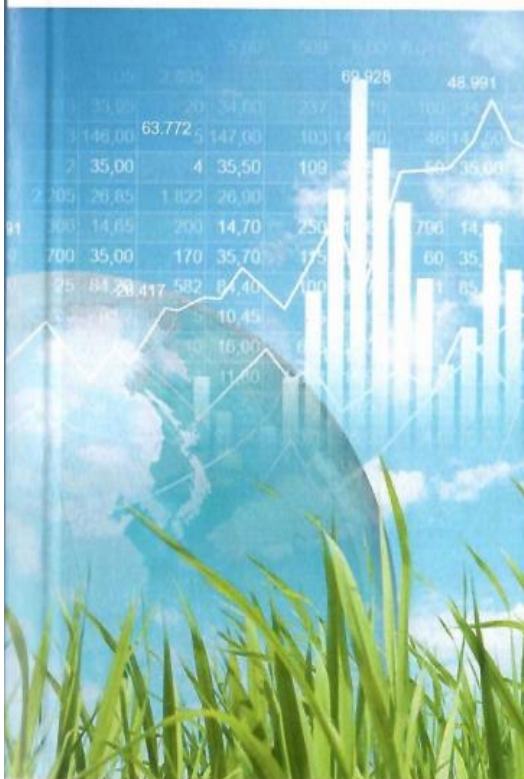


І. О. Новаковська, Н. Ф. Іщенко, М. П. Стецюк

ЕКОЛОГО-ЕКОНОМІЧНІ ЗАСАДИ ЗЕМЛЕКОРИСТУВАННЯ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ ТА ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА

Монографія



УДК 332.2+332.3:656.1 (043.5)
Н 72

Рецензенти: С. В. Бойченко – д-р техн. наук, проф. (Національний авіаційний університет);

О. С. Дорош – д-р екон. наук, проф. (Національний університет біо-ресурсів і природокористування України);

В. О. Хрутьба – д-р техн. наук, доц. (Національний транспортний університет)

Рекомендовано вченою радою Національного авіаційного університету (протокол № 7 від 30 вересня 2020 р.).

Н 72

Новаковська І. О.

Еколого-економічні засади землекористування автомобільного транспорту та дорожнього господарства / І. О. Новаковська, Н. Ф. Іщенко, М. П. Стецюк. – К. : НАУ, 2020. – 232 с.

ISBN 978-966-932-145-9

У монографії досліджуються теоретико-методологічні основи розвитку землекористування автомобільного транспорту та дорожнього господарства країни. Обґрунтовано необхідність удосконалення нормування використання земель для автотранспортної галузі шляхом формування на державному рівні нової парадигми інституціонального середовища щодо територіального розвитку цієї підкатегорії земель. Здійснено аналіз процесу відведення земельних ділянок для розміщення, будівництва та експлуатації об'єктів автодорожнього господарства. Доведено необхідність внесення зміни до нормативно-законодавчої бази, ключовим питанням якої є доцільність розробки проєкту, для вилучення земельних ділянок у власників з розрахунками можливих збитків і прибутків від проєкту. Виконано порівняльний аналіз нормативних параметрів розміщення елементів автомобільних доріг та придорожніх територій в Україні та країнах ЄС. Обґрунтовується необхідність облаштування придорожніх смуг та резервних зон. Розроблено механізм надання земель для резервування під будівництво та реконструкцію автомобільних доріг.

Розраховано на вчених, фахівців-практиків, викладачів і студентів навчальних закладів вищої освіти.

УДК 332.2+332.3:656.1 (043.5)

ISBN 978-966-932-145-9

© Новаковська І. О., Іщенко Н. Ф.,
Стецюк М. П., 2020
© НАУ, 2020

ЗМІСТ

ВСТУП	6
Розділ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ РОЗВИТКУ ЗЕМЛЕКОРИСТУВАННЯ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ ТА ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА КРАЇНИ	12
1.1. Структура, класифікація і правовий статус земель автомобільного транспорту та дорожнього господарства	12
1.2. Напрями розвитку автомобільної мережі	40
1.3. Екологічнобезпечне землекористування автомобільного транспорту та дорожнього господарства	50
Розділ 2. ОСОБЛИВОСТІ ВІДВЕДЕННЯ І ВИКОРИСТАННЯ ЗЕМЕЛЬ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ ТА ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА	64
2.1. Нормування відведення земельних ділянок для потреб земель автомобільного транспорту і дорожнього господарства.....	64
2.2. Особливості виконання землевпорядних робіт та інвентаризації земель для потреб автомобільного транспорту та дорожнього господарства	77
2.3. Викуп та примусове відчуження земельних ділянок для суспільних потреб, зокрема автомобільного транспорту і дорожнього господарства.....	88
Розділ 3. ЕКОЛОГО-ЕКОНОМІЧНИЙ ТА ОРГАНІЗАЦІЙНО ПРАВОВИЙ МЕХАНІЗМ УДОСКОНАЛЕННЯ ЗЕМЛЕКОРИСТУВАННЯ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ ТА ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА	100
3.1. Удосконалення організаційно-правового механізму земель автомобільного транспорту та дорожнього господарства	100
3.2. Еколого-економічне обґрунтування використання та охорони придорожніх смуг	113

3.3. Організаційно-правовий механізм надання земельних ділянок для резервування	123
3.4. Еколого-економічний механізм визначення та відшкодування втрат і збитків щодо погіршення площі ґрунтового покриву, спричиненим функціонуванням автомобільного транспорту та дорожнього господарства	134
ДОДАТКИ	146
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	213

CONTENT

INTRODUCTION	9
Chapter 1. THEORETICAL AND METHODOLOGICAL FUNDAMENTALS OF LAND USE DEVELOPMENT OF AUTOMOBILE TRANSPORT AND ROAD ECONOMY OF THE COUNTRY	12
1.1. Structure, classification and legal status of automobile transport land and road economy	12
1.2. Directions of automobile network development	40
1.3. Ecologically safe land use of automobile transport and road economy	50
Chapter 2. ALLOCATION PECULIARITIES OF THE AUTOMOBILE TRANSPORT AND ROAD ECONOMY LAND USE	64
2.1. Standardization of land plots allotment for the needs of automobile transport land and road economy	64
2.2. Features of land management and land inventory for the needs of automobile transport and road management	77
2.3. Redemption and forced alienation of land for public needs, including automobile transport and road management.. ..	88
Chapter 3. ECOLOGICAL, ECONOMIC AND ORGANIZATIONAL AND LEGAL MECHANISM FOR IMPROVING OF AUTOMOBILE TRANSPORT LAND USE AND ROAD ECONOMY	100
3.1. Improving the organizational and legal mechanism of land for automobile transport and road economy	100
3.2. Ecological and economic substantiation of use and roadside strips protection	113
3.3. Organizational and legal mechanism for providing land plots for reservation	123
3.4. Ecological and economic mechanism for determining and compensating for losses and damages due to the deterioration of the soil cover which was caused by the functioning of automobile transport and road economy	134
CONCLUSIONS	146
REFERENCES	213

ВСТУП

Процес інтеграції транспортної інфраструктури України з європейською створює умови для прискореного соціально-економічного, екологічно збалансованого розвитку, зміцнення економічної безпеки держави, підвищення конкурентоспроможності мережі доріг для збільшення транзитних перевезень і розвитку туризму. Автомобільні дороги, як відомо, є невід'ємною частиною єдиної транспортної системи країни, яка протягом останніх років почала стрімко розвиватись. Це обумовило зростання потоків автомобілів, котрі рухаються дорогами України, розширення їх мережі, поліпшення облаштування. Перетворення, що відбуваються у вітчизняній автодорожній системі, призводять до значних змін у складі земель автомобільного транспорту та дорожнього господарства. Питання раціонального, ефективного використання та охорони цих земель є складовою проблеми екологічної безпеки, гарантування якої сьогодні є надзвичайно важливим пріоритетним завданням, а також і обов'язком держави.

Відповідно до чинного законодавства землі автомобільного транспорту та дорожнього господарства належать до категорії, що об'єднує землі, які за своїм правовим характером мають більше розбіжностей, ніж спільних характеристик. Ця «об'єднавча» категорія включає землі промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення, але майже 45 % їх загальної площі займає автомобільнодорожнє землекористування.

Частина цих земель – автомобільні дороги, є своєрідною мережею, яка виконує функцію так званої кровоносної системи в складному організмі країни, що не тільки сприяє забезпеченню потреб господарства і населення в перевезеннях, але й разом з містами утворює своєрідний каркас усієї території нашої країни. Оскільки вони мають пільговий характер земельного оподаткування, виокремлення земель дорожнього господарства в окрему підкатегорію дозволило б урегулювати проблеми резервування земельних ділянок, установлення охоронних зон тощо.

Основою функціонування дорожнього господарства повинна стати система автомобільних доріг по всіх транспортних коридорах, які проходять територією України. Інтеграція національної

транспортної системи має створити передумови для формування єдиного транспортного простору, який забезпечить ефективність транспортних послуг, зростання обсягів їх експорту та підвищення рівня використання транзитного потенціалу. Головними завданнями, які забезпечать стійкий механізм фінансової та інвестиційної політики, є подальше вдосконалення державно-приватного партнерства; довгострокове пільгове кредитування в енергозберігаючу техніку і технологію; інвестування в інноваційний розвиток і технологічну модернізацію транспорту.

Екологізацію використання земель дорожнього господарств, нерозривно пов'язаних, з функціонуванням автомобільних доріг, стримують такі фактори, як застарілість норм охорони земельних ділянок, відсутність охоронних зон, нехтування вимог щодо використання придорожніх територій, неналежний контроль землекористування.

Потребують обґрунтування заходи, які суттєво вплинуть на екологічну ситуацію, зокрема: розробка і екологічно безпечних конструкцій будівельних матеріалів; удосконалення конструкції автомобілів зі скороченням обсягів шкідливих викидів; розробка алгоритму моніторингу навколишнього природного середовища та придорожніх смуг; удосконалення методів управління природоохороною діяльністю і транспортними потоками для забезпечення зменшення викидів автотранспорту в земельні угіддя.

Серед проблем удосконалення землекористування дорожнього господарства більше уваги повинно бути приділено визначенню основних критеріїв використання придорожніх смуг та їх незаконному розорюванню. Це – охоронні зони, встановлення їх розмірів і конфігурації у складі проєктної документації на будівництво (реконструкцію) автомобільних доріг, а також визначення їх меж у містобудівній документації, а також в документації із землеустрою та в кадастрових планах.

У монографії чільне місце займають питання приділено аналізу процесу відведення земельних ділянок для розміщення, будівництва та експлуатації об'єктів автодорожнього господарства. Зокрема, запропоновано шляхи удосконалення розробки проєкту землеустрою на певних його етапах. Сформовано пропозиції щодо співпраці персоналу відповідних органів державної влади (Мінінфраструктури, Укравтодор) та працівників органів місцевого самоврядуван-

ня від складання і до впровадження проєкту землеустрою для забезпечення відповідних заходів щодо використання земель; створення консультативних органів з питань планування, проєктування, погодження проєктів будівництва чи реконструкції автодоріг.

При відведенні земель особливу увагу необхідно приділяти перспективній організації земель автомобільного транспорту та дорожнього господарства з метою визначення соціальної, екологічної, суспільно необхідної та економічно доцільної форми їх використання.

Впровадження і застосування моделі «передбачати та надавати», яка є дієвою щодо розвитку саме регіонів, дасть змогу об'єднаним територіальним громадам самостійно регулювати розвиток регіону, створюючи органи, що приймають рішення про його функціонування як єдиного цілого з позицій різних соціальних, транспортних та екологічних перспектив.

INTRODUCTION

The integration process of Ukraine's transport infrastructure with the European one creates conditions for accelerated socio-economic, ecologically balanced development, strengthening the economic security of the state, increasing the competitiveness of the road network to increase transit traffic and tourism development. Highways are known to be an integral part of the country's only transport system, which has begun to grow rapidly in recent years. This led to an increase in the flow of vehicles moving on the Ukrainian roads, expansion of their network, improvement of equipment. The transformations have been taking place in the domestic road system lead to significant changes in the composition of the lands of automobile transport and road economy. The issue of rational, efficient use and protection of these lands is a component of the environmental safety problem, the guarantee of which is today an extremely important priority, as well as the duty of the state.

According to the current legislation, the automobile transport lands and road economy belong to the category uniting lands, which have more differences than common characteristics by their legal nature. This fact "unifying" category includes land for industry, transport, communications, energy, defense and other purposes, but almost 45% of their total area is occupied by road land.

Highways are a part of lands which are a kind of network that serves as a so-called circulatory system in the complex body of the country, which not only helps fulfil the needs of the economy and the population in transportation, but also together with cities forms a kind of framework for our country. Since they have a preferential nature of land taxation, the allocation of land plots in a separate subcategory would address the problems of land reserves, the establishment of protection zones and more.

The basis for the functioning of the road sector should be a system of highways along all transport corridors that pass through the territory of Ukraine. The integration of the national transport system should create the preconditions for the formation of a single transport space that will ensure the efficiency of transport services, increase the volume of their exports and increase the use of transit potential. The main tasks

that will ensure a stable mechanism of financial and investment policy are further improvement of public-private partnership; long-term preferential lending in energy-saving equipment and technology; investing in innovative development and technological modernization of transport.

The land use greening, that inextricably is linked to the functioning of roads, is constrained by such factors as obsolescence of land protection standards, lack of protection zones, neglect of requirements for the use of roadside areas, inadequate control of land use.

Measures that will significantly affect the environmental situation, in particular: development and environmentally friendly structures of building materials, need to be substantiated; improving the design of automobiles with the reduction of harmful emissions; development of an algorithm for monitoring the environment and roadside lanes; improving methods of managing environmental activities and traffic flows to ensure the reduction of motor vehicle emissions into land.

Among the problems of i land use improvement for the road sector, more attention should be paid to defining the main criteria for the use of roadside lanes and their illegal plowing. These are protection zones, establishment of their sizes and configurations as a part of the project documentation for construction (reconstruction) of highways, and also definition of their borders in the town-planning documentation, and also in the documentation on land management and in cadastral plans.

The leading place in the monograph is given to the analysis of the process of allocating land plots for placement, construction and operation of road facilities. In particular, improvement ways for the land management project development at certain stages are proposed. Also authors propos cooperation between the staff of the relevant state authorities (Ministry of Infrastructure, Ukravtodor) and employees of local governments from the preparation to the implementation of the land management project to ensure appropriate measures for land use; creation of advisory bodies on planning, design, approval of road construction or reconstruction projects.

Special attention should be paid to the promising organization of land for road transport and road management in order to determine the social, environmental, socially necessary and economically feasible form of their use when land is being allocated.

Implementation and application of the model "anticipate and provide", which is effective for the development of regions, will allow united territorial communities to independently regulate the development of the region, creating bodies that decide on its functioning as a whole from the standpoint of different social, transport and environmental prospects.

■ Розділ 1

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ РОЗВИТКУ ЗЕМЛЕКОРИСТУВАННЯ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ ТА ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА КРАЇНИ

1.1. Структура, класифікація і правовий статус земель автомобільного транспорту та дорожнього господарства

Основним природним ресурсом, який використовує людство з найдавніших часів свого існування, є земля. Цей процес завжди супроводжується задоволенням потреб людини. При цьому земля визначається як територіальний базис для всіх видів діяльності населення – засіб сільськогосподарського і лісгосподарського виробництва, можливості пересування на будь-якій відстані з певними особливостями, просторовою визначеністю, постійністю розмірів, відсутністю зносу, а також основою державності та суверенітету. Тому земля є одним з головних і найважливіших об'єктів матеріального світу та універсальним засобом суспільного життєзабезпечення [99]. Для задоволення матеріальних, духовних та соціальних потреб населення необхідно створювати умови для розвитку комплексу факторів (економічних, демографічних, екологічних, інфраструктурних), які на це впливають. Одними із основних показників рівня проживання населення є забезпечення його державою транспортними мережами, лінійними об'єктами, автомобільними дорогами, інженерними спорудами, які обумовлюють функціонування соціально-економічної системи.

Нині відбувається процес інтеграції вітчизняної транспортної інфраструктури з європейською, що створює умови для прискореного соціально-економічного, екологічно збалансованого розвитку країни, зміцнення її економічної безпеки, підвищення конкурентоспроможності мережі доріг для збільшення перевезень і розвитку туризму, а отже, для максимального використання транзитних можливостей держави [7].

Розвинена транспортна інфраструктура є необхідною передумовою економічного і соціального розвитку як на місцевому, так і державному рівні, адже дає змогу задовольнити потреби підприємств і населення в перевезеннях вантажів і пасажирів, налагодити стабільні виробничо-коопераційні зв'язки, досягнути збалансованого просторового розвитку, підвищити рівень локальної доступності всіх територій, їх інвестиційну привабливість і конкурентоспроможність [70]. Розвиток транспорту належить до найважливіших напрямів економічної політики, що пов'язує повноцінне функціонування різних галузей економіки в цілому та визначає рівень соціально-економічної стабільності країни [61].

Роль транспорту як невід'ємної складової соціально-економічного піднесення полягає в забезпеченні економічних зв'язків, обміну продукцією та перевезення пасажирів, створення умов для комплексного розвитку економіки держави, здійснює вплив на спеціалізацію і темпи розвитку господарської діяльності територій, розміщення виробничих сил тощо.

Однак основною умовою належного функціонування матеріального виробництва є ефективна робота транспорту. В умовах дерегулювання системи соціально-економічних відносин і управління територіями прийняття виважених рішень все тісніше обумовлюється наявністю та можливостями залучення ресурсів для територіального розвитку.

Традиційно до складу таких ресурсів належать: природні (земельні – територія, водні, лісові, корисні копалини, екологічна ситуація тощо); техногенні (енергетичні ресурси, матеріально-речова, інженерна і транспортна інфраструктура); соціальні (трудові ресурси); організаційно-кадрові (адміністрування, науково-проектне забезпечення); економічні (інвестиційне та матеріально-технічне забезпечення); правові (законодавчі акти, норми та правила забудови) тощо. В сукупності вони утворюють ресурсний потенціал, збереження і розширення якого є основним завданням управління територіями [64].

Для функціонування і розвитку транспортної системи держави земля – це єдиний необхідний просторовий базис, основа, яку не можна замінити будь-яким іншим ресурсом. Розмір капітальних вкладень, затрат на утримання та обслуговування об'єктів дорожнього господарства значною мірою залежать від місцеположення

земельного полотна, дороги, параметрів смуги її відведення, ґрунтових та інженерних характеристик та екологічного стану території.

Визначенню повноти поняття транспортної системи присвячені роботи, таких учених, як В.К. Андрєєва, Н. В. Ващенко, А. М. Кублія, Е.Ф. Демського, В.М. Кондратьєва, Н.Ф. Лопатіної та інших.

В.К. Андрєєв висловлює думку, що транспортну систему можна визначати як взаємопов'язану організаційну структуру підприємств та організацій, що спеціально займаються перевезеннями вантажів і пасажирів, а також самостійних структурних ланок та виробничих об'єднань промисловості, будівництва й інших галузей господарства [3].

Як сукупність засобів перевезення, шляхів сполучення, засобів управління та зв'язку, технічні споруди, що забезпечують їх роботу розглядають транспортну систему Н. В. Ващенко та А. М. Кублій [10].

Е.Ф. Демський зазначає, що транспортна система становить сукупність внутрішньо узгоджених, взаємопов'язаних, соціально однорідних видів транспорту, за допомогою яких забезпечується організуючий і стабілізуючий вплив на виконання основних завдань під час перевезень[22].

На думку В.М. Кондратьєва, під транспортною системою розуміють єдиний, заснований на використанні певного виду транспорту, господарський комплекс, створений для планомірного ведення транспортно-господарської діяльності та керівництва нею [3].

Отже, транспортна система являє собою сукупність усіх видів транспорту, які взаємодіють між собою, забезпечуючи ефективне функціонування всього господарського комплексу країни, незалежно від виду, форми власності, відомчої підпорядкованості та шляхів сполучення.

Міжнародні транспортні коридори були визначені трьома основними деклараціями Європейських конференцій з питань транспорту у м. Прага (1991 р.), на о. Крит (1994 р.), м. Гельсінкі (1997 р.), де остаточно затверджені маршрути Транс'європейських транспортних коридорів, чотири з яких проходять по території України, а саме:

№ 3 – Берлін/Дрезден – Вроцлав – Катовіце – Краків – Львів – Київ;

№ 5 – Венеція – Трієст/Копер – Любляна – Марибор – Будапешт – Ужгород – Львів – Київ;

№ 7 – Дунайський (водний); (Австрія, Угорщина, Югославія, Болгарія, Румунія, Молдова, Україна);

№ 9 – Гельсінкі – Выборг – Санкт-Петербург – Псков – Москва – Калінінград – Київ – Любашівка/Роздільна – Кишинів – Бухарест – Димитровград – Александруполіс [3].

Зазначені міжнародні транспортні коридори не всі відповідають вимогам, нормам та стандартам Європейського Союзу. На жаль, це стосується шляхів сполучення, що проходять саме територією України, тому ситуація з більшістю автомобільних доріг України загалом потребує суттєвого впорядкування на сучасній інноваційній основі. Транспортні можливості нашої держави використовуються лише на 70 %, вона не забезпечує в повному обсязі та на достатньому рівні транспортними послугами всі сфери життєдіяльності населення.

Поряд з цим все більшого значення набувають проблеми землекористування в автомобільному транспорті, де земля є просторовим (територіальним), операційним базисом та виконує важливу технологічну роль – забезпечує функціонування і розвиток транспортної системи держави в цілому, яку не можна замінити будь-яким іншим ресурсом.

Структурні проблеми у сфері землекористування транспорту полягають не в надлишку територій, а в недостатності розвитку мережі транспортних комунікацій, що обумовлює відведення та освоєння додаткових територій як для нового будівництва, так і реконструкції, особливо автомобільних доріг.

Аналіз світового та національного досвіду у сфері землеволодіння та землекористування, особливо в умовах подальшого розвитку населених пунктів, розміщення і реконструкції об'єктів транспортної інфраструктури з урахуванням становлення системи земельних відносин в Україні, дає підстави для таких висновків:

- використовуючи світовий досвід, наша держава має можливість для створення дієздатної системи законодавства щодо регулювання земельних відносин, спрямованих на забезпечення суспільних інтересів у сфері раціонального використання та охорони земель;

- недостатність чітких правил володіння землею – головний стримуючий чинник залучення закордонних інвестицій у нашу економіку;

- підвищення ефективності використання земель міст, промисловості, транспорту, іншого несільськогосподарського призначен-

ня, подальше накопичення фінансових ресурсів, раціональний розвиток об'єктів транспортної інфраструктури потребують оптимізації співвідношення форм власності на землю, сприяння залученню приватного капіталу для інвестування;

– ефективно землекористування неможливе без соціально справедливого та економічно виправданого перерозподілу земель і створення однакових умов для всіх форм господарювання на землі;

– екологізація землекористування повинна стати магістральним напрямом охорони земельних ресурсів.

Оскільки функціонування транспорту нерозривно пов'язане з використанням відповідних земельних ділянок, необхідно чітко розуміти та використовувати їх за цільовим призначенням.

Уперше класифікація земель за цільовим призначенням запроваджена Основами земельного законодавства Союзу РСР і союзних республік (1968 р.) і підтверджена Земельним кодексом Української РСР (1970 р.). Згідно з цими законодавчими актами земельний фонд формувався із шести категорій земель, а саме:

1) сільськогосподарського призначення, наданих у користування колгоспам, радгоспам та іншим землекористувачам для сільськогосподарських цілей;

2) населених пунктів (міст, селищ міського типу і сільських населених пунктів);

3) промисловості, транспорту, курортів, заповідників та іншого несільськогосподарського призначення;

4) державного лісового фонду;

5) державного водного фонду;

6) державного запасу [47].

Належність земель до вказаних категорій визначалася відповідно до їх основного цільового призначення, а переведення з однієї категорії до іншої здійснювалося у випадках зміни їх основного цільового призначення органами, які приймали рішення про надання земель у користування, а у випадках, не пов'язаних з наданням земель. – органами, що затверджували проекти землеустрою.

У Земельному кодексі України 1970 р. [47] чітко встановлено пріоритет земель сільськогосподарського призначення, обмежено відведення для несільськогосподарських потреб цінних земель, передбачено, що лінії електропередачі, зв'язку та інші комунікації проводяться головним чином уздовж шляхів, існуючих доріг.

З метою створення умов для роботи окремих видів транспорту в необхідних випадках на суміжних землях (без включення їх до смуги відводу) передбачена можливість установаження зон з особливими умовами землекористування, що містять обмеження, передбачені положеннями про землі, надані цим видам транспорту.

Земельним кодексом України 1992 р. [48] додатково встановлено категорію земель природоохоронного, оздоровчого, рекреаційного та історико-культурного призначення, у зв'язку з чим землі курортів і заповідників виключено з третьої категорії, що існувала у попередньому Земельному кодексі. Це рішення є цілком обґрунтованим, оскільки особливо охоронювані землі включені до однієї окремої категорії земель.

Категорію земель промисловості, транспорту доповнено землями зв'язку та оборони. Таким чином у складі земельного фонду створено сім категорій земель.

Відповідно до кодексу 1992 р. землями транспорту, зв'язку та іншого призначення є землі, надані в користування підприємствам і організаціям залізничного, автомобільного, морського, внутрішнього водного, повітряного і трубопровідного транспорту, а також підприємствам і організаціям, що здійснюють експлуатацію ліній електропередачі та зв'язку [47].

Згідно із Конституцією України Земельним кодексом України, який набув чинності 1 січня 2002 року (2768-III), суттєво змінено класифікацію земельного фонду за категоріями земель. Оскільки населені пункти (міста, селища, села) стали одиницями адміністративно-територіального устрою держави у межах міст і селищ, основна частина їх площі належить до земель житлової та громадської забудови, а решта – представлена землями восьми інших категорій.

Нині структура земель держави за чинним законодавством базується на видах цільового призначення, відповідно до якого земельний фонд розподілено на такі дев'ять категорій [48]:

- а) землі сільськогосподарського призначення;
- б) землі житлової та громадської забудови;
- в) землі природно-заповідного фонду та іншого природоохоронного призначення;
- г) землі оздоровчого призначення;
- г) землі рекреаційного призначення;

- д) землі історико-культурного призначення;
- е) землі лісогосподарського призначення;
- є) землі водного фонду;
- ж) землі промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення.

Кожна категорія земель має особливий правовий статус, згідно з яким здійснюється їх охорона, а також поєднати особливості використання землі, як територіального базису, природного ресурсу, основного засобу виробництва та реалізувати пріоритетність вимог екологічної безпеки.

Цільове призначення земель промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення відображається у назві кожного підвиду, що цілком логічно та регулюється відповідними законами і нормативно-правовими актами. Наводимо аналіз цієї категорії земель відповідно до Земельного кодексу України [48] (табл. 1.1).

Таблиця 1.1

Аналіз категорії земель промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення*

Назва підвиду земель	Землі, які входять до підвиду	Форма власності
Землі промисловості	Землі, надані для розміщення та експлуатації основних, підсобних і допоміжних будівель і споруд промислових, гірничодобувних, транспортних підприємств, їх під'їзних шляхів, інженерних мереж, адміністративно-побутових будівель, інших споруд; землі індустріальних парків	Державна, комунальна, приватна
Землі транспорту	Землі, надані підприємствам, установам та організаціям залізничного, автомобільного транспорту і дорожнього господарства, морського, річкового, авіаційного, трубопровідного транспорту та міського електротранспорту для виконання покладених на них завдань щодо експлуатації, ремонту і розвитку об'єктів транспорту	Державна, комунальна, приватна

Закінчення табл. 1.1

Назва підвиду земель	Землі, які входять до підвиду	Форма власності
Землі зв'язку	Земельні ділянки, надані під повітряні та кабельні телефонно-телеграфні лінії і супутникові засоби зв'язку	Державна, комунальна, приватна
Землі енергетики	Землі, надані під електрогенеруючі об'єкти (атомні, теплові, гідроелектростанції, електростанції з використанням енергії вітру і сонця та інших джерел), об'єкти транспортування електроенергії до користувача	Державна, комунальна, приватна
Землі оборони	Землі, надані для розміщення і постійної діяльності військових частин, установ, військово-навчальних закладів, підприємств та організацій Збройних сил України, інших військових формувань, утворених відповідно до чинного законодавства	Державна
Землі іншого призначення	Немає	Відсутні

*Джерело: сформовано авторами за даними [48].

Отже, можна констатувати, що законодавством чітко прописано, які землі належать до кожного підвиду земель, що об'єднані в одну категорію, та яку форму власності вони можуть мати. Стосовно земель *іншого призначення*, які кінцевою назвою вказаної категорії яка, то вона незрозуміла і не розглядається окремо в Земельному кодексі та інших нормативно-законодавчих актах.

Землі автомобільного транспорту та дорожнього господарства є складовою категорії земель промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення й одночасно самостійним видом цієї категорії, яка раніше не виділялася в земельному законодавстві.

Основним цільовим призначенням цих земель є розміщення, будівництво, експлуатація, ремонт і розвиток відповідних лінійних об'єктів.

Категорія земель промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення, що характеризується відмінним цільовим призначенням окремих видів, має низку спільних ознак, а саме:

а) вказані землі використовуються як просторовий (територіальний) базис, місце розташування та функціонування різних промислових, транспортних, енергетичних, оборонних, інших об'єктів і не виконують функцій засобу виробництва, що притаманні сільськогосподарському та лісгосподарському видам діяльності;

б) за виключенням земель оборони, які є державною власністю, усі вони можуть перебувати в державній, комунальній і приватній формах власності;

в) об'єкти промисловості, транспорту, енергетики, оборони становлять підвищену екологічну небезпеку, у зв'язку з чим навколо них створюються спеціальні зони з обмеженням умов землекористування.

На нашу думку, доцільно відокремити землі транспорту, які в законодавстві об'єднані в одну категорію із землями промисловості, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення, в окрему категорію, оскільки відповідно до ст. 67 ЗКУ налічується сім видів транспорту, кожен з яких має свої підвиди та цільове призначення земельних ділянок. Так, тільки землі автомобільного транспорту включають 13 найменувань земельних ділянок, а дорожнього господарства – п'ять.

Віднесення земель транспорту до окремої категорії надала б можливість органам державної влади та місцевого самоврядування відновити ведення її обліку, отримання більш достовірної інформації про земельні ділянки та прийняття унормованих управлінських рішень при будівництві чи реконструкції автомобільних доріг тощо.

Згідно із статтею 67 Земельного кодексу України до земель транспорту належать землі, надані підприємствам, установам та організаціям залізничного, автомобільного транспорту і дорожнього господарства, морського, річкового, авіаційного, трубопровідного транспорту та міського електротранспорту для виконання покладених на них завдань щодо експлуатації, ремонту і розвитку об'єктів транспорту (будівель, споруд тощо) [48]. Ця стаття є узагальнюючою, оскільки вона об'єднує всі види транспорту.

У статті 71 цього ж документа йдеться безпосередньо про те, що до земель *автомобільного транспорту* відносяться землі під спорудами та устаткуванням енергетичного, гаражного і паливороздавального господарства, автовокзалами, автостанціями, лінійними виробничими спорудами, службово-технічними будівлями, станціями технічного обслуговування, автозаправними станціями,

автотранспортними, транспортно-експедиційними підприємствами, авторемонтними заводами, базами, вантажними дворами, майданчиками контейнерними та для перечеплення, службовими і культурно-побутовими будівлями й іншими об'єктами, що забезпечують роботу автомобільного транспорту [48].

До земель *дорожнього господарства* належать землі під проїзною частиною, узбіччям, земляним полотном, декоративним озелененням, резервами, кюветами, мостами, тунелями, транспортними розв'язками, водопропускними спорудами, підпірними стінками і розташованими в межах смуг відведення іншими дорожніми спорудами та обладнанням, а також землі поза межами смуг відведення, якщо на них розміщені споруди, котрі забезпечують функціонування автомобільних доріг [48].

Залежно від характеру споруд, їх можна умовно поділити на чотири групи:

I – паралельні об'їзні дороги, поромні переправи, снігозахисні споруди і насадження, протилавинні та протиселеві споруди, ввлюючі з'їзди;

II – майданчики для стоянки транспорту і відпочинку, підприємства та об'єкти служби дорожнього сервісу;

III – будинки (у тому числі житлові) та споруди дорожньої служби з виробничими базами;

IV – захисні насадження [48].

Наводимо структуру земель транспорту України за даними Держгеокадастру (рис. 1.1).

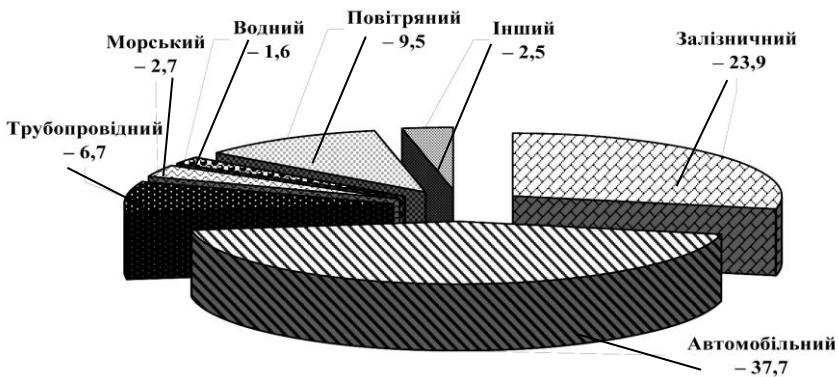


Рис. 1.1. Структура земель транспорту України, рік, тис. км (сформовано авторами за даними джерела [29])

На землі автомобільного транспорту і дорожнього господарства припадає значна частка земель транспорту (37,7 тис. км) в цілому, без яких неможливе повноцінне функціонування транспортної мережі країни (рис. 1.2).

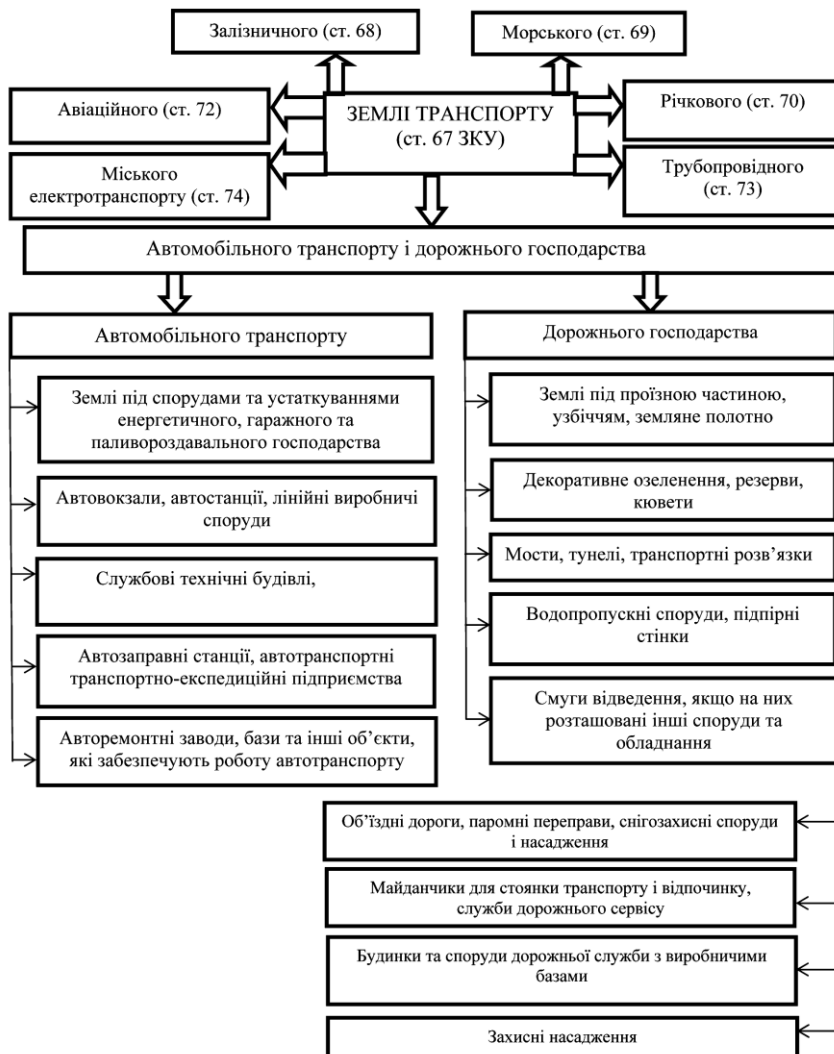


Рис. 1.2. Розгалужена структура земель транспорту України (розроблено авторами за даними [48])

Але незважаючи на масштаби, ці землі відповідно до чинного законодавства належать до однієї категорії – землі промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення.

Поняття категорії земель являє собою частину земельного фонду України, яка характеризується основним цільовим призначенням та особливостями правового режиму [48].

Цільове призначення передбачає їх розподіл за найбільш характерними ознаками. Згідно із земельним законодавством це нормативне цільове використання, установлений у нормативному порядку правовий режим використання залежно від земельних ділянок, видів діяльності суб'єктів права власності на землю та права користування землею або суспільних інтересів.

Відповідно до наказу Державного комітету із земельних ресурсів № 548 від 23.07.2010 затверджено класифікацію видів цільового призначення земель (далі КВЦПЗ) держави, яким охоплено всі категорії земель в Україні та поділено їх на 18 основних класифікаційних угруповань, а саме:

1. Землі сільськогосподарського призначення.
2. Землі житлової забудови.
3. Землі громадської забудови.
4. Землі природно-заповідного фонду та іншого природоохоронного призначення.
5. Землі оздоровчого призначення.
6. Землі рекреаційного призначення.
7. Землі історико-культурного призначення.
8. Землі для ведення лісового господарства і пов'язаних з ним послуг.
9. Землі для ведення водного господарства.
10. Землі добувної промисловості.
11. Землі переробної промисловості.
12. Землі діяльності транспорту.
13. Землі пошти та зв'язку.
14. Землі енергетичної системи.
15. Землі оборони.
16. Землі виробництва та розподілення газу і води.
17. Землі будівництва.
18. Землі запасу, резервного фонду та загального користування.

Для виділення в розширеному вигляді категорій земель за класифікаційними угрупованнями, яким належать об'єкти класифіка-

ції, введені «Секції», для їх більш глибокої деталізації – «Розділи» та «Підрозділи», що позначаються цифровими кодами.

Землі дорожнього господарства зазначаються у секції **J** і не відокремлені в окремий підрозділ за класифікацією, а об'єднані із землями автомобільного транспорту і разом входять до розділу «Землі діяльності транспорту» (код 12) за кодом класифікації 12.04 (табл. 1.2).

Таблиця 1.2

Класифікація видів цільового призначення земель*

Код КВЦПЗ		Назва	Код розділу згідно із КВЕД
Розділ	Підрозділ		
12		Землі транспорту (землі, надані підприємствам, установам та організаціям залізничного, автомобільного транспорту і дорожнього господарства, морського, річкового, авіаційного, трубопровідного транспорту та міського електротранспорту для виконання покладених на них завдань щодо експлуатації, ремонту і розвитку об'єктів транспорту)	
	12.01	Для розміщення та експлуатації будівель і споруд залізничного транспорту	60
	12.02	Для розміщення та експлуатації будівель і споруд морського транспорту	61
	12.03	Для розміщення та експлуатації будівель і споруд річкового транспорту	61
	12.04	Для розміщення та експлуатації будівель і споруд автомобільного транспорту та дорожнього господарства	60
	12.05	Для розміщення та експлуатації будівель і споруд авіаційного транспорту	62
	12.06	Для розміщення та експлуатації об'єктів трубопровідного транспорту	60
	12.07	Для розміщення та експлуатації будівель і споруд міського електротранспорту	60
	12.08	Для розміщення та експлуатації будівель і споруд додаткових транспортних послуг та допоміжних операцій	63
	12.09	Для розміщення та експлуатації будівель і споруд іншого наземного транспорту	60
	12.10	Для цілей підрозділів 12.01–12.09 та для збереження і використання земель природно-заповідного фонду	–

*Джерело: сформовано за даними [121].

Питанню класифікації земель в Україні присвятили свої роботи такі науковці, як О.С. Будзяк, Д.С. Добряк, Т.О. Євсюков, А.Г. Мартин, Л.Я. Новаковський, М.М. Паночко та інші.

А.Г. Мартин зазначає, що наведена класифікація не повністю відповідає нормам чинного Земельного кодексу України, перш за все статті 18, в якій вказано, що до земель України належать усі землі в межах її території, включаючи острови та землі, зайняті водними об'єктами. Ці землі за основним цільовим призначенням поділяються на дев'ять категорій.

Отже, класифікація видів цільового призначення земель не відповідає кількості категорій, на які поділені землі за чинним законодавством, тому він пропонує свою систему класифікації земельних ділянок (табл. 1.3) [72].

Таблиця 1.3

Класифікатор цільового призначення земельних ділянок

Код категорії земель	Код групи земель	Код виду земель	Код цільового призначення земельної ділянки	Назва цільового призначення земельної ділянки
09	09.02			Землі транспорту
		09.02.04		<i>Для земель автомобільного транспорту</i>
			09.02.04.01	Для розміщення та експлуатації споруд і устаткуванням енергетичного, гаражного та паливороздавального господарства
			09.02.04.02	Для розміщення та експлуатації автовокзалу
			09.02.04.03	Для розміщення та експлуатації автостанції
			09.02.04.04	Для розміщення та експлуатації лінійних виробничих споруд автомобільного транспорту
			09.02.04.05	Для розміщення та експлуатації службово-технічних будівель автомобільного транспорту
			09.02.04.06	Для розміщення та експлуатації станції технічного обслуговування
			09.02.04.07	Для розміщення та експлуатації автозаправної станції

Закінчення табл. 1.3

Код категорії земель	Код групи земель	Код виду земель	Код цільового призначення земельної ділянки	Назва цільового призначення земельної ділянки
			09.02.04.08	Для розміщення та експлуатації станції технічного обслуговування
			09.02.04.09	Для розміщення та експлуатації автотранспортного підприємства
			09.02.04.10	Для розміщення та експлуатації транспортно-експедиційного підприємства
			09.02.04.11	Для розміщення та експлуатації автотремонтного заводу
			09.02.04.12	Для розміщення та експлуатації бази, вантажного двору, майданчика контейнерного, майданчика для перепелення
		09.02.05	09.02.04.13	Для розміщення та експлуатації службових, культурно-побутових будівель автомобільного транспорту
				<i>Для земель дорожнього господарства</i>
			09.02.05.01	Для розміщення та експлуатації смуги відведення дороги, інших дорожніх споруд та обладнання
			09.02.05.02	Для розміщення та експлуатації паралельної об'їзної дороги
			09.02.05.03	Для розміщення та експлуатації майданчика для стоянки транспорту і відпочинку
			09.02.05.04	Для розміщення та експлуатації будинку, житлового будинку, споруди дорожньої служби з виробничою базою
			09.02.05.05	Для розміщення захисних насаджень дорожнього господарства

Як видно, землі класифікуються відповідно до кількості їх категорій, визначених законодавством. А.Г. Мартин зазначає, що запропонований класифікатор забезпечить органи державної влади та місцевого самоврядування, інших користувачів інформації об'єктивними даними про склад земельного фонду держави та адміністративно-територіальних утворень, у тому числі для коректного прийняття управлінських рішень щодо раціонального використання та охорони земель [72].

На наш погляд класифікація А.Г. Мартина є досить актуальною за умови відокремлення земель транспорту в окрему категорію.

Разом з тим необхідно розширити землі дорожнього господарства такими ділянками, як для підприємств дорожнього сервісу, рекламоносіїв тощо.

О.С. Будзяк вказує, що класифікація земель за категоріями відповідно до цільового використання нині не відображає різноманітність їх функціонального використання, що ускладнює поділ і встановлення чітких меж земель різних категорій у натурі. Неточності, допущені в обліку земельних ділянок, призводять не тільки до екологічних, але й правових та економічних проблем.

Окремі землі можуть потрапляти під два режими цільового використання, унаслідок чого виникає неузгодженість, що ускладнює їх облік. Наприклад, якщо на території історико-культурного парку виявлено об'єкт історико-культурної спадщини, то земельна ділянка під ним підлягає віднесенню до категорії земель історико-культурного призначення; якщо до земель оборони входять землі лісового та водного фонду, землі сільськогосподарського призначення тощо. Зазначене вказує на неефективність державної політики у сфері використання земель. Для розв'язання цих проблем, а також екологічних, економічних і соціальних О.С. Будзяк пропонує дещо інший варіант класифікації, основою якого є виокремлення земель за функціональним використанням, зокрема екологічним, економічним, соціальним [8].

Землі, які мають первинні властивості й можуть повертатися до стану природної рівноваги чи відтворювати свої природні властивості після певних незначних антропогенних втручань, виконувати функцію екологічного стабілізатора і підтримувати екологічний баланс навколишнього природного середовища, об'єднують у групу *земель природного типу* (ліси, озера, річки, болота, природні луки та заплави річок, піски, заповідники тощо, тобто домінує екологічна функція – оздоровлення довкілля і збереження якості земель) [8].

Земельні угіддя, що втратили властивості природних екосистем через тривале й постійно змінюване антропогенне навантаження, у структурі угідь переважно становлять основну частку та відповідають за продовольче забезпечення населення продуктами харчування, О.С. Будзяк рекомендує об'єднати в групу *земель продуктив-*

вного типу (землі з частково зміненими ландшафтами – орнопридатні агроландшафти – домінує економічна функція) [8].

Решта земель – це землі *техногенного типу*, тобто з докорінно зміненими екосистемами та суттєво порушеними в них енергетичними зв'язками [8], а саме такі, які зазнають найпотужнішого техногенного навантаження та характеризуються дуже зміненим рослинним і тваринним світом, погіршеним складом атмосферного повітря через високу насиченість рідкими, твердими й газоподібними відходами промислових виробництв і транспорту, а також деформованим, а в окремих місцях і повністю знищеним асфальтом, будівлями, бетоном тощо [8]. Для цієї групи земель важливим є забезпечення оптимального поєднання природних й антропогенних складових із метою збереження цілісності екосистем та її можливості саморегулюватися і самовідновлюватися. Основу такого виокремлення становить багатофункціональне соціальне призначення – насамперед міські населені пункти (землі під житловою забудовою), землі промисловості (під підпромисловими підприємствами, заводами, фабриками), землі, що використовуються як для транспорту й зв'язку, так і розвитку технічної інфраструктури (під транспортними шляхами, електростанціями) [8].

На нашу думку, класифікація земель, котру пропонує О.С. Будзяк, побудована не за цільовим призначенням, суперечить основному законодавчому принципу статті 19 Земельного кодексу як базової для формування класифікації земель за категоріями.

Тип землі як категорія природного типу згідно з О.С. Будзяк базується на екологічних особливостях угідь, що об'єднуються в один тип, але використовуються для різних потреб (наприклад, ліси, озера, природні луки, заповідники). У них одна функція – екологічна, але ці землі відповідно до земельного законодавства належать до різних категорій: лісогосподарського, сільськогосподарського, природоохоронного призначення та водного фонду.

Віднесення земель до продуктивного типу викликає непорозуміння з огляду на те, що економічна функція, яку виділяє О.С. Будзяк, не зрозуміла, оскільки економічну складову можна виявити, як у землях сільськогосподарського призначення (виращування сільськогосподарських культур), землях водного фонду (виловлювання риби та її продаж), лісогосподарського призначення (збір ягід, грибів тощо) [8].

Що ж стосується земель техногенного типу, то з огляду на рівень урбанізації у великих містах, масове будівництво житлових кварталів, розбудову транспортних шляхів, прокладання комунікаційних мереж їм неможливо надати статус земель соціального призначення, оскільки зазначені процеси регулюються різними правовими режимами, належать до різних правових полів діяльності, а землі, які використовуються, мають різне цільове призначення.

Т.О. Євсюков зазначає, що класифікація земель покликана вирішувати два головних завдання: представити в надійному і зручному для ознайомлення та пізнання вигляді весь спектр досліджуваних об'єктів; а також містити максимально повну інформацію про них. Класифікація земель є надзвичайно важливою і необхідною умовою вирішення проблем їх екобезпечного використання на всіх рівнях (від глобального до локального). Вона є головною умовою глибинного їх вивчення і створення системи інформації про земельно-ресурсний потенціал, першоосновою раціонального, всебічного й ефективного використання земельних ресурсів. Зведення різних за цільовим призначенням та якісними характеристиками земель у спільну категорію необхідно здійснювати за їх цінністю [40].

Отже, дослідивши численні погляди щодо класифікації земель, необхідно погодитись з тим, що землі доцільно класифікувати відповідно до їх функціонального призначення, особливо автомобільного транспорту та дорожнього господарства, які згідно із статтею 19 Земельного кодексу України віднесені до однієї категорії разом із землями промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення.

Використання і визначення правового статусу земель автомобільного транспорту та дорожнього господарства відбувається за вимогами Земельного кодексу України, інших нормативно-правових документів, зокрема законів України «Про транспорт», «Про автомобільний транспорт», «Про автомобільні дороги», «Про дорожній рух», «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг», Державних будівельних норм України, Національної транспортної стратегії на період до 2030 року та інших.

Як визначено статтею 11 Закону «Про транспорт», до земель транспорту належать землі, надані в користування підприємствам і організаціям галузі згідно із Земельним кодексом для виконання

покладених на них завдань щодо експлуатації, ремонту, удосконалення і розвитку транспортних об'єктів [135].

Розміри земельних ділянок, що надаються для встановлення об'єктів дорожнього господарства, визначаються відповідно до затверджених норм або проектно-технічної документації згідно з діючим порядком.

Підприємства транспорту зобов'язані раціонально використовувати надані їм земельні ділянки, не порушувати інтереси інших землекористувачів (у тому числі орендарів), не допускати заболочення, погіршення якості і забруднення земель промисловими та іншими відходами, неочищеними стоками, вживати заходів щодо захисту ґрунтів від ерозії, укріплення ярів, крутих схилів, пісків, а також дотримуватись інших вимог щодо охорони земель [135].

Відповідальність за утримання в належному стані земель, наданих у користування підприємствам і організаціям транспорту, і використання їх за цільовим призначенням покладається на керівників (власників) цих структур.

Згідно із статтею 21 Закону «Про транспорт» єдиною транспортною системою України становлять: транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен), промисловий залізничний, відомчий, трубопровідний транспорт, шляхи сполучення загального користування [135].

Власність на землі транспорту дуже тісно пов'язана з відносинами власності щодо майна транспортних підприємств, установ та організацій.

Статтею 9 названого закону визначено, що транспортні засоби, споруди, фінансові ресурси, устаткування транспорту, шляхи сполучення, закріплені за підприємствами, об'єднаннями, установами та організаціями Мінінфраструктури України, є загальнодержавною власністю і належать до єдиної транспортної системи [135].

Отже, землі цих підприємств, установ та організацій перебувають також у державній власності і належать їм на праві постійного користування.

Об'єкти дорожнього господарства, транспортні засоби, лінійні об'єкти споруди, фінансові ресурси, устаткування транспорту, що закріплені за автотранспортними та дорожніми підприємствами, установами та організаціями відповідних рад, є комунальною власністю, як і землі, які вони використовують.

Транспортні засоби, споруди, устаткування транспорту можуть перебувати у власності підприємств, об'єднань, установ, організацій і громадян, а землі під цими об'єктами – у приватній власності [48].

Водночас встановлено певні обмеження щодо передачі земель транспорту у приватну власність. Так, статтею 84 Земельного кодексу заборонена передача у приватну власність землі державної власності під державними залізницями, об'єктами державної власності повітряного та трубопровідного транспорту, а статтею 83 – земель комунальної власності у приватну під залізницями, автомобільними дорогами, об'єктами повітряного і трубопровідного транспорту.

Відповідно до статті 30 Закону «Про транспорт» до складу автомобільного транспорту входять підприємства, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, авторемонтні й шиноремонтні, рухомий склад, транспортно-експедиційні підприємства, а також автовокзали й автостанції, навчальні заклади, ремонтно-будівельні організації та соціально-побутові заклади, інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу автотранспорту.

Фактично Земельним кодексом України закріплено два самостійні правові режими земель – автомобільного транспорту та дорожнього господарства.

Згідно із Законом України «Про автомобільні дороги» № 2862-IV від 08.09.2005 р. затверджено класифікацію шляхів загального користування, за якою автомобільні дороги поділяються на дороги державного та місцевого значення, але всі вони складаються із земляного полотна, проїзної частини, дорожнього покриття, смуги руху, споруд дорожнього відводу та водоочисних споруд, шумозахисних споруд тощо (рис. 1.3).

У свою чергу, автомобільні дороги державного значення поділяються на міжнародні, національні, регіональні й територіальні [110].

До міжнародних автомобільних належать дороги, що суміщені з міжнародними транспортними коридорами та/або входять до Європейської мережі основних, проміжних, з'єднувальних автомобільних доріг і відгалужень, мають відповідну міжнародну індексацію «М» і забезпечують міжнародні автомобільні перевезення. Всього в Україні нараховується 29 міжнародних автомобільних

доріг загальною протяжністю 8 200 км, що становить 4,9 % довжини всіх автомобільних доріг держави [28]. Наводимо перелік міжнародних автомобільних доріг (дод. А).



Рис. 1.3. Склад і структура доріг загального користування в Україні (сформовано авторами за даними [110])

До національних автомобільних доріг належать дороги, що суміщені з національними транспортними коридорами і не є міжнародними автомобільними, та автодороги, які з'єднують Київ, адміністративний центр Автономної Республіки Крим, адміністративні центри областей, місто Севастополь між собою, великі промислові й культурні центри – з міжнародними автомобільними дорогами [110]. Їх кількість становить 23 од., протяжність – 4 811 км., або 2,9 % від загальної довжини доріг. Позначаються вони літерою «Н» та двоцифровим індексом [28]. Наводимо повний перелік національних автомобільних шляхів (дод. Б).

До регіональних належать автомобільні дороги, що з'єднують дві або більше областей між собою, основні міжнародні автомо-

більші пункти пропуску через державний кордон, морські та авіаційні порти міжнародного значення, найважливіші об'єкти національної культурної спадщини, курортні зони з міжнародними та національними автомобільними дорогами [110]. Регіональні дороги мають протяжність 7 501 км, або 4,7 %, їх кількість становить 79 од. Позначаються вони літерою «Р» та двоцифровим індексом (дод. В).

До територіальних відносяться дороги, які з'єднують адміністративні центри Криму й областей з районними центрами, містами обласного значення, міста обласного значення – між собою та адмінцентри районів – між собою. Також до них належать автошляхи, що сполучають з дорогами державного значення основні аеропорти, морські та річкові порти, залізничні вузли, об'єкти національного й культурного надбання, курортного і природно-заповідного фонду, автомобільні пункти пропуску міжнародного та міждержавного значення через державний кордон. Загальна довжина територіальних доріг становить 27 312 км, або 52,0 % загальної протяжності автомобільних доріг державного значення. Вони позначаються літерою «Т» і чотиризначним цифровим індексом, в якому перші дві цифри – індекс області, дві другі – номер дороги [28]. Наводимо їх повний перелік (дод. Д).

Автомобільні дороги місцевого значення поділяються на обласні та районні.

Обласні – це автодороги, що з'єднують адміністративні центри Автономної Республіки Крим і областей з іншими населеними пунктами в межах Криму чи області між собою та із залізничними станціями, аеропортами, річковими портами, пунктами пропуску через державний кордон, місцями відпочинку, які не належать до доріг державного значення. Загальна їх протяжність – 52 085 км. У середньому на район припадає 106,3 км обласних автомобільних доріг. До обласних належить 30,7 % доріг України. Вони позначаються літерою «О» і, зазвичай, шестизначним цифровим індексом, в якому перші дві цифри – номер області, другі дві – номер району за алфавітним переліком, наприклад, автомобільна дорога «О 212004» Лозова–Близнаюки–Барвінкове [110, 28].

Районні автошляхи з'єднують районні адміністративні центри з іншими населеними пунктами, а останні – між собою, з підприємствами, об'єктами культури, іншими дорогами загального користу-

вання в межах району. Їх довжина становить 6 969 513 км. За статистичними даними в середньому на одне поселення сільського типу припадає лише 2,44 км районних автомобільних доріг, які повинні забезпечувати життєдіяльність 555 його мешканців (середня кількість). На районні дороги в Україні припадає 41 % [110, 28].

Переліки доріг державного та місцевого значення, у тому числі їх ділянок, що суміщаються з вулицями міст та інших населених пунктів, затверджуються відповідно Кабінетом Міністрів України та Радою Міністрів Автономної Республіки Крим і обласними державними адміністраціями один раз на три роки.

У свою чергу, відповідно до СОУ 45.2 – 00018112 – 038 : 2009 «Паспорт автомобільної дороги», автомобільна дорога як об'єкт державної власності складається з таких елементів:

- а) земельної ділянки в межах смуги відведення;
- б) земельного полотна, в тому числі: перехідно-швидкісної смуги, комплексу автобусних зупинок, стоянок і майданчиків для відпочинку, з'їздів та в'їздів на неї, що не належать до транспортних розв'язок;
- в) проїзної частини, у тому числі під перехідно-швидкісними смугами, комплексами автобусних зупинок, стоянок і майданчиків для відпочинку, з'їздів та в'їздів на неї, що не належать до транспортних розв'язок;
- г) великих штучних споруд (мости, шляхопроводи, естакади, тунелі, галереї, біопереходи, підземні та надземні пішохідні переходи, протиплавинні, протиобвальні та протиселеві споруди, водопропускні труби) і малих штучних споруд (підпірні стінки, лотки, швидкотоки, перепади, нагортні канави, дренажні споруди, поля з палі), розташованих в межах смуги відведення, а також штучних споруд також за межами смуги відведення, але які забезпечують життєдіяльність дороги;
- д) транспортних розв'язок у різних рівнях із з'їздами, в'їздами та їх перехідно-швидкісними смугами, які віднесені до цієї дороги;
- е) елементів інженерно-транспортного облаштування (дорожні огороження, напрямні пристрої, дорожні знаки, дорожня розмітка, протишумові, противібраційні та протизасліплювальні екрани, снігозахисне, протиерозійне та декоративне озеленення, що розташовані в межах смуги відведення);
- є) споруд сервісу (об'єкти дорожньої служби, автопавільйони та малі архітектурні споруди);

ж) дорожніх комунікацій (власні лінії електропередачі та освітлення, лінії зв'язку та їх складові, які є власністю дорожнього господарства та віднесені до цієї дороги);

з) дорожніх датчиків (лічильники транспорту, погодно-кліматичні установки, відеокамери);

ї) системи управління дорожнім рухом [119].

Відповідно до ДБН В.2.3-4:2015 здійснено технічну класифікацію автомобільних доріг за категоріями залежно від розрахункової середньорічної добової перспективної інтенсивності руху (табл. 1.4) [24].

Таблиця 1.4

Технічна класифікація автомобільних доріг, у автомобілів на добу*

Категорія дорogi	Розрахункова перспективна інтенсивність руху	
	у транспортних одиницях	у приведених до легкового автомобіля
I	Понад 10 000	Понад 14 000
II	Від 3 000 до 10 000	Від 5 000 до 14 000
III	Від 1 000 до 3 000	Від 2 500 до 5 000
IV	Від 150 до 1 000	Від 300 до 2 500
V	До 150	До 300

*Джерело: за даними [24].

За інформацією Державного агентства автомобільних доріг безпосередня площа, зайнята під об'єктами дорожнього господарства, становить 358,6 тис. км. Найбільше цих земель розташовано в адміністративних межах Полтавської та Вінницької областей – відповідно 228,9 і 222,8 тис. км.

Слід зазначити, що облік земель окремо у м. Київ та Київській області не ведеться, а загальна площа земель дорожнього господарства в них дорівнює 179,6 тис. км. Із загальної площі земель, що використовуються дорожнім господарством, 834,1 тис. км займають дороги державного значення, а 275,2 тис. км – місцеві [28].

Розподіл автомобільних доріг на категорії залежно від пропускної спроможності безпосередньо взаємопов'язаний із класифікацією населених пунктів України, яка затверджена Державними будівельними нормами «Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень» (ДБН-360-92) від 17 квітня 1992 р. [25], що, у свою чергу, враховується при будівництві та капітальному ремонті цих доріг (рис. 1.4).

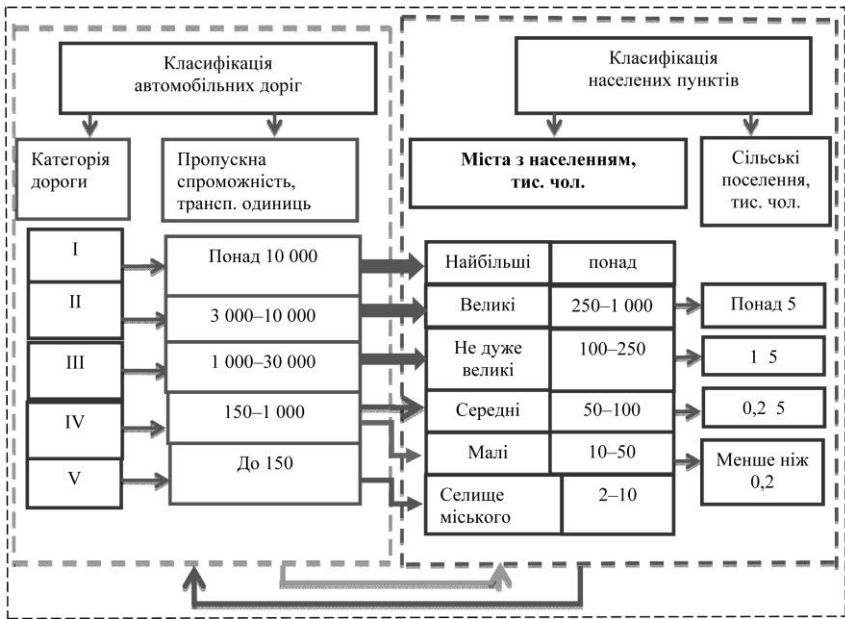


Рис. 1.4. Залежність будівництва автомобільних доріг від класифікації населених пунктів (розроблено авторами)

За наведеними даними можна спостерігати, якою мірою класифікація населених пунктів, кількість населення в них, категорія дороги, її пропускна спроможність взаємопов'язані між собою. Залежності від цих характеристик визначаються та можуть розраховуватися показники будівництва автомобільних доріг, терміни, складність тощо.

Найбільшу протяжність в Україні мають автомобільні дороги IV категорії (64,9 %), а найменшу – I (лише 1,5 %), тобто автомагістралі (табл. 1.5).

Таблиця 1.5

Розподіл та протяжність автомобільних доріг в Україні за категоріями*

Значення автомобільних доріг	Протяжність разом, км	Розподіл за категоріями, км				
		I (1,5 %)	II (7,4 %)	III (16,6 %)	IV (64,9 %)	V (9,6 %)
Всього в Україні	169 422	2 616	12 945	29 112	105 956	15 189

Закінчення табл. 1.5

Значення автомобільних доріг	Протяжність разом, км	Розподіл за категоріями, км				
		I (1,5 %)	II (7,4 %)	III (16,6 %)	IV (64,9 %)	V (9,6 %)
Державного значення						
Міжнародні	8 200	1 768	4 621	1 716	89	6
Національні	4 811	514	2 810	1 380	107	0
Регіональні	7 501	224	2 556	3 734	986	1
Територіальні	27 312	60	2 152	13 505	11 094	403
Місцевого значення						
Обласні	52 085	5	382	6 704	41 228	2 656
Районні	69 513	11	204	2 330	52 351	12 015

*Джерело: розроблено авторами за даними [28].

Залежно від виду найбільшою протяжністю характеризуються дороги районного значення – 69 513 тис. км, а найменшою – національного – 4 811 тис. км.

Уздовж усіх видів та категорій автомобільних доріг формуються придорожні території, тобто такі, які прилягають до них. Відповідно до ДБН В.2.3-218-007:2012. Проектування [36] їх розділяють таким чином: смуга впливу, захисна смуга, резервно-технологічна смуга.

Смуга впливу – це територія, що прилягає до автомобільної дороги, у межах якої проявляється вплив на навколишнє середовище внаслідок будівництва та експлуатації автомобільних доріг.

Захисна – територія, що прилягає до смуги постійного землевідведення, у межах якої фіксується перевищення нормативно дозволених граничних рівнів впливу по одному або кількох показниках.

Резервно-технологічна смуга – територія, що безпосередньо прилягає до автомобільної дороги, у межах якої постійно спостерігається перевищення нормативно допустимих рівнів шуму, концентрації забруднювальних речовин в атмосферному повітрі та ґрунтах; рослинний покрив і ландшафт повністю або частково трансформуються. Це землі, не придатні до сільськогосподарського використання, де забороняється проживання та обмежується перебування людей [36].

Серед регіонів України дороги державного значення найбільшу площу займають у м. Київ та Київській області (5 870 га), а найбільша площа доріг місцевого значення (18 826,55 га) – у Полтавській області. Наводимо площу земель дорожнього господарства в розрізі регіонів України (табл. 1.6).

Таблиця 1.6

Площа земель дорожнього господарства по регіонах України*

Регіон, область	Всього земель у користуванні, га	У тому числі дороги	
		державні	місцеві
АРК	11 923,80	2 940,60	8 983,20
Вінницька	22 281,62	3 941,32	18 340,30
Волинська	12 068,80	2 407,90	9 660,90
Дніпропетровська	17 810,18	4 366,68	13 443,50
Донецька	16 115,42	2 541,11	13 574,31
Житомирська	17 895,00	5 274,70	12 620,30
Закарпатська	6 163,40	1 406,40	4 757,00
Запорізька	14 685,64	2 715,28	11 970,36
Івано-Франківська	8 890,00	2 282,00	6 608,00
Київська та м. Київ	17 960,40	5 870,00	12 090,40
Кіровоградська	12 457,03	2 824,98	9 632,05
Луганська	11 843,20	2 651,60	9 191,60
Львівська	15 842,56	4 501,20	11 341,36
Миколаївська	10 385,95	1 875,29	8 510,66
Одеська	16 788,90	2 938,70	13 850,20
Полтавська	22 896,00	4 069,45	18 826,55
Рівненська	10 501,20	1 675,20	8 826,00
Сумська	16 972,20	3 914,20	13 058,00
Тернопільська	12 300,00	2 702,60	9 597,40
Харківська	18 078,50	3 736,90	14 341,60
Херсонська	10 018,80	2 463,20	7 555,60
Хмельницька	18 104,90	5 789,10	12 315,80
Черкаська	13 773,70	3 836,10	9 937,60
Чернівецька	5 160,05	1 551,53	3 608,52
Чернігівська	16 760,59	4 600,68	12 159,91
М. Севастополь	930,8	533,35	397,45
Усього	358 608,6	83 410,07	275 198,60

* Джерело: дані Державного агентства автомобільних доріг [28].

Загальна протяжність автомобільних доріг державного значення становить 51,7 тис. км, з них: міжнародного – 8,5; національного – 4,8; регіонального – 10,1; територіального – 28,3 тис. км.

Протяжність доріг загального користування із твердим покриттям дорівнює 166, а ґрунтових – 3,6 тис. км. За категоріями дороги розподіляються таким чином: перша – 2,7 тис. км; друга – 13,3; третя – 28,8; четверта – 106; п'ята категорія – 15,2 тис. км.

Для забезпечення подолання природних та штучних перешкод збудовано 16 191 міст, з яких 82 дерев'яні. Наводимо інформацію про автомобільні дороги, їх якісний стан за покриттям і розподіл по категоріях у розрізі регіонів України (дод. Е).

Таким чином, земля є одним з головних і найважливіших об'єктів матеріального світу та універсальним фактором суспільного життєзабезпечення, а у сфері землекористування автомобільного транспорту – просторовим (територіальним) операційним базисом, виконуючи важливу технологічну роль, що забезпечує функціонування і розвиток транспортної системи держави в цілому. Автомобільні дороги – своєрідні артерії, які забезпечують матеріальні, духовні та соціальні потреби населення.

Заслужують на увагу пропозиції щодо поділу категорії земель промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення на окремі категорії. У складі єдиної категорії земель її елементи мають більше відмінностей, ніж спільних ознак. Це особливо стосується земель оборони, енергетики, транспорту, правові статуси яких докорінно відрізняються. У складі земель автомобільного транспорту та дорожнього господарства як складової частини земель транспорту є істотна відмінність, зокрема щодо структури цих двох складових частин статті 71 ЗКУ, нормування та характеру їх землекористування, особливостей правового статусу.

Землі дорожнього господарства у складі названої статті є самостійною другою частиною. Їх правовий режим базується на складових автомобільних доріг, що мають самостійне правове регулювання (закони «Про автомобільні дороги», «Про дорожній рух», «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» тощо). Відповідно до Податкового кодексу України (стаття 283) податок за землі дорожнього господарства автомобільних доріг загального користування не сплачується. Регулювання їх використання та охорони як самостійного об'єкта земельних відносин передбачено іншими нормативно-правовими актами.

Отже, поділ статті 71 «Землі автомобільного транспорту та дорожнього господарства» на дві статті – 71. Землі автомобільного транспорту та 71-1. Землі дорожнього господарства, дало б можливість урегулювати питання резервування земель, установлення охоронних зон та інших особливих вимог щодо використання й охорони земель дорожнього господарства, а також внести зміни до Державного земельного кадастру, запровадивши самостійний облік земель цієї складової частини земель транспорту.

1.2. Напрями розвитку автомобільної мережі

Система автомобільних доріг є невід’ємною частиною єдиної транспортної системи країни, яка протягом останніх років почала розвиватись, що призводить до збільшення складу автомобільних потоків, які рухаються дорогами України. Розширюється їх мережа, поліпшується облаштування, збільшується мережа міжнародних та національних транспортних коридорів, модернізується дорожня інфраструктура. Перетворення, що відбуваються в автодорожній системі України, зумовлюють значні зміни в складі земель автомобільного транспорту.

Автомобільна транспортна мережа – одна з найважливіших галузей господарства, що виконує функцію своєрідної артерії в складному організмі країни. Вона не тільки сприяє забезпеченню потреб господарства і населення в перевезеннях, але разом з містами утворює так званий каркас усієї території, який формує умови для прискороного розвитку всіх галузей [178].

У науковій та законодавчій літературі немає чіткого визначення поняття *розвиток автомобільної мережі*. В результаті аналізу наукових праць А.А. Бурмаки, І.А. Дмітрієва, В.П. Мікловди, В.Г. Шинкаренка та інших можна зазначити про ототожнення розвитку автомобільної мережі та автомобільних доріг загального користування, що являють собою автомобільну мережу країни.

В.Г. Шинкаренко вказує, що розвиток мережі автомобільних доріг базується на вирішенні проблем транспортно-дорожнього комплексу в цілому [167].

На думку В.П. Мікловди, він повинен спрямовуватися до європейської транспортної системи, її технічних стандартів за якістю та ваговими навантаженнями, безпекою дорожнього руху й обсягом інвестиції у розбудову доріг [81].

Згідно із законодавчими актами розвиток автомобільної мережі полягає у будівництві нових та приведенні існуючих автомобільних доріг у відповідність до вимог щодо інтенсивності руху, вагових навантажень, розширення доріг та ліквідації небезпечних ділянок [85].

М.М. Бурмака розглядає розвиток автомобільної мережі як приведення її транспортно-експлуатаційного стану та інженерних споруд до міжнародних вимог і стандартів залежно від інтенсивності дорожнього руху [9].

Отже, підсумовуючи, можна зазначити, що розвиток автомобільної мережі – це процес певних закономірностей, які спрямовані на покращення кількісних та якісних змін параметрів автомобільних доріг для досягнення покращення руху автотранспорту, його безпеки та швидкості, комфортності й економічності перевезення, що забезпечить інтеграцію вітчизняної транспортної мережі до європейських автомобільних доріг.

Автомобільні мережі України являють собою мережу доріг на її території, що об'єднує між собою населені пункти, окремі об'єкти та призначена для руху транспортних засобів, перевезення пасажирів і вантажів [28]. Автомобільний транспорт є ключовим елементом транспортної системи України, частка якого 2018 р. становила 134 398,22, у міжнародному сполученні – 7 277,22 тис. т транзитного вантажу, а ВВП від діяльності транспорт зріс на 6,4 % [29].

Землекористування автомобільного транспорту та дорожнього господарства спрямоване на підвищення економічних показників діяльності автотранспорту, покращення соціального рівня життя населення, його екологічну безпеку та задоволення матеріальних потреб, створення екологічної рівноваги.

Транспорт забезпечує переміщення людей та матеріальних цінностей, чим створює більш комфортні умови життєдіяльності.

Основними критеріями оцінки роботи транспорту є: обсяг перевезення вантажів, вантажообіг, співвідношення видів транспорту у вантажних перевезеннях, обсяг перевезення пасажирів, пасажирообіг тощо. Вантажообіг – це загальний обсяг вантажної транспортної роботи, який дорівнює сумі добутків перевезеного вантажу на відстань перевезення по його кожній партії [93]. Як свідчить динаміка вантажообігу та обсягу вантажних перевезень (табл. 1.7), вони постійно зростають.

Таблиця 1.7

**Динаміка вантажообігу та вантажних перевезень в Україні,
2015–2017 рр.***

Вид транспорту	2015 р.		2016 р.				2017 р.			
	Вантажообіг, млн т·км	Перевезено вантажів, млн т·км	Вантажообіг		Перевезено вантажів		Вантажообіг		Перевезено вантажів	
			млн т·км	% до 2015 р.	млн т·км	% до 2015 р.	млн т·км	% до 2016 р.	млн т·км	% до 2016 р.
Усі види	315341,8	601,0	323473,9	102,4	624,5	103,8	343057,1	105,8	635,9	101,8
Залізничний	194321,6	350,0	187215,6	96,0	344,1	98,3	191014,1	102,3	339,5	89,9
Автомобільний	34431,1	147,3	37654,9	109,1	166,9	112,7	41178,8	108,4	175,6	104,7
Водний	5434,1	6,4	3998,6	73,6	6,7	103,5	4257,1	196,3	5,9	88,1
Авіаційний	210,9	0,1	225,9	107,0	0,07	107,4	272,7	120,5	0,1	110,5

* Джерело: сформовано авторами за даними [29].

** Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополь та частини зони проведення антитерористичної операції.

*** З урахуванням даних по трубопровідному транспорту.

Так, вантажообіг автомобільним транспортом 2016 р. збільшився на 9,1 % порівняно з 2015-м, а 2017-го порівняно з 2016-м – на 8,4 %. Аналогічна тенденція спостерігається щодо частки вантажообігу цього виду транспорту. Якщо у загальній структурі транспорту вона 2015 р. становила 10,9 %, тобто займала друге місце після залізничного транспорту (61,6 %), то 2017-го – зросла до 12,0 %, а частка вантажообігу залізничного транспорту зменшилася (до 55,7 %).

Спостерігається також позитивний тренд питомої ваги перевезених вантажів автомобільним транспортом у структурі всіх його видів, яка 2015 р. дорівнювала 24,5 %, а 2017 р. – 27,6 % від усіх вантажоперевезень.

Важливим показником ролі транспорту в життєдіяльності населення є обсяг перевезення пасажирів та пасажирообіг. Переміщення пасажирів характеризується таким показником, як транспортна рухливість населення, який відображає ступінь урбанізації, рівень міграції та динаміку переміщень. Транспортна рухливість населен-

ня – це складне соціальне й економічне явище, обумовлене комплексом чинників культурного, політичного і демографічного характеру. Пасажирообіг – загальний обсяг пасажирської роботи, який дорівнює сумі добутків кількості перевезених пасажирів на відстань їх перевезення. Наводимо динаміку обсягу перевезень пасажирів та пасажирообіг різними видами транспорту (табл. 1.8).

Таблиця 1.8

Динаміка пасажирських перевезень в Україні, 2015–2017 рр.*

Вид транспорту	2015 р.		2016 р.				2017 р.			
	Пасажирообіг, млн пасажиро·км	Перевезено пасажирів, млн	Пасажирообіг		Перевезено пасажирів		Пасажирообіг		Перевезено пасажирів	
			млн пасажиро·км	до 2015 р., %	млн	до 2015 р., %	млн пасажиро·км	до 2016 р., %	млн	до 2016 р., %
Усі види	97280,7	5157,7	102239,4	105,4	4854,4	94,0	99277,7	107,4	4647,2	100,3
Залізничний	35425,6	389,8	36954,0	104,5	389,5	99,9	28043,4	103,6	165,0	98,0
Автомобільний	34775,6	2259,8	34488,0	99,7	2025,0	90,0	35412,4	102,5	2018,7	99,7
Водний	22,3	0,6	30,4	136,3	0,5	83,1	30,3	99,8	0,6	122,9
Авіаційний	11362,4	6,3	15525,1	136,6	8,3	131,3	20345,7	131,0	10,6	127,5

* Джерело: сформовано авторами за даними [29].

** Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополь та частини зони проведення антитерористичної операції.

*** З урахуванням даних по трубопровідному транспорту.

Як видно, протягом останніх років спостерігається тенденція зниження обсягів перевезення пасажирів усіма видами транспорту, крім авіаційного. Незважаючи на це в 2017 р. частка пасажирообігу автомобільним транспортом у структурі всіх видів транспорту становила 35,7, а перевезень пасажирів – 43,4 %, що свідчить про важливу роль автомобільного транспорту у функціонуванні економіки країни та життєдіяльності населення.

Динаміка вантажообігу та обсягів вантажних і пасажирських перевезень останніх років (2015–2017 рр.) за видами транспорту загалом була позитивною, за виключенням кількості перевезень пасажирів, яка зменшувалася на всіх видах транспорту, крім авіаційного. Стосовно автомобільного транспорту, то його вантажообіг і обсяги вантажних перевезень постійно зростали, а пасажирообіг залишався незмінним (34,8–35,4 млрд пасажиро·км).

Для досягнення позитивних результатів необхідно враховувати національні особливості формування системи управління галуззю в цілому.

Основними стримуючими факторами розвитку попиту та зменшення якості надання послуг з перевезення вантажів і пасажирів є:

- несвоєчасне та недостатнє оновлення основних засобів дорожнього господарства і транспортних засобів;

- низький рівень координації розвитку транспортної інфраструктури, що призводить до нераціонального використання ресурсів;

- недостатнє використання транспортних комунікацій та геополітичного розташування країни;

- малоефективне застосування фінансових механізмів для залучення інвестицій у розвиток транспортної галузі;

- низькі темпи розробки та реалізації державних і галузевих програм порівняно з діяльністю окремих галузей.

Мережа автомобільних доріг повинна відповідати сучасним вимогам суспільного розвитку та виробництва, національній безпеці, мати розгалужену інфраструктуру для надання повного спектру транспортних послуг, щоб забезпечити зовнішньоекономічні зв'язки країни.

Регулювання земельних відносин у транспортній галузі має складний правовий характер, що й обумовлює актуальність вирішення проблем раціонального використання цих земель, правові засади якого потребують подальшого вивчення та впровадження у господарську діяльність.

У цьому контексті значне місце посідає саме питання формування напрямів розвитку автомобільної мережі відповідно до нормативно-правового поля.

Реформи останніх років, пов'язані з намаганням держави забезпечити розвиток експорту транспортних послуг на ринку не тільки нашої країни, а й Європейського Союзу, збільшення ефективності та підвищення конкурентоспроможності вітчизняного транспорту на міжнародних ринках транспортних послуг, удосконалення правових механізмів державно-приватного партнерства з урахуванням транспортної специфіки, посилення взаємодії державного та приватного секторів, органів державної влади і державного самоврядування, що може бути реалізовано за рахунок втілення Національної транспортної стратегії України до 2030 року, виконанням угоди

про асоціацію між Україною та ЄС, котрі передбачають поглиблену та всеохоплюючу зону вільної торгівлі, свідчать про зовнішній і внутрішній пріоритет нашої держави щодо розвитку транспорту, створення вільного конкурентного ринку транспортних послуг [85, 178].

Сьогодні протяжність мережі автомобільних доріг загального користування в Україні становить 169,5 тис. км, а щільність на 1 000 км² території – 281 км. Наша держава посідає 30-те місце у світі за протяжністю автомобільних доріг та 11-те – в Європі. Разом з тим протяжність автомобільних доріг на одиницю площі в Україні дорівнює 0,3 км /км², що перевищує показник лише Росії (0,06 м / км²) і в десятки разів нижче порівняно із середнім у центральній Європі. На одного українця припадає лише 3,8 м автомобільної дороги, тоді як у Швеції – 61,6; Франції та Іспанії – 15; Чехії й Австрії – 12,2 і 12,9 м відповідно (табл. 1.9) [178].

Таблиця 1.9

Протяжність автомобільних доріг у країнах Європи*

Країна	Площа, км ²	Населення, млн чол.	Протяжність автодоріг		
			усього, тис. км.	на одиницю площі, км/км ²	на особу, м
Франція	647 685	65,1	1027,2	1,5	15
Росія	17 075 400	143,0	940,0	0,06	6,5
Іспанія	504 645	45,2	681,3	1,7	15
Німеччина	357 021	81,7	644,5	1,8	7,8
Швеція	449 964	9,3	572,9	1,3	61,6
Італія	301 230	60,4	487,7	1,6	8,1
Польща	312 685	38,2	423,9	11,1	11,1
Великобританія	244 101	62,0	394,4	1,6	6,3
Туреччина	780 580	72,5	352,1	4,8	4,9
Румунія	237 500	21,5	198,8	0,8	9,2
Україна	603 628	45,8	169,5	0,3	3,7
Угорщина	93 030	10,0	160,0	1,7	16
Бельгія	32 545	10,8	153,3	4,7	14,2
Нідерланди	41 526	16,6	136,8	3,2	8,2
Чехія	78 866	10,5	128,6	1,6	12,2
Греція	131 940	11,3	117,5	0,9	10,4
Австрія	83 871	8,3	107,3	1,3	12,9

* Джерело: сформовано авторами за даними [177].

Як свідчить практика, розвиток економіки країн світу залежить від інтенсивності та розвиненості саме транспортної інфраструктури, насамперед автомобільної та дорожньої.

На жаль, стан українських доріг найгірший в Європі показники за всіма параметрами, що значною мірою спричинено відставанням розвитку автомобільних доріг загального користування та дорожнього сервісу від темпів автомобілізації країни. Сьогодні на утримання та облаштування автодоріг виділяється недостатньо бюджетних коштів. Крім того, спостерігається низький рівень розвитку транспортних зв'язків нашої держави порівняно з європейськими країнами.

Сучасна мережа автомобільних доріг загального користування в Україні сформована з метою забезпечення функціонування народного господарства колишнього СРСР [16]. Сьогодні їх технічні стандарти не відповідають європейським ні за якістю, ні за ваговими навантаженнями. Для покращення ситуації необхідно внести зміни до Правил перевезення небезпечних вантажів та Правил перевезення великовагових вантажів згідно з конвенціями Європейської економічної комісії ООН та директивами ЄС [16].

Тенденції розвитку транзитного потенціалу України повинні передбачати розвиток сучасних автомобільних доріг по всіх транспортних коридорах, які проходять її територією, відповідно до Національної транспортної стратегії України на період до 2030 р., Концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування, Транспортної політики України та її наближення до норм Європейського Союзу [85, 120].

Реформування системи державного управління галуззю та формування державної політики в галузі, підвищення ефективності державного контролю на автомобільному транспорті повинні базуватися на передовому досвіді ЄС, передбачати конкретні стратегічні цілі та заходи щодо їх реалізації.

Згідно із Транспортною стратегією розвитку на період до 2030 року, яка є основним документом в галузі транспорту та якій повинні відповідати всі наступні нормативно-правові та програмні документи в цій сфері, запропоновано напрями розв'язання вказаних проблем (дод. Ж) [85], а саме:

- конкурентоспроможна та ефективна транспортна система;
- інноваційний розвиток транспортної галузі та глобальні інвестиційні проєкти;
- безпечний для суспільства, екологічно чистий та енергоефективний транспорт;
- безперешкодна мобільність та міжрегіональна інтеграція.

Реалізації окреслених завдань сприятиме наближенню транспортного комплексу України до Європейського Союзу, підвищенню якості надання транспортних послуг, ефективному впровадженню адміністративної реформи, боротьбі з корупцією, прозорості прийняття рішень, контролю виконання діяльності, чіткому розмежуванню функцій та розподілу повноважень між органами влади і суб'єктами господарювання, забезпечення рівних умов надання послуг на транспорті. Виконання положень стратегії розвитку транспортної системи України на довгострокову перспективу забезпечить перетворення транспорту на системоутворюючу галузь національної економіки, що розвиватиметься випереджуючими темпами.

На реалізацію та імплементацію завдань розвитку автомобільної мережі України впливають зовнішні фактори, які умовно можна поділити на чотири групи: законодавчі, фінансові, управлінські та виробничі. Кожній групі притаманні стримуючі чинники розвитку (рис. 1.5) від швидкого та якісного подолання яких залежатиме подальший розвиток мережі автомобільних доріг.

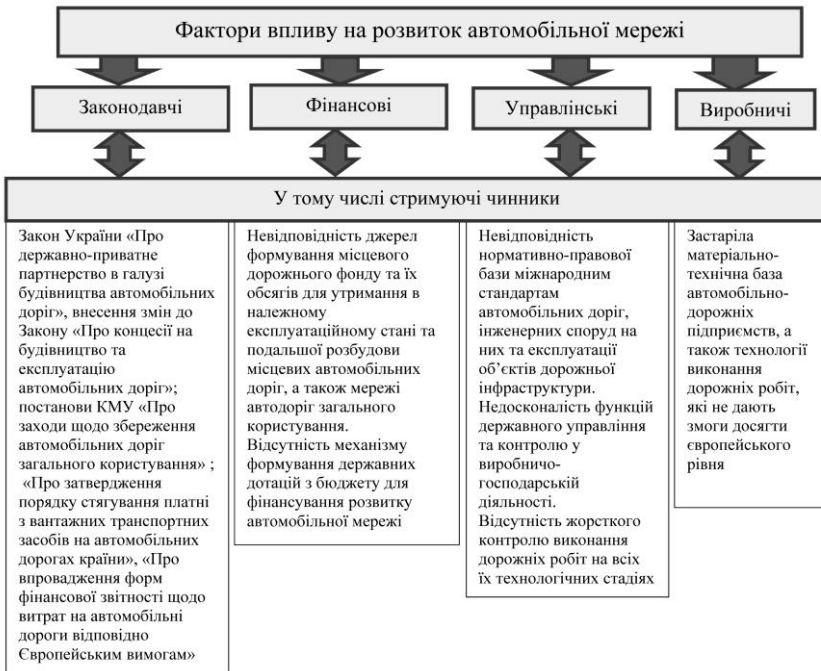


Рис. 1.5. Фактори впливу на розвиток автомобільної мережі
(сформовано авторами за даними [9])

Аналізуючи наведені чинники, можна констатувати найбільший вплив законодавчих та фінансових, подолання яких є складним та довготривалим процесом, що завдає шкоди та збитків всій транспортній системі країни – одній з найважливіших галузей економіки країни.

У цілому розвиток потенціалу транспортної мережі України, на наш погляд, можна розглядати в кількох аспектах (рис. 1.6).



Рис. 1.6. Розвиток потенціалу національної транспортної мережі України (сформовано авторами за даними [85])

Результатом розвитку вітчизняної є формування та функціонування ефективної конкурентоспроможної транспортної системи, що здатна забезпечувати функціонування високопродуктивної, високотехнологічної та безпечної транспортної інфраструктури, високу якість транспортних послуг [179].

Транспортний сектор економіки України на період до 2030 року розвиватиметься за такими напрямками:

- удосконалення транспортної інфраструктури та модернізація рухомого складу для забезпечення зростаючої мобільності населення і прискорення переміщення товаропотоків;

- досягнення конкурентоспроможності та якості транспортних послуг для економіки;

- забезпечення доступності та якості транспортних послуг населенню;

- інтеграція до Європейського Союзу і розвиток експорту транспортних послуг;

- підвищення ефективності державного управління та розвиток конкурентного середовища;

- зростання екологічності, енергоефективності транспортних процесів та безпеки перевезень пасажирів і вантажів [85, 179].

Досягнення стратегічної мети розвитку транспортної системи можливе насамперед за умови відповідного фінансового забезпечення та ефективної інвестиційної політики, механізм реалізації якої, на наш погляд, повинен передбачати такі напрями:

- використання різних джерел фінансування транспортної галузі – власні фінансові ресурси, можливості інвесторів, концесіонерів, дотації державного бюджету, залучення кредитних коштів від комерційних та міжнародних банків;

- упровадження механізму державно-приватного партнерства;

- інвестування в інноваційний розвиток і технологічну модернізацію галузі;

- кредитування в ресурсо- та енергозберігаючі техніку і технології з максимально можливими строками та мінімальними відсотками;

- широке застосування принципів «користувач платить» у транспортній інфраструктурі.

Формування єдиного транспортного простору, регіональна та міжнародна інтеграція національної транспортної системи забезпечать збільшення ефективності послуг транспорту, зростання обсягів їх експорту та підвищення рівня використання транзитного потенціалу. Транспортна система країни повністю задовольнить не тільки базові потреби національної економіки та населення, але й відповідатиме світовим стандартам щодо швидкості, своєчасності,

безпеки, екологічності транспортування, створюватиме умови для більш інтенсивного інноваційного розвитку країни.

Викладене обумовлює необхідність завчасного резервування відповідних площ земельних угідь для повного забезпечення перспективного розвитку автомобільного транспорту і дорожнього господарства, їх реконструкції та вдосконалення.

1.3. Екологобезпечне землекористування автомобільного транспорту та дорожнього господарства

Екологобезпечне землекористування – це комплекс економічних, екологічних та соціальних заходів, спрямованих на підвищення ефективного і раціонального використання охорони та відтворення земель.

Економічні показники зазвичай характеризують результати господарської діяльності, екологічні – стан або зміни навколишнього природного середовища. Використання земель автомобільного транспорту поєднує в собі дві складові. З одного боку, транспорт є важливим компонентом розвитку економіки країни у сфері інфраструктури, логістики, виробництва транспортного обладнання, системи управління перевезення пасажирів та вантажів, що створює необхідні передумови для задоволення потреб користувачів у наданні транспортних послуг і розвитку всіх сфер господарювання, а з іншого – одним із найбільших забруднювачів довкілля та здійснює негативний вплив на здоров'я людей (рис. 1.7).



Рис. 1.7. Вплив автомобільного транспорту на компоненти біосфери (сформовано авторами за даними [3])

Шкідливі речовини під час експлуатації автотранспорту потрапляють у повітря з вихлопними газами, випарами з паливних систем, а також у процесі заправки автомобілів паливом.

Аналізуючи обсяги викидів шкідливих речовин різними видами транспорту (табл. 1.10), слід зазначити, що найбільша їх частка припадає на автомобільний транспорт (64 %).

Таблиця 1.10

Викиди основних шкідливих речовин різними галузями транспорту*

Шкідлива речовина	Вид транспорту						Разом, тонн**
	автомобільний		залізничний		водний		
	тонн	%	тонн	%	тонн	%	
CO	1 452 477	97,76	33 578	2,24	15 453	1,1	1 501 508
C _x H _y	273 644	97,50	6 998	2,50	3 838	1,34	284 480
NO _x	130 125	88,90	16 233	11,10	30 429	17,2	176 787
C	10 325	79,25	2 735	20,75	2 424	15,6	15 184
SO ₂	10 002	73,65	3 578	26,35	2 039	13,1	15 619

*Джерело: розроблено за даними [2].

**Без урахування повітряного і трубопровідного.

На викиди оксидів вуглецю (вуглекислий газ і чадний газ) впливає також рельєф дороги, режим і швидкість руху автомобіля. Найбільша кількість забруднювальних речовин викидається при розгоні автомобіля, а також мінімальній швидкості. Наприклад, якщо збільшувати швидкість авто і різко зменшувати її під час гальмування, то у вихлопних газах кількість оксидів вуглецю зростає у 8 разів. Їх відносна частка (від загальної маси викидів) найвища при гальмуванні й на холостому ході, а оксидів азоту – при розгоні. Ці дані вказують на те, що найбільше автомобілі забруднюють повітря при частих зупинках та при русі з малою швидкістю [3].

Наводимо показники питомої ваги автотранспорту в забрудненні атмосфери продуктами згорання наведена (табл. 1.11).

Таблиця 1.11

Об'єми викидів продуктів згорання автотранспортом, млн т/год*

Продукт згорання	Джерело продуктів згорання	
	автомобілі	електростанції, промисловість
Оксид вуглецю	59,7	5,2
Вуглеводні та інші органічні речовини	10,9	6,4

Продукт згорання	Джерело продуктів згорання	
	автомобілі	електростанції, промисловість
Оксид азоту	5,5	6,5
Сірковмісні сполуки	1,0	22,4
Макрочастки	1,0	9,8

*Джерело: за даними [2].

Слід зазначити, що основний внесок у забруднення атмосфери роблять автомобілі, які працюють на бензині (75 %), та автомобілі з дизельними двигунами (близько 4 %).

Автотранспорт викидає такі важкі метали, як нікель, ртуть, хром, кадмій, цинк, залізо, миш'як, марганець, берилій. Окремі з них (миш'як, ртуть, кадмій, свинець) можуть бути високотоксичними в дуже малих концентраціях. Накопичення важких металів у ґрунтах змінює їх хімічні та біологічні властивості. Метали акумулюються в живих організмах і потрапляють у харчові ланцюжки. Важкі метали можуть залишатися в атмосферному повітрі до 10 днів і переноситися на відстань до 2000 км. Харчовими ланцюгами та через забруднення атмосферного повітря викиди автомобільного транспорту наносять шкоду здоров'ю населення, спричиняючи різні види небезпечних хвороб. Доведено, що люди, які проживають у районах із великим транспортним навантаженням, хворіють більше та частіше, ніж у віддалених районах від індустріальних об'єктів. На ці фактори впливає вміст різного виду токсинів і твердих часточок, що виділяються під час роботи автотранспорту в повітря та потрапляють до організму людини, насамперед через органи дихання, оскільки вихлопні гази накопичуються в нижніх шарах атмосфери, тобто в зоні дихання людей. Діапазон захворювань людей, спричинених впливом вихлопних газів автомобільного транспорту, є досить широкий, починаючи від незначного кашлю, риніту до набряку легень, розладів дихання, астми і навіть летальних випадків (табл. 1.12).

Таким чином, усі речовини, які потрапляють у довкілля від роботи автомобільного транспорту, здійснюють досить суттєвий негативний вплив на здоров'я людини. Викиди, що потрапляють в атмосферу, мають високий або дуже високий рівень токсичності.

Таблиця 1.12

**Вплив викидів від пересувних джерел забруднення
навколишнього природного середовища на здоров'я людини***

Шкідлива речовина	Рівень токсичності	Вплив на здоров'я людини
Свинець	Високий	Впливає на роботу нервової та кровоносної системи, порушує постачання кисню до головного мозку
Кадмій	Дуже високий	Накопичується в нирках, печінці, кісткових тканинах. провокує розвиток бронхітів, кишкові кровотечі, порушення та навіть рак репродуктивних органів
Вуглеводні	Високий	Спричиняють відчуття головного болю, запаморочення, нудоту; зниження кров'яного тиску, млявість та уповільнення пульсу; порушення роботи серцево-судинної системи
Оксид вуглецю	Дуже високий	Кисневе голодування, порушення роботи центральної нервової системи людини; сповільнення рефлексів, можлива втрата свідомості та настання смерті
Оксиди азоту	Високий	Незначне подразнення слизових оболонок очей і носа, а при збільшенні концентрації – набряк легенів
Тверді частинки (сажа, пил, аерозолі)	Середній	Можливість затримуватись у легенях людини; ураження верхніх дихальних шляхів, слизових оболонок очей, носоглотки
Озон	Середній	Зменшення стійкості організму до простудних захворювань, можливе загострення хронічних хвороб серця, а також астма та бронхіт

*Джерело: сформовано авторами за даними [3].

Як свідчать показники захворюваності серед усього населення України (рис. 1.8), незважаючи на їх зниження впродовж останніх років, найбільша частка припадає на хвороби органів дихання (2015 р. – 44,27 %, 2016 р. – 45,98 %, 2017 р. – 45,22 %). Вони

виникають унаслідок вдихання людьми повітря, яке надзвичайно забруднене різними шкідливими речовинами від різноманітних джерел, а найбільше – від викидів автомобільного транспорту і транспортної галузі загалом.

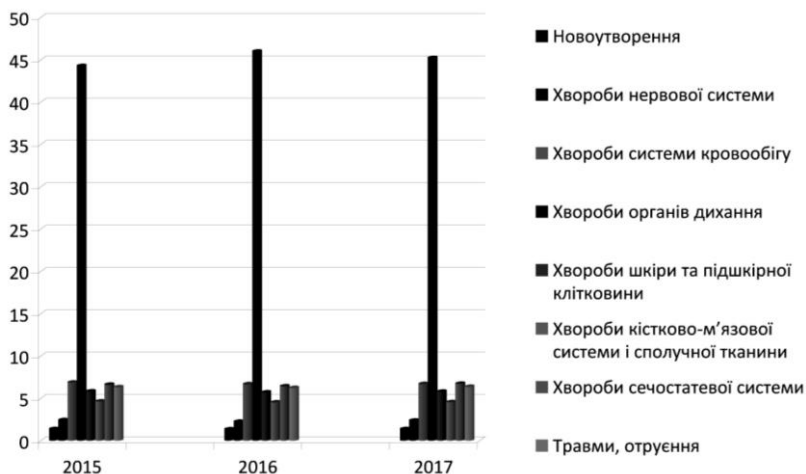


Рис. 1.8. Структура захворюваності населення України, 2015 – 2017 рр., % (сформовано авторами за даними [29])

За даними Державної служби статистики України [29] рівень викидів таких шкідливих речовин, як діоксид вуглецю та оксиди азоту, токсичність яких є досить високою, протягом останніх років має тенденцію до зниження (табл. 1.13).

Таблиця 1.13

**Викиди діоксиду вуглецю в атмосферне повітря,
2010–2017 рр., млн т***

Рік	Викиди діоксиду вуглецю			Викиди оксидів азоту		
	усього	стаціонарними джерелами	пересувними джерелами	усього	стаціонарними джерелами	пересувними джерелами
2010	198,2	165,0	33,2	603,7	310,5	293,2
2011	236,0	202,2	33,8	663,0	33,0	300,0
2012	232,0	198,2	33,8	634,6	332,5	302,1
2013	230,7	197,6	33,1	633,4	333,3	300,1
2014	194,7	166,9	27,8	541,4	288,1	253,3

Закінчення табл. 1.13

Рік	Викиди діоксиду вуглецю			Викиди оксидів азоту		
	усього	стаціонарними джерелами	пересувними джерелами	усього	стаціонарними джерелами	пересувними джерелами
2015	162,0	138,9	23,1	453,0	233,8	219,2
2016	150,6	150,6	240,2	240,2
2017	124,2	124,2

*Джерело: сформовано авторами за даними [29].

**2007р. – по автомобільному, залізничному, авіаційному, водному транспорту та виробничій техніці.

***Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополь та частини зони проведення антитерористичної операції.

Як видно, рівень викидів оксидів вуглецю пересувними джерелами 2015 р. по відношенню до 2010 р. знизився на 67 %, а оксиду азоту – на 71,79 %. Однією з причин цього тенденція використання автомобілів, які працюють на екологічно чистих двигунах, а саме газотурбінних та електродвигунах.

Використання газотурбінних двигунів призводить до суттєвого зниження викидів шкідливих речовин у повітря, що сприяє покращенню екологічної ситуації в цілому (табл. 1.14).

Таблиця 1.14

**Концентрація викидів основних шкідливих речовин
різними типами двигунів***

Тип двигуна	Концентрація шкідливих речовин у відпрацьованих газах		
	CO, %	NO _x , мг/л	C _x H _y , мг/л
Бензиновий	3,6	4,0	1,79
Дизельний	0,2	2,7	0,09
Газотурбінний	0,003	0,1	0,000078

*Джерело: сформовано авторами за даними [2].

Нині державна політика України щодо автомобілів з електричними двигунами всіляко підтримує та стимулює населення використовувати електрокари. Відповідно до Закону України «Про Внесення змін до Податкового кодексу та деяких інших законодавчих

актів України щодо покращення адміністрування та перегляду ставок окремих податків і зборів» від 22.05.2019 р. [114], до кінця 2022 р. продовжена норма, яка звільняє ввезення в Україну транспортних засобів, оснащених електродвигунами, від ПДВ та акцизного збору. Як результат, прогнозується збільшення кількості ввезення електромобілів та їх продажів. Наприклад, 2017 р. продано 3 256 електромобілів, а 2018-го – на 207 % більше (рис. 1.9), причому без підтримки держави. Із зниженням ціни попит на такі автомобілі зростатиме, що призведе до збільшення використання електрокарів, а отже, зменшення впливу на навколишнє природне середовище та покращення ситуації щодо екологічнобезпечного землекористування.

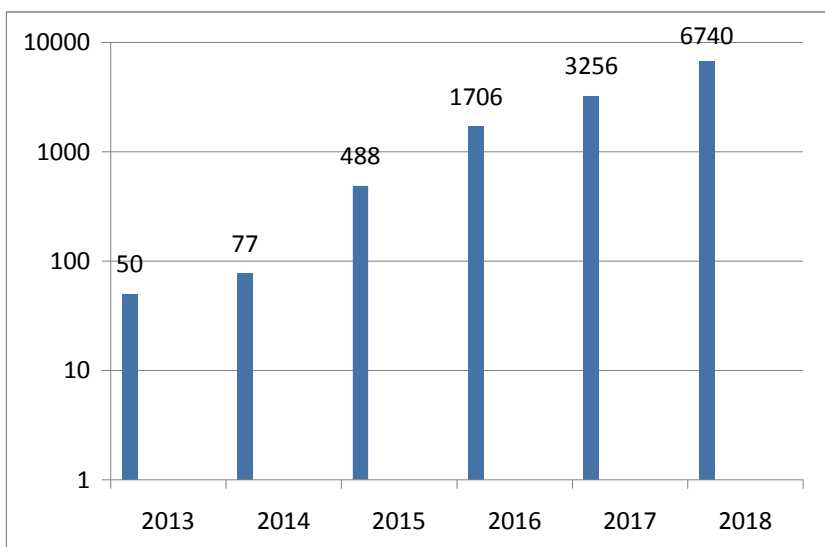


Рис. 1.9. Динаміка продажу електромобілів в Україні, од.
(сформовано авторами за даними [29, 94])

Досліджуючи зарубіжний досвід збереження екологічної ситуації від викидів автотранспорту, можна спостерігати, що, крім виробництва та використання електромобілів, окремі країни Євро-союзу, наприклад США, Канада, Австралія, Бразилія, досить активно впроваджують програми одержання та використання альтерна-

тивних видів палива (лат. *alter* – інший), а саме біопалива з рослинної сировини (рис. 1.10).

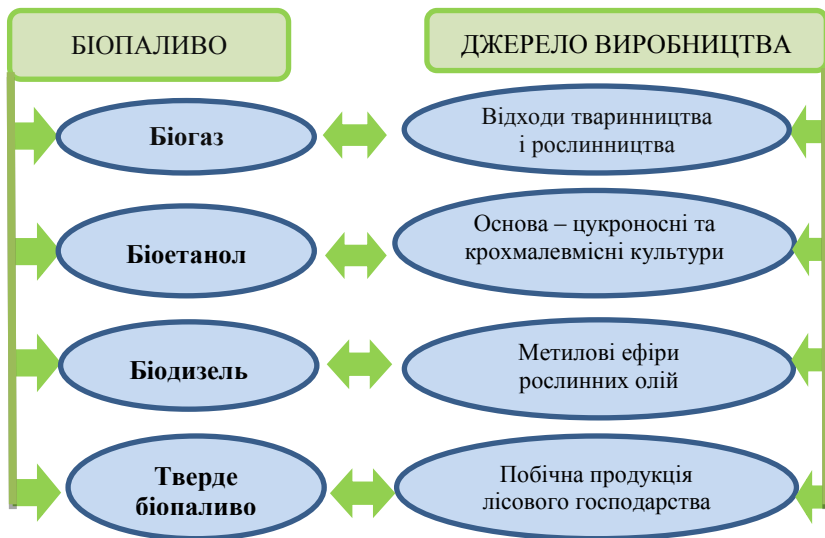


Рис. 1.10. Види та джерела виробництва біопалива за рубіжем (сформовано авторами за даними джерела [138])

Нині в країнах ЄС широко застосовуються два види біопалива: біоетанол – для бензинових та біодизель – для дизельних двигунів. Світові корпорації, зокрема DuPont та British Petroleum, упроваджують такий вид палива, як біобутанол. Біоетанол та біобутанол можна отримувати з рослинної сировини (кукурудзи, пшениці, цукрових буряків, цукрової тростини, сорго та ячменю) і вуглеводних відходів сільськогосподарських культур (сухі стебла соняшника, качани кукурудзи або різні види соломи). Окремі країни-виробники, наприклад, Іспанія, Греція, Італія, застосовують соняшникову олію, більшість держав Європи – рапсову. При горінні біопалива також виділяється CO_2 , але воно не завдає шкоди рослинам, тваринам, а при потраплянні у воду та ґрунт піддається майже повній переробці: упродовж 28 днів переробляється мікроорганізмами до 99 % біопалива [150].

Щодо України, то майже всі види культур, а основними є ріпак, соняшник, гірчиця вирощують на її території. Потреба в нафтопро-

дуктах становить 24–28 млн т, а у природному газі – 85 млрд м³ на рік. 80–90 % потреб у нафтопродуктах Україна забезпечує за рахунок імпорту, а з 1 т ріпака можна отримати близько 270 л біодизеля [150].

Використання цього виду палива обумовило б покращення як екологічної (передусім за рахунок зниження викидів у навколишнє природне середовище), так й економічної ситуації (унаслідок розвитку ринків збуту, збільшення об'ємів виробництва, створення додаткових робочих місць і т. д.).

Актуальність розвитку і виробництва альтернативних джерел палива в Україні підтримується органами влади та обговорювала ще 2003 року, що знайшло відображення в указах президента «Про заходи щодо розвитку виробництва палива з біологічної сировини» від 26.09.2003 р. [126] та «Про внесення змін до деяких законів України щодо стимулювання виробництва бензинів моторних сумішевих» від 01.01.2011 р. [113]. У зв'язку з екологічною ситуацією сьогодні триває реформування транспортної політики. Так, в ЄС поставили завдання скоротити на 50 % використання автомобілів на традиційних видах пального у міському транспорті до 2030 року та повністю від них відмовитися до 2050 року.

Відповідно до Національної транспортної стратегії на період до 2030 року [85] необхідно зменшити обсяги викидів парникових газів в атмосферне повітря від пересувних джерел на 60 % порівняно з 1990 р., зокрема завдяки збільшенню частки громадського транспорту та електротранспорту, електробусів, мускульних (велосипедного) видів транспорту; сумарні обсяги викидів в атмосферне повітря забруднювальних речовин від пересувних джерел, умовно приведені до оксиду вуглецю з урахуванням відносної агресивності основних забруднювачів, до 70 % (від рівня 2015 р.); збільшити використання електротранспорту та електромобілів, зокрема частку першого у внутрішньому сполученні до 75 % (2030 р.); рівень застосування альтернативних видів пального збільшити з 10 до 50 % (до 2030 р.); розробити план заходів щодо зниження впливу транспорту на довкілля, що позитивно корелюється з упровадженням енергозберігаючих технологій, застосуванням альтернативних моторних палив, відновленням та розширенням можливостей використання електротранспорту; зменшити питомі витрати пального на 10 т·км на 30 % (до 2030 р.).

Незважаючи на високі показники використання електромобілів та впровадження альтернативних джерел пального, сьогодні більша

кількість транспортних засобів працює на бензинових і дизельних двигунах, тому необхідно приділяти значну увагу токсичності газів, що викидаються під час роботи автотранспорту та в максимальних обсягах затримуються й осідають на придорожніх смугах автомобільних доріг.

Вміст складових викидів у пробах ґрунту, відібраних на відстані 50–200 метрів від осі автошляху, може перевищувати гранично допустимі норми у кілька разів. Це ускладнює господарське використання придорожніх земель: випас худоби, заготівлю сіна, вирощування сільськогосподарської продукції [86].

У сучасних умовах стрімкого технічного, технологічного та наукового розвитку суспільства, коли постійно зростає кількість автомобілів, збільшується мережа міжнародних та національних автомобільних коридорів, виконання будівельних і ремонтних робіт автодоріг потребує суворого додержання екологічних стандартів на тлі складної екологічної ситуації в країні.

Відповідно до ДБН В.2.3-4:2015. Автомобільні дороги. Частина I. Проектування. Частина II. Будівництво [24] наявність зелених насаджень на узбіччях і укосах земляного полотна автомобільних доріг загального користування не допускається. Віддаленість найближчого до автомобільної дороги ряду зелених насаджень поза населеними пунктами за умови відсутності дорожніх огорожень першої групи повинна відповідати установленим вимогам (таблиця 1.15).

Таблиця 1.15

Вимоги щодо відстані від крайки проїзної частини до зелених насаджень, м*

Значення автомобільної дороги	Відстань від крайки проїзної частини	
	до найближчого краю стовбура дерева, не менше ніж	до краю чагарникових насаджень, не менше ніж
Міжнародна	10,0	7,0
Національна, регіональна	9,0	5,0
Територіальна, обласна, районна	7,0	4,0
Діаметр кореневої шийки чагарникових насаджень не повинен перевищувати 5 см		

*Джерело: сформовано авторами за даними [3].

Наведені дані вказують на те, що відстань від крайки проїзної частини не повинна бути меншою ніж 4 м від краю чагарникових насаджень та не меншою як 10 м від найближчого стовбура дерева, оскільки забруднення важкими металами для прилеглих територій уздовж доріг найбільше у смузі від 50 до 200 метрів.

У цих зонах проявляється так званий крайовий ефект, ширина якого становить 10 м та має тенденцію до збільшення залежно від категорії автомобільної дороги, терміну експлуатації, інтенсивності транспортного потоку, що призводить до збільшення територій із порушеними екосистемами.

Чинники впливу на екосистеми зон крайового ефекту поділяються на бар'єрні та зони турбування.

До перших належать такі, які перешкоджають природній міграції тварин до місць постійного чи тимчасового проживання, харчування, призводячи до порушення трофічних природних ланцюгів.

Зону турбування формують чинники, які відлякують тварин, порушуючи територію їх існування, наприклад, шум від роботи автотранспорту; спричиняють хімічне забруднення територій для рослин і тварин, наприклад, відпрацьовані гази транспортних засобів та акустичне забруднення [2].

На цих територіях вміст забруднюючих речовин перевищує гранично допустимі концентрації в десятки разів, що робить їх території не придатними для випасу худоби, заготівлі сіна, особливо для вирощування сільськогосподарської продукції.

Нормативні характеристики впливу хімічного забруднення на використання придорожніх земель сьогодні не можна вважати цілком достовірними, тому скористаємося чинними нормативними вимогами для встановлення величини впливу концентрації основних забруднювальних речовин на автомобільних дорогах.

Щоб спрогнозувати забруднення придорожніх територій CO (оксидом вуглецю), NO₂ (діоксид азоту) та концентрацію Pb (свинець), застосуємо чинні нормативні методики для розрахунків оцінки впливу на навколишнє середовище при проектуванні автомобільних доріг (див. табл. 1.10) [36]:

$$C_{CO} = -0,1 \times d + 0,0127 \times N + 3,55, \quad (1.1)$$

$$C_{NO} = 2,5 \times 10^{-2} \times N \times n \times \exp - 0,148 \times H \times \exp - 0,021d, \quad (1.2)$$

$$C_{Pb} = \frac{P_{II}}{(p \times \rho)}, \quad (1.3)$$

де C_{CO} – концентрація CO в будь-якій точці, мг/м³; d – відстань від джерела до розрахункової точки на місцевості, м; N – інтенсивність

руху в двох напрямках, авт./год.; C_{NO} – концентрація NO_2 в будь-якій точці, мг/м³; n – частка вантажних автомобілів і автобусів; H – висота проїжджої частини над рівнем землі, м; C_{Pb} – рівень забруднення поверхневого шару ґрунту свинцем, мг/кг; h – товщина ґрунтового шару, в якому концентруються викиди свинцю, м; ρ – щільність ґрунту, кг/м³; P_{II} – величина відкладання свинцю на поверхні землі, мг/м².

Наведені дані свідчать, що майже на всіх категоріях доріг прогноз-на концентрація оксиду вуглецю перевищує гранично допустиму концентрацію, двооксиду вуглецю – лише на відстані 30 м I та II категорії доріг. Фоновий вміст свинцю на відстані від проїжджої частини 30 метрів III категорії доріг перевищує допустимі норми майже в 2,5 разу, а на відстані 40 м III категорії – в 1,5 разу, оскільки допустимий фоновий вміст його вважається 10 мг/кг (табл. 1.16).

Таблиця 1.16

Концентрація шкідливих викидів у повітрі, мг/м³*

Оксид вуглецю, мг/м ³							
Категорія автомобільної дороги	Відстань від краю проїжджої частини, м						
	30	50	60	80	100	120	150
I	14,5	12,5	11,5	9,5	7,5	5,5	2,5
II	8,2	6,2	5,2	4,2	3,2	–	–
III	4,4	2,4	1,4	–	–	–	–
ГДК	5,0						
Двооксид азоту, мг/м ³							
I	0,055	0,035	0,032	0,029	0,027	0,025	0,019
II	0,042	0,030	0,027	0,018	0,013	0,012	0,010
III	0,039	0,028	0,024	0,017	0,012	0,010	0,08
ГДК	0,04						
Свинець (у ґрунті), мг/кг							
	Відстань від краю проїжджої частини, м						
	30	40	60	80	100		
I	18	12	6	4	2		
II	22	18	8	6	4		
III	70	52	18	9	5		
Фон	32						

*Джерело: сформовано авторами за даними [36].

Окрім прогнозування забруднення ґрунтів та повітря на придорожніх територіях, важливим показником є забруднення водоймищ стічними водами від автомобільних доріг. На дорожнє полотно осідають продукти зношення покриття, шин, гальмівних колодок, пил від автомобільних доріг, засоби боротьби з ожеледицею, що дощовими та талими водами змивається до поверхневого стоку, а потім потрапляє у водотоки. Отже, прогнозування стану поверхневих та ґрунтових вод є не менш актуальним завданням, ніж забруднення повітря і ґрунту [69].

Для прогнозування стану поверхневих вод використовують індекс їх забруднення, а для його визначення – кілька показників, а саме азот амонійний, нафтопродукти, феноли, розчинний кисень та біологічне споживання кисню.

Індекс забруднення вод розраховується за формулою [69]:

$$IBZ = \frac{\sum_{i=1}^4 \frac{Ci}{ГДК} + \frac{H_{02}}{C_{02}} + \frac{C_{02}}{H_{02}}}{6} . \quad (1.4)$$

Важливу охоронну роль на придорожніх територіях можуть відігравати зелені насадження, які є природним бар'єром і затримують поширення забруднення на придорожню зону. Аналізи свідчать, що глиця, гілки та листя інших насаджень містять з боку дороги в 1,5–3 рази більше заліза, свинцю та кадмію, ніж з протилежного [3].

Крім того, придорожні зелені насадження можуть захищати дороги від снігу, піску, пилу, шуму, загазованості повітря, а також бути елементом архітектурно-художнього оформлення дороги. Для ефективного захисту зеленими насадженнями висота смуг дерев має коливатися від 5 до 8 м, а їх вік – від 15 до 20 років, адже молоді дерева не мають відповідних властивостей. Наприклад, найефективніше зниження шуму зеленими насадженнями залежить від виду та форми посадки дерев (табл. 1.17).

Оскільки ефекти від зелених насаджень з'являються тільки через кілька років після їх висаджування, рекомендується використовувати швидкоростучі молоді дерева, чагарники та куші, стійкі до місцевих кліматичних умов.

Дотримання обґрунтованих параметрів захисних лісових смуг дасть змогу значно підвищити показник автотранспортної ємності територій з високою щільністю автотранспортної мережі.

Таблиця 1.17

Зниження шуму зеленими насадженнями*

Вид посадки	Ширина смуги, м	Зниження рівня шуму, дБА
Однорядна при шаховому розташуванні дерев у середині смуги	10–15	4–5
	16–20	5–8
Дворядна з відстанню між рядами 3–5 м	20–26	8–10
Дворядна або трирядна на відстані між рядами 3 м	26–30	10–12

*Джерело: за даними [2].

Стрімке зростання кількості автомобільних транспортних засобів, інтенсивності руху, мережі міжнародних та національних транспортних коридорів, з одного боку, позитивно впливає на економічні показники країни, а з іншого – призводить до негативного впливу на різні екологічні системи.

Вплив автомобільного транспорту на екологобезпечне землекористування сьогодні спричиняє багато проблем, вирішення яких неможливе без постійної уваги та контролю органів місцевого самоврядування і держави в цілому.

Суттєво покращити екологічну ситуацію в дорожньому господарстві можливо шляхом упровадження комплексу заходів, а саме: розробка та створення екологічно безпечних конструкцій будівельних матеріалів, які використовуються при будівництві; удосконалення конструкції автомобілів зі скороченням обсягів шкідливих викидів; розробка алгоритму моніторингу навколишнього природного середовища та придорожніх зон (резервно-технологічних і захисних смуг, зон впливу); удосконалення методів управління природоохоронною діяльністю і транспортними потоками для забезпечення зменшення викидів автотранспортом, акцентувавши увагу на виробництві електромобілів; внутрішня мотивація суспільства стосовно використання зеленого транспорту; розвиток інфраструктури обслуговування електрокарів; інституціональне стимулювання використання інновацій.

■ Розділ 2

ОСОБЛИВОСТІ ВІДВЕДЕННЯ І ВИКОРИСТАННЯ ЗЕМЕЛЬ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ ТА ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА

2.1. Нормування відведення земельних ділянок для потреб земель автомобільного транспорту і дорожнього господарства

Нормування розмірів земельних ділянок є різновидом раціонального використання природних ресурсів з метою встановлення норм, правил, вимог щодо охорони навколишнього природного середовища, використання природокористування та гарантування екологічної безпеки. За умови раціонального використання корисні властивості землі є невичерпним ресурсом.

У просторовому розумінні земельні ресурси, що можуть застосовуватися для задоволення потреб людини, обмежені, площі земель зокрема щодо специфічних потреб, насамперед сільськогосподарського виробництва.

Обмеження використання родючих земель для інших потреб – це не лише принцип земельного права України, на що вказує стаття 23 Земельного кодексу України, а й умова сталого розвитку та існування людства в цілому, що відповідає Декларації з навколишнього середовища та розвитку Конференції ООН з навколишнього середовища та розвитку (Ріо-де-Жанейро, червень 1992 року) [14].

Тобто максимальне збереження родючих земель та інших (лісових, під водними об'єктами, природно-заповідних, тощо), використання земель як операційного базису лише в мінімально необхідних розмірах є основним завданням нормування використання земельних ресурсів, яке повинно запобігти необґрунтованому виведенню землі із сільськогосподарського, лісгосподарського виробництва та інших пріоритетних видів використання.

Виконання вказаних вище завдань можливе саме за допомогою встановлення відповідних норм відведення земельних ділянок для певних несільськогосподарських потреб.

Проблемам нормування відведення земельних ділянок присвячені роботи таких вчених, як І.К. Бистряков, О.С. Будзяк, М.М. Габрель, Т.М. Гапотченко, Д.С. Добряк, Т.О. Євсюков, А.Г. Мартин, А.М. Мірошніченко, Л.Я. Новаковський, В.В. Носік та інших. Однак нормування земель для транспортної галузі в період трансформації земельних відносин залишається недостатньо дослідженим.

А.М. Мірошніченко зазначає, що у більшості випадків обсяг використання землі регламентується за допомогою нормування відведення конкретної площі земельної ділянки для певних потреб, тобто шляхом установаження *абсолютно визначених нормативів*, наприклад, для випадків нормування відведення земельних ділянок для аеропортів, споруд зв'язку, розвідувальних та експлуатаційних нафтових і газових свердловин застосовуються нормативи відведення землі, які є *відносно визначеними*, тобто мають нижній та верхній діапазон [82].

У випадках, коли навіть відносно визначення площі земельної ділянки неможливе, нормування здійснюється шляхом установаження правил обчислення конкретної площі ділянки із застосуванням законодавчо затверджених будівельних норм. Такий підхід використовується при нормуванні розміру земельних ділянок, що відводяться для земель автомобільного транспорту та дорожнього господарства [82].

На думку Л.Я. Новаковського, земельні ділянки, які належать до відповідної категорії земель (промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення), а саме автомобільного транспорту та дорожнього господарства, характеризуються різноманітним призначенням і правовим режимом, хоча у правовій доктрині прийнято виділяти загальні ознаки правового режиму земель промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення, котрі за специфікою їх використання в спеціальній літературі об'єднані в землі спеціального несільськогосподарського призначення [34].

Розміри відповідних ділянок, як правило, визначаються на підставі затверджених в установаженому законодавством порядку, що у свою чергу, розробляються згідно з нормами. Саме це дає можли-

вість виділити таку ознаку земель спеціального несільськогосподарського призначення, як нормування розмірів відповідних земельних ділянок [34].

Т.О. Євсюков та А.Г. Мартин наголошують, що проблема більшості нормативів у галузі використання земель та охорони природи розроблялася ще у 60–80-х роках минулого століття на основі досягнень науки радянського періоду [74]. Важливим завданням є перегляд чинних нормативів і розробка нових стандартів, але обов'язково з урахуванням міжнародних [74]. Система нормативів у галузі охорони земель характеризується безсистемністю, розпорошеністю та фрагментарністю, тому необхідно Держгеокадастром України розробити концепцію нормування і стандартизації в галузі охорони земель. Такі нормативи повинні враховувати і регіональні особливості землекористування [74].

Нині основними критеріями безпеки, як вважають Д.С. Добряк і О.С. Будзяк, є норми, правила та регламенти, що обмежують вплив загрозливих факторів на стан довкілля і суспільство. Найнебезпечніші з них зумовлені причинами саме природного характеру, зокрема несприятливими природно-кліматичними умовами: стихійними лихами, катастрофами, а також функціональними характеристиками ґрунту, води, атмосфери й екосистеми в цілому [33]. Найгірші техногенно-антропогенні фактори пов'язані з господарською діяльністю людей, зокрема забрудненням навколишнього природного середовища відходами, необґрунтованим порушенням природних екосистем, надмірним використанням природних ресурсів [33].

М.М. Габрель зазначає, що для переходу на нові засади цілеспрямованого розвитку містобудівних систем та їх норм необхідна взаємодія просторових характеристик. Гармонійний розвиток людини і природи потребує насамперед чітких моральних норм у діяльності людини, тобто категоричних обмежень, які не повинні порушуватись за жодних обставин [15].

У нинішній час переважна більшість нормативів у законодавстві України є документами в галузі будівництва, обсяг використання землі в яких трактується як нормування площі земельних ділянок, що відводяться для певних специфічних потреб, а орієнтовний розмір земельної ділянки для розміщення об'єктів автомобільного транспорту та дорожнього господарства визначається відповідно до державних та галузевих будівельних норм України, зокрема:

- ДБН В.2.3-4:2015. Автомобільні дороги. Частина І. Проектування. Частина ІІ. Будівництво;
- ДБН В.2.3-16:2007. Споруди транспорту. Норми відведення земельних ділянок для будівництва (реконструкції) автомобільних доріг;
- ДБН В.2.3-5:2018. Споруди транспорту. Вулиці та дороги населених пунктів.
- ГБН В.2.3-218-007:2012. Екологічні вимоги до автомобільних доріг. Проектування.

Параметри земельних ділянок для будівництва нових і реконструкції існуючих автомобільних доріг загального користування регламентуються ДБН В.2.3-4:2015 [24], які поширюються на їх проектування, будівництво та реконструкцію; визначення вимог до перехресть мереж і комунікацій, розміщення об'єктів сервісу в смузі відведення автодоріг. Вимоги цього нормативного документа не поширюються на відомчі (технологічні) автомобільні дороги, вулиці й дороги міст, інших населених пунктів, автомобільні дороги на приватних територіях.

Відповідно до закону України «Про автомобільні дороги» [110] до відомчих (технологічних) належать внутрішньогосподарські технологічні дороги, що перебувають у власності юридичних або фізичних осіб.

Разом з тим згідно із Законом України «Про відчуження земельних ділянок, інших об'єктів нерухомого майна, що на них розміщені, які перебувають у приватній власності, для суспільних потреб чи з мотивів суспільної необхідності» [112] відчуженню підлягають земельні ділянки, інші об'єкти нерухомого майна, котрі на них розміщені, які перебувають у власності фізичних або юридичних осіб, для суспільних потреб чи з мотивів суспільної необхідності.

Тому постає питання, якщо виникне необхідність відчуження відомчих (технологічних) автодоріг для суспільних потреб чи з мотивів суспільної необхідності, будівництво чи реконструкція буде проводитись відповідно до чинних ДБН чи, можливо, виникне потреба розробки нових Державних будівельних норм для відомчих (технологічних) автомобільних доріг.

На нашу думку, на увагу заслуговують пропозиції включити до чинних ДБН В.2.3-4:2015. Споруди транспорту. Автомобільні дороги. Частина І. Проектування. Частина ІІ. Відомчі (технологічні) автомобільні дороги, вулиці і дороги міст та інших населених пунктів автомобільні дороги на приватних територіях.

З урахуванням вимог ДБН В.2.3-16-2007. Споруди транспорту. Норми відведення земельних ділянок для будівництва (реконструкції) автомобільних доріг установлюють розмір земельних ділянок для розміщення дорожніх розв'язок у різних та в одному рівнях і ширину смуги відведення для будівництва (реконструкції) автомобільних доріг загального користування. Вимоги цих норм є обов'язковими для застосування юридичними та фізичними особами – суб'єктами господарської діяльності під час проектування і будівництва нових та реконструкції існуючих автомобільних доріг [27].

У цих будівельних нормах чітко прописана методика розрахунку ширини смуги відведення для будівництва чи реконструкції автомобільної дороги, а саме мінімальну ширину слід визначати з урахуванням вимог розташування всіх елементів автомобільної дороги:

- земляного полотна в межах між підошвами насипів або верхніми брівками укосів виїмок;
- бічних водовідвідних каналів (кюветів), кюветів-резервів та резервів;

- забанкетних каналів, банкетів та нагірних каналів;
- запобіжних смуг шириною не менше ніж 1,0 м з кожного боку дороги, що відкладаються від підошви насипу чи брівки виїмки або від зовнішньої брівки укосу бічних, забанкетних чи нагірних каналів.

Ширина смуги відведення розраховується за такими формулами:

- а) насип висотою до 2,0 м:

$$CB = B + 2 (H \times U + h \times y + BK + 1,5 h + 1,0), \quad (2.1)$$

де $U = 4$; $BK = 0,6$ м, $h \leq 1,0$ м – для дороги I – III категорій; $U = 3$; $BK = 0,6$ м, $h < 1,0$ м – для дороги IV – V категорій;

- б) насип заввишки від 2,0 м до 6,0 м

$$CB = B + 2 (H \times t + h \times t + BK + 1,5 h + 1,0), \quad (2.2)$$

де $t = 1,50$; $1,75$ або $2,00$; $BK = 0,6$ м, $h < 1,0$ м;

- в) насип висотою від 2,0 до 12,0 м:

$$CB = B + 2 (6,0 \times t + (H - 6,0) \times n + h \times n + BK + 1,5 h + 1,0), \quad (2.3)$$

де $t = 1,50$ і $1,75$ – при висоті насипу до 6,0 м; $n = 1,75$ і $2,00$; $BK = 0,6$ м, $h < 1,0$ м – при висоті насипу більше ніж 6,0 м;

- г) виїмка глибиною від 0,0 до 1,0 м:

$$CB = B + 2 (Y \times H + 1,0), \quad (2.4)$$

де $Y = 10$ – укіс виїмки;

- д) виїмка глибиною від 1,0 до 12,0 м:

$$CB = B + 2 ((H + h) m + h \times Y + BK + 1,0), \quad (2.5)$$

де $Y = 4$; $m = 1,50$ і $1,75$ або $2,0$ $h = 1,0$ м, $BK = 0,6$ м і $2,0$ м – для дороги I–III категорій; $Y = 3$; $m = 1,50$ і $1,75$ або $2,0$ $h = 1,0$ м і $0,8$ м, $BK = 0,6$ м – для дороги IV–V категорій; CB – ширина смуги відведення, м; B – ширина земляного полотна між брівками, м; H – висота насипу або глибина виїмки, м; h – глибина бічної канави, м; BK – ширина бічної канави, м; Y – укіс; m – крутизна укосу насипу або виїмки; n – крутизна нижньої частини укосу насипу; BT – ширина банкета, м; HK – ширина нагірної канави, м; $1,0$ – запобіжна смуга, м [27].

Проектування додаткових елементів автодороги (перехідно-швидкісних смуг, автобусних зупинок із павільйонами, пішохідних і велосипедних доріжок, проїздів для місцевого транспорту, декоративного і снігозахисного лісонасадження, кюветів-резервів та резервів тощо). Обґрунтування техніко-економічних показників при виборі оптимального варіанту проходження проектної автомобільної дороги. Також представлені розміри земельних ділянок, які відводяться для розміщення розв'язок, що визначаються залежно від умов розташування всіх елементів і схеми дорожньої розв'язки (рис. 2.1).

Такі будівельні норми хоча і мають посилання на закони України, зокрема «Про автомобільні дороги», «Про охорону навколишнього природного середовища», Земельний кодекс України, та одночасно мають певні нормативно-правові розбіжності з ними.

Відповідно до Державних будівельних норм їх дія поширюється на всіх юридичних та фізичних осіб, які є суб'єктами господарської діяльності під час проектування і будівництва нових і реконструкції існуючих автомобільних доріг.

Закон України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» від 25.03.2018 р., визначає особливості будівництва та експлуатації автодоріг загального користування державного значення на умовах концесії [128]. Також вказується, що концесія – це надання концесієдавцем (державою в особі органу виконавчої влади) на підставі концесійного договору на платній та строковій основі концесіонеру (суб'єкту підприємницької діяльності) права на будівництво та експлуатацію автомобільної дороги за умови взяття концесіонером на себе зобов'язань щодо її будівництва та експлуатації.

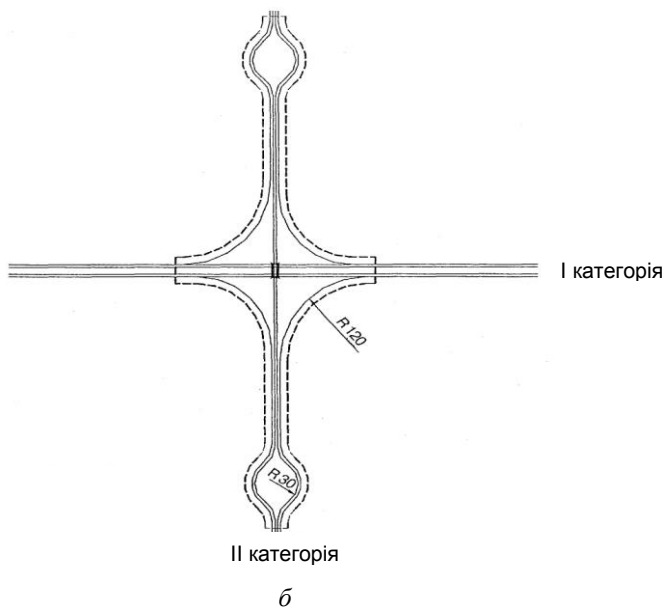
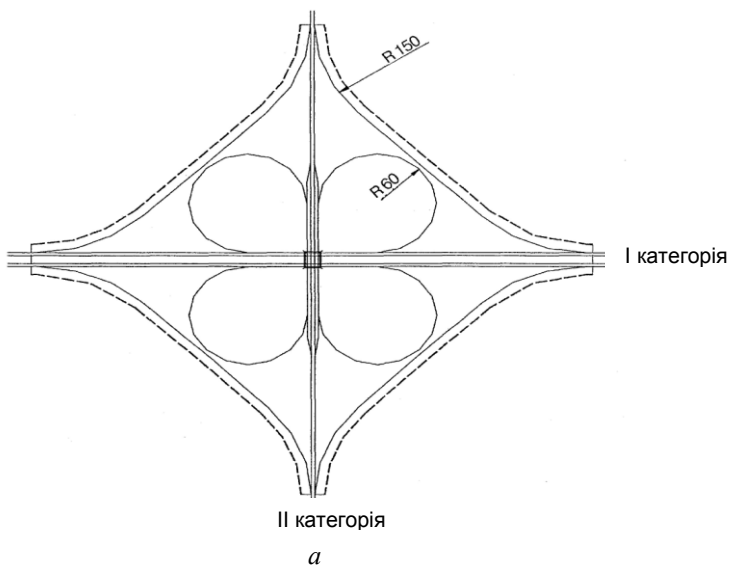


Рис. 2.1. Схема дорожньої розв'язки «лист конюшини» (а) та з розподільними кільцями (б): вісь смуги руху ————— ; межа відведення - - - - -

Виходячи із досвіду країн Європейського Союзу, що концесіонерами, як правило, є зарубіжні інвестори, постає питання, за якими будівельними нормами іноземний концесіонер виконуватиме свої обов'язки відповідно до закону «Про концесії». Зважаючи на сучасний стан автомобільних доріг нашої країни, доцільно скористатися досвідом будівництва, реконструкції автомобільних доріг зарубіжних партнерів, особливо Франції, яка є лідером використання концесійного механізму, Італії, Великобританії, Іспанії, Німеччини та інші.

Тому заслуговують на увагу пропозиції щодо врегулювання цього питання шляхом внесення доповнень до закону України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» та ДБН В.2.3-16-2007. Споруди транспорту. Норми відведення земельних ділянок для будівництва (реконструкції) автомобільних, в яких вказується, що зарубіжний партнер – концесіонер має чи немає права застосовувати зарубіжний досвід, норми, стандарти чи виконувати роботи відповідно до чинного законодавства нашої країни.

При проектуванні та будівництві нових, реконструкції та капітальному ремонті існуючих вулиць і доріг міських та сільських населених пунктів, діють норми ДБН В.2.3-5:2018. Споруди транспорту. Вулиці та дороги населених пунктів від 01.08.2018 року [26].

Ці норми містять вимоги до проектування основних елементів вулиць, доріг і площ:

- проїзних частин (центральні та місцеві (бічні) проїзди), тротуарів, пішохідних і велосипедних доріжок, включаючи конструкції дорожнього одягу, зупинок громадського пасажирського транспорту, вуличних автомобільних стоянок;

- вузлів вулиць і доріг, пішохідних переходів в одному та різних рівнях, штучних споруд;

- озеленення, освітлення та водовідведення;

- заходів щодо організації дорожнього руху та охорони навколишнього природного середовища.

Якщо раніше смуга руху на дорогах дорівнювала 3,5–3,75 м, то відповідно до чинних ДБН В.2.3-5:2018. Споруди транспорту. Вулиці та дороги населених пунктів ширина смуги руху на магістральних вулицях загальноміського та районного значення у найкрупніших, крупних, великих, середніх та малих містах, окрім доріг безперервного руху, а також на селищних дорогах і головних вулицях становить 3 м; на магістралях загальноміського значення безперервного руху в найкрупніших і крупних містах – 3,5 м; на міс-

цевих житлових вулицях і дорогах усіх населених пунктів – 2,75 м. наводимо ширину вулиць і доріг з урахуванням їх категорій та залежно від розрахункової інтенсивності руху транспорту і пішоходів (табл. 2.1).

Таблиця 2.1

Ширина вулиць та доріг з урахуванням інтенсивності руху транспорту і пішоходів*

Група населених пунктів	Категорія вулиць і доріг	Розрахункова швидкість руху, км/год	Мінімальна ширина смуги руху, м	Кількість смуг проїзної частини	Найбільший поздовжній похил, %	Найменші радіуси кривих у плані, м	Мінімальна ширина пішохідної зони тротуару, м
Магістральні дороги		100	3,75	4–8	40	500	1,0**
Магістральні вулиці							
Найкрупніші, крупні міста	Загальноміського значення безперервного руху	80	3,5	4–8	50	400	3,0
	Те саме, регульованого руху	60	3,0	4–8	60	250	3,0
	Районного значення	60	3,0	2–6	60	250	2,25
Великі міста	Загальноміського значення	60	3,0	2–6	60	250	3,0
	Районного значення	60	3,0	2–4	60	250	2,25
Середні, малі міста	Загальноміського значення	60	3,0	2–4	60	250	2,25
	Районного значення	60	3,0	2–4	60	250	1,5
Місцеві вулиці та дороги							
Усі групи населених пунктів	Житлові вулиці	50	2,75	2	70	125	1,5
	Вулиці та дороги в науково-виробничих, промислових і комунально-складських зонах (районах)	40	3,0	2	60	250	1,5
	Проїзди	30	2,75	1–2	80	30	1,0

*Джерело: за даними [26].

**Максимальна ширина смуги руху не повинна перевищувати 3,75 м.

***Технічний тротуар.

В умовах існуючої забудови ширину вулиць і доріг у межах червоних ліній при належному містобудівному обґрунтуванні допускається зменшувати з мінімально можливим звуженням елементів їх поперечного профілю (табл. 2.2).

Таблиця 2.2

Ширина проїзної частини місцевих проїздів, м*

Категорія вулиць і доріг	Розрахункова швидкість руху, км/год	Мінімальна ширина смуги руху, м	Кількість смуг руху	Мінімальна ширина пішохідної зони тротуару, м
Селищна дорога	60	3,0	4	–
Головна вулиця	40	3,0	2–3	1,5
Житлова вулиця (у житловій забудові)	40	2,75	2	1,0
Проїзд	20	2,75	1–2	0–1
Дорога господарського призначення	30	4,5	1	–
Пішохідна дорога	–	0,75	2,4	–

*Джерело: за даними [26].

Можливість зменшення ширини вулиць та доріг, на думку Л. Парцхаладзе, екзаступника Міністра регіонального розвитку, будівництва та ЖКГ, сприятиме підвищенню безпеки дорожнього руху та зниженню аварійності; збільшенню пропускної здатності вулиць та зменшенню заторів; ефективному розвитку велосипедного руху і громадського транспорту за рахунок облаштування окремих смуг для них.

Зауважимо, що максимальна ширина смуги руху (крім доріг господарського призначення) не повинна перевищувати 3,75 м.

Такі нововведення спричиняють низку дискусійних питань, які розглянуто на прикладі Києво-Святошинського району, який сьогодні є одним із лідерів будівництва нових житлових комплексів. Щодня до м. Київ з передмістя виїжджає близько 500 тисяч осіб,

переважно з Тарасівки, Боярки, Петропавлівської та Софіївської Борщагівки, Білогородки, Вишгорода, Крюківщини. Вони мають одну головну проблему – транспортне сполучення. Пасажири на автотранспорті щодня стоять у годинних заторах, оскільки виїзди з цих населених пунктів мають однолінійну смугу, а відповідно до чинних норм, при реконструкції чи будівництві їх не може бути більше ніж дві (див. табл. 2.1, 2.2).

Зважаючи на викладене, доцільно врахувати теперішню ситуацію та розглянути це питання, оскільки лідером за рівнем автомобілізації є Київ та Київська область, де на 1 тис. жителів припадає вже 353 автомобілі, а кожна п'ята сім'я має два автомобілі. Саме тому, на нашу думку, доцільно збільшити кількість смуг руху.

Відповідно до ГБН В.2.3-218-007:2012. Екологічні вимоги до автомобільних доріг. Проектування. визначено вимоги проектування при будівництві, реконструкції та капітальному ремонті автомобільних доріг загального користування та штучних споруд на них стосовно захисту навколишнього природного середовища [36].

Ці галузеві будівельні норми спрямовані на розробку проектів будівництва, реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг загального користування, урахуваючи необхідність захисту довкілля, сталого розвитку та подолання депресивності регіонів.

Їх мета – удосконалення державної дорожньої мережі, покращення транспортної інфраструктури, забезпечення належного експлуатаційного рівня автомобільних доріг.

Основні впливи автомобільної дороги, штучних споруд на навколишнє середовище та проектні рішення щодо їх запобігання відповідно до ГБН В.2.3-218-007:2012 [36] полягають у такому (табл. 2.3).

Таблиця 2.3

Вплив на навколишнє природне середовище при проектуванні автомобільних доріг*

Вид впливу	Рішення щодо зменшення впливу
Забруднення повітря	Установлення шумопоглинаючих екранів
	Розробка проекту доріг I, II категорії в обхід населених пунктів
	Встановлення відповідного режиму руху автотранспорту

Вид впливу	Рішення щодо зменшення впливу
Забруднення територій, ґрунтів будівельними матеріалами	Максимальне використання матеріалів, що мало розпилюються
	Забезпечення насадження зелених зон
Ерозія земель, спричинена штучними спорудами	Установлення водопропускних споруд
	Проектування мостів
Зниження безпеки руху	Організація об'їздів
	Установлення відповідних дорожніх знаків
	Облаштування додаткових транспортних розв'язок
Забруднення природних смуг	Облаштування майданчиків для зупинки та стоянок автотранспорту
Забруднення водних об'єктів стоками з автодоріг	Очищення стічних вод
	Розподілення скидів по всій довжині дороги

*Джерело: сформовано авторами за [36].

Нормуванню відведення земельних ділянок для потреб дорожнього господарства та автомобільного транспорту передують значний комплекс робіт, що складається із законодавчих, юридичних, управлінських, проєктних і технічних процедур. Необхідно зазначити, що йдеться не про одну-дві земельні ділянки в межах однієї адміністративно-територіальної одиниці (села, селища, району), а про десятки-сотні в межах однієї або кількох областей.

Як показує практика, саме неузгодженість юридичних норм та управлінських рішень призводить до великих складнощів у відведенні земельних ділянок для потреб автомобільної галузі.

Для прикладу можна навести проблеми, що виникли при проєктуванні, будівництві великої кільцевої дороги навколо м. Київ, яка повинна проходити територією Вишгородського, Бородянського, Макарівського, Києво-Святошинського, Васильківського, Обухівського, Бориспільського та Броварського районів Київської області. Смуга відведення дороги проходить через земельні ділянки, які перебувають у державній, комунальній та приватній власності сотень власників землі та землекористувачів. При цьому кожна земельна ділянка для її вилучення потребує погодження з усіма власниками, землекористувачами, органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування іншими погоджувальними структурами.

Невідповідність окремих норм Закону України «Про відчуження земельних ділянок, інших об'єктів нерухомого майна, що на них розміщені, які перебувають у приватній власності, для суспільних потреб чи з мотивів суспільної необхідності» та Земельного кодексу України стримують, а у багатьох випадках заводять в «глухий кут» вилучення земель для потреб транспортної галузі [147].

Окрім цього, часто виникають інші проблеми при оформленні права користування земельними ділянками під існуючими автомобільними дорогами та об'єктами дорожнього господарства, зокрема:

1) накладка меж земельних ділянок, переданих у приватну власність та наданих у користування (у тому числі в оренду) фізичним і юридичним особам на земельні ділянки, що розміщені у смугах відведення автомобільних доріг;

2) більшість державних актів на право постійного користування земельними ділянками були виготовлені в кінці 1990 – на початку 2000-х років на шляхово-будівельні організації та підприємства, адміністрації автомобільних доріг, яких сьогодні не існує;

3) відсутність кадастрових номерів земельних ділянок, унаслідок чого в автоматизованій базі державного земельного кадастру немає даних про такі земельні ділянки дорожнього господарства, тому в процесі відведення суміжних із смугами відведення автомобільних доріг земельних ділянок фізичним та юридичним особам землевпорядні організації часто припускаються помилок, розміщуючи такі ділянки в межах смуг відведення автомобільних доріг або не враховуючи їх межі;

4) складність відновлення та встановлення в натурі (на місцевості) меж земельних ділянок під об'єктами дорожнього господарства на підставі виданих державних актів, що спричинено відсутністю координат у землевпорядній документації [96].

Виникнення вказаних проблем здебільшого пов'язане з недосконалістю земельного законодавства та нефаховістю чиновників.

Одним із шляхів їх розв'язання є формування на державному рівні нової парадигми інституціонального середовища транспортної галузі, енергетики та зв'язку, у землекористуваннях яких переважають лінійні об'єкти.

Нормування відведення земельних ділянок – це різновид раціонального використання природних ресурсів, збереження продуктивності земель, екологічної безпеки, що спрямовано на уникнення необґрунтованого виведення землі із сільськогосподарського, лісогосподарського виробництва та інших пріоритетних видів викорис-

тання. Чинне законодавство застосовує термін *нормування* як засіб правового регулювання земельних відносин.

Рівень автомобілізації країни надзвичайно високий, тому питання нормування відведення земель під автомобільні дороги та об'єкти дорожнього господарства є досить важливим й актуальним. Державні будівельні норми, якими керуються при проектуванні та будівництві автомобільних доріг, відведенні земельних ділянок, екологічні вимоги до автодоріг потребують доповнень, удосконалення та корегувань для задоволення потреб суспільства. Досягнення поставлених цілей можливе лише шляхом внесення змін до нормативно-правових актів, зокрема: уповноваження займатись розробкою та затвердженням норм використання земель автомобільного транспорту відповідних органів, упровадження та осучаснення Державних будівельних норм згідно з європейськими стандартами, розробка чіткого механізму відведення земельних ділянок під автомобільні дороги тощо.

Окрім удосконалення нормування використання земель для транспортної галузі, необхідно на державному рівні сформувати нову парадигму інституціонального середовища щодо територіального розвитку цієї категорії земель. Управління якістю будівництва чи реконструкції автомобільних доріг не має спеціалізованої нормативної бази. Нормативні документи потребують включення кількісних критеріїв якості як в окремі процеси, так і під час загальної оцінки якості робіт у дорожній галузі, подальшого удосконалення, створення взаємопов'язаної системи, що забезпечить якість будівництва та реконструкції автомобільних доріг. Зокрема, це стосується ДБН В.2.3-16-2007. Споруди транспорту. Норми відведення земельних ділянок для будівництва (реконструкції) автомобільних доріг, законів України «Про землеустрій», «Про Державний земельний кадастр», «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» та інших.

2.2. Особливості виконання землепорядних робіт та інвентаризації земель для потреб автомобільного транспорту

Відповідно до закону «Про землеустрій» землепорядні роботи – це обстежувальні, вишукувальні, топографо-геодезичні, картографічні, проєктні та проєктно-вишукувальні роботи, що виконуються з метою складання документації із землеустрою [127].

Землепорядна документація – це затверджені в установленому порядку текстові та графічні матеріали, якими регулюється вико-

ристання й охорона земель державної, комунальної та приватної власності. Головним завданням такої документації є формалізація проєктних рішень, суть яких полягає в розробці документів щодо певної земельної ділянки, землекористування, територіальної зони, адміністративно-територіального утворення з визначенням його просторових характеристик, правового режиму, вирішенням соціальних, економічних, екологічних, санітарно-гігієнічних, інженерно-технічних аспектів [127].

Згідно із статтею 20 Закону України «Про землеустрій» від 22.05.2003 р. землепорядні роботи проводяться в обов'язковому порядку на землях усіх категорій незалежно від форми власності, а саме: в разі розробки документації із землеустрою щодо організації раціонального використання та охорони земель; установлення та зміни меж об'єктів землеустрою, у тому числі визначення та встановлення в натурі (на місцевості) державного кордону України; надання, вилучення (викупу), відчуження земельних ділянок; установлення в натурі (на місцевості) меж земель, обмежених у використанні й обмежених (обтяжених) правами інших осіб [127].

Стосовно підкатегорії земель автомобільного транспорту та дорожнього господарства, то відведення земельних ділянок для розміщення, будівництва та експлуатації об'єктів автодорожнього господарства є складною землепорядною та юридично-правовою процедурою, яка поділяється на такі основні види робіт:

– вибір і погодження місця розташування земельних ділянок у випадку, коли розміщення таких об'єктів не визначено відповідною містобудівною або землепорядною документацією (генеральні плани населених пунктів, проєкти детального планування, інша містобудівна документація, техніко-економічні обґрунтування використання та охорони земель адміністративно-територіальних одиниць, проєкти землеустрою щодо впорядкування територій населених пунктів тощо);

– розроблення проєкту відведення, прийняття рішення про його затвердження, вилучення та надання земельних ділянок; перенесення проєкту в натуру (на місцевість), виготовлення документів, що посвідчують право користування земельними ділянками, реєстрація цього права.

Чинним законодавством передбачено виконання землепорядних робіт, пов'язаних із наданням земель для потреб автомобільного транспорту, в три етапи:

- вибір та погодження місця розташування земельних ділянок;
- розроблення та затвердження проєкту землеустрою щодо відведення земельних ділянок;
- перенесення проєкту землеустрою на місцевість, посвідчення права користування та реєстрація правовстановлюючих документів.

Перший етап землевпорядних робіт включає підготовчі роботи та процедуру погодження.

При виконанні підготовчих робіт проводиться:

- ідентифікація проходження смуги відведення автомобільних доріг в межах адміністративно-територіальних;
- опрацювання інформації земельного кадастру, необхідної для визначення правового статусу земельних ділянок у межах смуги відведення автомобільної дороги;
- складання кадастрових карт (планів) земельних ділянок, які вилучаються (викупляються), передаються в оренду на період будівництва, обтяжені сервітутами та використовуються з обмеженнями на території окремих сільських (селищних, міських) рад і по районах областей (Автономної Республіки Крим);
- складання списків власників землі та землекористувачів з визначенням площ їх земельних ділянок, які використовуватимуться на період будівництва на умовах оренди;
- формування списків юридичних осіб, земельні ділянки яким надані в постійне користування, і площ земельних ділянок, що підлягають вилученню;
- складання списків власників землі та площ їх земельних ділянок, що підлягають викупу;
- формування списків орендарів земельних ділянок державної власності та площ ділянок, що підлягають вилученню;
- складання списків власників та користувачів земельних ділянок, у межах яких передбачається встановити земельні сервітути;
- проведення та оформлення розрахунків орієнтовних сум збитків, які підлягатимуть відшкодуванню власникам землі та землекористувачам;
- здійснення та оформлення розрахунків орієнтовних сум втрат сільськогосподарського і лісгосподарського виробництва, пов'язаних з вилученням (викупом) земельних ділянок.

Відповідні органи виконавчої влади ухвалюють рішення про погодження місця розташування об'єктів та надання дозволу на розроблення проєкту відведення земельних ділянок.

На нашу думку, органи виконавчої влади хоча мають повноваження приймати відповідні рішення, та не слід забувати про населення, яке проживає в містах, а особливо селах та селищах, на територіях яких має проходити будівництво нової чи реконструкція автомобільної дороги. Жителі об'єднаних територіальних громад (ОТГ) повинні бути своєчасно повідомлені про можливість такого будівництва через місцеві засоби масової інформації, збори ОТГ тощо і мати можливість висловити свої думки чи пропозиції щодо даного проєкту ще на стадії планування. Як відомо, лише населення, яке проживає в тій місцевості, може вказати кращі варіанти проходження автомобільної дороги, а влада повинна враховувати їх побажання.

Наприклад село Ксаверівка, що на Київщині, розділено трасою Київ–Одеса на дві частини. Під час реконструкції автомобільної дороги М-05 наземні зебри для пішохідних переходів, яких було сім, знесли. Залишили лише два переходи: у центрі села підземний та на околиці – наземний, до яких людям необхідно пройти через усе село, тому вони змушені щодня перелазити через відбійники, долати по чотири смуги проїзду. Як результат, останнім часом на цій дорозі загинуло близько 40 осіб.

Тому доцільно на стадії погодження та прийняття рішення про розташування об'єктів законодавчо затвердити проведення громадських слухань, а надання рішення про погодження затвердити підписами місцевих представників влади (сільського голови, інженера-землевпорядника, активістів та інших) щодо врегулювання подібних ситуацій на стадії планування.

Складність цього етапу проведення землевпорядних робіт полягає у вилученні земельних ділянок або їх частини для будівництва автомобільної дороги. Службі автомобільних доріг необхідно їх викупити у громадян, а більшості з них потрібно спочатку оформити право власності на земельні ділянки та отримати відповідні документи. Сьогодні остання є не у всіх, що вже є проблемою та затягує або ж унеможливує початок будівництва.

У всіх службах автомобільних доріг областей право постійного користування на землю під автомобільними дорогами державного значення оформлено лише на 74,53 % (61 169 га із 83 410 га загальної площі), а під дорогами місцевого значення – на 52 % (143 118 га з 275 198 га загальної площі). Усереднений показник при цьому становить 57,25 % [28].

Вирішення та запобігання проблеми виникнення накладок меж можливе шляхом проведення повної інвентаризації земельних ділянок дорожнього господарства відповідно до Порядку проведення інвентаризації земель, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України № 476 від 05.06.2019 р. [122], їх державної реєстрації в державному земельному кадастрі з присвоєнням кадастрових номерів. Наводимо приклад виявлення накладок за допомогою ГС-технологій, які полегшують їх виявлення (рис. 2.2).



Рис. 2.2. Виявлення проблемних ситуацій (за даними [20])

Відповідно до наведеної постанови інвентаризація земель являє собою сукупність заходів, спрямованих на перевірку і документальне підтвердження наявності та стану, оцінки земельних ресурсів, землеволодінь чи землекористувань або конкретної земельної ділянки.

Метою інвентаризації є: установлення місця розташування об'єктів землеустрою, їх меж, розмірів, правового статусу, виявлення земель, що не використовуються, використовуються нерационально або не за цільовим призначенням; виявлення і консервації деградованих сільськогосподарських угідь і забруднених земель; установлення кількісних та якісних характеристик земель, необхідних для ведення Державного земельного кадастру; здійснення державного контролю за використанням і охороною земель та прий-

няття на їх основі відповідних рішень органами виконавчої влади й органами місцевого самоврядування [122]. Інвентаризація проводиться шляхом формування земельних ділянок незалежно від форми власності, визначення їх угідь та віднесення таких земельних ділянок до певних категорій для інформаційного наповнення Державного земельного кадастру [122].

Інвентаризація земель під автомобільними дорогами орієнтована на встановлення меж автомобільних ділянок та смуг відведення; виявлення самовільного захоплення смуг відведення автомобільних доріг; виявлення фактів сільськогосподарського оброблення у смугах відведення; планування вирубок та насадження в них; ідентифікацію всіх об'єктів у смугах відведення; проведення точного підрахунку обсягів ремонтних робіт на певних ділянках; визначення інвестиційно привабливих ділянок для розміщення об'єктів дорожнього сервісу тощо.

На теперішній час джерелами фінансування проведення інвентаризації земель можуть бути кошти, виділені Дорожнім фондом, створеним у січні 2018 року з метою забезпечення прозорості та прогнозованості фінансування автомобільно-дорожньої галузі, а також кошти місцевих бюджетів у результаті проведення децентралізації автомобільних доріг, унаслідок якої 120 тис. км доріг відходять не тільки на утримання, а й фінансування обласних органів влади, що дасть можливість місцевим жителям вимагати від органів об'єднаних територіальних громад належного ремонту та утримання доріг.

Досліджуючи зарубіжний досвід експлуатації автомобільних доріг, можна вказати на те, що дорожня галузь у багатьох країнах світу децентралізована.

Наприклад, у Німеччині більша частина питань щодо утримання автомобільних доріг належить до компетенції дорожніх адміністрацій земель, які розробляють стратегічні плани на 10 років, тактичні плани – на 5, оперативні – на 1 рік по ремонту та будівництву всіх автомобільних доріг. Джерелами фінансування доріг є кошти, які закладені у вартість пального, плата за реєстрацію транспортних засобів, а також плата, що збирається з вантажних автомобілів. Саме це сформувало підґрунтя німецького автобану, який сьогодні є справжнім еталоном автомобільних доріг.

У кожному штаті США ремонтом і утриманням доріг займаються окремі департаменти транспорту (DOT), котрі встановлюють нормативи, проводять тендери, вирішують інші питання, пов'язанні з підтримкою якості дорожнього полотна. На державні «хайвеї» 70 % коштів беруть із податків, які закладені в основному в ціну пального. Інші засоби надходять від податків на транспортні засоби, випуску облігацій та інших джерел. Також у США є платні дороги, проїзд по яких коштує від 1,5 до кількох десятків доларів. Такий підхід має свої позитиви: країна прокладає автостради, вартість яких коливається від декількох до сотень мільйонів доларів, але строк служби сягає 35–40 років без капремонту [136].

На другому етапі Державне агентство автомобільних доріг України чи його територіальні підрозділи замовляють землевпорядній організації розробляти проєкт землеустрою щодо відведення земельних ділянок для будівництва об'єкта автодорожнього господарства в межах кожної області згідно із статтею 50 Закону України «Про землеустрій» [127].

Погодження проєкту землеустрою здійснюється відповідно до статті 186 Земельного кодексу України, в якій вказано, що схеми землеустрою і техніко-економічні обґрунтування використання та охорони земель адміністративно-територіальних одиниць погоджуються територіальним органом центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері земельних відносин [48].

Відповідний орган виконавчої влади або місцевого самоврядування у двотижневий строк з дня отримання проєкту землеустрою щодо відведення земельних ділянок, а в разі необхідності здійснення обов'язкової державної експертизи землевпорядної документації згідно із законом після отримання позитивного висновку такої експертизи приймає рішення про надання земельних ділянок у користування. Процес розробки проєкту землеустрою є досить тривалим через відсутність співпраці між органами державної влади і територіальними органами влади на місцях.

Якщо земельні ділянки надаються в користування Кабінетом Міністрів України, погоджений проєкт землеустрою щодо їх відведення подається до Ради Міністрів Автономної Республіки Крим, обласних, Київської та Севастопольської міських державних адміністрацій, які розглядають його і в місячний строк подають його із своїми пропозиціями до Кабінету Міністрів України.

Якщо земельні ділянки надаються у користування Верховною Радою АРК, погоджений проект землеустрою щодо відведення земельних ділянок подається до Ради Міністрів Криму, яка розглядає його і в місячний строк подає зі своїми пропозиціями до Верховної Ради Автономної Республіки Крим.

Рішенням про надання земельних ділянок у користування за проектом землеустрою щодо їх відведення здійснюється:

а) затвердження проекту землеустрою щодо відведення земельних ділянок;

б) вилучення земельних ділянок у землекористувачів із затвердженням умов їх вилучення (у разі необхідності);

в) надання земельних ділянок юридичній особі в користування з визначенням умов її використання і затвердженням умов надання, у тому числі (у разі необхідності) вимог щодо відшкодування втрат сільськогосподарського та лісогосподарського виробництва.

Як свідчить світова практика, більшість держав не надають достатнього значення інтеграції рівномірного контролю між урядом, місцевими громадами та приватним сектором у цій галузі під час розробки проекту землеустрою для будівництва автомобільних доріг, а особливо країни, що розвиваються. Розрізнена діяльність органів державної влади і територіальних органів призводить до виникнення перешкод, яких можна було б уникнути, основними серед яких є: відсутність так званої цілісної влади в державних установах та органах місцевого самоврядування; тиск з боку розробників документації; необхідність співпраці між дорожньою владою та органами місцевого самоврядування; відсутність механізмів координації між державними установами та органами місцевого самоврядування; незацікавленість окремих розробників щодо проекту [176].

Вирішення окреслених проблем дасть можливість покращити інтеграцію між урядом, місцевими громадами та приватним сектором у цій галузі, пришвидшити планування та реалізацію міських і регіональних інфраструктурних проектів, розширити спектр фінансування проектів у всіх регіонах з метою досягнення практичних результатів за порівняно короткий час.

Третім етапом є процедура затвердження проекту землеустрою щодо відведення земельних ділянок у постійне користування для будівництва об'єкта автодорожнього господарства і перенесення в натуру (на місцевість). Кути поворотів меж земельних ділянок, наданих у користування, закріплюються межовими знаками вста-

новленого зразка та визначаються координати вершин кутів – точок поворотів цих меж.

Слід зауважити, що координати вершин кутів поворотів меж визначалися ще на стадії проектування смуги відведення автодороги. Такі роботи проводилися для визначення точних площ земельних ділянок (до 1 м²), які передбачалися до погодження, затвердження проєкту землеустрою, прийняття рішення про надання земельних ділянок у користування.

Проте, протягом періоду погодження місця розташування земельної ділянки, розроблення та затвердження проєкту землеустрою можуть змінитися площі цих земельних ділянок чи їх місце розміщення. При застосуванні сучасних геодезичних приладів – електронних тахеометрів, геодезичних GPS приймачів – відновити на місцевості координовані кути поворотів ліній земельних ділянок не складає труднощів.

На підставі документації із землеустрою щодо встановлення меж земельних ділянок у натурі (на місцевості) складаються документи, які посвідчують право на них.

Відповідно до постанови «Про затвердження Порядку ведення Державного земельного кадастру» № 1051 від 17 жовтня 2012 р. [125] документація із землеустрою є підставою для внесення відомостей (змін до них) до Державного земельного кадастру, подається Державному кадастровому реєстраторові, що здійснює внесення таких відомостей у паперовій або електронній формі згідно з вимогами Закону України «Про землеустрій» [127] та у формі електронного документа в контексті вимог Закону України «Про Державний земельний кадастр» [117].

З 1 січня 2013 р. право на земельну ділянку посвідчується Свідоцтвом про право власності або користування, яке видається органом юстиції на підставі державної реєстрації земельної ділянки органами Державного агентства земельних ресурсів України відповідно до Закону України «Про державну реєстрацію речових прав на нерухоме майно та їх обтяжень».

Для уявлення про описану процедуру розроблено етапи проведення землевпорядних робіт, пов'язаних з наданням земель для потреб автомобільного транспорту та дорожнього господарства (рис. 2.3).

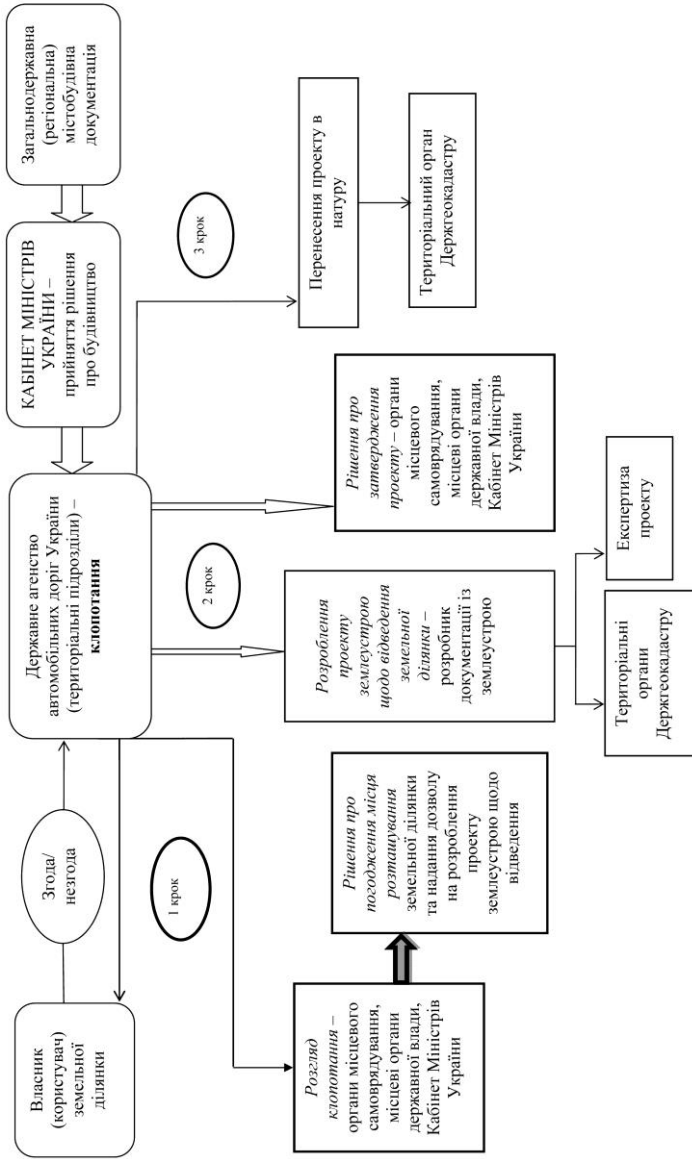


Рис. 2.3. Схема оформлення права на земельні ділянки (сформовано авторами)

Для прискорення процедури затвердження проєкту землеустрою з відведення земельних ділянок у постійне користування для будівництва об'єкта автодорожнього господарства, на нашу думку, заслуговують на увагу пропозиції щодо співпраці персоналу відповідних органів державної влади (Мінінфраструктури, Укравтодор) з працівниками органів місцевого самоврядування від стадії складання і до етапу впровадження проєкту для забезпечення відповідних заходів щодо використання земель автомобільного транспорту та дорожнього господарства; створення консультативних комітетів з питань планування, проєктування, погодження проєктів будівництва чи реконструкції автодоріг за участю місцевих спільнот.

Наводимо механізм погодження проєкту землеустрою щодо відведення земельних ділянок для розміщення, будівництва та експлуатації об'єктів автодорожнього господарства (рис. 2.4).



Рис. 2.4. Механізм погодження проєкту землеустрою (сформовано авторами)

Практичне застосування земельного законодавства організаціями Державного агентства автомобільних доріг України при оформленні права постійного користування земельними ділянками виявило безліч проблем та недоліків, а також необхідність удосконалення, окремих положень Земельного кодексу та інших законів.

Законодавча база землекористування автомобільного транспорту повинна спрямовуватись на застосування точної та актуальної

інформації щодо протяжності автомобільних доріг, їх безперебійне функціонування та контроль відповідними службами інфраструктури, постійне уточнення стану дорожнього полотна для правильного планування та організації ремонтних робіт, проектування будівництва нових доріг та авторозв'язок.

Внесення вказаних пропозицій до земельного законодавства сприятиме відведенню та оформленню права користування земельними ділянками для розміщення, будівництва та експлуатації об'єктів автодорожнього господарства, які слід урахувати при підготовці законів України «Про Державний земельний кадастр», «Про державну реєстрацію речових прав на нерухоме майно та їх обтяжень», «Про землеустрій», «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг», ДБН В.2.3-16-2007. Споруди транспорту. Норми відведення земельних ділянок для будівництва (реконструкції) автомобільних доріг, інших законодавчих актів.

2.3. Викуп та примусове відчуження земельних ділянок для суспільних потреб, зокрема для автомобільного транспорту і дорожнього господарства

Розвиток соціальної, інженерно-транспортної, оборонної та енергетичної інфраструктури, формування придорожніх територій, природоохоронних зон в умовах обмеженості землі як просторового ресурсу неможливий.

Реформування автомобільно-дорожньої галузі потребує розбудови автомобільних доріг для забезпечення пріоритетного місця кожного індивіда в інфраструктурі держави. Тому питання викупу земельних ділянок приватної власності для суспільних потреб сьогодні стає все більш актуальним.

Порядок викупу земельних ділянок для суспільних потреб при розміщенні та будівництві автошляхів та інших об'єктів дорожнього господарства розроблений відповідно до Земельного кодексу України [48], Цивільно-процесуального кодексу України [159], законів України «Про транспорт» [135], «Про автомобільні дороги» [110] та інших законодавчих актів, які не врегулювали остаточно питання, які виникали під час викупу земельних ділянок у приватних власників. Тому з метою надання методичної допомоги органам виконавчої влади та місцевого самоврядування, підприємствам і організаціям дорожньої галузі – замовникам і суб'єктам підпри-

емницької діяльності в галузі землеустрою та оцінки майна – виконавцям при здійсненні ними процедури викупу земельних ділянок приватної власності для будівництва автомобільних доріг та об'єктів дорожнього господарства 17 листопада 2009 р. прийнято Закон України «Про відчуження земельних ділянок, інших об'єктів нерухомого майна, що на них розміщені, які перебувають у приватній власності, для суспільних потреб чи з мотивів суспільної необхідності» [112]. Закон спрямований на врегулювання організаційних, правових та економічних аспектів відносин, які виникають у процесі відчуження земельних ділянок, інших об'єктів нерухомого майна, що на них розміщені, котрі перебувають у власності фізичних та юридичних осіб, для суспільних потреб чи з мотивів суспільної необхідності [78].

Питання викупу чи обміну земельних ділянок у власників для суспільних потреб завжди були проблемними та конфліктними. З одного боку, Конституція України [63] та Земельний кодекс [48] гарантують кожному громадянину право власності на земельну ділянку, а з іншого – передбачають можливість відчуження, обмін та викуп певних об'єктів, припинення права власності на них, забезпечивши власникам рівноцінну компенсацію на відшкодування втрат, яка не завжди є вигідною.

Дослідженню цих проблем присвячено праці роботи таких вітчизняних учених, як Д.С. Добряк, А.Г. Мартин, А.М. Мірошніченко, В.К. Чибіряков, котрі розглядають технічні та правові аспекти обміну земель із позицій раціонального землекористування.

Незважаючи на те, що інститут примусового відчуження земель у країнах ЄС існує вже давно, учені зарубіжних країн С. Зборек і А. Томсон також приділяють досить багато уваги питанням справедливої компенсації та захисту прав людини щодо приватної власності.

Відповідно до статті 1 Закону України «Про відчуження земельних ділянок, інших об'єктів нерухомого майна, що на них розміщені, які перебувають у приватній власності, для суспільних потреб чи з мотивів суспільної необхідності» викуп земельних ділянок, інших об'єктів нерухомого майна для суспільних потреб являє собою їх передачу за згодою фізичних або юридичних осіб у державну чи комунальну власність для задоволення суспільних потреб шляхом укладення договору купівлі-продажу чи іншого правочину в порядку, установленому законом [112].

А.Г. Мартин зазначає, що викуп земельних ділянок для суспільних потреб слід розглядати як один із часткових випадків ринкового обороту прав на них, що може здійснюватися примусово, у т. ч. без згоди власника земельної ділянки, у випадках, коли подальше використання приватної власності на землю може завдавати шкоди суспільним інтересам [71].

Обмін земель, на думку В.К. Чибірякова, складовою впорядкування землекористувань та землеволодінь, що обумовлює перегрупування земель та вдосконалення методики рівноцінного обміну в сучасних умовах [160].

Колективом провідних учених Організації по продовольству та сільському господарству Об'єднаних націй (The Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO)) розроблено посібник «Примусове відчуження земельних ділянок та компенсація» [176].

Інтернаціональна федерація геодезистів (The International Federation of Surveyors (FIG)) організувала та проводила конференції і дискусії науковців та провідних фахівців у галузі землевпорядкування і земельного права Європи, на яких розглянуто основні принципи та процедури викупу і відшкодування вартості відчужених земельних ділянок у різних країнах світу [174].

Для прикладу: Конституція Німеччини закріплює ідею соціальної справедливості, що проходить із визнанням необхідності втручання держави в соціальні процеси, а також усупільнення земель, природних ресурсів, засобів виробництва. Відчуження власності допускається лише в цілях загального блага і може проводитись лише за законом, що регулює характер і розміри відшкодування, які визначаються зі справедливим урахуванням суспільства та осіб, котрих це стосується. Саме суспільний, а не державний інтерес становить основу вилучення земель, невідкладні публічні інтереси, для забезпечення яких можливо обмежити приватні права [17].

Досліджуючи проблему відшкодування вартості відчуженого майна в Польщі, С. Зборек вказує, що головним принципом є повна компенсація втрат, яких зазнає власник під час викупу нерухомості. Проте в багатьох випадках особи, приватна власність яких була викуплена, почуваються обуреними не власне фактом відчуження, а тим, що суми компенсацій майже завжди недостатні для придбання іншої нерухомості [175].

Питання викупу майна для суспільних потреб в Естонії аналізував О. Томсон, який зазначає, що оцінку відчуженого майна

проводять приватні оцінювачі, котрі ніяк не пов'язані з органами державної влади. На його думку, відсутній будь-який зв'язок між ринковою вартістю об'єкта, з погляду оцінювача, і втратами – з позицій власника, а також недосконале законодавство з цих питань, оскільки немає зворотнього зв'язку [182].

Отже, у законодавстві зарубіжних держав та нашої країни пріоритетним є право приватної власності, яке гарантується Конституцією. Але процедура відчуження земельних ділянок для потреб суспільної необхідності існує в усіх країнах, яка регулюється відповідними законодавчими актами та має певний алгоритм реалізації (рис. 2.5).

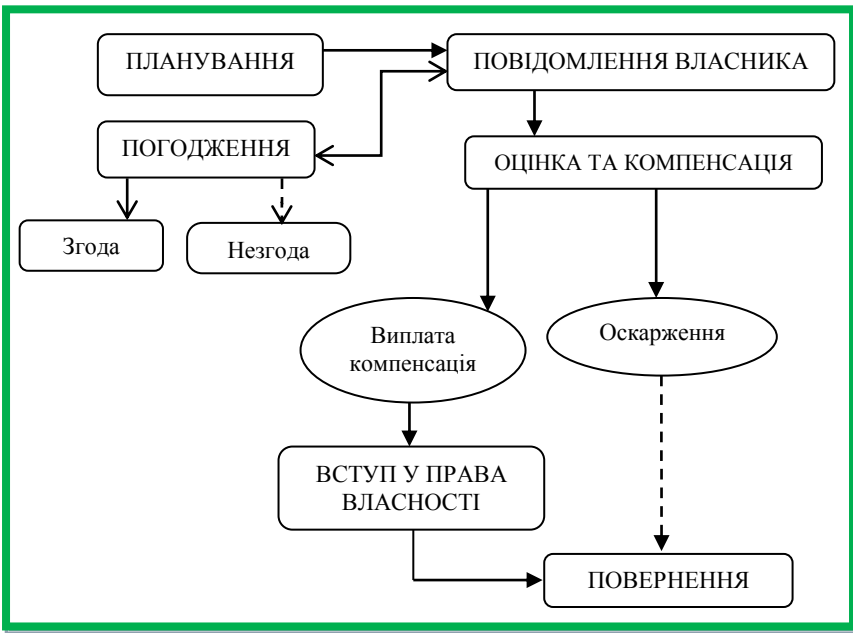


Рис. 2.5. Алгоритм процедури відчуження земельних ділянок (сформовано авторами)

Аналізуючи процедуру відчуження земельних ділянок в ЄС та Україні, можна спостерігати певні розбіжності (дод. 3).

Насамперед, це планування: якщо уряд нашої держави приймає рішення про викуп земельної ділянки на основі генеральних планів населених пунктів та іншої містобудівної документації, матеріалів

погодження місця розташування таких об'єктів проєктів землеустрою щодо відведення земельної ділянки, то в країнах ЄС на етапі планування розглядаються можливості, варіанти розташування земельної ділянки, проводиться оцінка впливу від її відчуження, а також наслідки реалізації проєкту.

На етапі повідомлення в зарубіжних країнах відбувається масове оприлюднення можливостей проведення процедури відчуження земельних ділянок. Вказується, з якою метою планується примусове відчуження, важливі дати. Проводяться публічні зустрічі, обговорення, які дають можливість усім зацікавленим громадянам дізнатися більше про проєкт, висловити свої думки щодо нього та розмірів компенсації.

Але, незважаючи на ці та інші розбіжності, уряди повинні формувати чіткий баланс між гарантуванням права кожного громадянина на приватну власність та забезпеченням задоволення суспільних потреб. Насамперед, це стосується визначення і впровадження принципів і стандартів, які б забезпечували прозорість і легітимність процесу відчуження земельних ділянок, зменшення конфліктів між власниками та відповідними органами влади.

Нині актуальність цього питання надзвичайно висока, зокрема щодо земель транспорту, будівництва, реконструкції, проведення капітального ремонту автомобільних доріг. Насамперед ідеться про будівництво великої кільцевої автомобільної дороги навколо м. Київ, котра, як уже зазначалося, повинна вирішити транспортні проблеми столиці, Борисполя, Броварів, Боярки, Білогородки і звільнити Київ від великого потоку транзитного транспорту [139]. Дорога, що з'єднає три міжнародні транспортні коридори та чотири національних, розвантажить транспортні шляхи через м. Київ, сприятиме розвитку інфраструктури столичної області [137] (рис. 2.6).

Відповідно до прийнятої схеми генерального напрямку великої кільцевої автомобільної дороги визначено дев'ять ділянок проєкування. Для прикладу розрахунку відшкодування втрат землевласникам земельних ділянок, що передбачена до відведення в межах Крушинської сільської ради, входять до ділянки № 5 кільцевої дороги по землях Маршалівської, Крушинської, Іванковичівської, Рославичівської, Гвоздівської сільських рад Васильківського району Київської області та Підгірцівської, Великодмитровицької, Ста-

робезрадічівської сільських рад і Козинської селищної рад Обухівського району Київської області України [139]. За цим напрямом Службі автомобільних доріг у Київській області передбачено відвести в постійне користування близько 24 га землі, які включають землі сільськогосподарського призначення, житлової та громадської забудови, промисловості, транспорту та зв'язку, землі, не передані у власність чи користування (рис. 2.7).



Рис. 2.6. Схема великої кільцевої дороги навколо м. Києва (за даними [28])



Рис. 2.7. Землі, що підлягають вилученню (за даними [125])

Як видно, значна частина, а саме 57 %, припадає на землі сільськогосподарського призначення, що згідно з класифікацією видів цільового призначення земель відносяться для ведення товарного сільськогосподарського виробництва та підсобного сільського господарства.

Не слід забувати, що під час процесу обміну земель, особливо сільськогосподарського призначення, необхідно враховувати низку факторів, зокрема якісні, правові, технологічні умови та умови розміщення, які досить суттєво впливають на обмін земельними ділянками. До якісних факторів належать якість ґрунтів, вид угіддя, наявність земельних поліпшень; технологічних – конфігурація, площа, рельєф, ламаність меж; правових – наявність обтяжень та обмежень; умов розміщення – місце розташування земельних ділянок [160] (рис. 2.8).



Рис. 2.8. Фактори впливу на рівноцінний обмін земельних ділянок сільськогосподарських земель (сформовано авторами)

Розрахунок рівноцінних земельних ділянок у процесі обміну відображається залежністю площі земельної ділянки P_i від бала бонітету B_i та здійснюється за формулою, яку пропонує В.К. Чибіряков [160]:

$$P_2 = \frac{P_1 \times B_1}{B_2}, \quad (2.6)$$

де P_1 – площа земельної ділянки; B_1, B_2 – бал бонітету.

Для будівництва кільцевої дороги запропоновано рівноцінний обмін окремих земельних ділянок (19, 22, 23), вилучення яких становить близько 100 %. Ураховуючи, що шлях, яким прокладатиметься нова дорога, пересікає ділянку, утворює кілька роз'єднаних ділянок, використання за цільовим призначенням залишків земельних ділянок (17, 18, 20) після вилучення є неможливим (рис. 2.9).

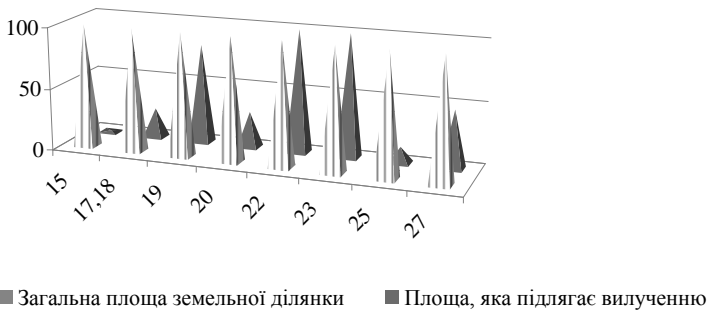


Рис. 2.9. Площі земельних ділянок, що підлягають вилученню, %
(сформовано авторами за даними [139])

За матеріалами публічної кадастрової карти земельні ділянки, які запропоновані для обміну, розташовані в межах однієї адміністративно-територіальної одиниці – с. Крушинка і призначені для ведення товарного сільськогосподарського господарства (рис. 2.10).

Використовуючи наявні матеріали бонітування ґрунтів, оцінюємо бонітет агровиробничих груп ґрунтів земельних ділянок (агровиробнича група ґрунтового покриву земельної ділянки, що вилучається, 121 г – 45 балів, яка пропонується для обміну, 41 г – 42 бала) [6] і розраховуємо площу земельної ділянки ріллі, яку отримує при обміні землевласник, за формулою:

$$P_{2(17,18)} = \frac{5,3460 \times 45}{42} = 5,72 \text{ га},$$

$$P_{2(19)} = \frac{0,5197 \times 45}{42} = 0,56 \text{ га},$$

$$P_{2(20)} = \frac{2,6773 \times 45}{42} = 2,87 \text{ га}, \quad (2.7)$$

$$P_{2(22)} = \frac{2,15969 \times 45}{42} = 2,31 \text{ га},$$

$$P_{2(23)} = \frac{0,8999 \times 45}{42} = 0,96 \text{ га}.$$

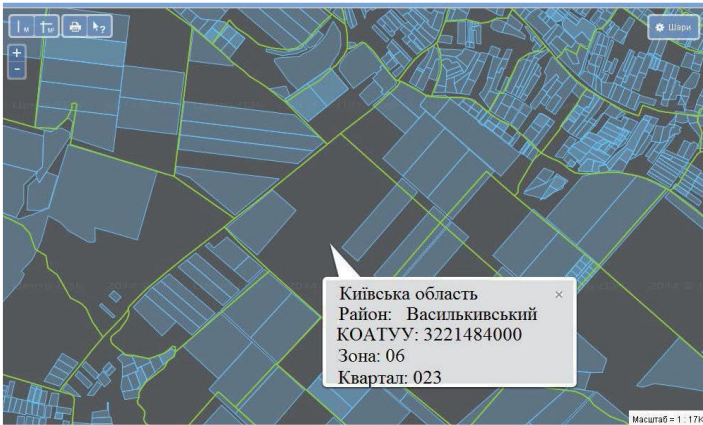


Рис. 2.10. Земельна ділянка для обміну (за даними [139])

Згідно з розрахунками, загальна площа, що пропонується для обміну, становить 12,42 га і відображена за матеріалами публічної кадастрової карти (рис. 2.11).



Рис. 2.11. Розрахункова площа земельної ділянки (за даними [139])

Якщо у межах земельної ділянки, що підлягає обміну, наявні ґрунти різних агровиробничих груп, то наведене співвідношення доцільно змінити до такого вигляду [6]:

$$\sum_{k=1}^n P_k B_k = \sum_{j=1}^m P_j B_j, \quad (2.8)$$

де P – площа ґрунту агровиробничої групи в межах земельних ділянок, що підлягають обміну; B – бал ґрунту відповідної агровиробничої групи; n, m – кількість виробничих груп у межах першої та другої ділянок, що підлягають обміну.

Для відображення просторових, правових та якісних факторів, котрі впливають на обмін земельних ділянок, пропонуємо коефіцієнт K , який застосуємо до формули (2.8), що матиме такий вигляд [160]:

$$K \sum_{k=1}^n P_k B_k = K \sum_{j=1}^m P_j B_j. \quad (2.9)$$

Значення коефіцієнта K обчислюється як добуток окремих коефіцієнтів залежно від наявності факторів, що їх визначають, за формулою [160]:

$$K_i = K_{яi} \times K_{yi} \times K_{ni} \times K_{ki} \times K_{li} \times K_{pi} \times K_{vi} \times K_{mi} \times K_{oi}, \quad (2.10)$$

де $K_{яi} \times K_{yi} \times K_{ni} \times K_{ki} \times K_{li} \times K_{pi} \times K_{vi} \times K_{mi} \times K_{oi}$ – коефіцієнти, що характеризуються відповідно погіршення якості ґрунту внаслідок забруднення, ерозії тощо; від сільськогосподарських угідь; наявність земельних поліпшень; конфігурацію земельної ділянки; ламаність меж земельної ділянки; рельєф; гідрографічні умови земельної ділянки; розміщення земельної ділянки; наявність обмежень й обтяжень у використанні земельної ділянки.

Оскільки обмін земельних ділянок рідко здійснюється в межах одного земельного масиву, на якому немає земельних поліпшень, обмежень, обтяжень, використання земель, доцільно встановити технічні показники, що характеризують наявні фактори впливу (див. рис. 2.8).

Отже, коефіцієнт K_i у цьому випадку можна охарактеризувати сукупним впливом конфігурації, ламаності меж, рельєфу земельної ділянки та розрахувати за формулою [160]:

$$K_i = K_{ki} \times K_{li} \times K_{pi}. \quad (2.11)$$

Розрахунок розмірів земельних ділянок (табл. 2.4), які на перший погляд є рівноцінними, не завжди достовірний, незважаючи на

фізичні характеристики: розмір, форми, рівнинна місцевість, крутість схилів тощо. Також необхідно зважати, що нові земельні ділянки, як правило, не мають відповідної інфраструктури – сміттєзвалищ, водостоків, тобто затримка економічного розвитку призводить до недоотримання доходу від обміну земельними ділянками та їх подальшого використання.

Таблиця 2.4

Розрахунок рівноцінних земельних ділянок*

Фактори впливу	P_1 , га	B_1	K_1		P_2	B_2	K_2	
Без урахування	$P_1(17,18) = 5,35$ $P_1(19) = 0,52$ $P_1(20) = 2,68$ $P_1(22) = 2,16$ $P_1(23) = 0,90$	45	–		$P_2(17,18) = 5,72$ $P_2(19) = 0,56$ $P_2(20) = 2,87$ $P_2(22) = 2,31$ $P_2(23) = 0,96$	42	–	
З урахуванням	$P_1(17,18) = 5,35$	45	K_k	0,63	$P_2(17,18) = 5,00$	42	K_k	0,71
			K_l	0,99			K_p	0,98
			K_p	0,98			–	–
			–	0,61			–	0,70
	$P_1(19) = 0,52$	45	K_k	0,71	$P_2(19) = 0,54$	42	K_k	0,71
			K_l	0,99			K_p	0,98
			K_p	0,99			–	–
			–	0,69			–	0,70
	$P_1(20) = 2,68$	45	K_k	0,71	$P_2(20) = 2,83$	42	K_k	0,71
			K_l	0,99			K_p	0,98
			K_p	0,98			–	–
			–	0,69			–	0,70
	$P_1(22) = 2,16$	45	K_k	0,63	$P_2(22) = 2,02$	42	K_k	0,71
			K_l	0,99			K_p	0,98
			K_p	0,98			–	–
			–	0,61			–	0,70
	$P_1(23) = 0,90$	45	K_k	0,63	$P_2(23) = 0,84$	42	K_k	0,71
			K_l	0,99			K_p	0,98
			K_p	0,98			–	–
			–	0,61			–	0,70

* Джерело: за даними [160].

Дані таблиці свідчать, що проведення розрахунків у процесі обміну земельними ділянками, зважаючи на фактори впливу, а саме коефіцієнти, що характеризують конфігурацію земельної ділян-

ки, ламаність її меж, рельєф, досить суттєво впливають на розміри цих ділянок.

Отже, процедура відчуження земельних ділянок для суспільних потреб в Україні сьогодні є досить актуальним питанням. Порівняльний аналіз цього процесу з країнами Європейського Союзу дає можливість зробити висновок про те, що концепція примусового відчуження в країні відповідає світовим вимогам щодо регулювання відносин у сфері примусового викупу земель для суспільних потреб, але має низку недоліків, насамперед відсутність чітких методичних рекомендацій щодо організації переговорів між урядом та землевласниками; відсутність можливості власниками земельних ділянок оскарження прийнятого урядом рішення про відчуження земельної ділянки, а також розміру компенсації.

Для вирішення цих питань доцільно впроваджувати європейський досвід, насамперед: вносити зміни до нормативно-законодавчої бази, ключовим питанням якої буде доцільність розробки проекту, для котрого необхідно вилучити земельні ділянки у власників; розрахувати всі можливі збитки та прибутки від проекту; запропонувати організацію публічних мітингів і слухань, на яких землевласники і не тільки змогли б більш детально дізнатись про проекти, поставити питання, що їх цікавлять, та отримати на них відповіді, висловити свою думку щодо проекту; урегулювати апеляційні ситуації землевласників та землекористувачів, в яких особа має право апелювати проти цілей проекту, процедур, за допомогою яких проводиться відчуження, розміру компенсацій, яку їй пропонують.

■ Розділ 3

ЕКОЛОГО-ЕКОНОМІЧНИЙ ТА ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВИЙ МЕХАНІЗМ УДОСКОНАЛЕННЯ ЗЕМЛЕКОРИСТУВАННЯ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ ТА ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА

3.1. Удосконалення організаційно-правового механізму земель автомобільного транспорту та дорожнього господарства

Важливе значення землі в усіх сферах життєдіяльності суспільства зумовлює закріплене на конституційному рівні відокремлення її від усіх інших об'єктів права власності, затвердження принципів особливої охорони з боку держави, що полягає, зокрема, у законодавчому обмеженні прав власників землі та землекористувачів.

Об'єктом права власності є не земля як фізичний елемент об'єктивного світу, а саме земельна ділянка з її певним місцем розташування, установленими межами та визначеними щодо неї правами.

Основу правового регулювання земельних відносин становлять принципи, які відображають характер і тенденції розвитку земельного права та реалізуються шляхом відтворення основних їх вимог у земельному законодавстві. За своєю значущістю, імперативністю і відображенням істотних положень права принципи поділяють на конституційні, загальноправові та спеціальні [107].

Конституційні принципи є універсальними і притаманні всім галузям права.

Загальноправові – це результат відображення в земельному законодавстві конституційних принципів. Згідно із статтею 5 Земельного кодексу України земельне законодавство у сфері регулювання земельних відносин ґрунтується на таких принципах:

а) поєднання особливостей використання землі як територіального базису, природного ресурсу та основного засобу виробництва;

б) забезпечення рівності права власності на землю громадян, юридичних осіб, територіальних громад і держави;

в) невтручання держави в здійснення громадянами, юридичними особами і територіальними громадами своїх прав щодо володіння, користування та розпорядження землею, крім випадків, передбачених законом;

г) забезпечення раціонального використання та охорони земель;

г) забезпечення гарантій прав на землю;

д) пріоритету вимог екологічної безпеки [48].

Спеціальні принципи утворюють систему, що ґрунтується на структурній організації земельно-правового регулювання земельних відносин, до яких належать:

▪ *принцип цільового і раціонального використання земель* – чітко встановлені законодавством порядок, умови та межа експлуатації земельних ділянок для досягнення конкретних цілей з урахуванням категорії земель, їх особливого правового режиму [109]. Земельне законодавство чітко трактує поняття цільового призначення категорії земель, а не аналогічного призначення конкретної земельної ділянки, сприймаючи їх як тотожні. Цільове призначення є основним принципом регулювання земельних відносин. Під цільовим призначенням конкретної земельної ділянки потрібно розуміти встановлену компетентним органом межу її експлуатації (використання) відповідно до затверджених планів розвитку території та зонування земель, а також правового режиму відповідної категорії земель [48];

▪ *принцип платності використання земель* – впливає із положень закону, згідно з яким використання землі в нашій державі є платним. Плата за землю стягується у вигляді земельного податку або орендної плати, розмір яких визначається залежно від грошової оцінки землі;

▪ *принцип забезпечення захисту прав юридичних осіб і громадян на землю* – розкривається в нормах земельного законодавства, яке передбачає такі спеціальні способи захисту: визнання прав; відновлення стану земельної ділянки, який існував до порушення прав, і запобігання вчиненню дій, що порушують права або створюють небезпеку порушення прав; визнання угоди та рішень органів виконавчої влади чи місцевого самоврядування недійсними, якщо вони прийняті з порушенням прав; відшкодування завданих збитків тощо;

▪ *принцип особливого правового режиму категорій земель* – безпосередньо передбачений ч. 2 ст. 18 Земельного кодексу України. Під поняттям *режим* (лат. *regimen* – управління) розуміють сукупність правил, заходів, норм, необхідних для досягнення певної мети. Правовий режим – це встановлені законодавством порядок використання об’єкта, допустимі межі та способи розпорядження ним. Правовий режим земель – поняття, котре узагальнює правову характеристику землі як об’єкта земельних відносин і містить вказівку на коло найважливіших правових відносин, що складаються з приводу землі. Його застосування має важливе значення для правильного визначення порядку використання й охорони земельної ділянки.

Основними елементами правового режиму земель є право власності на землю, інші права на неї (обмеження, обтяження), управління використанням та охороною земель, правова охорона земель і заходи відповідальності за порушення земельного законодавства.

Під правовим режимом використання земель треба розуміти встановлені правовими нормами порядок та умови використання за цільовим призначенням земель усіх категорій і форм власності з урахуванням установлених обмежень та обтяжень, забезпечення й охорону прав землевласників і землекористувачів, здійснення державного управління земельними ресурсами, контролю за раціональним використанням землі й дотриманням земельного законодавства, ведення державного земельного кадастру, моніторингу земель, здійснення землеустрою, внесення плати за землю і застосування юридичної відповідальності за порушення земельного законодавства [48].

Практичне значення використання цього поняття полягає в тому, що це дає можливість установити порядок використання й охорони певної категорії земель, тобто особливості змісту права власності стосовно тієї чи іншої категорії земель, можливості використання відповідних титулів прав на землю, особливостей управління землями тієї чи іншої категорії.

Механізм урегулювання земельних відносин, а саме його правовий аспект, включає не тільки джерела земельного права, а й земельно-правові норми та земельні правовідносини (рис. 3.1).

Раніше в науці земельного права поняття державного управління землями визначалося як діяльність держави з організації використання та охорони землі – найбільш важливого природного

об'єкта, що є також об'єктом права державної власності та права землекористування. Державне управління розглядалося як форма та засіб здійснення права державної власності на землю. У сучасних умовах традиційне розуміння державного управління землями дещо уточнюється та конкретизується.



Рис. 3.1. Механізм регулювання режиму використання земель автомобільного транспорту та дорожнього господарства *(сформовано авторами)*

Так, Г. Грещук наголошує, що управлінська діяльність держави ґрунтується насамперед на її владних повноваженнях як політично-го суверена, у тому числі при виключній державній власності на землю [19].

Інші автори звертають увагу на те, що державне управління земельними ресурсами полягає в розпорядницькій діяльності уповноважених державних органів з організації раціонального використання та охорони земель.

Розглядаючи проблеми дотримання вимог земельного законодавства, Г.І. Балюк справедливо зауважує, що питання економічного, ефективного, раціонального використання земель, охорони земельного фонду, відтворення родючості ґрунтів переросли нині у проблему національної безпеки держави і потребують неослабної уваги органів державної влади та місцевого самоврядування [1].

Тому важливим структурним елементом правового режиму земель автомобільного транспорту і дорожнього господарства є управління ними, земельні відносини яких у цій сфері керуються низкою положень та відповідних законодавчих актів.

Викладене вище дає підстави визначити управління в галузі використання та охорони земель автомобільного транспорту й дорожнього господарства як діяльність державних органів виконавчої влади із забезпечення раціонального використання та охорони земель усіма суб'єктами господарювання в межах, установлених земельним законодавством України.

На нинішньому етапі розвитку і становлення земельного законодавства серед функцій управління потребують розробки актуальні напрями діяльності уповноважених органів у сфері використання та охорони земель автомобільного транспорту та дорожнього господарства: планування, облік, нормування і контроль.

Слід зазначити, що реалізація таких напрямів, як прогнозування, планування, організація раціонального використання земель, охорона земель на різних рівнях управління, зокрема національному, регіональному, локальному і господарському, є одним із нових різновидів землевпорядних робіт. Відповідно до Закону України «Про землеустрій» прогнозування, планування та організацію раціонального використання й охорони земель на національному, регіональному, локальному і господарському рівнях забезпечує землеустрій [127].

Планування використання та охорони земель займає особливе місце серед функцій управління в цій галузі. За адміністративно-командної системи державного управління мета централізованого планування полягала в охопленні всього процесу виробництва і

розподілу матеріальних благ. В сучасних умовах ринкових відносин планування в Україні зосереджується передусім на визначенні стратегічних напрямів економічного і соціального розвитку країни. Як основний метод здійснення господарсько-організаційної функції радянської держави, воно не втрачає свого значення й тепер, а стосовно земель набуває особливої уваги.

Специфіка планування використання та охорони земель автомобільного транспорту і дорожнього господарства в науковій літературі не визначена. Не вирішують цю проблему й чинні нормативно-правові акти.

Державне планування в досліджуваній сфері є об'єктивною необхідністю, яка обумовлена комплексом соціально-економічних факторів, передусім особливою роллю землі в екологічній системі [64, 91].

На основі аналізу сукупності всіх чинних правових приписів можна зробити висновок про наявність великої кількості особливостей у сфері планування використання й охорони земель автомобільного транспорту та дорожнього господарства.

По-перше, його основою є територіальне планування. В Законі України «Про регулювання містобудівної діяльності» від 17 лютого 2011 р. стверджується, що планування територій – це процес регулювання використання територій, який полягає у створенні та впровадженні містобудівної документації, ухваленні та реалізації відповідних рішень. Наголосимо, що територією цей закон визнає частину земної поверхні у визначених межах із властивим їй географічним положенням, природними та створеними діяльністю людей умовами й ресурсами, а також повітряним простором і розташованими під нею надрами [133].

Охорона довкілля та раціональне використання природних ресурсів є одним з основних завдань планування й забудови територій. Роль перспективного територіального планування і в міжнародній, і вітчизняній практиці полягає у підтриманні довгострокового стійкого соціально-економічного розвитку з одночасним запобіганням його шкідливому впливу на навколишнє середовище. Д.С. Добряк і Л.Я. Новаковський звертають увагу на те, що шляхом реалізації містобудівної документації забезпечується найбільш раціональне та ефективне використання, а також відповідна охорона земель та інших природних ресурсів міст.

Плани розвитку інженерно-транспортної інфраструктури передбачені, зокрема, у Генеральній схемі планування території. Відповідно до Закону України «Про Генеральну схему планування території України» від 7 лютого 2002 р. така схема визначає пріоритети та концептуальні рішення планування і використання території країни, удосконалення систем розселення та забезпечення сталого розвитку населених пунктів, розвитку виробничої, соціальної та інженерно-транспортної інфраструктури, формування національної екологічної мережі [116].

З метою задоволення потреб населення та економіки в пасажиро- і вантажоперевезеннях Генеральною схемою передбачається здійснення певних заходів, що безпосередньо стосуються інженерно-транспортної інфраструктури – комплексу інженерних, транспортних споруд і комунікацій, до яких належать і об'єкти автомобільного транспорту та дорожнього господарства.

Об'єктом планування у цьому випадку є не лише земля, а й розміщення в певних районах країни об'єктів промисловості, транспорту та дорожнього господарства. При плануванні використання й охорони їх земель слід ураховувати інтереси суспільства та вимоги екологічної безпеки (з позицій перспективи), оскільки його основою є суспільні та державні інтереси.

У науковій літературі наголошується на екологічній спрямованості територіального планування. Ю.С. Шемшученко, наприклад, вважає, що містобудівна документація повинна передбачати необхідні вимоги для створення екологічно безпечних умов життєдіяльності населення, підтримання повноцінного навколишнього природного середовища для існування людини в населених пунктах [169].

Н. Л. Ільїна зазначає, що планування використання територій шляхом розробки та затвердження містобудівної документації сприяє вирішенню екологічних проблем на комплексному рівні, включаючи раціональне використання природних ресурсів, охорону навколишнього природного середовища населених пунктів та гарантування екологічної безпеки населення [50].

Автомобільний транспорт як галузь суспільного виробництва також розвивається за певними програмами. Шляхи розв'язання проблем галузі, виходячи з нових завдань, що постали перед транспортом в умовах поживлення і відновлення реального сектору економіки, зростання попиту на транспортні послуги, активізації

процесів інтеграції України до європейської та світової транспортних систем, передбачені в Національній транспортній стратегії на період 2030 року. Концепція містить принципові напрями стратегії розвитку та сталого функціонування транспортно-дорожнього комплексу України до 2030 року з визначенням пріоритетів і першочергових завдань [85].

Отже, планування використання земель дорожнього господарства повинно здійснюватися за довгостроковою перспективою розвитку автомобільних доріг й інших об'єктів автомобільного транспорту на основі зазначених соціально-економічних програм, землепорядної, містобудівної, природоохоронної й іншої документації.

Нормативно-правові акти, прийняті в Україні впродовж останніх років, мають універсальне значення і застосовуються в різних галузях економіки. Вони регулюють питання землекористування громадян, юридичних осіб, територіальних громад і держави, зокрема набуття права на землю, використання й охорони земель. Оскільки у багатьох галузях не існує самостійних нормативно-правових документів з окремих питань регулювання земельних відносин, акти універсального характеру значною мірою замінюють прогалини чинного законодавства.

Основоположні засади регулювання земельних відносин закріплені в Конституції України, відповідно до якої прийнято низку кодексів і законів. Окрему ланку у земельному законодавстві становлять постанови Кабінету Міністрів України. Особливе місце в системі відомчих нормативно-правових актів належить нормативним документам – будівельним нормам, стандартам, правилам тощо.

Для становлення, функціонування та розвитку дорожнього комплексу країни значна частина правових норм Земельного Кодексу має основоположне значення. Так, главою другою і третьою врегульовані повноваження Верховної Ради України, Верховної Ради Автономної Республіки Крим, органів місцевого самоврядування, а також органів виконавчої влади в галузі земельних відносин.

Зокрема, Верховна Рада України, крім законодавчого регулювання земельних відносин і визначення засад державної політики в галузі використання та охорони земель, установлює та змінює межі районів і міст, погоджує питання, пов'язані з вилученням (викупом) особливо цінних земель, у тому числі для розміщення об'єктів дорожнього комплексу.

Верховна Рада Автономної республіки Крим вирішує питання про надання земельних ділянок для будівництва автомобільних доріг, інших об'єктів дорожнього господарства із земель, що перебувають у спільній власності територіальних громад сіл, селищ, міст; затверджує республіканські програми використання, підвищення родючості ґрунтів та охорони земель; координує діяльність місцевих органів земельних ресурсів і здійснення контролю за використанням та охороною земель.

Органи місцевого самоврядування (обласні, Київська і Севастопольська міські, районні, сільські, селищні, міські ради) розпоряджаються землями територіальних громад, крім обласних і районних рад, що розпоряджаються землями спільної власності територіальних громад; здійснюють організацію землеустрою і координують діяльність місцевих органів земельних ресурсів. Київська і Севастопольська міські ради, а також сільські, селищні, міські ради, крім того, розпоряджаються землями відповідних територіальних громад; передають земельні ділянки комунальної власності у власність громадян та юридичних осіб і надають земельні ділянки в користування; вилучають земельні ділянки із земель комунальної власності та викупляють їх для суспільних потреб; здійснюють контроль за використанням і охороною земель територіальних громад, додержанням земельного та екологічного законодавства.

Отже, вказані органи місцевого самоврядування вирішують весь комплекс питань щодо набуття права на землю під об'єкти дорожнього господарства із земель комунальної власності.

Повноваження органів виконавчої влади зосереджуються в основному на розпорядженні землями державної власності, реалізації державної політики у галузі використання та охорони земель, розробленні та забезпеченні виконання загальнодержавних і регіональних програм використання й охорони земель, організації ведення державного земельного кадастру, здійсненні державного контролю за землекористуванням та організації проведення землеустрою.

Кабінет Міністрів України, зокрема, проводить викуп земельних ділянок для суспільних потреб, передає земельні ділянки із земель державної власності у власність юридичних осіб або надає їх у користування, погоджує розміщення об'єктів на особливо цінних землях у порядку, установленому законом. Центральні органи виконавчої влади з питань земельних ресурсів і питань екології та

природних ресурсів здійснюють державну експертизу програм і проєктів із землеустрою, державного земельного кадастру, охорони земель, а також державну екологічну експертизу землекористування. Вони визначені основними органами щодо реалізації державної земельної та екологічної політики.

Рада Міністрів Автономної Республіки Крим, місцеві державні адміністрації розпоряджаються землями державної власності в межах, визначених Земельним Кодексом України, здійснюють викуп земельних ділянок для суспільних потреб; готують висновки щодо надання або вилучення (викупу) земельних ділянок, координують здійснення землеустрою та державного контролю за використанням та охороною земель і діяльність державних органів земельних ресурсів. Продаж земельних ділянок, на яких розташовані об'єкти, що підлягають приватизації, проводиться державними органами приватизації.

Таким чином, органи виконавчої влади наділені широким колом повноважень щодо формування та реалізації державної земельної політики і регулювання земельних відносин, розпорядження землями державної власності, управління земельними ресурсами. Вони безпосередньо вирішують питання землекористування в галузі дорожнього господарства, набуття права на землю із земель державної власності, охорони довкілля.

Склад та цільове призначення земель України регулюються главою четвертою Земельного Кодексу України. За основним цільовим призначенням землі поділяються на дев'ять категорій. Згідно із статтею 19 землі промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення об'єднані в одну категорію. Характерною ознакою останньої є те, що для функціонування і розвитку галузей народного господарства, землі яких включено до цієї категорії, земля є просторовим, територіальним базисом. Однак формування зазначеної категорії лише за вказаною ознакою не є вичерпним. За своїм правовим режимом земля як просторовий базис має досить багато відмінностей економічного функціонування в різних сферах діяльності. Правовий режим цих сфер також суттєво різниться, що призвело до поділу основного цільового призначення земель за категоріями на окремі внутрішні види, або за функціональним призначенням, як зазначається в Класифікаторі цільового

використання землі, запровадженому Держкомземом України 1998 року.

У складі земель автомобільного транспорту та дорожнього господарства як складової частини земель транспорту є істотна відмінність у структурі цих двох складових частин (стаття 71), нормуванні та характері їх землекористування, особливостях правового статусу. Землі дорожнього господарства у складі вказаної статті є самостійною другою частиною. Їх правовий режим базується на складових автомобільних доріг, що мають самостійне правове регулювання (закони про автомобільні дороги, дорожній рух, концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг та інші). За землі дорожнього господарства автомобільних доріг загального користування, відповідно до Податкового кодексу України (стаття 283), не сплачується податок за землю. Регулювання їх використання та охорони як самостійного об'єкта земельних відносин передбачено іншими нормативно-правовими актами.

Потребують удосконалення й окремі правові норми щодо встановлення та зміни цільового призначення земель.

Зокрема, глава 13 містить визначення земель промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення, склад земель за окремими видами категорій, форми власності, в яких можуть перебувати землі, особливості надання земельних ділянок, встановлення охоронних зон.

Визначено, що порядок використання земель промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення встановлюються законом [48].

Аналіз чинних законодавчих актів підтверджує, що державна мережа автомобільних доріг має достатньо правових особливостей, регулювання яких відбувається самостійно, тобто відокремлено від земель автомобільного транспорту, з якими землі дорожнього господарства становлять спільний вид у складі окремої категорії земель. Наводимо структурну схему розподілу та управління землями автомобільного транспорту й дорожнього господарства як окремих категорій земель транспорту (рис. 3.2).

Складність регулювання землекористування в досліджуваній сфері полягає в тому, що склад, статус, порядок надання, вилучення (викупу) земельних ділянок, передачі автомобільних доріг у концесію, оподаткування землі, охорони навколишнього природно-

го середовища вирішені в різних законодавчих актах, частина положень яких не кодифікувалася. Окремі питання встановлення сервітутів, резервування земельних ділянок, визначення спеціальних зон і режимів їх землекористування не розроблено щодо земель дорожнього господарства взагалі.

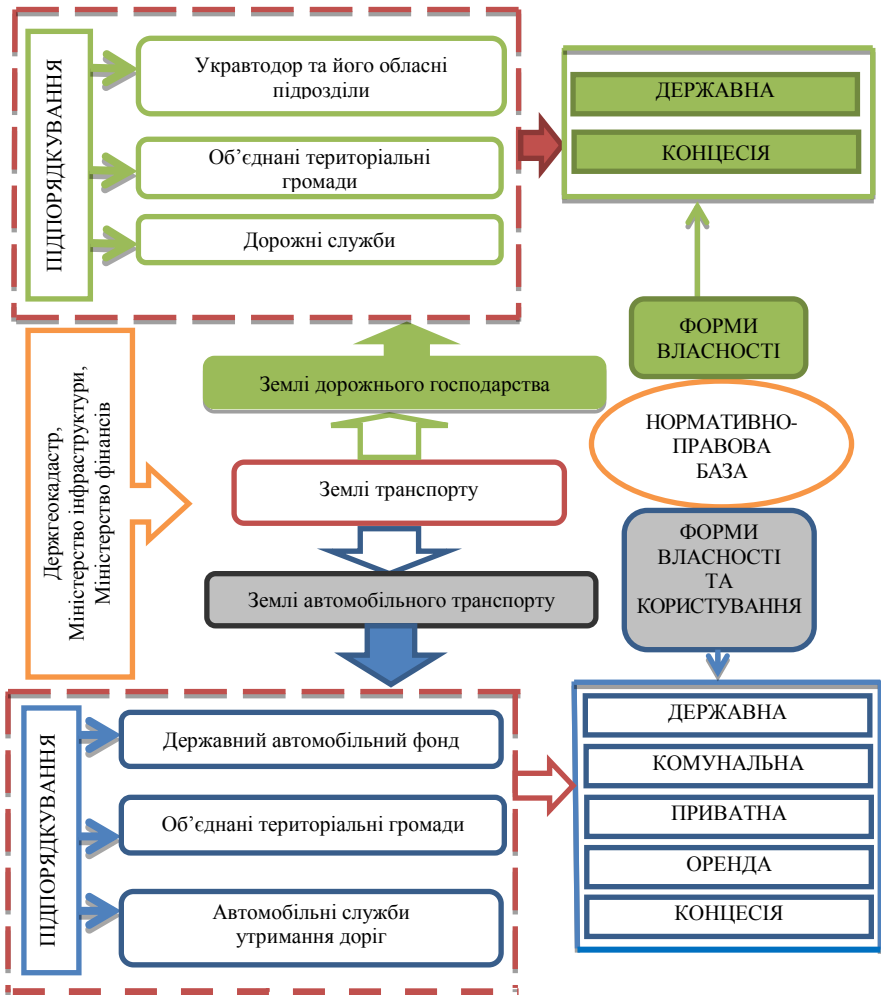


Рис. 3.2. Структурна схема-модель землекористування автомобільного транспорту та дорожнього господарства (сформовано авторами)

Недостатньо врегульовані питання охорони ґрунтів, захисту цінних земель при будівництві (реконструкції) автомобільних доріг, боротьби з шумами.

Спостерігаються також протиріччя між низкою підзаконних та законодавчих актів.

Отже, удосконалення правового режиму земель дорожнього господарства, спрямування його на ефективне використання та охорону земель, спрощення процедури набуття прав на землю повинно здійснюватися за кількома напрямками.

Перш за все необхідно підвищити статус земель дорожнього господарства у складі категорій земельного фонду країни.

Як відомо, що основою дорожнього комплексу є автомобільні дороги як складова частина земель дорожнього господарства. Склад і особливості використання цих земель визначено Земельним і Податковим кодексами України, законами України «Про транспорт», «Про автомобільні дороги», «Про дорожній рух», «Про джерела фінансування дорожнього господарства України», «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг».

Обґрунтованим є внесення змін до статті 71 Земельного кодексу України, зокрема виокремлення земель дорожнього господарства в окремому статтю. Слід провести кодифікацію визначення складу земель дорожнього господарства, шляхом зміни Земельного і Податкового кодексів, законів України «Про транспорт», «Про автомобільні дороги», низки підзаконних актів. У складі додаткової (нової) статті Земельного кодексу доцільно урегулювати питання резервування земельних ділянок, встановлення придорожніх, охоронних та санітарно-захисних зон уздовж автомобільних доріг та режими їх землекористування, встановлення земельних сервітутів та їх видів.

Доцільно внести зміни до статті 20, виключивши з її складу положення щодо розробки проєктів відведення земельних ділянок у випадках, коли не змінюються межі земельної ділянки, визначити конкретні види проєктів землеустрою, на підставі яких може відбуватися зміна цільового призначення земель, установити види використання земель у складі конкретних категорій, які повинні бути критеріями при визначенні доцільності й необхідності вирішення питань зміни цільового призначення.

Одночасно слід урегулювати питання заборони приватизації земель дорожнього господарства під автомобільними дорогами за-

гального користування, уточнення приватизації автомобільних доріг комунальної власності, внесення до статутного капіталу публічного акціонерного товариства «Державна акціонерна компанія «Автомобільні дороги України» права постійного користування земельними ділянками.

З урахуванням підвищеної екологічної небезпеки автомобільного транспорту, негативного впливу на навколишнє природне середовище та людину другим напрямом слід вважати врегулювання питань захисту ґрунтів у придорожніх зонах, зміни характеру сільськогосподарського виробництва у зв'язку з неможливістю вирощування екологічно чистої сільськогосподарської продукції у придорожніх смугах, захисту населення від шумів та вібрації шляхом установлення вздовж доріг загального користування санітарно-захисних зон з обмеженням у них господарської діяльності.

Окремим напрямом повинно бути врегулювання питань установлення охоронних зон уздовж автомобільних доріг загального користування, придорожніх територій для розвитку транспорту (резервних зон), обмеження режиму використання вказаних територій та заборони певних видів будівництва й господарської діяльності.

Законодавчо слід закріпити норми щодо планування використання земель дорожнього господарства, їх обліку на загальнодержавному та регіональному рівнях, спрощення процедури погодження місць розташування об'єктів, вилучення (викупу) земельних ділянок, запровадження сервітутного права землекористування.

До заходів, що потребують законодавчого врегулювання, також належать будівництво споруд, об'єктів дорожнього сервісу та автозаправних станцій, розміщення рекламоносіїв, використання земель, які прилягають до смуг відведення автомобільних доріг.

3.2. Еколого-економічне обґрунтування використання та охорони придорожніх смуг

На сучасному етапі економічного розвитку країни автомобільно-дорожня галузь є однією із найперспективніших. Від якості автотранспортних сполучень залежать економічні, соціальні, екологічні, культурні показники функціонування держави її майбутнє зростання і місце на світовій арені. Стан і розвиток автомобільної мережі створює тісний взаємозв'язок між інвестиційними, інтеграційними, соціально-економічними, економіко-екологічними, антикризовими, цивілізаційними процесами в суспільстві.

В Україні транспортні засоби як ефективний чинник бізнесу та побуту стали знаряддям порушення норм законодавства, а також постійним джерелом небезпеки для населення та довкілля [69].

У той час, коли у розвинених державах світу екологія транспорту та чистота повітря набувають все більших масштабів і доводять, що жорсткі вимоги екологічних стандартів можуть бути дуже ефективними, наша країна бореться з екологічними проблемами забруднення навколишнього природного середовища.

У Постанові Кабінету Міністрів України «Про затвердження Концепції зменшення обсягів викидів важких металів в атмосферне повітря» № 1291 від 21.08.2000 р. [123] вказується, що забруднення важкими металами призвели до перевищення гранично допустимого вмісту свинцю, ртуті та інших забруднювальних речовин у ґрунтах на прилеглих до автомобільних доріг територіях. Використання етильованого бензину, зокрема, спричинило забруднення ґрунтів придорожніх смуг і зробило їх непридатними для використання, тобто забруднення придорожніх територій автомобільних доріг набуло державного значення та є досить важливою проблемою, яка є актуальною і до нині.

Залежно від землекористування автомобільних доріг їх вплив на екологічний стан довкілля можна розділити за джерелами впливу, визначити їх характер і спрямованість (табл. 3.1).

Таблиця 3.1

**Джерела впливу, характер і спрямованість
землекористування автомобільних доріг***

Джерело впливу	Характер впливу	Результати впливу
Автомобільна дорога як інженерна споруда	Не пов'язаний із транспортними засобами, постійний, має широке охоплення, може бути прямим та побічним	Призводить до зміни географічного ландшафту
Транспортний рух	Залежить від інтенсивності, режимів руху та складу транспортних потоків. Буває постійним, місцевого охоплення	Забруднення транспортними викидами; шумове і пилове забруднення; фізична небезпека

Закінчення табл. 3.1

Джерело впливу	Характер впливу	Результати впливу
Технологічні процеси будівництва і реконструкції	Тимчасовий, інтенсивний, локальний, прямий	Забруднення викидами спеціалізованого транспорту, відходами виробництва, матеріалами будівництва, будівельним сміттям, виробничий шум, пилове забруднення, соціальні незручності, фізична небезпека
Технологічні процеси утримання доріг	Тимчасовий, неінтенсивний, локальний, прямий та побічний	Забруднення при використанні засобів проти пилу та ожеледиці. Соціальні незручності при проведенні ремонтних робіт

*Джерело: за даними [135].

На природні об'єкти автомобільні дороги впливають через забруднення газами та пилом атмосферного повітря, підвищений рівень шуму, забруднення поверхневих стоків, підземних вод та водойм, зниження родючості ґрунтового шару, а також на тваринний та рослинний світ, особливо на придорожніх територіях, та виробництво сільськогосподарської продукції.

Автомобільна дорога передусім впливає на природні та соціально-економічні об'єкти (рис. 3.3).

До соціально-економічних характеристик впливу автомобільних доріг належать санітарні, психологічні параметри життєдіяльності населення, його економічні інтереси, забезпеченість робочими місцями, житлом, умовами проживання, місцями рекреації, дачним господарством, зовнішній вигляд ландшафту. Важливе значення мають доступність до соціальних об'єктів, транспортні розв'язки, системи зв'язків, транспортний ландшафт, інфраструктура дорожнього господарства, об'єкти культурного значення та сервісу.

Відповідно до ГБН В.2.3-218-007:2012. Екологічні вимоги до автомобільних доріг. Проектування [36] їх розділяють смуги впливу, захисну і резервно-технологічну (табл. 3.2).

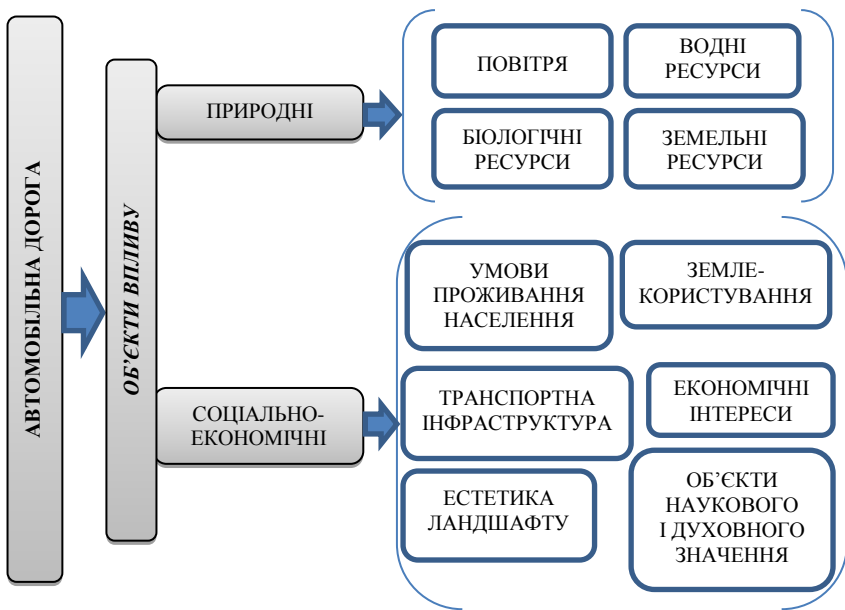


Рис. 3.3. Вплив автомобільних доріг на природні та соціально-економічні об'єкти (сформовано авторами)

Таблиця 3.2

Орієнтовні розміри смуги впливу, захисних і резервно-технологічних смуг*

Територія, що прилягає до автомобільної дороги	Відстань від краю проїзної частини для доріг різних екологічних класів, м		
	I	II	III
За умови вільного поширення впливу			
Смуги впливу	3 000	2 000	600
Захисна смуга	300	150	60
Резервно-технологічна смуга	30	12	7,5
За наявності перешкод (рельєфу, лісу, забудови, зелених насаджень)			
Смуги впливу	1 500	1 000	600
Захисна смуга	200	90	30
Резервно-технологічна смуга	30	12	7,5

* Джерело: сформовано авторами за даними [36].

Розміри придорожніх смуг впливу на автомобільних дорогах визначаються за результатами прогнозних оцінок шкідливих викидів забруднювальних речовин та поширення фізичного впливу [36].

Інженерні споруди на автомобільних дорогах – мости, водоперепускні труби, водовідвідні лотки тощо – є причиною виникнення водної ерозії ґрунтів на придорожніх територіях. Поверхневий стік, який утворюється внаслідок випадання опадів, танення снігів, поливання проїзних доріг, змиває та виносить на придорожні території різні розчинні й нерозчинні забруднення. Концентрація цих забруднень залежить від частоти прибирання вулиць, інтенсивності руху автотранспорту та випадання опадів, тривалості попереднього періоду без опадів.

Придорожня смуга характеризується не тільки забрудненням поверхневих вод, але й ґрунтів, ґрунтових вод, рослинності на ній. Забруднення поверхні землі транспортними і дорожніми викидами накопичується поступово, залежно від кількості автотранспорту, що проїжджає через трасу, дорогу, магістраль, і зберігається дуже довго навіть після ліквідації дорожнього полотна (закриття дороги, траси, магістралі або повна ліквідація шляху та асфальтного покриття). Різні хімічні елементи, особливо метали, які накопичуються у ґрунтах, засвоюють рослини і через них по харчовому ланцюгу переходять в організм тварин і людини. Частина з них розчиняється і виноситься ґрунтовими водами, потім потрапляє в ріки, водойми і вже через питну воду може надходити до людського організму. Досвід підтверджує, що концентрація дрібнодисперсних твердих часток і токсичних компонентів у ґрунті швидше зменшується з віддаленням від проїзної частини. Аналіз статистичних даних вказує, що мешканці будинків, які розташовані на віддалі 10 м від дороги, хворіють на рак у 4 рази частіше, ніж у віддалених від дороги на 50 м. Рівень вмісту токсичних речовин у ґрунті прямо пропорційний інтенсивності руху на дорозі.

Нині актуалізується ситуація з незаконною розораністю придорожніх земель. Уздовж автомобільних доріг орендарі та землекористувачі незаконно розорюють землі, щоб посіяти сільськогосподарські культури, зібрати урожай та продати на виробництво. Це, як правило, найпоширеніші соняшник, кукурудза і пшениця.

Такі приклади незаконного розорювання спостерігаються майже в кожній області нашої країни (рис. 3.4).

Чітко видно, що землі вздовж автодоріг засіяні відразу біля смуги відведення автомобільних доріг, і таких прикладів дуже багато. Землевласники та землекористувачі не дотримуються відпові-

дних норм, що призводить до забруднення сільськогосподарських рослин важкими металами, які через ланцюгові реакції потрапляють до організму людини у вигляді вже щоденних продуктів споживання, зокрема хлібобулочних виробів, олії, масла, яєць, м'яса тощо. Неякісні продукти харчування в результаті спричиняють захворювання людей надзвичайно тяжкими хворобами.



Рис. 3.4. Використання придорожніх територій (сформовано авторами):
а – Київська область; б – Одеська область; в, з – Миронівський район

Їх виникнення та особливості поширення визначаються природно-екологічними та соціально-економічними чинниками. Значення останніх усе більше значення через вплив способу життя, доходів населення, житлових умов, структури харчування [76].

Аналізуючи динаміку найбільш поширених захворювань населення відповідно до міжнародного класифікатора хвороб упродовж трьох років (рис. 3.5), можна зробити висновок, що найбільше на-

селення потерпає від захворювання органів травлення, спричинених неякісними продуктами харчування внаслідок забруднення сільськогосподарських культур уздовж автомобільних доріг.

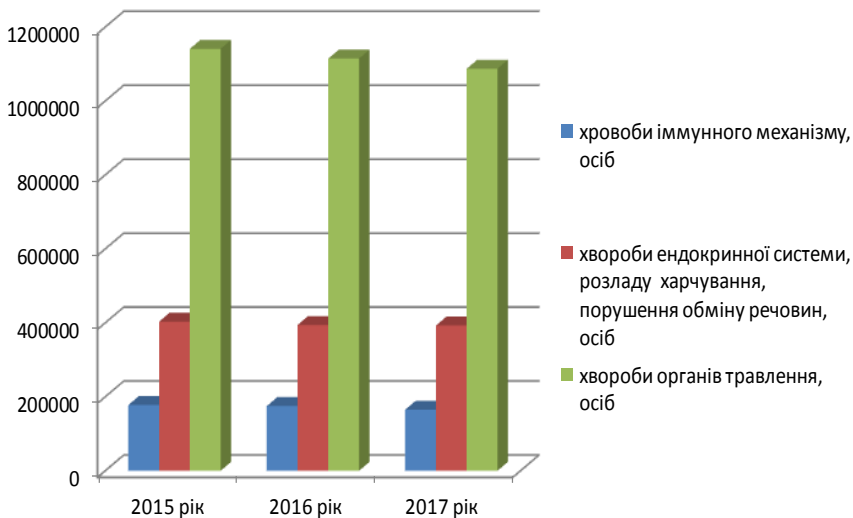


Рис. 3.5. Динаміка захворюваності населення України, тис. чол.
(сформовано авторами за даними [76])

У контексті зазначеного надзвичайно актуальними є питання охорони земель і створення передумов для формування сталого землекористування в країні. Необхідно на законодавчому рівні впровадити заходи, за допомогою яких можна б було уникнути подібне використання земель, а саме:

- увести систему жорстких штрафів для землевласників та землекористувачів, які незаконно розорюють землі;
- зобов'язати землевласників і землекористувачів висівати вздовж автомобільних доріг, особливо тих, де немає насаджень, що затримують шкідливі викиди, культури, які використовуються для виробництва альтернативних видів палива;
- збільшити розміри придорожніх територій, насамперед тих, на яких вирощуються сільськогосподарські культури;
- розробити методіку визначення розміру шкоди, заподіяної внаслідок самовільного захвату земельних ділянок;

– розробити галузеві стандарти та нормативи у сфері охорони й використання земель;

– створити автоматизовану інформаційну систему для виявлення порушень земельного законодавства, передусім нецільового використання земельних ділянок;

– забезпечити запровадження резервування земель для потреб автомобільного транспорту та дорожнього господарства.

Згідно з постановою Кабінету Міністрів України «Про затвердження Єдиних правил ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правил користування та охорони» № 198 від 30 березня 1994 р. (з наступними змінами) визначено придорожні зони, зокрема:

– автомобільних (позаміських) доріг на ділянках доріг державного значення I, II і III категорій, що побудовані або будуються в обхід міст і селищ міського типу, сільських населених пунктів – не менше ніж 100 метрів;

– на під’їздах до обласних і великих промислових центрів – 50 метрів;

– на ділянках доріг державного значення між населеними пунктами – 32,5 метра [124].

У межах вказаних зон встановлено обмеження господарської діяльності, однак вони законодавчо не врегульовані.

Придорожні смуги (контрольовані зони, придорожні охоронні зони тощо) шириною від 20 до 150 м установлені на автомобільних дорогах різних країн. Для прикладу порівнюємо придорожні смуги України, Білорусі та США (табл. 3.3).

Таблиця 3.3

Аналіз нормативних параметрів розміщення елементів автомобільних доріг та придорожніх територій України, Білорусі, США*

Параметр елемента	Україна	Білорусь	США
Висотний габарит (відстань від поверхні проїзду до верхньої лінії окреслення габариту), м	5	4,5	–
Відстань між дорожніми розв’язками, км	10 – для I категорії; 5 – для I-б, II; 2 – для III категорії	Не менше 1 км для доріг I-в та II категорії; 0,5 – для III і IV категорії	3

Закінчення табл. 3.3

Параметр елемента	Україна	Білорусь	США
Мінімальна відстань від краю проїзної частини до павільйонів зупинок, м	2 (віддалені від перехресть доріг більше ніж на 50 м)	3	Зупинки рекомендується розміщувати на пересіченнях доріг
Розміщення майданчиків відпочинку від проїзної частини, м	10	7,3	3
Відстань між майданчиками для короточасного відпочинку, км	Невелика через 40 I категорія доріг – 35	I категорія – ≤ 10; Iб, Iв, II категорії – ≤ 15 III категорія – ≤ 30	Невелика – 50 «Freeway» – 100
Розміщення ліхтарів освітлення, м	Вулиці та дороги місцевого значення – 0,75; магістральні вулиці і дороги: регульованого руху – 1,0; безперервного руху – 1,5	2,5	Дороги із швидкістю руху: 60 км/год – 2; 70 км/год – 2,5; 80 км/год – 3,0; 90 км/год – 3,5; 100 км/год – 4,0; 110 км/год – 4,5; 120 км/год – 5,0; 130 км/год – 5,5

*Джерело: сформовано авторами за даними [136].

Аналізуючи наведені нормативні вимоги елементів розміщення автомобільних доріг та придорожніх територій різних країн, виявлено, що розміри смуги відведення автомобільної дороги в Білорусі, крім конструктивних елементів дороги, передбачає розміщення об'єктів сервісу, тоді як в Україні, такі об'єкти розташовуються за межами цієї смуги. У Білорусі при будівництві автомобільних доріг передбачено планування придорожніх смуг, де розміщення будь-яких об'єктів контролюється власником дороги. Придорожні смуги призначені для гарантування безпеки дорожнього руху, належних умов реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг, ураховуючи перспективи розвитку.

Ширина білоруських придорожніх смуг становить до 100 м з двох сторін від осі автомобільної дороги, у населених пунктах –

земельні ділянки до межі існуючої забудови [45]. До території власника дороги відноситься належить і резервна зона – земельна ділянка, зарезервована для перспективного будівництва чи реконструкції автомобільної дороги [45]. В Україні придорожні смуги не передбачаються [110].

Щодо параметрів розміщення елементів благоустрою у США то розв'язки встановлені не досить часто, відстань між ними вздовж автомагістралей «freeway» – 100 км (або одна година руху), а в Україні вздовж доріг I категорії – 35 км; зупинки розміщені на пересіченнях доріг, а в нашій державі – навпаки, віддалені від перехресть доріг більше ніж на 50 м [136].

Отже, як підсумок порівняння вітчизняних нормативних вимог із зарубіжними, слід зазначити, що окремі параметри елементів автомобільних доріг в різних нормативних актах України суперечать один одному; відстань між об'єктами сервісу в США нормується більше, ніж в нашій державі; в Україні при проектуванні автомобільної дороги відводиться лише смуга для розміщення конструктивних елементів дороги, а територія для будівництва об'єктів благоустрою не передбачається, на відміну від Білорусі; необхідні придорожні смуги та резервні зони.

При встановленні придорожніх смуг слід акцентувати на тому, що земельні ділянки в їх межах не вилучаються (не викупаються), визначити конкретні обмеження щодо будівництва об'єктів, ведення господарської діяльності, передбачити можливість консервації сільськогосподарських угідь.

З метою забезпечення охорони автомобільних доріг від руйнування у районах із зсувами та ерозійними явищами ще Інструкцією про порядок відведення і використання земель смуги відводу автомобільних шляхів в Українській РСР, затвердженій постановою Ради Міністрів УРСР № 876 від 4 серпня 1962 р. (зі внесеними змінами), передбачалося встановлення спеціальних захисних зон без включення їх до смуги відводу шляху.

Статтею 112 Земельного кодексу України для охорони і захисту від несприятливих антропогенних впливів передбачено створення охоронних зон уздовж земель транспорту. Зокрема, у місцях, де є небезпека зсувів, обвалів, розмивів, селей, снігозанесень та інших небезпечних впливів уздовж земель залізничного транспорту.

Однак порядок їх установа, розмірів і режиму користування до цього часу Кабінетом Міністрів України не визначено.

Охорона автомобільних доріг від дії водної та вітрової ерозії, заболочення, оповзнів, зсувів, лавин, снігопадів тощо не менш актуальна, ніж охорона залізниць. У складі земель дорожнього господарства вже функціонують протилавинні та протиселеві споруди, снігозахисні споруди і насадження, водовідвідні водоочисні споруди, що слугують для охорони автомобільних доріг.

Доцільно встановити, що розміри і конфігурація охоронних зон визначаються у складі проєктної документації на будівництво (реконструкцію) автомобільних доріг, а їхні межі доцільно встановлювати у містобудівній документації, документації із землеустрою та в кадастрових планах.

Щодо обмежень діяльності в охоронних зонах, то вони повинні передбачати заборону вирубування лісу, спорудження будівель, які не пов'язані з охороною доріг, діяльності, яка спричиняє розвиток ерозійних процесів та перезволоження ґрунтів.

3.3. Організаційно-правовий механізм надання земельних ділянок для резервування

Розбудова мережі автомобільних доріг в Україні, а також спорудження необхідних транспортних об'єктів на них потребують відведення і належного юридичного оформлення земельних ділянок, необхідних для здійснення проєктів як нового будівництва, так і реконструкції.

На жаль, землевідведення в Україні – це довготривалий бюрократичний процес, котрий охоплює як підготовку проєктної документації із землевідведення, так і вирішення правових питань щодо забезпечення майнових прав дорожнього господарства на необхідні земельні ділянки [147].

Одним із основних напрямів земельної реформи, яка не завершена й до нині, є приватизація земель, спрямована на забезпечення демонополізації власності на неї. Однак у зв'язку із сучасним реформуванням земельних відносин в Україні виявилось, що держава не може адекватно реагувати на розвиток приватизаційних процесів без оптимізації функцій державного управління землями. Саме тому відразу після початку приватизації держава намагалася розширити арсенал правових важелів свого впливу на розвиток земельних відносин, до яких саме і належало б резервування земель.

Відповідно до чинного земельного законодавства підприємствам і установам для потреб розвитку автомобільного транспорту

надаються земельні ділянки в порядку їх відведення із земель державної чи комунальної власності на землю або відчуження земельних ділянок приватної власності для суспільних потреб чи з мотивів суспільної необхідності, визначеного законом України № 1559-VI від 17.11.2009 року. Разом з тим законодавством передбачено розробку прогнозної документації із землеустрою, а саме перерозподілу земель між категоріями на перспективу 15–20 років.

Для вдосконалення процедури відведення земельних ділянок та розробки прогнозної документації, на наш погляд, доцільно сформувати механізм резервування земель, який використовується на практиці в зарубіжних країнах у випадках, пов'язаних з будівництвом та реконструкцією автомобільних доріг. Досліджуючи закордонний досвід використання земель транспорту, зокрема США, можна констатувати, що важливим аспектом саме автомобільних доріг є організована робота в рамках трьох ключових напрямів, зокрема: комплексне планування землекористування землями під автомобільними дорогами, розробка методів аналізу їх використання і стратегій щодо пом'якшення наслідків використання. Після реалізації цих напрямів планування та використання земель транспорту органи виконавчої влади і місцевого самоврядування можуть спільно співпрацювати над досягненням економічних, екологічних та соціальних цілей. Насамперед це стосується залучення до місцевого планування земель транспортних агенцій, котрі можуть розробляти механізми, взаємодіяти з місцевими процесами землеустрою, як способу усунення розбіжностей, створених компаніями, підрозділами, відповідальними за документацію. Завдяки цій взаємодії при плануванні земель більшість рішень можна реально розглянути та реалізувати. Фактично пом'якшення наслідків часто залежать від здійснення завчасних робіт з планування. Така взаємодія сприяє добросовісному діалогу політичного середовища, органів транспортних агенцій та громади, що в цілому забезпечує вирішенням проблем та економічному розвитку громади.

Транспортні агентства працюють над удосконаленням методів прогнозування використання земель, забезпечуючи мінімізацію наслідків транспортних проєктів, що сприятиме їх обґрунтуванню та проблем чи переваг.

Зрештою, стратегії пом'якшення необхідні для реалізації відповідних запланованих проєктів, візуалізації цілей управління, економіч-

ного та соціального зростання регіону. Окремі стратегії включають правила землекористування, підкреслюючи важливість тісної координації та партнерства з органами державної та виконавчої влади. Залучаючи і підтримуючи планування використання земель, транспортні агенції можуть будувати партнерства та допомагати формуванню регіонального консенсусу щодо управління та розвитку.

Окреслені напрями, які використовуються у США, підтверджують необхідність успішної координації використання земель на всіх етапах прийняття рішень – від планування системи до впровадження проєкту. Успіх полягає у визначенні найбільш ефективних видів аналізу та дії на кожному етапі проєктування, будівництва та реконструкції автомобільних доріг [170].

Отже, виходячи із зарубіжного досвіду, слід зазначити, що резервування земель розглядається як одна з функцій планування у сфері землекористування. Саме тому при відведенні земель особливу увагу необхідно приділяти перспективній організації земель автомобільного транспорту та дорожнього господарства з метою визначення соціальної, екологічної, суспільно необхідної та економічно доцільної форми використання цієї категорії земель та прилеглих територій.

Досліджуючи теоретичні й практичні аспекти будівництва та реконструкції автомобільних доріг, нами розроблено механізм надання земель для резервування під їх будівництво та реконструкцію (рис. 3.6).

Перший етап запропонованого механізму – прийняття рішення про будівництво автомобільної дороги, законними підставами для якого є затверджені матеріали територіального планування адміністративно-територіальної одиниці: Генеральна схема планування території; програми розвитку окремих частин територій, в яких визначено розташування дороги, а також оприлюднення цього рішення.

Етап збору та огляду факторів впливу є досить важливим, оскільки необхідно зібрати достовірну та актуальну інформацію про регіон, в якому планується будівництво автомобільної дороги, зокрема його природничі (стан забруднення повітря, водних ресурсів, ґрунтів), соціально-економічні умови (проживання населення, транспортна інфраструктура, економічні показники, естетичний ландшафт). Також слід проаналізувати та виявити слабкі й сильні аспекти законодавчих управлінських, фінансових та виробничих факторів регіону.

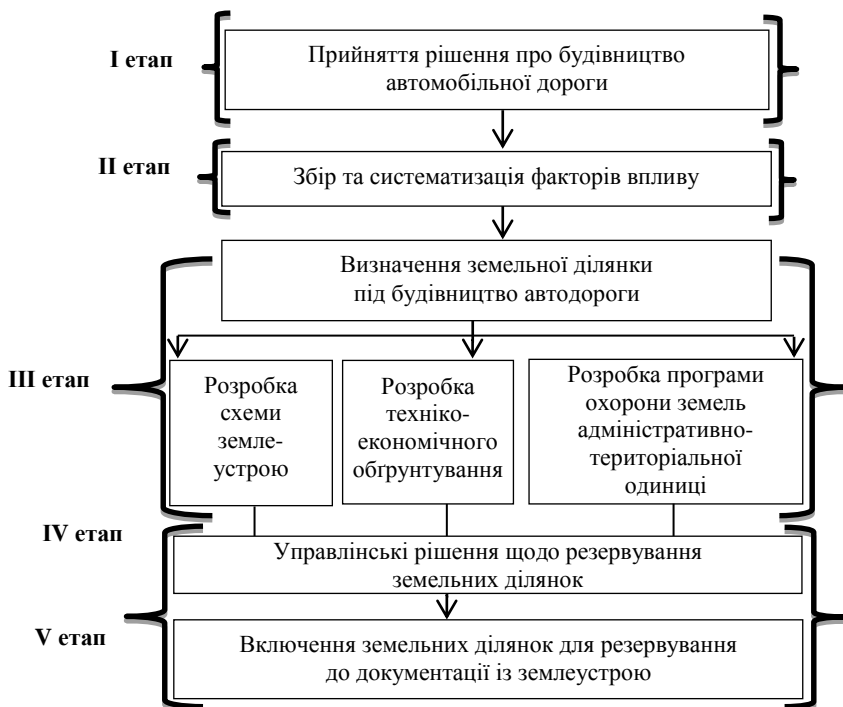


Рис. 3.6. Механізм надання земельних ділянок для резервування (сформовано авторами)

На третьому етапі передбачається визначення земельної ділянки для будівництва автодороги, передусім її площі, необхідної для відведення при новому будівництві та реконструкції. У випадку нового будівництва необхідно прогнозувати резервні території з огляду на перспективне транспортне навантаження та вплив на придорожні території, реконструкції – визначити потребу в розширенні існуючих смуг відведення та збільшенні прогнозованого екологічного впливу на придорожні землі.

Наступний етапом – розробка проекту землеустрою, техніко-економічного обґрунтування та програми охорони земель даного регіону. На основі вказаної вище документації та її погодження відповідно до чинного законодавства приймаються управлінські рішення щодо можливості резервування земельної ділянки для будівництва та реконструкції автомобільної дороги.

Найпоширенішим сучасним підходом до координації землекористування в США, Німеччини, Франції та інших зарубіжних країнах є використання запланованого або прогнозованого використання земель для проектування будівництва автомобільних доріг та планування в них інвестицій – модель «передбачати та надавати». Цей підхід дає можливість передбачити та вирішити наслідки вдосконалення використання земель і потребує контролю та реакції відповідних органів, у тому числі землекористування, у процесі реалізації проєктів будівництва автомобільних доріг від початку до кінця. Основними характеристиками такого підходу є:

- спрямування процесу планування проєктів будівництва автомобільних доріг на подолання наслідків використання земель;
- безпосередня участь органів виконавчої влади у підвищенні безпеки, надання або сприяння мобільності, координації між тими, хто планує, розробляє та реалізує проєкти;
- упровадження проєктів – функція державних департаментів;
- розгляд інвестиційних проєктів регіону будівництва автомобільних доріг місцевими органами для досягнення консенсусу щодо інвестиційних пріоритетів транспортних потужностей території.

Після розгляду проєкту будівництва державні органи влади надають необхідні рішення на дозвіл для їх реалізації, зокрема координують і виконують роботу, необхідну для прийняття проєктів, плани будівництва, терміни, включаючи інженерний дизайн, екологічний аналіз, узгоджують вимоги щодо фінансування тощо [170].

На нашу думку, модель «передбачати та надавати» є досить актуальною та дієвою щодо розвитку саме регіонів, оскільки створені ОТГ відповідно до Закону України «Про добровільне об'єднання територіальних громад» від 01.01.2019 р. [115] самостійно повинні регулювати розвиток свого регіону, створюючи численні органи, що приймають рішення про його функціонування як єдиного цілого з різних соціальних, транспортних та екологічних перспектив.

Нині Міністерством регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України та Національним демократичним інститутом міжнародних відносин підписано «Меморандум про співпрацю у проведенні публічних консультацій та заходів у процесі розробки Державної стратегії регіонального розвитку та регіональних стратегій розвитку на період 2021–2027 років», в якому йдеться про підготовку нових стратегій розвитку регіонів,

залучення до цього процесу не тільки органів місцевої влади, а й бізнесу та громадських організацій, які інколи знають про проблеми і перспективи регіону більше, ніж місцева влада. Публічні консультації з розробки регіональних стратегій розвитку на 2021–2027 роки пройдуть у Вінницькій, Житомирській, Запорізькій, Закарпатській, Кіровоградській, Черкаській та Київській областях.

Саме під час таких обговорень стратегій, які планують розвиток регіонів щонайменше на 5 років, необхідно розглядати питання про будівництво автомобільних доріг та резервування земель для них.

Земельним кодексом України (статті 177, 178) також передбачено розробку загальнодержавних і регіональних програм використання та охорони земель.

Стосовно будівництва та реконструкції автомобільних доріг, то сьогодні розроблено дві основні програми: Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року [85] та Державна цільова економічна програма розвитку автомобільних доріг загальногору користування державного значення на 2018–2022 роки [119].

Мета першої – створення інтегрованого до світової транспортної мережі ефективного транспортного комплексу України, задоволення потреб населення у перевезеннях та покращення умов ведення бізнесу задля забезпечення конкурентної спроможності та ефективності національної економіки, формування ефективного державного управління та визначення стратегічних напрямів розвитку галузі на період до 2030 року.

Забезпечення виконання транспортної стратегії сприятиме наближенню України до ЄС, адже вона стосується запровадження Угоди про асоціацію та створення умов для поступової інтеграції у внутрішній ринок ЄС, підвищенню якості надання транспортних послуг, ефективному впровадженню адміністративної реформи, боротьбі з корупцією, прозорості прийняття рішень, контролю виконання діяльності, чіткому розмежуванню функцій та розподілу повноважень між органами влади та суб'єктами господарювання, забезпеченню рівних умов надання послуг на транспорті [85].

Державна цільова економічна програма спрямована на відновлення і розвиток автомобільних доріг загального користування державного значення для інтеграції їх до європейської транспортної системи та підвищення на них рівня безпеки руху, швидкості, комфортності й економічності перевезень.

Досягнення мети програми можливе за кількома варіантами. Перший – традиційний – передбачає фінансування робіт з відновлення та розвитку лише за рахунок коштів Державного бюджету України. Такий підхід не забезпечить суттєвого покращення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг загального користування державного значення, оскільки через значне недофінансування у попередні роки не виконувались обсяги дорожніх робіт, необхідних для сталого розвитку дорожнього господарства. Проте коштів лише Державного дорожнього фонду вистачить тільки на утримання й відновлення, не залишаючи можливості для повноцінного розвитку мережі доріг.

Таким чином, цей варіант реалізації створить підґрунтя для зниження конкурентоспроможності національної економіки та зростання соціальної напруги в суспільстві, що може загальмувати євроінтеграційні процеси в країні.

Другий, оптимальний варіант реалізації програми, передбачає довгострокове планування та фінансування чітко визначених завдань і заходів щодо відновлення та розвитку мережі автомобільних доріг загального користування державного значення і мостів (у тому числі зруйнованих у результаті військових дій на Сході країни) за кошти не лише Державного бюджету України, а і й Міжнародних фінансових організацій (МФО) та інвесторів (концесія).

При цьому планується здійснювати в основному фінансування робіт нового будівництва та реконструкції автомобільних доріг за рахунок коштів МФО та інвесторів, а ремонти та експлуатаційне утримання – Державного бюджету, МФО та інших джерел [120].

У Національній транспортній стратегії, яка є основним документом розвитку транспорту (всі інші програмні документи в транспортній галузі, дорожньому господарстві повинні відповідати його положенням), та Державній цільовій економічній програмі розвитку автомобільних доріг, ідеться про економічний ефект для національної економіки від реалізації усіх завдань і заходів, визначається розрахункова потреба у трудових ресурсах на виконання вказаних завдань, яка становить близько 55 тис. робочих місць у дорожній галузі, будівельній індустрії, дорожньому машинобудуванні та сфері обслуговування об'єктів придорожньої інфраструктури.

Прогнозний обсяг фінансування програми дорівнює 298 349 млн грн, зокрема за рахунок коштів спеціального фонду державного бюд-

жету (Державний дорожній фонд) – 178 111, з них на погашення зобов'язань за кредитами – 33 520, за рахунок коштів загального фонду – 6 358, інших джерел – 113 881 млн грн, у тому числі коштів міжнародних фінансових організацій – 67 510 та інвесторів – 46 372 млн грн [168].

Проте в жодному документі не йдеться про резервування земельних ділянок для будівництва та реконструкції автомобільних доріг.

На нашу думку, доцільно в такі документи, які є основними для розвитку мережі автомобільних доріг, *включити питання* резервування земельних ділянок, оскільки розвиток автомобільної мережі, будівництво нових доріг та їх реконструкція залежить від розмірів виділених для них земельних ділянок.

Усі програми розробляються з однією метою – забезпечити потреби населення й галузі економіки в землях та її раціональному використанні й охороні. У цьому процесі важливим прогностичним документом є Схема землеустрою і техніко-економічні обґрунтування використання та охорони земель адміністративно територіальних одиниць. У процесі розробки програм і схем землеустрою вивчаються та враховуються потреби галузей економіки в земельних ресурсах для розміщення в перспективі будівель та споруд, які визначаються розрахунковим методом, площі та місце розташування таких об'єктів. Порядок розробки і склад схем землеустрою регламентуються статтею 45 Закону України «Про землеустрій» [127].

Розроблені, погоджені та затверджені в установленому порядку програми та схеми землеустрою є основою для обґрунтування й прийняття управлінських рішень щодо відведення земельних ділянок для різного цільового призначення і їх раціонального використання. Ці документи певною мірою дали б можливість резервувати земельні ділянки для розвитку галузей економіки, зокрема будівництва і реконструкції автомобільних доріг, та сформувавши підґрунтя для законодавчого обґрунтування норми резервування земель для тих чи інших потреб, зокрема автомобільного транспорту, оскільки чинне українське законодавство не містить такого поняття.

Так, у статті 25 Земельного кодексу України вживається категорія *резервний фонд земель*, який перебуває у державній або комунальній власності та призначається для подальшого перерозподілу і цільового використання [48].

Отже, законом передбачено формування резервного фонду в процесі приватизації земель державних і комунальних сільськогос-

подарських підприємств, установ та організацій, якщо певна частина земель сільськогосподарського призначення залишається у власності держави або територіальної громади. Проте законодавство оперує поняттям резервного фонду лише стосовно земель сільськогосподарського призначення, не включаючи більше жодних категорій земель.

Тому, розглядаючи правові питання щодо резервування земель, необхідно виділити два основних його напрями: для задоволення державних та суспільних потреб і резервування земель, що перебувають у процесі відведення.

На думку П.Ф. Кулиничка урегулювання питання резервування земель можливо шляхом прийняття Закону України «Про резервування земель» [67].

На нашу думку, такий Закон дасть змогу органам державної влади більш ефективно регулювати відносини щодо розподілу земельного фонду України, сприятиме прискоренню інтеграції до Європейського Союзу, спрощенню процедури викупу земельних ділянок для суспільних потреб, особливо тих, що перебувають у приватній власності.

Питання резервування земель для перспективного будівництва автомобільних доріг передбачає тісну співпрацю органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування щодо визначення таких земельних ділянок і надання їм особливого статусу. Оскільки сучасна система державного дорожнього управління сформована після розпаду Радянського Союзу в кінці 1991 р. шляхом реорганізації всіх державних дорожніх організацій в межах України, на той час така співпраця була неефективною. Нині Міністерство інфраструктури України відповідає за управління та розвиток доріг і дорожнього господарства, дороги державного значення знаходяться у підпорядкуванні Державного агентства автомобільних доріг України (Укравтодор) – центрального органу виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Міністерством інфраструктури України. Дороги місцевого значення передано до управління обласних державних адміністрацій. Управління дорожньою мережею розподілено так, що Укравтодор планує і керує міжнародними та національними коридорами, а обласні дорожні органи управління – у межах областей України. Розуміючи, що більшість мереж уже створені, обласні дорожні служби в основному зосе-

реджені на плануванні та здійсненні ремонту, реконструкції та обслуговуванні доріг, а міські служби – відповідальні за вулиці в містах.

Міністерство економічного розвитку і торгівлі України, Міністерство аграрної політики та продовольства України тісно пов'язані з розвитком транспортного сектору: перше здійснює переважно стратегічне планування та реструктуризацію економіки, створює макроекономічну структуру і національну політику, включаючи розвиток торгівлі, друге – відповідає за розробку і здійснення національної сільськогосподарської політики. Ці два органи тісно співпрацюють з Міністерством інфраструктури України, і така співпраця повинна спрямовуватись на розвиток автомобільних доріг державного значення, передусім відповідно до європейських стандартів, шляхом забезпечення необхідними резервними землями під їх будівництво та реконструкцію. Сьогодні виділення земельних ділянок під будівництво та реконструкції автомобільних доріг пов'язано з комплексом проблем (рис. 3.7).

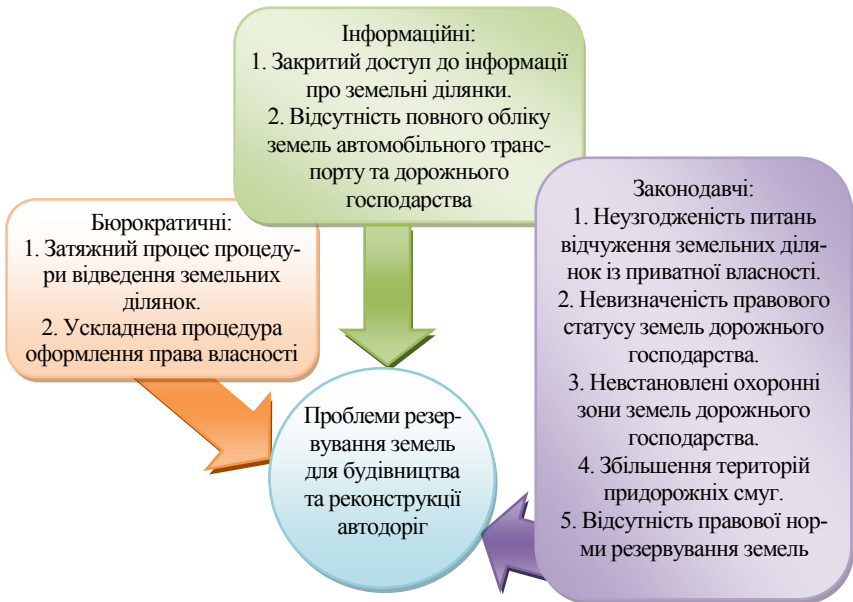


Рис. 3.7. Проблеми резервування земель для будівництва та реконструкції автомобільних доріг (сформовано авторами)

Не слід забувати про те, що землі дорожнього господарства покликані задовольняти суспільні інтереси, основною умовою яких є перебування переважно в державній власності. Саме це є підставою для відмови передачі земель у власність громадянам та юридичним особам.

Отже, резервування – це механізм обмеження речових прав землевласників з метою забезпечення суспільних потреб розвитку територій, який дасть змогу здійснити заплановане відведення земель у встановлені терміни і спростить подальшу процедуру надання земель для перспективного будівництва та реконструкції автомобільних доріг.

Наслідки відсутності законодавчо затвердженої норми резервування земель під будівництво автомобільних доріг відсутні і сьогодні. Наприклад, для будівництва великої кільцевої дороги навколо м. Київ виникла необхідність розробки пропозицій щодо резервування смуги відводу, транспортних розв'язок та об'єктів дорожнього сервісу, що передбачалась у жовтні 2007 року за розпорядженням Кабінету Міністрів України «Про організацію проєктування та будівництва великої кільцевої автомобільної дороги навколо м. Києва». Пізніше затверджено Генеральний напрям проходження цієї дороги з визначенням околиць конкретних населених пунктів Київської області. Обґрунтовано пропозицію не вчиняти дій, спрямованих на передачу в оренду або відчуження земельних ділянок та об'єктів у зоні відведення земель для будівництва цієї дороги, однак, оскільки резервування земель не має законодавчого забезпечення, його здійснення неможливе. Як результат, землі під будівництво великої кільцевої дороги навколо м. Києва не були виділені, а автомобільна дорога національного значення, яка б розвантажила місто від постійних заторів, і досі не збудована. Землі, призначені для її будівництва, перебувають у приватній власності, що ускладнює початок робіт.

Отже, резервування земель є правовою необхідністю для врегулювання земельних відносин, забезпечення потреб населення, галузей економіки в землі, її раціонального використання та охорони, зокрема для будівництва автомобільних доріг, та повинно здійснюватися з урахуванням таких нормативно-правових документів:

- Державної стратегії розвитку автомобільних доріг;
- перспективних планів будівництва, реконструкції або розширення автомобільних доріг;

– Норм відведення земельних ділянок для будівництва (реконструкції) автомобільних доріг [27], зокрема визначення ширини резервних зон для розміщення нових автомобільних доріг;

– Генеральної схеми планування території України, схем планування території Автономної Республіки Крим, областей, районів, схем землеустрою адміністративних-територіальних одиниць.

Крім того, розширення та реконструкція існуючих автомобільних доріг повинні здійснюватися в межах придорожніх смуг за погодженням із власниками (користувачами) земельних ділянок; земельні ділянки для будівництва нових автомобільних доріг необхідно резервувати на строк до 10 років. Порядок резервування земель визначатиметься Кабінетом Міністрів України.

3.4. Еколого-економічний механізм визначення та відшкодування втрат і збитків щодо погіршення площі ґрунтового покриття, спричиненим функціонуванням автомобільного транспорту та дорожнього господарства

Особливістю землекористування автомобільного транспорту та дорожнього господарства є те, що їх об'єкти розміщені на землях усіх категорій, визначених чинним Земельним кодексом України, що потребує певних правових відносин між різними формами власності. Слід зазначити, що в результаті діяльності людини площі земель, особливо сільськогосподарського призначення, скорочуються і виводяться з господарського використання за рахунок потреб нового будівництва житла, лінійних об'єктів транспортної інфраструктури, процесів урбанізації, збільшення кількості населення.

Як уже зазначалося, функціонування автомобільного транспорту і дорожнього господарства негативно впливає на довкілля, зокрема прилеглі території – землі сільськогосподарського призначення (орні землі, багаторічні насадження, сіножаті, кормові угіддя, перелоги), у результаті забруднення яких важкими металами суттєво погіршується їх якість і знижується продуктивність. Отже, землевласники і землекористувачі несуть втрати і збитки, які повинні їм відшкодуватися, що передбачено чинним земельним законодавством. Так, відповідно до статті 156 Земельного кодексу України власникам землі та землекористувачам відшкодовуються збитки, заподіяні внаслідок:

а) вилучення (викупу) сільськогосподарських угідь, лісових земель та чагарників для потреб не пов'язаних із сільськогосподарським і лісогосподарським виробництвом;

б) тимчасового використання сільськогосподарських угідь, лісових земель та чагарників для інших цілей;

в) установлення обмежень щодо використання земельних угідь;

г) погіршення якості ґрунтового покриву та інших корисних властивостей сільськогосподарських угідь, лісових земель та чагарників;

д) приведення сільськогосподарських угідь, лісових земель та чагарників у непридатний для використання стан;

е) недодержання доходів за період тимчасового невикористання земельної ділянки.

Статтями 97, 101, 146, 147, 152, 155, 212 вказаного кодексу встановлена обов'язковість відшкодування збитків, яке здійснюється особами, що їх заподіяли, добровільно або в судовому порядку. Згідно із статтею 156 Земельного кодексу України ці збитки класифікуються та виникають за вчинення правомірностей. У ч. 4 статті 1166 Цивільного кодексу України зазначено, що відшкодовуються збитки внаслідок правомірних дій лише у випадках, передбачених законом.

Збитки, які спричиняються функціонуванням автомобільного транспорту і дорожнього господарства, можна віднести до названих, що визначені статтею 156 Земельного кодексу України. Тобто ці збитки можуть спричинятися як при будівництві доріг і об'єктів дорожнього господарства, так і функціонуванні автомобільного транспорту та дорожнього господарства. Слід наголосити, що така єдина державна інформаційна система, як Державний земельний кадастр, системи даних про облік кількості та якості земель, розташованих у межах кордону України, їх цільове призначення, обмеження у використанні, а також їх оцінка та розподіл земель між власниками і землекористувачами практично не ведеться. Якщо облік кількості земель здійснюється не належним чином, то облік якості земель з 1995 року взагалі не проводиться.

Отже, держава не володіє реальною інформацією щодо якості земельних угідь в межах її кордону, що обумовлює необхідність у матеріалах, які б характеризували можливості вирішення, визначення і відшкодування збитків, спричинених будівництвом та функціонуванням автомобільного транспорту і дорожнього господарства.

Питання визначення негативного впливу автомобільного транспорту і дорожнього господарства на довкілля, в тому числі землі сільськогосподарського призначення (орні землі, багаторічні насадження та ін.), присвячені роботи як вітчизняних, так і зарубіжних учених, зокрема Д.І. Бамбіндри, Д.С. Добряка, О.А. Корчинської, Р.М. Курильціва, І.О. Новаковської, О.І. Шапоренко, Р. Blaikie, A. Brookfield та інших.

Так, Д.І. Бамбіндра і Д.С. Добряк пропонують визначити його шляхом запровадження моніторингу земель, прилеглих до автомобільних доріг як важливого механізму щодо схематичного одержання, нагромадження і збереження інформації про екологічний кризовий стан цих земель, оцінки і прогноз подальших змін, створення інформаційної, нормативно-довідкової бази для банку даних, аналіз, узагальнення і підготовку інформації для прийняття відповідних рішень та подання до органів державної влади і місцевого самоврядування (спеціальні комісії) для відшкодування спричинених збитків.

Рівень забруднення важкими металами землекористувачів, прилеглих до автомобільних доріг загальнодержавного значення, визначається за їх вмістом у ґрунтових зразках, відібраних у відповідних агрогрупах ґрунтового покриття (табл. 3.4).

Таблиця 3.4

Вміст важких металів у ґрунтових зразках, відібраних у Запорізькій області (фрагмент), мг/кг*

Місце відбору	Глибина шару, см	Мідь		Свинець		Кадмій	
		валовий	рухомий	валовий	рухомий	валовий	рухомий
Гранично допустимі концентрації	–	10,0	3,0	10,0	2,0	0,3	0,02
Чорнозем звичайний малогумусний (озима пшениця)	0–20	17,0	7,0	8,0	4,8	0,06	0,04
чорнозем звичайний малогумусний (озима пшениця)	20–30	10,0	5,5	8,0	4,0	0,03	0,03
Чорнозем південний (люцерна на зрошенні)	0–20	15,0	5,8	15,0	5,8	0,06	0,06
Чорнозем звичайний, вилугуваний	0–20	8,0	8,0	6,0	2,8	0,03	0,03

*Джерело: за даними [32].

Аналіз наведених даних показує, що вміст валових форм важких металів практично не перевищує їх гранично допустимих концентрацій (ГДК). Отже, за цими показниками ситуацію можна кваліфікувати як сприятливу. Однак вміст рухомих форм цих металів у всіх відображених зразках перевищує рівень ГДК, тобто йдеться про кризову ситуацію.

Доктором економічних наук І.О. Новаковською запропоновано науково-методичний підхід до визначення збитків власникам землі та землекористувачами і наведено приклади розрахунку розміру шкоди, а саме: внаслідок невиконання робіт із рекультивації порушених земель; використання земельної ділянки не за цільовим призначенням; зняття ґрунтового покриву (родючого шару ґрунту) без спеціального дозволу; забруднення мазутом земель транспорту; засмічення земель (помірно небезпечні відходи). Розміри шкоди визначені як у грошовому вимірі, так і зниження нормативної грошової оцінки угідь. Слід наголосити ще на одній важливій деталі: розміри шкоди обчислюються уповноваженими особами, які здійснюють державний контроль за додержанням вимог природоохоронного законодавства, на основі актів перевірок, протоколів про адміністративне правопорушення та інших матеріалів, що підтверджують факт забруднення земель, упродовж шести місяців з дня виявлення порушення. Основою розрахунку розміру шкоди від забруднення земель є нормативна грошова оцінка земельної ділянки, яка зазнала забруднення [91].

Необхідно звернути увагу ще на один аспект оцінки природних властивостей ґрунтів, забруднених токсичними речовинами, а саме сезонні зміни, або короткострокові, що обумовлюють дози внесення добрив і пестицидів для підвищення продуктивності ґрунтів поточного року. Вони вимірюються вмістом та запасом гумусу, структурним станом, складом обмінних катіонів, лужністю, кислотністю і вмістом солей [43]. Для встановлення зміни властивостей ґрунтів унаслідок забруднення довкілля, у тому числі ґрунтового покриву прилеглих до автотрас землекористувань, і контролю застосовується такий норматив, як гранично допустима концентрація техногенних речовин (ГДК). За рекомендацією доктора наук О.І. Шапоренко [164. с. 73] нормативно-методичні документи, що забезпечують визначення рівня забруднення та оцінки його впливу на якість ґрунту, умовно розділяють на три групи:

– нормативи якості ґрунтів (ГПК, ОДК – орієнтовно допустимі концентрації, сумарні показники забруднення, фоновий вміст), що є основою оцінки;

– нормативи, котрі регламентують використання ґрунтів і лімітують забруднення (ГДС – гранично допустимі скидання, ГДВ – гранично допустимі викиди, дозвіл на розміщення відходів, допустимі норми застосування мінеральних добрив, пестицидів);

– інструктивно-методичні документи, які регламентують обстеження забруднених територій, визначення забруднювальних речовин і рівень забруднення [43, 164].

Для оцінки техногенно забруднених земель важливе значення мають узагальнені дані нормативів (табл. 3.5) щодо забруднення ґрунту важкими металами [43].

Таблиця 3.5

Сумарні показники нормативів оцінки екологічного стану техногенного забруднення орних земель*

Екологічна ситуація	Нормативи оцінки (важкі метали)		
	Валові форми		Рухомі форми у ґрунті
	у ґрунті	в рослинах	
Сприятлива	На рівні	< ГПК	< ГПК
Задовільна	< ГПК	< ГПК	< ГПК
Передкризова	< ГПК	< ГПК	< ГПК
Кризова	1,1–10 ГПК	1,1–1,5 ГПК	2–100 ГПК
Катастрофічна	>10 ГПК	>1,5 ГПК	>10 ГПК

*Джерело: за даними [43, 51].

Необхідно наголосити, що для визначення впливу важких металів на якість різних ґрунтів існує багато методичних підходів, узагальнивши які, можна стверджувати про найбільшу поглинальну здатність чорноземів [164, с. 82].

Для найбільш прийнятого практичного застосування рекомендуються нормативи, які враховують гранулометричність і кислотність ґрунтового покриву (табл. 3.6).

**Орієнтовно придатні концентрації (ОПК) важких металів
і миш'яку в ґрунтах (ГН 2.17.020-94 доповнення № 1
до переліку ГПК і ОПК №6229-91)***

Група ґрунтів	Кількість елементів, мг/кг повітряно-сухого ґрунту					
	<i>Ni</i>	<i>Cn</i>	<i>Zn</i>	<i>As</i>	<i>Cd</i>	<i>Ph</i>
Піщані та супіщані	20,0	33,0	55,0	2,0	0,5	32,0
Кислі (суглинні й глинисті), $PH_{kci} < 5,5$	40,0	66,0	110,0	5,0	1,0	65,0
Близькі до нейтральних (суглинні та глинисті), $PH_{kci} > 5,5$	80,0	132,0	220,0	10,0	2,0	130,0

*Джерело: за даними [43, 164].

Але більшість учених вважають, що об'єктивну оцінку забруднення ґрунтів можна здійснити за вмістом рухливих форм з'єднань елементів, що обумовлено буферністю до токсичного впливу забруднювачів і переведення їх у важкорозчинні й малодопустимі рослинами форми. Найбільш високий набір хімічних форм мають важкі за гранулометричним складом, багаті на органічну речовину карбонатні ґрунти [43, 164].

Використовуючи наведені дані, можна стверджувати, що для різних ґрунтів критичні (кризові) рівні валового вмісту важких металів є різними. Наприклад, у чорноземах урожай зернових знижувався при вмісті свинцю в ґрунті 500, а дерново-підзолистих ґрунтах – 50 мг/кг [164].

Таким чином, при оцінці забруднення важкими металами необхідно виходити з таких основоположних підходів (критеріїв):

- різні метали мають різний поріг токсичності для рослин;
- сільськогосподарські культури характеризуються різною чутливістю до забруднення ґрунту важкими металами і суттєво відрізняються за величиною порога їх токсичності навіть у межах однієї групи рослин [43].

Захист прилеглих землекористувань, передусім сільськогосподарських угідь, до автомобільних доріг здійснюється захисними лісосмугами (продувними і непродувними), що продемонстровано на одному прикладі, наведено в наукових працях [43, с. 139]. В експериментальних землевпорядних розробках (проект землеустрою

Броварського району Київської області) уздовж автомагістралі Київ–Чернігів–Москва у ґрунтових пробах, які взяті співробітниками Головного науково-дослідного і проєктного інституту землеустрою Держкомзему України, виявлено вміст важких металів на відстані 100 м від межі твердого покриття (асфальту). Щільність забруднення ґрунтового покриву становила: до 50 м – 75 %, 50–75 – 15, 75–100 – 15 % при захисті дорожнього полотна (асфальту) непродувною лісовою смугою. З протилежного боку була лісова захисна смуга продувної конструкції, де щільність забруднення сільськогосподарських угідь була іншою, а саме 60, 25 і відповідно 15 % (рис. 3.8).

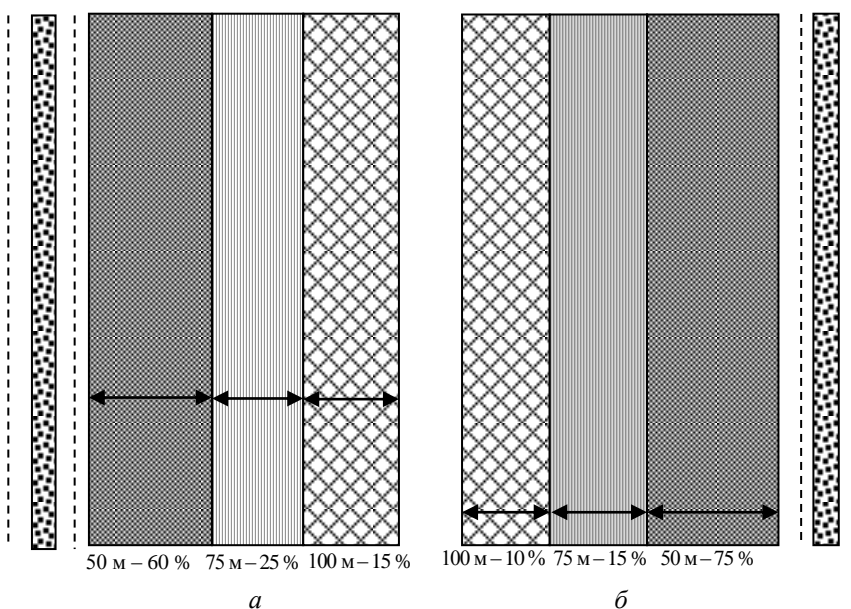


Рис. 3.8. Щільність забруднення ґрунту важкими металами вздовж автодороги Київ–Чернігів–Москва: а – за наявності вздовж автомобільної дороги продувної лісосмуги; б – за наявності вздовж автомобільної дороги непродувної лісосмуги (за даними джерела [43])

Важливим завданням оцінки забруднення важкими металами прилеглих сільськогосподарських угідь є переведення екологічних параметрів в економічні, які будуть основою для формування і по-

дання матеріалів щодо відшкодування збитків. Пропонується застосування показників бонітетної та нормативної грошової оцінки забруднених земельних ділянок. Для наглядності цього підходу розглянемо приклад Київської області, бал бонітет орних земель якої дорівнює 41 балів, а нормативна грошова оцінка ріллі (за станом на 01.01.2018 р.) – 26 194,09 грн/га. Визначимо вартість одного бала бонітетної оцінки через нормативну грошову оцінку: $26\ 194,09 : 41 = 638,88$ грн/бал.

За матеріалами обстеження встановлено зниження бальної оцінки, причому стрімке – на відстані 100 м від асфальту з відповідною щільністю забруднення. Тому виводиться узагальнений середній показник зниження оцінки. Якщо бальна оцінка в результаті забруднення, наприклад, дорівнюватиме 36 балів (середній по земельній ділянці довжиною 100 м), нормативна грошова оцінка зменшиться на 3 194,40 грн/га. Отже, відшкодуванню підлягає сума 3 194,40 грн/га. Цей норматив збільшується на кількість гектарів, що були забруднені. Як уже зазначалось, такий розрахунок обґрунтовується спеціальною методикою.

Комплекс науково-методичних підходів до оцінки негативного впливу будівництва об'єктів, функціонування автомобільного транспорту і дорожнього господарства та відшкодування втрат і збитків, спричинених цією галуззю, пропонується сформувати у вигляді економічного механізму.

Аналіз наукових досліджень стосовно поняття механізму різних авторів свідчить про відсутність єдиного трактування, оскільки воно залежить від умов постановки проблеми. Тому при дослідженні формування землекористування автомобільного транспорту та дорожнього господарства використовуємо поняття, яке міститься у великому тлумачному словнику української мови, а саме – сукупність станів і процесів, з яких складається певне фізичне, хімічне та інше явище [13].

Таким чином, у нашому випадку під еколого-економічним механізмом визначення та відшкодування втрат і збитків щодо погіршення якості ґрунтового покриву, спричинених функціонуванням автомобільного транспорту та дорожнього господарства, слід розглядати систему заходів, спрямованих на забезпечення оптимального формування і розвитку землекористування в досліджуваній сфері на засадах сталого розвитку, захисту населення та навколишньо-

го природного середовища від негативного впливу лінійних об'єктів транспортної інфраструктури шляхом узгодження економічних і соціальних інтересів землевласників та власників лінійних об'єктів транспортної інфраструктури на відповідних територіальних одиницях.

На нинішньому етапі реформування земельних відносин прийнято низку законів, що безпосередньо пов'язані із проблемами землекористування автотранспорту та дорожнього господарства, в яких розкрито економічні механізми здійснення екологічної політики. Серед них такі нормативні та правові акти, як Земельний і Податковий кодекси України, закони «Про землеустрій», «Про планування і забудову територій», «Про охорону земель», «Про охорону навколишнього природного середовища» та інші.

Модернізація ринкових перетворень у всіх галузях національної економіки формує широкий спектр теоретико-методологічних підходів, які дають змогу визначити економічні напрями стимулювання раціонального використання та охорони земель, – від взаємодій між землевласниками (землекористувачами) до запобігання згубному впливу господарювання на еколого-економічний баланс територій.

Механізм, який упорядкує економічні, організаційні, правові правила та норми землекористування автомобільного транспорту і дорожнього господарства, є базисом економічного механізму та визначає магістральний напрям їх розвитку, забезпечує економічно обґрунтоване використання земель (рис. 3.9).

Розвиток економічного механізму регулювання відшкодування втрат і збитків у землекористуванні, що спричинені функціонуванням автомобільного транспорту, обумовлює також актуальність питань оцінки обмежень (обтяжень), особливо з розвитком приватної форми власності на землю.

Оцінці обмежень (обтяжень) і відшкодуванню втрат присвячені роботи Д.І. Бамбіндри, Д.С. Добряка, І.О. Новаковської та інших учених, однак досі не розроблено чіткого механізму відшкодування втрат у землекористуванні, особливо сільськогосподарському, яка є провідною галуззю нашої країни [87].



Рис. 3.9. Еколого-економічний механізм відшкодування втрат і збитків, спричинених функціонуванням автомобільного транспорту (сформовано авторкою за даними [64])

Статтю 207 Земельного кодексу України передбачено умови відшкодування втрат сільськогосподарських та лісгосподарських угідь, зокрема:

1. Втрати сільськогосподарського і лісгосподарського виробництва включають втрати сільськогосподарських угідь, лісових земель та чагарників, а також втрати, завдані обмеженням у землекористуванні та погіршенням якості земель [48].

2. Відшкодуванню підлягають втрати сільськогосподарських угідь (ріллі, багаторічних насаджень, перелогів, сінокосів, пасовищ), лісових земель та чагарників як основного засобу виробництва в сільському і лісовому господарстві внаслідок вилучення (викупу) їх для потреб, не пов'язаних із сільськогосподарським і лісогосподарським виробництвом, а також унаслідок використання для будівництва, розміщення й експлуатації об'єктів нафто-газовидобування та облаштування родовища [48].

3. Відшкодуванню підлягають також втрати, завдані обмеженням прав власників землі та землекористувачів, у тому числі орендарів, або погіршенням якості угідь унаслідок негативного впливу, спричиненого діяльністю громадян, юридичних осіб, органів місцевого самоврядування чи держави, а також у зв'язку з виключенням сільськогосподарських угідь, лісових земель і чагарників із господарського обігу внаслідок встановлення охоронних, санітарних та інших захисних зон [48].

4. Втрати сільськогосподарського і лісогосподарського виробництва компенсуються незалежно від відшкодування збитків власникам землі та землекористувачам [48].

5. Втрати сільськогосподарського та лісогосподарського виробництва визначаються у порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України [48].

Одночасно у статті 208 зазначеного документа вказується на те, що звільняються від відшкодування втрат сільськогосподарського і лісогосподарського виробництва громадяни та юридичні особи в разі використання земельних ділянок для будівництва шкіл, дошкільних закладів, державних об'єктів охорони здоров'я, культури, фізкультури та спорту, соціального забезпечення, державних об'єктів дорожнього будівництва, культових споруд релігійних організацій, кладовищ, меліоративних систем, протиерозійних, протизсувних і протиселевих споруд, під будівництво й обслуговування жилих будинків і господарських будівель, для розміщення внутрішньогосподарських об'єктів сільськогосподарських, рибогосподарських і лісогосподарських підприємств, організацій та установ, для розміщення інфраструктури оптових ринків сільськогосподарської продукції, видобування торфу за умови повернення земельних ділянок до стану, придатного попередньому використанню, під об'єкти і території природно-заповідного фонду, будівництво й обслуговування об'єктів енергетики, які виробляють електроенергію

з альтернативних джерел, для заліснення деградованих та малопродуктивних земель на підставі документації із землеустрою, а також всеукраїнські громадські організації осіб з інвалідністю України, їх підприємства (об'єднання), установи та організації, що фінансуються з Державного бюджету України, у разі використання земельних ділянок для будівництва реабілітаційних установ, об'єктів фізкультури, спорту та соціального забезпечення для дорослих і дітей з інвалідністю [48].

Отже, головною перешкодою впровадження економічного механізму відшкодування втрат і збитків щодо погіршення якості ґрунтового покриву, спричиненого функціонуванням автомобільного транспорту та дорожнього господарства, є неузгодженість законодавчої бази, а саме статей 207 і 208 Земельного кодексу України. Слід зауважити, що будівництво автомобільних доріг державного значення та їх безпосередня експлуатація наносять надзвичайно велику шкоду довкіллю, особливо землям сільськогосподарського призначення.

Для реалізації запропонованого механізму визначення та відшкодування втрат і збитків, спричинених землевласникам і землекористувачам автомобільним транспортом та дорожнім господарством, на нашу думку, доцільно включати дані про них до проєктів землеустрою щодо будівництва чи реконструкції автомобільних доріг.

Виходячи з викладеного, можна зробити висновок про доцільність упровадження розрахунків утрат та збитків від функціонування земель автомобільного транспорту та дорожнього господарства на законодавчому рівні, зокрема шляхом внесення їх до документації із землеустрою. Кошти за відшкодування втрат та збитків надходитимуть до місцевих бюджетів відповідних територій.

Отже, еколого-економічний механізм визначення та відшкодування втрат і збитків щодо погіршення якості ґрунтового покриву, спричинених функціонуванням автомобільного транспорту та дорожнього господарства повинен бути затверджений на законодавчому рівні, зокрема через внесення змін до Земельного кодексу України: виключення зі статті 208 пункту 1 державні об'єкти дорожнього будівництва. Це дасть можливість здійснювати відповідні розрахунки, отримувати надходження коштів до місцевих бюджетів, а також посилити відповідальність землевласників та землекористувачів.

МІЖНАРОДНІ АВТОМОБІЛЬНІ ДОРОГИ УКРАЇНИ

Найменування автомобільної дороги	Індекс	Протяжність, кілометрів
Київ–Чернігів–Нові Яриловичі (на Гомель)	М-01	223,1
Під'їзди до: м. Чернігова		13,7
м. Броварів		5,0
Разом		241,8
Кіпті–Глухів–Бачівськ (на Брянськ)	М-02	242,4
Київ–Харків–Довжанський (на Ростов-на-Дону)	М-03	856,1
Під'їзди до: Міжнародного аеропорту «Харків»		14,1
м. Харкова		1,0
м. Полтави		1,6
Разом		872,8
Знам'янка–Луганськ–Ізварине (на Волгоград через Дніпропетровськ, Донецьк)	М-04	607,6
Обхід м. Донецька		12,3
Під'їзд до м. Луганська		1,8
Разом		621,7
Київ–Одеса	М-05	496,5
Обхід м. Одеси		41,1
Разом		537,6
Київ–Чоп (на Будапешт через Львів, Мукачеве, Ужгород)	М-06	849,2
Під'їзди до: м. Житомира		10,0
м. Новоград-Волинського		5,6
м. Львова		5,7
м. Рівного		4,1
Разом		874,6
Київ–Ковель–Ягодин (на Люблін)	М-07	487,9
Під'їзд до автотерміналу на контрольно-пропускному пункті «Ягодин»		1,9
Разом		489,8
Обхід м. Ужгорода – КПП «Ужгород»	М-08	14,9
Львів–Рава-Руська (на Люблін)	М-09	62,5

Продовження додатка А

Найменування автомобільної дороги	Індекс	Протяжність, кілометрів
Львів–Краковець (на Краків)	М-10	68,1
Західний обхід м. Львова		15,2
Разом		83,3
Львів–Шегині (на Краків)	М-11	72,1
Стрий–Тернопіль–Кіровоград–Знам'янка (через Вінницю)	М-12	750,4
Під'їзди до: м. Вінниці		1,4
м. Хмельницького		8,0
Разом		759,8
Кіровоград–Платонове (на Кишинів)	М-13	258,1
Одеса–Мелітополь–Новоазовськ (на Таганрог)	М-14	634,8
Під'їзди до: м. Херсона		4,1
м. Миколаєва		4,9
Обхід м. Мелітополя		16,8
Разом		660,6
Одеса–Рені (на Бухарест)	М-15	295,2
Одеса–Кучурган (на Кишинів)	М-16	58,7
Херсон–Джанкой–Феодосія–Керч	М-17	430
Харків–Сімферополь–Алушта–Ялта	М-18	687,7
Під'їзд до Міжнародного аеропорту «Харків»		8,1
Обхід м. Сімферополя		12,1
Обхід м. Новомосковська		23,7
Разом		731,6
Доманове (на Брест)–Ковель–Чернівці– Тереблече (на Бухарест)	М-19	511,9
Об'їзд м. Чернівців		14,0
Під'їзд до м. Луцька		5,2
Разом		531,1
Харків–Щербаківка (на Белгород)	М-20	28,4
Житомир–Могилів–Подільський (через Вінницю)	М-21	221,2
Під'їзд до м. Бердичева		7,7
Обхід м. Калинівки		9,3
Під'їзди до мосту «Дружба» через р. Дністер		0,5
Разом		238,7

Закінчення додатка А

Найменування автомобільної дороги	Індекс	Протяжність, кілометрів
Полтава–Олександрія	М-22	148,1
Берегове–Виноградів–Велика Копаня	М-23	49,5
Мукачеве–Берегове–контрольно-пропускний пункт «Лужанка»	М-24	37,5
Контрольно-пропускний пункт «Соломоново»–Велика Добронь–Яноші з під'їздом до контрольно-пропускного пункту «Косини»	М-25	59,6
Контрольно-пропускний пункт «Вилок»–Вилок–Неветленфолу–контрольно-пропускний пункт «Дякове»	М-26	20,7
Одеса–Іллічівськ	М-27	14,0
Одеса–Южний з під'їздами	М-28	49,0
Харків–Красноград–Перещепине–/М-18/	М-29	157,9
Загальна протяжність міжнародних автомобільних доріг		8 200

НАЦІОНАЛЬНІ АВТОМОБІЛЬНІ ДОРОГИ

Найменування автомобільної дороги	Індекс	Протяж- ність, кілометрів
Київ–Знам’янка	Н-01	272,9
Під’їзд до м. Обухова		8,3
Разом		281,2
Львів–Тернопіль	Н-02	111,9
Житомир–Чернівці	Н-03	335,0
Красноперекопськ–Сімферополь	Н-05	115,0
Під’їзд до Міжнародного аеропорту «Сімферополь»		1,0
Разом		116,0
Сімферополь–Бахчисарай–Севастополь	Н-06	66,4
Під’їзд до аеропорту «Бельбек» (м. Севастополь)		2,9
Разом		69,3
Київ–Суми–Юнаківка (на Курськ)	Н-07	339,6
Бориспіль–Дніпропетровськ–Запоріжжя	Н-08	429,6
Під’їзд до аеропорту «Дніпропетровськ»		5,3
Разом		434,9
Мукачеве–Рахів–Богородчани–Івано- Франківськ–Рогатин–Бібрка–Львів	Н-09	435,1
Під’їзд до курортної зони «Буковель»		7,7
Разом		442,8
Стрий–Івано-Франківськ–Чернівці–Мамалига	Н-10	263,5
Під’їзд до м. Івано-Франківська		4,0
Під’їзд до м. Тисмениці		7,1
Разом		274,6
Дніпропетровськ–Миколаїв (через Кривий Ріг)	Н-11	239,5
Суми–Полтава	Н-12	151,6
Обхід м. Сум		18,8
Разом		170,4
Львів–Самбір–Ужгород	Н-13	232,5
Олександрівка–Кіровоград–Миколаїв	Н-14	214,3
Південний обхід м. Кіровограда		25,6
Разом		239,9
Запоріжжя–Донецьк	Н-15	210,7
Золотоноша–Черкаси–Сміла–Умань	Н-16	199,6

Закінчення додатка Б

Найменування автомобільної дороги	Індекс	Протяжність, кілометрів
Львів–Радехів–Луцьк	Н-17	130,5
Івано-Франківськ–Бучач–Тернопіль	Н-18	106,9
Ялта–Севастополь	Н-19	80,7
Слов'янськ–Донецьк–Маріуполь	Н-20	190,4
Старобільськ–Луганськ–Макіївка–Донецьк	Н-21	206,6
Устилуг–Луцьк–Рівне	Н-22	155,9
Кіровоград–Кривий Ріг–Запоріжжя	Н-23	251,1
Під'їзд до аеропорту «Кривий Ріг»		2,6
Разом		253,7
Загальна протяжність національних автомобільних доріг		4 811,0

РЕГІОНАЛЬНІ АВТОМОБІЛЬНІ ДОРОГИ

Найменування автомобільної дороги	Індекс	Протяж- ність, кілометрів
Київ–Обухів	P-01	20,3
Київ–Іванків–Овруч	P-02	171,7
Під'їзди до: Чорнобильської АЕС (КПП «Дитятки»)		27,7
меморіального комплексу в с. Нові Петрівці		2,0
спецоб'єкта № 1		1,0
спецоб'єкта № 2		7,0
спецоб'єкта № 3		2,4
Разом		211,8
Північно-східний обхід м. Києва	P-03	28
Під'їзд до автомобільної дороги М-03		5,5
Разом		33,5
Київ–Фастів–Біла Церква–Тараща–Звенигородка	P-04	208,3
Городище–Рівне–Старокостянтинів	P-05	292,4
Під'їзди до м. Рівного		3,4
Під'їзди до м. Нетішина		2,4
Разом		298,2
Ульяновка–Миколаїв (через Вознесенськ)	P-06	222,3
Під'їзд до Міжнародного аеропорту «Миколаїв»		2,2
Разом		224,5
Чугуїв–Мілове (через Старобільськ)	P-07	298,3
Немирів–Ямпіль	P-08	118,6
Миронівка–Канів–Софіївка	P-09	58,6
Канів–Чигирин–Кременчук (з під'їздом до с. Суботів)	P-10	195,6
Полтава–Красноград	P-11	52,6
Чернігів–Мена–Сосниця–Грем'яч	P-12	203,8
Під'їзд до м. Новгород-Сіверського		4,7
Разом		208,5
Чернігів–Городня–Сеньківка	P-13	72,3
Луцьк–Ківерці–Маневичі–Любешів–Дольськ	P-14	154,4
Ковель–Володимир–Волинський–Червоноград– Жовква	P-15	149,4
Під'їзди до спецоб'єктів в Автономній Республіці Крим	P-16	86,0

Продовження додатка В

Найменування автомобільної дороги	Індекс	Протяжність, кілометрів
Біла Церква–Тетіїв–Липовець–Гуменне–/М-12/	Р-17	157,2
Житомир–Попільня–Сквира–Володарка–Ставище	Р-18	149,4
Фастів–Митниця–Обухів–Ржищів–Канів	Р-19	143,4
Снятин–Тязів	Р-20	107,5
Долина–Хуст	Р-21	128,8
Контрольно-пропускний пункт «Красна Талівка»–Луганськ	Р-22	55,9
Сімферополь–Феодосія	Р-23	109,6
Татарів–Косів–Борщів–Кам’янець–Подільський	Р-24	246,9
Сімферополь–Євпаторія	Р-25	53,0
Острог–Кременець–Почаїв–Радивилів	Р-26	121,2
Севастополь–Інкерман	Р-27	38,5
Виступовичі (на Мозир)–Житомир (через Овруч)	Р-28	163,4
Алушта–Судак–Феодосія	Р-29	121,3
Під’їзд до м. Ірпеня	Р-30	12,0
Бердичів–Хмільник–Літин (до автомобільної дороги М-12)	Р-31	79,4
Кременець–Біла Церква–Ржищів	Р-32	398,8
Під’їзд до м. Білої Церкви		3,3
Разом		402,1
Вінниця–Турбів–Гайсин–Балта–Велика Михайлівка–/М-16/	Р-33	366,3
Ялта–Алушта	Р-34	77,4
Грушівка–Судак	Р-35	20,2
Немирів–Могилів–Подільський	Р-36	107,1
Енергодар–Василівка–Бердянськ	Р-37	200,3
Богородчани–Гута	Р-38	36,3
Броди–Тернопіль	Р-39	72,3
Рава-Руська–Яворів–Судова Вишня	Р-40	54,8
Обхід м. Тернополя	Р-41	14,5
Лубни–Миргород–Опішня–/Н-12/	Р-42	121,9
Тернопіль (від автомобільної дороги М-12)–Ланівці (до автомобільної дороги Р-32)	Р-43	56,2
Суми–Путивль–Глухів	Р-44	131,0
Суми–Краснопілля–Богодухів	Р-45	105,1

Продовження додатка В

Найменування автомобільної дороги	Індекс	Протяжність, кілометрів
Харків–Охтирка	Р-46	103,7
Херсон–Нова Каховка–Генічеськ	Р-47	199,2
Під'їзд до заповідника «Асканія-Нова»		22,3
Під'їзд до м. Каховки		3,4
Разом		224,9
Кам'янець-Подільський–Сатанів–Війтівці–Білогір'я	Р-48	159,9
Васьковичі–Шепетівка	Р-49	162,2
Ярмолинці–Сатанів	Р-50	51,1
Під'їзд до смт Ярмолинці		5,1
Разом		56,2
Мерефа–Лозова–Павлоград	Р-51	160,6
Дніпропетровськ–Царичанка–Кобеляки–Решетилівка	Р-52	147,0
Контрольно-пропускний пункт «Малий Березний»–Малий Березний	Р-53	3,1
Краснопілка–Теплик–Бершадь–Саврань–Дубинове–/М-05/	Р-54	150,6
Одеса–Вознесенськ–Новий Буг	Р-55	205,8
Чернігів–Пакуль–контрольно-пропускний пункт «Славутич»–Чорнобиль (з під'їздом до м. Славутича)	Р-56	72,3
Цюрупинськ–Гола Пристань–Скадовськ	Р-57	80,9
Севастополь–порт «Камишова бухта»	Р-58	8,2
Під'їзд до спецоб'єктів м. Севастополя	Р-59	2,9
Кролевець–Конотоп–Ромни–Пирятин	Р-60	222,7
Батурін–Конотоп–Суми	Р-61	146,2
Під'їзд до заповідника «Гетьманська Столиця»		1,4
Разом		147,6
Верховина–Усть-Путила–Вижниця–Сторожинець–Чернівці	Р-62	111,2
Від автомобільної дороги Н-03 (Данківці)–Вартиківці–контрольно-пропускний пункт «Сокиряни»	Р-63	88,7
Під'їзди до: контрольно-пропускного пункту «Росошани»		21,2

Закінчення додатка В

Найменування автомобільної дороги	Індекс	Протяжність, кілометрів
контрольно-пропускного пункту «Ларга»		1,8
Разом		111,7
Ківшувата–Шушківка–Лисянка–Моринці–Шевченкове–Тарасівка–/Н-16/	Р-64	81,3
Контрольно-пропускний пункт «Миколаївка»–Семенівка–Новгород–Сіверський–Глухів–контрольно-пропускний пункт «Катеринівка»	Р-65	107,8
Контрольно-пропускний пункт «Демино-Олександрівка»–Сватове–Лисичанськ–Луганськ	Р-66	217,3
Чернігів–Ніжин–Прилуки–Пирятин	Р-67	184,2
Під'їзд до м. Ніжина		7,6
Разом		191,8
Талалаївка–Ічня–Тростянець–Сокиринці–/Н-07/	Р-68	94,1
Під'їзд до Державного історико-культурного заповідника «Качанівка»		5,3
Разом		99,4
Київ–Вишгород–Десна–Чернігів	Р-69	138,0
Одеса–Білгород–Дністровський–Монаші–/М-15/ з під'їздом до порту Іллічівськ	Р-70	96,9
Одеса–Іванівка–Ананьїв–Піщана–Хашувате–Колодисте–Рижовка–/М-05/	Р-71	274,8
Контрольно-пропускний пункт «Старокозаче»–Білгород–Дністровський	Р-72	32,4
/Н-08/–Нікополь	Р-73	64,2
П'ятихатки–Кривий Ріг–Широке	Р-74	49,5
Контрольно-пропускний пункт «Тимкове»–Балта–Первомайськ–Доманівка–Олександрівка	Р-75	184,3
Контрольно-пропускний пункт «Прикладники»–Зарічне–Дубровиця	Р-76	80,6
Рівне–Тучин–Гоща–/Р-05/	Р-77	68,3
Д=Харків–Зміїв–Балаклія–Гороховатка	Р-78	127,7
/М-18/–Сахановщина–Ізюм–Куп'янськ–контрольно-пропускний пункт «Піски»	Р-79	277,9
Загальна протяжність регіональних автомобільних доріг		7 501

ТЕРИТОРІАЛЬНІ АВТОМОБІЛЬНІ ДОРОГИ

Найменування автомобільної дороги	Індекс	Протяжність, кілометрів
Обхід м. Сімферополя на ділянці Мирне–Дубки	T-01-01	7,3
Сєверне–Войкове	T-01-02	26,1
Саки–Орлівка	T-01-04	41,9
Танкове–Оборонне	T-01-05	11,0
Сімферополь–Миколаївка	T-01-06	35,0
Чорноморське–Воїнка	T-01-07	120,6
Чорноморське–Євпаторія	T-01-08	67,2
Красногвардійське–Нижньогірський	T-01-10	36,2
Роздольне–Євпаторія	T-01-11	67,6
Нижньогірський–Білогірськ	T-01-12	54,1
Кіровське–Первомайське	T-01-13	17,8
Леніне–/М-17/	T-01-14	4,1
Новопавлівка–Научний	T-01-16	14,0
Бахчисарай–Ялта	T-01-17	69,9
Могилів–Подільський–Ямпіль–Бершадь–Умань	T-02-02	216,7
Турбів–Погребище–Сквира	T-02-03	89,9
Південний обхід м. Вінниці	T-02-04	19,3
Джулінка–Гайворон–Ульяновка–/М-05/	T-02-07	46,1
Вербовець–Надністрянське–Білоусівка	T-02-11	29,0
Вінниця–Шпиків–Комаргород	T-02-12	79,9
М-12–Біликівці	T-02-14	30,8
Ямпіль–Велика Кісниця	T-02-15	21,4
Вінниця–Гнівань–Тиврів	T-02-16	33,6
Муровані Курилівці–Горай	T-02-17	23,6
Лука Барська–Біликівці–Жмеринка–Ямпіль	T-02-18	131,6
Стара Гута–Калинівка–Турбів	T-02-19	64,8
Вендичани–Чернівці–Томашпіль	T-02-20	60,0
Немирів–Іллінці	T-02-21	28,5
Шпиків–Гульчин–Тростянець–Бершадь	T-02-22	86,4
Плисків–Якимівка	T-02-23	23,6
Тростянчик–Теплик	T-02-24	40,1
Контрольно-пропускний пункт «Болган»– Піщанка–Чечельник	T-02-25	47,3
Гайсин–Теплик	T-02-26	29,6

Продовження додатка Д

Найменування автомобільної дороги	Індекс	Протяжність, кілометрів
Білопідлля–Вівсяники	Т-02-27	54,6
Паріївка–станція Оратів	Т-02-28	16,6
Оратів–Ступки–Коритня–станція Монастирище–Монастирище	Т-02-35	33,8
Липовець–Славна–Спичинці–Погребище–Збаржівка–/Р-17/	Т-02-36	88,3
Тульчин–Клебань–Ладижин	Т-02-37	31,7
Комсомольське–Уланів	Т-02-38	47,3
/Немирів–Ямпіль/–переправа	Т-02-40	3,3
Бар–Чернятин–Жмеринка	Т-02-41	25,4
/М-21/–Браїлів–Рижавка–Тиврів	Т-02-42	35,5
Вілька–Зимне	Т-03-01	2,5
Піща–Шацьк–Любомль–Володимир-Волинський–Павлівка–Горохів–Берестечко–Козин–Кременець–/М-06/	Т-03-02	204,1
Луцьк–Радомишль–Демидівка–Дубно	Т-03-03	70,1
Нововолинськ–Іваничі–Павлівка–Локачі	Т-03-05	40,8
/Т-03-02/–Шацьк–Вілиця–Прип’ять–Любохيني–/Т-03-08/	Т-03-06	22,3
Контрольно-пропускний пункт «Пулемець»–контрольно-пропускний пункт «Піща»	Т-03-07	18,9
Любомль–Дубечне–Здомишель–Ратне–Камінь-Каширський–Любешів–/Р-14/	Т-03-08	147,0
/Т-03-08/–Дубечне–Стара Вижівка–/М-07/–Турійськ–Рожище–Ківерці–Піддубці–/Н-22/	Т-03-09	151,3
Стара Вижівка–Буцинь–/М-19/	Т-03-10	14,2
/Р-14/–Седлище–Камінь-Каширський–Ковель–/М-19/–Колодажне–Локачі–/Н-17/	Т-03-11	159,1
/Р-14/–Журавичі–Берестяне–Цумань–/Н-22/–Олика–Личани (на Пітушків)	Т-03-12	53,6
Цумань–Гремяче–Яківці (на Деражне)	Т-03-13	8,7
/Т-03-02/–санаторій «Лісова пісня»	Т-03-14	2,0
Залісся–/Т-03-02/	Т-03-15	13,7
Дніпропетровськ–Василівка–Покровське–Гуляйполе–Пологи–Мелітополь	Т-04-01	248,8
Ігрень–Олександрівка–/М-18/	Т-04-02	12,8

Продовження додатка Д

Найменування автомобільної дороги	Індекс	Протяжність, кілометрів
Мар'янське–Берислав–Р-47/	Т-04-03	98,8
Дніпропетровськ–Кіровське–/Дніпропетровськ–Хутірське/	Т-04-04	18,4
Дніпропетровськ–Хутірське	Т-04-05	33,6
Григорівка–Межова–Красноармійськ	Т-04-06	94,8
Павлоград–Василівка–Новомиколаївка–Оріхів–Токмак	Т-04-08	146,2
Дніпропетровськ–Магдалинівка–Котовка	Т-04-10	72,6
Широке–Олександрівка–Запоріжжя	Т-04-11	25,8
Дніпродзержинськ–Шульгівка–Михайлівка–Котовка–Перещепине–Чернявщина–Жемчужне	Т-04-12	197,0
Царичанка–Магдалинівка–Губиниха	Т-04-13	65,2
Дніпродзержинськ–Петриківка–Магдалинівка	Т-04-14	46,4
Верхньодніпровськ–Вільногірськ–/М-04/	Т-04-15	43,1
Павлоград–Синельникове	Т-04-16	25,0
Дніпродзержинськ–Миколаївка–Солоне–/Н-08/	Т-04-17	53,4
П'ятихатки–Апостолове–Зеленодольськ	Т-04-19	127,3
Одарівка–Томаківка–Вищетарасівка	Т-04-20	108,6
Дніпропетровськ–Новомиколаївка–/М-04/	Т-04-21	24,5
Павлоград–Надеждівка–Голубівка	Т-04-22	56,2
Мишурин Ріг–Вільногірськ	Т-04-23	45,8
Веселе–Олександрополь–Петропавлівка–/М-04/	Т-04-24	23,1
/М-04/–Підпільне–Дерезувате–Синельникове	Т-04-25	34,1
/М-04/–Козачий Гай	Т-04-26	21,6
Дмитрівка–Зелений Гай–Гаврилівка	Т-04-27	51,7
Слов'янка–Межова–Дачне	Т-04-28	46,2
Станція Верхньодніпровськ–Верхівцеве–Щорськ	Т-04-29	33,6
Дніпродзержинськ–Світлогірське	Т-04-30	17,6
Першотравенськ–Васильківське–Володимирівка–Солоне	Т-04-31	24,9
Щорськ–Малософіївка–Нікополь	Т-04-32	104,2
Щорськ–Болтишка–Малософіївка	Т-04-33	22,2
Ордо–Василівка–Сергіївка–Веселі Терни–/Н-11/	Т-04-34	35,2
/Щорськ–Малософіївка–Нікополь/–Новоіванівка–Марганець–Вищетарасівка	Т-04-35	70,8

Продовження додатка Д

Найменування автомобільної дороги	Індекс	Протяжність, кілометрів
/Н-23/–Покровське–Капулівка–/Н-23/	Т-04-36	16,9
Верхньодніпровськ–/Н-08/	Т-04-37	2,7
Кринички–/М-04/	Т-04-39	4,2
Дніпропетровськ–Царичанка–Кобеляки–Решетилівка на ділянці с. Лобойківка–сmt Петриківка	Т-04-41	7,6
Нехвороща–Гупалівка	Т-04-42	3,4
/Широке–Шестірня–Заградівка/–Сергіївка–/Н-23/	Т-04-43	38,6
Новомиколаївка–Ленінське–Сурсько–Михайлівка	Т-04-44	13,2
Синельникове–Славгород–Вільнянськ	Т-04-45	45,6
Верхньодніпровськ–Лихівка	Т-04-46	25,9
Широке–Шестірня–Заградівка	Т-04-47	19,3
Красноармійськ–Артемівськ–Михайлівка	Т-05-04	130,8
Авдіївка–Донецьк	Т-05-05	7,6
Донецьк–Харцизьк–Амвросіївка–контрольно-пропускний пункт «Успенка»	Т-05-07	62,5
Донецьк–Новоазовськ–Сєдове	Т-05-08	111,3
Велика Новосілка–Амвросіївка	Т-05-09	124,6
Сніжне–Маринівка (на Куйбишеве)	Т-05-10	16,7
Єнакієве–Харцизьк	Т-05-11	26,0
Волноваха–Тельманове	Т-05-12	50,7
Красний Лиман–Артемівськ–Горлівка обропілля	Т-05-13	77,3
	Т-05-14	59,4
Олександрівка–Красноармійськ–Костянтинопіль	Т-05-15	92,5
Костянтинівка–Дзержинськ	Т-05-16	15,2
Єнакієве–Шахтарськ–Амвросіївка	Т-05-17	45,5
Богатир–Велика Новосілка–Володарське	Т-05-18	118,8
Амвросіївка–Тельманове–Маріуполь	Т-05-19	121,6
/М-04/–Горлівка	Т-05-20	8,3
/М-03/–під'їзд до м. Святогірська	Т-05-21	9,4
/Н-21/–під'їзд до Савур Могили	Т-05-22	9,1
/Н-20/–Кременівка–Ялта	Т-05-23	59,7
Дубрівка–Баранівка–Висока Піч	Т-06-01	67,8

Продовження додатка Д

Найменування автомобільної дороги	Індекс	Протяж-ність, кілометрів
Коростишів–Кошарище	Т-06-02	13,8
/М-06/–Червоноармійськ–Нова Борова	Т-06-03	36,3
Коростень–/Київ–Іванків–Овруч/ через Народичі	Т-06-04	51,9
Контрольно-пропускний пункт «Майдан Копищенський» –Олевськ–Червоноармійськ–Коростишів–Котлярка	Т-06-05	255,3
Бердичів–Погребище–Іллінці	Т-06-06	130,2
Черняхів–Малин–Термахівка	Т-06-07	99,9
Овруч–Малин–Кочерів	Т-06-08	138,7
/Житомир–Сквира–Володарка/–Андрушівка	Т-06-09	6,5
Любар–Хмільник–Лука Барська–Нова Ушиця	Т-06-10	138,9
Ставище–Брусилів–Попільня–Вчорайше	Т-06-11	87,7
Новоград Волинський–Полонне–Старокостянтинів	Т-06-12	100,7
Коростень–/Київ–Ковель–Ягодин/ через Кожухівку	Т-06-13	9,3
Глибочиця–Станишівка через Калинівку, Клітчин	Т-06-14	9,5
/Київ–Ковель–Ягодин/–Лугини	Т-06-15	2,7
Чижівка–Городниця	Т-06-16	28,8
Овруч–Словечне	Т-06-17	32,6
/М-06/–Романів–Романівка	Т-06-18	46,4
Овруцьке напівкільце	Т-06-19	7,5
Велика Добронь–Мукачеве	Т-07-10	24,7
Перечин–Свалява–Липча	Т-07-12	107,3
Шом–Горноглаб–контрольно-пропускний пункт «Дзвінкове»	Т-07-14	9
Берегове–Кам’янське	Т-07-17	25,3
Нижні Ворота–Воловець–Міжгір’я	Т-07-18	44,6
Довге–Іршава–Виноградів	Т-07-19	45,5
Міжгір’я–Колочава–Буштино	Т-07-20	81,5
Синевир - Синевирська Поляна	Т-07-24	13,9
Виноградів–Теково–Неветленфолу	Т-07-35	21,7
Хуст–Шаян–Вишково–Буштино з під’їздом до санаторію «Шаян»	Т-07-37	23,2

Продовження додатка Д

Найменування автомобільної дороги	Індекс	Протяжність, кілометрів
Об'їзна дорога м. Мукачєвого	T-07-39	5,8
/М-06/-Голубине	T-07-41	1,2
Запоріжжя-Маріуполь	T-08-03	209,1
Кам'янка-Дніпровська-Велика Лепетиха-Каховка	T-08-04	105,4
Кам'янка-Дніпровська-Велика Білозерка-Веселе-/М-14/	T-08-05	116,2
Запоріжжя-Біленьке	T-08-06	28,3
Велика Білозерка-Михайлівка-/М-18/	T-08-10	50,2
Веселе-/М-18/	T-08-11	35,6
/М-18/-Лугове-Оріхів	T-08-12	37,3
Токмак-Черніївка	T-08-13	31,1
/Павлоград-Токмак/-Омельник-Гуляйполе	T-08-14	27
Оріхів-Пологи-Кінські Роздори-Андріївка-Нововасилівка-Бердянськ	T-08-15	123,9
Василівка-Дніпрорудне-Веселе	T-08-17	63,1
Василівка-Михайлівка-Матвіївка	T-08-18	37,5
Куйбишеве-/М-14/	T-08-19	51
Якимівка-Кирилівка	T-08-20	41,6
Пологи-Черніївка-Приморськ	T-08-21	95,7
Калуш-Осмолода	T-09-01	54,4
Креховичі-Дзвиняч	T-09-02	46,5
Галич-Городок	T-09-03	132,1
Озеряни-Рожнів	T-09-04	60,7
Делятин-Раківчик	T-09-05	30,3
Під'їзд до м. Коломиї		1,8
Разом		32,1
Івано-Франківськ-Надвірна	T-09-06	26,7
Снятин-Косів-Старі Кути	T-09-09	47,3
Бурштин-Калуш	T-09-10	32,9
Ворзель-Забуччя-/Київ-Чоп/	T-10-01	12,4
Демидів-Гостомель	T-10-02	16,9
/М-01/-Рудня-Гоголів-Бориспіль	T-10-04	44,9
Іванків-Радомишль	T-10-05	60,3
Глеваха-Підгірці	T-10-06	14,2
Київ-Літочки-Кіпті	T-10-08	87,4

Продовження додатка Д

Найменування автомобільної дороги	Індекс	Протяжність, кілометрів
Устимівка–Гребінки–Узин	Т-10-09	32,5
Рокитне–Узин	Т-10-10	15,1
Гостомель–Берестянка–Мирча–/М-07/	Т-10-11	54,6
Київ–Боярка	Т-10-12	10,9
Фастів–Кожанка–Фурси–Яблунівка–Володарка	Т-10-13	74,1
Тетіїв–П’ятигори–/М-05/	Т-10-14	30,7
Макарів–Комарівка (на Радомишль)	Т-10-15	28,2
Київ–Ревне–Рогозів	Т-10-16	37,9
Миронівка–Ольшаниця–Рокитне–Довгалівське–Плоске	Т-10-17	75,4
Бориспіль–Березань–Яготин–Жоравка (на Теплівку)	Т-10-18	73,1
Фаневичі–Бородянка–Макарів–Бишів	Т-10-19	65,7
Сквира–Руде Село–Біла Церква–Тетіїв–Липовець–Гуменне/	Т-10-20	27,2
Телешівка–Ольшаниця–Тараща–Ставище	Т-10-21	61,4
Миронівка–Богуслав–/Київ–Фастів–Біла Церква–Тараща–Звенигородка/	Т-10-22	36,1
Васильків–Глеваха	Т-10-23	2,8
Згурівка–Березань–/М-03/	Т-10-24	33,6
Перемога–Баришівка–Переяслав–Хмельницький	Т-10-25	56,7
Бровари–Требухів–Гора	Т-10-26	18,4
Київське півкільце	Т-10-27	13,3
Фастів–Дідівщина–Брусилів–Кочерів	Т-10-28	49,5
Кагарлик–Карапиші–Богуслав	Т-10-29	38,9
Рокитне–Стави	Т-10-30	20,5
Переяслав–Хмельницький–Добраничівка–/М-03/	Т-10-31	48,8
Переяслав–Хмельницький–станція Переяславська	Т-10-32	24,7
Узин–Василів–Германівка–Трипілля	Т-10-33	55,0
/М-01/–с. Крехаїв з під’їздом до с. Літки	Т-10-34	28,1
/Р-02/–станція Вільча–контрольно-пропускний пункт «Вільча–Олександрівка»	Т-10-35	17,9
Іванків–Городище	Т-10-37	3,2
Васильків–Княжичі–Лука–Гореничі–/М-06/	Т-10-38	37,3

Продовження додатка Д

Найменування автомобільної дороги	Індекс	Протяжність, кілометрів
Гостомельське шосе–просп. Маршала Рокосовського	T-10-39	7,3
Кіровоград–Каніж–Новомиргород	T-12-01	51,7
/М-12/–заповідник «Хутір Надія» –/М-13/	T-12-02	13,5
/М-22/–Павлиш–Онуфріївка–Млинок–/Н-08/	T-12-03	31,6
Долинська–Новошевченкове–/Н-23/	T-12-04	19,3
Кіровоград–Нова Прага–Олександрія	T-12-05	59,3
Новоархангельськ–Петроострів–Новомиргород	T-12-06	83,3
/Н-01/–станція Цибулеве (межа районів)–Високі Байраки–/М-12/	T-12-07	38,3
Пушкове–Вільшанка–Добровеличківка	T-12-08	51,6
Новомиргород–Олександрівка	T-12-09	48,9
Устинівка–Долинська–Петрове–Жовті Води	T-12-10	109,1
Знам'янка–Подорожжє	T-12-11	51,0
Новомиргород–Велика Виска	T-12-12	20,7
Новоархангельськ–Добровеличківка–Миколаївка	T-12-14	81,7
Глинськ–Олександрія–Петрове–межа області	T-12-15	88,6
Шишкине–Компаніївка–Устинівка	T-12-16	73,1
Олександрівка–Бурякове–/Р-10/	T-12-17	30,8
Новгородка–станція Шарівка–Нова Прага	T-12-18	34,4
Тишківка–Вільшанка–Первомайськ	T-12-19	47,4
/Знам'янка–Подорожжє/–/М-04/	T-12-20	4,4
Кіровоград–Рівне	T-12-21	45,0
Новоукраїнка–Братське –з під'їздом до санаторію «Гусарське Урочище»	T-12-22	56,2
Івангород–Розуміївка–Кримки	T-12-23	23,5
Луганськ–Георгіївка з під'їздом до аеропорту «Луганськ»	T-13-01	16,1
Контрольно-пропускний пункт «Танюшівка»–Старобільськ–Артемівськ	T-13-02	162,1
Успенка–Антрацит	T-13-03	32,8
Свердловськ–Бірюкове–/М-03/	T-13-05	23,6
Сєверодонецьк–Новоайдар	T-13-06	37,1
Сватове–Новоковск–Мілове	T-13-07	164,3
Старобільськ–Марківка	T-13-08	54,3

Продовження додатка Д

Найменування автомобільної дороги	Індекс	Протяжність, кілометрів
Щастя–Широкий	Т-13-09	37,4
Лутугине–Краснодон	Т-13-10	41,2
Свердловськ–контрольно-пропускний пункт «Червонопартизанськ»	Т-13-11	10,8
Краснодон–Антрацит	Т-13-12	62,3
Троїцьке–Білокуракине–Старобільськ	Т-13-13	111,4
Контрольно-пропускний пункт «Просяне»–Біловодськ–Широкий	Т-13-14	93,8
Райгородка–Слов’яносербськ–Михайлівка	Т-13-15	56,2
Під’їзд до м. Первомайська	Т-13-16	12,7
Під’їзд до м. Кіровська	Т-13-17	14,0
Біле–Лутугине	Т-13-18	18,2
Перевальськ–Іванівка	Т-13-19	27,9
Георгіївка–Ровеньки–М-03/	Т-13-20	48,9
Білолуцьк–контрольно-пропускний пункт «Новобіла»	Т-13-21	19,0
Контрольно-пропускний пункт «Смільниця»–Старий Самбір	Т-14-01	30,0
Східниця–Пісочна	Т-14-02	52,5
Грушів–Немирів	Т-14-03	12,4
Червоноград–Рава-Руська	Т-14-04	53,2
Угринів–Хоробрів	Т-14-08	8,0
Броди–Червоноград	Т-14-10	81,1
Північний обхід м. Львова	Т-14-14	5,0
Мостиська–Самбір–Борислав	Т-14-15	67,2
Львів–Пустомити–Мединичі	Т-14-16	46,9
Куровичі–Рогатин	Т-14-17	42,8
Нижанковичі–Самбір–Дрогобич–Стрий	Т-14-18	95,2
Миколаїв–Жидачів–Калуш	Т-14-19	64,0
Сколе–Славське	Т-14-24	24,0
Миколаїв–Городок–Жовква–Кам’янка-Бузька–Бібрка	Т-14-25	173,8
Об’їзд м. Стрия	Т-14-26	4,1
Миколаїв–Станіслав–Херсон	Т-15-01	62,5
Веселинове–Покровка–Миколаїв–Берізки/	Т-15-02	70,1
Обхід м. Нової Одеси	Т-15-03	13,8

Продовження додатка Д

Найменування автомобільної дороги	Індекс	Протяжність, кілометрів
Первомайськ–Новоукраїнка	T-15-04	58,8
Снігурівка–Антонівка–/P-47/	T-15-05	63,0
Миколаїв–Доманівка–Берізки	T-15-06	174,9
Миколаїв–Парутине–Очаків	T-15-07	66,6
Калинівка–Снігурівка–Березнегувате	T-15-08	79,2
Баштанка–Березнегувате	T-15-09	42,8
/P-06/–Арбузинка–Єланець–Нова Одеса	T-15-10	116,6
Братське–Вознесенськ	T-15-11	36,5
Казанка–Березнегувате	T-15-12	61,2
Нечаяне–Очаків	T-15-13	37,1
Під'їзд до смт Березанка	T-15-14	4,3
Федорівка–Рибаківка–база відпочинку «Лугове»	T-15-15	25,2
Коблеве–база відпочинку «Морська»	T-15-16	9,0
Під'їзд до м. Снігурівки	T-15-17	3,6
Велика Корениха–Кам'янка	T-15-18	21,0
Очаків–база відпочинку «Чорноморка»	T-15-19	6,0
/Федорівка–зона відпочинку «Лугове»/–зона відпочинку «Рибаківка»	T-15-20	1,5
Контрольно-пропускний пункт «Виноградівка»–Болград–/M-15/	T-16-06	48,8
Ізмаїл–Кілія–Вилкове	T-16-07	68,3
Болград–Червоноармійське–Арциз–Сарата	T-16-08	99,9
/Одеса–Монаші/–Приморське–Жовтий Яр–Татарбунари	T-16-10	85,2
Контрольно-пропускний пункт «Олексіївка» – Кодима–Балта	T-16-11	62,3
Контрольно-пропускний пункт «Федосіївка»–Котовськ–Ананьїв	T-16-12	75,0
Миколаївка–Стрюкове–Шабельники–/M-05/	T-16-13	56,9
Контрольно-пропускний пункт «Йосипівка»–Фрунзівка–Ширяєве–/M-05/	T-16-14	61,5
Контрольно-пропускний пункт «Великопоске»–Новопетрівка–Веселий Кут–Цебрикове–/M-05/	T-16-15	51,8
Контрольно-пропускний пункт «Гребеники»–Червонознам'янка–Березівка	T-16-16	106,7

Продовження додатка Д

Найменування автомобільної дороги	Індекс	Протяжність, кілометрів
/М-05/–Іванівка–Петрівка–/Одеса–Новий Буг/	Т-16-17	61,0
/Вінниця–Турбів–Гайсин–Балта–Велика Михайлівка–/М-16//–Роздільна–Єреміївка–/М-05/	Т-16-18	36,8
Біляївка–станція Вигода–Роздільна	Т-16-19	52,0
/М-15/–Доброолександрівка–Великодолинське–/М-27/	Т-16-20	30,5
Саврань–Бакша–Заплази–Любашівка–/М-05/	Т-16-21	51,5
Кодима–Слобідка–Котовськ	Т-16-22	49,2
Ананьїв–Троїцьке–Березівка–Вікторівка	Т-16-23	106,1
Контрольно-пропускний пункт «Станіславка» – Чорна–/М-13/–Новосамарка	Т-16-24	35,1
Контрольно-пропускний пункт «Кучурган» – Біляївка–Маяки–Овідіополь	Т-16-25	74,5
Контрольно-пропускний пункт «Серпневе» – Таругине–Арциз–Татарбунари	Т-16-27	75,4
/М-15/–Спаське–Вилкове	Т-16-28	44,7
Контрольно-пропускний пункт «Табакі»–Виноградівка–Котловина–Нагірне–Орлівка	Т-16-29	53,8
Струмок–Шевченкове–Кілія	Т-16-30	32,4
Болград–/М-15/	Т-16-31	33,5
Контрольно-пропускний пункт «Нові Трояни»–Червоноармійське–Василівка–Кам’янка	Т-16-32	56,6
Ананьїв–Байтали–Білине	Т-16-33	32,5
Велика Михайлівка–Великокомарівка–Великопоске–Гребеники	Т-16-34	43,4
/Одеса–Новий Буг/–Комінтернівське–/Обхід м. Одеси/	Т-16-35	36,4
Комінтернівське–Дмитрівка–Сичавка	Т-16-36	25,7
Котовськ–Долинське–Мар’янівка	Т-16-37	52,7
Контрольно-пропускний пункт «Станіславка»–Станіславка–Мурована	Т-16-38	20,2
Станція Чубівка–/М-13/–станція Мардарівка	Т-16-39	19,7
Миколаївка–Андрієво–Іванівка–Настасіївка–/М-05/	Т-16-40	35,7
Овідіополь–Дальник–Санжейка–/Н-04/	Т-16-41	23,6

Продовження додатка Д

Найменування автомобільної дороги	Індекс	Протяжність, кілометрів
/М-15/–контрольно-пропускний пункт «Долинське»	Т-16-42	8,6
Кордон Молдови–Фараонівка–Сарата–Дивізія	Т-16-43	71,7
Контрольно-пропускний пункт «Лісне» – контрольно-пропускний пункт «Малоярославець Перший»	Т-16-44	59,9
Контрольно-пропускний пункт «Лісне»– контрольно-пропускний пункт «Малоярославець Перший»–Виноградівка–Новоіванівка–/М-15/	Т-16-45	55,4
Фрунзівка–станція Мардарівка–Долинське–Шимкове	Т-16-46	50,4
/Т-16-04/–Кароліно-Бугаз–Грибівка	Т-16-47	16,8
Гребінка–Кулажинці–/М-03/	Т-17-01	19,6
/Суми–Полтава/–Краснокутськ–Богодухів	Т-17-02	48,7
/Н-08/–Недогарки–Світловодськ	Т-17-03	8,2
Лохвиця–Гадяч–Охтирка–контрольно-пропускний пункт «Велика Писарівка»	Т-17-05	164,3
Гадяч–Опішня	Т-17-06	61,0
Мала Рублівка–Полтава	Т-17-07	43,1
Гребінка–/М-03/	Т-17-08	11,2
Оржиця–Хорол	Т-17-09	43,0
Пирятин–Гребінка	Т-17-10	12,5
/М-22/–Соснівка–Кременчук–Комсомольськ	Т-17-11	15,8
/М-03/–Машівка–Карлівка	Т-17-12	38,1
Об’їзна дорога м. Лохвиці	Т-17-13	3,9
Чорнухи–Лубни	Т-17-14	33,9
Миргород–Хорол	Т-17-15	29,1
Хорол–Семенівка–Кременчук	Т-17-16	79,4
Під’їзд до м. Глобиного		3,5
Разом		82,9
Мостовіщина–Великі Кринки–Глобине	Т-17-17	43,8
Диканька–Решетилівка	Т-17-18	50,7
Миргород–Велика Багачка–Байрак–Поділ	Т-17-19	34,0
/Р-42/–Шишаки–Поділ	Т-17-20	41,7

Продовження додатка Д

Найменування автомобільної дороги	Індекс	Протяжність, кілометрів
Бугаївка–Глобине–Фрунзівка–Манжелія–Козельщина–/М-22/	Т-17-21	77,4
Гребінка–Оржиця	Т-17-22	33,1
Лохвиця–Вирішальне–Лубни	Т-17-23	59,8
Вирішальне–Залізняки–Комишня	Т-17-24	18,7
Гадяч–Миргород	Т-17-25	59,3
Рашівка–Савинці–Великі Сорочинці	Т-17-26	30,0
Велика Багачка–Великі Сорочинці–Зіньків	Т-17-27	76,1
Зіньків–/Т-17-05/	Т-17-28	14,3
Об’їзна дорога смт Котельва	Т-17-29	10,7
Велика Рублівка–Чутове	Т-17-30	36,1
/М-03/–Максимівка–Карлівка	Т-17-31	25,8
Руновщина–Черкасівка–/М-03/	Т-17-32	16,1
Шишаки–Балясне	Т-17-33	25,7
Решетилівка–Нові Санжари–Нехвороща	Т-17-34	72,8
Кобеляки–Нехвороща–Машівка	Т-17-35	72,0
Фрунзівка–Д’яченки–Дмитрівка–Комсомольськ	Т-17-36	61,3
/М-03/–Бочки–Новий Байрак–Петрівка	Т-17-37	15,2
Рівне–Здолбунів–Мізоч–Дубно	Т-18-01	47,2
/М-07/–Маюничі–Велика Осниця–Красноволя–Колки–/Р-14/–Копилля–Рожище–Торчин–Шкльинь–/Н-17/	Т-18-02	122,8
Корець–Славута–Антоніни	Т-18-04	108,0
Рівне–Млинів–Берестечко–Буськ–Перемишляни	Т-18-06	182,8
Зарічне–Борове–станція Рафалівка–Полиці	Т-18-08	81,6
Переброди–Дубровиця–Володимирець–Суховоля	Т-18-09	95,2
Дубровиця–Любиковичі–Сарни	Т-18-10	25,1
Клесів–Михалин–Березне–/Р-05/	Т-18-11	59,5
Немовичі–Березне–Великі Межирічі–Федорівка	Т-18-12	89,8
Демидівка–Велика Городниця–на Олику	Т-18-13	58,5
Рокитне–/М-07/	Т-18-14	3,2
Дубно–Млинів–/Т-18-13/	Т-18-15	29,7
Східний під’їзд до м. Радивилова	Т-18-16	4,5
Бережниця–Степань–Деражне–Клевань–/М-06/	Т-18-17	139,3
Будки Кам’янські–Рокитне–Клесів–/М-07/	Т-18-18	101,4

Продовження додатка Д

Найменування автомобільної дороги	Індекс	Протяжність, кілометрів
Соснове–Маринин	Т-18-19	8,3
Кунин–Зелений Дуб	Т-18-20	26,0
Верба–Онишківці–Хотівка	Т-18-21	15,8
Онишківці–Стара Миколаївка	Т-18-22	13,9
Удрицьк–Жадень	Т-18-23	6,6
Дерманка–Корець–/М-06/	Т-18-24	31,1
Дермань Перша–Дермань Друга	Т-18-25	8,3
Степань–/Р-05/	Т-18-26	20,6
Костопіль–Яполоть	Т-18-27	22,0
Корчів'я–Іваничі–Берестовець	Т-18-28	9,6
Вежиця–Рокитне–Борове	Т-18-29	97,3
Рівне–Тайкури–Оженин	Т-18-30	24,7
/М-06/–Бугрин–Оженин–Острог	Т-18-31	33,7
/Н-22/–Ходоси–Кустин–/Р-05/	Т-18-32	16,0
Познань - /Т-18-29/	Т-18-33	7,8
Суми–Миропілля–Осоївка–/Суми–Богодухів/	Т-19-01	58,5
Білопілля–Терни–Липова Долина–Гадяч	Т-19-04	101,6
Контрольно-пропускний пункт «Рижівка»– Білопілля–Жовтнєве–Лебедин–Лантрагівка	Т-19-06	122,1
Шостка–Кролевець	Т-19-07	35,1
Шостка–Зноб–Новгородське–Середина–Буда	Т-19-08	84,0
Суми–Лебедин	Т-19-09	41,1
Конотоп–Буринь–Чумакове	Т-19-10	43,7
Мутин–Путивль	Т-19-11	31,0
Шостка–Ямпіль	Т-19-12	20,0
Ромни–Липова Долина–Тростянець–Мезенівка	Т-19-13	149,8
Хмелів–Чернеча Слобода–Буринь	Т-19-14	46,8
Контрольно-пропускний пункт «Середина- Буда»–Ямпіль–Берега з під'їздом до м. Дружби	Т-19-15	69,2
Ромни–Бубни (на Талалаївку)	Т-19-16	23,6
/Лохвиця–Гадяч–Охтирка–контрольно- пропускний пункт «Велика Писарівка»/–Зінків	Т-19-17	1,0
Краснопілля–контрольно-пропускний пункт «Покровка»	Т-19-18	20,8
Буринь–Воскресенка–Суховерхівка–Терни	Т-19-19	20,7

Продовження додатка Д

Найменування автомобільної дороги	Індекс	Протяжність, кілометрів
Путивль–Линове–Нова Слобода з під'їздом до Сафроніївського монастиря	Т-19-20	21,7
Путивль–Шалигине–Заруцьке	Т-19-21	39,7
Путивль–Кардаші–Спадщанський ліс	Т-19-22	12,0
Тростянець–Ницаха–Солдатське–/Суми–Краснопілля–Богодухів/	Т-19-23	32,9
Середина–Буда–Стара Гута–Василівка з під'їздами до сіл Хлібороб, Винторівка	Т-19-24	26,3
Конотоп–Соснівка	Т-19-25	4,0
Штепівка–Катеринівка–Жовтневе–Михайлівська Цілина–Гимченки–Кушніри	Т-19-26	33,2
Чернеччина–Журавне	Т-19-27	12,2
/Суми–Полтава/–Лутище–Куземин	Т-19-28	10,3
Охтирка–Бакирівка	Т-19-29	13,8
/Лохвиця–контрольно-пропускний пункт «Велика Писарівка»/–Добрянське–Сидорова Яруга	Т-19-30	13,3
Велика Писарівка–Олександрівка–/Лохвиця–контрольно-пропускний пункт «Велика Писарівка»/	Т-19-31	5,9
/Суми–Полтава/–Зарічне	Т-19-32	3,0
Бучач–Чортків–Скала–Подільська	Т-20-01	73,3
Тернопіль–Скалат–Жванець	Т-20-02	175,1
Бережани–Підгайці–Монастирська	Т-20-04	47,6
Підволочиськ–Волочиськ	Т-20-05	0,2
Городище–Зарванія–Бучач	Т-20-06	55,9
Бережани–Нараїв–Брюховичі	Т-20-07	17,9
Шумськ–Великі Дедеркали–/Р-32/	Т-20-08	16,3
Вишневець–Ланівці	Т-20-09	24,6
Збараж–Підволочиськ	Т-20-10	40,1
Копичинці–Гусятин	Т-20-11	18,8
Ланівці–Лисогірка–Геофіполь	Т-20-12	26,3
Почаїв–Зборів	Т-20-13	57,1
Борщів–Заліщики	Т-20-15	36,0
Бучач–Товсте	Т-20-16	37,9
Гримайлів–Яблунів	Т-20-17	24,0

Продовження додатка Д

Найменування автомобільної дороги	Індекс	Протяжність, кілометрів
Зборів–Козова	Т-20-18	26,7
/М-12/ (Кам'янка)–Скалат	Т-20-19	14,5
/М-19/ (Мишковичі)–Дружба	Т-20-20	10,8
/М-18/–Мерефа–Зміїв	Т-21-01	20,2
Харків–Золочів–контрольно-пропускний пункт «Олександрівка»	Т-21-03	54,0
Харків–Вовчанськ–контрольно-пропускний пункт «Чугунівка»	Т-21-04	116,6
/М-03/–Старий Мерчик–Мурафа–Краснокутськ	Т-21-06	55,0
Вовчанськ–контрольно-пропускний пункт «Плетенівка»	Т-21-08	8,7
Шевченкове–Балаклія–Первомайський–Кегичівка	Т-21-10	138,1
Чугуїв–Печеніги–Великий Бурлук	Т-21-11	64,4
Пересічне–Березівське–/М-03/ з під'їздом до санаторію «Березівські мінеральні води»	Т-21-12	6,9
Золочів–Максимівка	Т-21-13	32,0
Приколотне–Великий Бурлук–Дворічна	Т-21-14	47,7
Гусарівка–Грушеваха	Т-21-15	34,1
/М-03/–Коломак–Шелестове–Колонтаїв	Т-21-16	40,3
Дергачі–Козача Лопань–/М-20/	Т-21-17	33,6
Кегичівка–Сахновщина	Т-21-18	25,1
Наталіне (Красноград) –Зачепилівка–Перещепине	Т-21-19	50,6
Зачепилівка–Андріївка–Кегичівка–Старовірівка–/М-18/	Т-21-20	97,5
Лозова–Близуки–Барвінкове–Велика Камишуваха	Т-21-21	82,3
Ізюм–Барвінкове	Т-21-22	29,6
Нова Каховка–Армянськ	Т-22-02	73,7
/Т-04-03/–Високопілля–Велика Олександрівка–Берислав	Т-22-07	127,2
/Т-08-04/–Верхній Рогачик–Нижні Сірогози	Т-22-08	65,6
Велика Лепетиха–Іванівка–Генічеськ	Т-22-09	136,1
Нова Каховка–/М-17/	Т-22-10	48,2
/М-17/–Скадовськ	Т-22-13	31,5

Продовження додатка Д

Найменування автомобільної дороги	Індекс	Протяжність, кілометрів
Під'їзд до м. Каховки	T-22-14	3,8
Під'їзд до аеропорту «Херсон»	T-22-15	3,0
Гола Пристань–Залізний Порт	T-22-16	50,8
Білогір'я–/Острог–Кременець–Почаїв–Радивилів/	T-23-01	26,4
Чернелівка–Городок–Смотрич	T-23-02	94,1
Дунаївці–Грушка	T-23-03	32,5
Хмельницький–Вінківці–Ялтушків	T-23-05	71,6
Шепетівка–Старокостянтинів	T-23-06	47,7
Гуків–Дунаївці–Могиливі–Подільський	T-23-08	162,1
Шепетівка–Чуднів–Бердичів	T-23-09	111,5
Голосків–Деражня–Лука Барська	T-23-10	48,7
Хмельницький–Волочиськ	T-23-11	59,5
Гусятин–Городок	T-23-12	30,8
Кам'янка–Шепетівка	T-23-13	46,7
Теофіполь–Красилів–/Житомир–Чернівці/	T-23-14	63,7
Солобківці–Нова Ушиця	T-23-15	53,9
Маниківці–Деражня	T-23-16	17,4
Кам'янець–Подільський–Стара Ушиця	T-23-17	45,6
Старий Остропіль–Вовковинці	T-23-18	83,5
Стара Синява–Меджибіж–/Стрий–Тернопіль–Кіровоград–Знам'янка/	T-23-19	28,9
Під'їзд до м. Волочиська	T-23-20	16,3
Ярмолинці–Кам'янець–Подільський	T-23-21	55,1
Під'їзд до аеропорту «Хмельницький»	T-23-22	0,9
Старокостянтинів–Антоніни	T-23-24	24,6
Кам'янець–Подільський–Устя	T-23-25	10,4
Старокостянтинів–Шрубків	T-23-26	36,4
Городище–Шпола–Новоукраїнка–Бобринець–Устинівка	T-24-01	205,2
Суботів–Медведівка–Кам'янка	T-24-02	43,8
Орадівка–Христинівка–Жашків–Корсунь–Шевченківський–Мошни	T-24-03	178,1
Канів–Ліпляве–Прохорівка–Домантове–/Н-08/	T-24-04	44,4
Жашків–Буки–Озірна	T-24-05	65,0
/М-05/–Маньківка–Іваньки–Буки	T-24-06	27,2

Продовження додатка Д

Найменування автомобільної дороги	Індекс	Протяжність, кілометрів
/Н-01/–Кам’янка	Т-24-07	2,3
Шевченкове–Городище–Н-16/	Т-24-08	59,2
/М-03/–Драбів–Золотоноша	Т-24-09	61,5
/М-03/–Драбів–Золотоноша/–Свічківка–Гребінка	Т-24-10	28,2
Звенигородка–Катеринопіль–Тальне–Маньківка	Т-24-11	59,7
Софіївка–Драбів	Т-24-12	34,7
Катеринопіль–Вікніне–Шпола	Т-24-13	31,4
Сміла–Ташлик–Капітанівка–Новомиргород	Т-24-14	52,5
Тальне–Кам’янець–Нерубайка–Голованівськ–Ульяновка	Т-24-15	97,2
/М-12/–Сушківка–Вільшана–Слобідка–Рогова–Перегонівка	Т-24-16	29,8
/Н-08/–Чорнобай–Хрестителеве–Оржиця–Лубни	Т-24-17	71,3
/Н-16/–Сміла–Н-01/	Т-24-18	2,1
Звенигородка–Ватутіне	Т-24-19	8,3
/М-01/–Олишівка–Куликівка	Т-25-01	37,0
Вільне–Кролевець	Т-25-03	25,3
Чернігів–Любеч–Славутич	Т-25-06	71,8
/М-01/–Добрянка	Т-25-07	13,3
Ріпки–Городня–Щорс–Корюківка–Семенівка	Т-25-12	147,5
Козелець–Козари–Носівка	Т-25-13	38
Ніжин–Бахмач–Дмитрівка	Т-25-14	100,6
/Р-68/–Дмитрівка–Харкове	Т-25-15	53,7
Сосниця–Короп–М-02/	Т-25-16	71,0
Короп–Нехаївка–Шабалинів	Т-25-17	28,0
Контрольно-пропускний пункт «Хрінівка»–Щорс–Березна	Т-25-18	61,7
Холми–Авдіївка–Оболоння	Т-25-19	36,9
Сосниця–Шаповалівка–М-02/	Т-25-21	34,7
Борзна–Стрільники–Бахмач	Т-25-23	26,3
Борзна–Ічня–Прилуки	Т-25-24	69,5
/М-02/–Носівка	Т-25-25	22,7
Ніжин–Бобровиця–Нова Басань	Т-25-26	71,9
Бобровиця–Новий Биків–Ічня	Т-25-27	82,4
Козелець–Бобровиця	Т-25-28	33,4

Продовження додатка Д

Найменування автомобільної дороги	Індекс	Протяжність, кілометрів
Прилуки–Варва–Срібне–Обухове	Т-25-30	75,5
/М-02/–Бахмач	Т-25-31	12,4
Корюківка–Матвіївка–Сосниця	Т-25-32	35,7
Семенівка–Архипівка–Костобобрів–Чайкине–/Р-12/	Т-25-33	52,9
Корюківка–Синявка–Блистова–Мена	Т-25-34	84,5
Козелець–Карпилівка–Сорокошичі	Т-25-35	59,0
Корюківка–Сахутівка–Мена	Т-25-36	25,6
Ріпки–Любеч	Т-25-37	32,3
/Р-67/–Макіївка–Журавка	Т-25-38	13,3
/Р-12/–Покошичі–Мезин–Курилівка	Т-25-39	21,2
Прилуки–Сергіївка–Горбачівка–Яготин	Т-25-40	61,1
Новий Биків–Згурівка–Яготин	Т-25-41	47,4
Мена–Макошине	Т-25-42	10,4
Мена–Остреч	Т-25-43	2,2
Березне–Миколаївка	Т-25-44	14,7
Ічня–Буди	Т-25-45	14,3
Варва–Гнідинці	Т-25-46	6,5
/М-01/–Ладинка	Т-25-47	8,0
Щорс–Єліне	Т-25-48	22,5
Козелець–Данівка	Т-25-49	7,0
/Р-12/–Орлівка	Т-25-50	9,0
/М-02/–Заньки	Т-25-51	6,0
Борзна–Комарівка–/М-02/	Т-25-52	25,1
Надинівка–Красилівка	Т-25-53	10,9
/М-01/–Олешня	Т-25-54	8,0
/Р-12/–Уляновка	Т-25-55	2,6
/Н-07/–Густиня	Т-25-56	4,6
Корюківка–Наумівка–Перелоб–Погорільці–Семенівка	Т-25-57	67,3
Корюківка–Гуринівка–Бреч	Т-25-58	9,4
/М-02/–Лісове	Т-25-59	1,2
Придеснянське–Вишеньки	Т-25-60	5,1
Ріпки–Задеріївка–Радуль	Т-25-61	35,0
Чернівці–Вашківці–Путила–контрольно-пропускний пункт «Руська»	Т-26-01	110,6

Продовження додатка Д

Найменування автомобільної дороги	Індекс	Протяжність, кілометрів
Чернівці–Заставна–/М-19/	Т-26-02	26,8
Чернівці–Недобоївці–Хотин	Т-26-03	36,6
Чернівці–Герца–контрольно-пропускний пункт «Дяківці» з під'їздом до урочища «Аурела"»	Т-26-04	34,2
Чернівці–Глибока	Т-26-05	19,6
Новоселиця–Маршинці–Герца–Глибока	Т-26-06	44,3
Кіцмань–Сторожинець–Глибока–Опришени з під'їздом до станції Вадул Сірет	Т-26-07	73,0
Сторожинець–контрольно-пропускний пункт «Красноільськ»	Т-26-08	27,6
Вижниця–Берегомет–Шепіт–контрольно-пропускний пункт «Руська»	Т-26-09	44,4
Хотин–Мамалига–контрольно-пропускний пункт «Мамалига» з під'їздом до /Н-03/	Т-26-10	34,3
Новоселиця–/Н-03/ (на Хотин)	Т-26-12	5,4
Кельменці–Путрине–контрольно-пропускний пункт «Зелена»	Т-26-13	8,2
Валя Кузьміна–/М-19/	Т-26-14	12,3
Заліщики–Звенячин–Городенка з під'їздом до станції Стефанешти	Т-26-15	13,3
/М-19/–Репужинці	Т-26-16	8,8
Кельменці–Вороновиця (на Кам'янець-Подільський)	Т-26-17	18,9
Кіцмань–Киселів–Степанівка (на Городенку)	Т-26-18	23,5
Кіцмань–Ошихліби–Неполоківці–Берегомет (на Снятин)	Т-26-19	17,5
Брусниця–Нижні Станівці–/Р-62/	Т-26-20	20,1
Строїнці (на Новоселицю) –Перебиківці	Т-26-21	44,8
Глибока–Черепківці–Старий Вовчинець–Біла Криниця з під'їздом до контрольно-пропускного пункту «Біла Криниця»	Т-26-22	13,3
/Р-63/–Білоусівка–Михалкове–Непортове з під'їздом до с. Галиця	Т-26-23	16,5
Петричанка–Банилів–Підгірний–Лукавці–/Р-62/ під'їздом до смт Глибока та курортної зони «Мигове»	Т-26-24	65,0

Закінчення додатка Д

Найменування автомобільної дороги	Індекс	Протяжність, кілометрів
Красноільськ–/Сторожинець–КПП «Красноільськ»/	T-26-25	4,3
Вижиця–Виженка	T-26-26	6,0
/Н-10/ (Негринці) –Щербинці–Ставчани–/Н-03/	T-26-27	29,0
Вікно (на Заставну) –Баламутівка–Блищадь (на Хотин)	T-26-28	14,1
Юрківці (на Чернівці) –Бірок	T-26-29	14,3
/М-19/–Чуньків–Кулівці–Репужниці	T-26-30	14,1
Кельменці–Зелена–контрольно-пропускний пункт «Подвір'ївка»	T-26-31	9,4
Путила–Селятин–контрольно-пропускний пункт «Шепіт»	T-26-32	10,1
/Р-63/–станція Васкауци–Шишківці–контрольно-пропускний пункт «Вашківці»	T-26-33	10,6
Новодністровськ–Ожеве–Розкопниці–Сокиряни	T-26-34	18,2
Орлівка–Бахчисарай	T-27-01	21,4
/Севастополь–порт «Камишова бухта»/–мис Фіолент	T-27-02	11
Гончарне–Ялта	T-27-03	44,9
/Севастополь–порт «Камишова Бухта»/–бухта Козача	T-27-04	6,7
Під'їзд до с. Ласпі	T-27-05	2,1
Любимівка–Фруктове	T-27-07	3,9
Штурмове–Хмельницьке	T-27-08	5,5
Під'їзд до с. Кача	T-27-09	26,6
Штурмове–Сахарна Головка	T-27-10	2,8
Орлине–Родникове–Колхозне	T-27-11	8,7
Родникове–Передове	T-27-12	6,1
Орлине–Гилове	T-27-13	4,7
Під'їзд до станції Любимівка	T-27-14	4,2
Під'їзд до станції Максимова дача	T-27-15	1,7
П'ятий кілометр Балаклавського шосе–мис Фіолент	T-27-16	3,9
Під'їзд до станції Мекензеві гори	T-27-17	7,9
Загальна протяжність територіальних автомобільних доріг		28 280,4
Загальна протяжність автомобільних доріг державного значення		51 734,1

ІНФОРМАЦІЯ ПРО АВТОМОБІЛЬНІ ДОРОГИ, ЇХ ЯКІСТЬ, КАТЕГОРІЮ ПО РЕГІОНАХ УКРАЇНИ

Найменування областей і значення автомобільних доріг	Усього доріг, км	Усього твердого покриття, км	У тому числі за типом покриття					Грунтові, км	Розподіл доріг із твердим покриттям по категоріях, км					Мости				Труби, шт.
			цементно-бетонні	асфальто-бетонні	чорні шосе	білі шпеклеві, гравійні	бруківки		I	II	III	IV	V	усього		у тому числі дерев'яних		
														шт.	пог. м	шт.	пог. м	
Всього по Україні	1606368	1660246	21861	596738	710966	253248	77433	36122	27308	132875	287889	1060427	151747	16191	383852	82	1007	129629
<i>У тому числі: державного значення</i>	212392	212392	8680	174724	28509	375	104	0	26415	105579	67454	12862	82	3004	119207	0	0	16759
<i>із них: міжнародні</i>	83182	83182	5654	74498	2953	0	77	0	18794	49302	14135	882	69	1160	56278	0	0	5905
<i>національні</i>	48539	48539	1115	43185	4136	79	24	0	5190	28365	13820	1164	0	816	27620	0	0	4535
<i>регіональні</i>	80671	80671	1911	57041	21420	296	03	0	2431	27912	39499	10816	13	1028	35309	0	0	6319
<i>місцевого значення</i>	1483976	1447854	13181	422014	682457	252873	77329	36122	893	27296	220435	1047565	151665	13187	264645	82	1007	112870
<i>із них: територіальні</i>	268888	267905	3809	129745	122341	7649	4361	983	715	21461	131208	110558	3963	3351	82085	1	12	20388
<i>обласні</i>	520642	510072	3183	151529	242608	71211	41541	1067	52	4667	68826	413419	26718	4279	83181	4	119	36272
<i>районні</i>	694446	669877	6189	140740	317508	174013	31427	24569	126	1778	23401	523888	120984	5557	99409	77	876	56210
Автономна Республіка Крим	62668	62668	482	28470	26670	7043	0	0	461	8049	9618	35047	9493	349	8163	0	0	4325
<i>У тому числі: державного значення</i>	11842	11842	64	1075	770	261	0	0	388	7173	2325	1956	0	119	3339	0	0	1178
<i>із них: міжнародні</i>	5210	5210	55	5081	120	0	0	0	259	392	502	529	–	49	1732	–	–	388
<i>національні</i>	1957	1957	0	1957	0	0	0	0	129	1211	617	–	–	21	774	–	–	274
<i>регіональні</i>	4675	4675	09	3761	640	261	0	0	–	2042	1206	1427	–	49	833	–	–	516
<i>місцевого значення</i>	50826	50826	418	17721	25910	6782	0	0	73	876	7293	33091	9493	220	4824	0	0	3147
Вінницька	95295	89824	135	18929	33570	21191	16003	547	1016	3703	18099	62903	4103	851	16065	0	0	6601
<i>У тому</i>	7938	7938	0	6820	1120	0	0	0	1004	3157	3700	77	0	83	3065	0	0	561

Найменування областей і значення автомобільних доріг	Усього доріг, км	Усього твердого покриття, км	У тому числі за типом покриття						Грунтової, км	Розподіл доріг із твердим покриттям по категоріях, км					Мости				Труби, шт.	
			цементно-бетонні	асфальто-бетонні	чорнішосе	білі шиферені, гравійні	брукваві	I		II	III	IV	V	усього		у тому числі дерев'яних				
														шт.	пог. м	шт.	пог. м			
<i>із нис:</i>																				
<i>міжнародні</i>	370,7	370,7	0	353,8	17,0	0	0	0	100,4	155,5	114,8	–	–	35	1603	–	–	–	–	280
<i>національні</i>	–	–	–	–	0	–	0	–	–	–	–	–	–	0	0	–	–	–	–	–
<i>регіональні</i>	423,1	423,1	0	328,1	95,0	0	0	0	–	160,2	255,2	7,7	–	48	1462	–	–	–	–	281
місцевого значення	8735,7	8188,6	13,5	1211,0	3245,0	2119,1	1600,3	547,1	1,2	54,6	1439,9	6282,6	410,3	768	13000	0	0	–	–	6040
<i>із нис:</i>																				
<i>територіальні</i>	1843,7	1827,7	0,8	750,3	978	25,9	72,5	16,0	1,2	47,8	1212,0	566,7	–	213	4868	–	–	–	–	1285
<i>обласні</i>	2861,6	2684,0	9,5	215,8	1172	658,9	627,8	177,6	–	–	193,4	2421,9	68,7	286	4162	–	–	–	–	1925
<i>районні</i>	4030,4	3676,9	3,2	244,9	1095	1434,3	900	353,5	–	6,8	34,5	3294,0	341,6	269	3970	–	–	–	–	2830
Волинська	6202,9	5761,0	28,8	1403,1	1964	1983,2	381,7	442,0	53,5	490,0	1021,2	3815,9	380,4	390	8279	0	0	–	–	4983
У тому числі:																				
державного значення	752,9	752,9	8,2	630,0	115	0	0	0	53,5	488,0	190,7	20,7	0	79	2734	0	0	–	–	500
<i>із нис:</i>																				
<i>міжнародні</i>	321,3	321,3	8,2	263,3	50	0	0	0	28,3	166,2	126,8	–	–	41	1424	–	–	–	–	210
<i>національні</i>	189,9	189,9	0	160,5	29	0	0	0	24,1	159,7	6,1	–	–	14	235	–	–	–	–	130
<i>регіональні</i>	241,7	241,7	0	206,1	36	0	0	0	1,1	162,1	57,8	20,7	–	24	1075	–	–	–	–	160
місцевого значення	5450,0	5008,1	20,6	773,2	1849	1983,2	381,7	441,9	0	2,0	830,5	3795,2	380,4	311	5545	0	0	–	–	4483
<i>із нис:</i>																				
<i>територіальні</i>	1082,4	1071,7	0	245,5	723	48,3	54,6	10,7	–	2,0	350,3	639,4	80,0	101	1974	–	–	–	–	893
<i>обласні</i>	2134,5	2007,6	19,6	296,0	631	838,0	222,8	126,9	–	–	358,8	1579	69,8	111	2032	–	–	–	–	1869
<i>районні</i>	2233,1	1928,8	1	231,7	495	1096,9	104,3	304,3	–	–	121,4	1576,8	230,6	99	1539	–	–	–	–	1721
Дніпропетровська	9170,1	9163,3	181,2	3716,5	5111	138,4	15,8	7	296,6	674,8	1057,0	7007,6	127,3	663	20907	0	0	–	–	5788
У тому числі:																				
державного значення	964,4	964,4	33,1	909,0	22	0	0	0	266,9	569,2	121,3	7	0	142	6774	0	0	–	–	449
<i>із нис:</i>																				
<i>міжнародні</i>	435,1	435,1	16,7	396,6	22	0	0	0	151,8	254,8	27,9	0,6	–	85	3874	–	–	–	–	180
<i>національні</i>	450,8	450,8	16,4	434,2	0	0	0	0	94,3	261,6	88,5	6,4	–	45	2234	–	–	–	–	250
<i>регіональні</i>	78,5	78,5	0	78,5	0	0	0	0	20,8	52,8	4,9	–	–	12	666	–	–	–	–	19
місцевого значення	8205,7	8198,9	148,1	2807,2	5089	138,4	15,8	6,8	29,7	105,6	935,7	7000,6	127,3	521	14133	0	0	–	–	5339

Продовження додатка Е

Найменування областей і значення автомобільних доріг	Усього доріг, км	Усього твердого покриття, км	У тому числі за типом покриття						Грунтові, км	Розподіл доріг із твердим покриттям по категоріях, км					Мости				Труби, шт.
			цементно-бетонні	асфальто-бетонні	чорні щосе	близькобетонні, гравійні	бруківка	I		II	III	IV	V	усього		у тому числі дерев'яних			
														шт.	пог. м	шт.	пог. м		
<i>із нас:</i>																			
<i>територіальні</i>	1895,5	1895,5	41	1077,9	774	3,1	0	0	29,7	88,9	780,1	996,8	–	201	6487	–	–	944	
<i>обласні</i>	2683,8	2677,0	40,2	895,0	1727	9	5,8	6,8	–	3,3	149,7	2476,7	47,3	190	4376	–	–	1653	
<i>районні</i>	3626,4	3626,4	66,9	834,3	2589	126,3	10,0	0	–	13,4	5,9	3527,1	80,0	130	3270	–	–	2742	
Донецька	8105,5	8040,8	45,9	2934,1	4888	143,2	29,7	65,0	264,8	971,9	1257,5	5233,8	312,8	555	15754	0	0	6414	
<i>У тому числі: державного значення</i>	664,5	664,5	0	665,0	0	0	0	0	245,7	413,8	5	0	0	104	5197	0	0	498	
<i>із нас:</i>																			
<i>міжнародні</i>	326,0	326,0	0	326,0	0	0	0	0	53,1	272,9	–	–	–	30	1456	–	–	222	
<i>національні</i>	338,5	338,5	0	338,5	0	0	0	0	192,6	140,9	5	–	–	74	3741	–	–	276	
<i>регіональні</i>	0	0	–	–	0	0	0	0	–	–	–	–	–	0	0	–	–	–	
місцевого значення	7441,0	7376,3	45,9	2269,6	4888	143,2	29,7	64,7	19,1	558,1	1252,5	5233,8	312,8	451	10557	0	0	5916	
<i>із нас:</i>																			
<i>територіальні</i>	1273,7	1273,7	36,4	868,3	369	0	0,4	0	8,1	450,9	531,9	282,8	–	78	3577	–	–	963	
<i>обласні</i>	1009,7	1009,7	4,6	327	678	0	0	0	–	42,2	254	702,1	11,4	94	1913	–	–	796	
<i>районні</i>	5157,6	5092,9	4,9	1074,3	3841	143,2	29,3	64,7	11	65	466,6	4248,9	301,4	279	5067	–	–	4157	
Житомирська	8543,8	8333,8	263,3	2263,6	2497	2544,5	765,9	210,0	233,2	479,4	1292,9	4528,1	1800,2	550	14447	0	0	7903	
<i>У тому числі: державного значення</i>	1086,5	1086,5	214,7	542,0	330	0	0	0	230,8	452,8	373,6	29,3	0	140	4750	0	0	990	
<i>із нас:</i>																			
<i>міжнародні</i>	450,0	450,0	214,7	232,4	3	0	0	0	217,6	170,0	62,4	–	–	68	2979	–	–	418	
<i>національні</i>	91,4	91,4	0	65,3	26	0	0	0	3	42,2	46,2	–	–	15	350	–	–	95	
<i>регіональні</i>	545,1	545,1	0	244,3	301	0	0	0	10,2	240,6	265,0	29,3	–	57	1421	–	–	477	
місцевого значення	7457,3	7247,3	48,6	1721,6	2167	2544,5	765,9	210,0	2,4	26,6	919,3	4498,8	1800,2	410	9697	0	0	6913	
<i>із нас:</i>																			
<i>територіальні</i>	1104,8	1104,8	31,3	453,4	594	20,2	5,9	0	–	11,8	618,9	454,0	20,1	83	2590	–	–	1162	
<i>обласні</i>	1536,0	1523,7	12,6	424,1	520	363,6	203,0	12,3	2,4	13,4	202,5	1050,3	255,1	98	2202	–	–	1512	
<i>районні</i>	4816,5	4618,8	4,7	844,1	1052	2160,7	557,0	197,7	–	1,4	97,9	2994,5	1525	229	4905	–	–	4239	
Закарпатська	3347,8	3337,9	16,2	961,3	1746	531,0	83,4	10,0	18,5	321,5	631,5	799,5	1566,9	1298	23137	0	0	6121	
<i>У тому числі: державного значення</i>	636,0	636,0	0	541,0	91	0	4,2	0	18,5	310,9	236,2	70,4	0	261	7073	0	0	1362	

Продовження додатка Е

Найменування областей і значення автомобільних доріг	Усього доріг, км	Усього твердого покриття, км	У тому числі за типом покриття					Грунтові, км	Розподіл доріг із твердим покриттям по категоріях, км					Мости				Труби, шт.	
			цементно-бетонні	асфальто-бетонні	чорні пілосе	блишеселеві, гравійні	брукваки		I	II	III	IV	V	усього		у тому числі дерев'яних			
														шт.	пог. м	шт.	пог. м		
<i>із них:</i>																			
<i>міжнародні</i>	195,8	195,8	0	180,2	12	0	3,9	0	18,5	134,0	34,2	9,1	–	78	3705	–	–	269	
<i>національні</i>	295,1	295,1	0	226,3	69	0	0	0	–	136,9	119,3	38,9	–	122	2503	–	–	670	
<i>регіональні</i>	145,1	145,1	0	134,4	10	0	0,3	0	–	40,0	82,7	22,4	–	61	865	–	–	423	
місцевого значення	2711,8	2701,9	16,2	420,4	1655	531,0	79,2	9,9	0	10,6	395,3	729,1	1566,9	1037	16064	0	0	4759	
<i>із них:</i>																			
<i>територіальні</i>	846,7	846,7	0,9	230,4	583	21,3	11,6	0		10,6	368,4	402,7	65,0	385	7060	–	–	1684	
<i>обласні</i>	449,0	445,6	0	84,1	269	72,4	20,0	3,4			4,6	195,7	245,3	141	1903	–	–	745	
<i>районні</i>	1416,1	1409,6	15,3	105,9	804	437,3	47,6	6,5			22,3	130,7	1256,6	511	7201	–	–	2330	
Запорізька	6970,6	6816,1	0,3	2698,1	3771	208,5	138	155,0	40,6	915,4	1030,2	4697,3	132,6	392	9139	0	0	4185	
<i>У тому числі:</i>																			
державного значення	696,9	696,9	0	697,0	0	0	0	0	40,6	621,7	34,6	0	0	65	2864	0	0	345	
<i>із них:</i>																			
<i>міжнародні</i>	392,8	392,8	0	392,8	0	0	0	0	6,3	386,5	–	–	–	36	1985	–	–	180	
<i>національні</i>	103,8	103,8	0	103,8	0	0	0	0	34,3	40,2	29,3	–	–	5	193	–	–	57	
<i>регіональні</i>	200,3	200,3	0	200,3	0	0	0	0	–	195	5,3	–	–	24	686	–	–	108	
місцевого значення	6273,7	6119,2	0,3	2001,2	3771	208,5	138	154,5	0	293,7	995,6	4697,3	132,6	327	6275	0	0	3840	
<i>із них:</i>																			
<i>територіальні</i>	1056	1055,7	0	753,2	294	9	0,3	–	–	261,1	489,3	305,3	–	110	2082	–	–	561	
<i>обласні</i>	2375,8	2298,2	0,3	561,9	1644	26,3	65,3	77,6	–	21,7	328,7	1945,6	2,2	133	2519	–	–	1438	
<i>районні</i>	2841,9	2765,3	0	686,1	1833	173,2	72,7	76,6	–	10,9	177,6	2446,4	130,4	84	1674	–	–	1841	
Івано-Франківська	4172,6	4172,6	2,8	786,1	2215	1167,7	1,3	0	31,9	428,9	458,8	1916,3	1336,7	1200	27525	49	554	5073	
<i>У тому числі:</i>																			
державного значення	818,1	818,1	0	486	321	11,1	0,3	0	28,5	358,6	244,1	186,9	0	311	9392	0	0	1118	
<i>із них:</i>																			
<i>міжнародні</i>	33,1	33,1	0	10,3	23	0	0	0	–	15	11,1	7	–	10	199	–	–	36	
<i>національні</i>	412,4	412,4	0	316,1	88	7,9	0,3	0	28,5	240,2	87,2	56,5	–	163	5178	–	–	478	
<i>регіональні</i>	372,6	372,6	0	159,2	210	3,2	0	0	–	103,4	145,8	123,4	–	138	4015	–	–	604	

Продовження додатка Е

Найменування областей і значення автомобільних доріг	Усього доріг, км	Усього твердого покриття, км	У тому числі за типом покриття						Грунтової, км	Розподіл доріг із твердим покриттям по категоріях, км					Мости				Труби, шт.
			цементно-бетонні	асфальто-бетонні	чорні піще	бл. піщеві, гравійні	бруківки	I		II	III	IV	V	усього		у тому числі дерев'яних			
														шт.	пог. м	шт.	пог. м		
місцевого значення	3354,5	3354,5	2,8	300,5	1894	1156,6	1	0	3,4	70,3	214,7	1729,4	1336,7	889	18133	49	554	3955	
<i>із них:</i>																			
<i>територіальні</i>	396,3	396,3	0	61,4	322	13	0	0	1,8	58,7	171,3	153,7	10,8	144	3567	1	12	369	
<i>обласні</i>	781,2	781,2	0	45,9	552	183,8	0	0			12,1	629,1	140	202	4384	–	–	865	
<i>районні</i>	2177	2177	2,8	193,2	1020	959,8	1	0	1,6	11,6	31,3	946,6	1185,9	543	10182	48	542	2721	
Київська	8588,5	8569,3	140,1	6545,9	1618	226,4	38,6	19	411,8	1034,8	3408,8	3249,7	464,2	486	15094	0	0	6569	
<i>У тому числі:</i>																			
<i>державного значення</i>	1493,6	1493,6	42,7	1451	0	0	0	0	390	707,1	262	134,5	0	154	7147	0	0	857	
<i>із них:</i>																			
<i>міжнародні</i>	428,5	428,5	26,9	401,6	0	0	0	0	343,7	80,6	4,2	–	–	49	3062	–	–	249	
<i>національні</i>	249,5	249,5	15,8	233,7	0	0	0	0	31,7	177,8	40	–	–	24	1242	–	–	158	
<i>регіональні</i>	815,6	815,6	0	815,6	0	0	0	0	14,6	448,7	217,8	134,5	–	81	2843	–	–	450	
місцевого значення	7094,9	7075,7	97,4	5095	1618	226,4	38,6	19,2	21,8	327,7	3146,8	3115,2	464,2	332	7947	0	0	5712	
<i>із них:</i>																			
<i>територіальні</i>	1304,9	1304,9	50,4	1145,1	108	1,1	0,4	0	19	134,2	648,4	475,2	28,1	97	3150	–	–	967	
<i>обласні</i>	3601,5	3601	19,5	2605,9	884	72,5	19,5	0,5	2,8	193,5	2160,4	1160,5	83,8	177	3413	–	–	2944	
<i>районні</i>	2188,5	2169,8	27,5	1344	627	152,8	18,7	18,7	–	–	338	1479,5	352,3	58	1384	–	–	1801	
Кіровоградська	6258,7	6160,6	145,5	2143,2	1749	1217	905,9	98	0,0	253,3	1149,6	4041,0	716,7	525	11165	0	0	3003	
<i>У тому числі:</i>																			
<i>державного значення</i>	732,1	732,1	90,3	574	68	0	0	0	0	226,3	489,1	16,7	0	51	2486	0	0	348	
<i>із них:</i>																			
<i>міжнародні</i>	355,3	355,3	89,6	227,8	38	0	0	0	–	83,2	272,1	–	–	24	1456	–	–	164	
<i>національні</i>	304,9	304,9	0,7	288,6	16	0	0	0	–	99,5	205,4	–	–	24	917	–	–	144	
<i>регіональні</i>	71,9	71,9	0	57,8	14	0	0	0	–	43,6	11,6	16,7	–	3	113	–	–	40	
місцевого значення	5526,6	5428,5	55,2	1569,0	1681	1217,0	905,9	98,1	0	27,0	660,5	4024,3	716,7	474	8679	0	0	2655	
<i>із них:</i>																			
<i>територіальні</i>	1017,1	1017,1	38,4	491,7	425	33,0	28,8	0	–	8,5	366,5	642,1	–	103	2700	–	–	540	

Продовження додатка Е

Найменування областей і значення автомобільних доріг	Усього доріг, км	Усього твердого покриття, км	У тому числі за типом покриття						Грунтові, км	Розподіл доріг із твердим покриттям по категоріях, км					Мости				Труби, шт.
			цементно-бетонні	асфальто-бетонні	чорні пісок	бл. пісковики, гравійні	бруківки	I		II	III	IV	V	усього		у тому числі дерев'яних			
														шт.	пог. м	шт.	пог. м		
<i>обласні</i>	1807,1	1795,9	7,5	430,5	607	391,2	359,5	11,2	–	13,5	218,2	1547,1	17,1	162	3114	–	–	871	
<i>районні</i>	2702,4	2615,5	9,3	646,8	649	792,8	517,6	86,9	–	5	75,8	1835,1	699,6	209	2865	–	–	1244	
Луганська	5884,6	5834,6	3,5	2602,7	3138	71,5	18,6	50,0	73,6	656,6	1173,4	3384,0	547,0	561	14310	0	0	5020	
<i>У тому числі:</i>																			
державного значення	870,1	870,1	0	790,0	80	0	0	0	73,6	429,6	331	35,9	0	102	4396	0	0	691	
<i>із них:</i>																			
<i>міжнародні</i>	251,5	251,5	0	251,5	0	0	0	0	37,4	148,3	64,0	1,8	–	36	1636	–	–	267	
<i>національні</i>	155,2	155,2	0	153,3	2	0	0	0	30,5	89,1	32,6	3	–	25	854	–	–	108	
<i>регіональні</i>	463,4	463,4	0	384,9	79	0	0	0	5,7	192,2	234,4	31,1	–	41	1906	–	–	316	
місцевого значення	5014,5	4964,5	3,5	1813,0	3058	71,5	18,6	50,0	0	227,0	842,4	3348,1	547	459	9914	0	0	4329	
<i>із них:</i>																			
<i>територіальні</i>	1057,1	1057,1	0	651,8	404	1,2	0	0	–	186,0	549,3	321,8	–	102	2988	–	–	756	
<i>обласні</i>	1740,9	1733,5	1,7	591,9	1129	4,9	5,8	7,4	–	36,7	171,6	1441,4	83,8	188	3612	–	–	1582	
<i>районні</i>	2216,5	2173,9	1,8	569,3	1525	65,4	12,8	42,6	–	4,3	121,5	1584,9	463,2	169	3314	–	–	1991	
Львівська	8378,7	8198,9	28,2	1983,3	3434	2737,2	16,5	180,0	47,3	998,7	1433,4	5048,3	671,2	1643	31615	0	0	11431	
<i>У тому числі:</i>																			
державного значення	1043,6	1043,6	9,7	919,0	115	0	0	0	45,8	728,2	248	21,6	0	257	6355	0	0	1116	
<i>із них:</i>																			
<i>міжнародні</i>	547,9	547,9	7,3	538,4	2	0	0	0	45,8	442,9	58,8	0,4	–	155	4660	–	–	525	
<i>національні</i>	347,2	347,2	0,2	312,5	35	0	0	0	–	270,7	76,5	–	–	79	1414	–	–	456	
<i>регіональні</i>	148,5	148,5	2,2	68,2	78	0	0	0	–	14,6	112,7	21,2	–	23	281	–	–	135	
місцевого значення	7335,1	7155,3	18,5	1064,2	3319	2737,2	16,5	179,8	1,5	270,5	1185,4	5026,7	671,2	1386	25260	0	0	10315	
<i>із них:</i>																			
<i>територіальні</i>	1036,7	1036,7	0	465,2	543	28,0	0,5	0	1,5	231,6	605,4	196,8	1,4	267	5971	–	–	1314	
<i>обласні</i>	612,2	612,2	4,7	90,5	485	31,4	0,5	0	–	3,2	352,4	250,1	6,5	107	2012	–	–	788	
<i>районні</i>	5686,2	5506,4	13,8	508,5	2291	2677,8	15,5	179,8	–	35,7	227,6	4579,8	663,3	1012	17277	–	–	8213	
Миколаївська	4792,4	4778,3	98,7	1297,9	2246	1054,9	81,1	14,0	57,1	480,1	691,3	3549,8	0,0	257	6473	0	0	2437	
<i>У тому числі:</i>																			
державного значення	611,4	611,4	84,3	524	3	0	0	0	57,1	339,6	200,3	14,4	0	41	1821	0	0	456	

Продовження додатка Е

Найменування областей і значення автомобільних доріг	Усього доріг, км	Усього твердого покриття, км	У тому числі за типом покриття						Грунтові, км	Розподіл доріг із твердим покриттям по категоріях, км					Мости				Труби, шт.	
			цементно-бетонні	асфальто-бетонні	чорні піще	білі піщані, гравійні	бруківки	I		II	III	IV	V	усього		у тому числі дерев'яних				
														шт.	пог. м	шт.	пог. м			
<i>із них:</i>																				
<i>територіальні</i>	611,6	611,6	0	468,0	144	0	0	0	–	40,2	423,7	147,7			62	2382	–	–		376
<i>обласні</i>	4401,5	4400,7	5,6	2132,8	2123	81,4	58,0	0,8	–	2,9	156,4	4236,1	5,3		314	9475	–	–		2603
<i>районні</i>	2971,5	2971,5	8,1	1467,7	1040	392,8	62,8	0	–	0,9	18,6	2941	11		104	3166	1	8		1481
Рівненська	5140,3	5068,8	12,5	1867,1	859,1	547,8	1782,3	71,5	122,5	270,7	428,1	3818,7	428,8		557	13052	0	0		4022
<i>У тому числі:</i>																				
державного значення	616,2	616,2	0	569	48	0	0	0	122,5	270,7	205,7	17,3	0		92	3918	0	0		475
<i>із них:</i>																				
<i>міжнародні</i>	361	361	0	345	16	0	0	0	113,2	196,7	51,1	–	–		53	2510	–	–		285
<i>національні</i>	26,7	26,7	0	9,6	17	0	0	0	9,3	17,4	–	–	–		3	63	–	–		25
<i>регіональні</i>	228,5	228,5	0	213,9	15	0	0	0	–	56,6	154,6	17,3			36	1345	–	–		165
місцевого значення	4524,1	4452,6	12,5	1298,6	811	547,8	1782,3	71,5	0	0	222,4	3801,4	428,8		465	9134	0	0		3547
<i>із них:</i>																				
<i>територіальні</i>	753,1	751,1	0	388,1	136	26,3	200,8	2	–	–	178	551,3	21,8		133	3064	–	–		551
<i>обласні</i>	2891,6	2833,2	2,1	718,3	538	302,2	1272,3	58,4	–	–	38,4	2526,3	268,5		285	5420	–	–		2249
<i>районні</i>	879,4	868,3	10,4	192,2	137	219,3	309,2	11,1	–	–	6	723,8	138,5		47	650	–	–		747
Сумська	7215,8	6715,9	38,4	1519,4	4549	333,5	275,2	500	3,8	440,5	1064,9	4921,2	285,5		504	14171	6	198		4214
<i>У тому числі:</i>																				
державного значення	919,5	919,5	24,6	596	299	0	0	0	3,8	440,5	404,5	70,7	0		99	3341	0	0		735
<i>із них:</i>																				
<i>міжнародні</i>	97,6	97,6	0	97,6	0	0	0	0	–	97,6	–	–	–		6	332	–	–		122
<i>національні</i>	254,7	254,7	0	206,8	48	0	0	0	3,8	139,8	111,1	–	–		34	1213	–	–		225
<i>регіональні</i>	567,2	567,2	24,6	291,4	251	0	0	0	–	203,1	293,4	70,7			59	1796	–	–		388
місцевого значення	6296,3	5796,4	13,8	923,6	4250	333,5	275,2	499,9	0	0	660,4	4850,5	285,5		405	10830	6	198		3479
<i>із них:</i>																				
<i>територіальні</i>	903	903	2,3	195,5	697	0	8,5	0	–	–	501,4	401,6			94	3115	–	–		577
<i>обласні</i>	2659,6	2556,1	6,8	432,2	1901	35,6	180,3	103,5	–	–	159	2397,1	–		210	5486	3	112		1596
<i>районні</i>	2733,7	2337,3	4,7	295,9	1652	297,9	86,4	396,4	–	–	–	2051,8	285,5		101	2229	3	86		1306
Тернопільська	4992,6	4968,7	2,1	1406,4	2285	1226,1	49,6	24	19,9	463,7	926,9	2305,0	1253,2		843	13285	0	0		5156
<i>У тому числі:</i>																				
державного значення	683,5	683,5	0	604	77	0	3,2	0	19,9	378,9	283,8	0,9	0		109	2381	0	0		644

Продовження додатка Е

Найменування областей і значення автомобільних доріг	Усього доріг, км	Усього твердого покриття, км	У тому числі за типом покриття					Грунтові, км	Розподіл доріг із твердим покриттям по категоріях, км					Мости				Труби, шт.	
			цементно-бетонні	асфальто-бетонні	чорні пісок	близькобетонні, гравійні	бруківка		I	II	III	IV	V	усього		у тому числі дерев'яних			
														шт.	пог. м	шт.	пог. м		
<i>із них:</i>																			
<i>міжнародні</i>	307,1	307,1	0	299	5	0	3,2	0	18,9	287,3	–	0,9	–	43	1115	–	–	296	
<i>національні</i>	112,7	112,7	0	112,7	0	0	0	0	–	73,8	38,9	–	–	17	358	–	–	121	
<i>регіональні</i>	263,7	263,7	0	191,8	72	0	0	0	1	17,8	244,9	–	–	49	908	–	–	227	
місцевого значення	4309,1	4285,2	2,1	802,9	2208	1226,1	46,4	23,9	0	84,8	643,1	2304,1	1253,2	734	10904	0	0	4512	
<i>із них:</i>																			
<i>територіальні</i>	652,1	652,1	0	376,9	275	0	0,5	0	–	73,3	461,5	117,3	–	106	2093	–	–	661	
<i>обласні</i>	474,2	474,2	0	152,8	316	4,8	0,3	0	–	10,8	112,9	350,5	–	96	1481	0	–	496	
<i>районні</i>	3182,8	3158,9	2,1	273,2	1617	1221,3	45,6	23,9	–	0,7	68,7	1836,3	1253,2	532	7330	–	–	3355	
Харківська	9619,6	9377,8	311,6	3294	5263	437	72,2	242	180,6	503,9	1590,4	6602,8	500,1	800	25147	0	0	6134	
<i>У тому числі:</i>																			
державного значення	784	784	157,2	574	53	0	0	0	180,6	503,9	99,5	0	0	105	8018	0	0	562	
<i>із них:</i>																			
<i>міжнародні</i>	440,9	440,9	46,2	394,7	0	0	0	0	52,4	388,5	–	–	–	51	4142	–	–	331	
<i>національні</i>	0	0	–	–	0	–	–	0	–	–	–	–	–	0	0	–	–	–	
<i>регіональні</i>	343,1	343,1	111,0	179,6	53	0	0	0	128,2	115,4	99,5	–	–	54	3876	–	–	231	
місцевого значення	8835,6	8593,8	154,4	2719,7	5211	437,0	72,2	241,8	0	0	1490,9	6602,8	500,1	695	17129	0	0	5572	
<i>із них:</i>																			
<i>територіальні</i>	1058,6	1058,6	47,6	591,1	420	0	0	0	–	–	1058,6	–	–	94	4065	–	–	663	
<i>обласні</i>	1712,8	1712,8	29,8	572,6	1091	13,8	5,6	0	–	–	432,3	1280,5	–	188	3940	–	–	985	
<i>районні</i>	6064,2	5822,4	77,0	1556,0	3700	423,2	66,6	241,8	–	–	–	5322,3	500,1	413	9124	–	–	3924	
Херсонська	5002,0	4968,1	61,5	2394,8	1392	1100,7	18,8	34,0	44,9	360,6	1064,4	3498,2	0,0	98	6709	0	0	1459	
<i>У тому числі:</i>																			
державного значення	704,5	704,5	0	630,0	74	0	0	0	44,9	344,5	303,7	11,4	0	39	4559	0	0	195	
<i>із них:</i>																			
<i>міжнародні</i>	398,7	398,7	0	398,7	0	0	0	0	38,2	257,6	91,5	11,4	–	24	2856	–	–	129	
<i>національні</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	–	–	–	–	–	0	0	–	–	–	
<i>регіональні</i>	305,8	305,8	0	231,4	74	0	0	0	6,7	86,9	212,2	–	–	15	1703	–	–	66	
місцевого значення	4297,5	4263,6	61,5	1764,7	1318	1100,7	18,8	33,9	0	16,1	760,7	3486,8	0	59	2150	0	0	1264	

Продовження додатка Е

Найменування областей і значення автомобільних доріг	Усього доріг, км	Усього твердого покриття, км	У тому числі за типом покриття						Грунтові, км	Розподіл доріг із твердим покриттям по категоріях, км					Мости				Труби, шт.	
			цементно-бетонні	асфальто-бетонні	чорні піще	бл. піщаві, гравійні	бруківка	I		II	III	IV	V	усього		у тому числі дерев'яних				
														шт.	пог. м	шт.	пог. м			
із них:																				
<i>територіальні</i>	762,9	762,9	4	632,5	126	0	0	0	–	11,9	751,0	–	–	–	16	610	–	–	–	294
<i>обласні</i>	2176,1	2142,2	32,4	790,0	830	476,2	13,6	33,9	–	4,2	9,7	2128,3	–	–	36	1349	–	–	–	576
<i>районні</i>	1358,5	1358,5	25,1	342,2	362	624,5	5,2	0	–	–	–	1358,5	–	–	7	191	–	–	–	394
Хмельницька	7173,4	7122,9	56,4	1238,2	3293	2091,3	444,3	51,0	42,1	438,1	1887,3	3973,7	781,7	565	10251	0	0	0	0	5786
<i>У тому числі:</i>																				
державного значення	845,1	845,1	0	473,0	370	0	2,1	0	41,2	358,9	424,3	20,7	0	125	2927	0	0	0	0	621
із них:																				
<i>міжнародні</i>	148,2	148,2	0	148,2	0	0	0	0	22,0	126,2	–	–	–	18	479	–	–	–	–	128
<i>національні</i>	197,4	197,4	0	185,9	9	0	2,1	0	19,2	137,9	40,3	–	–	33	1048	–	–	–	–	134
<i>регіональні</i>	499,5	499,5	0	138,5	361	0	0	0	–	94,8	384,0	20,7	–	74	1400	–	–	–	–	359
місцевого значення	6328,3	6277,8	56,4	765,6	2922	2091,3	442,2	50,5	0,9	79,2	1463,0	3953,0	781,7	440	7324	0	0	0	0	5165
із них:																				
<i>територіальні</i>	1266,0	1266,0	7,2	371,5	864	14,6	9,1	0	0,9	73,8	915,8	275,5	–	114	2314	–	–	–	–	999
<i>обласні</i>	3642,5	3608,3	33,2	289,4	1666	1278	341,6	34,2	–	5,4	454,4	2983,2	165,3	245	3522	–	–	–	–	2952
<i>районні</i>	1419,8	1403,5	16	104,7	393	798,7	91,5	16,3	–	–	92,8	694,3	616,4	81	1488	–	–	–	–	1214
Черкаська	6145,3	5971,5	28,0	2889,1	1723	626,8	704,2	174,0	150,9	474,8	1249,4	3577,6	518,8	507	11667	0	0	0	0	3622
<i>У тому числі:</i>																				
державного значення	944,4	944,4	7,1	859,0	78	0	0	0	150,9	424,8	285,4	82,4	0,9	110	5428	0	0	0	0	699
із них:																				
<i>міжнародні</i>	222,6	222,6	0	212,9	10	0	0	0	133,5	31,1	53,3	3,8	0,9	32	1776	–	–	–	–	195
<i>національні</i>	398,5	398,5	0	355,6	43	0	0	0	17,4	301,7	78,0	1,4	–	58	2838	–	–	–	–	310
<i>регіональні</i>	323,3	323,3	7,1	290,5	26	0	0	0	–	92,0	154,1	77,2	–	20	814	–	–	–	–	194
місцевого значення	5200,9	5027,1	20,9	2030,1	1645	626,8	704,2	173,8	0	50,0	964,0	3495,2	517,9	397	6239	0	0	0	0	2923
із них:																				
<i>територіальні</i>	553,6	553,6	0	371,9	177	3,5	0,8	0	–	13,9	318,5	215,6	5,6	52	786	–	–	–	–	289
<i>обласні</i>	4062,8	3912	20,9	1508,6	1354	436,3	591,9	150,8	–	36,1	639,5	2930,4	306	325	5164	–	–	–	–	2255
<i>районні</i>	584,5	561,5	0	149,6	113	187	111,5	23,0	–	–	6,0	349,2	206,3	20	289	–	–	–	–	379
Чернігівська	7717,1	7227,1	196,3	3187,6	3393	350,0	100,5	490,0	126,4	190,0	983,5	5697,2	230,0	502	16804	4	46	46	46	5031

Продовження додатка Е

Найменування областей і значення автомобільних доріг	Усього доріг, км	Усього твердого покриття, км	У тому числі за типом покриття					Грунтові, км	Розподіл доріг із твердим покриттям по категоріях, км					Мости				Труби, шт.
			цементно-бетонні	асфальто-бетонні	чорні пісок	близькобетонні, гравійні	бруківка		I	II	III	IV	V	усього		у тому числі дерев'яних		
														шт.	пог. м	шт.	пог. м	
			шт.	пог. м	шт.	пог. м	шт.		пог. м	шт.	пог. м	шт.	пог. м	шт.	пог. м	шт.	пог. м	
У тому числі: державного значення	1186,5	1186,5	105,8	8070,	274	0	0	0	126,4	190,0	667,3	202,0	0,8	120	7178	0	0	775
<i>із них:</i>																		
<i>міжнародні</i>	332,7	332,7	0	332,7	0	0	0	0	118,3	60,8	153,6			44	2966	–	–	202
<i>національні</i>	142,8	142,8	78,4	43,2	21	0	0	0	–	–	142,8			9	443	–	–	112
<i>регіональні</i>	711,0	711,0	27,4	431,1	253	0	0	0	8,1	129,2	370,9	202,0	0,8	67	3769	–	–	461
місцевого значення	6530,6	6040,6	90,5	2380,6	3119	350,0	100,5	490,0	0	0	316,2	5495,2	229,2	382	9626	4	46	4256
<i>із них:</i>																		
<i>територіальні</i>	1567,9	1539,0	50,3	490,6	904	77,4	16,8	28,9	–	–	312,7	1217,2	9,1	127	4397	–	–	1026
<i>обласні</i>	3324,4	3106,5	32,4	1272,3	1570	174,7	56,7	217,9	–	–	3,5	3022,7	80,3	200	3962	1	7	2206
<i>районні</i>	1638,3	1395,1	7,8	617,7	645	97,9	27,0	243,2	–	–	–	1255,3	139,8	55	1267	3	39	1024
Чернівецька	2885,5	2879,7	10,3	830,5	701	1327,7	10,5	6,0	18,5	221,9	338,7	948,8	1351,8	616	12422	22	201	3046
У тому числі: державного значення	413,9	413,9	0	385,0	29	0	0	0	18,5	188,1	153,3	48,0	6,0	82	3314	0	0	383
<i>із них:</i>																		
<i>міжнародні</i>	95,6	95,6	0	95,6	0	0	0	0	11,7	77,6	–	0,3	6,0	29	1705	–	–	65
<i>національні</i>	117,3	117,3	0	117,3	0	0	0	0	6,8	110,5	–	–	–	17	553	–	–	91
<i>регіональні</i>	201,0	201,0	0	172,4	29	0	0	0	–	–	153,3	47,7	–	36	1056	–	–	227
місцевого значення	2471,6	2465,8	10,3	445,2	672	1327,7	10,5	5,8	0	33,8	185,4	900,8	1345,8	534	9108	22	201	2663
<i>із них:</i>																		
<i>територіальні</i>	926,7	926,7	0	288,4	351	278,9	8	0	–	33,8	174,2	580,9	137,8	225	4043	–	–	1108
<i>обласні</i>	1066,3	1066,3	10,3	131,7	277,0	645,6	1,8	0	–	–	11,2	305,1	750,0	197	3073	–	–	1074
<i>районні</i>	478,6	472,8	0	25,1	44,0	403,2	0,7	5,8	–	–	–	14,8	458,0	112	1992	22	201	481
М. Севастополь	353,5	353,5	0	335,3	0	18,2	0	0	12,3	106,0	46,4	186,3	2,5	36	1643	0	0	476
У тому числі: державного значення	126,1	126,1	0	126,0	0	0,3	0	0	12,3	101,0	2,8	9,5	0,5	16	1046	0	0	235

Закінчення додатка Е

Найменування областей і значення автомобільних доріг	Усього доріг, км	Усього твердого покриття, км	У тому числі за типом покриття					Грунтові, км	Розподіл доріг із твердим покриттям по категоріях, км					Мости				Труби, шт.	
			цементно-бетонні	асфальто-бетонні	чорні шосе	для шибелеві, трайні	бруківки		I	II	III	IV	V	усього		у тому числі дерев'яних			
														шт.	пог. м	шт.	пог. м		
			шт.		пог. м		шт.		пог. м										
із них:																			
міжнародні	0	0	0	0	0	–	–	0	–	–	–	–	–	0	0	–	–		
національні	70,3	70,3	0	70,3	0	0	0	0	–	67,5	2,8	–	–	10	535	–	–	154	
регіональні	55,8	55,8	0	55,5	0	0,3	0	0	12,3	33,5	–	9,5	0,5	6	511	–	–	81	
місцевого значення	227,4	227,4	0	209,5	0	17,9	0	0	0	5,0	43,6	176,8	2,0	20	597	0	0	241	
із них:																			
територіальні	91,8	91,8	0	91,8	0	0	0	0	–	5,0	37,5	49,3	–	5	129	–	–	92	
	135,6	135,6	0	117,7	0	17,9	0	0	–	–	6,1	127,5	2,0	15	468	–	–	149	

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Балюк Г.І. Дотримання вимог земельного законодавства як вимога забезпечення національної безпеки України. Земельне право України. 2006. № 9. С. 3–5.
2. Бойченко С.В., Іванов С.В., Медведєва Т.В. Сполуки сірки у складі моторних палив. Вплив на навколишнє середовище під час експлуатації транспортних засобів. Актуальні проблеми транспортної медицини: навколишнє середовище; професійне здоров'я; патологія. 2005. № 2. С. 28–32.
3. Транспортна екологія: навч. посіб. / Бойченко С.В. та ін. ; за ред. С.В. Бойченка. Київ: Центр учбової літератури, 2017. 508 с.
4. Авіаційна екологія / Бойченко С.В. та ін. Київ: НАУ, 2014. 152 с.
5. Бистряков І.К. Управління раціональним землекористуванням: теоретичний дискурс. Теорія і методи оцінювання, оптимізація використання та відтворення земельних ресурсів: зб. матеріалів доп. учасн. Міжнар. наук.-практ. конф. Київ: РВПСУ НАНУ, 2002. С. 139–142.
6. Бугаєнко О.А. Дослідження факторів, що впливають на проведення рівноцінного обміну земельних ділянок сільськогосподарського призначення. Містобудування та територіальне планування. 2015. № 57. С. 48–54.
7. Будзяк В.М. Планування транспортно-господарського землекористування. Вісник Харківського національного аграрного університету ім. В.В. Докучаєва. 2013. № 5. С. 19–27.
8. Будзяк О.С. Модернізація класифікації земель як передумова їх екологобезпечного використання. Економіка та екологія землекористування. 2013. № 1–2. С. 101–108.
9. Бурмака М.М., Бурмака Т.М. Поняття та напрями розвитку мережі автомобільних доріг загального користування. Економіка транспортного комплексу. 2013. № 2. С. 173–182.
10. Ващенко Н., Кублій А. Структури особливості розвитку транспортної системи України. Підприємництво, господарство і право. 2005. № 6. С. 148–150.
11. Веклич О.О. Економічний механізм екологічного регулювання в Україні. Київ: Український інститут дослідження навколишнього середовища і ресурсів. 2003. 88 с.

12. Великий енциклопедичний юридичний словник / за ред. Ю.С. Шемшученко. Київ : Юрид. думка, 2007. 992 с.
13. Великий тлумачний словник сучасної української мови. Київ: Перун, 2001. 1426 с.
14. Встреча на высшем уровне Планета Земля / сост. М. Кинтинг. Женева: Центр за наше будущее, 1992. 70 с.
15. Габрель М.М. Просторова організація містобудівних систем. Київ: Видавничий дім А.С.С., 2004. 400 с.
16. Гармонізація транспортної системи України з вимогами ЄС сприятиме економічному зростанню: рекомендації звіту Європейського Союзу та Програми розвитку ООН (30/06/2010). Представництво Європейського Союзу в Україні. URL: <http://ec.europa.eu/> (дата звернення: 18.06.2019).
17. Герасин С. И. Изъятие земельных участков в общественных интересах по законодательству Германии. Государство и право. 2005. № 2. С. 59–66.
18. Грановська Л. М. Рациональне природокористування в зоні еколого-економічного ризику: монографія. Херсон: ХДАУ, 2007. 500 с.
19. Грещук Г. Землепорядний механізм управління земельними ресурсами в сільському господарстві. Економічний дискурс. 2017. № 3. С. 101–108.
20. Григорович Т.А. Організаційні та практичні аспекти проведення інвентаризації земель з використанням геоінформаційних систем. Сучасні технології землеустрою, кадастру та управління земельними ресурсами: зб. матеріалів доп. учасн. V Всеукр. наук-практ. конф. Київ, 2019. С. 7–8.
21. Гуцуляк Г.Д., Гуцуляк Ю.Г. Методологічні та методичні засади оптимізації природокористування і землекористування. Збалансоване природокористування. 2016. № 2. С. 82–87.
22. Демський Е.Ф., Гіжевський В.К., Демський С.Е., Мілашевич А.В. Транспортне право України: навч. посіб. / за заг. ред. Ф. Е. Демського. Київ: Юрінком Інтер, 2002. 416 с.
23. Департамент охорони здоров'я. Основні показники здоров'я населення м. Києва за період з 2014 по 2017 роки: веб-сайт. URL: <https://health.kievcity.gov.ua/content/statystyka.html> (дата звернення: 09.08.2019).

24. ДБН В.2.3-4:2015 Автомобільні дороги Частина I. Проектування Частина II. Будівництво // Законодавство України» / ВР України. URL: <http://kbu.org.ua/assets/app/documents/dbn2/74.1.%20ДБН%20В.2.3-4~2015>. (дата звернення: 20.07.2019).
25. ДБН 360-92 Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень : наказ Держкоммістобудування від 17.04.1992 № 44 // Законодавство України / ВР України. URL: https://dbn.co.ua/load/normativy/dbn/dbn_360_92_ua/1-1-0-116 (дата звернення: 10.08.2019).
26. ДБН В.2.3-5:2018. Споруди транспорту. Вулиці та дороги населених пунктів // Законодавство України / ВР України. URL: [http://kbu.org.ua/assets/app/documents/75\(1\).1.%20%D0%94%D0%91%D0%9D%20%D0%92.2.3-5-pdf](http://kbu.org.ua/assets/app/documents/75(1).1.%20%D0%94%D0%91%D0%9D%20%D0%92.2.3-5-pdf) (дата звернення: 05.06.2019).
27. ДБН В.2.3-16:2007 Споруди транспорту. Норми відведення земельних ділянок для будівництва (реконструкції) автомобільних доріг // Законодавство України / ВР України. URL: <http://profidom.com.ua/v-2/v-2-3/1598-dbnv-2-3-162007> (дата звернення: 21.05.2019).
28. Державне агентство автомобільних доріг України. URL: <http://ukravtodor.gov.ua>.
29. Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 12.05.2019).
30. Добряк Д.С. Сучасний стан земельної реформи та перспективи розвитку земельних відносин в Україні. Землепорядний вісник. 2015. № 4. С. 2–4.
31. Добряк Д.С., Жук О.П., Вітвіцька В.М. Економічні механізми стимулювання екологобезпечного землекористування в ринкових умовах. Землеустрій і кадастр. 2008. № 2. С. 3–10.
32. Добряк Д.С., Бабміндра Д.І. Еколого-економічні засади реформування землекористування в ринкових умовах. Київ: Урожай, 2006. 336 с.
33. Добряк Д.С., Будзьяк В.М., Будзьяк О.М. Ефективність екологобезпечного землекористування в Україні в ринкових умовах. Економіка України. 2013. № 7(620). С. 83–93.
34. Довідник із землеустрою / за ред. Л.Я. Новаковського. 4-те вид., перероб. і доп. Київ: Аграрна наука, 2015. 492 с.

35. Дорош Й. М., Дорош О. С. Формування обмежень та обтяжень у землекористуванні: навч. посіб. Херсон: Гринь Д.С., 2017. 649 с.
36. ГБН В.2.3–218–007:2012. Екологічні вимоги до автомобільних доріг. Проектування // Законодавство України» / ВР України. URL: <http://kbu.org.ua/assets/app/documents/dbn2/122.1.pdf> (дата звернення: 10.07.2019).
37. Економічні, екологічні та соціальні аспекти використання земельних ресурсів в Україні / за ред. О.В. Ульяновченка. Харків: Смугаста тип, 2015. 320 с.
38. Експертний коментар «Земельний кодекс України. Глава 13. Статті 65–77. Землі промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення / Земельна спілка України. URL: <https://zem.ua/uk/53-komentar-do-zakonu-ukrajini-proderzhavnij-zemelnij-kadastr/> (дата звернення: 10.05.2019).
39. Експериментальні дослідження вмісту важких металів в охоронних зонах автомагістралей. Геоінформаційний моніторинг навколишнього середовища: GPS і GIS-технології: зб. матеріалів XV Міжнар. наук.-техн. симпоз., Львів, 12–17 верес. 2011 р. Львів: Львівська політехніка, 2011. С. 224–227.
40. Євсюков Т.О. Багатофакторна класифікація особливо цінних земель: нормативні та науково-методичні передумови. Збалансоване природокористування. 2013 №. 1. С. 53–59.
41. Ємець О.А. Удосконалення технологій землеустрою територій міжнародних автомобільних транспортних коридорів: дис. канд. техн. наук: 05.24.04. Київ, 2018. 164 с.
42. Ємець О.А. Кадастрове обґрунтування відведення земель при будівництві автомагістралей. Технологический аудит и резервы производства. 2014. № 1/1(15). С. 20–23.
43. Жук О.П. Еколого-економічні засади використання і охорони земельних ресурсів у новостворених агроформуваннях ринкового типу: дис. ... канд. екон. наук: 08. 00.06. Київ, 2007. 196 с.
44. Залознова Ю. Класифікація форм державного-приватного партнерства: узагальнення зарубіжного та вітчизняного досвіду. Agricultural and Resource Economics: International Scientific E-Journal. 2016. № 3, vol. 2. С. 88–105.
45. Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности: Закон Республики Беларусь от 2 декабря 1994 г. № 3434-ХІІ: с изм. по

сост. на окт. 2009 г. URL:
<http://pravoby.info/docum09/part33/akt33993.htm> (дата обращения:
20.09.2019).

46. Захаріна О.В., Симоненко Л.І., Сайкевич М.І. Публічно-приватне партнерство як механізм розвитку інфраструктури регіону. Державне управління: удосконалення та розвиток. URL: www.dy.nayka.com.ua/pdf/2_2018/32.pdf. (дата звернення: 11.06.2019).

47. Земельний кодекс Української РСР // Законодавчі акти про землю. Київ: Урожай, 1972. С. 28–46.

48. Земельний кодекс України: Закон України від 25 жовтня 2001 року № 2768-III // Законодавство України / ВР України. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2768-14> (дата звернення 20.04.2018).

49. Ібатуллін Ш.І., Степенко О. В., Сакаль О.В. Механізми управління земельними відносинами в контексті забезпечення сталого розвитку. Київ: ДУ ІЕПСР НАН України, 2012. 52 с.

50. Ільїна Н. Правові засади екологічного планування як функція державного управління у сфері екології. Екологічне право. 2006. № 6. С. 61–65.

51. Інформаційний бюлетень про стан земельних ресурсів України. Київ: Держкомзем України, 1996. 100 с.

52. Іщенко Н. Ф. Транспортна стратегія України та розвиток автомобільно-дорожнього землекористування. Збірник праць Міжнародної науково-практичної конференції, Київ, 14–15 верес. 2018 р. – Київ: Компринт, 2018. 266 с.

53. Іщенко Н.Ф. Сучасні проблеми екологічної безпеки в землекористуванні автомобільного транспорту. Екологічна безпека та збалансоване природокористування в агропромисловому виробництві. Міжнар. наук.-практ. конф. Київ. 2018. С. 75–78.

54. Іщенко Н.Ф., Скрипник Л.Р. Стратегія ради ІКАО в області екологобезпечного землекористування авіаційного транспорту. Збалансоване природокористування: традиції, перспективи та інновації: зб. матеріалів доп. учасн. II Міжнар. наук.-практ. конф. Київ, 2018 С. 56–58.

55. Іщенко Н.Ф., Огієвський О.В. Правовий режим земель автомобільного транспорту та дорожнього господарства. Сучасні технології землеустрою, кадастру та управління земельними ресур-

сами: зб. матеріалів доп. учасн. IV Всеукр. наук.- практ. конф. Київ, 2018. С.12–14.

56. Іщенко Н.Ф., Каплінська А.О. Нормування відведення земельних ділянок та набуття сервітутного користування земельними ділянками. Сучасні технології землеустрою, кадастру та управління земельними ресурсами: зб. матеріалів доп. учасн. IV Всеукр. наук.- практ. конф. Київ, 2018. С. 52–54.

57. Іщенко Н.Ф., Новаковський Д.Л. Сучасний стан та проблеми транспортної системи України. Теоретичні аспекти та практичні проблеми управління, економіки та природокористування в Україні: зб. матеріалів наук.-практик. конф. Київ, 2018. С. 150–153.

58. Іщенко Н.Ф. Проблеми інноваційного та інвестиційного розвитку транспортної системи. Сучасні технології землеустрою, кадастру та управління земельними ресурсами: зб. матеріалів доп. учасн. V Всеукр. наук.-практик. конф. Київ, 2019. С.7-8.

59. Іщенко Н.Ф., Лугова А.С. Сучасні проблеми орендних відносин у містах. Сучасні технології землеустрою, кадастру та управління земельними ресурсами: зб. матеріалів доп. учасн. II Всеукр. наук.-практик. конф. Київ, 2017. С. 28–31.

60. Іщенко Н.Ф., Скрипник Л.Р. Аналіз сучасних проблем екологізації використання земель транспорту. Інноваційні управлінські процеси в Україні: проблеми комерціалізації наукового та технічного розвитку: монографія / Національний університет «Львівська політехніка», Львів, 2018. С. 125–143.

61. Клепікова О. Соціально-економічна роль транспорту як теоретична передумова визначення транспортної системи і транспортної діяльності. Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. 2013 № 3 (97). С. 48–54.

62. Козлова Т.В., Балицька М.Є. Порівняльний аналіз законодавства країн ЄС і України щодо примусового відчуження земельних ділянок. Стратегія розвитку України. 2014. № 1. С. 94–99.

63. Конституція України: Закон України від 28.06.1996 р. № 254к/96-ВР // Законодавство України / ВР України. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/254k/96-vr>. (дата звернення 12.04.2018).

64. Коренюк П.І., Федулова С.О. Економіка природокористування. навч. посіб. Дніпропетровськ: Акцент ПП, 2014. 274 с.

65. Корсун С.Г. Мухачова О.О. Забруднення сільськогосподарських рослин свинцем в умовах різних типів ґрунтів. Агроекологія та біотехнологія. 1998. №. 2. С. 98–102.
66. Кузін Н.В. Реабілітація деградованих і малопродуктивних земель сільськогосподарського призначення: монографія. Суми: Мрія-1, 2016. 380 с.
67. Кулинич П. Ф. Правове регулювання резервування земель в Україні. Земельне право України. 2006. № 7. 19 с.
68. Курильців Р. Сутність та зміст інтегрованого управління землекористуванням. Землевпорядний вісник. 2012. № 4. С. 32-35. Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Zv_2012_4_969.
69. Линник І.Е. Прогнозування екологічного стану ґрунтів та джерел води уздовж автомобільних доріг. Комунальне господарство міст. 2014. № 116. С. 75–80.
70. Лупак Л.Р. Проблемні аспекти та перешкоди розвитку дорожньо-транспортної інфраструктури сільських територій західних регіонів України. Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України. 2013. №. 6(104). С. 306–312.
71. Мартин А.Г. Проблеми організаційно-правового механізму викупу земельних ділянок для суспільних потреб. URL: <https://zsu.org.ua/andrij-martin/69-2011-01-12-16-01-54>.
72. Мартин А.Г. Сучасні проблеми класифікації та встановлення цільового призначення земельних ділянок. Землевпорядний вісник. 2007. № 6. С. 28–34.
73. Мартин А.Г. Регулювання ринку земель в Україні: монографія. Київ: НУБіП, 2011. 252 с.
74. Мартин А.Г., Євсюков Т.О. Сучасний стан та пропозиції щодо нормування у галузі охорони земель в Україні. Землеустрій і кадастр. 2008. № 1. С. 21–27.
75. Мартин А.Г., Ібатуллін Ш.І. Облік земельних ділянок у системі державного земельного кадастру – основа державного реєстру прав на нерухоме майно. Землевпорядний вісник. 2005. № 2. С. 11–15.
76. Мезенцева Н.І., Батиченко С.П., Мезенцев К.В. Захворюваність і здоров'я населення в Україні: суспільно-географічний вимір: монографія. Київ: Прінт Сервіс, 2018. 136 с.

77. Механізми управління земельними відносинами в контексті забезпечення сталого розвитку / Ш.І. Ібатуллін, та ін. Київ: ДУ ІЕПСР НАН України, 2012. 52 с.
78. Митрофанова О. І., Пілічева М. О. Аналіз можливості застосування європейського досвіду щодо викупу земельних ділянок для суспільних потреб. Наукові праці ДонНТУ. 2012. №. 16(206). С. 89–94. (Серія «Гірничо-геологічна»).
79. Міжнародна база даних економічної статистики про країни, ринки і компанії (StatInfo.biz). URL: http://ru.worldstat.info/Europe/List_of_countries_by_Length_of_road_per_thousand_persons.(дата звернення 12.07.2019).
80. Міжнародна співпраця регіонів в контексті зближення України та ЄС: зовнішньоекономічні, інвестиційні та управлінські аспекти: аналіт. запис. URL: <http://old.niss.gov.ua/> (дата звернення 25.08.2019).
81. Мікловда В.П., Шевчук Я.В. Сучасний стан та рівень розвитку автомобільної інфраструктури України. Науковий вісник Ужгородського університету. 2011. № 32. С. 6–13.
82. Мірошніченко А.М. Нормування як засіб правового регулювання земельних відносин: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.06. Київ, 2004. 201 с.
83. Мірошніченко А.М., Мартин А.Г., Ріпенко А.І. Проблеми та перспективи безоплатної приватизації земель громадянами. Землеустрій, кадастр і моніторинг земель. 2012. № 3–4. С. 46–60.
84. Наконечний А.Б. Примусове відчуження земельних ділянок за законодавством України: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.06. Одеса, 2015. 193 с.
85. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. // Законодавство України / ВР України. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua> (дата звернення 26.04.2019).
86. На шляху до зеленої економіки: шляхи сталого розвитку та подолання бідності: Програма Організації Об'єднаних Націй з навколишнього середовища. URL: <https://www.ua.undp.org/content/ukraine/uk/home/sustainable-development-goals.html> (дата звернення 26.08.2019).

87. Недашківська Т.М., Добряк Д.С. Формування та оцінка обмежень і обтяжень у сільськогосподарському землекористуванні: монографія. Київ: Гордон, 2014. 162 с.
88. Нікіфорова О.А., Сидорченко Г.Г. Екологічна складова в перспективах розвитку міжнародних транспортних шляхів України. Транспортні системи та технології перевезень: зб. наук. праць ДНУЗТ ім. акад. В. Лазаряна. 2017. С. 67–72.
89. Новаковська І.О. Деградація земель мегаполісів: оцінка та проблеми локалізації. Збалансоване природокористування. 2016. № 3. С. 81–86.
90. Новаковська І.О., Джикаєв Є.Г. Зонування міських територій за цільовим призначенням (на прикладі міста Києва). Землеустрій, кадастр і моніторинг земель. 2014. №3–4. С. 83–88.
91. Новаковська І.О. Економіка землекористування: навч. посіб. Київ: Аграрна наука, 2018. 400 с.
92. Новаковська І.О. Управління міським землекористуванням: монографія. Київ: Аграрна наука, 2016. 304 с.
93. Новаковська І.О., Іщенко Н.Ф. Екологічні імперативи функціонування системи землекористування в галузі автомобільного транспорту та дорожнього господарства. Збалансоване природокористування. 2019. № 1. С. 82–92. DOI: <https://doi.org/10.33730/2310-4678.1.2019.170600>.
94. Новаковська І., Іщенко Н. Дослідження екологічної складової в структурі економічної ефективності використання земель автомобільного транспорту. *International journal of innovative technologies in economy*. 2019. № 4(24). P. 22–28. DOI: https://doi.org/10.31435/rsglobal_ijite.
95. Новаковська І.О., Іщенко Н.Ф. Проблеми відведення та використання земель для потреб дорожнього господарства. Сучасні питання економіки і права. 2017. № 1–2(5–6). С. 135–144.
96. Новаковська І.О., Стецюк М.П., Іщенко Н.Ф. Сучасний стан відведення земельних ділянок для потреб автомобільного транспорту. Сучасні питання економіки і права. 2019. № 1(9). С. 126–134.
97. Новаковський Л.Я., Новаковська І.О. Концептуальні положення впорядкування території для містобудівних потреб. Землепорядний вісник. 2015. № 1. С. 22–26.
98. Новаковський Л.Я., Олещенко М.А. Соціально-економічні проблеми сучасного землекористування. Київ: Урожай, 2007. 276 с.

99. Новаковський Л., Бредіхин О., Новаковська І., Олещенко М. Землекористування дорожнього господарства: сучасний стан та шляхи удосконалення правового регулювання. Землевпорядний вісник. 2014. № 10. С. 29–33.
100. Новаковський Л.Я., Третьяк А.М., Добряк Д.С. Земельна реформа і землеустрій в Україні. Київ, 2001. 151 с.
101. ГСТУ 218-02071168-096-2003. Охорона навколишнього середовища. Автомобільні дороги загального користування. Оцінка та прогнозування екологічного стану доріг та виробничих баз. Київ: Укравтодор, 2003. 48 с.
102. Основи земельного законодавства Союзу РСР і союзних республік Відомості Верховної Ради СРСР. 1968. № 51 // Законодавство України / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2874%D0%B0-07> (дата звернення 10.01.2019).
103. Палеха Ю.М., Колосок А.А. Нормативна грошова оцінка земель населених пунктів: на рубіконі змін. Землеустрій і кадастр. 2013. № 1. С. 60–67.
104. Перелік об'єктів державної власності, що підлягають приватизації у 2017–2020 роках, у тому числі тих, що можуть бути приватизовані після внесення змін до актів законодавства/передачі в комунальну власність / Мінекономрозвитку. URL: <http://me.gov.ua/Documents/Download?id=edfd2801-0e66-40bf-9e7d-7ab6f60ad15c>. (дата звернення 21.07.2019).
105. Петраковська О.С. Ефективність використання земельних ресурсів в населених пунктах. Містобудування та територіальне планування: наук.-техн. зб. Київ, 2004. С. 158–165.
106. Петраковська О.С., Тацій Ю.О. Девелопмент нерухомості та сталий розвиток міст. Київ: Кий, 2015. 504 с.
107. Петрович Л.М., Ванчура Р., Вплив автомобільного транспорту на забруднення земельних ресурсів. Геодезія, картографія і аерофотознімання. 2010. № 73. С. 102–110.
108. Перович Л., Ванчура Л. Вплив автомобільного транспорту на забруднення земельних ресурсів. Сучасні досягнення геодезичної науки та виробництва. 2011. № 21. С. 102–109.
109. Погрібний О.О., Каракаш І.І. Земельне право України: підручник / за ред. О.О. Погрібного. Київ: Істина, 2003. 448 с.

110. Про автомобільні дороги: Закон України від 08.09.2019 р. № 2862-IV // Законодавство України / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15> (дата звернення 20.05.2018).
111. Про автомобільний транспорт: Закон України від 5 квітня 2001 р. 2344-III // Законодавство України / ВР України. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14> (дата звернення: 05.01.2019).
112. Про відчуження земельних ділянок, інших об'єктів нерухомого майна, що на них розміщені, які перебувають у приватній власності, для суспільних потреб чи з мотивів суспільної необхідності: Закон України від 17.11.2009 р. № 1559-VI // Законодавство України / ВР України. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1559-17/print>. (дата звернення 14.01.2019).
113. Про внесення змін до деяких законів України щодо стимулювання виробництва бензинів моторних сумішевих: Закон України від 01.01.2011 р. // Законодавство України / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3502-15> (дата звернення 13.09.2019).
114. Про Внесення змін до Податкового кодексу та деяких інших законодавчих актів України щодо покращення адміністрування та перегляду ставок окремих податків і зборів: Закон України від 22.05.2019 р. // Законодавство України / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2628-19> (дата звернення 10.06.2019).
115. Про Добровільне об'єднання територіальних громад: Закон України від 01.01.2019 р. № 157-VII // Законодавство України / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/157-19>.
116. Про Генеральну схему планування території України: Закон України від 7 лютого 2002 р. № 3059-III // Законодавство України / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3059-14/ed20020207> (дата звернення: 10.09.2019).
117. Про Державний земельний кадастр: Закон України від 7 липня 2011 р. № 3613-VI // Законодавство України / ВР України. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3613-17>. (дата звернення 24.01.2019).

118. Про державний контроль за використанням та охороною земель: Закон України від 19.06.2003 р. № 963-IV // Законодавство України / ВР України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/963-15> (дата звернення 12. 02.2019).
119. Про затвердження Зміни № 1 до СОУ 45.2-00018112-038:2009: наказ Державного агентства автомобільних доріг України від 21.12. 2012 № 516 Законодавство України / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0516850-12> (дата звернення 23.08.2019).
120. Про затвердження Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018–2022 роки: Постанова Кабінету Міністрів України від 21.03.2018 р. № 382 // Законодавство України / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/382-2018-%D0%BF>.
121. Про затвердження Класифікації видів цільового призначення земель: наказ Державного комітету України із земельних ресурсів від 23.07.2010 р. № 548 // Законодавство України / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/z1011-10> (дата звернення 12.05.2018).
122. Про затвердження Порядку проведення інвентаризації земель: Постанова Кабінету Міністрів України від 23.05.2012 р. № 513 // Законодавство України / ВР України. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/513-2012-%D0%BF> (дата звернення 04.03.2019).
123. Про затвердження Концепції зменшення обсягів викидів важких металів в атмосферне повітря: Постанова Кабінету Міністрів України від 21.08.2000 р. № 1291 // Законодавство України / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1291-2000-%D0%BF> (дата звернення: 15.09.2019).
124. Про затвердження Єдиних правил ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правил користування та охорони: Постанова Кабінету Міністрів України від 30 березня 1994 р. № 198 // Законодавство України / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/198-94-%D0%BF> (дата звернення: 20.09.2019).
125. Про затвердження Порядку ведення Державного земельного кадастру: Постанова Кабінету Міністрів України від 17.10.2012

р. № 1051 // Законодавство України / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1051-2012-%D0%BF>.

126. Про заходи щодо розвитку виробництва палива з біологічної сировини: Указ Президента України від 26.09.2003 р. № 1094 // Законодавство України / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1094/2003> (дата звернення 10.09.2019).

127. Про землеустрій: Закон України від 22 травня 2003 р. № 858-IV // Законодавство України / ВР України. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/858-15>.(дата звернення 21.05.2019).

128. Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг: Закон України від 25.03.2018 р. № 2304-VIII // Законодавство України / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1286-14/ed20180325> (дата звернення 12.03.2018).

129. Про охорону атмосферного повітря: Закон України від 16 жовтня 1992 р. № 2707-XII // Законодавство України / ВР України. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2707-12> (дата звернення: 27.12.2018).

130. Про охорону земель: Закон України від 19.06.2003 р. № 962-IV // Законодавство України / ВР України. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/962-15> (дата звернення 15.12.2018).

131. Про охорону навколишнього природного середовища: Закон України від 25.06.1991 р. № 1264-XII // Законодавство України / ВР України. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1264-12> (дата звернення 10.12.2018).

132. Про оцінку впливу на довкілля: Закон України від 23.05.2017 р. № 2059-VIII // Законодавство України / ВР України. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/2059-19> (дата звернення: 25.12.2018).

133. Про регулювання містобудівної документації: Закон України від 17 лютого 2011 р. № 3038-VI // Законодавство України / ВР України. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3038-17> (дата звернення: 25.11.2018).

134. Про розміри та Порядок визначення втрат сільськогосподарського і лісогосподарського виробництва, які підлягають відш-

кодуванню: Постанова Кабінету Міністрів України від 17 листопада 1997 р. № 1279 // Законодавство України / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/1279-97-%D0%BF> (дата звернення 12.10.2019).

135. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 р. № 232/94-ВР // Законодавство України/ ВР України. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80> (дата звернення 12.01.2019).

136. Ткаченко В.І. Порівняння українських та зарубіжних нормативних вимог щодо розміщення елементів благоустрою автомобільних доріг. Наукові нотатки. 2014. № 46. С. 522–528.

137. Розвиток транспортної інфраструктури України та її інтеграції до загальноєвропейської транспортної системи. Співробітництво України і ЄС у галузі транспорту. URL: <https://uk.wikipedia.org/w/index.php?title>.

138. Розумний, зелений та інтегрований транспорт. URL: http://projects.nmu.org.ua/ua/horizont2020/soc_ch/soc_ch_trans.php.

139. Розрахунок компенсації при відчуженні земельної ділянки для суспільних потреб на прикладі реконструкції великої кільцевої дороги Києва / Сидоренко В.Д. та ін. Технологический аудит и резервы производства. 2016. № 4/6(30). С. 25–34.

140. Сацький Д.В. Основні засади планування землекористування населених пунктів. Землеустрій, кадастр і моніторинг земель. 2013. № 1–2. С. 147–150.

141. Сирийчик Т., Фургаліські А., Клімкевич Ч., Камола М. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / за заг. ред. М. Свенціцькі. Київ: Аналітично-дорадчий центр блакитної стрічки, 2010. 102 с.

142. Сохнич А.Я., Горлачук В.В., Наход А.В. Управління земельними ресурсами. Регулювання земельних відносин: навч. посіб. Львів: 2008. 255 с.

143. Сохнич А.Я., Колодій П.Н. Державний контроль за використанням і охороною земель: навч. посіб. Львів: Українські технології, 2005. 140 с.

144. Сохнич А.Я. Система організації ландшафтів – основа раціонального землекористування та екосистем. Землевпорядний вісник. 2000. № 2. С. 15–21.

145. Соціально-економічний потенціал сталого розвитку України та її регіонів / за ред. Лібанової Е.М., Хвесика М.А. Київ: ДУ ІЕПСР НАН, 2014. 776 с.
146. Стецюк М.П., Іщенко Н.Ф., Стан і перспективи використання земель транспорту України. Землеустрій, кадастр і моніторинг земель. 2018. № 1. С. 14–24. DOI: <http://dx.doi.org/10.31548/zemleustriy2018.01>.
147. Стецюк М.П., Іщенко Н.Ф., Еколого-економічні аспекти зміни правового статусу земель для потреб автомобільного транспорту. Землеустрій, кадастр і моніторинг земель. 2019. № 1. С. 30–40. DOI: <http://dx.doi.org/10.31548/zemleustriy2019.01.04>.
148. Стратегія удосконалення механізму управління в сфері використання та охорони земель сільськогосподарського призначення державної власності та розпорядження ними // Законодавство України / ВР України. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/413-2017-%D0%BF/page>.
149. Ступень М., Рогач С., Рій І. Механізм економічного регулювання земельних відносин. Економіст. 2015. № 2. С. 42–43.
150. Павличенко А.В., Лисицька С.М., Борисовська О.О., Демченко О.В. Транспортна екологія: метод.-інформ. матеріали до самостійного вивчення дисципліни та виконання індивідуальних завдань для студентів напряму підготовки 6.070101 «Транспортні технології» / Національний гірничий університет. Дніпропетровськ, 2012. 39 с.
151. Третяк А.М. Концептуальні засади «Землеустрою – 2030». Землеустрій, кадастр і моніторинг земель. 2013. № 1–2. С. 4–12.
152. Третяк А.М. Екологія землекористування: теоретико-методологічні основи формування та адміністрування: монографія: Херсон: Грінь Д.С., 2012. 440 с.
153. Фурдичко О.І., Стадник А.П. Основи управління агроландшафтами України: підручник. Київ: Аграр. наука, 2012. 384 с.
154. Фурдичко О.І. Сталий розвиток сільських територій на засадах раціонального природокористування та еколого-безпечного агропромислового виробництва. Агроекологічний журнал. 2010. С. 9–13. (Спецвипуск).
155. Харченко А.М. Особливості забезпечення майнових прав на земельні ділянки, відведені під об'єкти транспортного будівництва. Автомобільні дороги і дорожнє будівництво. 2016. № 97. С. 86–93.

156. Хвесик М.А., Голян В.А. Інституціональна модель природокористування в умовах глобальних викликів: монографія. Київ: Кондор, 2007. 480 с.
157. Хвесик М.А., Голян В.А. Інституціональне забезпечення землекористування: теорія і практика: монографія. Київ: Книжкове видавництво НАУ, 2006. 260 с.
158. Хвесик М.А. Стратегічні імперативи раціонального природокористування в контексті соціально-економічного піднесення України: монографія. Донецьк: Юго-Восток, Лтд, 2008. 496 с.
159. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 року № 435-IV // Законодавство України / ВР України. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-IV> (дата звернення 14.05.2019).
160. Чибіряков В.К., Малашевський, О.А., Бугасенко О.А. Вдосконалення методики розрахунку рівноцінних земельних ділянок сільськогосподарського призначення під час їх обміну. Інженерна геодезія. 2015. № 62. С. 72–80.
161. Чепков Б.М., Паночко М.М. Сучасний стан та пропозиції щодо вдосконалення класифікації земель. Землеустрій та кадастр. 2004. № 3–4. С. 41–61.
162. Чудовська В.А. Інструментальне забезпечення організаційно-економічного механізму екологічно збалансованого управління земельними ресурсами. Екологія і природокористування в системі оптимізації відносин природи і суспільства :зб. матеріалів доп. учасн. III Міжнар. наук.-практ. інтер.-конф. 2016, Тернопіль: Крок. С. 266–268.
163. Чудовська В.А. Механізм державного регулювання екобезпечного використання земельних ресурсів. Збалансоване природокористування. 2015. № 1. С. 65–69.
164. Шапоренко О.І. Управління станом і використання сільськогосподарських земель у регіоні. Донецьк: Норд Прес, Дон ДУУ. 2004. 503 с.
165. Шершун М.Х. Поняття стратегічної екологічної оцінки: питання визначення в законодавстві України. Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е. О. Дідоренка. 2014. № 1. С. 265–272.

166. Шкуратов О.І. Екологічний аудит в системі інвестиційного забезпечення підприємств: підручник. Київ: Наук. вісн. Акад. муніц. упр, 2011. 150 с.
167. Шинкаренко В.Г., Бурмака М.М. Галузеві особливості розвитку дорожнього господарства. Економіка транспортного комплексу. 2012. № 18. С. 143–153.
168. Шемаєв В.В. Управління розвитком транспортної інфраструктури в системі економічної безпеки держави: дис. ... д-ра. екон. наук: 21.04.01. Київ, 2018. 441 с.
169. Шемшученко Ю.С. Охрана окружающей среды в городах. Организационно-правовые вопросы. Київ: 1981. 235 с.
170. Bailey M-K., Smith L., Fox S., Scott D., Grimes G. Handbook on Integrating Land Use Considerations into Transportation Projects to Address Induced Growth: Posibnyk z intehratsiyi zemlekorystuvannya Rozhlyad transportnykh proektiv do Indukovane zrostannya. Virginia, 2005, 46 s.
171. Bousquet F., Fayard A. Road infrastructure concession practice in Europe. No 2675, Policy Research Working Paper Series from The World Bank. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://econpapers.repec.org/paper/wbkwbrwps/2675.htm>
172. Braconier, H., Pisu M., Bloch D. The Performance of Road Transport Infrastructure and its Links to Policies, OECD Economics Department Working Paper. 2013. № 1016.
173. Corporatization through Public-Private Partnerships. URL: <http://www.maldivespartnershipforum.gov.mv/pdf/Corporatization%20through%20PPP.pdf>.
174. Viitanen, K., Falkenbach, H. & Nuuja, K. (Eds.). Compulsory Purchase and Compensation – Recommendations for Good Practice. FIG publication no 54.
175. Zrobek S. Is the Amount Of Compensation For Real Estate Expropriation Just. Nordic Journal of Surveying and Real Estate. 2007. Vol. 3. Access point: <http://www.tkk.fi/Yksikot/Kiinteisto/FIG/pdf/files/07092007Zrobek>.
176. FAO Compulsory acquisition of land and compensation. FAO Land Tenure Studies 10. Food and Agriculture Organization of the United Nations, Rome. 2009.
177. Kyrultsiv R., Hernik J., Kryshenyk N. Impact of land reform on sustainable land management in Ukraine. Acta Scientiarum Polonorum,

- Formatio Circumiectus. 2018. 17 (2), P. 105–115. Access point: http://www.formatiocircumiectus.actapol.net/pub/17_2_105.pdf.
178. Novakovska I.A., Ishchenko N.F. The problem of roadside land use pollution in Ukraine and the methods of its solution. Imperatives of development of civil society in promoting national competitiveness (13–14 грудня 2018 р.). Батумі (Грузія). 2018.
179. Novakovska I., Ishchenko N. Transport strategy of Ukraine in the context of European integration. (Collective Monograph), ISMA University, 2017. Vol. 3. P. 248
180. Novakovska I., Ishchenko N., Features of the control and land protection of the aviation transport. International Symposium on Sustainable Aviation, (Kiev, 10–13 september 2017). Kiev, 2017. P. 67.
181. OECD. Strategic Transport Infrastructure Needs to 2030. OECD Publishing; March 21, 2012. 248 p.
182. Tomson A. Valuation For Expropriation In Estonia. Interpretation Of The Key Issues. Access point: <http://www.tkk.fi/Yksikot/Kiinteisto/FIG/pdf-files/06092007Tomson>.
183. Van Wee, Bert. Viewpoint: Toward a new generation of land use transport interaction models. Journal of Transport and Land Use. 2015. № 8(3).
184. Fernando S. Integration of road planning and land use planning, Australian experience. 20th South African Transport Conference South Africa, 16–20 July. 2001. Access point: <https://pdfs.semanticscholar.org/e918/32e3da7fda4296a2c5afd929e3870b61ca7e.pdf>.
185. William R. Black (2010). Sustainable Transportation: Problems and Solutions. The Guilford Press; 1 edition January 4, 2010. 299 p.