

# **Environmental and Social Management Framework**

**for the Road Sector Development Project (RSDP) of  
the M-03 Road's Selected Sections  
Kyiv-Kharkiv- Dovzhanskyi**

**Kyiv – 2015**

## Content

<b>1</b>	<b>EXECUTIVE SUMMARY.....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>BACKGROUND.....</b>	<b>8</b>
<b>3</b>	<b>PROJECT DESCRIPTION AND ENVIRONMENTAL CATEGORY.....</b>	<b>10</b>
3.1	Project Description.....	10
3.2	Project's Environmental Category.....	22
<b>4</b>	<b>LEGAL AND REGULATORY FRAMEWORK OF UKRAINE AND WORLD BANK SAFEGUARDS POLICY.....</b>	<b>23</b>
4.1	Legal and Regulatory Framework of the Project Activity.....	23
4.2	World Bank' Safeguards Policy.....	27
4.3	Comparison of Ukrainian Legislation and World Bank's Requirements.....	28
<b>5</b>	<b>SOCIAL INFORMATION.....</b>	<b>29</b>
<b>6</b>	<b>POTENTIAL ENVIRONMENTAL IMPACTS AND MITIGATION MEASURES.....</b>	<b>31</b>
6.1	Environmental Impacts.....	31
6.2	Proposed Mitigation Measures.....	34
<b>7</b>	<b>PLANNING OF ENVIRONMENTAL AND SOCIAL MANAGEMENT.....</b>	<b>39</b>
<b>8</b>	<b>MONITORING PLAN.....</b>	<b>42</b>
<b>9</b>	<b>DISCLOSURE AND STAKEHOLDERS CONSULTATION.....</b>	<b>43</b>
<b>10</b>	<b>REFERENCES.....</b>	<b>44</b>
	<b>ANNEX 1. Suggested ESMP Structure.....</b>	<b>45</b>
	<b>ANNEX 2. Environmental and Social Management Plan/Checklist for the Works.....</b>	<b>47</b>
	<b>ANNEX 3. Conclusion of state expertize for 3.1.1 selected road section .....</b>	<b>56</b>
	<b>ANNEX 4. Conclusion of state expertize for 3.9 selected road section.....</b>	<b>61</b>
	<b>ANNEX 5. Minutes of public hearing for project activity in Poltava region.....</b>	<b>72</b>
	<b>ANNEX 6. Minutes of public hearing for Valky's bypass.....</b>	<b>90</b>

## **1 EXECUTIVE SUMMARY**

### **Background**

Ukraine's economic development depends on the presence of a high quality transport system acting as the back-bone to the economy. The current crisis in Ukraine is an opportunity to better align transport infrastructure policies with the freight intensive needs of the country.

The Transport Strategy of Ukraine till 2020 was adopted by the Cabinet of Ministers of Ukraine in 2010, and it sought a balanced development of different transport modes, with rail transport retaining its role as the dominant mode for heavy bulk goods, and the road network being developed to serve higher-value goods and to support better connection with Ukraine's neighbours.

At the same time, in 2010 the National Environmental Strategy till 2020 was adopted by the Parliament of Ukraine, and it foresees the integration of environmental policy into sectoral policies and improvement of the integrated environmental management system.

During 2010-2014 the World Bank supported the Government of Ukraine in implementation of the First and Second Road and Safety Improvement Projects (RSIP I and RSIP II), which have already facilitated the start of the reform process in the transport sector.

Currently, the World Bank confirmed its interest to support the implementation of the Road Sector Development Project (RSDP), which was initiated by the Government of Ukraine, and it is a continuation of RSIP I and RSIP II. The Project is planning to start from the second half of the year 2015 using a loan in the amount of US\$800 million to the Ministry of Finance of Ukraine.

The objective of RSDP is to improve transport connectivity and safety for road users on selected sections of the East-West M-03 highway from Poltava to Kharkiv, and to improve road financing and road maintenance operations in selected sections of the national roads network in Ukraine.

The RSDP is implemented under the overall responsibility of the Ministry of Infrastructure of Ukraine and Ukrainian Road Agency (Ukravtodor) in close cooperation with the Ministry of Finance of Ukraine and the Ministry of Economic Development and Trade of Ukraine. Ukravtodor established a Project Implementing Unit (PIU) for externally funded projects, Ukrdorinvest, to conduct a day-to-day PIU management and coordination and to provide assistance to the Project participating stakeholders in procurement, financial management, environmental and social issues, monitoring and reporting, training and other activities.

This Environmental and Social management Framework (ESMF) describes procedures and mechanisms to be implemented to ensure compliance of project activity with environmental requirements of Ukrainian legislation and the World Bank' safeguard policies.

The purpose of this ESMF is to identify and direct the safeguard issues affecting the selected sections, and to orient the stakeholders in development of Environmental and Social Management Plans (ESMPs), which will be prepared for each road section at a later stage.

## **Project Description and Environmental Category**

The necessity of development and modernization (construction, capital repair and rehabilitation) of M-03 highway Kyiv-Kharkiv-Dovzhanskyi is related to those factors that traffic capacity of this road is exhausted and its operational indicators do not meet requirements of current and perspective traffic intensity. Such situation is dangerous and may result in growing traffic incidents, emergency situations along the motorway and increased negative environmental impacts.

RSDP implementation will allow to achieve M-03 road's planned technical and economic indicators, to improve transport and communication infrastructure of Poltava and Kharkiv regions and enhance the conditions of local traffic. It will have positive impacts on socio-economic development of Poltava region and its neighbour oblasts as well as on environment. Efficient functioning of transport system will foster a development of industry, agriculture and other production sectors.

The project activity will be conducted at seven selected sections of the M-03 highway from Poltava to Kharkiv, where is planned to carry out rehabilitation, capital repair and new road construction, including bypasses of Poltava, Kopyly, Chutove (Poltava region) and Valky (Kharkiv region).

According to the results of environmental assessment and taking into consideration the requirements of the World Bank's Operational Policy 4.01 "Environmental Assessment" regarding type, location, sensitivity and scale of the project and the nature and magnitude of its potential negative environmental impacts, all project activities at the selected road sections are classified under Environmental Category B. Thus, Environmental and Social Management Plan (ESMP) should be developed defining site-specific environmental impacts and mitigation measures for each road section.

## **Legal and Regulatory Framework of Ukraine and World Bank Safeguards Policy**

Ukrainian legislative and regulatory base on environmental issues consists of international conventions, protocols and agreements ratified by the Parliament of Ukraine; laws; resolutions and decrees of the Cabinet of Ministers of Ukraine; orders of the Ministries. By the CMU's resolutions/decrees and orders of the Ministries various norms, rules, standards and guidances are approved. To become legal, every document has to be registered with the Ministry of Justice of Ukraine.

The legal and institutional frameworks and key environmental requirements in the field of atmospheric air protection are defined in the Law of Ukraine "On Atmospheric Air Protection" (1992). This Law aims to facilitate the maintenance and restoration of atmospheric air to its natural state, the provision of safe living conditions and environmental safety, and the prevention of harmful effects on human health and environment.

The legal framework for water management in Ukraine is provided in the Water Code (1995) and other legislative acts, designed to facilitate the conservation, sustainable and scientifically justified use, and restoration of water resources; the protection of waters against pollution, contamination and depletion; the prevention and mitigation of harmful effects of waters; the improvement of ecological state of water bodies; and the protection of water user's rights. The main issues of the water supply and waste water are a permit to take water from the water source ("special water use"

ДП «УКРДОПІНБЕСТ»

permit) and a permit to discharge treated or non-treated wastewater into the environment.

The Law of Ukraine “On Environmental Expertize” (1995) requires the state ecological expertize of investment projects. The decision “no objection” from the Ministry of Ecology and Natural Resources of Ukraine is mandatory for any investment/construction project.

According to Ukrainian legislation the RSDP selected road sections are fell into the category of “high hazard”, which requires a full-scale Environmental Impact Assessment (OVNS).

The Law of Ukraine “On Waste” governs collection, transportation, storage, separation, utilization and disposal of different types of waste. It also regulates obtaining permits for waste management operations, waste’s storage and disposal.

Taking into account the nature of the proposed project, out of 10 Operational Policies of the World Bank two policies (OP/BP 4.01: Environmental Assessment and OP/BP 4.12: Involuntary Resettlement) are triggered.

The World Bank's environmental assessment policy and procedure is generally compatible with the Environmental Impact Assessment (EIA) system and practice established in Ukraine, both terminologically and methodologically.

A key common requirement, articulated in both systems, relates to the mandatory character of the environmental impact assessment as an integral part of project preparation, design and development for any project activity that involves a new construction and/or upgrade of an existing facility. Full-scale EIA (OVNS) is mandatory for all objects of “high hazard”.

At the same time, it should be noted that while the EIA is mandatory for “high hazard” facilities in Ukraine, these EIAs in real life are different from EIA/ESMPs required by the World Bank. First, the mitigation measures identified by the EIA are often too general and do not take into account site-specific features. Second, the responsibility for implementation of the mitigation measures is not assigned to specific actors or organizations. Third, the costs of the mitigation measures are not specified, and schedule of implementation of the mitigation measures is missing. In order to bridge the gap in the requirements, the above issues (i.e. focus on site-specific mitigation measures, institutional responsibility, costs and implementation schedule) should be explicitly required by the ToR for the EIA/ESMP.

### **Social Information**

The project’s contribution to reduction of poverty and increase in shared prosperity is expected to be significant and efforts will be made to assess it during implementation. The project's impacts on income will be through (i) an expected reduction in vehicle operating costs, travel times and accident rates on the roads to be rehabilitated, and (ii) the envisaged works that will lead to important social and economic outcomes in the regions where project roads are located. During the construction phase the project will create temporary jobs during project implementation, and once works are completed, the project will improve access to markets.

ДП «УКРДОРИНБЕСТ»

At the level of the M-03 highway between Poltava and Kharkiv, road users will benefit from the improved road conditions and road capacity, which will result in reduced vehicle operating cost, better travelling comfort and the much lower risk of injury and death due to traffic crashes.

Local residents of the settlements along the M-03 road between Poltava and Kharkiv will benefit from the reduced risk of traffic crashes (mostly pedestrian fatalities), which will result from the construction of four bypasses under this project.

### **Potential Environmental Impacts and Mitigation Measures**

The project activity will mainly follow the existing alignment with exception of several bypasses, mentioned above. Only very minimal changes to the alignment are planned for leveling, horizontal contouring and correction of curves for most of the road sections where road widening is planned. Environmental impacts of road rehabilitation/repairs, road widening and road infrastructure safety improvements will be taking place within the existing right of way of the road and in the locations of new bypasses.

Generally, the potential temporary negative impacts on the environment and society during construction and operation phases will include air pollution and noise as a result of trucks' and other construction machinery' operations, asphalt plants and handling of materials; soil disturbance and pollution; siltation and accidental pollution of surface water; tree-cutting (low-value species on a roadside); risks to human health from accidental spills and leakages; pollution caused by poor transport and disposal of waste materials; landslides and erosion; risks of fire and explosions; increased risk of traffic disruption and accidents.

Implementation of mitigation measures and good environmental/housekeeping construction practices by Contractors and Sub-contractors will be sufficient to prevent and minimize potential negative environmental impacts.

All mitigation measures would constitute integral part of project implementation. Contract documents will incorporate all requirements to prevent or minimize potential negative environmental impacts, including: (a) provisions on spill prevention and clean-up, dust and noise control, traffic management during construction, safety enhancement, construction site and camp clean-up and rehabilitation; and (b) provisions governing the sources of construction materials. Materials (e.g., asphalt, stone, sand, etc.) would be supplied only from sources/quarries with approved licenses, permits, and/or approvals for environment and worker safety; any equipment used during construction would meet internationally recognized standards for environment and worker health and safety, and rehabilitation of areas under construction camp, asphalt-concrete plants and temporarily storage of construction materials once the project is completed.

Supervision of implementation of mitigation activities will be exercised by the construction supervision engineer and regulatory authorities. Also, implementation progress and compliance with environmental safeguard policies will be monitored by the Project Implementation Unit (PIU) and World Bank experts during regular project implementation support visits.

### **Planning of Environmental and Social Management**

Site-specific ESMPs will be prepared for the selected road sections with support from the PIU.

## ДП «УКРДОРИНБЕСТ»

These ESMPs will provide guidance to the contractors on site-specific environmental impacts and proposed mitigation measures to avoid and/or minimize those impacts.

Besides environmental impacts, any construction works during RSDP implementation may result in the disturbance of the everyday life of inhabitants and employers, such as through temporary or permanent land acquisition, traffic disturbances or access restrictions. In such cases, relevant substitute land or monetary compensation for the losses will be provided to tenants.

Large-scale activities may cause the temporary or permanent resettlement of the population. In this case, according to the World Bank's OP/BP 4.12, a Resettlement Plan needs to be drafted by the borrower based on the developed Resettlement Policy Framework. The risk of complaints and grievances will be reduced to a minimum owing to the fact that affected persons to be displaced will be involved in the evaluation committee and will have an opportunity to reach consensus during joint discussion.

### **Monitoring Plan**

In order to ensure efficient implementation of the mitigation measures proposed, including the respect of environmental obligations during the project implementation (construction and operation stage), a Monitoring Plan will be prepared in the framework of the site-specific ESMPs. Regular local monitoring will be conducted by local authorities, contractors and also by project developer during the operation stage. The World Bank will be informed about the results of the monitoring.

### **Disclosure and Stakeholders Consultation**

To ensure effective project's implementation, to minimize the implementation risks and to prevent or mitigate potential negative impacts of project activities as well as to increase the benefits of the project, it is necessary to ensure stakeholders involvement to the consultation process of project activity. Stakeholders' participation will be ensured through disclosure of this ESMF in electronic format at the websites of Ukravtodor and local authority of project areas, and will be accessible there in hard copy.

Public hearing regarding the planned activity under the RSDP and its environmental impacts in Poltava region was provided in November-December 2011, and in December 2014.

Public hearing about construction of Valky's bypass in Kharkiv region and acquisition of land was held in April 2009 in Valky district of Kharkiv region.

The site-specific ESMPs will be developed based on this ESMF and disclosed on the websites of Ukravtodor and project areas for soliciting comments and suggestions prior to implementation of planned activity. The ESMPs will be opened for comments during 30 days according to Ukrainian legislation after their publication.

Public hearing meetings will be organized by the participating project areas after a preparation and disclosure of the site-specific ESMPs. The records of the public consultation, including newspaper announcement, minutes, list of attendees, etc. will be appended to the ESMP's, and thereafter they will be re-disclosed as final.

## 2 BACKGROUND

Ukraine's economic development depends on the presence of a high quality transport system acting as the back-bone to the economy. The current crisis in Ukraine is an opportunity to better align transport infrastructure policies with the freight intensive needs of the country. It is conditioned by a well-functioning transport infrastructure, by a supportive regulatory environment and by an active group of transport and logistics operators. An efficient multimodal transport system is a prerequisite for unleashing the full potential of the Association Agreement with the European Union (EU), the Deep and Comprehensive Free Trade Agreement and to remove constraints from the development of the domestic agricultural and manufacturing industry. It is a vision, which formed the basis for the *Transport Strategy of Ukraine till 2020*, which was adopted by the Cabinet of Ministers of Ukraine in 2010. The strategy sought a balanced development of different transport modes, with rail transport retaining its role as the dominant mode for heavy bulk goods, and the road network being developed to serve higher-value goods and to support better connection with Ukraine's neighbours.

At the same time, in 2010 the *National Environmental Strategy till 2020* was adopted by the Parliament of Ukraine, and it foresees the integration of environmental policy into sectoral policies and improvement of the integrated environmental management system. According to the Strategy, there is planned to implement measures for reduction of air pollution from mobile sources; establish the anti-noise shields along the motorways, which close by populated areas and create economic circumstances for the development of infrastructure of environmentally-friendly transport.

During 2010-2014 the World Bank supported the Government of Ukraine in implementation of the First and Second Road and Safety Improvement Projects (RSIP I and RSIP II), which have already facilitated the start of the reform process in the transport sector. RSIP I and RSIP II were aimed to improve the conditions and quality of road sections along M-03 highway (Kyiv-Kharkiv-Dovzhanskyi), and increase road safety throughout Ukraine. The M-03 road connects the industrial areas in Eastern Ukraine to Kiev, and is also part of the European road corridor E-40. In the framework of RSIP I the financial support was given for the rehabilitation and upgrading of the M-03 road between Piryatin and Lubny, and RSIP II finances the rehabilitation and upgrading of the M-03 road between Lubny and Poltava.

Currently, the World Bank confirmed its interest to support the implementation of the Road Sector Development Project (RSDP), which was initiated by the Government of Ukraine, and it is a continuation of RSIP I and RSIP II. The Project is planning to start from the second half of the year 2015 using a loan in the amount of US\$800 million to the Ministry of Finance of Ukraine.

The objective of RSDP is to improve transport connectivity and safety for road users on selected sections of the East-West M-03 highway from Poltava to Kharkiv, and to improve road financing and road maintenance operations in selected sections of the national roads network in Ukraine.

The project will include the following components:

**Component 1: Road Rehabilitation and Safety Improvement (total estimated cost US\$500 million from IBRD loan).** This component would continue finance for the improvement to motorway standard of the road between Kiev to Kharkiv. The road would provide a high standard and safe corridor to integrate with the EU extended TEN-T network and further the



connection of Ukraine's two largest cities. This component will finance the civil works for the improvement of approximately 100 kilometers of selected sections of the M03 highway, initially between Poltava and Valky. The road would be built to a category 1 standard which is a four lane divided highway with high safety specifications including central crash barriers and side crash barriers where required. The project would finance all necessary bridges, interchanges, bypasses site supervision and land acquisition.

**Component 2: Program of Maintenance and Capital repairs (total estimated cost US\$350 million from IBRD loan):** This activity will finance urgent maintenance and capital repairs on selected sections of the core national road corridors. The primary focus of this component will be on protecting the existing maintainable core network from further deterioration and undertaking capital repairs on priority sections to bring the road surface back up to maintainable condition. The following two sub-components will be financed:

**Sub-component 2(i): Maintenance of Core National Road Corridors (total estimated cost US\$130 million from IBRD loan):** This sub-component will finance 5 year performance based maintenance contracts on approximately 1,100 kms of the country's most strategic road network. This will include the M-06, M-07 and M-03 which are the main international and domestic corridors. These roads have been improved over the last decade and are generally in good or fair condition. The objective of these contracts is to maintain the roads in good condition through regular routine maintenance and timely periodic maintenance. This activity will build on the experience of the on-going performance based contract designed under RSIP and implemented using EBRD funds. It will also contribute to the MoI strategic objective of having 5,000 kms in the country under performance based contracts and the divestiture of the DAKs.

**Sub-component 2(ii): Capital repairs on Core National Road Corridors (total estimated cost US\$130 million from IBRD loan):** This sub-component will focus on capital repairs and maintenance of the Kirovograd – Mykolayiv – Kherson corridor (M-14 and R16) which is one of the principal corridors for the movement of grains to the ports. The total corridor is approximately 245km and some widening is anticipated for approximately 30km on the Mykolayiv to Kherson section which has high traffic volumes. This sub-component will include finance for design, site supervision and land acquisition if it is necessary.

**Component 3: Network Management and Development (estimated cost of US\$15 Million from IBRD loan).** This component will finance institutional support to implementation of road management reform and cover the following areas:

**Sub-component 3(i): Road Safety and Network Management (total estimated cost US\$3 million from IBRD loan):** This activity will finance activities to implement an integrated network management system consisting of a national system for e-tolling, weigh-in-motion system for axle load control and automatic speed enforcement cameras. A pilot system consisting of weight control and speed enforcement would first be installed on the improved sections of the M-03 road followed by the procurement of a national system. The following activities are envisaged:

Support in the preparation of relevant legislation and implementation of agreed findings from the road safety capacity review;

Support to increase social and key stakeholder awareness of interventions through public

## ДП «УКРДОРИНВЕСТ»

consultations;

The preparation of a feasibility study and functional specification both for the M-03 pilot and subsequent national system;

Procurement and installation of the equipment for the pilot on the M-03 corridor;

The preparation of concession documents for an operator to finance, install and operate the national system;

Consultants to oversee evaluation of the procurement process, supervise installation and monitor initial stages of operations and results.

***Sub-component 3(ii): Maintenance Management (estimated cost of 5 million).*** Given the overall underfunding of the sector and in the context of the proposed reform of the maintenance industry and decentralization agenda, this sub-component would finance the institutional work required to implement key aspects of the reform agenda. It would also finance the necessary work to plan, implement and monitor the maintenance works in Component 2. The following key activities would be supported:

Necessary data collection, planning, design, safety audits and project management support to ensure effective implementation of prioritized maintenance plans;

Consultancy services to support Ukravtodor reform plans for maintenance industry including capacity building and institutional arrangements to facilitate implementation of improved systems and monitor subsequent implementation and impact.

***Sub-component 3(iii): Preparation of Feasibility Studies and Design Designs (estimated cost \$9 million from IBRD loan).*** This component would finance the preparation of feasibility studies, associated social and environmental documents compliant with World Bank safeguard standards, detailed design and bidding documents for priority road improvement schemes. The objective of this activity is to prepare a pipeline of high quality projects for external financiers and also to support the MoI objective of divestiture of the design capacity from Ukravtodor controlled entities to the private sector. Two main road schemes will be supported:

Boryspil Bypass - Boryspil bypass is part of the proposed Kiev ring road and will be one of the most heavily trafficked roads in the country. For this reason the feasibility study will also explore private finance options.

Lviv – Kirovograd road – This 700 km corridor will form a key route between Lviv and the port cities in the south and will connect with the Kirovograd – Mykolayiv – Kherson section which is being financed in sub-component 2(ii).

***Sub-component 3(iv): Project Management and Implementation Support (estimated cost \$9 million from IBRD loan):*** This sub-component will finance activities necessary for the effective implementation of the project including technical audits, financial audits, incremental operating costs (IOC) and consultancy services.

The RSDP is implemented under the overall responsibility of the Ministry of Infrastructure of Ukraine and Ukrainian Road Agency (Ukravtodor) in close cooperation with the Ministry of Finance of Ukraine and the Ministry of Economic Development and Trade of Ukraine. Ukravtodor established a Project Implementing Unit (PIU) for externally funded projects, Ukrdorinvest, to conduct a day-to-day PIU management and coordination and to provide assistance to the Project participating stakeholders in procurement, financial management, environmental and social issues, monitoring and reporting, training and other activities.

## ДП «УКРДОРИНБЕСТ»

The project's contribution to reduction of poverty and increase in shared prosperity is expected to be significant and efforts will be made to assess it during implementation. The project's impacts on income will be through (i) an expected reduction in vehicle operating costs, travel times and accident rates on the roads to be rehabilitated, and (ii) the envisaged works that will lead to important social and economic outcomes in the regions where project roads are located. After completion, the project will have positive indirect environmental impacts on human health and safety through reduced accidents and reduced air pollution that will result from more even travel speeds on rehabilitated road sections.

This Environmental and Social Management Framework (ESMF) is developed for RSDP selected sections of M-03 highway from Poltava to Kharkiv under Component 1, and for road maintenance operations in selected sections of the national roads network in Ukraine under Component 2.

The description of proposed project activity in selected sections is provided in Chapter 3.

The ESMF describes procedures and mechanisms to be implemented to ensure compliance of project activity with environmental requirements of Ukrainian legislation and the World Bank's safeguard policies.

The purpose of this ESMF is to identify and direct the safeguard issues affecting the selected sections, and to orient the stakeholders in development of Environmental and Social Management Plans (ESMPs), which will be prepared for each road section at a later stage.

This document should be updated as required to reflect any changes to RSDP investments, project activity, Ukrainian legislation or World Bank policies.

## **3 PROJECT DESCRIPTION AND ENVIRONMENTAL CATEGORY**

### **3.1 Project Description**

#### Component 1

The necessity of development and modernization (construction, capital repair and rehabilitation) of M-03 highway Kyiv-Kharkiv-Dovzhanskyi is related to those factors that traffic capacity of this road is exhausted and its operational indicators do not meet requirements of current and perspective traffic intensity. Such situation is dangerous and may result in growing traffic incidents, emergency situations along the motorway and increased negative environmental impacts.

RSDP implementation will allow to achieve M-03 road's planned technical and economic indicators, to improve transport and communication infrastructure of Poltava and Kharkiv regions and enhance the conditions of local traffic. It will have positive impacts on socio-economic development of Poltava region and its neighbour oblasts as well as on environment. Efficient functioning of transport system will foster a development of industry, agriculture and other production sectors.

The project activity will be conducted at the selected sections of the M-03 highway from Poltava to Kharkiv, which are demonstrated in Figure 1. RSDP will finance 7 selected road sections (3.7, 3.1.1, 3.1.3, 3.1.2, 3.2, 3.8 and 3.9), where is planned to carry out rehabilitation, capital repair and

ДП «УКРДОРИНБЕСТ»

new road construction, including bypasses of Poltava, Kopyly, Chutove and Valky.

At the moment of the ESMF's preparation, some design documentation and Environmental Impact Assessment (OVNS) were not completed and are still under the development and passing state expertize. Thus, some information about the planned project activity is still to be confirmed in the site-specific ESMPs.

In this case, the approach of splitting the project activity into two phases was chosen. *Phase 1* will cover the linear road sections, where rehabilitation and capital repair of the existing road is planned. *Phase 2* will include a new road construction in the areas of the bypasses.

General information about the selected road sections, type of works and availability status of design documentation is presented in Table 1.





Figure 1. Scheme of the selected road sections of the M-03 highway Kyiv-Kharkiv-Dovzhanskyi

**Table 1.** General information about the selected road sections of the M-03 highway Kyiv-Kharkiv-Dovzhanskyi

№ Section	Section	Length	Type of works	Availability status of design documentation		Designer	Availability of EIA (OVNS)	
3.7	km 4+144 а/д М-22 – km 340+800 а/д М-03	7.3 km including overhead road 0.5 km	Bypass of Poltava (plot 2)	Project is under development	93%	Ukrdiprodor	In the stage of preparation	
3.1	3.1.1	km 340+961 – km 344+817	3.9 km	Capital repair	Project is approved	100%	Ukrdiprodor	Available and passed the state expertize (Annex 3)
	3.1.2	km 347+200 – km 356+200	9.0 km	Capital repair	Project is approved	100%	Ukrdiprodor	Under the state expertize
	3.1.3	km 344+817 – km 347+200	2.4 km	Bypass of Kopyly	Project is approved and under the state expertize	100%	Ukrdiprodor	In the stage of preparation
3.2	km 356+200 – km 383+864	27.7 km	Rehabilitation	Project is under development	88%	Ukrdiprodor	In the stage of preparation	
3.8	km 383+864 – km 395+064	11.2 km	Bypass of Chutove	Project is under development	74%	Ukrdiprodor	-	
3.9	km 420+050 – km 431+407	11.9 km	Bypass of Valky (Kharkiv region)	Project is approved	100%	Ukrdiprodor	Available and passed the state expertize (Annex 4)	



## **Environmental profile of the project area**

The project site is located in Central-Eastern part of the Ukraine between Poltava and border of Kharkiv region. The project area is generally flat with hilly landscape with a series of creeks and small rivers. Poltava region area broadly belongs to the type of Eastern European landscapes, the majority of which are of the forest-steppe type and only in the south and in the southern east they are of the steppe and northern-steppe types. Given the high level of agricultural activities, natural landscapes haven't survived and, thus, man-made landscapes prevail.

Despite the fact that vegetation of this area has undergone significant historic transformation during XIX-XX centuries, the plant community is rich and diverse. It is being comprised of forest-steppes, steppes, meadows, flood plain and pine forests, oak woods, and riverine and water phytocenoses. Semi-natural cenoses have survived mostly in flood plains, sometimes on their terraces, though they have also undergone significant changes.

Native plants, deciduous forests and meadow steppes, cover insignificant areas. Forests occur mostly on terraces of river valleys. In addition to the man-caused impact, their spreading is hampered by soil salinization which is typical for Poltava region.

Forests and other forested areas occupy 279.600 ha (9.7% of the region area). Forests are characterized by average productivity.

The steppe plants cover slopes of balks and river valleys, non-demolished barrows. Region meadow steppes occupy less than 20% of region territory and are characterized by the highest flora diversity.

The fauna list of the Poltava region includes 66 species of mammals, 307 species of birds, including 150 species of permanently nestling ones, 10 species of amphibians and 11 species of reptiles, 38 species of fish and broad diversity of insects. The most vulnerable species are those of steppe zone with more than a half of them requiring special conservation measures.

Generally, the area's primary ecological functions have long been significantly modified by human activities during the last centuries. Large-scale farming has dominated land use for several decades. The landscape was also significantly modified by the development of infrastructure associated with large-scale farming, populated villages and towns along the road (private housing, shops, public buildings and various local infrastructure facilities). In addition, the existing main road between Kyiv and Kharkiv was constructed more than 50 years ago and has changed the landscape and local ecosystems in the broader road corridor. The ecosystems' biological communities have been historically affected by the above economic and social activities, and the road upgrading works will not result in significant conversion or degradation of natural habitats.

Forested areas touched by the project do not represent natural forests or related natural habitats.

The predominant land use in the project area is agricultural and not dependent on forest cover. The project will affect only small segments of forested areas as a result of construction of bypasses. All forested areas affected by the project are planted with low-value tree species.

Project area has abundant water resources, because of the availability of Dnipro' and Vorskla' creeks, small rivers and underground water.

### **Section 3.7**

Bypass of Poltava involves *new road construction*. Information provided below is projected data according to the design documentation, and will be confirmed in the site-specific Environmental and Social Management Plan (ESMP).

Beginning of Poltava's bypass will start at km 4+144 of the highway M-22 Poltava-Oleksandriya. The end of this road is corresponded to km 341+800 of the M-03 highway Kyiv-Kharkiv-Dovzhanskyi.

Project foresees the intended for construction of 49.26 ha of land for permanent usage, including 7.89 ha of forest land.

#### Technical and technological data:

- road category – I b;
- number of traffic lanes – 4;
- width of traffic lane -3.75 m;
- width of roadway – 7.5 m;
- width of roadside – 3.90 m;
- maximum caster – 35 %.

The project activity at this selected section will cover a preparation of area for construction, development of road bed and pavement, and will include a building of the following man-made road facilities:

- 1 overhead road with a width of 382 m;
- 2 overpasses with a width of 72 m and 120.98 m;
- 1 underpass;
- 1 underway crossing with a width of 13.33 m.

The 2013 average annual daily traffic of the project road is 7060 vehicles per day. The traffic is estimated to grow by 2033 by 17750 vehicles per day.

Poltava's bypass will cross various communication and infrastructure/utility lines, such as communication cables, transmission facilities, gas pipelines with low/medium pressure and sewage system. The project will provide their rearrangement/re-location according to the



technical conditions/specifications, which are received from their owners.

Landscape of the project area is represented by sand terraces; soils are sod-podzol; relief is poorly partition loess plain. Low-value forest, bushes and orchard together with the shelter belt occupy around 20% of the road length. There are no nature protected areas within this road section and its area of impact.

The selected section does not cross the waterways. The object is related to the first environmental category according DBN B.2.3-4:2007.

The first environmental category according to DBN B.2.3-4:2007 is related to new constructions, which significantly impact on environment, and it is assigned if the following aspects are presented:

- Highways and road sections with estimated prospective traffic intensity, which is more than 5000 vehicles per day;
- Roads passed mountain or undulating terrain;
- Roads passed through the human settlement;
- Highways and road sections, where natural protected areas (with Red Book' animal species migration), historical memorial and dangerous anthropogenic facility are affected zones;
- Bridges construction has a length more than 500 m, tunnels;
- Asphalt and concrete plants, cement and concrete plants, gasoline stations.

In case of awarded the first environmental category, there is needed a development of full-scale Environmental Impact assessment (OVNS) according to DBN A.2.2.1.

### **Section 3.1.1**

This road section will undergo *capital repair*. Information provided below will be confirmed in the site-specific Environmental and Social Management Plan (ESMP).

The road section will start at km 340+961 of the M-03 highway in Poltava and will end at km 344+817 in Stepne. The project foresees land acquisition of the area of 0.9 ha for 2 building sites and technological road for temporary usage.

#### Technical and technological data:

- road category – I b;
- number of traffic lanes – 4;

## ДП «УКРДОРИНВЕСТ»

- width of traffic lane -3.75 m;
- width of roadway – 2x7.5 m;
- width of roadside – 3.75 m;
- maximum caster – 54 %.

The project activity at this section will cover the improvement of road pavement's structure and achievement the normative standards of road category Ib, and will include a capital repair of the following man-made road facilities:

- 1 bridge crossing Vorskla River with a width of 224.94 m;
- 1 road interchange with 1 overpass;
- 2 concrete pipelines with the diameter of 1.0 m and 1.4 m;
- 1 underway crossing with a width of 53.88 m.

Bridge footing is located in the river canal. There will be conducted replacement and waterproofing of bridge floor; repair of bridge cones' fortification; and asphalt covering of the roadway.

The current daily traffic of the project road is 15800-17610 vehicles per day without consideration of Poltava's bypass. The normal traffic is estimated to grow by 2031 and it plans to be 33990 - 38370 vehicles per day.

The project will provide reconstruction of current communication cables, transmission lines and water supply pipeline.

Landscape of the project area is represented by sand terraces; soils are sod-podzol; relief is poorly partition loess plain. There are no nature protected areas within this road section and its area of impact.

The object is related to the second environmental category according DBN B.2.3-4:2007.

The second environmental category according to DBN B.2.3-4:2007 is related to new constructions, which substantially impact on environment, and it is assigned if the following aspects are presented:

- Highways and road sections with estimated prospective traffic intensity from 2500 till 5000 vehicles per day;
- Highways and road sections, where woodland, which is not considered as a natural protected area is affected zone;
- Bridges construction has a length from 100 m till 500 m;
- Service stations.

In case of awarded the second environmental category, there could be develop of short-scale Environmental Impact assessment (OVNS).

### **Section 3.1.3**

Bypass of Kopyly involves *new road construction*. Information provided below is projected data according to the design documentation, and will be confirmed in the site-specific Environmental and Social Management Plan (ESMP).

Kopyly's bypass will start at km 344+817 of the M-03 road and will end at km 347+200.

Project foresees the acquisition of 3.3 ha of land for permanent use.

All technical and technological parameters are corresponded with a road category Ib.

The project activity at this selected section will cover a preparation of area for construction, development of road bed and pavement, rehabilitation of current part of the road, and will include a building of the following man-made road facilities:

- 1 overhead road with a width of 1181+62.00 m, which crosses a railway Poltava-Kremenchuk;
- 1 overpass;
- 1 surface pedestrian crossing.

Overhead road will be located in the flood area of Vorskla and Kolomak rivers.

Cutting of low-value trees and bushes will be needed at the flood-plain of Kolomak River.

Kopyly's bypass is crossed the current communication and utility lines, such as communication cables, transmission facilities, gas pipelines with high/medium pressure, sewage system and water supply pipeline. The project will provide rearrangement of the infrastructure according to the technical conditions/specifications, which are provided by their owners/operators.

Landscape of the project area is represented by sand terraces; soils are sod-podzol; relief is poorly partition loess plain. There are no nature protected areas within this road section and its area of impact.

The object is related to the first environmental category according DBN B.2.3-4:2007.

### **Section 3.1.2**

The selected road section will undergo *capital repair*. Information provided below will be confirmed in the site-specific Environmental and Social Management Plan (ESMP).

Beginning of the road will start at km 347+200 of the M-03 highway in Stepne and will end at

km 356+200 in Kulikove.

Technical and technological data:

- road category – I b;
- number of traffic lanes – 4;
- width of traffic lane - 3.75 m;
- width of roadway – 2x7.5 m;
- width of roadside – 3.75 m;
- maximum caster – 35 %.

The project works at this selected section will cover the improvement of road pavement's structure and achievement the normative standards of road category Ib. The project foresees construction of road interchange, and acquisition of 4.455 ha for permanent use and 1.216 ha for temporary use is required. The area for land acquisition will include agricultural land and shelter belt.

The current daily traffic of the project road is 13580 vehicles per day. The normal traffic is estimated to grow by 2031 and it plans to be 28820 vehicles per day.

The project will provide reconstruction of current communication cables and transmission lines.

Landscape of the project area is represented by sand terraces; soils are sod-podzol; relief is poorly partition loess plain. The alignment goes through the area adjacent to the natural-protected areas: the botanical memorial of local significance “Urochysche Tryby” (located 90 m away from the M-03 alignment), and landscape reserve of the national significance “Vilhivschinskiy”, which is situated at the distance 370 m away from the highway.

Road construction will not have negative environmental impacts on these protected areas, and stable migration of animals will not be disturbed.

The road section is assigned the second environmental category according DBN B.2.3-4:2007.

### **Section 3.2**

The works on this road section involve *rehabilitation of existent road*. Information provided below is projected data according to the design documentation, and will be confirmed in the site-specific Environmental and Social Management Plan (ESMP).

Beginning of the road will start at km 356+200 of the M-03 highway in Kulikove and will end at km 383+864 in Chutove. The project works will be conducted at the existing road, but additional acquisition of land (4.615 ha) is needed for permanent use for construction of all road elements, which are out of the existing alignment.

All technical and technological parameters are corresponded with a road category Ib.

The project activity at this selected section will cover a preparation of area for rehabilitation, widening of some parts of the road, fortification of the road bed' outriggers, and will include a modernization of the following man-made road facilities:

- 1 road interchange;
- 20 concrete pipelines;
- 1 bridge crossing Lodyghynka River with the length of 66 m.

Bridge footing is located in the upland area. There are also planned 20 bus stops, 20 enclosed bus stops and 15 toilets.

The project will provide a reconstruction of communication lines and utility lines, such as communication cables, transmission facilities, gas pipeline with medium pressure, condensate pipelines and inhibitor pipelines according to the technical conditions, which are received from their owners.

Landscape of the project area is represented by sand terraces; soils are sod-podzol; relief is poorly partition loess plain. The alignment goes through the area adjacent to the nature protected areas: the park memorial of local significance "Kulykivskiy" (located 530 m away from the M-03 alignment), and hydrological reserve of the local significance "Starozhovi" (situated 1920 m away from the highway).

Road rehabilitation will not have negative environmental impacts on these protected areas, and stable migration of animals will not be disturbed.

This road section is assigned the second environmental category according DBN B.2.3-4:2007.

### **Section 3.8**

Bypass of Chutove involves *new road construction*. Information provided below is projected data according to the design documentation, and will be confirmed in the site-specific Environmental and Social Management Plan (ESMP).

Chutove's bypass will start at km 383+864 of the M-03 highway and will end at km 395+064.

Two alternatives are considered for this road section: one - bypass through agricultural fields, and second - through Chutove settlement.

The final decision on the alignment is not taken yet (design documentation is at the stage of development), however, most probably that the first alternative will be chosen, and it is considered in this ESMF.

Spatial realities of Chutove settlement (location of buildings and location of existing road) do not allow to construct a highway of category Ib. Safety considerations will require to keep the speed of vehicles at 30-35 km/hour. Additionally, in this case a resettlement of residents of Chutove

will be required. Based on the above, the most likely preferred alternative will be a construction of bypass through the agricultural field area.

In this case, the project foresees the acquisition of additional 97.8 ha of land for permanent usage.

All technical and technological parameters are corresponded with a road category Ib.

The project activity at this selected section will cover a building of new road and will include a new construction of the following man-made road facilities:

- 2 bridges crossing Kolomak River with a length of 72.86 m each;
- 3 overpasses at the road interchange;
- 1 overflow pipe.

Bridge footing is located in the upland area.

The construction of Chutove's bypass will provide rearrangement of communication cables and transmission facilities according to the technical conditions, which are received from their owners.

Landscape of the project area is represented by sand terraces; soils are sod-podzol; relief is a plain on the north and partition with deep river valley, ravines and gullies on the east. Low-value forest and bushes together with the shelter belt occupy 7.5% of the road length. The alignment goes through the area adjacent to the nature protected area forest reserve of local significance "Iskrivskiy", which is located at the distance 303 m away from the M-03 highway.

Road construction will not have negative environmental impacts on this protected area, and stable migration of animals will not be disturbed.

This road section is assigned the first environmental category according DBN B.2.3-4:2007.

### **Section 3.9**

Bypass of Valky in Kharkiv region involves *new road construction*. The design documentation was prepared and passed state expertize according to Ukrainian legislation (Annex 4), including the conclusions from the Ministry of Ecology and Natural Resources and State Sanitary and Epidemiological Service of Ukraine. The site-specific ESMP for this project activity according to the World Bank's requirements will be prepared at a later stage.

Valky's bypass was approved by the Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine on 11.09.2013 № 703-p "On Approval of Project Activity "Construction of Highway Kyiv-Kharkiv-Dovzhanskyi (to Rostov-na-Dony) in Valky's bypass" with the following technical and economic indicators:

## ДП «УКРДОРИНВЕСТ»

- road category – I b;
- length of road – 11.865 km;
- width of roadbed – 2x7.5 m;
- width of roadway – 29 m;
- general estimated cost – 848 942.071 thousands UAH.

Valky's bypass will start at km 420+050 of the M-03 highway and will end at km 431+407.

This road section requires acquisition of land (97.8207 ha) for permanent use. There are planned cutting approximately 12.233 thousand trees/bushes. Compensation tree planting will be done by the Client in cooperation with local forestry enterprises during project implementation.

The project activity at this selected section will cover a building of new road and will include a new construction of the following man-made road facilities:

- 2 bridges crossing Mzha River and Peresvitnya Gully;
- 3 road interchanges;
- 5 “blind” crossings;
- 7 overpasses;
- 1 vehicular traffic tunnel;
- 11 overflow pipes.

Bridges footing are located in the upland area.

The current daily traffic of the project road is 6321 vehicles per day. After a construction of Valky's bypass the normal traffic is estimated to grow by 2031 up to 32530 vehicles per day.

The construction of Valky's bypass will provide rearrangement of communication cables, transmission facilities, gas pipelines, sewage and water supply pipelines.

Landscape of the project area is represented by forest-steppe; soils are chernozem with some sod-podzol and sod-sandy soils. Generally, a road will pass through the agricultural areas.

### Component 2

The scope of project activities under Component 2 is not finalized yet. There are the following options under discussion:

- Option 1. The Component will finance urgent maintenance requirements (including road rehabilitation and capital repair within the current right of way) on the core national road corridors with priority given to the 940 km corridor between Lviv and Mykolayiv, and
- Option 2. The Component will finance routine maintenance (no road repairs) for selected road sections (approx. 1100 km overall).

Under Option 1 specific road sections will be identified based on a sound prioritization based on traffic, current road condition and cost of repair. However, maintenance will related the selected sections of the following roads: H-02 Lviv - Ternopil, M-12 Stryi – Ternopil – Kirovograd - Znamyanka, M-13 Kirovograd - Platonove, H-14 Oleksandrivka – Kirovograd – Mykolaiv, and M-14 Odesa – Melitopol – Novoazovsk.

The project activity at the selected sections will mainly cover maintenance, rehabilitation and capital repair works within the current right of way to bring existing roads to the normative standards of road category I. It will include improvement of road pavement's structure; asphalt covering and close up the potholes; replacement and waterproofing of bridge floor, etc. The expected negative impacts are similar to those for road rehabilitation, although at a much smaller scale. Same mitigation measures as outlined below (Section 6.2) for Component 1 will be implemented.

Under Option 2 the project activity will cover costs of routine (year-round) maintenance, including grass cutting, winter maintenance, drain clearance, crash barrier painting/replacement, crack and pot-hole filling, checking of bridges and other structures, supply of fuel and lubricants, paints, signage, chemicals, other consumables needed for safe operation of the road. After some years the road sections may require periodic overlays/re-surfacing of the top layer/s. The expected negative impacts involve potential accidental spills of substances which may pose risk to human health and environment, inadequate management of storage, transportation and handling of chemicals intended to be used for road maintenance, regular environmental impacts of maintenance trucks/machinery, their parking lots and repair shops, etc. Standard mitigation measures for units involved in routine maintenance will be implemented (by maintenance units) and will be similar to those under Component 1.

### **3.2 Project's Environmental Category**

The environmental impacts of road rehabilitation/repairs under RSDP will mainly be caused by road widening and road infrastructure safety improvements and will be located to a large extent within the existing right of way of the road.

Generally, after completion, the project will have positive indirect environmental impacts on human health and safety through reduced accidents, reduced greenhouse gas emissions and air pollutants that will result from more even travel speeds on rehabilitated road sections.

However, there are some potential temporary negative impacts on the environment and society during construction and operation phases of the project. It includes air pollution and noise as a result of trucks' and other construction machinery' operations, asphalt plants and handling of materials; soil disturbance and pollution; siltation and accidental pollution of surface water; tree-cutting (low-value species on a roadside); risks to human health from accidental spills and leakages; pollution caused by poor transport and disposal of waste materials; landslides and erosion; risks of fire and explosions; increased risk of traffic disruption and accidents.



Nevertheless, these potential negative impacts on the environment are temporary and local, and could be minimized by appropriate mitigation measures during all phases of RSDP. Chapter 6 provides more details on potential environmental impacts and proposed mitigation measures.

All bypasses will go mainly through farmland. A designated Compensating Tree Planting Plan will be developed by the Contractors as part of site-specific Environmental and Social Management Plans (ESMPs) in coordination with Poltava Oblast Forestry Department and Kharkiv Oblast Forestry Department (for Valky bypass). No protected areas will be affected by the project. No physical cultural resources would be affected, however, “chance finds” provisions will be included in the standard bidding contracts.

According to the results of the above environmental assessment and taking into account the requirements of the World Bank's Operational Policy 4.01 “Environmental Assessment” regarding type, location, sensitivity and scale of the project and the nature and magnitude of its potential negative environmental impacts, it may be concluded that all project activities at the selected road sections are classified under *Environmental Category B*. Thus, Environmental and Social Management Plan (ESMP) should be developed defining site-specific environmental impacts and mitigation measures for each road section.

The tentative ESMP’s structure is proposed in Annex 1.

## **4 LEGAL AND REGULATORY FRAMEWORK OF UKRAINE AND WORLD BANK’ SAFEGUARDS POLICY**

### **4.1 Legal and Regulatory framework of the Project Activity**

Ukrainian legislative and regulatory base on environmental issues consists of international conventions, protocols and agreements ratified by the Parliament of Ukraine; laws; resolutions and decrees of the Cabinet of Ministers of Ukraine; orders of the Ministries. By the CMU’s resolutions/ decrees and orders of the Ministries various norms, rules, standards and guidances are approved. To become legal, every document has to be registered with the Ministry of Justice of Ukraine.

Main legal regulations on environmental protection, which are related to RSDP, are the following:

- Law of Ukraine “On Environmental Protection” (1991);
- Law of Ukraine “On Atmospheric Air Protection” (1992);
- Law of Ukraine “On Nature-Protected Areas” (1992);
- Law of Ukraine “On Environmental Expertize” (1995);
- Law of Ukraine “On Waste” (1998);
- Law of the Parliament “On Flora” (1999);
- Law of the Parliament “On Fauna” (2001);

- Forest Code (1994), Water Code (1995) and Land Code (2001).

In 2010 the *National Environmental Strategy till 2020* was adopted by the Parliament of Ukraine, and followed by the *National Environmental Action Plan for 2011-2015*. It foresees the integration of environmental policy into sectoral policies and improvement of the integrated environmental management system. According to the Strategy, there is planned to implement measures for reduction of air pollution from mobile sources; establish the anti-noise shields along the motorways, which close by populated areas and create economic circumstances for the development of infrastructure of environmentally-friendly transport.

### **Air Protection Legislation**

The legal and institutional frameworks and key environmental requirements in the field of atmospheric air protection are defined in the Law of Ukraine “On Atmospheric Air Protection” (1992). This Law aims to facilitate the maintenance and restoration of atmospheric air to its natural state, the provision of safe living conditions and environmental safety, and the prevention of harmful effects on human health and environment.

Key existing regulations and standards in the field of air protection include:

- Law of Ukraine “On Prohibition of Import and Sale of Ethylated Gasoline and Lead Additive to the Gasoline on the Territory of Ukraine” (2001);
- Decree of the Cabinet of Ministers of Ukraine “On Approval of Program on Phased Cessation of Ethylated Gasoline’s Usage in Ukraine” (1999);
- Decree of the Cabinet of Ministers of Ukraine “On Approval of Procedure of Organizing and Conducting a Monitoring in the Area of Air Protection” (1999);
- Decree of the Cabinet of Ministers of Ukraine “On Approval of Concept on the Reduction of Heavy Metals’ Emissions into the Atmospheric Air” (2000);
- Decree of the Cabinet of Ministers of Ukraine “On Approval of the List of Most Widespread and Dangerous Substances, which Emissions are Subject to Control” (2001);
- Decree of the Cabinet of Ministers of Ukraine “On Approval of the Procedure of Development and Adoption of the Standards for Pollutants’ Emissions Limits in Discharge Gases and Physical Factors’ Impact of Mobile Sources” (2002);
- Decree of the Cabinet of Ministers of Ukraine “On Approval of Concept of State Policy’s Implementation regarding Reduction of Pollutants’ Emissions into the Atmospheric Air, which Caused Acidification, Eutrophication and Formation of Ground Ozone” (2003).

### **Water Legislation**

The legal framework for water management in Ukraine is provided in the Water Code (1995) and other legislative acts, designed to facilitate the conservation, sustainable and scientifically justified use, and restoration of water resources; the protection of waters against pollution, contamination and depletion; the prevention and mitigation of harmful effects of waters; the improvement of ecological state of water bodies; and the protection of water user's rights. The main issues of the water supply and waste water are a permit to take water from the water source (“special water use” permit) and a permit to discharge treated or non-treated wastewater into the environment.

Key environmental regulations and standards in the field of water resource management are:

- Resolution of the Parliament “State Program “Drinking Water of Ukraine” for 2011-2020”;
- Decree of the Cabinet of Ministers of Ukraine “Procedure of Approval and Obtaining Permits for Special Water Use”;
- Decree of the Cabinet of Ministers of Ukraine “On Approval of the Rules of the Protection of Surface Waters from Pollution by the Return Waters”;
- Decree of the Cabinet of Ministers of Ukraine “Procedure of Development and Approval of Pollution Discharge Limits and the List of Polluting Substances, for which the Discharge Limits are Set”;
- Decree of the Cabinet of Ministers of Ukraine “Procedure for Implementation of State Water Monitoring”;
- Orders of the State Committee of Construction, Architecture and Housing Policy of Ukraine “On Approval of the Rules for Conducting the Inspection, Technical Assessment, and Certification of External Networks, Water Supply and Sewerage Facilities” and “Regulation on the Safe and Reliable Operation of External Networks, Water Supply and Sewerage Facilities”;
- Order of the Ministry of Environment and Nuclear Safety of Ukraine “The Guidance about the Procedure of Development and Approval of Standards for Pollutants’ Discharge Limits in Water Bodies with Return Waters”.

### **Environmental Impact Assessment**

The Law of Ukraine “On Environmental Expertize” (1995) requires the state ecological expertize of investment projects. The decision “no objection” from the Ministry of Ecology and Natural Resources of Ukraine is mandatory for any investment/construction project.

Engineering survey, design and construction are regulated by the Ministry of Regional

Development, Construction, Housing and Communal Services of Ukraine. There is existed a whole set of design and construction norms and standards, including the State Construction Norms on Conducting Assessment of Environmental Impact (Ukrainian acronym OVNS, DBN A.2.2-1-2003). It is not mentioned in the Law “On Environmental Expertize”, but it is prescribed by the regulatory acts that the project proponent should submit OVNS documentation - a volume of design documentation for state ecological expertize.

The key Law, which regulates all types of construction activities, is the Law “On Regulation of City Planning Activity” (2011). This Law prescribes what kind of documentation should be prepared for construction projects of different types, and how this documentation should be reviewed.

A full-scale OVNS (as stipulated by DBN A.2.2-1-2003, with materials of public consultations) is required only for projects of high environmental hazard. To find out whether the project should be considered as such, a developer with the design organization should use criteria defined by the Law of Ukraine “On High Hazard Facilities” (2001) and Decree of the Cabinet of Ministers of Ukraine (CMU) “On Identification and Declaring of Safety of the Facilities of High Hazard” (2002). In addition, there is existed a “List of High Hazard Activities and Facilities”, which was approved by the CMU’s Decree in 2013. In this list (p.13) “New construction, reconstruction, rehabilitation and capital repairs” of roads and highways are mentioned. This means that RSDP selected road sections are fell into the category of “high hazard”, which requires a full-scale Environmental Impact Assessment (OVNS).

## **Waste**

Generally, a key legislation, which regulates waste management in Ukraine are:

- Law of Ukraine “On Environmental Protection” (1992).

This Law provides a general provision for the environmental protection by preventing pollution with waste. It also requires obtaining permits for waste disposal, and stipulates waste’s re-use and recovery.

- Law of Ukraine “On Sanitary and Epidemiological Well-Being of the Population” (1994).

This Law introduced the State Sanitary Norms and Rules for maintenance of territories of settlements, rules for urban planning, etc.

- Law of Ukraine “On Local Self-Government” (1997).

This Law defines responsibilities of local self-government, including elected (councils) and executive (administrations) bodies.

- Law of Ukraine “On Waste” (1998).

This Law governs collection, transportation, storage, separation, utilization and disposal of different types of waste. It also regulates obtaining permits for waste management operations, waste’s storage and disposal.

- Law of Ukraine “On Housing and Communal Services” (2004).

This Law establishes the principles of state policy for the provision of housing and communal services.

### **Other Regulations**

Road construction broadly, including environmental mitigation measures, is governed by the following main documents:

- Construction Norms and Regulations (SNiP) 3.03.01-87 “Earth Structures, Foundations and Substructures”;
- Occupational Safety Regulations (NAOP) 45.2-7.02-80 Construction Safety SNiP III-4-80\*;
- State Construction Regulations (DBN) A.2.2-3-2004 “Design. Composition, Procedure for Formulation, Clearance and Approval of Design Documentation for Construction”;
- DBN A.3.1-5-96 “Arrangement of Construction Operations”;
- DBN B.2.3-4:2007 “Transport Facilities. Motorways. Part I. Design. Part II. Construction”.

Requirements for environmental protection in the motor road industry are set forth by the Industrial-Specific Construction Norms (VBN) V.2.3-218-007-98 “Environmental Requirements to Motor Roads (Designing)”. Environmental impacts are assessed according to the Industry-Specific Standard of Ukraine (GSTU) 218-02071168-096-2003 “Assessment and Forecasting of the Environmental Condition of Roads and Production Facilities”.

Detailed list of regulatory documents governing environmental protection, sanitary, health and safety, and other requirements to the design documents will be reflected in Environmental Impact Assessment (OVNS).

## **4.2 World Bank’ Safeguards Policy**

Taking into account the nature of the proposed project, out of 10 Operational Policies of the World Bank two policies (OP/BP 4.01: Environmental Assessment and OP/BP 4.12: Involuntary Resettlement) are triggered. These two policies are described below.

#### OP/BP 4.01: Environmental Assessment

This policy is triggered if a project is likely to have potential (adverse) environmental risks and impacts in its area of influence, which is the case with RSDP. OP/BP 4.01 covers impacts on the natural environment (air, water and land); human health and safety; physical cultural resources; transboundary and global environment concerns.

As discussed in Chapter 3, all project activities at the selected road sections are classified as Environmental Category B. The Borrower is responsible for conduction environmental impact assessment and preparation of site-specific Environmental and Social Management Plans (ESMPs).

The Borrower will disclose this ESMF and site-specific ESMPs and provide relevant information in a timely manner prior to consultation and in a form and language accessible to the groups being consulted. The above documents will be made available in the country and in the project locations in the local language and at a public place accessible to project-affected groups and local NGOs.

#### OP/BP 4.12: Involuntary Resettlement

This policy covers not only physical relocation, but any loss of land or other assets resulting in:

- relocation or loss of shelter;
- loss of assets or access to assets;
- loss of income sources or means of livelihood, whether or not the affected people must move to another location.

The policy also applies to the involuntary restriction of access to legally designated parks and protected areas resulting in adverse impacts on the livelihoods of the displaced persons.

The planning of resettlement activities is an integral part of preparation for Bank-assisted projects. During project identification, the Task Team (TT) identifies any potential involuntary resettlement under the project.

As a condition of appraisal for projects involving involuntary resettlement, the Borrower submits to the Bank a resettlement plan, a resettlement policy framework, or a process framework that conform with the requirements of OP/BP 4.12. In the Project Appraisal Document (PAD), the TT describes the resettlement issues, proposed resettlement instrument and measures, and the Borrower's commitment to and institutional and financial capacity for implementing the resettlement.

The implementation of the resettlement instrument is supervised throughout the project life, and the requisite social, financial, legal, and technical experts are included in supervision missions.

Supervision focuses on compliance with the legal instruments, including the Project Implementation Plan and the resettlement instrument.

### **4.3 Comparison of Ukrainian Legislation and World Bank's Requirements**

The analysis of Ukrainian and the World Bank requirements on the Project's Environmental Assessment and Environmental and Social Management Plan indicates that they are largely similar.

#### **Environmental Assessment**

The World Bank's environmental assessment policy and procedure is generally compatible with the Environmental Impact Assessment (EIA) system and practice established in Ukraine, both terminologically and methodologically.

A key common requirement, articulated in both systems, relates to the mandatory character of the environmental impact assessment as an integral part of project preparation, design and development for any project activity that involves a new construction and/or upgrade of an existing facility. Full-scale EIA (OVNS) is mandatory for all objects of “high hazard”. According to Ukrainian legislation and regulations, RSDP activity is fell into the category of “high hazard” objects.

For “non-high-hazard” objects a shorter version of EIA can be prepared. The scope of this “shorter” version is agreed by the local authorities and State Sanitary and Epidemiological Service.

In case of a full-scale EIA, the requirements to the scope of environmental and social assessment, as well as requirements to the disclosure of information according to Ukrainian legislation are similar to the requirements of the World Bank’ safeguard policies. Key Ukrainian document which regulates EIA process and stipulates requirement to EIA documentation is State Construction Norms DBN A.2.2-1-2003.

At the same time, it should be noted that while the EIA is mandatory for “high hazard” facilities in Ukraine, these EIAs in real life are different from EIA/ESMPs required by the World Bank. First, the mitigation measures identified by the EIA are often too general and do not take into account site-specific features. Second, the responsibility for implementation of the mitigation measures is not assigned to specific actors or organizations. Third, the costs of the mitigation measures are not specified, and schedule of implementation of the mitigation measures is missing. In order to bridge the gap in the requirements, the above issues (i.e. focus on site-specific mitigation measures, institutional responsibility, costs and implementation schedule) should be explicitly required by the ToR for the EIA/ESMP.

#### **Involuntary Resettlement**

There is no specific legislation regulating the management of involuntary resettlement issues as part of development projects in Ukraine, though these issues are addressed in a number of state regulations.

## 5 SOCIAL INFORMATION

Data on population and the average level of income per person in Poltava and Kharkiv regions are given in the Table 2.

The project's contribution to reduction of poverty and increase in shared prosperity is expected to be significant and efforts will be made to assess it during implementation. The project's impacts on income will be through (i) an expected reduction in vehicle operating costs, travel times and accident rates on the roads to be rehabilitated, and (ii) the envisaged works that will lead to important social and economic outcomes in the regions where project roads are located. During the construction phase the project will create temporary jobs during project implementation, and once works are completed, the project will improve access to markets.

Table 2. Social data of project areas [9, 10, 11]

<b>№</b>	<b>Region/City</b>	<b>Population (on 1<sup>st</sup> January 2015)</b>	<b>Average income per person (in UAH) (on 1<sup>st</sup> January 2014)</b>
1	<b>Poltava region</b>	1454 thousand people	25371.2 (in Poltava region in 2013)
1.1	Poltava	295 thousand people	-
1.2	Chutove	6185 people	-
2	<b>Kharkiv region</b>	2734 thousand people	26098.2 (in Kharkiv region in 2013)
2.1	Valky	9322 people	-



At the level of the M-03 highway between Poltava and Kharkiv, road users will benefit from the improved road conditions and road capacity, which will result in reduced vehicle operating cost, better travelling comfort and the much lower risk of injury and death due to traffic crashes. Road user costs will be reduced at least by 5% for the different types of vehicles. Head-on collisions due to unsafe overtaking of slow vehicles cause most fatalities on this road section; this will be largely avoided due to the widening from 2 to 4 lanes and introduction of central crash barriers. At the national level, road users will benefit from the lower risk of injury and death due to traffic crashes due to improved coordination of road safety issues and stricter speed enforcement.

Local residents of the settlements along the M-03 road between Poltava and Kharkiv will benefit from the reduced risk of traffic crashes (mostly pedestrian fatalities), which will result from the construction of 4 bypasses under Component 1 of the project. The annual number of traffic fatalities per vehicle-km in those settlements (including pedestrians hit by vehicles) is estimated to be reduced by about 20-40%. Although there is no hard gender-specific data available on pedestrian traffic and on traffic injuries and deaths in those settlements, it seems likely that women will benefit in particular from the increased pedestrian safety measures, since they tend to walk in those settlements in order to access social services and markets (stores). The general public will benefit from the overall improvement in the competitiveness of goods produced in Ukraine through the expected lower transport costs resulting from improved road infrastructure. Both women and men are expected to benefit from the improved mobility and safety along the project road.

## **6 POTENTIAL ENVIRONMENTAL IMPACTS AND MITIGATION MEASURES**

### **6.1 Environmental Impacts**

The project activity will mainly follow the existing alignment with exception of several bypasses, mentioned above. Only very minimal changes to the alignment are planned for leveling, horizontal contouring and correction of curves for most of the road sections where road widening is planned. Environmental impacts of road rehabilitation/repairs, road widening and road infrastructure safety improvements will be taking place within the existing right of way of the road and in the locations of new bypasses.

Generally, the potential temporary negative impacts on the environment and society during construction and operation phases will include air pollution and noise as a result of trucks' and other construction machinery' operations, asphalt plants and handling of materials; soil disturbance and pollution; siltation and accidental pollution of surface water; tree-cutting (low-value species on a roadside); risks to human health from accidental spills and leakages; pollution

caused by poor transport and disposal of waste materials; landslides and erosion; risks of fire and explosions; increased risk of traffic disruption and accidents.

### Air pollution

Air pollution will be increased locally due to machinery used, asphalt plants and handling of materials at the sites, and due to increased traffic connected with construction and demolition works. The increase of air pollution is temporary and local, and will not exceed the established standards. Main pollutants will be dust, SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, CO, benzopyrene and carbohydrates. Negative impacts on atmospheric air quality take place mainly in the vicinity of the construction and demolition sites and along the roads leading to these sites. During the operation period, no significant air pollution is expected.

### Noise

The construction site is a mixed source of noise, consisted of separate point or spatial sources of permanent and temporary noise, which varies both within a separate day time and during the individual periods of construction. The main sources of noise at the project site are the work of construction equipment and trucks. The intensity of the noise of road machinery depends on the type of machinery and equipment and the distance from the workplace to sensitive and residential development. Especially problematic is the noise created by the work of bulldozers, vibrators, compressors, excavators, and diesel trucks. The noise produced during construction is temporary and localized, but can still create an annoying impact.

Operation noise levels are influenced by traffic volume, fleet composition, speed, vehicle operating condition, age of vehicle, and condition of the road. Sources of noise on the car are the engine and the tire noise hitting the road surface. The noisiest are heavy trucks and trailers with diesel engines; the most “quiet” are new and more expensive cars.

The Contractor shall develop and adopt effective measures both in terms of management and the technologies applied to minimize noise levels, particularly near settlements.

### Pollution of surface and ground water

Surface water can be contaminated by accidental spills and leaks from the machinery, by debris during bridge's construction, and can be contaminated with suspended particles during the works on/near the river. It could be also temporary polluted by gray water, housing and construction wastes from the work camps. Short-term river water' turbidity and silting could be occurred in places of bridges and overhead road's construction and rehabilitation. Construction materials such as gravel, sand and fill can be washed out into the creeks and rivers during the rain.

Ground water can be polluted by accidental spillages, leakages from temporary oil and/or fuel storage and leakages from the machinery during a construction phase.

Abstraction of water from the water bodies at project areas will not occurred. There is planned to bring technical water from other sources and supply bottle drinking water for workers during

construction activity. In case of necessity of water abstraction from the rivers in the project area, all required permits from the state authorities will be received.

#### Soil pollution and disturbance

Soil can be polluted by accidental spillages, leakages from temporary oil and/or fuel storage, long-term materials storage, and leakages from the machinery. Some volume of topsoil will be required to be removed for the alignment itself and for the bypasses, borrow pits, construction camps and other building activities. In these areas there will be potential for contamination, disturbance and damage to the soil cover.

#### Landslides and erosion

Improper supporting structures of deep excavations may lead to landslides thus causing risks to workers and nearby structures. Bare ground is prone to land slides in case of heavy rainfalls.

There is also a potential for wind and water erosion during the construction and operation phases.

#### Waste

During construction and operation phases of the projected highway a number of waste streams will be generated:

- Inert mineral materials such as excavated earth, sand and gravel asphalt and concrete rubble, which will be entirely recycled and used as construction materials for filling, grading and landscaping;
- Potentially noxious or hazardous materials such as waste from construction camps and workshops, concrete slurries from washing plants, barrels and containers from fuels, lubricants and construction chemicals, scrap metal, and spent welding electrodes;
- Wood waste from felled trees and other organic matter from the clearing of the alignment;
- Household waste from the construction camps.

In case construction and demolition waste is not properly transported and disposed, it may cause soil, surface and ground water pollution at the disposal sites and health hazards along the transportation route.

Waste generated during operation phase will mainly be gravel and salt remnants from winter care, sludge/cake from settling ponds for storm-water, and asphalt, concrete and gravel from repair and maintenance works. None of these wastes is hazardous and disposal pathways will either be existing municipal waste management facilities, landfills for mineral materials (gravel, rubble) or recycling facilities.

#### Flora and fauna

During the construction phase is planned some bushes and trees cutting. However, it should be pointed out that the project area was significantly modified after the World War II. Forested areas do not represent natural forests or related natural habitats. The predominant land use in the project area is agricultural and not dependent on forest cover. The project will affect only small segments of forested areas mostly as a result of bypasses' construction. All forested areas affected by the project are planted with low-value tree species.

There are two types of forested land in the project area:

1. State forestry land – forest land owned and managed by the State Agency of Forest Resources of Ukraine;
2. Forest shelter belts – forest plantations along roads, which are located within the existing right of way of the road, owned and managed by Ukravtodor.

In some areas of agricultural land or land of state reserves there are areas with low-value wild-growing trees and other vegetation growing as a result of natural regeneration.

Impacts on natural-protected areas are not expected, because of their absence along the road way or in case of their presence – keeping natural-protected zone.

Vegetation could be temporary affected by the pollution from construction works, which could lead to disruption of growth and development, and can accelerate the aging process.

The construction works along the river, particularly bridges' building could potentially affect water ecosystems, fish-bearing and their spawning.

No regular or seasonal strong movement of animals is observed in the project area. Bridges, culverts and cattle and agricultural underpasses will serve as potential routes for random movement of animals. The average embankment height is 2-3 meters above existing ground level and will “direct” animals to underpasses and culverts.

#### Risk of fires and explosions

Risk of fires and explosions during construction phase in the locations of construction machinery and storage of fuels and lubricants could be increased especially if necessary public safety measures are not followed. This may potentially lead to injuries of workers and people visiting or passing-by the site. It may also cause damage to facilities.

#### Increased risk of traffic accidents

Intensified traffic of heavy machinery and trucks to and from the construction and demolition sites could increase the risk of traffic accidents.

#### Human safety

Workers and visitors may be injured at the construction and demolition sites, if necessary safety and occupational health rules/standards are not followed.

#### Impacts on historical, cultural or religious places or monuments

It is not expected that the project will affect any historical, cultural or religious places or monuments. At the same time, in case some activity will have an impact on the sites of cultural heritage, the procedures described in the Law of Ukraine “On Cultural Heritage” №. 1805-III from 08.06.2000 will be followed and special mitigation measures (i.e. Action Plan for Physical Cultural Resources) will be developed to avoid or minimize potential negative impacts.

## **6.2 Proposed Mitigation Measures**

Implementation of mitigation measures (as will be outlined in the site-specific ESMPs in more details) and good environmental/housekeeping construction practices by Contractors and Sub-contractors will be sufficient to prevent and minimize potential negative environmental impacts.

The Contractor is responsible for preparation and implementation of mitigation measures to prevent or minimize negative environmental and human health impacts as well as secure occupational safety in the area of works. The Contractor shall ensure that full consideration is given to the control of environmental aspects, and that all provisions of the design and specification requirements relating to environmental protection (mitigation of impacts of the construction broadly, including pollution, soil disturbance, removal of trees/vegetation and soil and other impacts, and protection of adjacent land, forests and waterways) are complied with.

All mitigation measures would constitute integral part of project implementation. Contract documents will incorporate all requirements to prevent or minimize potential negative environmental impacts, including: (a) provisions on spill prevention and clean-up, dust and noise control, traffic management during construction, safety enhancement, construction site and camp clean-up and rehabilitation; and (b) provisions governing the sources of construction materials. Materials (e.g., asphalt, stone, sand, etc.) would be supplied only from sources/quarries with approved licenses, permits, and/or approvals for environment and worker safety; any equipment used during construction would meet internationally recognized standards for environment and worker health and safety, and rehabilitation of areas under construction camp, asphalt-concrete plants and temporarily storage of construction materials once the project is completed.

Supervision of implementation of mitigation activities will be exercised by the construction supervision engineer and regulatory authorities. Also, implementation progress and compliance with environmental safeguard policies will be monitored by the Project Implementation Unit (PIU) and World Bank experts during regular project implementation support visits.

The Contractor will ensure that construction materials are supplied from licensed sources of such materials. All sub-contractors should have valid licenses for respective types of works. Special permits will be obtained or decisions by local authorities taken regarding disposal of construction debris or household waste from work camps. Construction machinery will undergo regular maintenance check-ups with regard to compliance with technical and safety regulations/standards.

### Air pollution

Dust and traffic emissions will be minimized by good operation management and site supervision. Dust suppression measures (e.g. water sprinkling) will be applied during long dry periods. Workers will be provided with protective masks when necessary.

Regular monitoring will be made for the technical state of fuel equipment of diesel engines.

There is planned checking and ensuring the uniform and proper operation of paving machinery, sealing equipment and asphaltting machines that will help prevent unacceptable concentrations of pollutants (e.g. aliphatic and aromatic hydrocarbons, including carcinogenic benzopyrene) at the work and surrounding areas.

During the project activity – to the extent possible - the contractors will apply modern construction techniques and energy efficient technologies.

Regular monitoring of air pollution will be carried out throughout the construction period and focusing specifically, close to the communities.

### Noise

The Contractor will develop and adopt effective measures both in terms of management and the technologies applied to minimize noise levels, particularly near settlements.

The construction works will be conducted only during the daytime to reduce any potential impact on sensitive uses particularly in construction access roads. The works will not be planned during weekends and holidays. Hours of operation will be agreed with local communities/authorities.

There will be established the anti-noise shields along the motorways, and will be carried out the effective soundproofing of all vehicles and equipment by the use of foam, rubber and other soundproofing materials. Reducing project traffic routing through vulnerable areas, wherever possible, will be applied. The Contractors will use modern equipment that fulfill noise reduction norms, or that equipment is retrofitted to meet the required standards.

### Pollution of surface and ground water

The following mitigation measures will be conducted to minimize impacts on water resources:

- Good management of all areas of the construction site to ensure contamination from all construction activities does not occur;
- Regularly maintain slope protection structures;
- Optimally place silt fences and sediment traps to prevent sediment from reaching the rivers;
- Waste water from construction camps will be treated on site using treatment facilities before discharge into surface rivers;

- Provide drainage system and overflow pipes;
- Avoid and/or minimize disposal of excavated material into the rivers;
- Cleaning river bed after the construction works;
- Store, handle and dispose of construction site chemicals such as oils, gasoline, degreasers, antifreeze, concrete and asphalt products, sealers, paints, and wash water associated with these products to minimize their entry into runoff;
- Clear the area of construction from construction waste and temporary structures.

Abstraction of water from the water bodies at project areas will not occurred. There is planned to bring technical water from other sources and supply bottle drinking water for workers during construction activity. In case of necessity of water abstraction from the rivers in the project area, all required permits from the state authorities will be received.

#### Soil pollution and disturbance

The risk of oil/fuel pollution will be minimized by good operation management and site supervision. Machinery will be checked regularly to detect possible leaks. Waste oil will be collected and stored in special containers located at a designated secure area until final utilization or disposal. In case PCB-containing oil is found, these will be removed in full compliance with the respective regulations on hazardous waste. Transport and disposal of liquid waste materials will be done by licensed waste management operators.

There are also the following mitigation measures will be conducted:

- Storage of construction materials only takes place in properly prepared locations;
- Placement of engineering structures, which may result contamination of surface soil and vegetation layer, on platforms with firm cover, framed with onboard stone;
- Apply topsoil on all vacant sites as soon as practical;

Land plots temporarily occupied during construction will be re-cultivated and transferred back to original land owners/users for their further use. Re-cultivation measures for these land plots will be determined by rehabilitation design (part of land survey documentation). This design will specify in detail all technological processes, their sequence with regard to soil characteristics and locations to improve road quality and eliminate erosion processes.

#### Landslides and erosion

Walls of deep excavations will always be enforced/supported according to relevant technical requirements. Unnecessary removal of vegetation and pavement will be avoided and bare ground planted or paved as soon as possible after closure of the construction site. Reinforcement of

slopes for prevention of soil erosion will be carried out. Storm water drainage will be arranged before excavation works have commenced.

### Waste

Wastes generated during road construction will be used for leveling of the road or disposed of at designated landfills or recycled (e.g. used motor or hydraulic oil) by licensed sub-contractors. The contractor will ensure that temporary disposal of waste is not taken place in flood-prone areas.

It is envisaged that during construction works:

- regular transportation of construction materials will be carried out without stockpiling of large batches of materials at construction sites;
- temporary stockpiling of construction waste is arranged at construction sites in designated areas;
- mobile containers are available in places of works for metal waste, oil-soaked rags, oil products, etc.

### Flora and fauna

Compensation scheme as mitigation measures will be applied in order to restore low-value tree stands/plantations which were cut for the purpose of road construction. This compensation scheme involves: (a) payment of special fees by Contractor for tree cutting (applies to areas with state forestry land only), and (b) compensation tree planting (i.e. physical planting of trees) by Contractor. The latter applies to both types of forested areas/plots. Approximate assessment of the value of trees to be cut is made by Ukrghiprodor at design stage and is based on field visits and on-site assessment of tree species composition, their age, density of stands and other parameters. More detailed quantitative and qualitative characteristics of forested areas will be determined through joint on-site assessment/verification by Ukrghiprodor and Regional (Poltava) Department of Forestry in the process of preparation of working design documentation before the construction start. The results of this assessment will be used as a basis for a Dendrology Plan for specific section of the road. Implementation of the Dendrology Plan will be mandatory for implementation by Contractor.

Physical features of the landscape and design of the road will have sufficient numbers of special engineering elements (bridges, culvert metal pipes, cattle underpasses, overpasses etc.), which will allow wildlife to easily cross the road.

Special signs (“Animals on the road”) will be installed on the road in the areas where wild animals can potentially cross the road. Depending on statistics of accidents involving wild animals during the first two years upon commissioning of the road, speed limits may be introduced on selected sections of the road.



Works on bridges and in the areas adjacent to rivers will not be conducted during fish spawning. Compensation scheme will be applied to mitigate damage to fishery where it is relevant.

#### Risk of fires and explosions

The construction site will be equipped with primary fire-fighting equipment, in particular, fire extinguishers and firefighting accessories boards with required equipment, fire suppression water tanks for water storage purposes and fire hydrants on water supply systems. Fire prevention measures will also include adherence to storage conditions for fuel and lubricants (FL) and compliance with the rules of work using open flame, explosives, etc.

Emergency plan in case of fires will be developed for construction camps, parking lots asphalt plants etc. Workers will receive regular training on fire situations and on the use of fire extinguishers.

#### Traffic management

A traffic management plan will be developed and followed for construction and demolition sites. Management plans will include identification of optimal routes and time for construction materials delivery, transportation of construction and demolition waste to disposal sites and so on. If found necessary, traffic will be temporarily diverted and safe speed limits will be established and enforced during the working period. The site will be clearly marked with special signs and/or fences and separated from public areas. Safe passageways will be organized and marked for pedestrians. During the night special lighting will be arranged to prevent accidents.

#### Human safety

Arrangement of works will also include occupational safety measures that comply with effective rules and regulations, prevention of accidents and occupational diseases as well as improvement of labor conditions. When planning the construction site, it is envisaged that requirements for required distances, passes and traffic passages width between temporary buildings and structures will be met.

Compliance with safety regulations and instructions, including use of individual protective equipment, will be enforced and constantly monitored by the construction site supervisor. The person responsible for health and safety issues at the company level will take part in monitoring and random on-site checks on a regular basis.

## **7 PLANNING OF ENVIRONMENTAL AND SOCIAL MANAGEMENT**

Site-specific ESMPs will be prepared for the selected road sections with support from the PIU.

These ESMPs will provide guidance to the contractors on site-specific environmental impacts and proposed mitigation measures to avoid and/or minimize those impacts. Suggested tentative structure of the ESMP is contained in Annex 1.

Each ESMP for selected road section will include more specific mitigation measures and details regarding their implementation, institutional responsibility etc., and will correspond with general measures reflected in Chapter 6 and the simplified ESMP's Checklist (see Annex 2).

Besides environmental impacts, any construction works during RSDP implementation may result in the disturbance of the everyday life of inhabitants and employers, such as through temporary or permanent land acquisition, traffic disturbances or access restrictions. Large-scale activities may cause the temporary or permanent resettlement of the population.

The main activities of the proposed project which may cause disturbance in everyday life include:

- Rearrangement/re-location of communications cables, transmission lines, gas pipes, sewage and water supply pipelines; temporary traffic increase and temporary traffic disruption; increase in noise and air pollution;
- Construction of facilities - land occupation, economic displacement, relocation of inhabitants;
- The grievance mechanism operated by the local authorities and Ukravtodor will be used to register and address grievances that may arise as a result of project works, including temporary land use. The site-specific ESMP will provide that a grievance mechanism be established by the Contractor.

#### Disturbance of traffic

Traffic disturbances are expected to be temporary and limited to short periods of time. Where the construction works require excavating across streets, temporary alternate routes need to be arranged or temporary bridges constructed.

If the works will affect public transport routes, the Ukravtodor has to coordinate with the municipality and the traffic operator to define the alternative transport route and inform the public of such route changes in advance. For example, information needs to be posted of changes in the relevant buses, bus stops, on the route affected, on the company's website and in the public media.

#### Access restrictions

Minor temporary restrictions may be caused where the construction works require excavating across streets. In such cases, the temporary routes must be arranged and the safety of the public be ensured by protective fences and other guidance as needed.

#### Disturbance of business

The works may cause disturbance to normal business or other service operations by causing temporary increased traffic or access restrictions, or by requiring the utilization of alternative routes. Ukravtodor has to coordinate with the affected business and service operators to limit the disturbance by, where possible, choosing the most suitable time for conducting the works to minimize losses.

### Resettlement

Some of the proposed activities of the project can require or cause the temporary or permanent land acquisition and physical resettlement of people. Whenever possible, the works must be conducted in the summer season, which will cause only limited nuisance for living conditions. Project works will take place mainly within existing roads and thus will minimize economic displacement.

The project is not expected to have any adverse economic or social impacts. The project may require permanent acquisition of the municipal land area rented out for business activities. In such cases, relevant substitute land or monetary compensation for the losses will be provided to tenants. However, there may be cases, where project works will temporarily occupy areas used for commercial purposes by informal vendors or used by private citizens for unsolicited parking of their cars. This will lead to temporary relocation of these vendors and cars.

The above effects will be mitigated by either providing compensation for the period of disturbance or by finding an alternative place for trade or parking. The period of displacement is supposed to be short.

In such cases, according to the Bank's OP/BP 4.12, a Resettlement Plan needs to be drafted by the borrower based on the developed Resettlement Policy Framework. Such plan shall, as a minimum, include the following elements:

- (a) census survey of displaced persons and valuation of assets;
- (b) description of compensation and other resettlement assistance to be provided;
- (c) consultations with displaced people about acceptable alternatives;
- (d) institutional responsibility for implementation and procedures for grievance redress;
- (e) arrangements for monitoring and implementation;
- (f) timetable and budget.

Resettlement planning includes early screening, scoping of key issues, the choice of resettlement instrument, and the information required to prepare the resettlement component. The scope and level of detail of the resettlement instruments vary with the magnitude and complexity of resettlement. In preparing the resettlement component, the borrower draws on appropriate social, technical, and legal expertise and on relevant community-based organizations and NGOs. The borrower informs potentially displaced persons at an early stage about the resettlement aspects of the project and takes their views into account in project design.

The project shall not be considered complete until the objectives of any of the site specific resettlement actions plans produced are considered complete and have been verified by the World Bank and the Borrower.

### Grievance Mechanism

It must be emphasized that the risk of complaints and grievances will be reduced to a minimum owing to the fact that affected persons to be displaced will be involved in the evaluation committee and will have an opportunity to reach consensus during joint discussion. Should such consensus not be reached, affected persons may submit prejudicial claims to local authorities against the decisions of the evaluation commission. If potentially affected persons oppose the location of the proposed land or structures, they can register an objection during the discussions and design plan. Once the Resettlement Action Plan (RAP) has been adopted with respect to the relevant land plot, affected persons can negotiate with Ukravtodor and local self-governments or executive a compensation for the lease of land prior to the commencement of civil works in the vicinity of the affected land plots.

Grievances related to any aspect of the project will be addressed through negotiation, which will aim at achieving a consensus settlement. Project Affected Persons (PAPs) may follow the procedures outline below:

- Grievance will be submitted by the affected person through one of the existing channels for grievances established by the Ukravtodor (hot line, written grievance form delivered by post or in person to the office of the utility) and/or local authority (call-center, written grievance form delivered by post or in person to the office of the municipal administration).
- If no understanding or amicable solution is reached, or affected person does not receive a response, the affected person can appeal to the PIU.

A person has been designated by PIU to register claims and grievances and attempt to resolve them at the local level. Contact details for this person within PIU will be shared with PAPs at public meetings and will be included in the RAP. Further record of the grievances shall be performed and submitted to the World Bank at agreed timeframe.

- If an affected person is not satisfied with the decision received, he/she can as a last resort appeal to a court of competent jurisdiction.
- The grievance procedure shall be introduced at local level during the public hearings of RFP and further public hearings of the Resettlement Action Plan (RAP).

The Resettlement Policy Framework (RPF) was elaborated by the PIU separately from this document.

## **8 MONITORING PLAN**

In order to ensure efficient implementation of the mitigation measures proposed, including the respect of environmental obligations during the project implementation (construction and operation stage), a Monitoring Plan will be prepared in the framework of the site-specific ESMPs. The format of the Monitoring Plan is contained in Annex 1, and the simplified ESMP's Checklist may be applied (see Annex 2).

A Monitoring Plan has the following objectives:

- Verify the compliance with mitigation measures;
- Meet the requirements of the national permits;
- Ensure that the construction and operation of the project's selected sections is not causing impacts that were not previously identified;
- Ensure that the construction and operation of the project's selected sections is not causing known impacts to a greater significance than predicted;
- Identify at an early stage unforeseen adverse effects, and to take remedial action;
- Monitor the rehabilitation of the environment post construction.

The Monitoring Plan of the social issues is focused on the following objectives:

- Build positive relationships between the project developer and local communities;
- Mitigate (or minimize) negative social impacts caused by the project according to the Mitigation Plan;
- Optimize potential benefits brought by the project.

The scope of the Monitoring Plan includes aspects specified in Annex 1. The Monitoring Plan will be updated during the Construction phase.

Regular local monitoring will be conducted by local authorities, contractors and also by project developer during the operation stage. The World Bank will be informed about the results of the monitoring.

## **9 DISCLOSURE AND STAKEHOLDERS CONSULTATION**

To ensure effective project's implementation, to minimize the implementation risks and to prevent or mitigate potential negative impacts of project activities as well as to increase the benefits of the project, it is necessary to ensure stakeholders involvement to the consultation process of project activity. Stakeholders' participation will be ensured through disclosure of this ESMF in electronic format at the websites of Ukravtodor and local authority of project areas, and will be accessible there in hard copy. Public hearing regarding the planned activity under the RSDP was provided in two stages.

The first stage of public consultation about project activity and its environmental impact assessment (OVNS) was conducted on 14 November 2011 in Ukrainian Road Agency's building in Poltava region, and it is covered the M-03 road sections till km 347+200, including Poltava's and Kopyly's bypasses. Announcement for public was made in the newspaper "Zorya Poltavshchyny". Public hearing regarding the Environmental Mitigation and Monitoring Plan as

well as Resettlement Policy Framework was held at the same place on 23 December 2011. Minutes of Public hearing in Poltava region are presented in Annex 5.

As a result of legislation' changes, there were made alteration to the Project's Term of Reference in November 2012, and bypasses of Poltava and Kopyly were selected as separate project areas, which will be financed in the framework of RSDP starting from the second half of 2015.

The second stage of public consultation about project activity and its environmental impact assessment at the selected sections of M-03 highway from km 347+200 till km 395+064 was carried out on 22.12.2014 in Ukrainian Road Agency's building in Poltava region. Minutes of Public hearing are presented in Annex 5. Project's intention announcement and Statement about project's environmental impacts were published at the website of Poltava state region administration on 06.11.2014 (<http://www.adm-pl.gov.ua/announce/zayava-pro-namiri-0>) and 12.02.2015 (<http://www.adm-pl.gov.ua/advert/zayava-pro-ekologichni-naslidki>) respectively.

Public hearing about construction of Valky's bypass in Kharkiv region and acquisition of land was held during 22-24 April 2009 in Valky district of Kharkiv region. Minutes of Public hearing are presented in Annex 6.

The site-specific ESMPs will be developed based on this ESMF and disclosed on the websites of Ukravtodor and project areas for soliciting comments and suggestions prior to implementation of planned activity. The ESMPs will be opened for comments during 30 days according to Ukrainian legislation after their publication.

Public hearing meetings will be organized by the participating project areas after a preparation and disclosure of the site-specific ESMPs. The records of the public consultation, including newspaper announcement, minutes, list of attendees, etc. will be appended to the ESMP's, and thereafter they will be re-disclosed as final.

## 10 REFERENCES

1. Design Documentation for Poltava' bypass (plot 2) for road section 3.7 (km 4+144 a/д M-22 – km 340+800 a/д M-03), Ukrdiprodor.
2. Design Documentation for capital repair of road section 3.1.1 (km 340+961–km 344+817), Ukrdiprodor.
3. Design Documentation for capital repair of road section 3.1.2 (km 347+200–km 356+200), Ukrdiprodor.
4. Design Documentation for Kopyly' bypass for road section 3.1.3 (km 344+817–km 347+200), Ukrdiprodor.
5. Design Documentation for rehabilitation of road section 3.2 (km 356+200–km 383+864),

Ukrdiprodor.

6. Design Documentation for Chutove' bypass for road section 3.8 (km 383+864–km 395+064), Ukrdiprodor.
7. Design Documentation for Valky' bypass in Kharkiv region for road section 3.9 (km 420+050–km 431+407), Ukrdiprodor.
8. Робочий проект на будівництво автомобільної дороги Київ-Харків-Довжанський (на Ростов-на-Дону) в обхід м. Валки, Харківська область. Оцінка впливу на навколишнє середовище, Том 10. Харківдіпрошлях, Укрдіпродор, м. Харків, 2009.
9. Збірник «Чисельність наявного населення України на 1 січня 2015 року». Державна служба статистики України. Київ, 2015.
10. Статистичний щорічник України за 2013 рік. Державна служба статистики України. Київ, 2014.
11. Статистичний збірник «Україна у цифрах 2013». Державна служба статистики України. Київ, 2014.
12. Website of Poltava State Region Administration: <http://www.adm-pl.gov.ua/>.
13. Website of Ukrainian Road Agency (Ukravtodor): <http://www.ukravtodor.gov.ua/>.

## ANNEX 1. Suggested ESMP Structure

<b>1</b>	<b>Executive Summary</b>
<b>2</b>	<b>Introduction</b>
<b>3</b>	<b>Legislative and Regulatory Framework related to the Project Area</b>
3.1	Legislation for Design, Construction & Operation of Road & Transportation Sector
3.2	Environmental and Social Legislation
3.3	Legislation on Public Consultation & Access to the Information
<b>4</b>	<b>Project Description</b>

4.1	Baseline and Current Situation
4.2	Analysis of Alternatives for the Proposed Project
4.3	Project Description based on the Chosen Alternative
4.4	Environmental Impact Assessment, Necessary Permits & State Expertize
4.5	Institutional & Organizational Aspects
<b>5</b>	<b>Assessment of Risks</b> (Political, Environmental, Social, Economic etc.)
<b>6</b>	<b>Environmental and Social Impacts</b>
6.1	Positive Impacts & Benefits
6.2	Negative Impacts
<b>7</b>	<b>Planning for Mitigation of Negative Impacts</b>
<b>8</b>	<b>Planning for Monitoring and Reporting</b>
<b>9</b>	<b>Disclosure, Public Consultations and Grievance Mechanism</b>
<b>10</b>	<b>References</b>
<b>Annex 1</b>	<b>Mitigation Plan*</b>
<b>Annex 2</b>	<b>Monitoring Plan *</b>
<b>Annex 3</b>	<b>Minutes of Public Hearing and Mass Media Information’s Disclosure</b>
<b>Other Annexes</b>	

\* Use templates for Mitigation Plan and Monitoring Plan below

### Mitigation plan

Phase	Impact	Mitigating measure	Cost to:		Institutional Responsibility to:		Comments (e.g. nature of the impact)
			Install	Operate	Install	Operate	
Pre-construction phase							
Construction							
Operation							
Decommissioning							



### Monitoring Plan

Phase	What parameter is to be monitored?	Where monitoring is to take place?	How it to be monitored/ type of monitoring equipment?	When it to be monitored - periodical or continuous?	Why is the parameter to be monitored (optional)?	Costs:		Responsibility for:	
						Installation costs	Running costs (to operate the monitoring equipment)	Installation	Operation
Baseline									
Construction									
Operation									
Decommissioning									

## ANNEX 2. Environmental and Social Management Plan/Checklist for the Works

### General Guidelines for use of ESMP checklist:

For low-risk construction projects, such as minor roads rehabilitation works or the construction of bicycle paths, the ECA (Europe and Central Asia) safeguards team developed an alternative ESMP (Environmental and Social Management Plan) format to provide an opportunity for a more streamlined approach to mainstreaming the World Bank’s environmental safeguards requirements into projects which (a) are small in scale or by the nature of the planned activities have a low potential environmental impact, (b) are located in countries with well-functioning country systems for environmental assessment and management. The checklist-type format has

been developed to ensure that basic good practice measures are recognized and implemented, while designed to be both user friendly and compatible with the WB's safeguards requirements.

The ESMP checklist-type format attempts to cover typical key mitigation measures to civil works contracts with small, localized impacts or of a simple, low risk nature. This format provides the key elements of the ESMP to meet the minimum WB' Environmental Assessment requirements for Category B projects under OP/BP 4.01. The intention of this checklist is that it offers practical, concrete and implementable guidance to Contractors and supervising Engineers for simple civil works contracts. It should be completed during the final design phase and, either freestanding or in combination with any environmental documentation produced under national law (e.g. EIA reports), constitute an integral part of the bidding documents and eventually the works contracts.

The checklist ESMP has the following sections:

Part 1 includes a descriptive part that characterizes the project, specifies institutional and regulatory aspects, describes technical project content, outlines any potential need for capacity building and briefly characterizes the public consultation process. This section should indicatively be up to two pages long. Attachments for additional information may be supplemented as needed.

Part 2 includes a screening checklist of potential environmental and social impacts, where activities and potential environmental issues can be checked in a simple Yes/No format. If any given activity/issue is triggered by checking "yes", a reference to the appropriate section in the table in the subsequent Part 3 can be followed, which contains clearly formulated environmental and social management and mitigation measures.

Part 3 represents the environmental monitoring plan to follow up proper implementation of the measures triggered under Part 2. It has the same format as required for MPs produced under standard safeguards requirements for Category B projects.

Part 4 contains a simple monitoring plan to enable both the Contractor as well as authorities and the WB' specialists to monitoring due implementation of environmental management and protection measures and detect deviations and shortcomings in a timely manner.

Parts 2 and 3 have been structured in a way to provide concrete and enforceable environmental and social measures, which are understandable to non-specialists (such as Contractor's site managers) and are easy to check and enforce. The ESMP should be included in the BoQ (bill of quantities) and the implementation priced by the bidders. Part 4 has also been designed intentionally simple to enable monitoring of key parameters with simple means and non-specialist staff.

## CONTENTS

**Part 1     General Project and Site Information**

**Part 2     Safeguards Information**

**Part 3     Mitigation Measures**

**Part 4     Monitoring Plan**



**PART 1: GENERAL PROJECT AND SITE INFORMATION**

<b>INSTITUTIONAL &amp; ADMINISTRATIVE</b>				
Country				
Project title				
Scope of project and activity				
Institutional arrangements (Name and contacts)	WB (Project Team Leader)	Project Management	Local Counterpart and/or Recipient	
Implementation arrangements (Name and contacts)	Safeguard Supervision	Local Counterpart Supervision	Local Inspectorate Supervision	Contactor
<b>SITE DESCRIPTION</b>				
Name of site				
Describe site location				Attachement 1: Site Map [ ]Y [ ]N
Who owns the land?				
Description of geographic, physical, biological, geological, hydrographic and socio-economic context				
Locations and distance for material sourcing, especially aggregates, water, stones				
<b>LEGISLATION</b>				
Identify national & local legislation & permits that apply to project activity				
<b>PUBLIC CONSULTATION</b>				
Identify when/where the public consultation process took place				
<b>INSTITUTIONAL CAPACITY BUILDING</b>				
Will there be any capacity building?	[ ] N or [ ]Y if Yes, Attachment 2 includes the capacity building program			

## PART 2: SAFEGUARDS SCREENING AND TRIGGERS

ENVIRONMENTAL /SOCIAL SCREENING FOR SAFEGUARDS TRIGGERS			
	Activity/Issue	Status	Triggered Actions
Will the site activity include/involve any of the following?	A. Roads or building rehabilitation	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	If “Yes”, see Section <b>A</b> below
	B. New construction of small structures or infrastructure	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	If “Yes”, see Section <b>A</b> below
	C. Impacts on surface drainage system	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	If “Yes”, see Section <b>B</b> below
	D. Historic building(s) and districts	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	If “Yes”, see Section <b>C</b> below
	E. Acquisition of land <sup>1</sup>	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	If “Yes”, see Section <b>D</b> below
	F. Hazardous or toxic materials <sup>2</sup>	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	If “Yes”, see Section <b>E</b> below
	G. Impacts on forests and/or protected areas	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	If “Yes”, see Section <b>F</b> below
	H. Risk of unexploded ordinance (UXO)	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	If “Yes”, see Section <b>G</b> below
	I. Traffic and Pedestrian Safety	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	If “Yes”, see Section <b>H</b> below

<sup>1</sup> Land acquisitions includes displacement of people, change of livelihood encroachment on private property this is to land that is purchased/transferred and affects people who are living and/or squatters and/or operate a business (kiosks) on land that is being acquired.

<sup>2</sup> Toxic/hazardous material includes but is not limited to asbestos, toxic paints, noxious solvents, removal of lead paint, etc.

## PART 3: MITIGATION MEASURES

ACTIVITY	PARAMETER	MITIGATION MEASURES CHECKLIST
0. General Conditions	Notification and Worker Safety	<ul style="list-style-type: none"> <li>(a) The local construction and environment inspectorates and communities have been notified of upcoming activities.</li> <li>(b) The public has been notified of the works through appropriate notification in the media and/or at publicly accessible sites (including the site of the works).</li> <li>(c) All legally required permits have been acquired for construction and/or rehabilitation.</li> <li>(d) The Contractor formally agrees that all work will be carried out in a safe and disciplined manner designed to minimize impacts on neighbouring residents and environment.</li> <li>(e) Workers' PPE will comply with international good practice (always hardhats, as needed masks and safety glasses, harnesses and safety boots).</li> <li>(f) Appropriate signposting of the sites will inform workers of key rules and regulations to follow.</li> </ul>
A. General Rehabilitation and/or Construction Activities	Air Quality	<ul style="list-style-type: none"> <li>(a) During excavation works dust control measures shall be employed, e.g. by spraying and moistening the ground.</li> <li>(b) Demolition debris, excavated soil and aggregates shall be kept in controlled area and sprayed with water mist to reduce debris dust.</li> <li>(c) During pneumatic drilling or breaking of pavement and foundations dust shall be suppressed by ongoing water spraying and/or installing dust screen enclosures at site.</li> <li>(d) The surrounding environment (sidewalks, roads) shall be kept free of soil and debris to minimize dust.</li> <li>(e) There will be no open burning of construction/waste material at the site.</li> <li>(f) All machinery will comply with Ukrainian emission regulations, shall well maintain and service and there will be no excessive idling of construction vehicles at sites.</li> </ul>
	Noise	<ul style="list-style-type: none"> <li>(a) Construction noise will be limited to restricted times agreed to in the permit.</li> <li>(b) During operations the engine covers of generators, air compressors and other powered mechanical equipment shall be closed, and equipment placed as far away from residential areas as possible.</li> </ul>

	Water Quality	(a) The site will establish appropriate erosion and sediment control measures such as e.g. hay bales and/or silt fences to prevent sediment from moving off site and causing excessive turbidity in canalization and nearby streams and rivers.
	Waste management	<p>(a) Waste collection and disposal pathways and sites will be identified for all major waste types expected from excavation, demolition and construction activities.</p> <p>(b) Mineral construction and demolition wastes will be separated from general refuse, organic, liquid and chemical wastes by on-site sorting and stored in appropriate containers.</p> <p>(c) Construction waste will be collected and disposed properly by licensed collectors.</p> <p>(d) The records of waste disposal will be maintained as proof for proper management as designed.</p> <p>(e) Whenever feasible Contractor will reuse and recycle appropriate and viable materials (except when containing asbestos).</p>
<b>B. Impacts on surface drainage system</b>	Water Quality	<p>(a) There will be no unregulated extraction of groundwater, nor uncontrolled discharge of process waters, cement slurries, or any other contaminated waters into the ground or adjacent streams or rivers; the Contractor will obtain all necessary licenses and permits for water extraction and regulated discharge into the public wastewater system.</p> <p>(b) There will be proper storm water drainage systems installed and care taken not to silt, pollute, block or otherwise negatively impact natural streams, rivers, ponds and lakes by construction activities.</p> <p>(c) There will be procedures for prevention of and response to accidental spills of fuels, lubricants and other toxic or noxious substances.</p> <p>(d) Construction vehicles and machinery will be washed only in designated areas where runoff will not pollute natural surface water bodies.</p>

ACTIVITY	PARAMETER	MITIGATION MEASURES CHECKLIST
C. Historic building(s)	Cultural Heritage	<p>(a) If construction works take place close to a designated historic structure, or are located in a designated historic district, notification shall be made and approvals/permits be obtained from local authorities and all construction activities planned and carried out in line with local and national legislation.</p> <p>(b) It shall be ensured that provisions are put in place so that artefacts or other possible “chance finds” encountered in excavation or construction are noted and registered, responsible officials contacted, and works activities delayed or modified to account for such finds.</p>
D. Acquisition of land	Land Acquisition Plan/Framework	<p>(a) If expropriation of land was not expected but is required, or if loss of access to income of legal or illegal users of land was not expected but may occur, that the Bank’s Task Team Leader shall be immediately consulted.</p> <p>(b) The approved Land Acquisition Plan/Framework (if required by the project) will be implemented.</p>
E. Toxic materials	Asbestos management	<p>(a) If asbestos is located on the project site, it shall be marked clearly as hazardous material.</p> <p>(b) When possible the asbestos will be appropriately contained and sealed to minimize exposure.</p> <p>(c) The asbestos prior to removal (if removal is necessary) will be treated with a wetting agent to minimize asbestos dust.</p> <p>(d) Asbestos will be handled and disposed by skilled &amp; experienced professionals.</p> <p>(e) If asbestos material is be stored temporarily, the wastes should be securely enclosed inside closed containments and marked appropriately. Security measures will be taken against unauthorized removal from the site.</p> <p>(f) The removed asbestos will not be reused.</p>
	Toxic/hazardous waste management	<p>(a) Temporarily storage on site of all hazardous or toxic substances will be in safe containers labelled with details of composition, properties and handling information.</p> <p>(b) The containers of hazardous substances shall be placed in a leak-proof container to prevent spillage.</p> <p>(c) The wastes shall be transported by specially licensed carriers and disposed in a licensed facility.</p> <p>(d) Paints with toxic ingredients or solvents or lead-based paints will not be used.</p>



<p><b>F.</b> Affected forests, wetlands and/or protected areas</p>	<p>Ecosystem protection</p>	<p>(a) All recognized natural habitats, wetlands and protected areas in the immediate vicinity of the activity will not be damaged or exploited, all staff will be strictly prohibited from hunting, foraging, logging or other damaging activities.</p> <p>(b) A survey and an inventory shall be made of large trees in the vicinity of the construction activity, large trees shall be marked and cordoned off with fencing, their root system protected, and any damage to the trees avoided.</p> <p>(c) Adjacent wetlands and streams shall be protected from construction site run-off with appropriate erosion and sediment control feature to include by not limited to hay bales and silt fences.</p> <p>(d) There will be no unlicensed borrow pits, quarries or waste dumps in adjacent areas, especially not in protected areas.</p>
<p><b>G.</b> Risk of unexploded ordinance (UXO)</p>	<p>Hazard to human health and safety</p>	<p>(a) Before start of any excavation works the Contractor will verify that the construction area has been checked and cleared regarding UXO by the appropriate authorities.</p>
<p><b>H.</b> Traffic and pedestrian safety</p>	<p>Direct or indirect hazards to public traffic and pedestrians by construction activities</p>	<p>(a) In compliance with national regulations the Contractor will insure that the construction site is properly secured and construction related traffic regulated. This includes but is not limited to:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Signposting, warning signs, barriers and traffic diversions: site will be clearly visible and the public warned of all potential hazards.</li> <li>▪ Traffic management system and staff training, especially for site access and near-site heavy traffic. Provision of safe passages and crossings for pedestrians where construction traffic interferes.</li> <li>▪ Adjustment of working hours to local traffic patterns, e.g. avoiding major transport activities during rush hours or times of livestock movement.</li> <li>▪ If required, active traffic management by trained and visible staff at the site for safe passage for the public.</li> <li>▪ Ensuring safe and continuous access to all adjacent office facilities, shops and residences during construction.</li> </ul>

## PART 4: MONITORING PLAN

(POPULATED WITH EXAMPLES, TO BE ADAPTED AS NEEDED)

<b>Phase</b>	<b>What</b> (Is the parameter to be monitored?)	<b>Where</b> (Is the parameter to be monitored?)	<b>How</b> (Is the parameter to be monitored?)	<b>When</b> (Define the frequency / or continuous?)	<b>Why</b> (Is the parameter being monitored?)	<b>Cost</b> (if not included in project budget)	<b>Who</b> (Is responsible for monitoring?)
<b>During activity preparation</b>	site access	at the site	check if design and project planning foresee diligent procedures	before launch of construction	safety of general public	marginal, within budget	Contractor, Engineer
	traffic management	at the site			timely detection of waste disposal bottlenecks		
	availability of waste disposal facilities	in site vicinity	visual / analytical if in doubt	before start of rehabilitation works		marginal, within budget	
	hazardous waste inventory (asbestos)	on site	visual / research in toxic materials databases	before approval to use materials	public and workplace health and safety	(prepare special account for analyses at PIU?)	
	construction material quality control (e.g. paints / solvents)	Contractor's store/building yard					
<b>During activity supervision</b>	dust generation	on site and in immediate neighbourhood, close to potential impacted residents	visual	daily	avoidance of public nuisance	marginal, within budget	Contractor, Engineer
	noise emissions		consultation of locals	daily			
		at discharge points or in storage facilities	visual, analytical if suspicious	daily / continuous	avoidance of negative impacts on ground/ surface waters		
	waste and wastewater types, quality and volumes		count of waste transports off site, check flow rates and runoff routes for wastewater	daily / continuous	ensuring proper waste management and disposal		
	surface drainage soundness						

**ANNEX 3. Conclusion of state expertize for 3.1.1 selected road section**

**Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України**



**ДЕРЖАВНЕ ПІДПРИЄМСТВО**

**“СПЕЦІАЛІЗОВАНА ДЕРЖАВНА ЕКСПЕРТНА ОРГАНІЗАЦІЯ - ЦЕНТРАЛЬНА СЛУЖБА УКРАЇНСЬКОЇ ДЕРЖАВНОЇ БУДІВЕЛЬНОЇ ЕКСПЕРТИЗИ”**

**ДП “УКРДЕРЖБУДЕКСПЕРТИЗА”**

01133, Україна, м. Київ, бульвар Лесі Українки, 26  
www.ukrbudex.org.ua

тел./факс +38 (044) 281-60-57; тел. +38(044) 285-23-70  
e-mail: center@ukrbudex.org.ua

**ЗАТВЕРДЖУЮ:**  
Директор  
ДП “Укрдержбудекспертиза”  
**В.Ф. АМІЛОГОВ**  
2013 р.

місто Київ  
№ 28-0174-13(28-00022-12)

**ЕКСПЕРТНИЙ ЗВІТ**

щодо розгляду проектної документації  
(позитивний)

За проектом «Капітальний ремонт автомобільної дороги державного значення М-03 Київ – Харків – Довжанський на ділянці Лубни – Полтава км 300+550 – км 336+873, км 340+961 – км 344+817, Полтавська область»

**Категорія складності об’єкта будівництва – V**

**Замовник будівництва – Служба автомобільних доріг у Полтавській області**

**Генеральний проектувальник – ДП «Укрдіпродор»**

За результатами розгляду проектної документації і зняття зауважень встановлено, що зазначена документація розроблена відповідно до вихідних даних на проектування з дотриманням вимог до міцності, надійності та довговічності об’єкта будівництва, його експлуатаційної безпеки та інженерного забезпечення, у тому числі щодо доступності осіб з обмеженими фізичними можливостями та інших маломобільних груп населення, санітарного та епідеміологічного благополуччя населення, охорони праці, пожежної безпеки, кошторисної частини проекту капітального ремонту і може бути затверджена в установленому порядку з такими техніко-економічними показниками:

*(початок)*

Показники	Од. виміру	Кількість
Народно-господарське значення дороги		державна
Категорія дороги		1-б
<i>Продовження дан. на звороті</i>		

(продовження)

Вид будівництва		капітальний ремонт
Загальна довжина	км	33,885
Мінімальний радіус у плані:		
- по населених пунктах	м	2493
- на польовій ділянці	м	800
Максимальний поздовжній ухил:		
- по населених пунктах	‰	29
- на польовій ділянці	‰	54
Мінімальні радіуси вертикальних кривих:		
- по населених пунктах:		
- опуклих	м	10465
- увігнутих	м	5000
- на польовій ділянці:		
- опуклих	м	15000
- увігнутих	м	5000
Ширина земляного полотна	м	25,60 - 28,80
Ширина проїзної частини	м	2x7,50
Тип покриття		щебенево-мастиковий асфальтобетон (ЩМА-20) на бітумі БМП 60/90-52
Примикання	шт.	31
Лівоповоротні з'їзди	шт.	15
Транспортні розв'язки у двох рівнях	шт.	2
Шляхопроводи	шт.	1
Мости	шт.	3
Підземні пішохідні переходи	шт.	1
Тунель для руху пішоходів та прогону худоби	шт.	1
Залізобетонні труби	шт.	11
Автобусні зупинки	шт.	21
Шумозахисні екрани	м	4452
Майданчики відпочинку та габаритно-вагового контролю	шт.	2
Дорожні метеостанції	шт.	2
Тривалість капітального ремонту	міс.	48
Загальна кошторисна вартість в поточних цінах станом на 12.06.2013 р.	тис. грн.	1191815,400: 33,885
в т.ч.:		
- будівельно – монтажні роботи	тис. грн.	947548,813
- устаткування	тис. грн.	6488,283
- інші витрати	тис. грн.	237778,304
Зворотні суми	тис. грн.	1520,894
<b>До складу проекту входять дві черги будівництва</b>		
<b>Перша черга, поділена на три пускові комплекси</b>		
Довжина ділянки	км	30,115
Примикання	шт.	28
Продовження див. на стор.3		

Серія ДП № 148871

ення)

(продовження)

Лівоповоротні з'їзди	шт.	13
Транспортні розв'язки у двох рівнях	шт.	1
Шляхопроводи	шт.	1
Мости	шт.	2
Тунель для руху пішоходів та прогону худоби	шт.	1
Залізобетонні труби	шт.	11
Автобусні зупинки	шт.	19
Шумозахисні екрани	м	4452
Майданчики відпочинку та габаритно-вагового контролю	шт.	2
Дорожні метеостанції	шт.	1
Тривалість капітального ремонту	міс.	24
Із загальної кошторисної вартості вартість першої черги в поточних цінах станом на 12.06.2013 р.	тис. грн.	1015631,113:30,115
в т. ч.:		
- будівельно – монтажні роботи	тис. грн.	808119,637
- устаткування	тис. грн.	4146,600
- інші витрати	тис. грн.	203364,876
Зворотні суми	тис. грн.	1185,731
<b>У тому числі:</b>		
<b>Пусковий комплекс №1 (км 300+550 – км 323+000)</b>		
Довжина ділянки	км	22,292
Примикання	шт.	21
Лівоповоротні з'їзди	шт.	11
Мости	шт.	2
Тунель для руху пішоходів та прогону худоби	шт.	1
Залізобетонні труби	шт.	8
Автобусні зупинки	шт.	12
Шумозахисні екрани	м	3594
Майданчики відпочинку та габаритно-вагового контролю	шт.	2
Дорожні метеостанції	шт.	1
Тривалість капітального ремонту	міс.	24
Із загальної кошторисної вартості першої черги вартість пускового комплексу №1 в поточних цінах станом на 12.06.2013 р.	тис. грн.	753098,323:22,3-33,7
в т. ч.:		
- будівельно – монтажні роботи	тис. грн.	594667,319
- устаткування	тис. грн.	3922,891
- інші витрати	тис. грн.	154508,113
Зворотні суми	тис. грн.	612,737
<b>Пусковий комплекс №2 (км 329+050 – км 333+250)</b>		
Довжина ділянки	км	4,200
<i>Продовження див. на стор.4</i>		

(закінчення)

Примикання	шт.	3
Лівоповоротні з'їзди	шт.	2
Залізобетонні труби	шт.	3
Автобусні зупинки	шт.	5
Шумозахисні екрани	м	858
Тривалість капітального ремонту	міс.	12
Із загальної кошторисної вартості першої черги вартість пускового комплексу №2 в поточних цінах станом на 12.06.2013 р.	тис. грн.	145796,929:1,2=34,7 м/км
в т. ч.:		
- будівельно-монтажні роботи	тис. грн.	118700,002
- устаткування	тис. грн.	111,662
- інші витрати	тис. грн.	26985,265
Зворотні суми	тис. грн.	255,594
<b>Пусковий комплекс №3 (км 333+250 – км 336+873)</b>		
Довжина ділянки	км	3,623
Примикання	шт.	4
Транспортні розв'язки у двох рівнях	шт.	1
Шляхопроводи	шт.	1
Автобусні зупинки	шт.	2
Тривалість капітального ремонту	міс.	12
Із загальної кошторисної вартості першої черги вартість пускового комплексу №3 в поточних цінах станом на 12.06.2013 р.	тис. грн.	116735,861:3,623=32,2 м/км
в т. ч.:		
- будівельно – монтажні роботи	тис. грн.	94752,316
- устаткування	тис. грн.	112,047
- інші витрати	тис. грн.	21871,498
Зворотні суми	тис. грн.	317,400
<b>Друга черга, км 340+961 – км 344+817</b>		
Довжина ділянки	км	3,770
Примикання	шт.	3
Лівоповоротні з'їзди	шт.	2
Транспортна розв'язка у двох рівнях	шт.	1
Мости	шт.	1
Підземні пішохідні переходи	шт.	1
Автобусні зупинки	шт.	2
Дорожні метеостанції	шт.	1
Тривалість капітального ремонту	міс.	24
Із загальної кошторисної вартості другої черги в поточних цінах станом на 12.06.2013 р.	тис. грн.	176184,287:3,77=46,7 м/км
в т. ч.:		
- будівельно – монтажні роботи	тис. грн.	139429,176
- устаткування	тис. грн.	2341,683
- інші витрати	тис. грн.	34413,428
Зворотні суми	тис. грн.	335,163

Обов'язковий додаток до експертного звіту на 18 аркушах.

**Головний експерт проекту**

**Відповідальні експерти:**



**Н. І. Кондратенко**  
(сертифікат АЕ № 001465)

**І. В. Котул**  
(сертифікат АЕ № 000094)

**Т. В. Янкова**  
(сертифікат АЕ № 000201)

**О. В. Грищенко**  
(сертифікат АЕ № 000052)

**О. А. Воробйов**  
(сертифікат АЕ № 000038)

**В. В. Шкуро**  
(сертифікат АЕ № 000199)

**А. Г. Бушиленко**  
(сертифікат АЕ 000027)

**П. М. Ковальов**



ANNEX 4. Conclusion of state expertize for 3.9 selected road section



Міністерство регіонального розвитку та будівництва України  
**ДЕРЖАВНЕ ПІДПРИЄМСТВО**  
 "СПЕЦІАЛІЗОВАНА ДЕРЖАВНА ЕКСПЕРТНА ОРГАНІЗАЦІЯ -  
 ЦЕНТРАЛЬНА СЛУЖБА УКРАЇНСЬКОЇ ДЕРЖАВНОЇ БУДІВЕЛЬНОЇ ЕКСПЕРТИЗИ"  
**ДП "УКРДЕРЖБУДЕКСПЕРТИЗА"**

01133, Україна, м. Київ, бульвар Лесі Українки, 26  
 www.ukrbndex.org.ua

тел./факс +38 (044) 281-60-57; тел. +38(044) 285-23-70  
 e-mail: centr@ukrbndex.org.ua

**ЗАТВЕРДЖУЮ:**  
 Т.в.о. директора  
 ДП "Укрдержбудекспертиза"  
  
 О.В. Берендєєва  
 " 29 08 2011 р.

**Позитивний висновок**  
**комплексної державної експертизи № 28-00024-10**  
**щодо робочого проекту**  
**"Будівництво автомобільної дороги Київ – Харків – Довжанський**  
**(на Ростов –на Дону) в обхід м. Валки".**

**Замовник** – Служба автомобільних доріг у Харківській області,  
**Генеральнийпроектувальник** – Харківська філія ДП "Укрдпродор"  
 інститут „Харківдіпрошлях”

За результатами розгляду проектних матеріалів і зняття зауважень згідно листа від 03.02.2011 р. № 44 встановлено, що зазначена проектна документація відповідає нормативам з питань міцності, надійності та довговічності будинків і споруд, їх експлуатаційної безпеки та інженерного забезпечення, санітарного та епідеміологічного благополуччя населення, пожежної безпеки, охорони навколишнього природного середовища, охорони праці, а також виконання архітектурних вимог і рекомендується до затвердження в установленому порядку з такими основними техніко-економічними показниками:

*(початок)*

Показники	Одиниці виміру	Кількість
1	2	3
Народно – господарське значення		державна
Категорія дороги		1-б
Довжина ділянки	км	11,865
Ширина земляного полотна	м	29,0
Ширина проїзної частини	м	2 x 7,5
<i>Продовження див. на звороті</i>		



(закінчення)

1	2	3
Тип покриття		капітальний – щебенево – мастиковий асфальтобетон (ЩМА -15) на модифікованих бітумах з ПАР
Транспортні розв'язки	шт	3
Глухі перетини	шт	5
Кошторисна вартість будівництва в поточних цінах станом на 01.07.2011р. в т. ч.: будівельно – монтажні роботи	тис.грн	848942,071
устаткування		658838,370
інші витрати		156,042
зворотні суми		189947,659
Крім того:		1261,418
Дольова участь у відновленні доріг		22692,656
Тривалість будівництва	місяць	20

**Примітки:**

- Даний висновок є комплексним за умови врахування позитивних висновків:
  - Державної санітарно-епідеміологічної служби від 17.03.2011 р. № 05.03.02- 07/24799;
  - Державного департаменту пожежної безпеки МНС України від 05.11.2010 р. № 36/4/7628;
  - ДП «Київський експертно - технічний центр» від 21.12.2010 р. 10В № 04-5112-15083;
  - Міністерства охорони навколишнього природного середовища від 11.02.2011 р. № 15/1-08.0211-084.
- Додаток до висновку на 9 аркушах є невід'ємною частиною висновку.

Директор філії  
ДП «Укрдержбудекспертиза»  
«Укрдордержбудекспертиза»

І.В. Котул

Серія ЦС № 083952

**Додаток до позитивного висновку  
№ 28-00024-10**

комплексної державної експертизи.

Робочий проект "Будівництво автомобільної дороги Київ – Харків – Довжанський (на Ростов –на Дону) в обхід м. Валки" розроблений Харківською філією ДП "Укрдипродор" інститутом „Харківдипрошлях” (ліцензія серія АГ № 577616 від 24.05.2011 р. № 25-Л, ГП О. М. Нудель) на підставі:

- завдання № 20-2/08 від 20. 05. 2008 р., виданого Службою автомобільних доріг у Харківській області і затвердженого Державною Службою автомобільних доріг України "Укравтодор";
- розпорядження Кабінету Міністрів України від 17 грудня 2008 р. № 1560-р;
- акту вибору земельних ділянок;
- архітектурно - планувального завдання від 25 березня 2009 р. № 6;
- рішення Гонтовоярської сільської ради XX сесії У скликання від 21.08.2008 р.;
- розпорядження Валківської райдержадміністрації від 10.12.2009 р. № 953;
- рішення Костівської сільської ради XXУ сесії У скликання від 22.08.2008 р. № 75;
- листа Черемушнянської сільської ради від 18.03.2009 р. № 39/2-16;
- рішення Валківської рай санепідемстанції Харківської області від 25.08.2009 р. № 1082;
- висновку науково – археологічної експертизи від 16.12.2009 р. № 314-19/05-1095.

У відповідності до постанови Кабінету Міністрів України від 24 червня 2006р. "Про затвердження переліку автомобільних доріг України загального користування державного значення" автомобільна дорога Київ – Харків – Довжанський (на Ростов –на Дону) відноситься до міжнародних автомобільних доріг загального користування державного значення під індексом (М-03).

Ділянка дороги, що проектується проходить в межах Валківського району Харківської області.

Доцільність проектування ділянки автомобільної дороги підтверджена ТЕО розвитку автомобільної дороги за напрямком Київ - Харків – Дебальцеве – Ізварине, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2008 р. № 1623 –р та титулом на виконання проектно-вишукувальних робіт, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України 17 грудня 2008 р. № 1560 р.

Згідно ТЕО автомобільна дорога Київ – Харків – Довжанський (на Ростов –на Дону) прокладена в обхід м. Валки з півдня. Таке проектне рішення визване незадовільними транспортно - експлуатаційними показниками ділянки дороги, яка пролягає через м. Валки (малі швидкості



руху, недостатня ширина проїзної частини, наявність великої кількості пересічень і примикань, велика кількість дорожньо – транспортних пригод).

Будівництво ділянки дороги в обхід м. Валки підвищить безпеку руху, знизить собівартість перевезень, покращить екологічну обстановку в м. Валки, відпаде необхідність зносу житлових будинків і перевлаштування значної кількості комунікацій: водопроводів, каналізації, газопроводів, кабелів зв'язку).

Інтенсивність руху на ділянці на даний період складає 6132 авт/добу, перспективна інтенсивність руху – 15890 авт/добу. У відповідності з перспективною інтенсивністю руху та значенням автомобільної дороги, будівництво передбачене по нормативам I-б категорії.

Початок проектної ділянки прийнятий на ПК 4200+50,00 і відповідає км 420+050 експлуатаційного кілометражу автомобільної дороги Київ – Харків – Довжанський, початок ділянки сполучення прийнято на ПК 4194+10,00. Далі траса, відхиляючись на південь, прямує в східному напрямку в обхід с. Корсунівка, с. Гонтів Яр. З км 428 траса відхиляється в північно-східному напрямку між м. Валки та с. Корсунівка і досягає на км 428+650 р. Мжа. Далі траса прокладена вздовж забудови м. Валки повертає в східному напрямку і досягає балки р. Карамуша на км 431+430. Останні 0,5 км траса пролягає до з'єднання з існуючою автомобільною дорогою Київ – Харків – Довжанський.

Кінець проектної ділянки прийнятий на ПК 4319+17,00 і відповідає км 431+407 експлуатаційного кілометражу автомобільної дороги Київ – Харків – Довжанський, кінець ділянки сполучення прийнято на ПК 4322+17,00.

Загальна довжина проектуємої ділянки 11,865 км, траса має 9 кутів повороту з радіусами заокруглення 1100 – 10000 м. При проектуванні ПК 4267 неповний і дорівнює 97,83 м.

Так як ділянка дороги прокладена по новому напрямку, то для розміщення елементів дороги та транспортних розв'язок потрібний постійний відвід земель площею 97,8207 га. Для складування рослинного ґрунту, для проведення протизсувних заходів на ділянці км 422+000 – км 425+500 (зліва), для руху будівельного транспорту передбачений тимчасовий відвід земельної ділянки загальною площею 11,4144га.

В зону будівництва ділянки автомобільної дороги та транспортних розв'язок попадають наступні комунікації:

- ВЛ-04 кВ і ВЛ – 10 кВ Валківського РЕС;
- кабелі зв'язку ДЕЛКС -114 РЦТЕТТС -1;
- кабелі зв'язку ЦЕЗ №1;
- напірна каналізація КП «Вода»;
- газопроводи Ø159 мм і Ø200 мм ВАТ «Харківгаз»;
- ВЛ – 35 кВ;
- ВЛ – 110 кВ.

Поздовжній профіль запроектований з параметрами, які забезпечують розрахункову швидкість руху автотранспорту 140 км/год :

- мінімальні радіуси вертикальних кривих
  - опуклих – 25000 м,
  - увігнутих – 7000 м,
- максимальний поздовжній ухил - 35 ‰.

Параметри дороги, що запроєктована :

- ширина земляного полотна	29,0 м;
- ширина проїзної частини	2x7,5 м;
- ширина узбіччя	4,0 м;
- ширина розділювальної смуги	6,0 м;
- поперечний ухил проїзної частини	25 ‰;
- поперечний ухил зупинкової смуги	25 ‰;
- поперечний ухил узбіччя, укріпленого засівом трави	50 ‰;
- крутизна укосів насипу	1:2, 1:1,75
- крутизна укосів виїмки	1:1,5

Зведення насипів земляного полотна передбачено ґрунтами виїмок, які представлені суглинками легкими і важкими пилуватими, глинами, супісками та пісками, які придатні для зведення земляного полотна. На деяких ділянках в робочому шарі знаходяться масні глини, які передбачено замінити привізними пісками з послідуєчим виводом води з цього шару. Перед відсипкою земляного полотна передбачено зняти родючий ґрунт з підшви насипу товщ. 0,3-0,5м.

Для укріплення земляного полотна від розмивів приробочну частину узбіччя шириною 1,5 м передбачено укріпити засівом трави товщ. 0,10 м, укоси і розділювальну смугу – засівом трави по шару родючого ґрунту товщ.0,15м.

На ділянках підходів до мостів ПК 4270+95 – ПК 4275+30, ПК 4284+00 – ПК 4287+20, ПК 4314+65 – ПК 4315+70 слабкі ґрунтові основи на глибину 3,5 - 4,0 м передбачено замінити привізними пісками. Додатково робочим проектом передбачено геодезичний контроль по стабілізації земляного полотна на цих ділянках з установленням контрольних «марок».

На ділянках виїмок, де рівень ґрунтових вод впливає на міцносні характеристики дорожнього одягу, робочим проектом передбачено влаштування поздовжніх дренажів недосконалого типу, розташованих за кюветами; для забезпечення стійкості укосів земляного полотна виїмок по лівим полкам зі сторони притоку ґрунтових вод, також, передбачається влаштування поздовжніх дренажів недосконалого типу.

На всіх переходах «насип – виїмка» передбачено влаштування поперечних дренажів.

На ділянці траси ПК 4222+45 – ПК 4250+85 з верхової сторони схилу балки Пересвітня знаходяться потенційно небезпечні ділянки у відношенні до зсувів. На деяких ділянках уже з'явилися опливини. Робочим проектом



передбачено влаштування захисних дренажів недосконалого типу і посадка саджанців берези.

Водовідвід вздовж дороги здійснюється по боковим канавам, кюветам у виїмці та нагорним канавам.

Робочим проектом передбачено влаштування конструкції дорожнього одягу, погодженої з Державною службою автомобільних доріг України «Укравтодор» і службою автомобільних доріг у Харківській області.

#### Конструкція дорожнього одягу по основній дорозі Тип1 і Тип2:

- захисно- дренальний шар з геотекстилю	
- щебенево- піщана суміш С-5	0,26 м;
- щебенево- піщана суміш С-7, оброблена цементом М-40	0,16 м;
- розлив бітумної емульсії – 0,8 л/м <sup>2</sup> ;	
- крупнозернистий пористий асфальтобетон марки І	0,12 м;
- розлив бітумної емульсії – 0,8 л/м <sup>2</sup> ,	
- дрібнозернистий щільний асфальтобетон марки І тип А	0,08 м;
- розлив бітумної емульсії – 0,3 л/м <sup>2</sup> ,	
- щебенево - мастиковий асфальтобетон ЩМА -15	0,05 м.

#### Конструкція дорожнього одягу на зупинкових смугах :

- щебенево - піщана суміш С-5	0,39 м;
- розлив бітумної емульсії - 0,8 л/м <sup>2</sup> ;	
- дрібнозернистий щільний асфальтобетон марки І тип А	0,08 м;
- розлив бітумної емульсії – 0,3 л/м <sup>2</sup> ;	
- щебенево - мастиковий асфальтобетон ЩМА -15	0,05 м.

#### Конструкція дорожнього одягу Тип3 (транспортна розв'язка на ПК4313+50):

- захисно- дренальний шар з геотекстилю	
- щебенево- піщана суміш С-5	0,39 м;
- розлив бітумної емульсії – 0,8 л/м <sup>2</sup> ;	
- крупнозернистий пористий асфальтобетон марки І	0,10 м;
- розлив бітумної емульсії – 0,3 л/м <sup>2</sup> ;	
- дрібнозернистий щільний асфальтобетон марки І тип А	0,05 м;
- розлив бітумної емульсії – 0,3 л/м <sup>2</sup> ;	
- щебенево - мастиковий асфальтобетон ЩМА -15	0,04 м.

#### Конструкція дорожнього одягу Тип4 (транспортні розв'язки на ПК4206+10, ПК4288+44,32):

- захисно- дренальний шар з геотекстилю;	
- щебенево- піщана суміш С-5	0,26 м.
- розлив бітумної емульсії – 0,8 л/м <sup>2</sup> ;	
- крупнозернистий пористий асфальтобетон марки І	0,10 м,
- розлив бітумної емульсії – 0,3 л/м <sup>2</sup> ;	
- дрібнозернистий щільний асфальтобетон марки І тип А	0,05 м,

- розлив бітумної емульсії - 0,3 л/м<sup>2</sup>;
- щебенево - мастиковий асфальтобетон ЦМА -15 0,04 м.

**Конструкція дорожнього одягу Тип5 (глухий перетин на ПК4277+63,37):**

- щебенево - піщана суміш С-5 0,29 м;
- розлив бітумної емульсії - 0,8 л/м<sup>2</sup>;
- чорний щебінь 0,08 м;
- розлив бітумної емульсії - 0,3 л/м<sup>2</sup>;
- дрібнозернистий щільний асфальтобетон марки І тип Б 0,05 м;

**Конструкція дорожнього одягу Тип6 (глухі перетини на ПК4221+90, ПК4254+91, ПК4299+74):**

- щебенево - піщана суміш С-5 0,28 м;
- розлив бітумної емульсії - 0,8 л/м<sup>2</sup>;
- дрібнозернистий щільний асфальтобетон марки І тип Б 0,05 м;

Робочим проектом передбачені заходи по відведенню води з проїзної частини і розділювальної смуги за рахунок влаштування лотків та дощоприймальних колодязів на розділювальній смузі на ділянках віражів та прикромочних лотків на узбіччях; на укосах насипів (при висоті більшій 3 м, при ухилах у поздовжньому профілі більших 30%, в нижній частині увігнутих вертикальних кривих) передбачено влаштувати водоскиди.

На відмиканні на початку траси від існуючої дороги Київ – Харків – Довжанський, на пересіченнях з дорогами ІУ і У категорій, на примиканні в кінці траси до існуючої дороги Київ – Харків – Довжанський робочим проектом передбачено влаштування 3 транспортних розв'язок у двох рівнях (на ПК 4206+10 і ПК4213+50 – І класу по типу «труба», ПК4288+44,32 – І класу по типу «неповний лист конюшини», і 5 "глухих" перетинів (ПК 4221+90, ПК 4240+78,30, ПК 4254+91, ПК 4277+63,37, ПК 4299+74). На пересіченні з автодорогою з автодорогою Валки – Щербинівка (ПК 4254+91) передбачено влаштування транспортного тунелю із збірної металеві гофрованої труби 12,093 x 8,215 м..

Для перепуску води під основною дорогою передбачено влаштувати 10 металевих гофрованих труб. Крім того, існуюча залізобетонна труба (скид з озера) на ПК 4315+76,25 подовжується металеві гофрованою трубою 5,84 x 4,56 м довжиною 141,39 м.

Металеві гофровані труби, також, передбачаються і під транспортними розв'язками.

Металевих гофрованих труб під транспортними розв'язками передбачено 3шт загальною довжиною 110,328м., пластикових - 8шт. загальною довжиною 120,4м.

На ділянці проектування передбачено будівництво 2-х мостів на пересіченні з постійними водотоками (балка Пересвітня, р. Мжа), 7-и шляхопроводів. Параметри штучних споруд призначені відповідно до умов їх



розташування на автомобільній дорозі 1-6 категорії. Споруди, що перетинають основну дорогу мають параметри відповідних доріг та з'їздів.

Розрахункові навантаження для споруд, що розташовані на основній дорозі та на примиканнях прийняті А15 та НК-100, на інших дорогах, категорія яких нижче III – А11 та НК-80.

Шляхопровід транспортної розв'язки на ПК 4206+10 запроєктовано довжиною 79,344 м за схемою 12,0+2x24,0+18,0, габаритом Г-8+0,75+8+2x0,75 м, кут пересічення 60°. На вимогу ДАІ на шляхопроводі передбачено встановлення по осі проїзної частини бар'єрного огородження.

Шляхопровід на ПК 4221+90. Довжина 82,398 м, схема 21,0+2x24,0+12,0 м, габарит Г-8+2x0,75 м, кут пересічення 60°.

Шляхопровід на ПК 4240+78,3 Довжина 55,182 м, схема 3x18 м, габарит 2x(Г-10,5+0,75 м), кут пересічення 64°.

Транспортний тунель з металевих гофрованих конструкцій типу SuperCor SC 81S. Довжина тунелю 61,798 м, габарит Г-8+2x0,75 м.

Міст на ПК 4273+30 через балку Пересвітня. Довжина 43,215 м, схема 12,0+18,0+12,0 м, габарит 2x(Г-10,5+0,75 м), кут пересічення 64°.

Шляхопровід на ПК 4277+63,37. Довжина 84,986 м, схема – 15,0 + 2x24,0+21,0 м, габарит Г-8+2x1,0 м, кут пересічення 90°.

Міст на ПК 4285+67 через р. Мжа. Довжина 73,140 м, схема 3x24,0 м, габарит 2x(Г-10,5+0,75 м), кут пересічення 67°.

Шляхопровід транспортної розв'язки на ПК 4288+44,32. Довжина 54,96 м, схема 15,0+24,0+15,0 м, габарит 2x(Г-13,25+0,75 м), кут пересічення 80°.

Шляхопровід на ПК 4299+74 Довжина 84,93 м, схема 18+2x24,0+18,0 м, габарит Г-6,5+2x0,75 м, кут пересічення 90°.

Шляхопровід транспортної розв'язки на ПК 4313+50. Довжина 97,787 м, схема 4x24,0 м, габарит Г-8+2x0,75 м, кут пересічення 45°.

Основні конструктивні рішення мостів та шляхопроводів прийняті аналогічними. Прогонові будови температурно-нерозрізні збірно-монолітні з балок, що виготовляються в оснащенні балок за типовим проектом серії 3.503.1-81. Поверху балки об'єднуються монолітною плитою проїзної частини з тротуарними консолями. Проміжні опори стовпчасті на круглих стійках діаметром 0.8 м. Фундаменти проміжних опор шляхопроводів запроєктовані з забивними палями або на природній основі. На мостах застосовані бурові палі діаметром 1.5м. Стояни обсипні козлові, стовпчасті або пальові в залежності від висоти насипу і геологічних умов.

Споруди, що перетинають перешкоди під гострим кутом, запроєктовані косими в плані.

Мостове полотно прийняте бордюрного профілю з організованим водовідводом через трубки та поздовжні колектори.

Конструкція мостового полотна:

- |  |          |
|--|----------|
| - щелеве-мастичний асфальтобетон ЩМА-15        | - 50 мм; |
| - гарячий дрібнозернистий асфальтобетон        | - 40 мм; |
| - захисний шар з полімер-асфальтобетону типу Г | - 30 мм; |

- гідроізоляція, що наплавляється - 5 мм;

Конструктивні рішення штучних споруд відповідають вимогам чинних стандартів та норм проектування.

Будівництво штучних споруд передбачено здійснювати з ґрунтових майданчиків. Монтаж опор і прогонових будов передбачено стріловими кранами. Прогони, що розташовані над укосами виїмки, монтується з використанням монтажного мосту для подачі балок в проліт.

Схеми штучних споруд погоджено з Укравтодором.

Для забезпечення безпеки руху автотранспорту і своєчасного інформування водіїв передбачається установка необхідних дорожніх знаків, оцинкованого металевого бар'єрного огороження, протизасліплювальних екранів, нанесення розмітки на проїзну частину із світлоповертальної полімерної стрічки і пластику (крайові смуги).

В процесі експертизи робочий проект доповнено уточненнями обсягів робіт та окремих проектних рішень (уточнені обсяги земляних робіт проектування дорожнього одягу, доповнені проектні рішення по відведенню води з-під дорожнього одягу), обсягів робіт, витрат та розрахунками.

### ТЕХНІКО - ЕКОНОМІЧНІ ПОКАЗНИКИ

Найменування показників	Один. виміру	Показники		
		у проекті	по нормативах	рекомендовано до затвердження
1	2	3	4	5
1. Народно-господарче значення		державна		
2. Вид будівництва		будівництво		
3. Перспективна інтенсивність руху	авт/доб	15890		15890
	у			
4. Довжина ділянки	км	11,865		11,865
5. Категорія дороги		1-6	1-6	1-6
6. Мінімальний радіус плану	м	1100	1100	1100
7. Максим. позовжній ухил	%	35	35	35
8. Мінімальні радіуси вертикальних кривих				
- опуклих	м	25000	25000	25000
- увігнутих	м	7000	7000	7000
9. Ширина земляного полотна	м	29,00	28,50-36,00	29,00
10. Ширина проїзної частини	м	2x7,50	2x7,50	2x7,50
11. Ширина розділювальної смуги	м	6,00	6,00	6,00
12. Тип покриття		капітальний – щебенево-мастиковий асфальтобетон (ЩМА -15) на модифікованих бітумах з ПАР		
13. Транспортні розв'язки	шт	3		3
14. Глухі перетини	шт	5		5
15. Штучні споруди: шляхопровід транспортної розв'язки на ПК4206+10:				



- довжина	м	79,344		79,344
- габарит	м	Г-8+0,75+8 + 2x0,75		Г-8+0,75+8 +2x0,75
шляхопровід на глухому перетині ПК4221+90:				
- довжина	м	82,398		82,398
- габарит	м	Г-8+2x0,75		Г-8+2x0,75
шляхопровід на ПК4240+78,3:				
- довжина	м	55,182		55,182
- габарит	м	2x (Г-10,5+0,75)		2x (Г-10,5+0,75)
шляхопровід на глухому перетині ПК4277+63,37				
- довжина	м	84,986		84,986
- габарит	м	Г-8+2x1,0		Г-8+2x1,0
шляхопровід транспортної розв'язки на ПК4288+44,32				
- довжина	м	54,96		54,96
- габарит	м	2x (Г-13,25+0,75)		2x (Г-13,25+0,75)
шляхопровід на глухому перетині ПК4299+74				
- довжина	м	84,93		84,93
- габарит	м	Г-6,5+2x0,75		Г-6,5+2x0,75
шляхопровід транспортної розв'язки на ПК4313+50				
- довжина	м	97,787		97,787
- габарит	м	Г-8+2x0,75		Г-8+2x0,75
міст на ПК 4273+30				
- довжина	м	43,215		43,215
- габарит	м	2x (Г-10,5+0,75)		2x (Г-10,5+0,75)
міст на ПК 4285+67				
- довжина	м	73,140		73,140
- габарит	м	2x (Г-10,5+0,75)		2x (Г-10,5+0,75)
транспортний тунель з металевих гофрованих конструкцій				
- довжина	м	61,798		61,798
- габарит	м	Г-8+2x0,75		Г-8+2x0,75
металеві гофровані труби отвором:				
1,58м	шт./пм	6/295,76		6/295,76
1,73м	шт./пм	1/82,00		1/82,00
2,02м	шт./пм	1/50,50		1/50,50
2,62м	шт./пм	1/113,49		1/113,49
2,91м	шт./пм	1/64,90		1/64,90
5,84x4,56м	шт./пм	1/137,79		1/141,39
14. Тривалість будівництва	місяць	20		20

### Кошторисна документація.

Заявлена кошторисна вартість будівництва була визначена в поточних цінах станом на 01.03.2010 р. і складала за зведеним кошторисним розрахунком – 949186,042 тис. грн., в тому числі будівельно-монтажних робіт – 559845,456 тис. гривень.

В процесі розгляду кошторисної документації по зауваженнях філії ДП "Укрдержбудекспертиза" "Укрдордержбудекспертиза" та внесення коректив сталися такі зміни:

Найменування видів будівництва	Подано	Згідно зауважень філії ДП "Укрдержбудекспертиза" "Укрдордержбудекспертиза"		Рекомендовано до затвердження
		Зменшено	Збільшено	
"Будівництво автомобільної дороги Київ – Харків – Довжанський (на Ростов – на Дону) в обхід м. Валки"	949186,042	100243,971	0	848942,071
	659845,456	1007,086	0	658838,370
		В тому числі:	Устаткування	156,042
			Інші витрати	189947,659
		Крім того:	Зворотні суми	1261,418
			Дольова участь у відновленні доріг	22692,656

Відмічається, що робочий проект "Будівництво автомобільної дороги Київ – Харків – Довжанський (на Ростов – на Дону) в обхід м. Валки" виконано згідно з вимогами ДБН А.2.2-3-2004 "Склад, порядок розроблення, погодження та затвердження проектної документації для будівництва". При цьому, в процесі проведення експертизи філією ДП "Укрдержбудекспертиза" "Укрдордержбудекспертиза" за погодженням із замовником в проект внесено зміни та доповнення.


Одержані позитивні висновки суміжних експертиз:

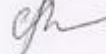
- Державної санітарно-епідеміологічної служби від 17.03.2011 р. № 05.03.02-07/24799;
- Державного департаменту пожежної безпеки МНС України від 05.11.2010 р. № 36/4/7628;
- ДП «Київський експертно - технічний центр» від 21.12.2010 р. 10В№ 04-5112-15083;
- Міністерства охорони навколишнього природного середовища від 11.02.2011 р. № 15/1-08.0211-084.

Також до уваги береться погодження робочого проекту з Департаментом ДАІ МВС України від 22.12.2009 р. № 4-7 – 11643.

Заступник директора

Завідувач експертно-кошторисного сектору

 Т. В. Янкова

 О. В. Грищенко





Державна служба автомобільних доріг України  
(УКРАВТОДОР)  
Служба автомобільних доріг у Полтавській області

36039 м. Полтава, вул. Куйбишева, 22-а

тел./факс (05322) 2-05-46

E-mail: sluzhbador@poltava.ukrtel.net

**ПРОТОКОЛ**

громадських слухань по матеріалах «Плану послаблення негативних впливів і плану моніторингу», включаючи РДПЗПП «Ринковий документ про придбання землі та політику переселення» з реконструкції та капітального ремонту автомобільної дороги державного значення М-03 Київ-Харків-Довжанський на ділянці Лубни-Полтава км 210+000 – км 347+200 в межах Лубенського, Хорольського, Великобагачанського, Решетилівського та Полтавського районів Полтавської області

23.12.2011р.

м. Полтава

№ 6

Головував:

*Нечипоренко В.П.* - заступник начальника Служби автомобільних доріг у Полтавській області

Запрошені:

1. Полтавська обласна державна адміністрація
  2. Полтавська районна державна адміністрація Полтавської області
  3. Решетилівська районна державна адміністрація Полтавської області
  4. Великобагачанська районна державна адміністрація Полтавської області
  5. Хорольська районна державна адміністрація Полтавської області
  6. Лубенська районна державна адміністрація Полтавської області
  7. Білоцерківська сільська рада Великобагачанського району Полтавської області
  8. Багачанська Перша сільська рада Великобагачанського району Полтавської області
- \* Всі бажаючі згідно Інформаційного повідомлення, що оприлюднене на офіційному сайті Полтавської обласної державної адміністрації від 24.11.2011р.

Присутні:

- Чердиченко І.П.* - заступник начальника головного відділу промисловості та розвитку інфраструктури Полтавської ОДА
- Іваніна О.В.* - перший заступник голови Полтавської РДА
- Колесніченко В.В.* - голова Решетилівської РДА
- Халдай М.К.* - заступник голови Великобагачанської РДА
- Плоцький В.О.* - перший заступник голови Хорольської РДА
- Мартиневська В.В.* - перший заступник голови Лубенської РДА
- Пилипенко С.М.* - сільський голова Білоцерківської сільської ради
- Гордусенко Л.В.* - сільський голова Багачанської Першої сільської ради
- Федорець В.М.* - ГПП ДП «Укрдіпродор» м.Київ /виконавець проекту/
- Савицький С.І.* - ГПП ДП «Укрдіпродор» м.Київ /виконавець проекту/
- Баланчук С.М.* - ГПП ДП «Укрдіпродор» м.Київ /виконавець проекту/
- Кравченко В.О.* - ГПП ДП «Укрдіпродор» м.Київ /виконавець проекту/

- Сімакова А.В.* - гол.спеціаліст Полтавської регіональної філії ДП«ЦДЗК» /керівник, куратор та виконавець землевпорядної документації по Полтавському, Решетилівському та Лубенському районам/
- Якименко О.В.* - начальник Великобагачанської філії ДП «ЦДЗК» /керівник, куратор та виконавець землевпорядної документації по Великобагачанському району/
- Іванюк Н.Ю.* - заступник начальника Хорольської філії ДП «ЦДЗК» /керівник, куратор та виконавець землевпорядної документації по Хорольському району/
- Слюсар В.П.* - заступник начальника Служби автомобільних доріг у Полтавській області
- Іщенко В.В.* - заступник начальника інвестиційно-кошторисного відділу Служби автомобільних доріг у Полтавській обл.

Представники засобів масової інформації (1 чол.) та громадяни (18чол.)

#### ПОРЯДОК ДЕННИЙ:

Проведення громадських слухань по матеріалам «Плану послаблення негативних впливів і плану моніторингу», включаючи РДПЗПП «Ринок документу про придбання землі та політику переселення» з реконструкції та капітального ремонту автомобільної дороги державного значення М-03 Київ-Харків-Довжанський на ділянці Лубни-Полтава км210+000–км347+200 в межах Лубенського, Хорольського, Великобагачанського, Решетилівського та Полтавського районів Полтавської області

#### СЛУХАЛИ:

**Нечипоренка В.П.** заступника начальника Служби автомобільних доріг у Полтавській області;

**Халдая М.К.** заступника голови Великобагачанської районної державної адміністрації;

**Гордусенко Л.В.** сільську голову Багачанської Першої сільської ради;

**Пилипенка С.М.** сільську голову Білоцерківської сільської ради;

**Савицького С.І.** головного інженера проекту ДП «Укрдипродор» м.Київ, проектне рішення автодороги М-03 на ділянці від км210+000 до км245+050;

**Федорця В.М.** головного інженера проекту ДП «Укрдипродор» м.Київ, проектне рішення автодороги М-03 на ділянках від км245+050 до км258+000, від км329+050 до км336+873, від км340+961 до км344+817, від км333+800 до км341+800, від км344+817 до км347+200;

**Баланчука С.М.** головного інженера проекту ДП «Укрдипродор» м.Київ, проектне рішення автодороги М-03 на ділянці від км258+000 до км300+550;

**Кравченка В.О.** головного інженера проекту ДП «Укрдипродор» м.Київ, проектне рішення автодороги М-03 на ділянці від км300+550 до км329+050.

#### РОЗГЛЯД МАТЕРІАЛІВ

##### І. ПЛАН ПОСЛАБЛЕННЯ НЕГАТИВНИХ ВПЛИВІВ І ПЛАН МОНІТОРИНГУ

У рамках реалізації Транспортної стратегії України, схваленої розпорядженням КМУ від 20.10.2010 року №2174-р, Державна Служба автомобільних доріг України «Укравтодор» здійснює підготовку другого спільного із Світовим банком інвестиційного проекту «Покращення транспортно-експлуатаційного стану міжнародної автомобільної дороги М-03 Київ-Харків-Довжанський на ділянці Лубни-Полтава.

Необхідність проведення покращення стану автодороги обумовлено сучасним незадовільним технічним станом дорожнього полотна та штучних споруд, який негативно впливає на транспортно-експлуатаційні характеристики та безпеку дорожнього руху.

Враховуючи зазначене та вимоги ДБН В.2.3-4:2007 автодорога М-03 повинна мати параметри І-б категорії.

Згідно представлених проектних рішень автодороги М-03 на ділянці Лубни-Полтава



розглянуто всі можливі негативні фактори впливу на навколишнє середовище.

Визначений план моніторингу дає можливість мінімізувати шкідливі фактори запланованої діяльності, що враховує відновлювальні заходи (землі, зелені насадження тощо); ресурсозберігаючі заходи (ощадне використання водних ресурсів, застосування сучасних матеріалів тощо); захисні заходи (зсувів, водної ерозії, підтоплення)

Даний проект має два основні компоненти: I компонент – відновлення та модернізація існуючих двосмугових ділянок доріг до чотири смугових; II компонент – покращення безпеки дорожнього руху на автомобільній дорозі М-03 та прилягаючих дорогах.

Оцінка впливів на навколишнє середовище характеризує передумання виникнення та прояву негативних впливів на етапі будівництва, відповідно до вимог нормативних документів та технологічних регламентів України.

## **II. Рамковий документ про придбання землі та політику переселення**

Мета цього рамкового документа полягає у роз'ясненні принципів переселення, організаційних заходів та критеріїв дизайну, які слід застосовувати до субпроектів, котрі будуть розроблятися в ході впровадження проекту. Потім плани переселення в рамках субпроектів, узгоджені з рамковим документом, будуть надсилатися до Світового банку на затвердження після того, як стане доступною конкретна інформація з питань планування.

Відповідні заходи будуть ретельно сплановані і здійснені за згодою сторін.

Рамковий документ про політику переселення, виключає вимушене переселення, так як воно відбуватиметься за добровільною згодою власника у зв'язку з наданням йому більш сприятливих умов життя.

## **ВИРІШИЛИ**

Схвалити заходи з реалізації зазначених процедур, за узгодженням органів місцевого самоврядування (райдержадміністрація, сільська рада) та письмової згоди власників на добровільне переселення, що отримала Служба автомобільних доріг у Полтавській області.

Враховуючи той факт, що документ має узагальнюючий формат, без глибокої деталізації кожної окремої ділянки, передбачити детальну розробку вказаного «Плану послаблення негативних впливів і плану моніторингу» в рамках підготовки проектної документації на стадії «Робочий проект» по кожній окремій ділянці, оприлюднити його та провести громадські слухання з залученням місцевих жителів до початку проведення будівельних робіт.

Протокол від заступник начальника інвестиційно-кошторисного відділу Служби автомобільних доріг у Полтавській області



В.В.Іщенко

23.12.2011р.  
15<sup>00</sup>-16<sup>00</sup>



Видається з 15 жовтня 1838 року  
ВСЕУКРАЇНСЬКА ГРОМАДСЬКО-ПОЛІТИЧНА ГАЗЕТА  
Нагороджена орденом Трудового Червоного Прапора

## Україно

### Президенти відправили Букочеву

Президенти України Віктор Янукович та Леонід Кучма відправили в Україну Вікторівну Букочеву, яка працює в Україні на посаді міністра внутрішніх справ України. До цього провадження її в Україні викликали для виконання посадових обов'язків.

### Нові призначення

Генеральний директор Української прес-служби Віктор Янукович призначив на посаду міністра внутрішніх справ України Вікторівну Букочеву. До цього провадження її в Україні викликали для виконання посадових обов'язків.

### Полтавщина розглядає всі варіанти

Полтавщина розглядає всі варіанти розвитку економіки регіону. Це стосується як приватного, так і державного сектору економіки.

### Віктор Янукович провів нараду з керівниками підприємств

Віктор Янукович провів нараду з керівниками підприємств. На нараді обговорювалися питання розвитку економіки регіону.

## Світ

### Юлія ДУМКА-КОНЦАРЬОВА

## Тече ріка життя...

Юлія ДУМКА-КОНЦАРЬОВА  
«Ріка життя»

Найкрасивіший пейзаж життя будувати завжди важко. Це стосується як приватного, так і державного сектору економіки.

Нещодавно гостинно прийняли в нашій країні Віктора Януковича, який на днях виповнює 15 років. Урочисте відкриття національного меморіального пам'ятника відбулося за участю голландської делегації...

Віктор Янукович, розповідаючи про своє життя, згадав про свою роботу в Україні. Він згадав про свою роботу в Україні, про свою роботу в Україні...

Нещодавно гостинно прийняли в нашій країні Віктора Януковича, який на днях виповнює 15 років. Урочисте відкриття національного меморіального пам'ятника відбулося за участю голландської делегації...

## Місцеві

### Юлія ДУМКА-КОНЦАРЬОВА

## Юлія ДУМКА-КОНЦАРЬОВА

Юлія ДУМКА-КОНЦАРЬОВА  
«Ріка життя»

Найкрасивіший пейзаж життя будувати завжди важко. Це стосується як приватного, так і державного сектору економіки.

Нещодавно гостинно прийняли в нашій країні Віктора Януковича, який на днях виповнює 15 років. Урочисте відкриття національного меморіального пам'ятника відбулося за участю голландської делегації...

Віктор Янукович, розповідаючи про своє життя, згадав про свою роботу в Україні. Він згадав про свою роботу в Україні, про свою роботу в Україні...

Нещодавно гостинно прийняли в нашій країні Віктора Януковича, який на днях виповнює 15 років. Урочисте відкриття національного меморіального пам'ятника відбулося за участю голландської делегації...

## Українська інтелектуальна еміграція

### Українська інтелектуальна еміграція

## Українська інтелектуальна еміграція

Українська інтелектуальна еміграція  
Українська інтелектуальна еміграція

Українська інтелектуальна еміграція  
Українська інтелектуальна еміграція

Українська інтелектуальна еміграція  
Українська інтелектуальна еміграція

Українська інтелектуальна еміграція  
Українська інтелектуальна еміграція

Українська інтелектуальна еміграція  
Українська інтелектуальна еміграція

## Віктор Янукович провів нараду з керівниками підприємств

### Віктор Янукович провів нараду з керівниками підприємств

Віктор Янукович провів нараду з керівниками підприємств. На нараді обговорювалися питання розвитку економіки регіону.

Віктор Янукович провів нараду з керівниками підприємств. На нараді обговорювалися питання розвитку економіки регіону.

Віктор Янукович провів нараду з керівниками підприємств. На нараді обговорювалися питання розвитку економіки регіону.

Віктор Янукович провів нараду з керівниками підприємств. На нараді обговорювалися питання розвитку економіки регіону.

## Словник-жартівник

### Словник-жартівник

Словник-жартівник  
Словник-жартівник

Словник-жартівник  
Словник-жартівник

Словник-жартівник  
Словник-жартівник

Словник-жартівник  
Словник-жартівник

## Українська інтелектуальна еміграція

### Українська інтелектуальна еміграція

Українська інтелектуальна еміграція  
Українська інтелектуальна еміграція

Українська інтелектуальна еміграція  
Українська інтелектуальна еміграція

Українська інтелектуальна еміграція  
Українська інтелектуальна еміграція

Українська інтелектуальна еміграція  
Українська інтелектуальна еміграція

## Віктор Янукович провів нараду з керівниками підприємств

### Віктор Янукович провів нараду з керівниками підприємств

Віктор Янукович провів нараду з керівниками підприємств. На нараді обговорювалися питання розвитку економіки регіону.

Віктор Янукович провів нараду з керівниками підприємств. На нараді обговорювалися питання розвитку економіки регіону.

Віктор Янукович провів нараду з керівниками підприємств. На нараді обговорювалися питання розвитку економіки регіону.

Віктор Янукович провів нараду з керівниками підприємств. На нараді обговорювалися питання розвитку економіки регіону.

## Улюблена музика покращує людину

### Улюблена музика покращує людину

Улюблена музика покращує людину  
Улюблена музика покращує людину

Улюблена музика покращує людину  
Улюблена музика покращує людину

Улюблена музика покращує людину  
Улюблена музика покращує людину

Улюблена музика покращує людину  
Улюблена музика покращує людину

## Інформаційне повідомлення про громадське обговорення

### Інформаційне повідомлення про громадське обговорення

Інформаційне повідомлення про громадське обговорення  
Інформаційне повідомлення про громадське обговорення

Інформаційне повідомлення про громадське обговорення  
Інформаційне повідомлення про громадське обговорення

Інформаційне повідомлення про громадське обговорення  
Інформаційне повідомлення про громадське обговорення

Інформаційне повідомлення про громадське обговорення  
Інформаційне повідомлення про громадське обговорення

## Регіональні відділення Фомул державного мавпа

### Регіональні відділення Фомул державного мавпа

Регіональні відділення Фомул державного мавпа  
Регіональні відділення Фомул державного мавпа

Регіональні відділення Фомул державного мавпа  
Регіональні відділення Фомул державного мавпа

Регіональні відділення Фомул державного мавпа  
Регіональні відділення Фомул державного мавпа

Регіональні відділення Фомул державного мавпа  
Регіональні відділення Фомул державного мавпа

## Оптимістичний районний суд

### Оптимістичний районний суд

Оптимістичний районний суд  
Оптимістичний районний суд

Оптимістичний районний суд  
Оптимістичний районний суд

Оптимістичний районний суд  
Оптимістичний районний суд

Оптимістичний районний суд  
Оптимістичний районний суд

## У Полтаві відкрили собор святого Миколая

### У Полтаві відкрили собор святого Миколая

У Полтаві відкрили собор святого Миколая  
У Полтаві відкрили собор святого Миколая

У Полтаві відкрили собор святого Миколая  
У Полтаві відкрили собор святого Миколая

У Полтаві відкрили собор святого Миколая  
У Полтаві відкрили собор святого Миколая

## Державна служба автомобільних доріг

### Державна служба автомобільних доріг

Державна служба автомобільних доріг  
Державна служба автомобільних доріг

Державна служба автомобільних доріг  
Державна служба автомобільних доріг

Державна служба автомобільних доріг  
Державна служба автомобільних доріг

## Апеляційний суд Полтавської області

### Апеляційний суд Полтавської області

Апеляційний суд Полтавської області  
Апеляційний суд Полтавської області

Апеляційний суд Полтавської області  
Апеляційний суд Полтавської області

Апеляційний суд Полтавської області  
Апеляційний суд Полтавської області

## Відкрито пам'ятник святому Миколаю

### Відкрито пам'ятник святому Миколаю

Відкрито пам'ятник святому Миколаю  
Відкрито пам'ятник святому Миколаю

Відкрито пам'ятник святому Миколаю  
Відкрито пам'ятник святому Миколаю

Відкрито пам'ятник святому Миколаю  
Відкрито пам'ятник святому Миколаю





Видатись з 13 квітня 1938 року

# Зоря Полтавщини

ВСЕУКРАЇНЬКА ГРОМАДСЬКО-ПОЛІТИЧНА ГАЗЕТА  
Нагороджена орденом Трудового Червоного Прапора

www.zorya.poltava.ua

ВІСТОРОК,  
11 листопада  
2014 р.  
№ 186-187 (23495-23496)  
Тираж номера 16.127

e-mail: zoriapoltava.ukr@red.ua

## Україна

### Терористи обстрілюють позиції українських силовиків

ТЕРОРИСТИ обстрілюють блокпост біля в'їзду в Ізюм. При цьому вбивають двох солдатів у військовій частині АТО. Сьогодні, з 15:30 до 21:30, блокпост обстрілювали терористи, що діяли з території міста Ізюм.

ТРИНАДЦЯТЬ обстрілів вночі в районі АТО завдали терористи, повідомляють силовиків АТО. Найбільше страждали солдати в районі блокпосту, який знаходиться на околицях Ізюма. Крім того, вночі в районі блокпосту вбили двох солдатів у військовій частині АТО.

«СІМНАДЦАТЬ вночі в районі блокпосту вбили двох солдатів у військовій частині АТО. Сьогодні, з 15:30 до 21:30, блокпост обстрілювали терористи, що діяли з території міста Ізюм», — повідомляють силовиків АТО.

### Герою України Ігорю Гордійчину вручено нагороди

ПРЕЗИДЕНТ України Петро Порошенко вручив Ігорю Гордійчину нагороду Герою України. Ігор Гордійчина отримав нагороду за мужність та героїзм, проявлені ним під час виконання обов'язків в районі Ізюма. Ігор Гордійчина отримав нагороду за мужність та героїзм, проявлені ним під час виконання обов'язків в районі Ізюма.

### Голова СБУ закликає Кабінет ухвалити рішення про розширення повноважень в Україні

ГОЛОВА Служби безпеки України Віталій Федорко закликає Кабінет Міністрів розширити повноваження Служби безпеки України в Україні. Він закликає Кабінет Міністрів розширити повноваження Служби безпеки України в Україні.

## Заксники Вітчизни

# Робота журналіста на війні

У ЛАСПОДА на Перемишлянському фронті працює журналіст-військова представництво «Зоря Полтавщини». Журналіст працює в районі Ізюма. Журналіст працює в районі Ізюма.

Двадцять років журналіст працює в журналістиці. Журналіст працює в журналістиці. Журналіст працює в журналістиці.



Журналіст Олександр Адамчук

Журналіст працює в журналістиці. Журналіст працює в журналістиці. Журналіст працює в журналістиці.

Журналіст працює в журналістиці. Журналіст працює в журналістиці. Журналіст працює в журналістиці.



У Полтавщині 2015 рік буде непростим





## **ПРОТОКОЛ (УЗАГАЛЬНЕНИЙ)**

**громадських консультацій з будівництва, реконструкції та капітального ремонту  
автомобільних доріг державного значення за напрямками  
М-03 Київ-Харків-Довжанський на ділянці Полтава – Харків  
та Р-52 Дніпропетровськ-Царичанка-Кобеляки-Решетилівка  
в межах Полтавської області**

м. Полтава  
Актова зала САД

22 грудня 2014р.  
14-00

<b>Присутні:</b>	Голова Решетилівської районної ради Перший заступник голови Чутівської райдержадміністрації Начальник відділу містобудування та архітектури Полтавської райдержадміністрації Голова Чутівської селищної ради Начальник відділу містобудування, архітектури та ЖКГ Чутівської райдержадміністрації Керівник апарату Решетилівської райдержадміністрації Начальник Полтавського управління водних ресурсів Начальник відділу регулювання земельних ресурсів, надр та екомережі Департаменту з питань нафтогазового комплексу, промисловості, екології та природних ресурсів Полтавської облдержадміністрації Заступник директора Центра охорони та досліджень пам'яток археології управління культури Полтавської облдержадміністрації Заступник начальника управління містобудування та архітектури Полтавської облдержадміністрації Заступник начальника Служби автомобільних доріг у Полтавській області Заступник начальника відділу підготовки та управління проектами, інвестицій та кошторисного ціноутворення Служби автомобільних доріг у Полтавській області Головний інженер проектів ДП «Укрдїпродор» Директор НВФ «Мостопроект» Головний інженер проектів ПАТ «Київсоюзшляхпроект» Головний інженер проектів ПВКП ДП «Укрдїпродор» Начальник управління органу державного санітарно-епідеміологічного нагляду ГУ Держепідемслужби у Полтавській області Директор Полтавської регіональної філії Центру ДЗК ГП ПФ ДП «НДІ Проекреструкція»	П.М. Кошовий С.М. Априяткін В.М. Пономаренко М.П. Корольов С.М. Гонтар М.Д. Пасічник В.Д. Євсєєв М.М. Григор'єв А.Б. Супруненко О.Б. Панков В.П. Нечипоренко С.В. Дудка В.М. Федорець Д.М. Каплинський О.О. Рекротчук Л.С. Крупенич А.В. Кобеляцький Л.В. Гусєва В.Л. Скальський
<b>Запрошені:</b>	Представники громадськості, підприємницької діяльності та місцевих засобів масової інформації	
<b>Нараду вели:</b>	Заступник начальника Служби автомобільних доріг у Полтавській області і В.П. Нечипоренко	
<b>Розгляд питань:</b>	Підбиття підсумків ознайомлення та проведення консультацій з підготовки	

інвестиційного проекту «Покращення автомобільних доріг та безпеки руху» за напрямками будівництва, реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг М-03 Київ-Харків-Довжанський на ділянці Полтава - Харків та Р-52 Дніпропетровськ-Царичанка-Кобеляки-Решетилівка в межах Полтавського, Чутівського, Кобеляцького та Решетилівського районів Полтавської області.

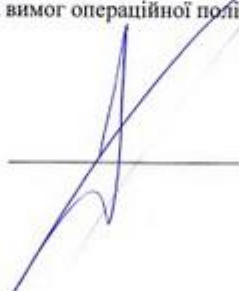
Обговорення Технічного завдання на розробку матеріалів оцінки впливу на навколишнє середовище (ОВНС), матеріалів та пропозицій до технічних рішень щодо Плану дій з охорони навколишнього середовища, послаблення негативних наслідків та моніторингу виконання проектів при будівництві, реконструкції та капітальному ремонті автомобільних доріг державного значення М-03 Київ – Харків - Довжанський на ділянці Полтава - Харків та Р-52 Дніпропетровськ – Царичанка – Кобеляки - Решетилівка в межах Полтавського, Чутівського, Кобеляцького та Решетилівського районів Полтавської області..

**Після доповідей та обговорень вирішили:**

Схвалити заходи з підготовки інвестиційного проекту «Покращення автомобільних доріг та безпеки руху» за напрямком будівництва, реконструкції та капітального ремонту автомобільної дороги М-03 Київ – Харків - Довжанський на ділянці Полтава - Харків та Р-52 Дніпропетровськ – Царичанка – Кобеляки - Решетилівка в межах Полтавського, Чутівського, Кобеляцького та Решетилівського районів Полтавської області.

Реалізацію пропозицій, внесених в період з 29.10.2014 по 22.12.2014 року в ході проведення в районах та області консультацій та обговорення проекту Плану дій з охорони навколишнього середовища, послаблення негативних наслідків та моніторингу виконання проекту при будівництві, реконструкції та капітальному ремонті автомобільних доріг, здійснити при детальній розробці технічних рішень та робочої документації за окремими проектами будівництва, реконструкції та капітального ремонту в робочих кресленнях проектів до початку проведення будівельних робіт за узгодженням з органами місцевого самоврядування та письмовою згодою власників земельних ділянок, що будуть підлягати додатковому відчуженню у державну власність для суцільних потреб відповідно до чинного в Україні законодавства та вимог операційної політики ОП 4.12 Світового банку.

Протокол вів



С.В. Дудка

**ПЕРЕЛІК ПИТАНЬ**

**внесених під час громадського обговорення технічного завдання на розробку плану та заходів з охорони навколишнього середовища та послаблення негативних наслідків будівництва, реконструкції та капітального ремонту автодороги державного значення М - 03 Київ – Харків – Довжанський та автодороги Р – 52 Дніпропетровськ – Царичанка – Кобеляки – Решетилівка**

Громадське обговорення вів заступник начальника Служби автомобільних доріг у Полтавській області Нечипоренко Володимир Петрович  
Секретаріт: Дудка Сергій Володимирович, Зінченко Олена Миколаївна

ПИТАННЯ ПОРЯДКУ ДЕННОГО:

Розгляд технічного завдання на розробку плану та заходів з охорони навколишнього середовища та послаблення негативних наслідків будівництва, реконструкції та капітального ремонту автодороги державного значення М-03 Київ – Харків - Довжанський та автодороги Р-52 Дніпропетровськ – Царичанка – Кобеляки – Решетилівка в рамках підготовки третього спільного зі Світовим банком проекту покращення автошляхів в межах області.

СЛУХАЛИ:

Нечипоренка В.П. заступника начальника Служби автомобільних доріг у Полтавській області, який ознайомив присутніх із загальними відомостями Проекту покращення автомобільних доріг та безпеки руху, який передбачає розбудову та відновлення (реконструкцію, капітальний ремонт) автомобільної дороги державного значення М-03 Київ-Харків-Довжанський на ділянці Полтава - Харків з доведенням її до параметрів І-б технічної категорії з чотирма смугами руху по всій протяжності в межах Полтавського району Полтавської області. Замовником даного проекту є Служба автомобільних доріг у Полтавській області Державного агентства автомобільних доріг України "Укравтодор", розробник проектної пропозиції та генеральний проектувальник – державне підприємство "Український державний інститут з проектування об'єктів дорожнього господарства "Укравтодор".

ВИСТУПИЛИ З ПИТАННЯМИ ТА ПРОПОЗИЦІЯМИ:

Супруненко А.Б. – заступник директора, провідний науковий співробітник центру охорони та досліджень пам'яток археології управління культури Полтавської ОДА – повідомив, що з запропонованих варіантів обходів - варіанти за схемою узгодженою з місцевими органами самоврядування Полтавського та Чутівського районів найкращі;

Євсєєв В.Д. – начальник Полтавського управління водних ресурсів – питання щодо значної кількості мінерального ґрунту, та звідки брати ґрунт при проведенні вищезазначених робіт; Запропонував долучитися до обласної програми охорони та розчищення малих річок, що дозволить забезпечити будівництво ґрунтом, при цьому САД та управління мають позитивний досвід такої спільної роботи в Лубенському, Полтавському та Хороцькому районах у попередній період. На даний час є розроблена документація по Чутівському району, яку можна використати для цілей проекту на річці Коломак при будівництві обходу смт.Чутове а реконструкції дороги.



**Кошовий П.М.** – голова Решетилівської районної ради:

**ПИТАННЯ** щодо уточнення узгодженої схеми по Р-52;

**ПИТАННЯ** щодо ціни на пісок для подальшого закладання в ПКД; Запропонував використати намівний пісок, який є в смт.Решетилівка від розчищення річки та придбавати в його в органах місцевого самоврядування (в громаді).

**ПИТАННЯ** щодо прилеглих доріг (до автодороги Київ - Харків по Решетилівському району) – щоб підрядники залишили після виконання контракту дороги не гіршими ніж були до проведення розбудови;

**ПРОПОЗИЦІЯ** – внести в контракт список доріг, які будуть задіяні при будівництві;

**САД** – підтримує пропозицію;

**САД** - Решетилівській районній раді надати пропозиції, які дороги дозволяють використовувати при будівництві;

**ПИТАННЯ** – щодо контролю діяльності будівельних робіт;

**САД** – можемо надати текст договору і врахувати питання щодо контролю діяльності будівельних робіт в додатковій частині;

**ПРОПОЗИЦІЯ** – підрядникам заключити угоду з сільськими радами, на території яких будуть задіяні під'їзні дороги.

**Корольов М.П.** – голова Чутівської селищної ради – просить надати документи перед початком робіт, по яких прилеглих дорогах будуть їздити вантажні машини;

**Відповідь САД** – пропонуємо надати свої пропозиції, які дозволяете використовувати дороги під час будівельних робіт для формування відповідних умов;

**Кобеляцький А.В.** - начальник управління органу державного санітарно-епідеміологічного нагляду ГУ держепідемслужби у Полтавській області;

**ПИТАННЯ** – про те, що при проведенні будівництва попадають садиби в зону де неможливо забезпечити умови проживання шляхом забезпечення санітарно-епідеміологічних норм .

**Відповідь САД** – повинно бути відселення, встановлення шумозахисних екранів, питання щодо шуму, викидів – будуть передбачені проектом.

**ПИТАННЯ** – чи визначені місця де будуть розміщені виробничі бази?

**Відповідь САД** – компанія, яка виграє тендер займеться питанням по розміщення будівельних баз

**ПИТАННЯ** – хто проведе експертизу по дорожньому будівництву?

**Відповідь САД** – «Укрдорбуддержекспертиза» м. Київ по проектам доріг загального користування.

Секретар засідання

О.М.Зінченко

### **Інформаційне повідомлення про громадські консультації**

У рамках реалізації Державної стратегії регіонального розвитку на період до 2020 року, затвердженої постановою КМУ від 06.08.2014 №385, Схеми планування території Полтавської області, затвердженої рішенням XVI сесії VI скликання Полтавської обласної ради від 23 травня 2013 року, та Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки, затвердженої постановою КМУ від 11.07.2013 №696, Державне агентство автомобільних доріг України «Укравтодор» здійснює підготовку Третього спільного зі Світовим банком інвестиційного проекту «Покращення автомобільних доріг та безпеки руху», який передбачає розбудову (будівництво обходу в смт.Чутове) та відновлення (реконструкцію, капітальний ремонт) автомобільної дороги державного значення М-03 Київ – Харків – Довжанський на ділянці Полтава – Харків з доведенням її до параметрів І-б технічної категорії з чотирма смугами руху по всій протяжності в межах Чутівського району Полтавської області.

З 12 листопада 2014 оголошується проведення громадських консультацій по Технічному завданню (ТЗ) на розробку матеріалів Оцінки впливу на навколишнє середовище (ОВНС) проєктів будівництва, реконструкції та капітального ремонту автодороги державного значення М-03 Київ – Харків - Довжанський на ділянці Полтава – Харків в межах Чутівського району Полтавської області з подальшим проведенням громадських обговорень по матеріалам Оцінки впливу на навколишнє середовище (ОВНС), яке відбудеться **15 грудня 2014 року. Місце проведення: смт.Чутове, адмінбудинок райдержадміністрації. Початок о 14-00. Запрошуються всі бажаючі. Замовник – Служба автомобільних доріг у Полтавській області Державного агентства автомобільних доріг України «Укравтодор», адреса: 36039, м. Полтава, вул. Куйбишева 22-а.**

З матеріалами Технічного завдання, заявами про наміри та екологічні наслідки проєктованої діяльності з будівництва, реконструкції та капітального ремонту ділянки автодороги можна ознайомитися на сайтах Полтавської облдержадміністрації та Служби автомобільних доріг у Полтавській області, в райдержадміністрації та сільських радах, з відповідними проєктними матеріалами та наданими пропозиціями можна ознайомитися безпосередньо в Службі автомобільних доріг у Полтавській області у Дудки С.В., тел. (05322)-2-04-55, адреса: 36039, м.Полтава, вул.Куйбишева, 22-А, другий поверх.

Пропозиції (зауваження) просимо подавати до 15 грудня 2014 року безпосередньо в Службу автомобільних доріг або в сільські (селищні) ради за місцем проживання та райдержадміністрацію.

22 грудня 2014 о 14-00 годині за результатами обговорень розробок ОВНС за проектами окремих ділянок відбудуться громадські слухання щодо загального Плану дій щодо охорони навколишнього середовища для Третього Проекту «Покращення автомобільних доріг та безпеки руху» за матеріалам Оцінки впливу на навколишнє середовище (ОВНС) стосовно продовження відновлення міжнародної автомобільної дороги М-03 Київ - Харків - Довжанський на ділянці Полтава - Харків км 333+250 - км 471+993 та автомобільної дороги Р-52 Дніпропетровськ - Решетилівка км 49+850 - км 174+145 в межах Полтавської області».

**Місце проведення:** 36039, м. Полтава, вул. Куйбишева 22-а, адміністративний будинок Служби автомобільних доріг у Полтавській області, актовa зала, 4-поверх. Початок о 14-00. Запрошуються всі бажаючі.



**ПРОТОКОЛ №01-М-03/17-02-14  
(ПІДСУМКОВИЙ)**

громадських консультацій з будівництва та реконструкції автомобільної дороги  
державного значення М-03 Київ-Харків-Довжанський  
на ділянці Полтава – Харків  
в межах Чутівського району Полтавської області

смт. Чутове

15 грудня 2014р.

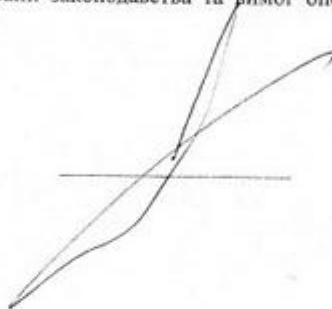
<b>Присутні:</b>	Заступник голови Чутівської районної ради	В.Г. Калаур
	Заступник голови Чутівської райдержадміністрації	С.М. Апряткін
	Голова Чутівської селищної ради	М.П. Корольов
	Голова Войнівської сільської ради	А.І. Бугай
	Голова Зеленківської сільської ради	А.О. Слободяник
	Начальник відділу архітектури та містобудування Чутівської райдержадміністрації	С.М. Гонтар
	Головний спеціаліст з питань надзвичайних ситуацій райдержадміністрації	О.Л. Незвієцький
	Депутати Чутівської районної ради	М.О. Зінченко
		О.Б. Качала
		С.Б.Кравченко
		О.І. Порохня
	Начальник юридичного відділу райдержадміністрації	Л.О. Боровик
	Депутати Чутівської селищної ради	Л.В. Каложна
		Л.І. Кириченко
		М.П. Матюшко
		С.І.Наріжна
	Заступник начальника Служби автомобільних доріг у Полтавській області	В.П.Нечипоренко
	Заступник начальника відділу підготовки та управління проектами, інвестицій та кошторисного ціноутворення Служби автомобільних доріг у Полтавській області	С.В.Дудка
	ГП ДП «Укрдїпрдор»	В.М. Федорець
<b>Запрошені:</b>	Представники громадськості, підприємницької діяльності та місцевих засобів масової інформації	
<b>Нараду вели:</b>	Заступник голови Чутівської райдержадміністрації	С.М. Апряткін
	Заступник начальника Служби автомобільних доріг у Полтавській області	В.П. Нечипоренко
<b>Резюме питань:</b>	Ознайомлення та проведення консультацій з підготовки інвестиційного проекту «Покращення автомобільних доріг та безпеки руху» за напрямком будівництва та реконструкції автомобільної дороги М-03 Київ-Харків- Довжанський на ділянці Полтава - Харків в межах Чутівського району Полтавської області. Обговорення Технічного завдання на розробку матеріалів оцінки впливу на навколишнє середовище (ОВНС), матеріалів та пропозицій до технічних рішень щодо Плану дій з охорони навколишнього середовища, послаблення негативних наслідків та моніторингу виконання проекту при будівництві та реконструкції автомобільної дороги державного значення М-03 Київ- Харків-Довжанський на ділянці Полтава - Харків в межах Чутівського району Полтавської області.	

**Після доповідей та обговорень вирішили:**

1. Схвалити заходи з підготовки інвестиційного проекту «Покращення автомобільних доріг та безпеки руху» за напрямком будівництва та реконструкції автомобільної дороги М-03 Київ-Харків-Довжанський на ділянці Полтава - Харків в межах Чутівського району Полтавської області.

Реалізацію внесених в період з 12.11.2014 по 15.12.2014 року в ході проведених в районі консультацій та обговорення проекту Плану дій з охорони навколишнього середовища, послаблення негативних наслідків та моніторингу виконання проекту при будівництві та реконструкції автомобільної дороги пропозицій здійснити при детальній розробці технічних рішень робочої документації за проектами будівництва та реконструкції в робочих кресленнях проекту до початку проведення будівельних робіт за узгодженням з органами місцевого самоврядування та письмовою згодою власників земельних ділянок, що будуть підлягати додатковому відчуженню у державну власність для суспільних потреб відповідно до чинного в Україні законодавства та вимог операційної політики ОР 4.12 Світового банку.

Протокол вів



С.В. Дудка



## Інформаційне повідомлення про громадські консультації

У рамках реалізації Державної стратегії регіонального розвитку на період до 2020 року, затвердженої постановою КМУ від 06.08.2014 №385, Схеми планування території Полтавської області, затвердженої рішенням XVI сесії VI скликання Полтавської обласної ради від 23 травня 2013 року, та Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки, затвердженої постановою КМУ від 11.07.2013 №696, Державне агентство автомобільних доріг України «Укравтодор» здійснює підготовку Третього спільного зі Світовим банком інвестиційного проекту «Покращення автомобільних доріг та безпеки руху», який передбачає розбудову та відновлення (реконструкцію, капітальний ремонт) автомобільної дороги державного значення М-03 Київ – Харків – Довжанський на ділянці Полтава – Харків з доведенням її до параметрів І-б технічної категорії з чотирма смугами руху по всій протяжності в межах Полтавського району Полтавської області.

З 18 листопада 2014 оголошується проведення громадських консультацій по Технічному завданню (ТЗ) на розробку матеріалів Оцінки впливу на навколишнє середовище (ОВНС) проектів будівництва, реконструкції та капітального ремонту автодороги державного значення М-03 Київ – Харків - Довжанський на ділянці Полтава – Харків в межах Полтавського району Полтавської області з подальшим проведенням громадських обговорень по матеріалам Оцінки впливу на навколишнє середовище (ОВНС), яке відбудеться **18 грудня 2014 року**. Місце проведення: смт.Полтава, адмінбудинок райдержадміністрації. Початок о 14-00. Запрошуються всі бажаючі. Замовник – Служба автомобільних доріг у Полтавській області Державного агентства автомобільних доріг України «Укравтодор», адреса: 36039, м. Полтава, вул. Куйбишева 22-а.

З матеріалами Технічного завдання, заявами про наміри та екологічні наслідки проєктованої діяльності з будівництва, реконструкції та капітального ремонту ділянки автодороги можна ознайомитися на сайтах Полтавської облдержадміністрації та Служби автомобільних доріг у Полтавській області, в райдержадміністрації та сільських радах, з відповідними проєктними матеріалами та наданими пропозиціями можна ознайомитися безпосередньо в Службі автомобільних доріг у Полтавській області у Дудки С.В., тел. (05322)-2-04-55, адреса: 36039, м.Полтава, вул.Куйбишева, 22-А, другий поверх.

Пропозиції (зауваження) просимо подавати до 19 грудня 2014 року безпосередньо в Службу автомобільних доріг або в сільські (селищні) ради за місцем проживання та райдержадміністрацію.

**22 грудня 2014 о 14-00 годині за результатами обговорень**

розробок ОВНС за проектами окремих ділянок відбудуться громадські слухання щодо загального Плану дій щодо охорони навколишнього середовища для Третього Проекту «Покращення автомобільних доріг та безпеки руху» за матеріалам Оцінки впливу на навколишнє середовище (ОВНС) стосовно продовження відновлення міжнародної автомобільної дороги М-03 Київ – Харків – Довжанський на ділянці Полтава – Харків км 333+250 – км 471+993 та автомобільної дороги Р-52 Дніпропетровськ – Решетилівка км 49+850 - км 174+145 в межах Полтавської області».

**Місце проведення:** 36039, м. Полтава, вул. Куйбишева 22-а, адміністративний будинок Служби автомобільних доріг у Полтавській області, актовий зал, 4-поверх. Початок о 14-00. Запрошуються всі бажаючі.

**ПРОТОКОЛ №01-М-03/17-04-14  
(ПІДСУМКОВИЙ)**

громадських консультацій з будівництва та реконструкції автомобільної дороги  
державного значення М-03 Київ-Харків-Довжанський  
на ділянці Полтава – Харків  
в межах Полтавського району Полтавської області

м. Полтава

18 грудня 2014р.

**Присутні:**

В.о. голови Полтавської райдержадміністрації	О.В. Іванина
Заступник голови Полтавської районної ради	М.М. Кальченко
Голова Степненської сільської ради	А.О. Кубрак
Голова Терешківської сільської ради	Л.І. Лепейко
Голова Василівської сільської ради	М.І.Монастирський
Голова Куликівської сільської ради	Є.О.Почечун
Начальник відділу містобудування та архітектури Полтавської райдержадміністрації	В.І. Пономаренко
Головний спеціаліст відділу культури та туризму Полтавської райдержадміністрації	О.В. Червенчук
Начальник відділу Держземагентства у Полтавському районі Полтавської області	Г.О. Мусієць

Заступник начальника Служби автомобільних доріг у Полтавській області	В.П.Слюсар
Заступник начальника відділу підготовки та управління проектами, інвестицій та кошторисного ціноутворення Служби автомобільних доріг у Полтавській області	С.В.Дудка
Заступник ГІП ДП «Укрдіпродор»	Р.В. Сорока

**Запрошені:** Представники громадськості, підприємницької діяльності та місцевих засобів масової інформації

**Параду вели:** В.о. голови Полтавської райдержадміністрації О.В. Іванина

Заступник начальника Служби автомобільних доріг у  
Полтавській області В.П. Слюсар

**Розгляд питань:** Ознайомлення та проведення консультацій з підготовки інвестиційного проекту «Покращення автомобільних доріг та безпеки руху» за напрямком будівництва та реконструкції автомобільної дороги М-03 Київ-Харків-Довжанський на ділянці Полтава - Харків в межах Полтавського району Полтавської області.

Обговорення Технічного завдання на розробку матеріалів оцінки впливу на навколишнє середовище (ОВНС), матеріалів та пропозицій до технічних рішень щодо Плану дій з охорони навколишнього середовища, послаблення негативних наслідків та моніторингу виконання проекту при будівництві та реконструкції автомобільної дороги державного значення М-03 Київ-Харків-Довжанський на ділянці Полтава - Харків в межах Полтавського району Полтавської області.

**Після доповідей та обговорень вирішили:**

1. Схвалити заходи з підготовки інвестиційного проекту «Покращення автомобільних доріг



та безпеки руху» за напрямком будівництва та реконструкції автомобільної дороги М-03 Київ – Харків - Довжанський на ділянці Полтава - Харків в межах Полтавського району Полтавської області.

Реалізацію внесених в період з 17.11.2014 по 18.12.2014 року в ході проведених в районі консультацій та обговорення проекту Плану дій з охорони навколишнього середовища, послаблення негативних наслідків та моніторингу виконання проекту при будівництві та реконструкції автомобільної дороги пропозицій здійснити при детальній розробці технічних рішень робочої документації за проектами будівництва та реконструкції в робочих кресленнях проекту до початку проведення будівельних робіт за узгодженням з органами місцевого самоврядування та письмовою згодою власників земельних ділянок, що будуть підлягати додатковому відчуженню у державну власність для суспільних потреб відповідно до чинного в Україні законодавства та вимог операційної політики ОР 4.12 Світового банку.

Протокол від



С.В. Дудка



**КОСТИВСЬКА СІЛЬСЬКА РАДА**  
Валківського району Харківської області

**ПРОТОКОЛ**  
проведення громадських слухань щодо відводу земель запасу  
Костівської сільської ради під будівництво автомобільної дороги  
Київ-Харків-Довжанський

від 12 квітня 2009 року

Місце проведення – Костівський сільський будинок культури

**П Р И С У Т Н І:** представники Служби автомобільних доріг в Харківській області: заступник начальника  
- Антопян М.А., провідний юрист  
- Татаркін І.О., проєктувальник  
Харківської філії «Харківдіпрошлях» - Нудел О.М., заступник голови Валківської РДА - Юрченко Е.П., начальник Держкомзему у Валківському районі  
- Дригайло В.В., Костівський сільський голова – Суханова Л.М., депутати Костівської сільської ради, жителі села Костів (всього 168 чол)

Головуючий на слуханнях – Суханова Л.М. сільський голова  
Секретар – Пивоварова Т.А. депутат сільської ради

**СЛУХАЛИ:** Антопян М.А. -заступника начальника служби автомобільних доріг в Харківській області про те, що питання будівництва дороги в обхід м.Валки виникло в середині 90-х років. В 1996 році було визначено розміщення полоси відводу земельної ділянки для будівництва за рахунок земель КСП ім.Горького, але за браком державних коштів будівництво так і не було розпочато.

Однак в 2008 році держава розпорядженням КМУ № 1623- від 27.12.2008 року направила кошти на розробку Техніко – економічного обґрунтування (ТЕО) будівництва, реконструкції та капітального ремонту автомобільної дороги Київ – Харків – Дебальцеве – Ізварине. Валківською районною земельною комісією погоджено в червні 2008 року «Акт попереднього вибору та обстеження земельної ділянки на дільниці обходу м.Валки.» Головою Валківської РДА в грудні 2006 року був затверджений «Протокол засідання комісії по вибору ділянок в

ЗГІДНО З  
ОРИГІНАЛОМ



межах Валківського району».

Виступаючий наголосив про актуальність прийняття відповідних документів направлених на необхідність вирішення цього питання, яке тісно пов'язане із проведенням в Україні чемпіонату Європи з футболу в 2012 році. Будівництво об'єкту транспортної інфраструктури – автодороги Київ – Харків – Довжанський в обхід м.Валки має загальнодержавне та регіональне значення і направлене на забезпечення потреби суспільства в цілому.

Будівництво автомобільної дороги забезпечить більш комфортний проїзд транзитного транспорту в обхід м.Валки, поліпшить екологічний стан населених пунктів розміщених на території Костівської сільської ради.

Разом з тим буде забезпечено безпеку руху транспорту та пішоходів по існуючій дорозі в межах м.Валки. І взагалі будівництво цієї дороги буде сприяти економічному та соціальному розвитку прилеглих територій, в тому числі територій Костівської сільської ради.

Доповідач повідомив присутніх, що згідно з постановою КМУ № 768 від 03.09.2008 року, п.2 розділу IV «Будівництво автомобільних доріг державного значення в обхід населених пунктів, в першу чергу в містах проведення фінальної частини чемпіонату Європи 2012 р. з футболу», Харківська філія «Харківдіпрошля» ДП «Укрдіпродор» приступила до розробки робочого проекту на будівництво автодороги Київ- Харків – Довжанський в обхід м.Валки. Згідно розпорядження КМУ від 17.12.2008 року № 1560-р розпочато виконання проектно – вишукувальних робіт вищезазначеної дороги.

**СЛУХАЛИ:** Нудел О.М.- проектувальника Харківської філії «Харківдіпрошля», який ознайомив громаду з проектом будівництва автомобільної дороги державного значення в обхід м.Валки, що проходить через територію Костівської сільської ради.

В зв'язку з тим, що проектні рішення потребують вилучення земель в постійне відведення за рахунок земель, що підлягають паюванню в кількості 4,804 га – пасовища; 0,439 га – сінокоси, проводяться ці слухання з метою отримання згоди громади на вилучення земель для суспільних потреб.

**СЛУХАЛИ:** Юрченко Е.П. –заступника голова Валківської РДА про те, що Кабінетом Міністрів та Верховною Радою ведеться робота по прийняттю відповідних законодавчих актів стосовно вилучення земель для суспільних потреб для будівництва доріг державного значення з метою підготовки до «Євро-2012». Але згідно


ЗГІДНО З  
ОРИГІНАЛОМ

законодавства України попередня згода представників відповідних територіальних громад все ж таки необхідна.

**СЛУХАЛИ:** Дригайло В.В. - начальника Держкомзему у Валківському районі про те, що у разі необхідності громадянам буде надано інші земельні ділянки, щоб не порушувати їх права.

**СЛУХАЛИ:** Суханову Л.М. – сільського голову, яка поставила на голосування питання про попередню згоду на вилучення земель Костівської сільської ради для будівництва об'єкту транспортної інфраструктури – автодороги Київ – Харків – Довжанський, що має загальнодержавне та регіональне значення та направлене на потреби суспільства в цілому.

**Голосували:** одноголосно

Головуючий на громадських слуханнях:  Суханова Л.М.

Секретар:  Пивоварова Т.А.

*З прийняттям згоди  
Головний територіальний  
відділ територіальної РДА*



*Л. Суханова*

ЗГІДНО  
ОРИГІНАЛУ







УКРАЇНА  
Валківський район  
Харківська область  
ГОНТОВОЯРСЬКА СІЛЬСЬКА РАДА

ПРОТОКОЛ

проведення громадських слухань щодо відводу земель  
Гонтовоярської сільської ради під будівництво автомобільної дороги  
Київ – Харків – Довжанський

від 24 квітня 2009 року

Місце проведення - актовий зал адмінбудинку с. Гонтів Яр  
Присутніх на слуханнях 138 чол.

ПРИСУТНІ: представник Служби автомобільних доріг в Харківській  
області Пляка С.М., проєктувальник Харківської філії  
«Харквідіпрошлях» Нудел О.М., перший заступник голови  
Валківської РДА Бабенко Ю.Г., заступник голови  
Валківської РДА Юрченко Е.П., начальник Управління  
Держкомзему у Валківському районі Дригайло В.В.

Головуючий на слуханнях - Солодовник Т.І. – секретар сільської ради  
Секретар - Серік Г.М.

ПОРЯДОК ДЕННИЙ:

1. Про обґрунтування будівництва автомобільної дороги  
Київ-Харків-Довжанський в обхід м. Валки, яка буде проходити по території  
Гонтовоярської сільської ради.

СЛУХАЛИ: Про обґрунтування будівництва автодороги в обхід м. Валки,  
яка буде проходити по території Гонтовоярської сільської ради  
інформація першого заступника голови Валківської райдержадміністрації  
Бабенка Ю.Г., в якій він довів до відома громади про виникнення  
необхідності будівництва автодороги державного значення в обхід м. Валки.

ЗГІДНО З  
ОРИГІНАЛОМ



регіональне значення, перспективи економічного та соціального розвитку прилеглих територій.

#### ВИСТУПИЛИ:

- Пляка С.М., представник Служби автомобільних доріг в Харківській області, який у своєму виступі повідомив, що питання будівництва дороги в обхід м. Валки виникло в 90-х роках. Було визначено розміщення полосу відводу земельних ділянок для будівництва, але за браком коштів будівництво розпочате не було.

В 2008 році розпорядженням КМУ № 1623 від 27.12.2008 р. виділені кошти на розробку техніко-економічного обґрунтування (ТЕО) будівництва, реконструкції та капітального ремонту автодороги Київ-Добальцєве-Ізварине. В цьому ж році Валківською районною земельною комісією погоджено «Акт попереднього вибору та обстеження земельної ділянки на відрізку обходу м. Валки».

Він також наголосив про актуальність прийняття відповідних документів, направлених на необхідність вирішення питання будівництва, тісно пов'язане з проведенням в Україні чемпіонату Європи з футболу в 2012 році. Будівництво автодороги Київ-Харків-Довжанський в обхід м. Валки має загальнодержавне та регіональне значення і направлене на забезпечення потреб суспільства в цілому. Це будівництво забезпечить більш комфортний проїзд транзитного автотранспорту в обхід м. Валки та покращить екологічний стан населених пунктів і нашої ради.

Також буде забезпечено безпеку руху транспорту та пішоходів на ділянці автодорозі в межах м. Валки та с. Гонтів Яр, будівництво дороги сприятиме економічному та соціальному розвитку прилеглих територій.

Виступаючий повідомив членам громади, що відповідно до постанови КМ України № 768 від 03.09.2008 р., п. 2 розділу IV «Будівництво автомобільних доріг державного значення в обхід населених пунктів у разі чергу в містах проведення фінальної частини чемпіонату Європи 2012 р. з футболу», Харківська філія «Харківдіпрошлях» ДП «Укрдіпроддор» виступили до розробки робочого проекту на будівництво автодороги Київ-Харків-Довжанський в обхід м. Валки. Розпочато і виконання проектних конструкторських робіт.

- Нудел О.М., проектувальник Харківської філії «Харківдіпрошлях» повідомив присутніх членів громади з проектом будівництва автомобільної дороги державного значення в обхід м. Валки, що проходить по території Гонтовоярської сільської ради.

В зв'язку з тим, що проектні рішення потребують вилучення земельних ділянок за рахунок земель, що підлягають паюванню, проводяться ці громадські слухання з метою отримання згоди громади на вилучення земель для суспільних потреб.

ЗГІДНО З  
ОРИГІНАЛОМ

- Юрченко Е.П., заступник голови Валківської РДА, який повідомив, що Кабінетом Міністрів України та Верховною Радою ведеться робота з прийняття відповідних законодавчих актів стосовно вилучення земель для суспільних потреб - будівництва доріг державного значення. Але відповідно до законодавства України, попередня згода представників відповідних територіальних громад необхідна.

- Дригайло В.В., начальник управління Держкомзему Валківському районі, у своєму виступі з даного питання сказала, що у разі необхідності та відповідно до прийнятих державою законодавчих актів громадянам буде надано інші земельні ділянки чи інша передбачена компенсація, щоб не були порушені права громадян - власників земельних ділянок.

- Шевченко В.І., Сивокоз Р.С., Макаренко Т.М., члени територіальної громади, які обговорювали питання про проходження необхідної дороги в конкретних місцях, способи компенсації за вилучення земель, які вже перебувають в приватній власності. Вони висловили згоду на вирішенні необхідності будівництва автодороги в обхід м. Валки та її значення для соціально-економічного розвитку території громади.

**СЛУХАЛИ:** Солодовник Т.І., секретар Гонтовоярської сільської ради, яка поставила на голосування питання про попередню згоду на вилучення земель Гонтовоярської сільської ради для будівництва об'єкту транспортної інфраструктури - автомобільної дороги Київ-Харків-Довжанський, що має загальнодержавне та регіональне значення, і управління на потреби суспільства в цілому.

**ВИРІШИЛИ:** Дати попередню згоду на вилучення земель Гонтовоярської сільської ради для суспільних потреб - будівництва об'єкту транспортної інфраструктури - автодороги Київ-Харків-Довжанський.

Голосували: одноголосно.

Головуючий на громадських слуханнях *[Підпис]* Т. Солодовник

Секретар *[Підпис]* Г. Ссрік

*[Підписи членів ради]*  
 Канцелярія  
 №30681376



ЗГІДНО З  
ОРИГІНАЛОМ