полісся: заболочені території займають лише 2.9% від території району. Найбільші заболочені угіддя зосереджені на північному заході і півночі Житомирської області. Розораність території змінюється від 15-30% у північно-західній частині до 50% у східній і центральній частинах Житомирського Полісся. Траса обходу міста Житомира проходить ділянкою правобережної частини басейну Дніпра, яка розчленована глибокими річковими долинами (20 – 40 м), балками і ярами. Відмітки поверхні коливаються в діапазоні від 160 до 250 м над рівнем моря, із загальним нахилом на південь і південний схід – в напрямі долини Дніпра. Найвища відмітка поверхні приурочена до Словечансько-Овруцького кряжу (316 м над рівнем моря).



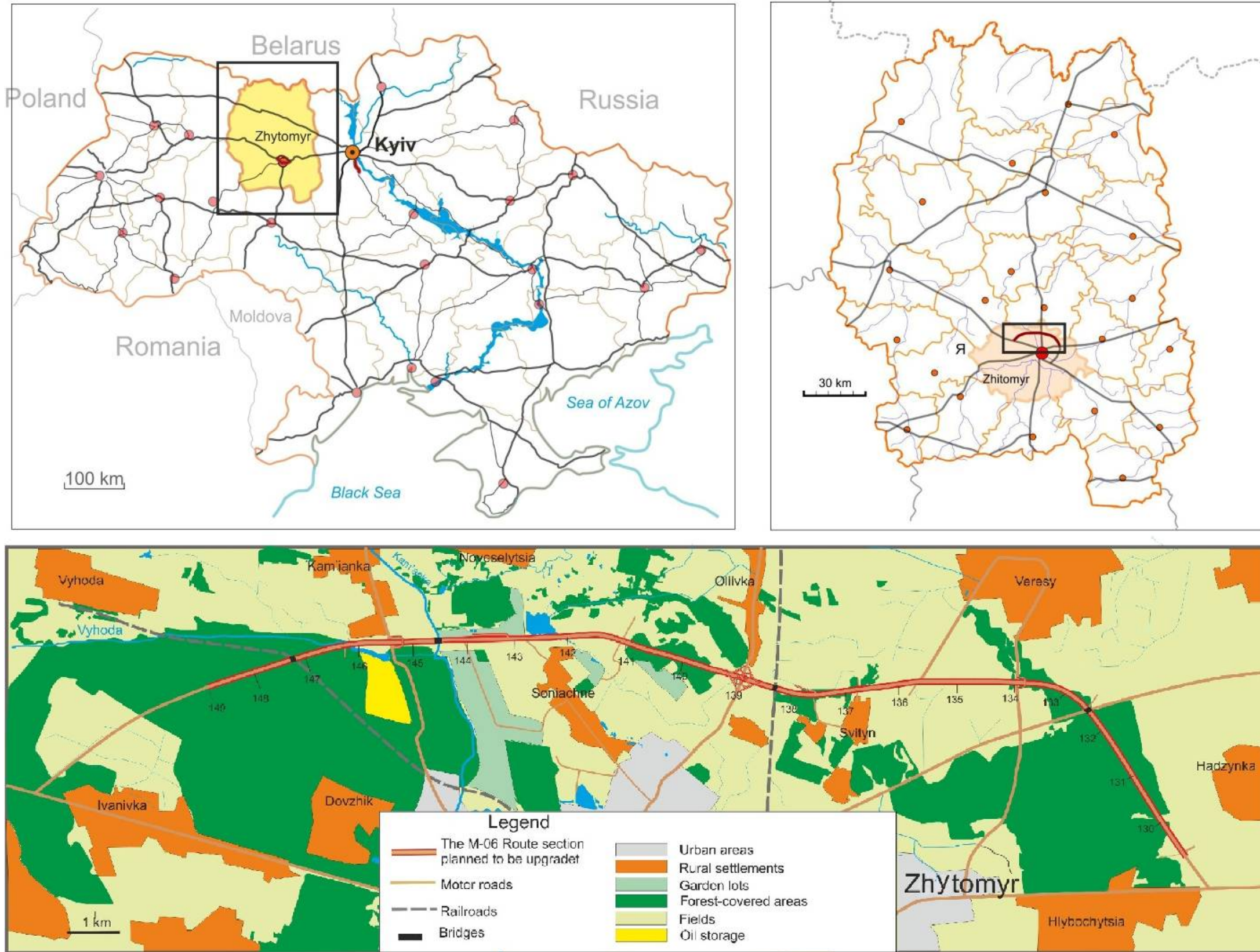


Рисунок 1. Розташування траси обходу міста Житомир, Україна

4.2.2. Клімат і метеорологічні умови

Клімат району є помірно континентальним, з м'якою зимою і вологим та прохолодним літом. Тривалість періоду з плюсовою температурою зазвичай становить 150-170 днів. Кількість днів зі сніговим покривом становить 90-100 днів на рік. Товщина снігового покриву може сягати 12-30 см. Середній річний рівень атмосферних опадів становить 753 мм. На території можуть виникати шквалісті вітри силою від 20 до 30 м/с; сила окремих поривів вітру може сягати 40 м/с.

4.2.3. Геологічна будова і підземні води

Район розташування обходу міста Житомир вважається стабільним у геотектонічному відношенні. В той же час, ерозійні процеси є значним фактором ризику в цьому районі, що обумовлене особливостями структури і властивостей місцевих ґрунтів. Що стосується самої траси обходу міста Житомир, то цей фактор ризику вважається незначним з огляду на рівнинний рельєф цієї ділянки. Підвищення рівнів ґрунтових вод має сезонний характер і може призводити до підтоплення територій. З метою контролю процесу підтоплення в регіоні була створена мережа осушувальних систем. Однак ці системи не завжди мають належний технічний стан.

4.2.4. Поверхневі водні об'єкти

Обхід міста Житомир перетинає річку Кам'янку і розташований в межах її водозбірного басейну (351.34 км²). Він також перетинає невелику притоку річки Кам'янка – струмок Вигода, який навіть не підпадає під категорію малої річки.

4.2.5. Ґрунти

Хімічні аналізи проб верхнього рослинного шару ґрунту, що відбирались вздовж узбіч автодороги на в'їзді і виїзді з міста Житомир в період з 2006 по 2009 рік, не виявили перевищень ГДК по важким металам. В той же час, у проаналізованих пробах, відібраних на відстані 5-10 м від проїзної частини, чітко проявляється тенденція зростання рівнів вмісту свинцю, кадмію та цинку у порівнянні з пробами, відібраними в більш віддалених від дороги точках.

4.2.6. Атмосферне повітря

Найближчі до траси обходу пости моніторингу якості повітря розташовані в межах міста Житомир. Дані вимірювань якості атмосферного повітря безпосередньо в районі проходження траси обходу відсутні. Існують розрахункові дані, які були отримані шляхом моделювання рівнів забруднення повітря з використанням прийнятих в Україні методик. Однак змодельовані рівні забруднення є на кілька порядків (1000-10000) нижчими за існуючі нормативи і тому виглядають досить спірними. Ця прогалина в інформації буде заповнена в рамках програми моніторингу.

4.2.7. Шум

Рух транспорту трасою обходу міста Житомир є одним з основних джерел шумового забруднення в районі реалізації Проекту. В більшості придорожніх населених пунктів найближчі житлові будинки, розташовані уздовж траси, стоять на відстані біля 20-30 м від проїзної частини. Ці будинки не захищені ніякими акустичними екранами і не відокремлені від проїзної частини смугою зелених насаджень або іншими спорудами.



Будь-яких вимірювань рівнів шуму безпосередньо уздовж траси обходу останнім часом не проводилось. Існують лише результати вимірювань рівнів шуму, які проводились в 2005 році на сусідній ділянці автодороги (км 121,000 автодороги М-06). Згідно з цими результатами, значення максимального рівня шуму і еквівалентного рівня шуму на відстані 12 м від дорожньої смуги відповідно становили 80 дБА і 75 дБА. Ці значення набагато перевищують нормативи еквівалентного рівня шуму, визначені санітарними нормами (55 дБА в денний час і 45 дБА в нічний час).

4.2.8. Об'єкти природно-заповідного фонду

В районі реалізації Проекту об'єкти природно-заповідного фонду відсутні.

4.2.9. Біорізноманіття

Траса обходу міста Житомир проходить через лісові масиви на своїй західній ділянці довжиною біля 3.8 км і на східній ділянці довжиною біля 2.5 км. На решті ділянок траса проходить повз сільськогосподарські угіддя або необроблені землі. Два вищезгаданих лісових масиви, через які проходить траса обходу, перебувають в досить деградованому стані, і їхня вразливість до впливу на біорізноманіття вважається низькою. В той же час, це не відмінняє необхідності в проведенні спеціальної оцінки стану біорізноманіття в районі реалізації проекту. Проведення такої оцінки передбачене Планом екологічних і соціальних заходів, які мають бути вжиті позичальником. Одним з результатів цієї оцінки стане визначення і облаштування – якщо в цьому виникне потреба – місць, в яких шляхи міграції тварин перетинають трасу обходу.

4.3. Існуючі соціальні умови

4.3.1. Населені пункти і чисельність населення

Чисельність населення області становить 1279 тисяч осіб, з яких 66992 осіб проживають на території Житомирського району.

Траса обходу проходить повз або через кілька населених пунктів, стисла характеристика яких наводиться нижче (також дивіться Рисунок 2).

Село Іванівка (Іванівська сільрада) – адміністративний центр сільської ради – є самим густонаселеним у складі сільради (1637 осіб), що обумовлюється її географічним розташуванням на шляху до міста Житомир. Біля траси автодороги розташований склад хімічних добрив.

Село Вигода (Садківська сільрада) є малим за площею (431 тисяч м²) та кількістю населення (289 осіб) населеним пунктом. Навколо села, в безпосередній близькості до автотраси, лежать сільськогосподарські угіддя, які перебувають в державній власності. Стоки з поверхні автодороги можуть безпосередньо впливати на оточуючі землі.

Село Кам'янка (Кам'янська сільрада) – адміністративний центр сільської ради, є найменшим за площею селом з територією 1303 тисяч м². Траса проходить по мосту через річку Кам'янка, повз ресторанний комплекс «Дубки» і АЗС, та поряд із невеликим на території села, і йде далі через садове товариство «Кам'янка». Садові ділянки розташовані з обох боків траси, тому збільшення щільності руху повинно супроводжуватись діяльністю з забезпечення безпеки руху (пішохідного та автомобільного) на зазначеній ділянці.



Місто Житомир – на території міста зосереджено 36.1% всіх суб'єктів господарювання області. Ділова активність у місті постійно зростає. Місцеві підприємства розглядаються як зацікавлені сторони в рамках цього проекту.

Село Сонячне (Кам'янська сільрада) є найбільшим за площею (71800 тисяч м²) населеним пунктом сільської ради. Населення села складає 541 особу, жіноче населення переважає над чоловічим. На території населеного пункту автотраса проходить вздовж ставка «Мельком» та садові ділянки, розташовані на території цього населеного пункту.

Село Оліївка (Оліївська сільрада) є адміністративним центром та самим великим населеним пунктом сільської ради. Має площу 43111 тисяч м² та населення 665 осіб (326 чоловіків і 339 жінок). Село знаходиться у безпосередній близькості від дорожньої розв'язки автодоріг Р-28 и М-06.

Село Світин (Оліївська сільрада) має площу 1187 тисяч м², населення 397 осіб та розташоване південніше обходу міста Житомир. Поряд з автотрасою розташовані садові ділянки.

Село Вереси (Вересівська сільрада) має площу 694 тисяч м² та населення 1536 осіб, розташоване в 12 кілометрах від північно-східної частини міста Житомира. На межі Вересівської та Глибочицької сільських рад лежить урочище «Вацківська Дача», через яке проходить автотраса. Урочище є привабливим об'єктом для велотурів житомирських та українських прихильників велотурів.

Село Глибочиця (Глибочицька сільрада) – адміністративний центр сільради площею 3185 тисяч м² та населенням 2726 осіб – є найбільшим населеним пунктом з усіх, що розташовані вздовж обходу Житомира. В селі знаходиться транспортна розв'язка траси на місто Житомир та обходу міста Житомир зі сторони Києва.

4.3.2. Землекористування

Прилеглі земельні ділянки відносяться до двох категорій – сільськогосподарські землі і землі лісового фонду. Сільськогосподарські землі переважно перебувають в приватному користуванні. Частина земель розпайована і належить місцевим жителям, які отримали земельні паї в 1990 роках. Вартість земельних ділянок станом на 12 липня 2011 року у Житомирському районі в середньому складає 3.50-4.50 доларів США за м², проте вартість ділянок біля траси М06 зростає в рази (до 30-50 доларів США за м²) в світлі можливості їхнього комерційного використання.

4.3.3. Демографічна ситуація і доходи населення

Станом на 1 січня 2010 року, на території Житомирської області проживає 1279,0 тисяч осіб, з яких 270,498 тисяч проживає у місті Житомир і 55,044 тисяч осіб – в інших населених пунктах. На території сільських рад вздовж обходу міста Житомир проживає 12,973 тисяч осіб.

Станом на травень 2011 року, середня місячна заробітна плата в Житомирській області становила 2036 гривень і була нижчою за середній рівень по Україні (2573 гривень). Рівень середньої заробітної плати в Житомирському районі є ще нижчим і становить 1970 гривень, тоді як в місті Житомир цей рівень є дещо вищим і становить 2236 гривень.



5. ОЦІНКА ВПЛИВІВ НА НАВКОЛИШНЄ ПРИРОДНЕ І СОЦІАЛЬНЕ СЕРЕДОВИЩЕ

В цьому розділі розглядаються ключові види впливів на навколишнє природне і соціальне середовище, а також ризики, пов'язані з етапами проектування, будівництва і експлуатації автодороги.

5.1. Зони і об'єкти впливу

В районі реалізації проекту існують наступні природні і соціальні об'єкти впливу:

- Водні об'єкти: невелика річка Кам'янка та її притока Вигода; ставок Мельком;
- Найближчі населені пункти: Кам'янка, дачні поселення; Оліївка, Сонячне, Світин;;
- Місцеві підприємства в зоні впливу;
- Два об'єкти культурної спадщини, розташовані вздовж траси дороги.

Згідно з українськими нормативними актами, всі автошляхи розподіляються між трьома екологічними класами. Цей проект передбачає перетворення дороги нижчої категорії (категорії II) в дорогу вищої категорії (категорії Ia), і тому відноситься до 2 екологічного класу. Згідно з чинним законодавством, для кожної дороги встановлюються три зони впливу, ширина яких залежить від екологічного класу дороги (ВБН В.2.3-218-007-98):

- Резервно-технологічна смуга (Зона А) – територія, що прилягає до дороги; в її межах існує висока імовірність постійного перевищення санітарних норм забруднення повітря, ґрунту і водних ресурсів. Природні ландшафти на цій території зазнають повної трансформації, і вона є непридатною для сільськогосподарського користування і довгострокового перебування людей. Для об'єктів II екологічного класу ширина цієї зони становить 12 м з обох боків від зовнішнього краю дороги.
- Захисна смуга (Зона Б) – територія, що прилягає до смуги відводу, в межах якої рівні забруднення атмосферного повітря в процесі експлуатації дороги (при несприятливому поєднанні факторів впливу) можуть перевищувати встановлені нормативи гранично допустимих концентрацій. В межах цієї смуги можуть виникати істотні зміни у стані природних систем, які не можуть бути усунені шляхом рекультивациі. Для об'єктів 2 класу екологічної небезпеки ширина цієї зони становить 90-150 м з обох боків від зовнішнього краю дороги.
- Зона впливу (Зона В) – територія, на якій виявляються прямі і непрямі зміни у стані природних систем внаслідок виконання робіт з будівництва, експлуатації і обслуговування дороги. Аналіз факторів впливу на навколишнє середовище на найближчу перспективу (20 років) свідчить, що негативний вплив може виникати за рахунок транспортного шуму і забруднення атмосферного повітря, хоча рівні акустичного забруднення не перевищуватимуть санітарно-гігієнічних нормативів. До складу зони впливу входять захисна смуга і резервно-технологічна смуга. Для об'єктів 2 класу екологічної небезпеки ширина цієї зони становить 1000-2000 м.

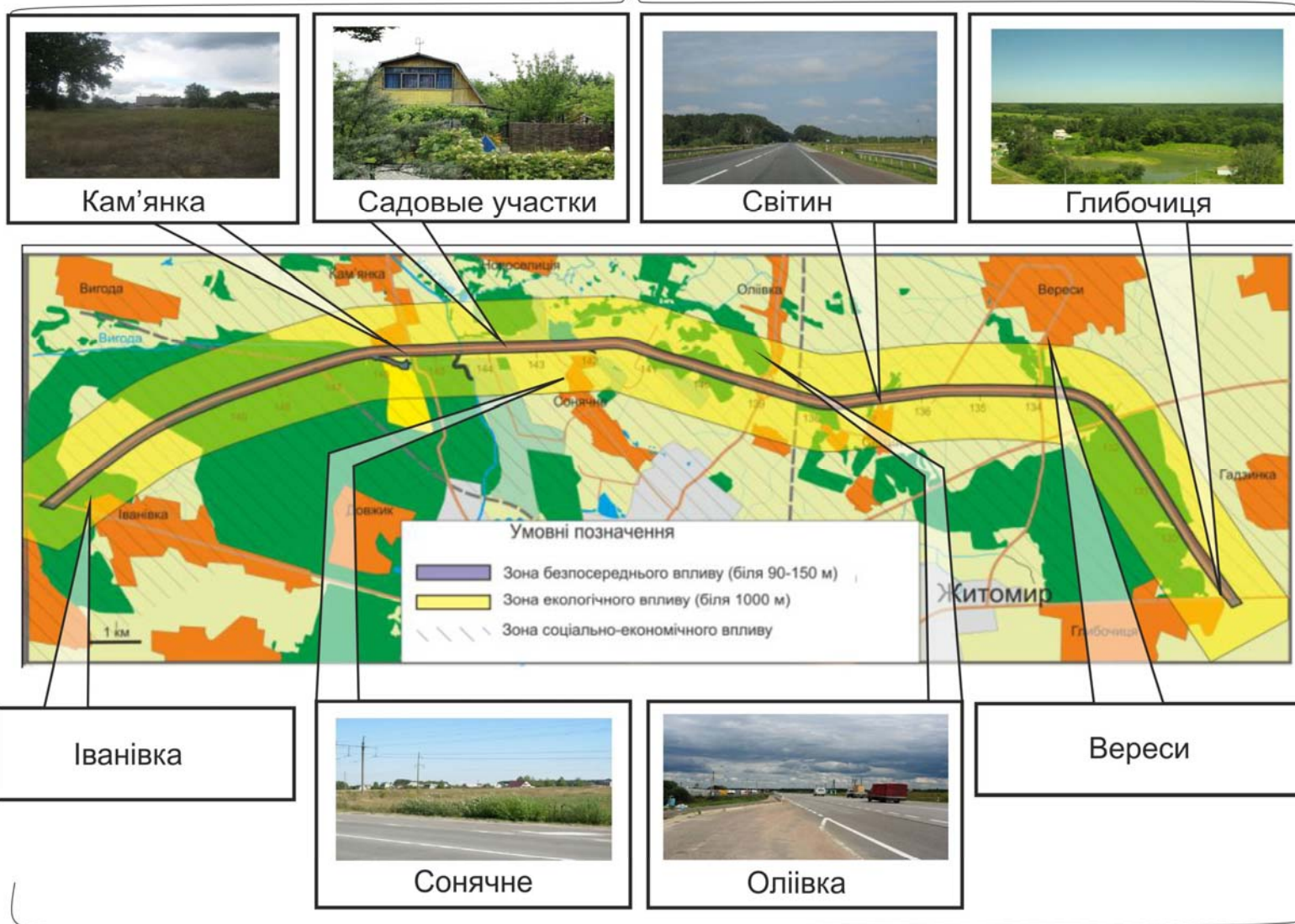
Для цілей ЕСО були визначені наступні зони впливу (Рисунок 2):



1. Зона безпосереднього впливу: прогнозований розмір цієї зони становить біля 90-150 м від узбіччя дороги та 500-600 м нижче за течією від точки скиду. Будівництво і експлуатація дороги може вплинути на якість повітря і води, а також на рівні шуму. Об'єктами впливів з боку існуючої дороги та проекту її реконструкції можуть стати місцева біота і населення, а також місцева підприємницька діяльність. До складу цієї зони також входять тимчасові будівельні майданчики.
2. Зона екологічного впливу: прогнозований розмір цієї зони становить біля 1000 м: можливі незначні екологічні впливи; реального впливу на населення та біоту не передбачається.
3. Зона соціально-економічного впливу: оскільки обхід міста Житомир не є новим об'єктом, цей вид впливу мав місце з самого початку експлуатації існуючої дороги. Вважається, що зона соціально-економічного впливу, який може бути як позитивним, так і негативним, може охоплювати місто Житомир і прилеглі соціальні і економічні об'єкти.



Зона безпосереднього впливу



Зона екологічного впливу

Рисунок 2. Зони впливу і прилеглі населені пункти, через які проходить траса обходу



5.2. Етап проектування і будівництва

Ключовими аспектами проекту, які можуть стати чинниками потенційних екологічних і соціальних впливів і ризиків, є наступні: відведення земель; культурна спадщина; викиди в атмосферу; поводження з відходами; поверхнево-зливові стоки; безпека пішоходів; ерозія і рекультивація; і управління діяльністю підрядчиків.

5.2.1. Відведення земель

Для потреб проекту відводяться земельні ділянки двох видів: ділянки, що надаються в постійне користування для потреб розширення автодороги та ділянки, що надаються в тимчасове користування на період будівництва. В Постанові Житомирської районної адміністрації №18-3/1152 від 08/09/2010 року йдеться про надання біля 95 га земель комунальної власності в постійне і тимчасове користування для потреб проекту. Оскільки площа земель, що відводяться для потреб проекту, є невеликою, відповідні впливи вважаються обмеженими, а саме (i) в межах відведених земельних ділянок відсутня будь-яка житлова забудова; ніяких дій щодо переселення не планується, (ii) значних змін в структурі землекористування не передбачається; компенсації надаються відповідно до вимог чинного українського законодавства і політики ЄБРР, (iii) в процесі реконструкції можуть бути зачеплені малі підприємства, які наразі функціонують вздовж траси дороги. Вплив проекту на структуру землекористування вважається позитивним та/або нейтральним, локальним за масштабом та помірним за інтенсивністю.

5.2.2. Культурна спадщина

Згідно з результатами археологічних досліджень, виконаних в процесі розробки проектної документації, в межах зони відчуження немає ніяких об'єктів або пам'яток археологічної або культурної спадщини. В той же час, у відносній близькості від траси обходу міста Житомир були виявлені чотири археологічні об'єкти. Два об'єкти розташовані на відстані 20 м від дороги. Охоронна зона шириною 50 м, встановлена для кожного з цих об'єктів, виходить на територію зони відчуження траси обходу міста Житомир. Станом на цей час, групі з ЕСО не було надано ніяких погоджень або дозволів на ведення робіт, виданих органом, відповідальним за збереження об'єктів культурної спадщини. Маршрут проходження траси обходу в місці розташування цих двох об'єктів буде трохи змінений, якщо це буде доцільним з технічної і економічної точки зору. Якщо зміна маршруту буде визнана недоцільною, необхідно буде розробити спеціальну програму обстеження і збереження об'єктів археологічної спадщини відповідно до вимог українського законодавства та ЄБРР (BP8). Спеціальна процедура поводження з археологічними знахідками буде розроблена і включена до переліку зобов'язань підрядчиків.

5.2.3. Викиди в атмосферу

На стадії проектування і будівництва основні види викидів будуть пов'язані з рухом будівельного транспорту і роботою будівельної техніки, утворенням пилу і розосереджених викидів в процесі нанесення дорожнього покриття тощо. Всі ці впливи будуть локальними за масштабом і досить інтенсивними. До складу зачепленої групи входять мешканці прилеглих будинків, розташованих на відстані 20-50 м від автодороги. Ця група переважно включатиме мешканців дачних поселень (садових ділянок). Інтенсивність впливів може зростати за несприятливих погодних умов (наприклад, у безвітряну погоду).



Пропонуються наступні пом'якшувальні заходи:

- Забезпечення чіткого дотримання передбаченої проектом технології ведення робіт з реконструкції автодороги;
- Здійснення заходів з пилоподавлення;
- Обмеження/призупинення будівельних робіт при несприятливих погодних умовах.

5.2.4. Поводження з відходами

Запропонована проектом технологія ведення будівельних робіт передбачає комплекс заходів щодо скорочення обсягів утворення відходів на стадії будівництва. Наприклад, знятий верхній шар існуючого дорожнього покриття буде повторно використаний для укладання шару несучої основи нової дороги після відповідної обробки. Побутові відходи будуть утворюватись на території будівельних майданчиків та в селищі будівельників. З огляду на це, рекомендується передбачити будівництво відповідних тимчасових споруд для збору і розміщення відходів (включаючи встановлення біотуалетів). Організація збору, тимчасового зберігання та вивозу відходів на визначені об'єкти їхнього розміщення є відповідальністю будівельного підрядчика. Підрядчики дотримуватимуться технічних нормативів і процедур скорочення обсягів утворення відходів (наприклад, використання пересувних контейнерів для збору металобрухту, промасленого ганчір'я, нафтопродуктів тощо).

5.2.5. Поверхнево-зливовий стік

Поверхневий зливово-талий стік з поверхні дороги є основним джерелом впливу на водні об'єкти як на стадії реконструкції, так і на стадії експлуатації автодороги. Основні приймаючі водні об'єкти: невелика річка Кам'янка; струмок Вигода і ставок Мельком. Згідно з чинним законодавством, для водних об'єктів такого типу ширина обов'язкової водоохоронної зони становить 25 м від берега. В межах цієї зони заборонене будь-яке будівництво, зокрема будівництво житлових будинків, гаражів або автостоянок.

На стадії реконструкції не передбачене будівництво та використання очисних споруд, що збільшує ризик забруднення водних об'єктів. Будуть вжиті наступні заходи:

- Організація належного поверхневого дренажу для забезпечення відведення зливого стоку;
- Заборона на зберігання відходів і небезпечних матеріалів в межах водоохоронних зон;
- Розробка і дотримання процедури поведження з відходами;
- Організація місць для миття будівельної техніки за межами водоохоронних зон.
- Розробка і дотримання відповідних процедур поведження з небезпечними матеріалами.

5.2.6. Безпека пішоходів

На етапі будівництва відбудуться певні зміни в транспортних потоках. Пересування великих вантажівок і будівельної техніки може призвести до ускладнення умов дорожнього руху і виникнення певних ризиків для місцевого населення. В якості пом'якшувального заходу проектом передбачене



будівництво тимчасових під'їзних доріг. Крім того, чітке дотримання правил безпеки і процедур управління діяльністю підрядчиків є важливою складовою програми пом'якшувальних заходів.

5.2.7. Ерозія і рекультивація

Проектом передбачається відновлення зелених насаджень, видалених до початку ремонтно-будівельних робіт. Згідно з проектом, кількість дерев і чагарників, захисних лісосмуг та інших форм зелених насаджень, які будуть висаджені після завершення робіт з реконструкції автодороги, повинна принаймні дорівнювати кількості існуючих насаджень.

В районі реалізації проекту можуть мати місце прояви ерозії та локального підтоплення в результаті підвищення рівня ґрунтових вод.

Для того, щоб уникнути активації цих процесів на стадії реконструкції дороги, передбачаються наступні заходи:

- Зведення до мінімуму масштабів порушення природного стану верхнього ґрунтового шару і рослинного покриву;
- Забезпечення окремого зберігання знятого верхнього рослинного шару ґрунту;
- Забезпечення відведення поверхневого стоку через водопропускні споруди;
- Своєчасна рекультивація ділянок придорожньої території, порушених в процесі будівництва;

5.2.8. Управління діяльністю підрядчиків

Існуючий стан управління роботою підрядчиків був проаналізований шляхом натурних спостережень та співбесід з представниками Укравтодору і Житомирдіпродору. Хоча будь-якої спеціальної процедури управління діяльністю підрядчиків в сфері ОНС, ОП і ТБ не існує, певні положення з цих питань включені до типових договорів підряду. Рівень виконання цих положень підрядчиками на існуючих будівельних майданчиках вважається задовільним. Систему управління діяльністю в галузі ОНС, ОП і ТБ буде поступово розроблена і запроваджена на рівні Укравтодору, включаючи процедуру управління діяльністю підрядчиків в сфері ОНС, ОП і ТБ.

5.3. Етап експлуатації

На стадії експлуатації реконструйованої дороги основні види впливів на навколишнє природне і соціальне середовище будуть пов'язані з наступними питаннями: викиди в атмосферу; шум; поверхнево-зливовий стік; поведження з відходами; безпека пішоходів; небезпечні геологічні процеси і рекультивація.

5.3.1. Шум

Шум є одним з найімовірніших видів впливу, який буде пов'язаний з реконструкцією і експлуатацією дороги. Відповідні розрахунки були виконані в рамках ОВНС, і прогнозована динаміка рівнів шуму (за сценаріями «з реконструкцією» і «без реконструкції») проілюстрована на рисунку нижче (Рисунок 3).



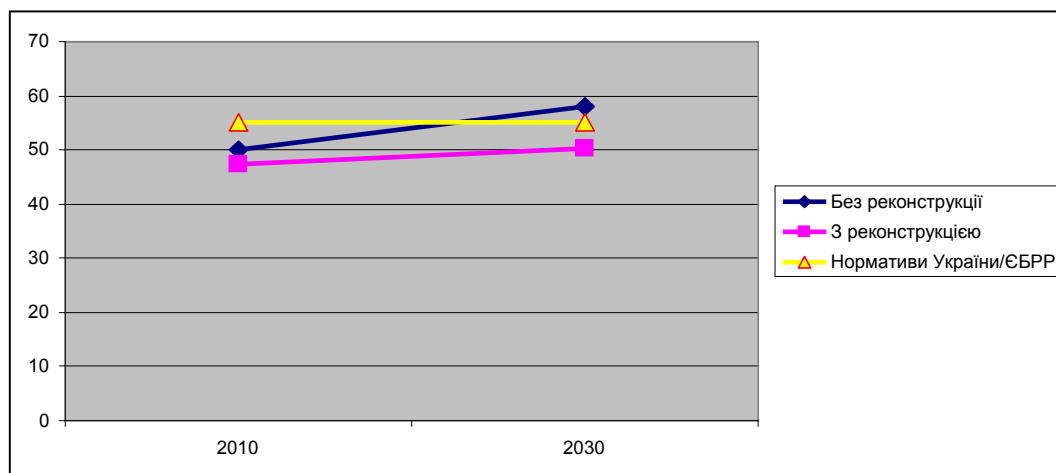


Рисунок 3. Динаміка рівнів шуму в денний час

Згідно з прогнозами, рівень шуму навіть за відсутності реконструкції перевищить відповідний нормативний рівень до 2030 року. Проектом передбачене будівництво шумозахисних екранів (Рисунок 5). Передбачені пом'якшувальні заходи (будівництво дороги покращеної якості, шумозахисні екрани) забезпечать дотримання чинних національних нормативів і стандартів ЄБРР. Шумозахисні екрани також виконуватимуть функцію скорочення візуальних впливів.

5.3.2. Викиди в атмосферу

На стадії експлуатації обсяг викидів в атмосферу від транспортних засобів визначатиме загальну якість і рівні забруднення повітря в локальному масштабі. Прогнозні розрахунки, виконані в рамках ОВНС, свідчать про дуже низький рівень забруднення повітря, зумовлений рухом транспорту; розрахункові концентрації СО в межах населених пунктів складатимуть лише 10%-30% від нормативу ГДК. Рівні інших забруднюючих речовин будуть мізерно малими. Надані дані не є достатніми для належної оцінки якості модельних розрахунків.

Реконструкція дороги дозволить збільшити її пропускну спроможність, а це, в свою чергу, призведе до збільшення кількості одиниць транспорту, що проходитимуть дорогою протягом однієї години, результатом чого може стати підвищення рівнів викидів. З іншого боку, реконструкція дороги призведе до зменшення заторів. Згідно з експертними оцінками, це забезпечить поліпшення ситуації вже протягом найближчого року. Однак відсутність фактичних даних суттєво впливає на достовірність прогнозів. Програма моніторингу, передбачена ПЕСЗ, буде запроваджена з метою виявлення будь-яких потенційних невідповідностей чинним нормативам.

5.3.3. Скиди поверхнево-злизових вод

Проектом передбачається будівництво локальних водоочисних споруд на річці Кам'янка і біля ставка Мельком (Рисунок 5). Запропоноване рішення дозволить покращити існуючу ситуацію. Крім того, буде забезпечене будівництво ще однієї водоочисної споруди для забезпечення захисту річки Вигода.

5.3.4. Поводження з відходами

В процесі експлуатації обходу міста Житомир можуть утворюватись такі види відходів як поверхневий стік (дивіться відповідний розділ цього звіту), побутове



сміття, яке викидається з вікон автомобілів та на автобусних зупинках, та інші відходи. Робота зі збору та вивозу цих переважно побутових відходів має бути доручена відповідній дорожньо-експлуатаційній службі (під наглядом Служби автомобільних доріг в Житомирській області).

5.3.5. Безпека пішоходів

За статистикою дорожньо-транспортних пригод на трасі існуючого обходу, 6.8% зареєстрованих ДТП відбуваються за участю пішоходів (такі ДТП складають 13.3% від загальної кількості всіх тяжких ДТП, які стаються на трасі обходу). З огляду на це, проектом передбачений комплекс заходів щодо підвищення рівня безпеки для пішоходів. Ці заходи включають будівництво двох наземних пішохідних переходів (Рисунок 5), встановлення дорожніх знаків, нанесення дорожньої розмітки, створення безпечних та якісніших бокових доріжок для пішоходів, покращення освітлення в населених пунктах, територією яких проходить автодорога, для того, щоб зробити її безпечнішою в вечірній та нічний час.

В цілому, вплив проекту на рівень безпеки пішоходів може вважатись позитивним і помірним. Ключовою умовою є забезпечення чіткого виконання всіх проектних рішень з боку будівельних підрядчиків. Крім того, рекомендується організувати проведення уроків з правил дорожньої безпеки в школах і дитсадках прилеглих населених пунктів і міста Житомир.



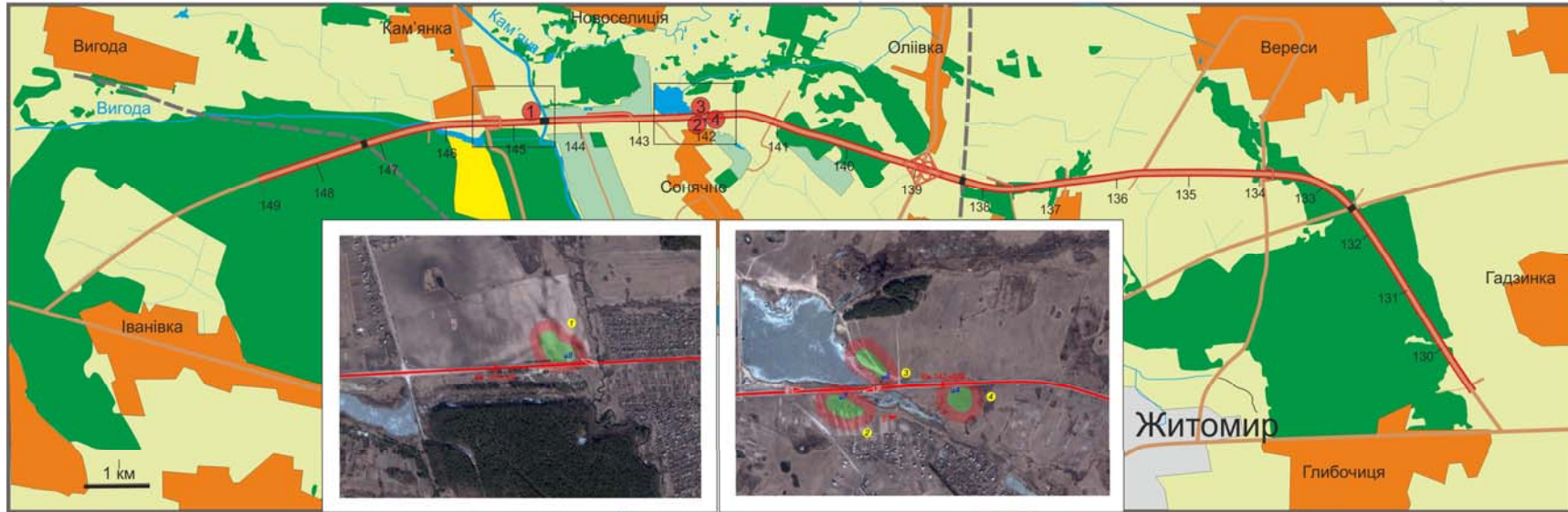


Рисунок 4. Об'єкти культурної спадщини



Рисунок 5. Запропоновані місця розташування водоочисних споруд і постів моніторингу



6. РЕЗЮМЕ ПЛАНУ ЗАХОДІВ В СФЕРІ ОХОРОНИ НАВКОЛИШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА, СОЦІАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ, ТЕХНІКИ БЕЗПЕКИ І ОХОРОНИ ПРАЦІ

№	Питання	Захід
1. Управління природоохоронною і соціальною діяльністю		
1.1	Система управління природоохоронною і соціальною діяльністю не запроваджена	1.1.1. Розглянути можливість впровадження системи управління в сфері ОНС, ОП і ТБ 1.1.2. В якості пріоритетного заходу, розробити процедуру вибору підрядчиків та управління їхньою діяльністю в сфері ОНС, ОП і ТБ
1.2.	Відсутні дані та результати моніторингу щодо існуючого стану навколишнього середовища на ділянках, прилеглих до траси обходу міста Житомир	1.2.1. Провести дослідження з метою виявлення рівнів забруднення в різних складових навколишнього середовища, включаючи наступні: - Якість повітря (1-2 пункти відбору проб); - Якість води на ділянках, де існуюча дорога перетинає річки; - Рівні забруднення донних відкладів в невеликих річках; - Рівні забруднення ґрунту; - Рівні шумового впливу.
1.3.	Брак даних щодо існуючого стану флори і фауни включно із міграційними маршрутами і дорожніми пригодами, пов'язаними із тваринами	1.3.1. Провести дослідження з метою збору інформації щодо існуючих міграційних маршрутів і дорожніх пригод, пов'язаних із тваринами. 1.3.2. Встановити попереджувальні знаки у місцях потенційного перетину дороги тваринами.
1.5.	Залучення зацікавлених сторін	Розробити, ухвалити і виконувати План залучення зацікавлених сторін. В якості першочергового заходу, провести консультації з громадськістю з метою обговорення матеріалів ЕСО/ОВНС
2. Етап реконструкції		
2.1	Придбання/виділення землі	2.1.1. В рамках консультацій з ЕСО/ОВНС провести більш розгорнуті консультації з питань виділення землі для потреб проекту 2.1.2. Провести індивідуальні консультації з власниками земельних ділянок
2.2	Землекористування і вплив на ландшафти і ґрунт	2.2.1. Забезпечити чітку відповідність із межами, визначеними у дозволі на землекористування, включно із тимчасовими ділянками, відведеними під будівництво і складування матеріалів 2.2.2. Провести рекультивацію тимчасових ділянок після завершення будівельних робіт 2.2.3. Забезпечити належне зняття і зберігання верхнього шару рослинного ґрунту, щоб використати його в процесі рекультивації 2.2.4. На лісистих територіях, що потребують розчищення: забезпечити трельовальні дороги і місця вирубки дерев на території, відведеній під будівництво транспортної розв'язки
2.3	Забруднення ґрунтів і	2.3.1. Організувати зони харчування і відпочинку як зазначено у робочій документації



№	Питання	Захід
	поверхневих вод	2.3.2. Встановити біотуалети і забезпечити їхню належну експлуатацію і своєчасне вивезення 2.3.3. Встановити на будівельному майданчику систему збору стічних вод, щоб запобігти прямому виліву стічних вод у басейн ріки Кам'янки 2.3.4. Забезпечити збір і тимчасове зберігання небезпечних речовин (включаючи паливо і мастила), ремонтних матеріалів і відходів поза межами водоохоронних зон, та своєчасно збирати і вивозити відходи на полігон.
2.4	Забруднення повітря (пил, викиди вихлопних газів будівельних машин, викиди вихлопних газів під час нанесення дорожнього покриття)	2.4.1. Засоби уловлювання пилу (у посушливий період), включаючи зволоження поверхонь піщаних і гравійних навалів 2.4.2. Використання тентів під час перевезення матеріалів, що створюють пил 2.4.3. Сертифікація транспортних засобів
2.5	Контроль ерозійних процесів	2.5.1. Вчасна реконструкція порушених ділянок 2.5.2. Берегоукріплення (на ділянках мостових переходів) 2.5.3. Встановлення визначених проектом водопропускних споруд для пропуску річкового стоку у місцях перетину річок
2.6	Поводження з відходами	2.6.1. Своєчасний збір і вивезення будівельних відходів на полігон 2.6.2. Розміщення відходів вирубки дерев у призначених для цього місцях
2.7	Посилення безпеки дорожнього руху	2.7.1. Будівництво огорож і розмежувальної лінії, передбачених проектом 2.7.2. Створення безпечних пішохідних зон уздовж траси
2.8	Культурна спадщина: - не було отримане погодження від відповідного уповноваженого органу - два об'єкти розташовані в зоні безпосереднього впливу дороги	2.8.1. Отримати погодження від Управління культури 2.8.2. Розглянути можливість зміни маршруту проходження обходу, а у разі, якщо це виявиться недоцільним, розробити План заходів щодо поведження з об'єктами культурної спадщини і надати його на погодження до уповноваженого органу і до Банку
3. Етап експлуатації		
3.1	Можливість виникнення ерозії та підвищення рівня підземних вод	3.1.1. Моніторинг процесів ерозії та підвищення рівня підземних вод, за потребою – здійснення необхідних заходів
3.2	Охорона поверхневих вод	3.2.3. Забезпечити дотримання режиму використання водоохоронних зон, включаючи заборону використання гербіцидів, пестицидів і засобів антизледеніння у цих зонах



№	Питання	Захід
3.3	Поводження з відходами	3.3.1. Забезпечити розробку нормативів утворення відходів та лімітів на їхнє розміщення 3.3.2. Забезпечити розміщення відходів відповідно до затверджених лімітів
3.4	Шумовий і візуальний вплив	3.4.1. Встановлення привабливих на вигляд шумозахисних екранів у населених пунктах ¹ 3.4.2. Забезпечити моніторинг рівнів
3.5	Зміни в умовах і заходах безпеки пішоходів (включаючи існуючі пішохідні переходи)	3.5.1. Створення пішохідних переходів у безпосередній близькості до населених пунктів 3.5.2. Організація уроків з безпеки дорожнього руху у місцевих школах

¹ Належним чином спроектовані і виконані шумозахисні бар'єри також виконуватимуть функцію пом'якшення негативного візуального впливу



7. ЗАЛУЧЕННЯ ЗАЦІКАВЛЕНИХ СТОРІН

Відповідно до вимог чинного законодавства і з метою інформування громадськості про запропонований проект, тексти Заяви про наміри щодо реалізації проекту і Заяви про екологічні наслідки реалізації проекту були підготовлені і розміщені на офіційному сайті Укравтодору, а також розповсюджені в сільських радах району реалізації проекту. Представники громадськості мали можливість ознайомитись з матеріалами ОВНС і проектною документацією в приміщенні Служби автомобільних доріг в Житомирській області. Будь-які інші заходи щодо залучення зацікавлених сторін не проводились.

В цьому проекті можна виділити три наступні основні групи зацікавлених сторін:

- Група А - окремі особи або соціальні групи, що прямо або опосередковано зазнають впливу в результаті реалізації проекту, або зацікавлені в проекті. Ця група включає жителів трьох сіл, розташованих вздовж траси обходу міста Житомир, які зазнають безпосереднього впливу з боку проектної діяльності (село Глибочиця (3951 мешканців), село Світин (397 мешканців) і село Кам'янка (1809 мешканців)), а також власників садових ділянок, користувачів доріг, малі підприємства, НУО, засоби масової інформації, власників об'єктів інфраструктури, місцеві установи тощо.
- Група Б - окремі особи або соціальні групи, що приймають участь в реалізації проекту. До складу цієї групи входять працівники Укравтодору та його підрозділу в Житомирській області, включаючи працівників, задіяних у виконанні робіт з ремонту і технічного обслуговування доріг, а також залучених до робіт з реконструкції доріг; субпідрядники, виробники і постачальники сировини і матеріалів.
- Група В - окремі особи і соціальні групи, що мають можливість впливати на прийняття рішень щодо реалізації проекту, включаючи урядові органи (наприклад, Міністерство охорони навколишнього середовища), державні адміністрації Житомирської області і Житомирського району, а також Державну інспекцію з безпеки і захисту праці на будівництві в Житомирській області.

План залучення зацікавлених сторін міститься у Додатку 1.

Для того, щоб забезпечити можливість надання відповідей на будь-які зауваження та скарги з боку зацікавлених сторін та представників місцевих громад, Укравтодор запровадить спеціальний механізм подання і розгляду скарг, пов'язаних з проектом. Детальний опис цього механізму наведений в Плані залучення зацікавлених сторін.



ANNEX 1. ПЛАН ЗАЛУЧЕННЯ ЗАЦІКАВЛЕНИХ СТОРІН

Зацікавлені сторони	Метод і мета проведення консультацій	Орієнтовані терміни проведення заходів	Відповідальні особи
1. Сторони, які зазнають прямого або опосередкованого впливу з боку проекту			
1.1. Місцеві громади: мешканці області, району, міста, населеного пункту, села уздовж доріг	Веб-сторінка Укравтодору, інформаційний буклет в приміщеннях місцевої адміністрації і на місці проведення робіт з модернізації, місцеві ЗМІ (газети, радіо, телебачення). Організація додаткових зустрічей на вимогу зацікавлених сторін. Для підвищення безпеки під час будівельних робіт і на стадії експлуатації Укравтодор організує кампанії з підвищення рівня обізнаності щодо правил безпечної поведінки. Особлива увага приділяється школярам і дітям.	До початку робіт з реконструкції і протягом всього проекту	Головний спеціаліст зі зв'язків з громадськістю, координатор проекту
1.2. Зацікавлені сторони, які зазнають безпосереднього впливу: ▪ Власники дачних ділянок в зоні впливу; ▪ Землекористувачі тих ділянок, які відводяться для потреб проекту	Додатково до заходів, передбачених пунктом 1.1, необхідно організувати особисті зустрічі з представниками цієї групи. Угоди з землевласниками мають укладатись в індивідуальному порядку.		
1.3. Власники і управляючі об'єктів інфраструктури, розташованих вздовж траси дороги; інші малі суб'єкти підприємницької діяльності і придорожнього сервісу	Безпосередні зустрічі і консультації, можливість ознайомлення з проектно-технічною документацією Додаткові зустрічі за ініціативою зацікавлених сторін	До початку робіт з реконструкції і протягом всього проекту.	Координатор проекту
1.4. Підприємства, включаючи малий бізнес, які розташовані уздовж доріг та їх працівники	Веб-сторінка Укравтодору, інформаційний буклет в приміщеннях місцевої адміністрації і на місці проведення робіт з реконструкції, місцеві ЗМІ (газети, радіо, телебачення).	До початку робіт з реконструкції і протягом всього проекту	Головний спеціаліст зі зв'язків з громадськістю, координатор проекту
1.5. Населення (водії, пасажирів місцевого транспорту), що постійно користуються дорогами і населення, що нерегулярно користуються дорогами (транзитні пасажирів, мешканці інших населених пунктів)	Веб-сторінка Укравтодору, інформаційний буклет в транспортних компаніях. Для підвищення безпеки під час будівельних робіт і на стадії експлуатації Укравтодор організовує кампанії з підвищення рівня обізнаності щодо правил безпечної поведінки. Особлива увага приділяється школярам і дітям.	До початку робіт з реконструкції і протягом всього проекту	Головний спеціаліст зі зв'язків з громадськістю, координатор проекту
2. Зацікавлені сторони			
2.1. Національні і місцеві НУО	Веб-сторінка Укравтодору, інформаційні зустрічі, відповіді на запитання, скарги або протести – відповідно до існуючих процедур зовнішніх зв'язків Укравтодору.	До початку робіт з реконструкції і протягом всього проекту	Головний спеціаліст зі зв'язків з громадськістю, координатор проекту



Зацікавлені сторони	Метод і мета проведення консультацій	Орієнтовані терміни проведення заходів	Відповідальні особи
2.2. Національні і регіональні ЗМІ	Веб-сторінка Укравтодору, прес-конференції, інформаційний буклет	До початку робіт з реконструкції і протягом всього проекту	Головний спеціаліст зі зв'язків з громадськістю, координатор проекту
2.3. Академічні установи	Веб-сторінка Укравтодору, безпосередні контакти	Протягом всього проекту	Координатор проекту
3. Сторони, які беруть участь в реалізації проекту			
3.1. Працівники Укравтодору і підрозділів, включаючи групу працівників «Автомобільних доріг України»	Відповідно до існуючих процедур зовнішніх зв'язків Укравтодору, періодичні зустрічі, повідомлення, інформаційні листи, об'яви на дошках об'яв, тренінги, зв'язок через внутрішню комп'ютерну мережу	Протягом всього проекту	Координатор проекту
3.2. Працівники, наймані будівельними компаніями і субпідрядниками для виконання робіт з реконструкції ділянки	Відповідно до угод, укладених між Укравтодором і будівельними компаніями, і субпідрядниками – регулярні зустрічі, звіти, обмін документацією	Протягом всього проекту	Координатор проекту
3.3. Виробники і постачальники матеріалів	Відповідно до угод, укладених між Укравтодором і виробниками матеріалів і постачальниками обладнання	Протягом всього проекту	Координатор проекту
4. Сторони, які мають можливість впливати на реалізацію проекту і прийняття рішень			
4.1. Керівники міністерств, державні адміністрації	Офіційні листи, зустрічі	Відповідно до вимог адміністративних процедур	Голова Державної служби автомобільних доріг України і його заступники, включаючи координатора проекту
4.2. Обласні і районні ради	Консультаційні зустрічі – інформація, обмін документацією і кореспонденцією щодо проекту.	Постійно – відповідно до вимог адміністративних процедур	Заступники голови Укравтодору, координатор проекту
4.3. Фахові організації	Консультаційні зустрічі – інформація, обмін документацією і кореспонденцією щодо проекту.	Постійно – відповідно до вимог адміністративних процедур	Координатор проекту
4.4. Контролюючі служби	Консультаційні зустрічі – інформація, обмін документацією і кореспонденцією щодо проекту.	Постійно – відповідно до вимог адміністративних процедур	Координатор проекту

