

УДК 625.7:625.08:388.1

Самісько Т.О., інж.

АДІ ДВНЗ «ДонНТУ», м. Горлівка

ЕТАПИ СТАНОВЛЕННЯ І РОЗВИТКУ ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА УКРАЇНИ

Розглянуто процес розвитку дорожнього господарства у часі. Проведено аналіз становлення і розвитку дорожньої галузі та стану дорожнього покриття України з метою визначення закономірностей характеристик компонентів дорожньо-транспортної системи.

Вступ

Як визначено законом України "Про транспорт" єдина транспортна система повинна відповідати вимогам суспільного виробництва та національної безпеки, мати розгалужену інфраструктуру для надання всього комплексу транспортних послуг, забезпечувати зовнішньо-економічні зв'язки України [1].

Шляхи сполучення загального користування визначені, як складова частина єдиної транспортної системи.

Без розвинутих автомобільних доріг немислиме функціонування жодної галузі суспільного виробництва, забезпечення економічних і культурних запитів населення, забезпечення адміністративно-політичних зв'язків з усіма населеними пунктами країни.

Метою даного дослідження є аналіз становлення і розвитку дорожньої галузі та стану дорожнього покриття України.

Загальні питання щодо становлення і розвитку дорожнього господарства України

Початком дорожнього будівництва в Росії можна вважати 1722 рік, коли 1 червня було видано сенатський указ про будівництво дороги, яка пов'язувала Петербург з Москвою.

Царська Росія справедливо вважалася країною бездоріжжя. До 1918 року на території України (у межах кордонів 1939 року) було всього 4800 км доріг з твердим покриттям, що складало не більше 2 процентів загальної протяжності мережі.

Початок порівняно широкого розмаху дорожнього будівництва припадає на 1926 рік. У цей час відбудову і ремонт раніш діючих доріг було в основному закінчено. Необхідно було забезпечити дорогами з твердим покриттям найбільш розвинуті в промисловому відношенні області, під'їзди до великих міст і районів бурякосіяння.

Першими дорогами, збудованими в той період, були Донецьк-Артемівськ, Луганськ-Кадіївка, Дніпропетровськ-Запоріжжя, Київ-Біла Церква.

Із 1936 року центр дорожнього будівництва було перенесено до правобережної України.

Тоді до початку Великої Вітчизняної війни були реконструйовані дороги Київ – Львів – Держкордон, Вінниця – Хмельницький (колишній Проскуров), Хмельницький – Кам'янець – Подільський та інші.

Усього з 1918 по 1941 рік було збудовано 24,3 тисячі кілометрів доріг з твердим покриттям, або в п'ять разів більше того, що залишилося від царської Росії.

Основними типами покриття цих доріг залишилися білі щебеневі шосе і мостові із грубоколотого каменю, будівництво яких вимагало значних витрат ручної праці.

За період війни дорожні формування обслуговували 350 тисяч кілометрів доріг, відремонтували, відбудували і укріпили біля 100 тисяч кілометрів доріг і сотні кілометрів мостів. Збитки, нанесені дорожньому господарству України війною, склали 2,5 мільярди карбованців у діючих на той час цінах.

На початку 1946 року в країні було 263,2 тисячі кілометрів доріг, у тому числі з твердим покриттям 28,9 тис. км [2].

Необхідно було не тільки відбудувати, але і реконструювати існуючі дороги з урахуванням зростаючої інтенсивності автомобільного руху.

Прикладом успішного будівництва доріг у перші післявоєнні роки на новій технічній основі були дороги Москва – Харків – Сімферополь і Київ – Харків – Ростов-на-Дону (здана в експлуатацію в 1952 році). На будівництві цих доріг вперше було застосовано поточний метод виробництва робіт спеціалізованими загонами. У безкам'яних районах в основі покриття використовували ґрунтодощетові та ґрунтощобенові конструкції. На будівництві цих доріг разом із асфальтобетонними покриттями використовували також цементобетонні, які укладалися машинами вітчизняного виробництва.

Розпочалося впровадження прогресивних конструкцій мостів.

Автомагістралі оздоблювалися спорудами дорожньої служби.

Організовані в 1948-1949 роках машинно-дорожні станції (МДС) значно прискорили темпи робіт щодо відбудови дорожнього господарства і дали змогу концентрувати ресурси на будівництві і реконструкції доріг державного значення, що забезпечували транспортні зв'язки обласних і великих промислових центрів між собою.

Провідними об'єктами державного значення, на яких розгорнулися роботи, були дороги: Київ – Умань – Піщаний Брод – Первомайськ – Вознесенськ – Одеса, Київ – Суми на дільниці Пирятин – Лохвиця – Ромни – Суми, Донецьк – Жданов, Кіровоград – Знаменка – Олександрія, Дніпропетровськ – Нікополь, Одеса – Миколаїв, Миколаїв – Вознесенськ, Харків – Куп'янськ на дільниці Чугуїв – Куп'янськ та інші.

Будівництво зазначених доріг велося силами МДС за широкою участю сільського населення, підприємств і організацій.

У 50-ті роки було продовжено будівництво доріг державного значення. Зокрема було закінчено будівництво дороги Київ-Харків-Ростов-на-Дону з під'їздом Дебальцево-Луганськ, яка забезпечила вихід України до Північного Кавказу.

У 1959 році автомобільні дороги з твердим покриттям у країні склали 17 процентів загальної дорожньої мережі. 25 обласних центрів (за винятком Кіровограда і Черкас) і біля двох третин районних центрів вже мали вихід на загальну мережу автомобільних доріг і цілорічний автотранспортний зв'язок з Києвом.

У 1959-1965 роках були продовжені роботи зі створення опорної мережі автомобільних доріг державного значення, обласні центри з'єднані між собою і столицею держави дорогами з твердим покриттям. Більш широко розгорнулося будівництво місцевих доріг.

Автомобільні дороги місцевого значення є головним видом шляхів сполучення між містами і селами, сільгосп'єднаннями, фермерськими господарствами і підприємствами, які переробляють сільгосппродукцію. На них зароджуються і поглинаються вантажопотоки, які прямують дорогами державного значення. Сільгоспперевозки дорогами державного значення складають біля половини вантажів, що перевозяться, а на місцевих дорогах — 100 відсотків.

На початок 1966 року проїзжими цілорічно дорогами з основною автодорожньою мережею були зв'язані 453 районних центри із 475 і 37 відсотків (4 тисячі) центральних садіб колгоспів і радгоспів.

Дорожнє господарство з 1968 року виділено у відокремлену галузь суспільного виробництва України.

На той період ще не була сформована опорна мережа автомобільних доріг, але країна вже відійшла від повного бездоріжжя, і дороги з твердим покриттям становили 35 % від загальної мережі доріг того часу.

Зі створенням Міністерства будівництва і експлуатації автомобільних шляхів були значно прискорені темпи будівництва доріг.

За 1966-1970 роки було збудовано і реконструйовано понад 24 тисяч кілометрів автомобільних доріг, понад 200 під'їздів з твердим покриттям до опорних залізничних станцій, 3250 під'їздів до центральних садіб колгоспів і радгоспів. Їх вже мали 70 відсотків усіх колгоспів і радгоспів, а в Закарпатській, Івано-Франківській, Кримській, Львівській та Чернівецькій областях — всі господарства.

Поряд з будівництвом місцевих доріг велись роботи з розширення і реконструкції доріг державного значення. Були здані в експлуатацію дороги: Київ – Коростень на дільниці Київ – Коростень, Київ – Дніпропетровськ через Бориспіль, Золотоношу, Кременчук в межах Київської, Дніпропетровської і Черкаської областей, Донецьк – Запоріжжя, Артемівськ – Попасна. Ці дороги будували підрядні організації Міншляхбуду України.

Крім того, за рахунок асигнувань на капітальний ремонт проводилася реконструкція окремих дільниць доріг державного значення. Для покращення умов руху транзитного і місцевого автомобільного транспорту облаштовувалися дільниці доріг у межах міст, які уміщувалися з автомобільними магістралями.

У наступне десятиріччя до 1980 року головна увага в розвитку дорожнього господарства приділялася підвищенню темпів і якості будівництва доріг, збільшенню мережі доріг з твердим покриттям у районах бурякосіяння. Ліквідувалися ґрунтові розриви на дорогах державного значення.

Як основне завдання виконувалися роботи з реконструкції під'їздів до великих міст і культурних центрів — Києва, Харкова, Донецька, Дніпропетровська, Львова, Одеси, Севастополя, Жданова.

У цей період збудовано під'їзд до Бориспільського міжнародного аеропорту.

Тільки за 1971-1975 роки збудовано і реконструйовано 27,5 тисяч км автомобільних доріг, в тому числі 26 тисяч — місцевого значення. Це дало змогу з'єднати 92 відсотки центральних садіб колгоспів і радгоспів із загальною мережею автомобільних доріг, збудувати 49 під'їздів до аеропортів місцевих повітряних ліній і десятки під'їздів до місць розвантаження мінеральних добрив [3].

У 1976-1980 роках одним із провідних завдань дорожників було будівництво об'їздів крупних промислових і обласних центрів. Будувалися об'їзди Харкова, Вінниці, Миколаєва, Києва, Сум, Хмельницького, Львова та інших міст. Продовжували приділяти багато уваги будівництву доріг місцевого значення.

За ці роки збудовано 17,6 тис. км доріг, за 1981-1990 роки введено в експлуатацію 23,5 тис. км доріг і за 1991-1994 роки — майже 5 тисяч кілометрів доріг. Обумовлений економічною кризою в країні спад обсягів дорожніх робіт особливо визначився саме в цей період.

Мережа автомобільних доріг України за станом на 01.01.2006 становить 169323 км, в тому числі з твердим покриттям 164957 км або 97,4 % [2].

Протяжність доріг державного значення становить 31146 км, або 18,3 % від протяжності доріг загального користування, і місцевого — 139372 км або 81,7 %.

Забезпеченість твердим покриттям на дорогах державного значення становить 99,8 % та місцевих — 93,8 %.

Із областей мають показник забезпеченості дорогами з твердим покриттям вище середнього по Україні такі: республіка Крим — 100%, Івано-Франківська область — 100%, Хмельницька область — 98,9%. На низькому рівні за наявності доріг з твердим покриттям: Сумська область — 86,6%, Волинська — 87,2%, Кіровоградська — 89,3%, Вінницька — 90,7%.

Із загальної протяжності доріг з твердим покриттям в Україні 76,5% складають дороги з удосконаленими типами покриття. Найвища частина таких доріг у Луганській області — 98,1%, Донецькій — 96,5%, Харківській — 96,1%. У західних областях, за майже повної забезпеченості дорогами з твердим покриттям, ще дуже високий рівень доріг із перехідними типами покриття (біле шосе, гравійні дороги, бруківка, дьогтеґрунтови).

За типами покриття мережа автомобільних доріг України складає:

– цементобетонні	2829 км;
– асфальтобетонні	56588 км;
– чорне шосе і чорні гравійні	71462 км;
– біле шосе (щебеневі, шлакові і гравійне)	25873 км;
– бруківки	8205 км;
– ґрунтові шляхи, оброблені чорними в'язучими	541 км;
– ґрунтові	4366 км.

За станом на 01.01.2006 року протяжність мережі доріг 1 категорії в Україні становить 2412 км. Найбільше доріг 1 категорії в Київській області — 340 км, Житомирській — 221 км, Донецькій — 201 км, Дніпропетровській — 167 км, Харківській — 142 км. Треба зауважити, що в Кіровоградській області взагалі немає доріг першої категорії, у Сумській і Закарпатській областях — по 4 км. А якщо порівняти наявність доріг 1 та 2 категорій на 1000 км доріг з твердим покриттям, то найвищий показник по Запорізькій області — 156 км, Донецькій — 138 км, Київській — 138 км, а найменший — у Чернігівській — 39 км, Сумській — 40 км, Кіровоградській — 48 км.

За насиченістю дорогами з твердим покриттям, їх технічному стану Україна серед країн світу посідає 5-6 місце, значно відстає від економічно розвинутих країн Європи, що підтверджується даними, наведеними в таблиці 1.

Таблиця 1

Забезпеченість дорогами країн світу

Країна	Забезпечення дорогами (км)		
	На 1000 мешканців	На 1000 кв. км території	Дата наведеного стану
Україна	3,1	268	01.01.94
Франція	14,6	1459	01.01.88
Італія	5,3	981	—
Болгарія	4,2	335	—
Польща	8,1	960	—
Угорщина	8,5	973	—
Англія	6,2	1415	—

Треба звернути увагу на такий показник як густина доріг на 1000 кв. км території. Так, західні області України займають найменшу площу: Тернопільська 13,8 тис. кв. км, Закарпатська 12,8 тис. кв. км. При цьому найбільшою є густина доріг загального користування на 1000 кв. км території в Тернопільській області — 407 км, Чернівецькій — 373 км, Львівській — 375 км. Найменша густина доріг у Херсонській області — 192 км, Луганській — 215 км, Миколаївській — 216 км.

Загальна мережа доріг щорічно збільшується за рахунок місцевих доріг, де здійснюється будівництво під'їздів до сільських населених пунктів і прийняття їх на баланс обласних доріг. Ще не мають під'їздів з твердим покриттям у 19 областях 1399 сільських населених пунктів, у тому числі в Сумській області — 279, Чернігівській — 265, Харківській — 204, Львівській — 142, Одеській — 107.

За останній час введено в дію 304, 4 км автомобільних доріг із твердим покриттям, у тому числі 182,7 км — автодороги державного значення, 121,7 км — місцевого значення.

Висновки

Виходячи з, перш за все, потреб суспільного виробництва, а також враховуючи, що дорожня галузь має сформований високопрофесійний науковий і інженерно-технічний кадровий потенціал, розвинуті виробничі потужності дорожньо-будівельних і дорожньо-експлуатаційних організацій та підприємств галузевої індустрії, потрібна чітко визначена система заходів щодо реалізації економічної реформи в дорожньому господарстві.

Проектні елементи автомобільних доріг в основному є задовільними. Але стан дорожнього покриття вже не відповідає зростаючій інтенсивності руху і навантаженням на вісь сучасних автомобілів, тобто мережа автомобільних доріг загального користування, якість їх експлуатаційного утримання, благоустрою, сервісу, нажаль, не підготовлені до зростання попиту на транспортні послуги, який, очевидно, буде спостерігатися протягом наступних десяти років.

Список літератури

1. Гаврилов Э.В., Гридчин А.М., Ряпухин В.Н. Системное проектирование автомобильных дорог. Ч. I.: Учеб. пособие. — Москва – Белгород: АСВ, 1998. — 138 с.
2. Злотник М.И. Основы инженерного прогнозирования техники на примере транспортных средств. — Челябинск: ЮУрГУ, 1999. — 106 с.
3. Шувалова М.Б. Долгосрочные прогнозы развития транспорта США // Техничко-економические проблемы развития технических средств транспорта. Вып. 86. — М.: ИКТП при Госплане СССР. — 1981. — С. 60-79.

Стаття надійшла до редакції 30.10.08

© Самісько Т.О., 2008