

АКТУАЛЬНІСТЬ РОЗВИТКУ МЕРЕЖІ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ МІСЦЕВОГО ЗНАЧЕННЯ В УМОВАХ РЕОРГАНІЗАЦІЇ АДМІНІСТРАТИВНО- ТЕРИТОРІАЛЬНОГО УСТРОЮ УКРАЇНИ

Тулинська О.О.

Руденко А.Р.

(науковий керівник д-р техн. наук, проф. Батракова А.Г.)

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

З набуттям чинності закону України «Про добровільне об'єднання територіальних громад» [1] був розпочатий перший етап реформи адміністративно-територіального устрою України. Головним принципом об'єднання громад є доступність публічних послуг для мешканців усіх населених пунктів що входять в новостворену об'єднану громаду. Якість і доступність таких послуг має бути на рівні не нижчому чим до об'єднання, тому вони, переважно, будуть надаватися в адміністративному центрі територіальної громади. Законом України № 562-ІХ від 16.04.2020 р. «Про внесення змін до деяких законів України щодо визначення територій та адміністративних центрів територіальних громад» [2] було дано визначення адміністративного центру територіальної громади – це населений пункт (село, селище, місто), що має розвинену інфраструктуру і, як правило, розташований найближче до географічного центру території громади, та у якому розміщується представницький орган місцевого самоврядування територіальної громади. Методику формування територіальних громад затверджено постановою Кабінету Міністрів України № 214 від 08.04.2015 р. (у редакції постанови Кабінету Міністрів України № 34 від 24.01.2020 р.) [3]. У Методиці дано визначення новим термінам, зокрема: «зона доступності потенційного

адміністративного центру спроможної територіальної громади» – це територія навколо потенційного адміністративного центру спроможної територіальної громади, що визначається з урахуванням доступності публічних послуг у відповідних сферах на території такої громади. Також Методикою зазначено, що у якості першого пріоритету при формуванні спроможних територіальних громад є визначення потенційних адміністративних центрів спроможних територіальних громад та зон їх доступності. Тому доступність послуг має забезпечуватись як центрами надання адміністративних послуг, закладами охорони здоров'я, культури, спорту тощо так й зручним транспортним сполученням між всіма населеними пунктами, тобто розвиненою мережею автомобільних доріг місцевого значення.

Зони доступності потенційних адміністративних центрів спроможних територіальних громад визначаються з урахуванням доступності публічних послуг у відповідних сферах, зокрема часу прибуття для надання швидкої медичної допомоги у невідкладних випадках та пожежної допомоги, що не повинен перевищувати 20 хвилин. Інші населені пункти (села, селища, міста), територія яких не охоплюється зонами доступності потенційних адміністративних центрів, мають бути розташовані на відстані не більше ніж 20 км автомобільними дорогами загального користування від таких адміністративних центрів [3]. Тому у разі зменшення відстаней між населеними пунктами громади її спроможність збільшується, що має економічний ефект.

В зв'язку зі зміною територій районів та визначенням нових районних центрів виникає необхідність перегляду та розбудови мережі територіальних автомобільних доріг. У Харківській області об'єднання районів відбулося в адміністративних межах колишніх районів (крім території Нововодолазького району, частина

якого увійшла до Красноградського району, а частина – до Харківського). Нові центри співпадають з районними центрами, при чому п'ять із них – м. Харків, м. Ізюм, м. Куп'янськ, м. Лозова та м. Чугуїв – це крупні міста обласного значення, потреби у зв'язку яких повністю задовольняє існуюча мережа автомобільних доріг загального користування Харківській області. Інші два районних центри – міста районного значення (м. Богодухів та м. Красноград) із забезпеченою транспортною доступністю та розвиненою мережею автомобільних доріг загального користування державного і місцевого значення. Отже, мережа автомобільних доріг у Харківській області задовольняє вимогам законодавства і в умовах запровадження нового адміністративно-територіального устрою не потребує змін. Відповідно Земельного кодексу України, землі під такими автомобільними дорогами є державної власністю та не переходять до комунальної власності громад [4].

Потребує уваги і розвитку мережа автомобільних доріг місцевого значення. Згідно закону України «Про автомобільні дороги», автомобільні дороги місцевого значення поділяються на обласні та районні [5]. До обласних автомобільних доріг належать автомобільні дороги, що з'єднують адміністративні центри Автономної Республіки Крим і областей з іншими населеними пунктами в межах Автономної Республіки Крим чи області та із залізничними станціями, аеропортами, річковими портами, пунктами пропуску через державний кордон, місцями відпочинку і не належать до доріг державного значення. До районних автомобільних доріг належать автомобільні дороги, що з'єднують адміністративні районні центри з іншими населеними пунктами, інші населені пункти між собою, з підприємствами, об'єктами культурного значення, іншими дорогами загального користування у межах району. Статтею 12 закону України

«Про автомобільні дороги», визначені наступні повноваження обласних державних адміністрацій щодо управління автомобільними дорогами загального користування місцевого значення [5]:

- розроблення пропозицій щодо формування та реалізації державної політики (стратегії) у сфері дорожнього господарства та управління автомобільними дорогами загального користування місцевого значення, програм розвитку дорожнього господарства;
- організація будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування місцевого значення відповідно до державних будівельних норм і стандартів та переліків об'єктів та обсягів бюджетних коштів, передбачених місцевими бюджетами;
- забезпечення належного маршрутного орієнтування користувачів автомобільних доріг загального користування місцевого значення;
- забезпечення сталого функціонування автомобільних доріг загального користування місцевого значення;
- здійснення контролю за станом автомобільних доріг загального користування місцевого значення;
- забезпечення фінансування та розвитку мережі автомобільних доріг загального користування місцевого значення, а також автомобільних доріг загального користування державного значення у разі наявності відповідного рішення обласної ради;
- забезпечення проведення обов'язкових аудиту та перевірки безпеки автомобільних доріг, що належать до сфери його управління.

Розпорядженням Кабінету Міністрів України № 759-р від 02.10.2013 р. Про передачу автомобільних доріг загального користування місцевого значення було передано автомобільні дороги загального користування місцевого значення в існуючому стані із сфери управління Державного агентства автомобільних доріг до сфери

управління обласних державних адміністрацій [6]. Отже, власником автомобільних доріг загального користування місцевого значення (розпорядником від імені держави) фактично є обласні державні адміністрації, які в тому числі мають забезпечити розвиток мережі таких доріг.

У Харківській області тільки з 01.01.2018 р. автомобільні дороги загального користування місцевого значення були передані із сфери управління Державного агентства автомобільних доріг України у сферу управління обласної державної адміністрації (на баланс Департаменту капітального будівництва). Такі зміни відбулися в рамках децентралізації. Розпорядженням Харківської обласної державної адміністрації № 16 від 30.01.2019 р. балансоутримувачем автомобільних доріг загального користування місцевого значення Харківської області з 01.03.2019 р. визначено державне підприємство «Дороги Харківщини». Загальна протяжність доріг місцевого значення Харківської області становить 7328,9 км, тобто 76 % від усіх автомобільних доріг на території області. У мережу автомобільних доріг місцевого значення включено обласні автомобільні дороги – 1275,9 км, районні – 6053,0 км [7]. Перелік автомобільних доріг загального користування місцевого значення Харківської області був затверджений Розпорядженням Харківської обласної державної адміністрації № 419 від 03.07.2020 р. [8]. В умовах утворення нових районів і громад та визначення нових центрів виникає необхідність перегляду мережі автомобільних доріг місцевого значення. Так, у Харківській області у Чугуївському і Богодухівському районах виявився відсутнім прямий зв'язок між центрами громад та районним центром. Так, наприклад, відсутні автомобільні дороги, що зв'язують центр громади м. Чугуєв з м. Зміїв, м. Вовчанськ та с.м.т. Старий Салтів (сполучення тільки через м. Харків). З міста Валки та с.м.т. Коломак досить проблематично

добиратись до районного центру м. Богодучів. Тому сьогодні досить актуальною є проблема налагодження внутрішніх зв'язків між населеними пунктами новоутворених громад.

Існуюча мережа автомобільних доріг районного значення була побудована на основі районних центрів як точок тяжіння вантажопотоків та пасажиропотоків. Сьогодні основною адміністративно-управлінською ланкою стає центральний населений пункт громади, який не є кореспондуючим пунктом в існуючій мережі автомобільних доріг, що сформована ще у 70-х роках минулого сторіччя. Це формує проблему відсутності транспортного сполучення між населеними пунктами, що приєдналися до територіальної громади, та її центром та потребує розвитку мережі автомобільних доріг місцевого значення.

Законом України «Про автомобільні дороги» визначено, що розвиток мережі автомобільних доріг загального користування має для держави пріоритетне значення. Також встановлено що «у першу чергу кошти спрямовуються на збереження та розвиток автомобільних доріг, що забезпечують транспортний зв'язок сільських населених пунктів» [5]. Отже, для ефективної реалізації реформування адміністративно-територіального устрою, ця проблема потребує вирішення. Зі зміною адміністративно-територіального устрою змінюється інфраструктура адміністративних центрів - створюються нові опорні школи, лікарні, центри надання соціальної допомоги, адміністративних послуг тощо. Це потребує створення та оптимізації нових маршрутів громадського транспорту, що в свою чергу призводить до необхідності проектування та будівництва автомобільних доріг місцевого значення для оптимізації транспортних потоків та дорожньої мережі. Нажаль, дорожньо-транспортна складова не була врахована при формуванні нових

територій громад і районів й навіть не стала одним із найвагоміших факторів. Формування територій громад відбувалося за показником транспортної доступності (віддаленості). Отже, оптимізацію мережі автомобільних доріг необхідно проводити за наявності сформованого адміністративно-територіального поділу.

Література

1. Про добровільне об'єднання територіальних громад: Закон України від 05.02.2015 р. № 157-VIII. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/157-19> (дата звернення: 02.04.2021).

2. Про затвердження методики формування спроможних територіальних громад: Постанова Кабінету Міністрів України від 08.04.2015 р. № 214. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/214-2015-п> (дата звернення: 02.02.2020).

3. Про внесення змін до деяких законів України щодо визначення територій та адміністративних центрів територіальних громад: Закон України від 16.04.2020 № 562-IX. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/562-20> (дата звернення: 02.02.2020).

4. Земельний кодекс України від 25.10.2001 № 2768-III. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2768-14> (дата звернення: 02.04.2021).

5. Про автомобільні дороги: Закон України від 08.09.2005 № 2862-IV. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15> (дата звернення: 02.04.2021).

6. Про передачу автомобільних доріг загального користування місцевого значення: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 02.10.2013 № 759-р. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/759-2013-п> (дата звернення: 02.04.2021).

7. Про передачу автомобільних доріг загального користування місцевого значення Харківської області з балансу Департаменту капітального будівництва Харківської обласної державної адміністрації на баланс державного підприємства «Дороги Харківщини»: Розпорядження Харківської обласної державної адміністрації від 30.01.2019 № 16. URL : <https://kharkivoda.gov.ua/dokumenty/rozporядzhennya/2960/2961/97263> (дата звернення: 02.04.2021).

8. Про затвердження Переліку автомобільних доріг загального користування місцевого значення Харківської області: Розпорядження Харківської обласної державної адміністрації від 03.07.2020 № 419. URL : <https://kharkivoda.gov.ua/dokumenty/rozporядzhennya/3116/3167/104108> (дата звернення: 02.04.2021).

ЗАСТОСУВАННЯ ГЕОІНФОРМАЦІЙНИХ СИСТЕМ У ВІЙСЬКОВІЙ СПРАВІ

Федіна А. А.

(науковий керівник ст. викладач Седов А. О.)

Харківський національний аграрний університет
ім. В. В. Докучаєва

В усьому світі відзначають значні успіхи застосування геоінформаційних систем (ГІС). Більшості людей вони відомі в основному за GPS навігаторами, які встановлюються на транспортних засобах. Насправді, застосування цих систем більш широке як у народному господарстві, так і військовій сфері. Наприклад, відстеження й регулювання руху рейсових автобусів на маршрутах з урахуванням кількості людей на зупинках, затримка органами МВС викрадених автомобілів та ін. Сучасні ГІС у збройних силах інших країн також знайшли широке застосування в оперативній підготовці