

УДК 351.777.81
DOI <https://doi.org/10.32840/pdu.2-2.33>

І. М. Солоннікова

аспірант кафедри публічного управління та землеустрою
Класичного приватного університету

ДЕРЖАВНА ПОЛІТИКА ЩОДО УТРИМАННЯ ВУЛИЧНО-ДОРОЖНЬОЇ МЕРЕЖІ НАСЕЛЕНИХ ПУНКТІВ ЯК СКЛАДНИКА БЛАГОУСТРОЮ

У статті досліджено сучасний стан доріг загального користування за типами покриття й вулично-дорожньої мережі населених пунктів. Виділено низку нормативно-правових актів, що регулюють порядок здійснення ремонту та утримання доріг. Досліджено сучасні тенденції з реформування системи управління автомобільними дорогами загального користування, виявлено недоліки таких реформ. Запропоновано напрями державної політики з утримання вулично-дорожньої мережі населених пунктів, які представлено у вигляді організаційних заходів на державному й місцевому рівнях, і заходи фінансового характеру. До організаційних заходів на державному рівні запропоновано зарахувати прискорення процесів добровільного об'єднання територіальних громад; посилення відповідальності юридичних осіб за недотримання природоохоронного законодавства під час проведення ремонтних робіт; посилення відповідальності юридичних і фізичних осіб за порушення правил розміщення тимчасових споруд та елементів зовнішньої реклами вздовж вулиць; посилення відповідальності юридичних і фізичних осіб за пошкодження автомобільних доріг загального користування та вулично-дорожньої мережі населених пунктів; посилення адміністративної відповідальності фізичних осіб за забруднення вулиць і доріг місць.

До організаційних заходів на рівні громад запропоновано зарахувати обмеження руху великогабаритного транспорту центральними вулицями населених пунктів; виділення земельних ділянок на пільгових умовах особам, які планують організувати обладнання автостоянки; зменшення кількості пасажирського міського транспорту з невеликим умістом пасажирів; розширення дорожньої смуги основних доріг місць для підвищення їх пропускну здатності.

До фінансових заходів запропоновано зарахувати підвищення штрафних санкцій за паркування транспорту в невідведених для цього місцях; запровадження механізму державно-приватного партнерства (концесії) для здійснення ремонту доріг; надання податкових стимулів.

Запропоновані заходи мають сприяти зменшенню руху транспортних засобів вулицями міста; появі чистих доріг і їх узбіч; покращенню екологічної ситуації території населеного пункту; проведенню своєчасного та якісного ремонту доріг; появі більшої кількості організованих місць паркування транспортних засобів.

Ключові слова: вулично-дорожня мережа, населені пункти, благоустрій, автомобільні дороги загального користування, державна політика, дорожні смуги, автостоянки.

Постановка проблеми. Вулично-дорожня мережа належить до найбільш стійких характерних особливостей міста, що зберігається в процесі його розвитку й реконструкції, тому вона повинна відповідати не тільки сучасним вимогам щодо перепустки транспортних і пішохідних потоків, а й урахувувати їх розвиток на

довгострокову перспективу. Формування вулично-дорожньої мережі міста залежить від транспортних, соціально-економічних природно-кліматичних, історичних і просторово-планувальних умов, а функціональне призначення – від призначення території населеного пункту та характеру її забудови [1, с. 75].

Останніми роками проблема технічного стану вулиць і доріг залишається гострою,

близько 90% із них перебуває в незадовільному стані та потребує ремонту, і це незважаючи на те, що спостерігається зростання обсягів капіталовкладень на ремонт комунальних доріг населених пунктів. Тому виникає питання пошуку нових заходів з удосконалення державної політики в цій сфері.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Зазвичай питання утримання вулично-дорожньої мережі населених пунктів досліджувалося науковцями та фахівцями з технічних спеціальностей. Так, С.В. Роман розроблено новий науковий підхід до планування дорожніх ремонтно-експлуатаційних робіт у міських умовах, зокрема скориговано модель прогнозування зміни рівності проїзної частини міських вулиць і доріг у часі з урахуванням впливу щільності розташування люків, колодязів, інженерних мереж їх проїзної частини [2].

С.Л. Ігнатовим розроблено критерій для оптимальної побудови мережі автомобільних доріг з урахуванням впливу мережі на формування транспортних потоків і впливу транспортних потоків на формування конфігурації мережі [3].

Г.М. Іванченко присвятив увагу дослідженню технології утримання вулично-дорожньої мережі міста в період з позитивною температурою повітря. Ним висвітлено основні принципи територіального розміщення об'єктів комунального господарства міста, планування й визначення обсягів прибиральних робіт [4].

В.В. Івасенко вивчено проблему проектування безбар'єрної вулично-дорожньої мережі з урахуванням принципів універсального дизайну, зокрема запропоновано включення принципу естетичної привабливості, який враховував би потреби всіх користувачів вулично-дорожнього простору населених пунктів [5].

Важливим аспектом залишається дотримання екологічного складника під час утримання вулично-дорожньої мережі міста, саме цьому питанню присвячено низку наукових праць, зокрема А.Г. Батракової, яка надала вирішення проблеми енергоощадження на етапі розроблення проектів автомобільних доріг, що спрямоване на економію паливних ресурсів,

створення умов для екологічної безпеки автомобільних доріг, підвищення безпеки й поліпшення умов діяльності водія [6]. О.В. Храпаль розроблено засади еколого-економічного складника паспорта автомобільних доріг третього екологічного класу, сутність якого полягає у визначенні інтегрованого показника оцінювання стану навколишнього середовища, завдяки якому можна дослідити екологічні наслідки функціонування дорожньо-транспортного комплексу [7, с. 5].

Ю.С. Вдовенко присвятив праці пошуку джерел фінансування розвитку автомобільних доріг регіону, зокрема запропонував здійснювати поєднання державних, регіональних і приватних джерел розбудови автодорожньої мережі шляхом застосування концесії як форми приватно-державного партнерства в автодорожній сфері. Він надав пропозиції щодо оцінювання ефективності автодорожнього концесіювання з використанням показників прямого та мультиплікативного ефекту, які характеризують вигоду учасників проекту й оцінюють вплив розвитку доріг на промисловість, будівництво, сільське господарство, соціальну сферу [8]. В умовах обмеженості фінансових ресурсів місцевого самоврядування для ремонту, модернізації вулично-дорожньої мережі ці пропозиції є дуже слушними.

Але вулично-дорожня мережа є складником благоустрою населених пунктів і її утримання потрібно розглядати не тільки за окремими аспектами (фінансування, дотримання екологічних чинників, естетичної привабливості), а комплексно, що зумовлює актуальність обраної теми.

Метою статті є дослідження особливості реалізації державної політики з приводу утримання вулично-дорожньої мережі населених пунктів як складника благоустрою.

Виклад основного матеріалу. Відповідно до п. 1 ст. 22 Закон України (далі – ЗУ) «Про благоустрій населених пунктів», комплекс робіт з улаштування (відновлення) покриття доріг і тротуарів, обладнання пристроями для безпеки руху є складником комплексного благоустрою на території населеного пункту, що здійснюється з метою поліпшення інженерно-

технічного й санітарного стану території, покращення її естетичного вигляду [9].

Складниками вулиць і доріг населених пунктів є проїзна частина вулиць і доріг, трамвайне полотно, дорожнє покриття, штучні споруди, споруди дорожнього водовідводу, технічні засоби організації дорожнього руху, зупинки міського транспорту, стоянки таксі, тротуари, пішохідні та велосипедні доріжки, зелені насадження, наземні й підземні мережі, майданчики для паркування (ст. 18 ЗУ «Про автомобільні дороги» [10]).

ДБН В.2.3-5-2001 «Вулиці та дороги населених пунктів» поділяє дороги й вулиці за категоріями: головні (призначені для руху транспорту, що обслуговує адміністративні та громадські будинки і споруди, розташовані в межах площі, а також для проведення свят, народних гулянь, демонстрацій, парадів); перед значними громадськими спорудами й будинками (виставки, парки, торгові центри), стадіонами, палацами спорту, театрами; транспортні; вокзальні; багатофункціональні; ринкові; передзаводські [11].

Відповідно до Порядку проведення ремонту та утримання об'єктів благоустрою населених пунктів, вулиці, дороги, провулки, узвози, проїзди, пішохідні та велосипедні доріжки, майданчики для паркування транспортних засобів належать до об'єктів благоустрою. Роботи з ремонту й утримання об'єктів благоустрою населених пунктів поділяються на такі види, як капітальний ремонт; поточний ремонт (ремонт вулично-дорожньої мережі та штучних споруд поділяється на середній і дрібний) та утримання [12].

Під утриманням об'єктів благоустрою населених пунктів варто розуміти регулярне проведення заходів щодо запобігання передчасному зносу, забезпечення нормальних умов їх функціонування, створення сприятливих умов пересування для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення [12].

Стан вулиць і доріг оцінюють за відповідністю таких параметрів:

- конструктивних (проектна пропускна здатність; проектна несуча здатність дорожнього одягу; конструктивні параметри окремих елементів вулиць і доріг,

- їх інженерного обладнання, штучних споруд вулично-дорожньої мережі; міцність, пружність, пластичність дорожнього одягу; рівність, шорсткість, слизкість дорожнього покриття в нормальних погодних умовах; кількість, повнота й вид технічних засобів регулювання дорожнього руху);

- експлуатаційних (інтенсивність дорожнього руху; стан і працездатність штучних елементів і споруд, інженерного обладнання вулиць і доріг; показник слизкості дорожнього покриття; стан і працездатність зливостоків та інших водовідвідних споруд; стан елементів інженерного обладнання вулиць і доріг; стан технічних засобів регулювання дорожнього руху) [13].

До того ж Єдиними правилами ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правил користування ними та охорони затверджено обов'язки власників дорожніх об'єктів або дорожньо-експлуатаційних організацій:

- своєчасно і якісно виконувати експлуатаційні роботи з дотриманням норм і стандартів з безпеки руху;

- постійно контролювати експлуатаційний стан усіх елементів дорожніх об'єктів і негайно усувати виявлені пошкодження;

- контролювати якість робіт, що виконуються підрядними організаціями;

- вирішувати питання забезпечення експлуатації дорожніх об'єктів у надзвичайних ситуаціях і несприятливих погодно-кліматичних умовах [14].

Крім того, власник або балансоутримувач об'єкта благоустрою вулично-дорожньої мережі населеного пункту повинен забезпечувати утримання цього об'єкта з необхідною кількістю машин, механізмів, спеціалізованої техніки, посипних матеріалів і реагентів (ст. 28-1 Закону [9]).

Власники або балансоутримувачі об'єктів благоустрою вулично-дорожньої мережі зобов'язані забезпечити її утримання відповідно до Правил утримання вулично-дорожньої мережі населених пунктів та технічних засобів регулювання дорожнього руху (ст. 28-1 Закону [9]).

Зокрема, Правила регулюють:

- порядок утримання світлофорів (своєчасність затвердження балансоутри-

мувачем графіків вмикання світлофорів з урахуванням інтенсивності дорожнього руху та графіків перевірки їх роботи; здійснення перевірки зовнішнього стану й денної видимості світлофора, технічного стану та регулювання комутаційної апаратури, його силових щитів (не менше ніж один раз на місяць); технічного стану тротуарів світлофора; дотримання чистоти його оптичного пристрою (не рідше ніж 4 рази на рік);

– порядок утримання дорожніх знаків, огорожень, дорожньої розмітки, напрямних стовпчиків, пристроїв примусового зменшення швидкості (проведення технічного обстеження та виявлення наявності бруду в літній період і наявності снігу або крижаних відкладень у зимовий період);

– порядок утримання контролерів, засобів обробки й передачі інформації, засоби диспетчерського зв'язку (здійснення технічного обстеження периферійного обладнання, що включає роботи з перевірки його функціонування та програмного забезпечення системи) [12].

На рис. 1 представлено розподіл доріг загального користування за типами покриттів. Як бачимо, більшу кількість доріг займають «чорні шосе» – 43%. Проте з причини обмеження фінансування близько 90% автомобільних доріг загального користування не ремонтували понад 30 років. Тобто автомобільні дороги загального користування (169,6 тис. км) не відповідають сучасним вимогам як за міцністю (39,2%), так і за рівністю (51,1%). Окремо потребують особливої уваги штучні споруди та мостові переходи: і 16 191 мосту тільки 7 471 відповідають

чинним нормам і стандартам, термінового ж ремонту потребують 1 865 мостових переходів [15].

Складниками автомобільної дороги загального користування в межах смуги відведення є земляне полотно; проїзна частина; дорожнє покриття; смуга руху; споруди дорожнього водовідводу, водочисні, шумозахисні; штучні споруди; засоби технологічного зв'язку; інженерне облаштування (освітлення, стаціонарні комплекси вимірювання вагових і габаритних параметрів транспортних засобів, примусового зниження швидкості руху); архітектурне облаштування (архітектурні споруди та декоративні насадження, призначені для забезпечення естетичного вигляду автомобільних доріг); технічні засоби організації дорожнього руху тощо [16].

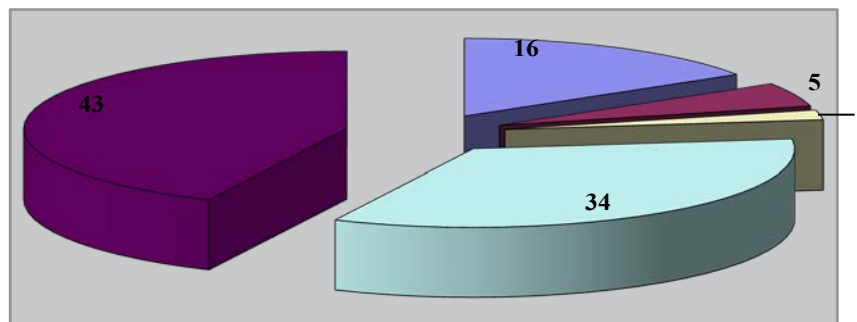
На жаль, інформації щодо стану вулиць і доріг міст не має. Але як користувачі цих доріг ми бачимо їх жахливий стан. Погіршення їх якості відбувається через погіршення умов експлуатації вулично-дорожньої мережі, причинами чого є таке:

– відсутність системи доріг для перепустки транзитних і вантажних потоків особливо стосовно центральної частини міста;

– мережа магістральних вулиць не становить єдиного цілого, наявність тупикових вулиць і «вузьких місць» (шляхопроводів, мостів тощо);

– магістральні вулиці, які підводять транспортні потоки до центру міста, вичерпали свою пропускну спроможність;

– незважаючи на те що останніми роками якість рухомого транспортного



■ Білі, щебневі, гравійні ■ Бруківки □ Цементобетонні □ Асфальтобетонні ■ Чорні шосе

Рис. 1. Розподіл доріг загального користування за типами покриттів, % [15]

складу значно покращилася, все ж таки розвиток вулично-дорожньої мережі міст значно відстає;

- недостатня організація у створенні умов ефективної роботи вуличного масового пасажирського транспорту;

- недостатньо використовуються резерви пропускної спроможності залізничного транспорту в транспортному обслуговуванні населення міста;

- відсутність чіткої зваженої політики в організації автостоянок (головне завдання під час їх розміщення полягає не в безпеці й організації дорожнього руху) [17, с. 42].

У листопаді 2016 році прийнято ЗУ «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо реформування системи управління автомобільними дорогами загального користування», який визначив, що збереження та розвиток мережі автомобільних доріг загального користування для держави мають пріоритетне значення [16]. На підставі цього Закону 122 667 км доріг перейшли в зону відповідальності місцевих органів влади, а 46 985 км залишилися в підпорядкуванні Державного агентства автомобільних доріг України.

Такий крок мав сприяти:

- підвищенню ефективності управління автомобільними дорогами місцевого значення завдяки можливості швидко й оперативно місцевими органами виконавчої влади приймати рішення;

- появі зацікавленості місцевих органів виконавчої влади та місцевого самоврядування в залученні додаткових джерел фінансування розвитку та утриманні автомобільних доріг місцевого значення;

- підвищенню рівня відповідальності органів місцевої влади за стан автомобільних доріг;

- поліпшенню транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг, зокрема, і для забезпечення роботи автобусних маршрутів до сільських населених пунктів;

- поліпшенню соціально-економічних показників, пов'язаних із підвищенням рівня комфортності й безпеки руху завдяки поліпшенню управління автомобільними дорогами [18].

На підставі дослідження нормативно-правової бази на рис. 2 представлено Напрями державної політики з утримання вулично-дорожньої мережі населених пунктів, які включають організаційні аспекти як на державному, так і на місцевому рівнях, а також заходи фінансового характеру.

Надамо більш детальне пояснення кожного із запропонованих заходів.

1. Організаційні заходи на державному рівні:

- *прискорення процесів добровільного об'єднання територіальних громад.* Процес добровільного об'єднання громад має низку переваг для останніх, тому ці заходи зараховано нами й до заходів фінансового характеру, адже, відповідно до внесених змін до ЗУ «Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо реформи міжбюджетних відносин», об'єднанні територіальні громади мають можливість отримати у своє розпорядження 60% податку на доходи фізичних осіб; акцизний податок з реалізації суб'єктами господарювання роздрібною торгівлю підакцизних товарів, що зараховується до бюджетів об'єднаних територіальних громад, міських бюджетів; податок на прибуток підприємств і фінансових установ комунальної власності; податок на майно (нерухомість, земля, транспорт); єдиний податок; 25% екологічного податку; державне мито; збір за місця для паркування транспортних засобів; туристичний збір; надходження від орендної плати за користування майновим комплексом та іншим майном, що перебуває в комунальній власності; рентні платежі; концесійні платежі щодо об'єктів комунальної власності тощо [19]. Отримані надходження можуть бути спрямовані на капітальний чи поточний ремонт вулично-дорожньої мережі, а також на її утримання;

- *використання можливості співпраці територіальних громад.* Так, ст. 4 ЗУ «Про співробітництво територіальних громад» виділяє п'ять форм співробітництва, серед яких – реалізація спільних проєктів, що передбачає координацію діяльності суб'єктів співробітництва й акумулювання ними ресурсів з метою спільного здійснення відповідних заходів; спільне

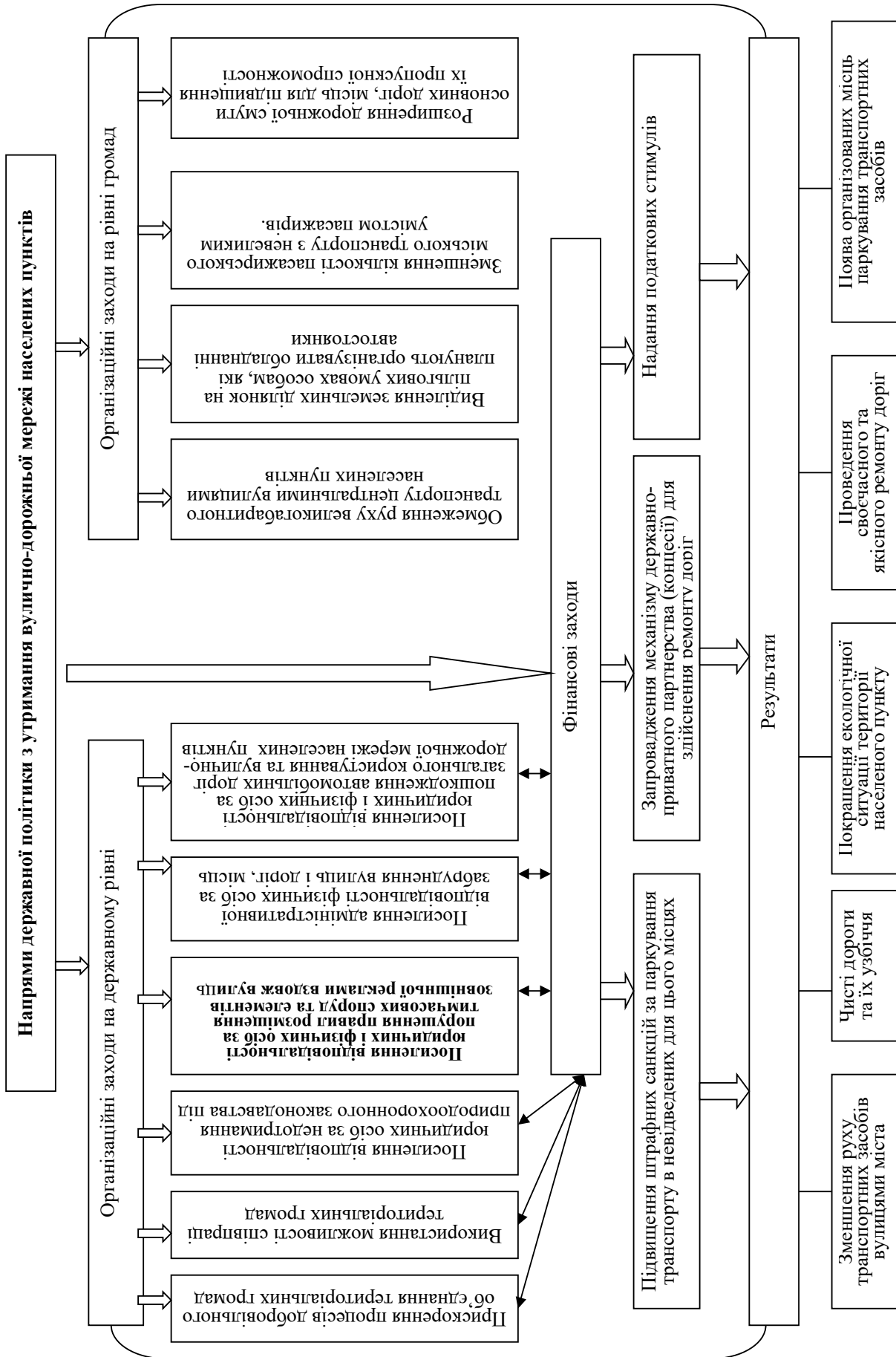


Рис. 2. Напрями державної політики з утримання вулично-дорожньої мережі населених пунктів (пропозиції автора)

фінансування (утримання) суб'єктами співробітництва підприємств, установ та організацій комунальної форми власності – інфраструктурних об'єктів [20]. У разі нестачі фінансових ресурсів у місцевих бюджетах для фінансування ремонту доріг громади мають можливість укласти договір про співробітництво з метою акумуляції фінансових ресурсів на такий ремонт, але це більше стосується доріг загального користування, тих, наприклад, що з'єднують населені пункти між собою;

– посилення відповідальності юридичних осіб за недотримання природоохоронного законодавства під час проведення ремонтних робіт. Згідно з п. 22.6 ДБН А.3.2-2-2009 «Охорона праці і промислова безпека у будівництві: Основні положення», з метою дотримання в процесі будівництва вимог законодавства про охорону навколишнього природного середовища в проектно-технологічній і проектно-кошторисній документації необхідно врахувати, що прокладання тимчасових автомобільних шляхів необхідно здійснювати так, щоб запобігти ушкодженню й унеможливити ушкодження сільськогосподарських угідь, дерев і кущів; учиняти заходи щодо запобігання пилоутворенню й забрудненню атмосферного повітря під час ремонту чи будівництва [21]. Але законодавець більш відповідально ставиться до питання охорони навколишнього природного середовища, тому порушення правил екологічної безпеки під час будівництва, реконструкції, введення в експлуатацію споруд та інших об'єктів, якщо це спричинило загибель людей чи екологічне забруднення, вважається злочином і карається позбавленням волі на строк від п'яти до десяти років з позбавленням права обіймати певні посади чи займатися певною діяльністю на строк до трьох років (ст. 236 Кримінального кодексу України [22]). Якщо дії забудовника не призвели до тяжких наслідків, то їх можна кваліфікувати як правопорушення, вчинене за ст. 96 Кодексу України за адміністративні правопорушення (далі – КУпАП) «Порушення вимог законодавства, будівельних норм, стандартів і правил під час будівництва», що передбачає накладення штрафу на посадових осіб від двохсот

до трьохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Проте вважаємо, що доцільніше розглянути питання ще більшого підвищення штрафних санкцій, які могли б бути спрямовані до бюджету й використані надалі для ліквідації наслідків неправомірної дії забудовника, ніж застосовувати до нього санкції у вигляді позбавлення волі;

– посилення відповідальності юридичних і фізичних осіб за порушення правил розміщення тимчасових споруд та елементів зовнішньої реклами вздовж вулиць. Відповідно до Єдиних правил ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правил користування ними та охорони, розміщення малих архітектурних форм та елементів зовнішньої реклами може здійснюватися лише на підставі дозволів, що видаються місцевими органами виконавчої влади за погодженням з уповноваженим підрозділом Національної поліції, дорожньо-експлуатаційними й іншими заінтересованими організаціями [23]. Порушення визначеного порядку погодження вважається адміністративним правопорушенням і може каратися у вигляді накладення штрафу на громадян у розмірі двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (340,00 грн.), на посадових осіб у розмірі тридцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (510,00 грн.).

Але вважаємо, що розмір санкцій є дуже незначним, адже порушення порядку розміщення цих тимчасових споруд може спричинити обмеження видимості, пошкодження дорожнього покриття, що, у свою чергу, може стати причиною дорожньо-транспортної пригоди, тому варто розглянути питання щодо підвищення розміру санкцій, можливо, до розміру ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян – для громадян і двісті – для посадових осіб;

– посилення відповідальності юридичних і фізичних осіб за пошкодження автомобільних доріг загального користування та вулично-дорожньої мережі населених пунктів. Так, ст. 139 КУпАП передбачено притягнення до адміністративної відповідальності громадян і посадових осіб за умисне й учинене з необережністю

пошкодження автомобільних доріг, вулиць, дорожніх споруд, залізничних переїздів, трамвайних колій, технічних засобів регулювання дорожнього руху у вигляді накладення штрафу на громадян від двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (340,00 грн.) або притягнення до громадських робіт на строк від тридцяти до сорока годин; на посадових осіб, відповідальних за технічний стан та утримання автомобільних доріг і вулиць, – від тридцяти неоподатковуваних мінімумів (510,00 грн.) або громадські роботи на строк від тридцяти до сорока годин [24]. Уважаємо, що треба переглянути розмір санкцій у бік суттєвого збільшення, адже пошкодження автомобільних доріг, дорожніх споруд, залізничних переїздів, трамвайних колій, технічних засобів регулювання дорожнього руху може призвести не тільки до дорожньо-транспортної пригоди, в результаті чого може бути спричинено шкоду здоров'ю і життю людини, навколишньому природному середовищу. Доцільним є підвищення розміру санкцій до ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян – для громадян (1700,00 грн.) та двісті – для посадових осіб (3400,00 грн.);

– посилення адміністративної відповідальності фізичних осіб за забруднення вулиць і доріг місць. Статтею 141 КУпАП передбачено притягнення до адміністративної відповідальності у вигляді накладення штрафу від одного до трьох неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (тобто від 17,00 до 51,00 грн.) осіб, які здійснюють звалювання снігу і сміття в смугу відводу автомобільних шляхів. Крім того, ст. 139 КУпАП передбачено притягнення до адміністративної відповідальності за забруднення дорожнього покриття у вигляді накладення штрафу на громадян від двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (340,00 грн.) або притягнення до громадських робіт на строк від тридцяти до сорока годин [24]. На нашу думку, санкції за забруднення громадянами смуги відводу автомобільних шляхів є дуже малими (від 17,00 до 51,00 грн.), обов'язково потрібно їх переглянути хоча б до розміру від двадцяти до тридцяти неоподатковуваних мінімумів доходів гро-

мадян (від 340,00 до 510,00 грн.), можливо, й запровадити притягнення до громадських робіт, що дало б змогу не тільки прибрати територію, а й зекономити на праці робітників комунальних підприємств.

2. До організаційних заходів на рівні громад нами зараховано:

– обмеження руху великогабаритного транспорту центральними вулицями населених пунктів. Відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України «Про проїзд великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами», рух великовагових і великогабаритних транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами може здійснюватися лише на підставі дозволу на участь у дорожньому русі, виданого перевізникові уповноваженим підрозділом Національної поліції. До того ж повинні надавати дозвіл на підставі погоджувальних документів з власниками вулично-дорожньої мережі й власниками автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів, які відповідають за їх експлуатаційне утримання [25]. З метою забезпечення безпеки руху і збереження автомобільної дороги під час розроблення маршруту великовагового й великогабаритного транспортного засобу беруться до уваги стан дорожнього покриття, сезонні природно-кліматичні фактори, несуча спроможність і габарити штучних споруд. Обмеження або заборона руху в денну пору доби за температури повітря вище за +28 С° поширюється на транспортні засоби фактичною масою понад 24 тонни й навантаженням на вісь 7 тонн (п. п. 33, 35 Постанови [26]).

Порушення правил проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями або залізничними переїздами вважається адміністративним правопорушенням і тягне за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі тридцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (510,00 грн.), на посадових осіб, відповідальних за експлуатацію транспортних засобів, – сорока неоподатковуваних мінімумів (680,00 грн.) (ст. 123,1 КУпАП [24]).

Великовагові та великогабаритні транспортні засоби спричиняють значну шкоду дорожньому покриттю населеного пункту особливо в літній період у денний час. І, на жаль, сьогодні мають місце перевищення максимального навантаження на вісь транспортного засобу під час здійснення вантажних перевезень, для контролю здійснення обов'язково потрібно розглянути питання забезпечення належного вагового контролю під час їзди в населених пунктах. З огляду й на так щільний транспортний потік не тільки вже у великих містах, а й районних центрах, загалом заборонити проїзд таких транспортних засобів центральними вулицями населених пунктів;

– *виділення земельних ділянок на пільгових умовах особам, які планують організувати обладнання автостоянки.* Згідно з п. 2 ст. 93 Земельного кодексу (далі – ЗК) України, громадянам і юридичним особам України, іноземцям та особам без громадянства земельні ділянки можуть передаватися в оренду. У свою чергу, землекористувачі зобов'язані: забезпечувати використання землі за цільовим призначенням і своєчасно сплачувати земельний податок або орендну плату [27]. Відповідно до ст. ст. 274, 288 Податкового кодексу (далі – ПК) України, за земельні ділянки, нормативну грошову оцінку яких проведено, ставка земельного податку встановлюється в розмірі не більше ніж 3% від їх нормативної грошової оцінки. Розмір орендної плати не може бути меншим за розмір земельного податку, тобто 3% їх нормативної грошової оцінки, не може перевищувати 12% нормативної грошової оцінки [28]. Плата за землю належить до місцевих податків, тобто розмір ставок і порядок надання податкових пільг вирішуються на рівні місцевих громад, тому для впорядкування дорожнього руху в межах населеного пункту для покращення естетичного вигляду території та зменшення рівня пошкодження вулично-дорожньої мережі доцільно розглянути питання щодо зменшення розміру ставок земельного податку й орендної плати особам, які використовують земельну ділянку для організації спеціально облаштованої стоянки транспортних засобів;

– *зменшення кількості пасажирського міського транспорту з невеликим умістом пасажирів.* Для перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування, на жаль, зазвичай використовуються маршрутні таксі, які вміщують невелику кількість пасажирів, через що для обслуговування пасажиропотоку потрібна їх велика кількість, що суттєво збільшує кількість учасників дорожнього руху і створює підґрунтя для більш швидкого руйнування доріг. Виведення на маршрути автобусів із великим умістом пасажирів суттєво зменшить щільність дорожнього руху;

– *розширення дорожньої смуги основних доріг місць для підвищення їх пропускної спроможності.* У великих містах через значну кількість транспортних засобів спостерігаються великі черги на дорогах і вулицях міст, а через велику завантаженість доріг відбувається більш швидкий знос земельного полотна. Розширення ширини дорожньої смуги дало б можливість розвантаження доріг та уповільнення зносу земельного полотна.

До фінансових заходів нами зараховано:

– *підвищення штрафних санкцій за паркування транспорту в невідведених для цього місцях.* Так, порушення вимог правил зупинки чи стоянки транспортних засобів тягнуть за собою накладення штрафу в розмірі п'ятнадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (225,00 грн.), якщо такі дії водія створили перешкоди дорожньому руху або загрозу безпеці руху, то розмір штраф може дорівнювати тридцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (510,00 грн.) (ст. 122 КУпАП [24]). Доцільно переглянути розмір штрафу за таке порушення, навіть якщо дії водія не спричинили загрозу безпеці руху, залишення транспортного засобу в невідведених для цього місцях може завдати шкоди дорожньому полотну;

– *запровадження механізму державно-приватного партнерства (концесії) для здійснення ремонту доріг.* Використання цього механізму дасть змогу відновлення дорожнього фонду, створення розгалуженої мережі автомобільних доріг; залучення інвестицій. Проте існує низка проблем, які

не дають можливості використовувати цей механізм, а саме: залишається невирішеним питання функціонування платних автомобільних доріг в Україні; більшість дорожнього фонду має незадовільний стан; висока вартість технічного обслуговування; наявна практика перевищення максимального навантаження на вісь транспортного засобу під час здійснення вантажних перевезень; неспроможність забезпечити належний ваговий контроль на дорогах; недостатність супровідної інфраструктури вздовж доріг; слабе дорожнє сполучення з іншими видами транспортної інфраструктури. До того ж суттєво заважає використовувати механізм державно-приватного партнерства відсутність гарантій з боку держави щодо довгострокового фінансування у зв'язку з короткостроковим бюджетуванням і складний механізм отримання земельних ділянок під будівництво [29]. Проте вирішення всіх вищенаведених проблем допомогло б відбудувати не тільки автомобільні дороги загального користування, що сприяло б покращенню сполученню між населеними пунктами, а й вулично-дорожньої мережі населених пунктів. Водночас запровадження платних доріг дало б можливість регулярно підтримувати їх стан у належному вигляді;

– *надання податкових стимулів*. Уважаємо за доцільне розглянути питання надання податкових пільг у вигляді звільнення від сплати податку на додану вартість юридичним особам і фізичним особам-підприємцям, які ввозять на митну територію України машини та обладнання, що планується використовувати для ремонту дорожнього покриття.

Висновки і пропозиції. У статті досліджено сучасний стан доріг загального користування за типами покриття й вулично-дорожньої мережі населених пунктів. Установлено, що 169,6 тис. км не відповідають сучасним вимогам як за міцністю покриття, так і за рівністю. Потребують на особливу увагу штучні споруди й мостові переходи, більшість із яких не відповідає чинним нормам і стандартам.

Незважаючи на те що з 1 січня 2018 року система управління автомобільними дорогами загального користування перебуває

у стадії реформування, результатом чого стала передача повноважень у частині управління ними місцевим органам влади, не спостерігається покращення їх стану.

З метою вдосконалення системи управління вулично-дорожньої мережі населених пунктів запропоновано напрями державної політики в цій сфері, які представлено у вигляді організаційних заходів на державному й місцевому рівнях, і заходи фінансового характеру, результатом чого має стати зменшення руху транспортних засобів вулицями міста; чисті дороги та їх узбіччя; покращення екологічної ситуації території населеного пункту; проведення своєчасного та якісного ремонту доріг; поява більшої кількості організованих місць паркування транспортних засобів.

Список використаної літератури:

1. Степанчук О.В. Особливості класифікації вулиць і доріг населених пунктів: Проблеми розвитку міського середовища. 2015. Вип. 1 (13). С. 75–83. URL: file:///D:/3/%D0%9C%D0%BE%D0%B8%20%D0%B4%D0%BE%D0%BA%D1%83%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D1%82%D1%8B/Downloads/Prms_2015_1_11.pdf.
2. Роман С.В. Удосконалення методів обґрунтування ремонтно-експлуатаційних робіт на вулично-дорожніх мережах міських населених пунктів: автореф. дис. ... канд. техн. наук: спец. 05.22.11 / Нац. трансп. ун-т. Київ, 2009. 20 с.
3. Ігнатів С.Л. Удосконалення проектування мережі автомобільних доріг: автореф. дис. ... канд. техн. наук: спец. 05.22.11 / Укр. трансп. ун-т. Київ, 1999. 21 с.
4. Іванченко Г.М., Лютиков А.А., Чередніченко П.П. Утримання вулично-дорожньої мережі міста. *Містобудування та територіальне планування*. 2015. Вип. 55. С.174–177. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/MTP_2015_55_25.
5. Івасенко В.В. Удосконалення вулично-дорожньої мережі з урахуванням принципів універсального дизайну. *Містобудування та територіальне планування*. 2016. Вип. 59. С. 149–154. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/MTP_2016_59_24.
6. Батракова А.Г. Енергозберігаюче транспортування автомобільних доріг з урахуванням екологічних і ергономічних вимог системи «людина – автомобіль – дорога – середовище»: автореф. дис. ...

- канд. техн. наук: спец. 05.22.11 / Харк. держ. автомоб.-дорож. техн. ун-т. Харків, 2001. 18 с.
7. Храпаль О.В. Еколого-економічна оцінка функціонування дорожньої мережі в аграрній сфері: автореф. дис. ... канд. екон. наук: спец. 08.00.06 / Нац. ун-т вод. гос-ва та природокористування. Рівне, 2010. 19 с.
 8. Вдовенко Ю.С. Приватно-державні джерела фінансування розвитку автомобільних доріг регіону: автореф. дис. ... канд. екон. наук: спец. 08.00.04 / Нац. транспорт. ун-т. Київ, 2008. 20 с.
 9. Про благоустрій населених пунктів: Закон України від 6 вересня 2005 р. № 2807-IV / Верховна Рада України. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2807-15/page2>.
 10. Про автомобільні дороги: Закон України від 8 вересня 2005 р. № 2862-IV / Верховна Рада України. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2862-15/print>.
 11. ДБН В.2.3-5-2001 Вулиці та дороги населених пунктів: Наказ Держбуд України від 11 квітня 2001 р. № 89. URL: <http://lacetti.com.ua/ipb/index.php?act=attach&type=post&id=147421>.
 12. Про затвердження Правил утримання технічних засобів регулювання дорожнього руху вулично-дорожньої мережі населених пунктів: Наказ Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України від 8 листопада 2017 р. № 296. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1456-17>.
 13. Про затвердження Порядку проведення ремонту та утримання об'єктів благоустрою населених пунктів: Наказ Державного комітету України з питань житлово-комунального господарства від 23 вересня 2003 р. № 154. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0189-04#n16>.
 14. Про затвердження Технічних правил ремонту і утримання вулиць та доріг населених пунктів: Наказ Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України від 14 лютого 2012 р. № 54. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0365-12/page>.
 15. Технічний стан автомобільних доріг загального використання. *Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України*. URL: <https://mtu.gov.ua/content/tehnicniy-stan-avtomobilnih-dorig-avtomobilnih-dorig-zagalnogo-vikoristannya.html>.
 16. Про внесення змін до деяких законів України щодо реформування системи управління автомобільними дорогами загального користування: Закон України від 17 листопада 2016 р. № 1764-VIII / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1764-viii>.
 17. Степанчук О.В. Особливості функціонування вулично-дорожньої мережі міста. *Проблеми розвитку міського середовища*. 2015. Вип. 2. С. 37–46. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Prms_2015_2_7.
 18. Реформи управління автомобільними дорогами. *Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України*. URL: <https://mtu.gov.ua/content/reformi-v-dorozhniy-galuzi.html>.
 19. Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо реформи міжбюджетних відносин: Закон України від 28 грудня 2014 р. № 79-VIII / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/79-19#n2>.
 20. Про співробітництво територіальних громад: Закон України від 17 червня 2014 р. № 1508-VII / Верховна Рада України. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1508-18>.
 21. ДБН А.3.2 -2 -2009 Охорона праці і промислова безпека у будівництві: Основні положення: Наказ Мінрегіонбуд України від 27 січня 2009 р. № 45. URL: <http://kbu.org.ua/assets/app/documents/dbn2/12.1.%20ДБН%20А.3.2-2-2009.%20НПАОП%2045.2-7.02-12.%20ССБП.%20Охорон.pdf>.
 22. Кримінальний кодекс України: Закон України від 5 квітня 2001 р. № 2341-III / Верховна Рада України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2341-14/print1482410985679014>.
 23. Про затвердження Єдиних правил ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правил користування ними та охорони: Постанова Кабінету Міністрів України від 30 березня 1994 р. № 198. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/198-94-%D0%BF/print>.
 24. Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон України від 7 грудня 1984 р. № 8073-X / Верховна Рада України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/80731-10/print1329896557051809>.
 25. Про проїзд великогабаритних та великогазових транспортних засобів автомо-

- більшими дорогами, вулицями та залізничними переїздами: Постанова Кабінету Міністрів України від 18 січня 2001 р. № 30. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/30-2001-%D0%BF>.
26. Про заходи щодо збереження автомобільних доріг загального користування: Постанова Кабінету Міністрів України від 27 червня 2007 р. № 879. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/879-2007-%D0%BF>.
27. Земельний кодекс України: Закон України від 25 жовтня 2001 р. № 2768-III / Верховна Рада України. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2768-14>.
28. Податковий кодекс України (зі змінами та доповненнями): Закон України від 2 грудня 2010 р. № 2755-VI / Верховна Рада України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>.
29. SWOT аналіз реалізації проектів ДПП в інфраструктурі в Україні: Основні фактори / Міністерство інфраструктури України. Київ, 2017. URL: https://mtu.gov.ua/files/Presentation_PPP%20SWOT%20analysis%20UKR.pdf.
-

Solonnikova I. State policy on the maintenance of the high-road network of soldier items as a complex willity

The article investigates the current state of roads of general use by types of coverage and street-road network of settlements. A number of legal acts regulating the procedure for repairs and maintenance of roads have been allocated. Modern tendencies in reforming the system of management of public roads are investigated, shortcomings of such reforms are revealed. The directions of the state policy of maintenance of the street-road network of settlements, presented in the form of organizational measures at the state and local levels and measures of a financial nature are offered. It is proposed to include organizational measures at the state level: accelerating the processes of voluntary association of territorial communities; increase of liability of legal entities for non-compliance with environmental legislation during repair work; strengthening of liability of legal entities and individuals for violation of the rules for the placement of temporary structures and elements of outdoor advertising along the streets; strengthening of liability of legal entities and individuals for damages of public roads and the street-road network of settlements; strengthening of administrative responsibility of individuals for pollution of streets and roads of places;

Organizational measures at the community level are proposed: limiting the traffic of large-sized transport by the central streets of settlements; allocation of land plots on preferential terms to persons planning to organize parking facilities; reducing the number of passenger urban transport with incredible content of passengers; extension of the lane of the main roads of the places to increase their throughput.

It is proposed to include financial measures: increase of penalties for parking of vehicles in unpublished places; introduction of the mechanism of public-private partnership (concession) for road repair; providing tax incentives.

Proposed measures should promote: reducing traffic of vehicles in the streets of the city; the appearance of clean roads and their road; improvement of the ecological situation of the territory of the settlement; timely and qualitative repair of roads; the emergence of more organized parking places for vehicles.

Key words: *street-road network, settlements, improvement, public highways, state policy, roads, parking lots.*