

**ЗВІТ ПРО ОЦІНКУ СОЦІАЛЬНОГО ВПЛИВУ**

**ДЛЯ ПРОЄКТУ «ТРОЛЕЙБУС З АВТОНОМНИМ  
ХОДОМ З ЗАРЯДЖАННЯМ НА ХОДУ (E-BUS) У  
ЛЬВОВІ»**

10 лютого 2020 р.

ТзОВ LINK 011

## Зміст

1	<b>Вступ</b> .....	1
2	<b>Короткий Опис Проекту та його Головний Відчутний Вплив</b> .....	1
3	<b>Політика Міжнародної Фінансової Корпорації</b> .....	2
4	<b>Методологія Оцінювання та Критерії Важливості</b> .....	3
4.1	Предмет Оцінювання .....	3
4.2	Сфера Впливу.....	3
4.3	Метод Збору Вихідних Даних .....	3
4.4	Критерії Важливості.....	3
5	<b>Опрілюднення Інформації та Консультації</b> .....	4
6	<b>Вихідні Умови, Оцінка та Пом'якшення Впливів</b> .....	5
6.1	<b>Закупівля Нових Тролейбусів з Автономним Ходом (E-Buses)</b> .....	5
6.1.1	Вихідні Умови .....	5
6.1.2	Оцінка Впливів та Рекомендовані Заходи Пом'якшення Впливів.....	7
6.2	<b>Ремонт Контактних Ліній</b> .....	9
6.2.1	Вихідні Умови .....	9
6.2.2	Оцінка Впливів та Рекомендовані Заходи Пом'якшення Впливів.....	9
6.3	<b>Практика Трудових Відносин та Організація Роботи з Підрядником</b> .....	10
6.3.1	Вихідні умови .....	10
6.3.2	Заходи Пом'якшення Впливів .....	11
7	<b>Моніторинг та Подальше Спостереження</b> .....	11
8	<b>Обмеження та Припущення</b> .....	12
9	<b>Додатки</b> .....	12
	<b>Додаток 1: Список проведених зустрічей з 25 по 27 вересня 2019 р.</b> .....	13

# 1 Вступ

Міжнародна Фінансова Корпорація (МФК) розглядає можливість надання допомоги місту Львів (тут і надалі "Місто" або "Львів"), Україна, у модернізації системи громадського транспорту Львова. Ця інвестиція (Проект) включатиме в себе наступні два компоненти:

1. Закупівля до 70 тролейбусів з автономним ходом з заряджанням на ходу (e-buses);
2. Ремонт контактних ліній та розширення мережі для нових тролейбусів.

Для надання допомоги в оцінці цієї інвестиції МФК найняла незалежного Соціального Консультанта (тут і надалі «Консультант»<sup>1</sup>), який провів оцінку соціального впливу та можливостей.

Цей документ – це звіт про Оцінку Соціального Впливу (ОСВ). В ньому міститься оцінка впливу запропонованого Проекту на громади та людей, а також на соціальні та економічні активи в сфері впливу Проекту. Еталонні стандарти, у порівнянні з якими була проведена оцінка впливу – це Природоохоронні Стандарти та Стандарти Соціальної Ефективності МФК. Команда спеціалістів з гендерних питань підготувала окремий звіт для Проекту про оцінку гендерного впливу та можливостей. Також для Проекту підготували План Дій в Природоохоронній та Соціальній Сферах (ПДПСС) для вирішення проблем в природоохоронній, соціальній та гендерній сферах. Цей План Дій є наявний як окремий документ. Соціальні заходи в ПДПСС базуються на висновках та рекомендаціях, представлених в звіті ОСВ.

Паралельно з оцінкою соціального впливу та можливостей в рамках цього Проекту Консультант провів таке саме оцінювання іншої потенційної інвестиції МФК у місті Львів – у проект реконструкції відрізка довжиною 1,7 км на вулиці Шевченка. Саме тому під час деяких зустрічей та заходів, проведених під час візиту, відбулося обговорення обидвох інвестиційних можливостей з різними залученими сторонами. Висновки щодо реконструкції відрізка дороги на вулиці Шевченка та запропоновані заходи щодо пом'якшення впливів викладені в окремому звіті про Оцінку Соціального Впливу.

## 2 Короткий Опис Проекту та його Головний Відчутний Вплив

Одна з ключових цілей розвитку міста Львів – модернізація системи громадського транспорту. Для цього МФК пропонує надати підтримку Місту в наступних двох сферах діяльності:

### ***Закупівля тролейбусів з автономним ходом з заряджанням на ходу (e-buses)***

Цей компонент включає в себе закупівлю до 70 тролейбусів з автономним ходом з заряджанням на ходу. Очікується, що такі тролейбуси будуть використовуватися переважно на вже існуючих маршрутах громадського транспорту Міста, проте деякі з них

---

<sup>1</sup> ТзОВ LINK 011 Елена Опланіч та Бранко Радовановіч

можуть використовуватися на нових маршрутах, що може спричинити зміну або скасування маршрутів, які в даний час використовуються приватними автобусними перевізниками. Тролейбуси з автономним ходом закупить і буде експлуатувати Львівське муніципальне підприємство ЛьвівЕлектроТранс (ЛЕТ). Спільно з Відділом Транспорту Львівської Міської Ради та ЛЕТ, ЛьвівАвтоДор в якості оператора системи управління трафіком Міста займеться плануванням зміни маршрутів вже існуючих приватних автобусних перевізників.

### ***Ремонт контактних ліній***

Цей компонент головним чином включає в себе реконструкцію вже існуючої контактної мережі Міста та її розширення в потрібних місцях для використання новими тролейбусами з автономним ходом. Відповідальність за проектування та ремонт контактної мережі візьме на себе ЛЕТ. Очікується, що роботи, пов'язані з цим компонентом, спричинять лише незначні порушення в русі транспорту в тих місцях, де доведеться встановлювати нові опори та/або нові кабелі.

## **3 Політика Міжнародної Фінансової Корпорації**

Ключовим чинником при написанні даного звіту про Оцінку Соціального Впливу являються Природоохоронні Стандарти та Стандарти Соціальної Ефективності (2012 р) Міжнародної Фінансової Корпорації (МФК), включно з загальним Стандартом Ефективності 1 – Оцінка та Управління екологічними та соціальними ризиками та впливами. Цілі Стандарту Ефективності 1 коротко описані нижче:

- Виявити та оцінити природоохоронний і соціальний вплив та питання, які асоціюються з цим Проектом, та які можуть мати як позитивний, так і негативний вплив;
- Вжити необхідних заходів для того, щоб уникнути, або якщо уникнути неможливо, то звести до мінімуму, пом'якшити або компенсувати негативний вплив на робітників, постраждалих громад та навколишнє середовище;
- Виявити і, де це можливо, створити можливості для покращення природоохоронних та соціальних показників;
- Забезпечити належну відповідь та поведження зі скаргами від громад та інших причетних сторін, на які матиме вплив даний Проект;
- Забезпечити оприлюднення та розповсюдження інформації щодо екологічного впливу та соціального становища, а також належного залучення громад, на яких матиме вплив даний Проект, до вирішення питань, які можуть мати на них вплив, на протязі всього циклу Проекту.

Огляд Стандартів Ефективності МФК було зроблено з метою виявлення основних соціальних впливів, які слід врахувати в даному документі. Крім Стандарту Ефективності (СЕ) 1, були також визначені як актуальні Стандарти Ефективності 2 щодо Умов Праці та Виробництва, а також Стандарти Ефективності 4 щодо Охорони Здоров'я Громади та Безпеки. В цьому звіті також обговорюються впливи, які підпадають під ці категорії.

## 4 **Методологія Оцінювання та Критерії Важливості**

### 4.1 **Предмет Оцінювання**

В цьому звіті враховано потенційні соціально-економічні впливи результатів запропонованого Проєкту, які асоціюються з наступними питаннями:

- Засоби до існування
- Можливості працевлаштування та постачання
- Охорона здоров'я громади та заходи безпеки
- Питання праці та організація роботи підрядників

### 4.2 **Сфера Впливу**

Первинна сфера впливів враховує всі впливи, які Проєкт може мати на місцеві ресурси та на отримувачів, і саме це є центром уваги оцінювання впливів. В даному Проєкті первинна сфера впливів стосується тих ділянок у м. Львів, де буде проведено ремонт контактної мережі або де вона буде встановлена, а також автобусних перевізників, на діяльність яких може мати вплив використання нових транспортних засобів з автономним ходом.

Вторинна сфера впливів враховує більш загальні впливи на ширшому, міському, рівні, яким в даному випадку є Місто Львів.

### 4.3 **Метод Збору Вихідних Даних**

У вересні та жовтні 2019 року Консультант проводив кабінетний аналіз всіх наявних планів Проєкту, документів, колективних трудових угод, а потім збирав інформацію через прямі запити до представників Міста, ЛАД і ЛЕТ. Деякі додаткові дані були отримані в результаті аналізу відповідних досліджень, звітів та планів, здійснених на муніципальному або регіональному рівні, а також національних законів, які є у відкритому доступі.

З 25 по 27 вересня 2019 року був здійснений візит до міста Львів, під час якого було проведено зустрічі з представниками Міста, ЛЕТ, ЛАД, а також з представниками державних та приватних автобусних перевізників. Разом з представником ЛАД Консультант також пройшовся по вул. Шевченка і поговорив з львів'янами, які проживають або працюють на тій вулиці, а також відвідав вже існуючий будівельний майданчик в Місті. Список зустрічей наводиться в Додатку 1 до цього звіту.

### 4.4 **Критерії Важливості**

При оцінюванні потенційних впливів результатів запропонованого Проєкту враховували етапи будівництва та експлуатації. Рівень значимості кожного впливу оцінювався на основі важливості змін, впроваджених завдяки запропонованим інвестиціям, а також на основі чутливості до змін сторін, на які ці зміни будуть мати вплив. Для визначення значимості впливів використовувались наступні терміни:

- Значний Вплив: коли можна очікувати, що запропонований Проєкт буде мати дуже значний вплив (або позитивний, або негативний) на громади та окремих осіб або на соціальні і економічні активи;
- Помірний вплив: коли можна очікувати, що запропонований Проєкт буде мати помітний вплив (або позитивний, або негативний) на громади та окремих осіб або на соціальні і економічні активи;
- Незначний вплив: коли можна очікувати, що запропонований Проєкт буде мати невеликий або ледве помітний вплив (або позитивний, або негативний) на громади та окремих осіб або на соціальні і економічні активи; та
- Дуже малий вплив: коли не очікується помітного впливу в результаті запропонованого Проєкту на громади та окремих осіб або на соціальні і економічні активи.

## 5 Оприлюднення Інформації та Консультації

Місто оприлюднює інформацію щодо всієї своєї діяльності на офіційній веб-сторінці <https://city-adm.lviv.ua/>. Щодо проєктів, які потенційно можуть мати значний вплив, Місто організовує громадські слухання з залученням зацікавлених сторін, включаючи членів місцевої громади, громадянського суспільства, представників мас-медіа та інших. Питання, пов'язані з діяльністю ЛЕТ публікуються на веб-сайті підприємства: <http://www.livelectrotrans.com.ua>.

Мешканці міста можуть висловлювати скарги по безкоштовній міській гарячій лінії (1580), яку часто використовують люди, які мешкають та працюють у Львові. В 2017 році Міська Адміністрація розробила та почала використовувати програму, згідно якої будь-які скарги, пов'язані з роботою служб та департаментів міста, а також комунальних служб, отримуються та автоматично скеровуються до відповідного департаменту/комунальної служби для здійснення заходів. Всі департаменти/комунальні служби (включаючи ЛАД і ЛЕТ) зобов'язані реагувати на протязі від двох до десяти днів, проте на невідкладні скарги реагувати мають швидко. Відгуки щодо вирішення питання надсилаються до служб міста, і на засіданні Міської Ради обговорюються щотижневі звіти з метою виявлення сфер, де часто виникають (і повторюються) проблеми, і які потрібно вдосконалювати. Одна з функцій гарячої лінії – повідомляти про перебої у постачанні комунальних послуг, але на неї також телефонують у випадках, коли виникає проблема з порушенням правопорядку. Такі дзвінки перенаправляються до поліції. Приватні автобусні перевізники сказали, що їх водії телефонують на цей номер у випадках, коли виникають проблеми з безпекою в їх автобусах. Мешканці Львова, з якими провели розмови під час відвідування міста, також повідомили, що вони використовують цей номер, якщо в них виникають будь-які проблеми в Місті. Крім гарячої лінії, скарги можуть реєструватися через соціальні мережі, мобільний додаток і центри надання послуг по всьому Місту. Типові і найбільш поширені скарги – відключення електропостачання та проблеми з електрикою, вивіз (утилізація) сміття, водопостачання та проблеми з опаленням.

Відповідно до звітів, які подавало Місто, в 2017 та 2018 роках, більшість зареєстрованих скарг щодо громадського транспорту (як державного, так і приватних перевізників) стосувалися недотримання графіку руху.

Додаткові заходи по залученню сторін, яких Місто, ЛАД і ЛЕТ мають вжити для виконання вимог МФК, включені в наступний розділ по кожному з двох компонентів Проєкту. Існує загальна вимога, щоби всі скарги (які направляються по міській гарячій лінії 1580) щодо обох компонентів Проєкту реєструвалися таким чином, щоби уможливити звітування перед Міжнародною Фінансовою Корпорацією. зокрема щодо скарг по відношенню до цього Проєкту.

## 6 Вихідні Умови, Оцінка та Пом'якшення Впливів

В наступному розділі представлені вихідні умови, оцінка впливів та запропоновані заходи щодо пом'якшення впливів для кожного з двох компонентів Проєкту. В останній частині розділу розглядається деяка додаткова інформація та впливи по відношенню до трудових питань та організації роботи з підрядниками.

### 6.1 Закупівля Нових Тролейбусів з Автономним Ходом (E-Buses)

#### 6.1.1 Вихідні Умови

##### 6.1.1.1 Основні характеристики громадського транспорту

Громадський транспорт у Львові забезпечується двома муніципальними перевізниками:

- АТП-1 для муніципальних автобусів (25 маршрутів) та
- ЛЕТ для трамваїв та тролейбусів (по 10 маршрутів)

Крім того, є чотири приватні перевізники, які експлуатують дизельні автобуси переважно невеликої пасажиромісткості, які відомі як «маршрутки». Відповідно до інформації, наданої безпосередньо автобусними операторами, вони використовують всього 26 маршрутів:

1. ЛАТП-14630 – 8 маршрутів;
2. Міра і К – 7 маршрутів;
3. Фіакр-Львів – 8 маршрутів; і
4. Успіх БМ – 3 маршрути.

Середня щоденна кількість одиниць громадського транспорту, які використовуються на маршрутах, становить 600 муніципальних та приватних автобусів (з яких до 250 мають платформу з низьким рівнем входу), 75 трамваїв і 55 тролейбусів. Існуючий парк підприємства ЛЕТ включає в себе 131 трамвай (9 з яких мають платформу з низьким рівнем входу) і 83 тролейбуси (24 з яких мають платформу з низьким рівнем входу). В 1989 році парк транспортних засобів включав в себе приблизно 227 трамваїв та 200 тролейбусів, проте з часом ця кількість зменшилась приблизно на 50%.

Проєкт передбачає закупівлю до 70 тролейбусів з автономним ходом (e-buses), які буде експлуатувати ЛЕТ. Очікується, що технічні характеристики нових тролейбусів будуть

завершені до кінця 2019 року, і їх планується закупити в середині 2020 року. Також очікується, що всі нові транспортні засоби матимуть покращені характеристики доступності (платформа з низьким рівнем входу), а також покращені характеристики безпеки (відеокамери, освітлення), які відповідатимуть національним та міжнародним стандартам.

Під час відвідування Міста Консультант мав зустріч з представником муніципального автобусного перевізника (АТП-1), з чотирма приватними автобусними перевізниками зі Львова, а також з Президентом Асоціації приватних автобусних перевізників Львівської області, в яку входять 23 організації (приватні автобусні перевізники). Поточні контракти чотирьох приватних автобусних операторів, які працюють в Місті, діють до листопада 2023 року. До 25 приватних перевізників подали заявку на ці маршрути, після того як були опубліковані умови тендеру, на якому вибрали ці чотири фірми. Є маршрути, на які під час тендеру не подав заявку жоден приватний автобусний оператор, тому що вони не розцінюються як прибуткові. Згідно поточних контрактів, Місто зберігає за собою право робити тимчасові або постійні зміни в автобусних маршрутах, відповідно до потреб пасажирів та приймаючи до уваги інші фактори. Як заявили приватні автобусні перевізники, в них також є міжміські маршрути – регіональні і у деяких випадках міжнародні. Всі чотири компанії існують вже багато років, а наймолодша з них була заснована майже 20 років тому.

#### *6.1.1.2 Водії у громадському транспорті*

Хоча на автобусних маршрутах муніципального та приватних перевізників не працює жодна жінка-водій, всього 167 водіїв трамваїв та тролейбусів (48%) в ЛЕТ – жінки. У Львові відчувається дефіцит водіїв і ЛЕТ організовує власні навчальні курси для зацікавлених кандидатів. Навчання триває 4 місяці, з яких 2 місяці – заняття і 2 місяці – практика водіння під наглядом. Перед навчанням кандидати проходять багато тестів та перевірок (психологічна, медична, на предмет правопорушень в минулому, тощо) і якщо вони проходять ці тести/перевірку, вони починають навчання. Під час навчання ЛЕТ платить їм суму – еквівалент приблизно 200 американських доларів, а якщо вони завершують навчання і підписують трудові контракти, їхня заробітна плата становить суму – еквівалент приблизно 500 американських доларів. На останньому навчальному курсі з 50 кандидатів лише 10 були працевлаштовані.

Існує дефіцит водіїв на всі засоби громадського транспорту (трамваї, тролейбуси та автобуси), оскільки є можливість також працювати в інших країнах (в сусідній Польщі), де пропонуються кращі умови праці. На даний час приватні перевізники мають 1,3 водія на автобус, а робоча зміна водія триває до 14 і навіть 16 годин. Водії не лише керують транспортним засобом, а також перевіряють автобусні квитки (виконують функцію контролера) і продають квитки (виконують функцію касира). В цілому умови праці жорсткі. Водії автобусів повинні проходити огляд щодня (тиск, наявність алкоголю в крові, тощо). Середній вік водіїв приватних автобусів є досить високий – від 40 до 70 років, тоді як середній вік водіїв муніципальних автобусів є приблизно 40 років. Хоча на приватних і муніципальному автобусному транспорті заробітна плата приблизно однакова, причиною того, чому середній вік водіїв муніципального перевізника трохи нижчий є те, що там умови праці є кращими, тобто вік автобусів, які експлуатуються, є меншим.

## 6.1.2 Оцінка Впливів та Рекомендовані Заходи Пом'якшення Впливів

### 6.1.2.1 Експлуатація

Очікується, що нові тролейбуси з автономним ходом, які закуплять в рамках цього Проекту будуть використовуватися переважно на вже існуючих маршрутах і вони замінять тролейбуси старшого віку. Проте можливо деякі з них будуть використовуватися на нових маршрутах або на існуючих маршрутах, які об'єднуються в один. Це може призвести до зміни маршрутів або скасування існуючих маршрутів приватних автобусних перевізників. Плануванням можливої зміни/скасування існуючих автобусних маршрутів приватних автобусних перевізників буде займатися підприємство ЛАД, який буде виконувати функцію оператора системи управління руху трафіком Міста, спільно з Управлінням Транспорту Львівської Міської Ради і ЛЕТ.

ЛЕТ провів попередній огляд маршрутів приватних автобусних маршрутів, які можуть бути скасовані, на яких можливо доведеться скоригувати кількість автобусів, і які можливо доведеться змінити. Підсумок цієї оцінки по кожному автобусному перевізнику можна побачити в нижченаведеній Таблиці 2. Що торкається ЛАТП-14630, згідно оцінки, або один маршрут може бути скасовано і один змінено, або обидва маршрути можуть бути скасовані, як показано в таблиці.

Таблиця 1: Попередня оцінка потенційного впливу на автобусні маршрути приватних перевізників

Автобусний перевізник	Скасування маршруту	Коригування кількості транспортних засобів (ТЗ)	Зміна маршруту
ЛАТП-14630	1 маршрут з 6 ТЗ на даний час АБО 2 маршрути з 22 ТЗ на даний час		Жоден маршрут АБО 1 маршрут з 14 ТЗ на даний час
Міра і К	1 маршрут з 6 ТЗ на даний час	3 маршрути з 33 ТЗ на даний час	
Фіакр-Львів	1 маршрут з 17 ТЗ на даний час		2 маршрути з 21 ТЗ на даний час
Успіх БМ			2 маршрути з 18 ТЗ на даний час
<b>ВСЬОГО</b>	<b>3 маршрути з 29 ТЗ на даний час АБО 4 маршрути з 45 ТЗ на даний час</b>	<b>3 маршрути з 33 ТЗ на даний час</b>	<b>4 маршрути з 39 ТЗ на даний час АБО 5 маршрутів з 53 ТЗ на даний час</b>

Загальна кількість маршрутів, які запропоновано скасувати, є незначна (3 або 4) і ці маршрути майже рівномірно розподілені між автобусними перевізниками. Проте, як вже

було зазначено, це ще не остаточна оцінка впливів і остаточне рішення може бути повністю іншим. Саме тому неможливо робити остаточних висновків, щодо важливості впливів. Приватні автобусні перевізники можуть навіть збільшити свою присутність на інших маршрутах тимчасово або постійно, але на даний момент про це також ще нічого не відомо.

Містом постійно вносяться зміни до загальної транспортної системи на основі багатьох факторів, і не лише в залежності від наявності нових транспортних засобів. Хоча загальна стратегія Міста полягає в тому, щоби збільшити використання електричних ТЗ у громадському транспорті, імплементація цих змін потребуватиме часу. Термін дії поточного тендерного періоду для приватних перевізників закінчується в листопаді 2023 року і до того часу це навряд чи сильно вплине на їх роботу.

Як і у випадку з вищевказаним питанням, неможливо проаналізувати, чи зміни або скасування маршрутів призведуть до втрати робочих місць водіями автобусів приватних перевізників. На основі наявних даних і особливо на підставі того факту, що існує дефіцит водіїв на громадському транспорті в цілому, можна зробити висновок, що потенційне скасування автобусних маршрутів не призведе до того, що значна кількість працівників, або взагалі хто-небудь втратить роботу назавжди.

Що торкається позитивних впливів, закупівля нових транспортних засобів покращить загальну якість транспорту в Місті, включаючи наявність більшої кількості транспортних засобів з платформою з низьким рівнем входу (потенційне збільшення у 25%), що покращить доступність до транспорту людям зі зниженою мобільністю (особи похилого віку, люди, які мають інвалідність, з дитячими колясками, тощо), а також наявність покращених характеристик безпеки (відеокамер і освітлення). Завдяки Проєкту потенційно відкриються нові можливості працевлаштування для водіїв нових тролейбусів з автономним ходом і можливості для постачальників.

#### *6.1.2.2 Заходи Пом'якшення Впливів*

Хоча на даний час неможливо зробити ніяких остаточних висновків щодо рівня впливів, основний засіб мінімізації потенційних впливів - залучення приватних автобусних перевізників до дискусій щодо можливих змін автобусних маршрутів, які можуть вплинути на них.

Необхідно вжити таких заходів:

- Надання вчасної інформації автобусним перевізникам перед будь-якими змінами/скасуванням їх автобусних маршрутів, щоб вони могли планувати свою роботу та пристосовуватися до нових обставин.
- Розглядаючи зміни маршрутів громадського транспорту, ЛАД, ЛЕТ і Управлінню Транспорту Міської Ради слід шукати можливості компенсувати вплив майбутнього скасування маршрутів/транспортних засобів шляхом залучення приватних автобусних перевізників в інших частинах міста. Наприклад, приватні автобусні перевізники могли би забезпечити альтернативний транспорт на заміну

громадського транспорту (трамваїв та тролейбусів) під час робіт з контактними мережами та під час будівництва доріг в різних частинах міста.

## 6.2 Ремонт Контактних Ліній

### 6.2.1 Вихідні Умови

Другий компонент Проєкту, який підлягав оцінюванню, передбачає потенційну реконструкцію та розширення контактних (або повітряних) ліній, які забезпечують громадський транспорт електрикою. Відповідальність за проєктування та реконструкцію контактної мережі візьме на себе підприємство ЛЕТ.

Оцінювання існуючих контактних ліній у Місті відбувається завдяки технічній допомозі МФК і його мета полягає в тому, щоб визначити, які контактні лінії слід відремонтувати чи замінити, і в яких місцях необхідно встановити нові контактні лінії.

### 6.2.2 Оцінка Впливів та Рекомендовані Заходи Пом'якшення Впливів

#### 6.2.2.1 Будівництво та Експлуатація

Очікується, що роботи на контактних лініях не триватимуть довго і крім короткотривалих порушень транспортного руху під час будівельних робіт, ці роботи не повинні мати значного впливу на місцеві громади. Очікується, що по завершенню будівельних робіт, завдяки відновленим/новим контактним лініям громадський транспорт надаватиме мешканцям та відвідувачам Львова послуги кращої якості.

Завдяки цьому компоненту Проєкту будуть створені обмежені можливості працевлаштування для електриків і постачальників на етапі будівництва та експлуатації.

#### 6.2.2.2 Заходи Пом'якшення Впливів

Щоб уникнути значних впливів на користувачів громадського транспорту під час будівельних робіт, слід впровадити наступні заходи:

- Організація альтернативного громадського транспорту під час ремонту існуючих контактних ліній;
- Вчасне інформування мешканців та відвідувачів Львова через місцеві мас-медіа про зміни маршрутів громадського транспорту і очікувану тривалість робіт, тобто до якого часу ці зміни, як очікується, будуть тривати.

Для пом'якшення ризиків, пов'язаних з охороною здоров'я громади та безпекою, необхідно вжити необхідних заходів; наприклад, у відповідних місцях слід встановити огорожу і чіткі інформаційні вказівники, вжити заходів регулювання руху будівельних автомобілів, тощо; а також інформувати громаду щодо заходів безпеки.

## 6.3 Практика Трудових Відносин та Організація Роботи з Підрядником

### 6.3.1 Вихідні умови

Україна являється державою-членом Міжнародної Організації Праці (МОП) з 1954 року (ще будучи в складі СРСР) і з 1991 року в якості незалежної держави. Україна ратифікувала 71 Міжнародну Конвенцію про Працю МОП, включаючи вісім основних і чотири пріоритетних Конвенції.

Трудовий Кодекс України (грудень 1971 року) – це головний закон, який регулює питання управління трудових та людських ресурсів в Україні. Крім того є велика кількість положень законодавчих актів, які стосуються безпеки і оплати праці, колективних переговорів, тощо.

В адміністрації Міста працює приблизно 1600 робітників, з яких приблизно 75% - жінки. В підприємстві ЛЕТ працює всього 1100 робітників, з яких 40% - жінки. Працівники Міської Адміністрації і підприємства ЛЕТ об'єднані у профспілки, які активно визначають і забезпечують виконання трудових угод.

В ЛЕТ є відділ, який займається управлінням трудових ресурсів. Цей відділ працює відповідно до національного законодавства та колективних угод, які визначають умови працевлаштування, робочі години, умови праці, соціальний пакет, роботу зі скаргами робітників, тощо. Очікується, що підрядники та постачальники мають дотримуватися національних законів щодо праці та працевлаштування і під час тендерів обираються лише фірми з хорошою репутацією, хоча за дотриманням ними законодавства активного моніторингу не ведеться.

Працівники Міської Адміністрації та підприємства ЛЕТ можуть в усній або письмовій формі висловити своє занепокоєння або претензію (скаргу) в декілька способів, включаючи своєму безпосередньому керівникові, через відділ людських ресурсів, представників профспілки та вищих керівників Міста/підприємства, включаючи мерію міста/директорів ЛЕТ. Згідно інформації, наданої представниками Міста і ЛЕТ, скарги зазвичай пов'язані з питанням переведення на вищу посаду, планування відпустки, умов праці, лікарняних (відпусток по догляду за дитиною), та інших прав, гарантованих законом, тощо.

Завдяки інформації, отриманій в результаті співбесід з працівниками ЛЕТ та Міської Адміністрації, а також в результаті ознайомлення з колективною угодою ЛЕТ, та іншим відповідним національним законодавством, можна зробити висновок, що управління трудовими та людськими ресурсами значною мірою відповідає стандартам МФК. Але необхідно вжити додаткових заходів для виконання вимог МФК, в таких сферах:

- Забезпечення можливості подачі анонімних скарг працівниками/робітниками;
- Моніторинг роботи підрядників щодо загальної соціальної взаємодії та залучення сторін, а також щодо трудових питань та питань людських ресурсів.

### 6.3.2 Заходи Пом'якшення Впливів

Для забезпечення впровадження всіх заходів пом'якшення впливів, які зазначені в Плані Дій в Природоохоронній та Соціальній Сферах (ПДПСС) і в цьому документі, Місту слід призначити соціального менеджера, загальні обов'язки якого включали би імплементацію, моніторинг та звітування вищому керівництву Міста та МФК. Або як варіант можна призначити соціального менеджера окремо в Міській Раді і на підприємстві ЛЕТ. Також Місто може вимагати, щоб підрядник призначив соціального менеджера (представника по зв'язках з громадою), який працював би на будівельному майданчику і взаємодіяв з громадами та швидко реагував на скарги.

Місто/підприємство ЛЕТ повинно забезпечити імплементацію підрядниками відповідних положень ПДПСС через договірні угоди (розробку та імплементацію плану управління навколишнім та соціальним середовищем і вимагати того ж самого від субпідрядників).

Місто/ЛЕТ повинні вимагати від підрядників впровадження належного механізму роботи з зовнішніми скаргами (скаргами від громади) та моніторингу і звітування щодо скарг (особливо повторних скарг), а також того, як ті скарги були вирішені (хронологія).

Місто та ЛЕТ повинні створити можливості своїм працівникам для подачі анонімних повідомлень і повідомлень про скарги. Місто також повинно вимагати, щоб підрядники впровадили відповідний механізм роботи з внутрішніми скаргами (скаргами від працівників), або прийняли, поширювали і використовували механізм Міста і проводили моніторинг та звітування щодо скарг (особливо повторних скарг) і як ці скарги були вирішені (хронологія). Підрядники повинні мати на будівельних майданчиках журнали скарг, які вони повинні повинні пред'являти під час інспекцій зі сторони Міста і ЛЕТ згідно встановленого порядку.

Питання праці і скарги, а також будь-які скарги від громади, які напряду отримують підрядники, повинні оцінюватися соціальним менеджером під час регулярних інспекцій на будівельних майданчиках.

## 7 Моніторинг та Подальше Спостереження

Завдяки скаргам (побажанням, коментарям), отриманих від різних сторін Проекту під час зустрічей та через механізм подачі скарг, Місто/ЛАД/ЛЕТ буде дізнаватися про питання та проблеми, які треба вирішити, або на індивідуальному, або на ширшому рівні (на рівні громади). Наприклад, якщо існуватимуть численні скарги щодо альтернативного громадського транспорту, який працюватиме під час ремонту контактних ліній, то це може вимагати проведення повторної оцінки планів зміни маршрутів та залучення приватних автобусних перевізників.

Необхідно проводити моніторинг самого процесу роботи зі скаргами для забезпечення вчасного розгляду і вирішення всіх отриманих скарг. Все це також стосується і скарг працівників і робітників.

Ще одна сфера, яка вимагає посиленого моніторингу – імплементація заходів з охорони здоров'я громади та безпеки. Це необхідно для того, щоб мешканці громади не попадали в неприємні або нещасні випадки. В Плани Дій в Природоохоронній та Соціальній Сферах (ПДПСС) слід включити аудита з питань Охорони Здоров'я Громади та Безпеки, які мають проводитися на місцях.

## 8 Обмеження та Припущення

Під час написання цього звіту були зроблені ключові припущення та виявлені обмеження, які наведені нижче:

- Запропонована інвестиція ще знаходиться на етапі раннього планування і деякі ключові рішення, наприклад, які контактні лінії слід відремонтувати або замінити і де прокласти нові контактні лінії, що дало би змогу зробити більш точне визначення впливів і їх серйозність, ще не зроблені;
- Передбачається, що Консультанту надали повну і точну інформацію щодо питань та практики праці, взаємодії сторін, тощо;
- Передбачається, що заходи пом'якшення впливів, зазначені в даному документі, будуть впроваджені в міру необхідності.

## 9 Додатки

## Додаток 1: Список проведених зустрічей з 25 по 27 вересня 2019 р.

25.09.2019.

- Спільна зустріч МФК з представниками ЛЕТ і ЛАД
- Зустріч з відділом зв'язків ЛЕТ
- Зустріч з соціальним експертом ЛАД
- Спільна зустріч представників МФК з заступником Міського Голови та представниками Міста
- Зустріч з Головою Відділу Зв'язків Міста

26.09.2019.

- Зустріч з Головою Відділу Людських Ресурсів ЛЕТ
- Зустріч з Головою Відділу Постачання ЛЕТ
- Відвідування місця проведення робіт спільно з проєктним менеджером ЛАД: вулиця Шевченка і будівельний майданчик в Місті – площа перед Залізничним Вокзалом

27.09.2019.

- Зустріч з муніципальним автобусним перевізником та приватними автобусними перевізниками
- Зустріч з власниками/працівниками фірм та мешканцями на вулиці Шевченка:
  - Ресторан (офіціант)
  - Продуктовий магазин (власниця)
  - Магазин канцтоварів (власниця – жінка старшого віку), мешканка будинку (жінка старшого віку)
  - Магазин будівельних матеріалів/фарб (власник)
  - Туристична фірма (працівниця)
  - Магазин автомобільних запчастин (власник)
  - Двоє продавців овочів на стихійному ринку (жінки) і один продавець квітів (жінка)
  - 4 мешканця (двоє чоловіків, які проживають в будинках з подвір'ям і місцем для паркування, один мешканець багатоповерхового будинку, одна мешканка новозбудованого багатоповерхового будинку з дитиною в колясці)
  - Один водій таксі, яке було тимчасово припарковане на вулиці Шевченка
- Зустріч з Головою Відділу Людських Ресурсів та Головою Юридичного Відділу ЛАД