

НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ НАУК УКРАЇНИ
ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М.І. Долішнього
НАН України»

**ЗОНИ ВПЛИВУ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ:
АНАЛІЗ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ**

(науково-аналітична записка)

Львів 2021

Науково-аналітичну записку підготували:

Притула Христина Мирославівна, д.е.н., с.н.с.,
*завідувач сектору транскордонного співробітництва ДУ «Інститут
регіональних досліджень імені М.І. Долишнього НАН України»;*

Калат Ярослава Ярославівна, к.е.н.,
*молодший науковий співробітник сектору транскордонного
співробітництва ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М.І. Долишнього
НАН України»;*

Кирик Ірина Михайлівна,
*аспірант ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М.І. Долишнього НАН
України»*

ВСТУП

Згідно *Державної стратегії регіонального розвитку на 2021-2027 роки*, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 5 серпня 2020 р. № 695, об'єктами державної регіональної політики стали певні типи територій, які характеризуються «специфічним набором соціальних, просторових, екологічних та економічних особливостей». Такими є регіон і функціональні території, які розвиватимуться «шляхом залучення усіх суб'єктів розвитку та використання потенціалу ключових активів регіону/території як умови надання фінансової підтримки з державного бюджету». В основу реалізації Стратегії покладено комплексний територіальний підхід, який передбачає «застосування особливих механізмів та інструментів державної підтримки» залежно від типу функціональної території.

У Стратегії визначено типи територій, що потребують особливої уваги з боку держави та застосування спеціальних механізмів та інструментів стимулювання їх розвитку: агломерації; великі міста; середні міста; малі міста; монофункціональні міста; сільські території у несприятливих умовах; гірські території Українських Карпат; макрорегіон “Азов-Чорне море”; **зони впливу міжнародних транспортних коридорів**; прикордонні регіони; прикордонні території у несприятливих умовах; тимчасово окуповані території України; природоохоронні території та об'єкти.

Зони впливу міжнародних транспортних коридорів (МТК) – це частина території України *в межах 15-кілометрової доступності до міжнародних автомобільних доріг загального користування державного значення*. Відповідно одним із завдань за напрямом “Розвиток транспортної інфраструктури” є «сприяння розбудові та модернізації транспортної інфраструктури в зонах впливу міжнародних автомобільних доріг».

Сучасні тенденції розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів (далі МТК) та аналіз світового, в т.ч. і європейського досвідів їх впливу на розвиток прилеглих територій засвідчують, що зони впливу МТК є особливими функціональними територіями, які на локальному рівні (базовому – рівні ОТГ) повинні насамперед бути інтегрованими до системи просторово-функціонального планування території та не порушувати її цілісність, на регіональному рівні – стати каталізаторами формування нових та розвитку вже існуючих точок економічного зростання, а на національному – сприяти розбудові логістично-транспортної інфраструктури з метою нарощення торговельного та транзитного потенціалів України.

Вплив прокладання МТК через території розселення має радіальний чи «хвилеподібний» характер поширення і сила його дії пропорційна віддалі від МТК. При цьому найбільший імпульс для містобудівного розвитку отримують привузлові території у радіусі 5-15 км від вузла. Аналіз чинних європейських МТК підтверджує, що їх вплив найбільше поширюється на найближчі до МТК територіальні громади. Розвиток функціональної структури територій у зоні впливу МТК стимулюватиме економічну активність у громадах, у т.ч. і у слаборозвинутих.

Відтак на сьогодні на порядку денному першочерговим завданням є забезпечення когерентності державної регіональної політики в контексті виділення функціональних типів території та здійснюваної реформи адміністративно-територіального устрою України, яка розпочалася у 2015 році, і в рамках якої 19 липня 2020 року набрала чинності Постанова Верховної Ради України «Про утворення та ліквідацію районів» (№807-ІХ від 17.07.2020), яка

фактично завершила процес формування нового адміністративно-територіального устрою України, ліквідувавши 490 старих районів з утворенням 136 нових районів, до складу яких входять 1469 територіальних громад базового рівня.

МТК тепер проходять територією об'єднаних територіальних громад як цілісних в економічному, соціальному та адміністративних аспектах територій та впливатимуть на їх розвиток. При цьому вплив, який здійснюють МТК, може бути як позитивний, так і негативний. Тому важливо створити необхідні умови для посилення позитивного ефекту на розвиток відповідної території та мінімізувати негативний вплив.

АНАЛІЗ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЗОН ВПЛИВУ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

Згідно визначення, поданому у Митній енциклопедії¹ міжнародний транспортний коридор – комплекс наземних та водних транспортних магістралей з відповідною інфраструктурою на визначеному напрямку, включаючи допоміжні споруди, під'їзні шляхи, прикордонні переходи, сервісні пункти, вантажні та пасажирські термінали, устаткування для управління рухом, організаційно-технічних заходів, законодавчих та нормативних актів, які забезпечують перевезення вантажів та пасажирів на рівні, що відповідає вимогам Європейського Співтовариства.

У дослідженні, підготовленому за підтримки Міжнародного банку реконструкції та розвитку², зазначається, що транспортні коридори мають як фізичний, так і функціональний вимір. Що стосується фізичного виміру, транспортні коридори складаються з одного або кількох маршрутів-напрямків, що з'єднують економічні центри як в межах однієї країни, так і між країнами. Ці маршрути складаються із транспортних сполучень, якими надаються транспортні послуги, та вузлів, які їх взаємопов'язують.

Більшість коридорів призначені в першу чергу для сприяння регіональному економічному зростанню шляхом надання транспортних та логістичних послуг містам та країнам уздовж коридору. Розрізняють чотири типи коридорів: національний, двосторонній, багатосторонній, мультимодальний та інтермодальний.

Відповідно до переліку МТК, які є частиною національної мережі транспортних коридорів, наведених у Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні, територією всіх регіонів України проходять МТК. Водночас регіони різняться за кількістю транспортних коридорів, їх протяжністю, інтенсивністю руху по них тощо. На рис. 1 регіони України згруповані відповідно до кількості транспортних коридорів, які проходять їх територією.

¹ Митна енциклопедія: У двох томах. Т.2/: Редкол.: І.Г. Бережнюк (відп. ред.) та ін. – Хмельницький : ПП Мельник А.А., 2013. – 536 с.

² John Arnold. Best Practices in Management of International Trade Corridors. *The International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank*. URL: <http://documents1.worldbank.org/curated/en/441171468315291413/pdf/384590Internat1e0corridors01PUBLIC1.pdf>



Рис. 1. Групування регіонів України відповідно до кількості міжнародних автомобільних коридорів, які проходять їх територією (число позначає кількість транспортних коридорів, які проходять територією відповідних регіонів)

Згідно з Державною стратегією регіонального розвитку на 2021-2027 роки зони впливу МТК – це частина території України в межах 15-кілометрової доступності до міжнародних автомобільних доріг загального користування державного значення. Саме ці території зазнають найбільшого впливу МТК.

Серед основних напрямів позитивного впливу МТК на розвиток території можемо виділити інфраструктурний, економічний, демографічний та туристично-рекреаційний (див. Рис. 2).

Розвиток МТК супроводжується підвищенням ефективності локальної транспортної мережі, покращенням сполучення з віддаленими територіями. Будівництво транспортних розв'язок як нових вузлових елементів зони впливу МТК створюватиме нові інвестиційні можливості для розвитку територій, роблячи їх інвестиційнопривабливими для відкриття нових об'єктів виробництва, зберігання, обслуговування тощо.

Інвестиції у транспортну інфраструктуру здійснюються з метою покращення доступності, якості та/або пропускної спроможності транспортних систем³. Покращення доступності забезпечує економію часу в дорозі, сприяє залученню логістичних компаній та відкриттю нових інтермодальних терміналів тощо. Переваги доступності поширюються вздовж відповідного коридору та впливають на всі сектори економіки. Покращена доступність стає перевагою не лише

³ Impact analysis of the TEN-T Core Network Corridors in the Baltic Sea Region. Contribution to the discussion. URL: http://tentacle.eu/a/uploads/dokument/Impact_analysis_TENTacle.pdf

для регіонів, через які проходить транспортний коридор, але й для інших регіонів. Водночас переваги отримають ті території, які розміщені поряд з вузлами коридору з вищим рівнем доступності, що сприятиме підвищенню рівня їх конкурентоспроможності. Таким чином регіони зазнають різного впливу залежно від їх близькості до транспортного коридору.

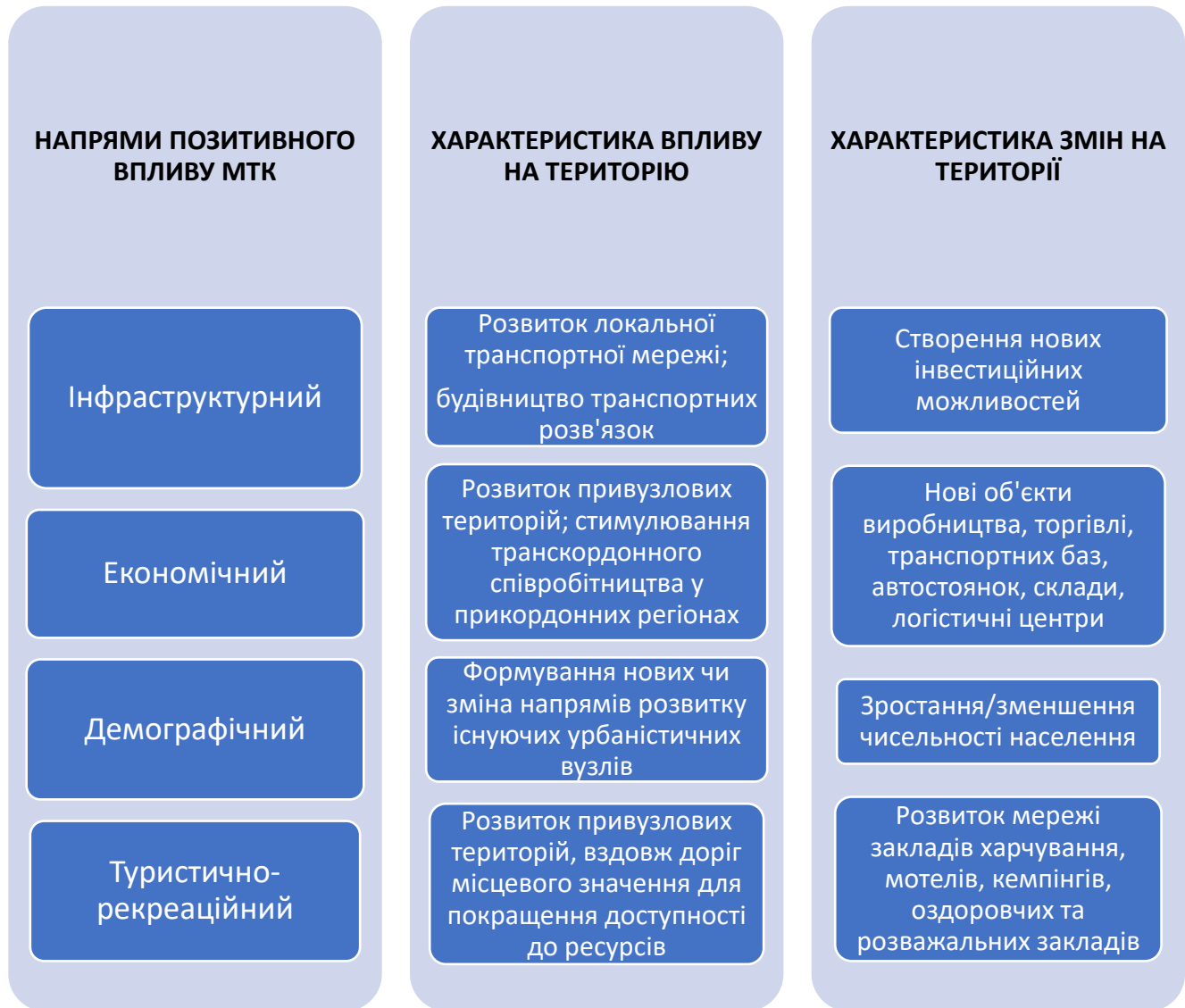


Рис. 2. Напрями позитивного впливу МТК на територію

Покращення пропускної здатності доріг може призвести до змін у викидах парникових газів, забрудненні повітря та шуму. Залежно від того, чи нарощення потужності призводить до збільшення дорожньо-транспортних потоків чи зменшення заторів, викиди можуть або збільшитися, або зменшитися, принаймні в короткостроковій перспективі. І хоча збільшення швидкості на дорогах зазвичай призводить до збільшення викидів, проте зменшення заторів може зменшити кількість зупинок і рушань, що позитивно вплине на рівень викидів парникових газів. Якщо зміна призводить до зменшення викидів - це сприятиме екологічній безпеці.

У довгостроковій перспективі покращення доступності та/або пропускної спроможності може спричинити збільшення трафіку, що, у свою чергу, створює петлю, де інвестиції, спрямовані на вирішення проблеми доступності/пропускної спроможності, у кінцевому підсумку призводять до збільшення трафіку. З часом транспортна мережа досягне насичення і, таким чином, знову потребуватиме додаткових заходів для покращення доступності та пропускної спроможності.

Інвестиції у транспортну інфраструктуру впливають не лише на функціонування транспортної системи, але й стимулюють розвиток економіки в цілому. Відповідно можна виділити такі основні ефекти⁴:

- *Агломераційний ефект* - як переваги в результаті кластерної організації економічної діяльності в регіоні, який може виникнути через покращення доступності. Покращена доступність підвищує привабливість регіону і впливає на концентрацію суб'єктів господарювання. Це, як правило, призводить до посилення конкуренції, підвищення економічної ефективності господарювання, залучення фінансових ресурсів, розширення спеціалізації та прискорення галузевої диверсифікації. Крім того, у межах регіону агломерація може призвести до економії від масштабу.

- *Посилення конкуренції між суб'єктами господарювання.* Зростання конкуренції на ринках сировини призводить до зниження витрат на виробництво товарів і послуг, що, як наслідок зменшує загальні витрати виробництва. Результатом є подальше посилення конкуренції, оскільки нові суб'єкти виходять на ринок через нижчі витрати виробництва; цей ефект ще більше посилює агломерацію. Більше того, агломерації сприяють перетіканню знань, інновацій та технологій між суб'єктами господарювання, що ще більше підвищує продуктивність та ефективність регіону.

- *Змінна динаміка на ринках праці.* Позитивний вплив транспортних інвестицій також може поширитися на ринок праці. Транспортні витрати, а також час і надійність впливають на рішення людей щодо того, як далеко вони готові їздити на роботу. Для домогосподарств покращена доступність до регіону уможлиблює поїздки на роботу до інших міст та регіонів. Покращена доступність у поєднанні з урізноманітненням видів промислової діяльності призводить не лише до збільшення кількості робочих місць, але й до зростання професійних можливостей для більшої кількості працівників. Таким чином регіон може підвищити свою стійкість до коливань економічного циклу.

- *Зміна вартості землі.* Вартість землі на територіях, які зазнають позитивного впливу транспортних коридорів, зростає. Цей ефект пов'язаний із покращенням доступності та привабливості розміщення підприємств та житла у відповідних вузлах та районах.

Відтак розвиток транспортних коридорів може сприяти соціальній стійкості, оскільки інвестиції у транспорт збільшують кількість робочих місць в інших секторах економіки, знижують рівень безробіття та збалансовують попит і пропозицію робочої сили. З точки зору економічної стійкості - сприяють підвищенню економічної продуктивності, а, отже економічному процвітанню в цих областях, які мають покращений доступ до коридору.

Будівництво та розвиток автомагістралей як нової урбаністичної структури вищого порядку визначатиме також у майбутньому напрями розвитку урбанізаційних вузлів, що впливатиме на

⁴ Impact analysis of the TEN-T Core Network Corridors in the Baltic Sea Region. Contribution to the discussion. URL: http://tentacle.eu/a/uploads/dokument/Impact_analysis_TENTacle.pdf

систему розселення на певній території⁵. МТК стають чинниками урбаністичних змін, провокуючи зростання чисельності населення у певних вузлах.

Території зон впливу МТК містять різноманітні туристичні ресурси, які сьогодні зазвичай є маловідомі та слабо використовуються, тому формування транспортних коридорів сприятиме використанню цих ресурсів⁶. А це, у свою чергу, спричинить економічний, соціальний та містобудівний розвиток територій зони впливу. Для повноцінного облаштування мережі міжнародних транспортних коридорів туристичною інфраструктурою доцільним є формування «туристичних коридорів» у межах зон тяжіння транспортних магістралей. При цьому важливим є ідентифікація у цих коридорах туристичних об'єктів: природних, архітектурних, історико-культурних та інших, які можуть становити значний інтерес для туристів. Облаштувати майданчики для стоянок туристично-екскурсійних автобусів, нові місця короткочасного відпочинку автотуристів та водіїв; встановити інформаційні щити про розташування пам'яток історії, культури, архітектури, місць відпочинку та дорожні знаки, які вказують відстань до них. Практично у всіх країнах Європи створюються також національні мережі туристичних шляхів загального користування для активного туризму, які є складовими частинами європейської мережі туристичних коридорів (пішохідних - European long-distance tracks та велосипедних - EuroVelo routes). Вони повинні відповідати принципам та рекомендаціям міжнародних організацій у цій галузі, зокрема велосипедні - рекомендаціям Європейської Велосипедної Федерації (ECF), а пішохідні - Європейської Спільки Мандрівників (ERA). Їхні концепції трансєвропейських туристичних шляхів практично ідентичні, тому можна говорити про уніфікацію вимог до навігаційної інфраструктури активного туризму. Національні мережі є потужним каталізатором для розвитку в'їзного і внутрішнього туризму, засобом пізнання потенціалу власної країни.

Основними напрямками негативного впливу є адміністративно-територіальний, містобудівний та екологічний (див. рис. 3).

Однією із загроз проходження МТК територією є порушення інтегральності території, насамперед як адміністративно-територіальної одиниці. Розділення колись цілісних в економічному, адміністративному та соціальному планах територій і громад, що проживають на них, вимагають налагодження комунікативних зв'язків як поміж розділеними територіями, так і цих територій з МТК, що в якості компенсації створює нові можливості, зокрема швидке сполучення з віддаленими територіями. Для вирішення завдань оптимізації та адаптації території в зоні впливу МТК необхідно обґрунтувати рекомендовані планувальні заходи⁷.

⁵ Бобрун Н. В. Принципи розвитку територій в зонах впливу міжнародних транспортних коридорів : дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата архітектури : 18.00.01 – теорія архітектури, реставрація пам'яток архітектури / Надія Володимирівна Бобрун ; Міністерство освіти і науки України, Національний університет «Львівська політехніка». – Львів, 2016. – 232 с.

⁶ Яворська В.В ., Коломієць К .В ., Сич В .А . Вплив міжнародних транспортних коридорів на розвиток туризму регіону Українського Причорномор'я. Науковий вісник Херсонського державного університету. Випуск 7. 2017. С. 248-253.

⁷ Бобрун Н. В. Принципи розвитку територій в зонах впливу міжнародних транспортних коридорів : дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата архітектури : 18.00.01 – теорія архітектури, реставрація пам'яток архітектури / Надія Володимирівна Бобрун ; Міністерство освіти і науки України, Національний університет «Львівська політехніка». – Львів, 2016. – 232 с.



Рис. 3. Напрями негативного впливу на територію

З цією метою зони впливу МТК як функціональний тип території повинен бути відображений у новому виді містобудівної та земельної документації — комплексному плані просторового розвитку території територіальної громади, введеному відповідно до Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо планування використання земель» (від 17 червня 2020 року № 711-І; прийнятого у новій редакції 24 липня 2021 року)⁸. Згідно документу «Планування територій на місцевому рівні здійснюється шляхом розроблення та затвердження комплексних планів просторового розвитку територій територіальних громад, генеральних планів населених пунктів і детальних планів території, їх оновлення та внесення змін до них». При цьому «комплексний план просторового розвитку території територіальної громади це одночасно містобудівна документація на місцевому рівні та документація із землеустрою, що визначає планувальну організацію, функціональне призначення території, основні принципи і напрями формування єдиної системи громадського обслуговування населення, дорожньої мережі, інженерно-транспортної інфраструктури, інженерної підготовки і благоустрою, цивільного захисту території та населення від небезпечних природних і техногенних процесів, охорони земель та інших компонентів навколишнього природного середовища, формування екомережі, охорони і збереження культурної спадщини та традиційного характеру середовища населених пунктів, а також послідовність реалізації рішень, у тому числі етапність освоєння території». Складовою комплексного плану просторового розвитку території територіальної громади або генерального плану населеного пункту є план зонування території ((зонінг) – документація), що визначає умови та обмеження використання території у межах визначених функціональних зон. При цьому «функціональна зона території – визначена

⁸ Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо планування використання земель» URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/711-20#Text>

комплексним планом просторового розвитку території територіальної громади, генеральним планом населеного пункту, планом зонування території частина території територіальної громади, щодо якої визначений певний набір дозволених (переважних (основних) та супутніх) видів цільового призначення земельних ділянок та відповідно до законодавства встановлені обмеження у використанні земель у сфері забудови».

У Законі України "Про регулювання містобудівної діяльності"⁹ вводиться поняття «концепція інтегрованого розвитку території територіальної громади» як документу стратегічного планування, який може розроблятися на замовлення органу місцевого самоврядування із залученням місцевих мешканців, суб'єктів господарювання, що зареєстровані та/або здійснюють господарську діяльність на території відповідної територіальної громади або мають намір здійснювати таку діяльність у межах відповідної території, і визначає довгострокові, міждисциплінарні, просторові та соціально-економічні пріоритети розвитку території, є вихідними даними для розроблення містобудівної документації на місцевому рівні на принципах сталого розвитку з метою підвищення якості життя, доступності та рівності можливостей, сприяння розвитку соціальних суспільних відносин та ділової активності, оптимізації адміністративної діяльності, відповідає державним і регіональним програмам розвитку та затверджується відповідним органом місцевого самоврядування".

Зони впливу МТК отримують найбільші можливості для розвитку за умови збереження цілісності адміністративно-територіальної одиниці (як приклад ОТГ). Для поєднання «розтягх» територій МТК споруджуються об'єкти транспортної інфраструктури: мости, тунелі і транспортні розв'язки. Території біля них наповнюються об'єктами обслуговування транспорту, виробництва, торгівлі тощо¹⁰. Зокрема у таблиці 1 наведено перелік ОТГ Закарпатської області, через територію яких проходить одна з гілок Пан'європейського транспортного коридору № 5, або територія яких знаходиться у зоні його впливу.

Таблиця 1

Характеристика об'єднаних територіальних громад у Закарпатській області, які перебувають у зоні впливу Пан'європейського транспортного коридору № 5¹¹

№ п/п	Назва ОТГ	Площа, км ²	Населення, осіб
<i>ОТГ, територією яких проходить Пан'європейський транспортний коридор № 5</i>			
1	Косоньська	98,4	7772
2	Великобийгайська	98,7	7645
3	Берегівська	259	44381
4	Мукачівська	270,1	110511
5	Верхньокоропецька	83,3	7296
6	Іршавська	313,1	35997

⁹ Закон України "Про регулювання містобудівної діяльності". URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3038-17#Text>

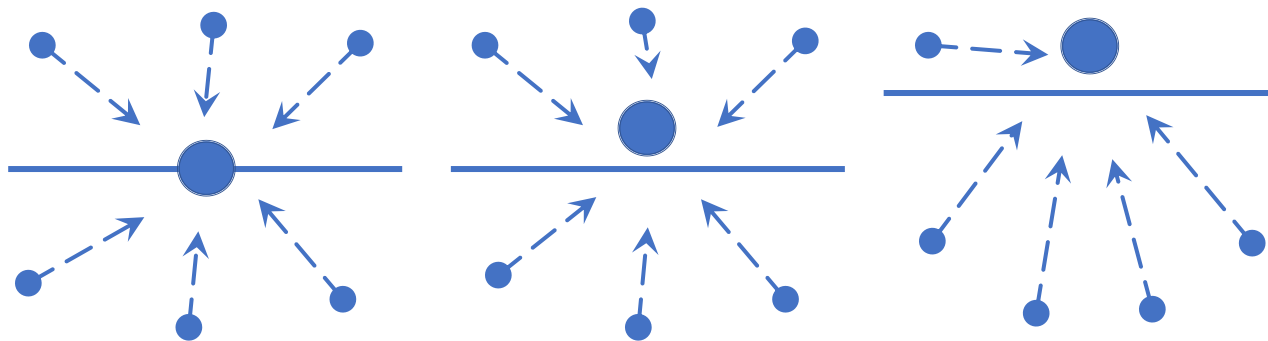
¹⁰ Бобрун Н. В. Принципи розвитку територій в зонах впливу міжнародних транспортних коридорів : дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата архітектури : 18.00.01 – теорія архітектури, реставрація пам'яток архітектури / Надія Володимирівна Бобрун ; Міністерство освіти і науки України, Національний університет «Львівська політехніка». – Львів, 2016. – 232 с.

¹¹ Однієї з гілок Пан'європейського транспортного коридору № 5 по території Закарпатської області - ПП Косонь-Барабаш (Угорщина) – Гать – Зубівка – Яблунів – Климовиця – Керецьки –Лозянський – Сойми – Лопушне – Ілемня (Івано-Франківська область)

7	Свалявська	157,9	27719
8	Керецьківська	301,5	15035
9	Міжгірська	559,6	25025
ОТГ, територія яких знаходиться у зоні впливу Пан'європейського транспортного коридору № 5			
10	Батівська	118,6	12160
11	Горондівська	78	9364
12	Чинадіївська	171,9	14916
13	Полянська	225,5	13899
14	Неліпинська	127,9	5324
15	Пилипецька	201,6	7129
16	Синевирська	256,8	6406
17	Довжанська	260,7	16845
18	Білковська	491,4	10584
19	Кам'янська	72,5	9436
20	Великоберезнянська	111,8	9952
21	Великоберезька	128	6231

У межах Закарпатської області окрема ділянка Пан'європейського транспортного коридору № 5 довжиною ± 135 км обумовлює віднесення території 21 –ї ОТГ до зони впливу МТК, який може бути як позитивний, так і негативний.

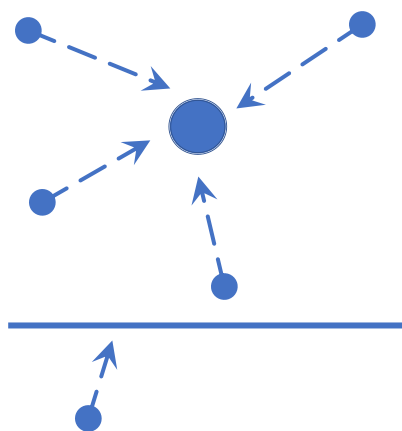
Залежно від проходження МТК відносно адміністративного центру ОТГ можна виділити такі його типи (див рис. 4).



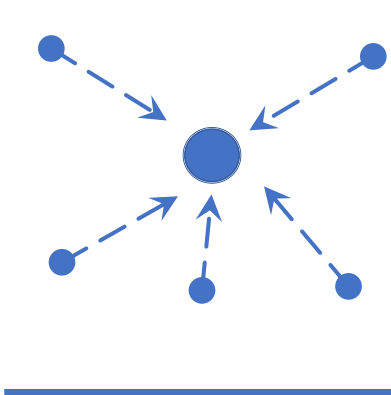
І-ий тип – МТК проходить через адміністративний центр ОТГ

ІІ-ий тип – МТК проходить повз адміністративний центр ОТГ, розділяючи територію приблизно навпіл

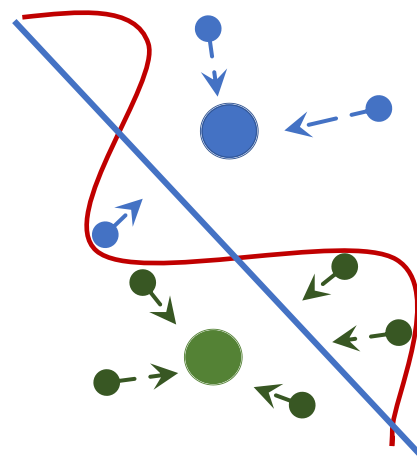
ІІІ-ий тип – МТК відрізає більшу частину території громади від адміністративного центру ОТГ



IV-ий тип – МТК відрізає меншу частину території громади від адміністративного центру ОТГ



V-ий тип – МТК проходить практично по межі ОТГ



VI-ий тип – МТК по чергово перетинає дві і більше ОТГ

Умовні позначення:





-  - адміністративний центр громади;
-  - поселення, які входять до складу ОТГ;
-  - напрямок функціонального зв'язку;
-  - міжнародний транспортний коридор

Рис.4. Основні типи проходження МТК відносно адміністративного центру ОТГ

Найкращим варіантом є, коли МТК проходить по межі ОТГ.

Характеристика проходження МТК «Балтійське море – Чорне море» територією ОТГ Волинської області наведена у таблиці 2.

Характеристика проходження МТК «Балтійське море – Чорне море» територією ОТГ Волинської області

№ п/п	Назва ОТГ	Населення, тис ос.	Площа, км ²	Кількість населених пунктів в ОТГ, од.	Кількість населених пунктів в ОТГ, що перетинає МТК, од.	Тип проходження МТК відносно адміністративного центру ОТГ	Природно-заповідний фонд у зоні впливу МТК
1	Рівненська сільська	5,5	333,5	17	1	IV-ий тип	-
2	Вишнівська сільська	8	498,3	21	3	I-ий тип, VI-ий тип	-
3	Любомильська міська	16	296,8	15	0	V-ий тип, VI-ий тип	Лісовий заказник місцевого значення «Підгородецький»
4	Луківська селищна	5,1	161,2	14	0	III-ій тип	-
5	Люблинецька селищна	6,4	115	9	0	III-ій тип	Ландшафтний заказник місцевого значення «Калинівські кринички»
6	Ковельська міська	73,9	311,1	15	1	II-ий тип	Парк-пам'ятка садово-паркового мистецтва загальнодержавного значення «Здоров'я»
7	Колодяжненська сільська	8,4	464,4	19	1-ша гілка МТК – 2 2-га гілка МТК – 2	1-ша гілка МТК – I-ий тип 2-га гілка МТК – II-ий тип	Ландшафтний заказник місцевого значення «Волошки»
8	Голобська селищна	8,7	300,8	23	1-ша гілка МТК – 2 2-га гілка МТК – 2	1-ша гілка МТК – I-ий тип 2-га гілка МТК – IV-ий тип	Ландшафтний заказник місцевого значення «Волошки»; Загальнозоологічний заказник місцевого

							значення «Урочище Стахор»; Орнітологічний заказник місцевого значення «Кулики»
9	Рожищенська міська	26,7	461,5	37	1-ша гілка МТК – 2 2-га гілка МТК – 1	1-ша гілка МТК – IV-ий тип 2-га гілка МТК – IV-ий тип	-
10	Копачівська сільська	5,2	178,4	14	1-ша гілка МТК – 2 2-га гілка МТК – 5	1-ша гілка МТК – I-ий тип 2-га гілка МТК – IV-ий тип	Ботанічна пам'ятка місцевого значення «Алея модрина європейської»
11	Луцька міська	241,7	383,1	36	1-ша гілка МТК – 6 2-га гілка МТК – 3	1-ша гілка МТК – II-ий тип 2-га гілка МТК – IV-ий тип	Орнітологічний заказник місцевого значення «Рокинівський»; Гідрологічний заказник місцевого значення «Краєвид»; Парк-пам'ятка садово-паркового мистецтва загальнодержавного значення «Байрак»
12	Підгайцівська сільська	20,4	285	20	1-ша гілка МТК – 2	I-ий тип	-
13	Боратинська сільська	18,4	282,7	24	2-га гілка МТК – 4	III-ий тип	-

Основним інфраструктурним об'єктом на МТК є вузли транспортних розв'язок – з'їздів та різнорівневих перетинів доріг державного, регіонального та місцевого значення з МТК. Залежно від рівня урбанізації території розробляються різні моделі розташування інфраструктурних об'єктів автотраси¹². У районах з низькою щільністю житлової забудови (зокрема, села, хутори, які не мали внутрішнього громадського транспорту) влаштовуються наземні переходи і дворівневі переходи під автострадою для транспорту і пішоходів шириною 12 м (двосмугові). Новостворені підземні або наземні комунікації поперечного до МТК напрямку необхідні для відновлення зв'язків місцевої громади з ближніми населеними пунктами та адміністративними центрами регіону, які були порушені внаслідок прокладення МТК. Розташування переходів прослідковується на відстані в межах до 2 км один від одного.

У районах з високою щільністю житлової забудови (міста з кількістю населення, що передбачає наявність громадського транспорту) у районах примикання до МТК влаштовуються дворівневі транспортні розв'язки та з'їзди¹³. Розв'язки розташовуються через кожні 10-20 км на територіях, де відсутні міста, і через 1-13 км біля міст. Кількість розв'язок і відстань між ними залежить від величини міста. Для малих міст проектується один-два з'їзди-виїзди кожні 2-4 км. Для середнього міста влаштовується два-чотири з'їзди-виїзди кожні 4-13 км. Велике місто потребує розташування п'яти-шести з'їздів-виїздів кожні 1,3-9 км. Для більшого міста проектується шість-вісім з'їздів-виїздів кожні 1,5-7 км. Для найбільшого міста влаштовується вісім і більше розв'язок кожні 3-13 км. Однак ці показники можуть змінюватись залежно від розташування міста стосовно автотраси (наприклад, коридор лише дотикається до міста чи обгинає місто навколо). До розв'язок (вузлів) тяжіють об'єкти транспортної інфраструктури, торівлі і обслуговування, виробництва та складування, відпочинкові.

Для міст із населенням понад 100 тис. осіб розробляються комплексні схеми транспорту (КСТ), а для міст із складним вузлом зовнішнього транспорту та населенням менше 100 тис. осіб може розроблятися комплексна схема організації дорожнього руху (КСОДР). У зазначених документах формуються пріоритетні напрями вирішення транспортних проблем із врахуванням соціально-економічних і транспортно-планувальних особливостей окремого міста¹⁴.

У місцях перетину чи примикання найвищих категорій доріг – МТК і доріг державного та регіонального значення будуються кількарівневі транспортні розв'язки, а прилеглі до них території з часом розбудовуються об'єктами придорожнього сервісу, торгівлі та обслуговування з обох боків магістралі в радіусі 15-20 км. Розташування таких об'єктів найчастіше тяжіє до перехрестя шляхів, але може набувати лінійного характеру вздовж доріг нижчої від МТК категорії.

Розвиток МТК супроводжується збільшенням кількості об'єктів придорожнього сервісу: майданчиків для стоянки транспортних засобів, майданчиків відпочинку, видових майданчиків, автозаправних станцій (АЗС), пунктів технічного обслуговування, мотелів, готелів, складських

¹² Бобрун Н. В. Принципи розвитку територій в зонах впливу міжнародних транспортних коридорів : дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата архітектури : 18.00.01 – теорія архітектури, реставрація пам'яток архітектури / Надія Володимирівна Бобрун ; Міністерство освіти і науки України, Національний університет «Львівська політехніка». – Львів, 2016. – 232 с.

¹³ Там же

¹⁴ ДБН Б.1-2-95. Склад, зміст, порядок розроблення, погодження і затвердження комплексних схем транспорту для міст України. URL: <https://www.minregion.gov.ua/wp-content/uploads/2017/05/DBN-B.1-2-95.pdf>

комплексів тощо. Загроза хаотичного розвитку приавтострадних територій теж може бути нівельованою шляхом розробки комплексного плану просторового розвитку території територіальної громади.

Зокрема, потужність АЗС (кількість заправок на добу) слід розраховувати на основі інтенсивності руху та складу транспортного потоку. АЗС відносяться до об'єктів підвищеної небезпеки. Тому забороняється будівництво АЗС ближче ніж 100 м від водойм. Також не можна розміщувати АЗС на ділянках з поздовжнім похилом більше 40 % з радіусами кривих у плані менше 1000 м, з радіусом опуклих кривих менше 1000 м – ближче 250 м від залізничних переїздів¹⁵.

Згідно чинних державних будівельних норм щодо проектування будівель готелів «на крупних транзитних магістралях», які сполучають населені пункти, слід розміщувати мотелі. Готелі та готельні комплекси рекомендовано розміщувати в пішохідній доступності від зупинок громадського транспорту (у радіусі 700 м)¹⁶.

Підприємства харчування місткістю 100 і більше місць (ресторани, бари, кафе) доцільно розміщувати в громадських і торгових центрах, на магістралях і площах, поблизу зупинок міського транспорту, станцій метрополітену, вокзалів і аналогічних місцях жвавого руху населення, а також на рекреаційних територіях¹⁷.

До об'єктів дорожнього сервісу відносяться майданчики відпочинку - дорожня споруда для короткотермінового відпочинку учасників дорожнього руху, до складу якої входить майданчик для стоянки, зона відпочинку та санітарне устаткування. Залежно від місця їхнього розташування їх поділяють на: міжміські (розташовані за межами міської смуги) та приоб'єктні (розташовані на відстані до 1 км або поряд з територією визначних історико-культурних, природних та інших об'єктів, де зупиняються учасники дорожнього руху)¹⁸.

Майданчики відпочинку повинні містити: майданчики для стоянки транспортних засобів; з'єднувальні з'їзди/в'їзди до дороги, зону відпочинку для учасників руху; пішохідні доріжки з твердим покриттям до зони відпочинку та елементів її облаштування; технічні засоби для організації та регулювання дорожнього руху; інженерні комунікації та елементи благоустрою, а також рекомендується влаштувати зону для огляду та профілактичного обслуговування транспортних засобів¹⁹. Рекомендована відстань між майданчиками відпочинку: на автомобільних дорогах I – II категорій – від 15 км до 20 км для кожного напрямку руху; III – IV категорій – від 20 км до 30 км. При виборі місця розташування майданчика відпочинку слід

¹⁵ Споруди транспорту. Автомобільні дороги. Частина I. Проектування. Частина II. Будівництво. ДБН В.2.3.-4:2007. URL: https://www.minregion.gov.ua/wp-content/uploads/2016/04/DBN_V.2.3-4-2007.pdf

¹⁶ Будинки і споруди. Готелі. ДБН В.2.2-20:2008. URL: <https://www.minregion.gov.ua/wp-content/uploads/2017/03/DBN-V.2.2-20-2008.pdf>

¹⁷ Будинки і споруди. Підприємства харчування (заклади ресторанного господарства). ДБН В.2.2-25:2009. URL: <https://www.minregion.gov.ua/wp-content/uploads/2017/12/71.1.-DBN-V.2.2-252009.-Budinki-i-sporudi.-Pidpriemstva.pdf>

¹⁸ Автомобільні дороги. Майданчики для стоянки транспортних засобів і відпочинку учасників дорожнього руху. Загальні вимоги проектування. ГБН В.2.3-37641918-549:2018. URL: <https://www.minregion.gov.ua/wp-content/uploads/2018/04/GBN-549-ostatochna-redaktsiya.pdf>

¹⁹ Автомобільні дороги. Майданчики для стоянки транспортних засобів і відпочинку учасників дорожнього руху. Загальні вимоги проектування. ГБН В.2.3-37641918-549:2018. URL: <https://www.minregion.gov.ua/wp-content/uploads/2018/04/GBN-549-ostatochna-redaktsiya.pdf>

враховувати: захищеність його від сильних вітрів, рельєф місцевості, наявність мальовничого пейзажу. При визначенні місця розташування майданчика відпочинку рекомендується враховувати наявність необладнаних місць стихійного відпочинку учасників дорожнього руху.

Не можна розміщувати майданчики відпочинку та перехідно-швидкісні смуги руху, які влаштовані на підходах до їх з'єднувальних з'їздів/в'їздів²⁰:

а) ближче ніж 150 м від зони транспортних розв'язок (за відсутності перехідно-швидкісних смуг);

б) ближче ніж 25 м від зони транспортної розв'язки (за наявності перехідно-швидкісних смуг);

в) ближче ніж 100 м від мостів, які не є елементами транспортної розв'язки в різних рівнях;

г) ближче ніж 100 м від залізничних переїздів;

д) на перехідно-швидкісних смугах;

е) на пішохідних (тротуарах) і велосипедних доріжках; ж) на зупинках маршрутного транспорту;

з) на ділянках доріг з повздовжнім похилом понад 40 %;

і) у місцях, де коефіцієнт безпеки менше ніж 0,8 або коефіцієнт аварійності більше ніж 20;

к) на ділянках з радіусами вертикальних кривих у поздовжньому профілі менше нормативного для даної категорії.

Міжміські майданчики відпочинку, у разі їх розміщення біля в'їзду/виїзду до міста, призначають окремо на виїзді з міста (розташовують ближче до міста) і на в'їзді у місто (розташовують далі від міста). Відстань між цими майданчиками відпочинку на автомобільній дорозі слід приймати не менше ніж 300 м.

Майданчики відпочинку рекомендується влаштовувати поряд з пунктами громадського харчування, закладами торгівлі, СТО, АЗС та АГНС.

Кожному об'єкту дорожнього будівництва присвоюється категорія його складності, яка визначається на основі класу наслідків (відповідальності), який розраховується за такими характеристиками²¹:

- можлива небезпека для здоров'я і життя людей, які постійно перебувають на об'єкті дорожнього будівництва;

- можлива небезпека для здоров'я і життя людей, які можуть періодично перебувати на об'єкті дорожнього будівництва (для об'єктів дорожнього будівництва, які мають лінійний характер, ця характеристика не нормується);

- можлива небезпека для життєдіяльності людей, які можуть перебувати поза об'єктом дорожнього будівництва, але в зоні його впливу (проживають вздовж об'єкта дорожнього будівництва, що проектується та для яких у проекті передбачаються підземні/надземні пішохідні переходи, місцеві проїзди, тротуари, шумозахисні стінки тощо);

²⁰ Автомобільні дороги. Майданчики для стоянки транспортних засобів і відпочинку учасників дорожнього руху. Загальні вимоги проектування. ГБН В.2.3-37641918-549:2018. URL: <https://www.minregion.gov.ua/wp-content/uploads/2018/04/GBN-549-ostatochna-redaktsiya.pdf>

²¹ Автомобільні дороги. Визначення класу наслідків (відповідальності) та категорії складності об'єктів дорожнього будівництва. ГБН В.2.3-37641918-552:2015. URL: <https://www.minregion.gov.ua/wp-content/uploads/2018/01/GDN-V.2.3-37641918-552-2015-avtomobilni.pdf>

- обсяг можливого економічного збитку від руйнування об'єктів дорожнього будівництва з причин техногенного або природного характеру;

- втрата об'єктів культурної спадщини;

- можливість припинення функціонування об'єктів дорожнього будівництва.

При проходженні МТК є високий ризик порушення екологічного балансу території: здійснює істотний вплив на біорізноманіття, порушує міграційні шляхи тварин та цілісність екосистем. Відповідно до ДБН А.2.2-1-2003 (додаток Е) будівництво автомобільних магістралей відноситься до переліку видів діяльності та об'єктів, що становлять підвищену екологічну небезпеку²².

Вплив автомобільної дороги на довкілля - це будь-яка зміна в навколишньому середовищі, несприятлива чи сприятлива, яка повністю чи частково спричинена будівництвом, ремонтом та/або експлуатаційним утриманням автомобільних доріг²³.

Вплив автомобільної дороги на навколишнє середовище поділяється на вплив під час виконання будівельних робіт та під час її експлуатації. Під час будівництва безпосередній вплив стосується таких компонентів навколишнього середовища²⁴:

- повітряне середовище: викиди відпрацьованих газів, поширення речовин у вигляді суспендованих твердих частинок (пилу, сажі) від будівельної техніки та автотранспорту;

- акустичне середовище: шум, вібрація від роботи машин та механізмів;

- геологічне середовище: можливе виникнення та активізація екзогенних процесів (лінійна та площинна ерозія; зсуви, спливи та осипи при підрізанні схилів та формуванні насипів, просідання поверхні, підтоплення, розвиток карсту тощо);

- гідрогеологічне середовище: можливі тимчасові та постійні зміни режиму, рівнів ґрунтових та підземних вод, їх хімічне забруднення;

- ландшафти: зміни місцевих ландшафтів при будівництві земляного полотна, виконанні протиерозійних та протизсувних заходів, влаштуванні виїмок та насипів, розробці кар'єрів;

- водне середовище: можливі тимчасові та постійні зміни режимів стоку та рівнів води, порушення руслових процесів і розвиток абразії, забруднення водного середовища стічними водами, які містять нафтопродукти та інші хімічні сполуки, забруднення сміттям та замулювання русел;

- ґрунти: зняття рослинного шару ґрунту, деградація ґрунтів внаслідок площинної ерозії та змін фізико-механічних властивостей внаслідок земляних робіт, забруднення стічними водами, що містять нафтопродукти та інші хімічні сполуки, забруднення будівельними відходами;

- земельні ресурси: відчуження земель для будівництва автомобільної дороги та штучних споруд, тимчасове вилучення земель для резервів, кар'єрів, будівельних майданчиків і технологічних проїздів;

²² Склад і зміст матеріалів оцінки впливів на навколишнє середовище (ОВНС) при проектуванні і будівництві підприємств, будинків і споруд ДБН А.2.2-1-2003. URL: <https://www.minregion.gov.ua/wp-content/uploads/2017/12/4.1.-DBN-A.2.2-1-2003.-Sklad-i-zmist-materialiv-otsinki.pdf>

²³ Споруди транспорту. Охорона довкілля при будівництві, ремонті та експлуатаційному утриманні автомобільних доріг. ГБН В.2.3-218-540:2012. URL: https://www.minregion.gov.ua/wp-content/uploads/2018/01/GBN_V.2.3-218-540-2012.pdf

²⁴ Споруди транспорту. Екологічні вимоги до автомобільних доріг. Проектування. ГБН В.2.3-218-007:2012. URL: https://www.minregion.gov.ua/wp-content/uploads/2018/01/GBN_V.2.3-218-007-2012.pdf

- рослинний і тваринний світ, заповідні об'єкти: вирубування лісонасаджень, розчищення чагарників, порушення біотопів, зміни умов оселення та шляхів міграції диких тварин, деградація екосистем під впливом шуму та речовин у вигляді суспендованих твердих частинок;

- навколишнє соціальне середовище (населення): вилучення земель у постійне і тимчасове користування, знесення будівель, незручності при проведенні будівельних робіт (утруднення проїзду та проходу), забруднення повітряного басейну, техногенний вплив на пам'ятки історії та архітектури;

- навколишнє техногенне середовище: вплив викидів, вібрації на будівлі та споруди, порушення експлуатаційної надійності елементів техногенного середовища, утворення будівельних та побутових відходів.

Під час експлуатації автомобільної дороги безпосередній вплив стосується таких компонентів навколишнього середовища²⁵:

- повітряне середовище: забруднення викидами відпрацьованих газів двигунів автомобілів та твердими рештками від зносу автомобільних шин та дорожнього покриття;

- акустичне середовище: шум та вібрація від автомобільного транспорту; - водне середовище: скиди зливових і талих стічних вод з дорожнього покриття та штучних споруд;

- ґрунти: забруднення побутовим сміттям, скидами зливових і талих стічних вод.

Опосередкований вплив автомобільної дороги під час її експлуатації стосується таких компонентів навколишнього середовища²⁶:

- рослинний і тваринний світ, заповідні об'єкти: зміни умов міграції диких тварин, вплив на біотопи, біологічні та екологічні системи;

- навколишнє соціальне середовище: вилучення земель у постійне користування, зміни умов місцевого та транзитного сполучення;

- навколишнє техногенне середовище: можливий вплив викидів, шуму і вібрації на будівлі та споруди, у тому числі – потенційно-небезпечні техногенні об'єкти.

При виконанні дорожніх будівельно-ремонтних робіт недопустимо розташування будівельних майданчиків, майданчиків для стоянки будівельних машин, матеріальних складів та інших промислових об'єктів у межах водоохоронних зон водних об'єктів та на територіях природно-заповідного фонду України. Також забороняється скидання стічних вод, звалювання промислових відходів, влаштування приоб'єктних майданчиків для розміщення будівельної техніки та будівництво тимчасових споруд в межах водоохоронних зон і територій та об'єктів природно-заповідного фонду України. Водночас влаштування запруд, перемичок, відводів, підходів до мостів, заходи по очищенню та освітленню води, що скидають з карт наміву, а також її спуск у водостоки та водойми здійснюють тільки за узгодженням відповідних природоохоронних органів. При цьому необхідно забезпечити збереження гідрологічного режиму рибогосподарських водних об'єктів, міграцію риби та інші вимоги щодо збереження біоресурсів та умов їх відновлення. Проте в період масового нересту риби, дорожні будівельно-ремонтні роботи з влаштування мостових споруд у межах акваторії припиняються, а роботи, що

²⁵ Споруди транспорту. Екологічні вимоги до автомобільних доріг. Проектування. ГБН В.2.3-218-007:2012. URL: https://www.minregion.gov.ua/wp-content/uploads/2018/01/GBN_V.2.3-218-007-2012.pdf

²⁶ Споруди транспорту. Екологічні вимоги до автомобільних доріг. Проектування. ГБН В.2.3-218-007:2012. URL: https://www.minregion.gov.ua/wp-content/uploads/2018/01/GBN_V.2.3-218-007-2012.pdf

передбачають застосування будівельних машин і механізмів на рибогосподарських об'єктах, не повинні призводити до перевищення допустимого рівня шуму²⁷.

Заправку автомобілів, тракторів та інших самохідних машин паливом і мастилом здійснюють на стаціонарних або пересувних заправних пунктах у спеціально відведених місцях, віддалених від водних об'єктів.

При забрудненні смуги відведення відходами (побутові відходи, будівельні відходи тощо), його систематично збирають та вивозять у відведені для цього місця, а при можливості – утилізують. З метою зниження негативного впливу протижеледних речовин на рослини, ґрунт, ґрунтові та поверхневі води у місцях з великою кількістю внесених хлоридів забезпечують водовідвід шляхом створення перехоплюючих та водовідвідних дренажів. Задля обмеження забруднення прилеглої до автомобільних доріг території внаслідок використання протижеледних матеріалів передбачають придорожнє озеленення, яке перешкоджає переносу цих речовин. Використовують стійкі до засолення рослини (акація біла, береза, клен та інші)²⁸.

Для запобігання загибелі тварин в межах територій їх мешкання і розмноження та на шляхах міграції встановлюють спеціальні огороження, біопереходи для тварин та відлякуючі засоби (катафоти, лампи, звукові сигнали тощо).

При експлуатації автомобільних доріг рівні шуму на території господарського призначення, що потрапляють під вплив автомобільної дороги загального користування не повинні перевищувати встановлених нормативних значень. В разі перевищення нормативних значень рівнів шуму²⁹ необхідно передбачати шумозахисні заходи.

Основними джерелами зовнішнього техногенного шуму є потоки автомобільного, рейкового, водного, повітряного транспорту, промислові підприємства та їх окремі установки, комунально-складські і транспортні підприємства, автостоянки тощо. Проектування будинків і споруд різного призначення, планування і забудова територій населених пунктів повинна здійснюватися з метою забезпечення захисту людей від шкідливого впливу транспортного шуму. Проектування захисту від транспортного шуму (автомобільних доріг і залізниць загальної мережі, вулично-дорожньої мережі тощо) передбачає³⁰:

а) розрахункове (на етапі проектування лінійного об'єкта інженерно транспортної інфраструктури) визначення шумової характеристики транспортного потоку в залежності від складу транспортного потоку, швидкості і інтенсивності руху транспорту, технічних характеристик автомобільної дороги або залізничної колії (тип покриття проїзної частини, тип

²⁷ Споруди транспорту. Охорона довкілля при будівництві, ремонті та експлуатаційному утриманні автомобільних доріг. ГБН В.2.3-218-540:2012. URL: https://www.minregion.gov.ua/wp-content/uploads/2018/01/GBN_V.2.3-218-540-2012.pdf

²⁸ Споруди транспорту. Охорона довкілля при будівництві, ремонті та експлуатаційному утриманні автомобільних доріг. ГБН В.2.3-218-540:2012. URL: https://www.minregion.gov.ua/wp-content/uploads/2018/01/GBN_V.2.3-218-540-2012.pdf

²⁹ Шум як несприятливий фізичний фактор навколишнього середовища - це будь-який небажаний звук чи сукупність звуків з випадковими розподілами частот і інтенсивності, що сприймається негативно, заважає слуховому сприйняттю корисної інформації, порушує тишу, завдає шкоди здоров'ю людини і знижує її працездатність (Захист територій, будинків і споруд від шуму ДБН В.1.1-31:2013. URL: <https://www.minregion.gov.ua/wp-content/uploads/2017/12/36.1.-DBN-V.1.1-312013.-Zahist-teritoriy-budinkiv-i-sp.pdf>)

³⁰ Захист територій, будинків і споруд від шуму ДБН В.1.1-31:2013. URL: <https://www.minregion.gov.ua/wp-content/uploads/2017/12/36.1.-DBN-V.1.1-312013.-Zahist-teritoriy-budinkiv-i-sp.pdf>

залізничної колії, поздовжній ухил вулиці або дороги тощо) з урахуванням перспективної інтенсивності руху;

б) розрахункове визначення (за шумовою характеристикою транспортного ДБН В.1.1-31:2013 17 потоку) очікуваних рівнів шуму на прилеглий території з нормованими рівнями шуму і в приміщеннях житлових і громадських будинків;

в) визначення необхідного зниження рівнів шуму на території і в приміщеннях будинків до допустимих величин;

г) розроблення комплексу шумозахисних заходів із забезпечення нормативного шумового режиму на території і в приміщеннях будинків.

Покращенню стану акустичного режиму на сельбищних територіях населених пунктів сприяють такі містобудівні і архітектурно-планувальні заходи:

а) функціональне зонування території з відокремленням санітарно-захисними зонами житлової та громадської забудови і рекреаційних територій від промислових, комунально-складських зон та основних транспортних комунікацій;

б) прокладання автомобільних доріг швидкісного і вантажного руху і залізниць в обхід житлових районів, зон масового відпочинку, санаторнокурортних зон;

в) диференціація вулично-дорожньої мережі за складом транспортного потоку з виділенням основного об'єму вантажного перевезення на спеціалізовані дороги;

г) концентрація основних транспортних потоків на невеликій кількості магістральних вулиць і доріг з високою пропускнуою здатністю, що проходять, за можливості, поза житловою забудовою (по межах промислових, комунально-складських зон, уздовж смуг відведення залізниць);

д) використання шумозахисних властивостей рельєфу місцевості при прокладанні магістральних вулиць і доріг;

е) збільшення міжмагістральних територій для віддалення основних масивів житлової забудови від інтенсивних транспортних потоків;

ж) зосередження джерел шуму значної інтенсивності на територіях промислових зон в окремих комплексах, найбільш віддалених від житлової забудови.

В умовах сформованої міської забудови або у разі проходження автомобільної дороги чи залізниці у межах населеного пункту на відстані від житлової забудови, що не забезпечує необхідного зниження шуму, потрібно для захисту прилеглої території від транспортного шуму застосовувати шумозахисні екрани як найбільш ефективний будівельно-акустичний засіб зниження шуму. У деяких випадках (наприклад, при русі транспорту по мостах, шляхопроводах, естакадах, віадуках) шумозахисні екрани є єдиним будівельно-акустичним засобом із шумозахисту, застосування якого значно скорочує зону шумового забруднення.

При проектуванні будівництва нових автомобільних доріг визначають розрахункову відстань, що забезпечує санітарні умови, у межах якої прогнозують перевищення санітарних нормативів акустичного забруднення. У населених пунктах трасу дороги прокладають, по відношенню до території житлової забудови, на відстані більшій, ніж ширина розрахункової

санітарно-захисної смуги по шуму, але не менше, ніж 100 м для доріг I екологічного класу та 50 м – II та III класів³¹.

Установлення звуковідбивного шумозахисного екрана з одного боку магістралі призводить до підвищення рівня шуму на протилежному боці приміагістральної території завдяки внеску відбитої від екрана звукової енергії. У зв'язку з цим на магістральних вулицях або дорогах з двостороннім розташуванням об'єктів, що потребують захисту від шуму, необхідно застосовувати звукопоглинальні шумозахисні екрани (екрани, у яких поверхня з боку джерела шуму облицьована ефективною звукопоглинальною конструкцією). Застосування звукопоглинального облицьовання шумозахисного екрана з боку території, що захищається від шуму, недоцільне³². Шумозахисні екрани слід встановлювати на мінімально допустимій відстані від проїзної частини з урахуванням вимог щодо безпеки руху, експлуатації дороги і транспортних засобів та експлуатації екрана. При такій установці екрана необхідне зниження рівня шуму забезпечується при найменшій його висоті.

Рівні впливу автомобільної дороги на навколишнє середовище оцінюють в межах прилеглих до проїзної частини територій, на які поширюється прямий чи опосередкований екологічний вплив проектного об'єкту. У таблиці 3 представлено орієнтовні розміри смуги впливу, захисної смуги та резервно-технологічної смуги³³.

Таблиця 3

Орієнтовні розміри смуги впливу, захисної смуги, резервно-технологічної смуги

Найменування прилеглої території, що зазнає впливу дороги	Відстань від краю проїзної частини для доріг різних екологічних класів, м <i>(при умові вільного поширення впливу / за умов наявності перешкод у вигляді рельєфу, забудови, лісу та зелених насаджень, які займають за шириною площу не менше ніж половина смуги)</i>		
	I клас	II клас	III клас
Смуга впливу	3000/1500	2000/1000	600
Захисна смуга	300/200	150/90	60/30
Резервно-технологічна смуга	30	12	7,5

Відповідно до ГБН В.2.3-218-007:2012 визначають такі види впливів на екологічну безпеку:

- викиди транспортних засобів, що рухаються по дорозі (транспортні забруднення): відпрацьовані гази, транспортний шум, пил у вигляді твердих викидів і продуктів зносу покриття та шин, що забруднюють повітря, ґрунт і водні об'єкти на прилеглий території;

- зміни у господарських і природних системах внаслідок введення дороги та інженерних споруд в експлуатацію: тимчасове вилучення земель, переформування рельєфу, зміна стоку, рівня

³¹ Споруди транспорту. Екологічні вимоги до автомобільних доріг. Проектування. ГБН В.2.3-218-007:2012. URL: https://www.minregion.gov.ua/wp-content/uploads/2018/01/GBN_V.2.3-218-007-2012.pdf

³² Захист територій, будинків і споруд від шуму ДБН В.1.1-31:2013. URL: <https://www.minregion.gov.ua/wp-content/uploads/2017/12/36.1.-DBN-V.1.1-312013.-Zahist-teritoriy-budinkiv-i-sp.pdf>

³³ Споруди транспорту. Екологічні вимоги до автомобільних доріг. Проектування. ГБН В.2.3-218-007:2012. URL: https://www.minregion.gov.ua/wp-content/uploads/2018/01/GBN_V.2.3-218-007-2012.pdf

і умов руху ґрунтових вод, розділення біосистеми і господарських угідь, існуючої інфраструктури;

- технологічні впливи під час виконання будівельних і ремонтних робіт: забруднення атмосферного повітря, ґрунту та водоймищ під час роботи дорожніх машин, виробничий шум, розповсюдження пилу, тимчасове вилучення земель.

До фізичних факторів впливу автомобільної дороги на навколишнє середовище належать: акустичний вплив, вібрація. При будівництві та експлуатації автомобільної дороги основним джерелом фізичного впливу є будівельна техніка та транспортні засоби.

Рівні вібрації в житлових будинках, що розташовані в смузі впливу автомобільної дороги, не повинні перевищувати їх допустимі рівні. Спеціальні розрахунки вібрації та відповідні захисні споруди можуть бути необхідними за умов існування сейсмочутливих будівель і споруд, або ж особливих видів виробництв в зоні дії вібрації. Зона дії вібрації зазвичай не перевищує 30 м від кромки проїзної частини. Для виконання цих вимог трасу дороги прокладають на безпечній відстані від території житлової забудови. При неможливості дотримання необхідної відстані застосовують противібраційні захисні екрани. Захисні екрани розташовують на мінімально допустимій відстані від джерела вібрації, не далі ніж 5-6 м від осі крайньої смуги проїзної частини. По можливості, слід враховувати ґрунтово-геологічні та фізико-механічні характеристики ґрунтів та матеріалів дорожнього одягу³⁴.

Будівництво та експлуатація автомобільних доріг супроводжуються прямим та опосередкованим впливом на поверхневі водні об'єкти. Безпосереднє забруднення водних об'єктів можливе внаслідок стоку дощових і талих вод з поверхні дорожнього покриття. Опосередкований вплив відбувається внаслідок просочування забруднених стоків та вимивання забруднюючих речовин, що накопичуються в ґрунті за рахунок осідання транспортних викидів, відходів паливно-мастильних матеріалів, розчинних і нерозчинних будівельних та протижелезних матеріалів тощо. На ділянках доріг, які пролягають в межах водоохоронних зон водоймищ, території особливої охорони, зони санітарної охорони курортів, територій природно-заповідного фонду, рекреаційних зон (місць туризму, спорту і масового відпочинку населення) слід влаштовувати споруди відведення та очищення стоків з поверхні дорожніх покриттів та штучних споруд. Будівництво нових автомобільних доріг слід, по можливості, проектувати на малопродуктивних, найменш придатних для сільськогосподарського використання, вільних від лісонасаджень землях.

Вплив будівництва та експлуатації автомобільної дороги на рослинний та тваринний світ може бути прямим (механічні пошкодження, знищення, деградація біотопів) або опосередкованим (у результаті забруднення відходами, відпрацьованими газами, забрудненими стоками, осідання речовин у вигляді суспендованих твердих часток, зміни умов міграції диких тварин тощо)³⁵.

При умові очікуваних негативних впливів на рослинний та тваринний світ передбачають впровадження природоохоронних заходів:

³⁴ Споруди транспорту. Екологічні вимоги до автомобільних доріг. Проектування. ГБН В.2.3-218-007:2012. URL: https://www.minregion.gov.ua/wp-content/uploads/2018/01/GBN_V.2.3-218-007-2012.pdf

³⁵ Споруди транспорту. Екологічні вимоги до автомобільних доріг. Проектування. ГБН В.2.3-218-007:2012. URL: https://www.minregion.gov.ua/wp-content/uploads/2018/01/GBN_V.2.3-218-007-2012.pdf

- на перетині шляхів міграції диких тварин з автомобільними дорогами з інтенсивністю руху (20 річна перспектива) більше, ніж 10000 авт/добу рекомендовано влаштовувати біопереходи та огороження висотою від 2 м до 2,5 м і довжиною не менше ніж 0,5 км по обидві сторони від шляху міграції тварин;

- запобігати щонайменшим змінам умов протікання водотоку і забезпечувати сприятливу для проходу риби та інших водних живих ресурсів швидкість русла в межах штучних споруд за рахунок достатнього розміру отворів.

При оцінці впливу автомобільної дороги на навколишнє соціальне середовище, необхідно визначати її зону тяжіння, враховувати як позитивний соціально-економічний ефект від покращення транспортних зв'язків і розвитку інфраструктури всього регіону, так і негативні наслідки від впливу автомобільної дороги на соціальні інтереси людей, що проживатимуть в зоні екологічного впливу цієї автомобільної дороги. Додатково необхідно враховувати транспортну доступність об'єктів трудової діяльності, яка повинна характеризуватися: можливістю проїзду до основних об'єктів життєзабезпечення (місць трудової діяльності та соціально-побутового забезпечення) у всі пори року; умовами проживання населення (санітарні, психологічні параметри); економічними інтересами спільноти, землекористування (житло, сільське господарство, ліси, рекреація, дачне господарство), розміщенням промислових та інших підприємств, транспортної інфраструктури (доступність соціальних об'єктів, збереження існуючої системи зв'язків), об'єктів наукового й духовного значення (пам'ятки історії й культури, археології, заповідні території, цінні природні об'єкти тощо); естетикою ландшафту (природного, окультуреного, урбанізованого)³⁶.

При проектуванні мостових переходів на водотоках необхідно оцінити вплив усього комплексу споруд на територіях, розташованих вище і нижче створу моста за течією за умови урахування виду водокористування. Не допускаються затоплення і заболочування територій, ускладнення для судноплавства. Неорганізоване стікання атмосферних і технологічних поверхневих вод з мостів і шляхопроводів не допускається. Води мають бути каналізовані і підлягають скиданню у водойми (в місця погоджені органами державного санітарно-епідеміологічного нагляду та природоохоронної служби) тільки після місцевого очищення до ступеня, установленого відповідними нормативами, або спрямовані в дощову каналізацію. Підлягає перевірці й узгодженню вплив проектованої споруди на збереження флори і фауни, у тому числі іхтіофауни, інших водних живих об'єктів³⁷.

У місцях міграції диких тварин повинні бути передбачені біопереходи над або під автомобільними дорогами і залізницями за спеціальних технічних вимог місцевих органів природоохорони³⁸.

Задля оцінки екологічного впливу МТК на територію його проходження розраховано територіальний коефіцієнт екологічного навантаження (див. табл. 4).

³⁶ Споруди транспорту. Екологічні вимоги до автомобільних доріг. Проектування. ГБН В.2.3-218-007:2012. URL: https://www.minregion.gov.ua/wp-content/uploads/2018/01/GBN_V.2.3-218-007-2012.pdf

³⁷ Мости та труби. Правила проектування. ДБН В.2.3-14:2006. URL: <https://www.minregion.gov.ua/wp-content/uploads/2017/12/78.1.-DBN-V.2.3-142006-CHastina-1.-Sporudi-transportu.pdf>

³⁸ Мости та труби. Правила проектування. ДБН В.2.3-14:2006. URL: <https://www.minregion.gov.ua/wp-content/uploads/2017/12/78.1.-DBN-V.2.3-142006-CHastina-1.-Sporudi-transportu.pdf>

Таблиця 4

Розрахунок екологічного навантаження на територію у розрізі регіонів України, $t/км^2$

Назва регіону	Територіальний коефіцієнт екологічного навантаження ³⁹ , $t/км^2$					
	роки					
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Україна	2,44	2,67	2,73	2,67	2,73	2,95
АР Крим	-	-	-	-	-	-
області						
Вінницька	1,91	2,02	2,21	2,49	2,19	2,42
Волинська	1,70	1,77	1,76	1,65	1,56	1,74
Дніпропетровська	4,16	4,15	4,16	4,17	4,11	4,83
Донецька	1,93	2,07	2,05	2,06	2,15	2,33
Житомирська	1,87	2,03	2,15	2,01	2,03	2,12
Закарпатська	3,83	3,88	3,69	3,57	2,99	2,89
Запорізька	2,43	2,80	2,95	2,85	2,97	3,21
Івано-Франківська	2,91	3,24	3,06	2,84	2,66	2,71
Київська	4,17	3,98	4,05	4,11	4,67	5,58
Кіровоградська	1,60	1,85	1,73	1,69	1,77	1,89
Луганська	0,54	1,41	0,65	0,63	0,64	0,70
Львівська	4,39	4,65	4,15	3,95	3,88	3,91
Миколаївська	1,56	1,83	1,99	1,88	1,98	2,14
Одеська	2,67	2,80	3,13	2,76	2,81	2,78
Полтавська	2,35	2,92	3,55	3,42	3,25	3,44
Рівненська	1,92	1,91	1,85	1,74	1,76	1,73
Сумська	1,46	1,84	1,98	2,01	1,99	2,14
Тернопільська	2,41	2,62	2,51	2,37	2,36	2,32
Харківська	2,70	2,91	3,03	2,99	3,19	3,62
Херсонська	1,52	1,57	1,59	1,50	1,50	1,60
Хмельницька	2,36	2,49	2,69	2,67	2,54	2,57
Черкаська	2,59	2,86	3,11	3,03	2,99	3,23
Чернівецька	3,56	3,40	3,14	2,95	2,68	2,64
Чернігівська	1,05	1,27	1,51	1,31	1,23	1,33

Найвищі значення показника територіального коефіцієнта екологічного навантаження протягом 2015-2020 рр. спостерігаються у Київській та Дніпропетровській області, які практично удвічі перевищують його середнє значення по Україні. Це обумовлено насамперед позиціонуванням цих областей як центрів ділової та інвестиційної діяльності, високим рівнем її економічного розвитку та активною зовнішньоекономічною діяльністю, що впливає на інтенсивність пасажирських та вантажних перевезень автомобільним транспортом.

³⁹ Розрахований як відношення показника викидів забруднюючих речовин у атмосферне повітря від пересувних джерел забруднення (у т) на одиницю площі регіону ($км^2$)

Найнижчими є значення досліджуваного коефіцієнта у Чернігівській, Херсонській та Волинській областях. Включно до 2017 року у більшості областях, в окремих регіонах до 2018-2019 років, динаміка цього показника є позитивною. Лише у Дніпропетровській, Запорізькій, Київській, Кіровоградській, Миколаївській, Сумській та Харківській областях територіальний коефіцієнт екологічного навантаження продовжує зростати і у 2020 році.

Частка автотранспортної галузі у загальному забрудненні навколишнього природного середовища складає близько 55%⁴⁰, на автомобільний транспорт припадає 91% викидів шкідливих речовин у атмосферу від пересувних джерел⁴¹.

Найбільша частка викидів забруднюючих речовин у атмосферне повітря від пересувних джерел забруднення загалом у регіональному розрізі припадає на м. Київ (12,7%), Київську (8,8%) та Дніпропетровську області (8,7%). Динаміка кількості викидів забруднюючих речовин протягом 2015-2020 років свідчить про їхній приріст практично у всіх регіонах України (див. табл. 5).

Таблиця 5

Приріст викидів забруднюючих речовин у атмосферне повітря від пересувних джерел забруднення у розрізі регіонів за 2015-2020 рр.

Назва регіону	Роки						
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020* до 2015
Україна	-	109,0	102,3	98,0	102,2	107,9	120,6
Вінницька	-	105,8	109,4	112,5	88,1	110,3	126,6
Волинська	-	100,0	99,4	93,6	94,6	112,1	98,7
Дніпропетровська	-	99,9	100,1	100,2	98,7	117,4	116,2
Донецька	-	107,1	99,0	100,2	104,3	108,6	120,4
Житомирська	-	108,7	105,9	93,5	101,1	104,1	113,3
Закарпатська	-	101,5	95,1	96,6	83,8	96,6	75,5
Запорізька	-	115,1	105,4	96,5	104,4	108,2	132,2
Івано-Франківська	-	111,5	94,2	92,8	93,7	101,8	93,1
Київська	-	95,4	101,6	101,6	113,5	119,4	133,5
Кіровоградська	-	115,5	93,8	97,5	104,9	106,8	118,3
Луганська	-	263,4	45,9	96,5	102,0	109,4	130,2
Львівська	-	106,0	89,3	95,0	98,4	100,6	89,0
Миколаївська	-	117,0	109,0	94,3	105,6	108,0	137,1
Одеська	-	104,8	111,8	88,3	101,9	99,0	104,3
Полтавська	-	124,2	121,3	96,4	95,0	105,9	146,1
Рівненська	-	99,4	97,0	94,2	100,8	98,2	89,9
Сумська	-	126,2	107,5	101,4	99,2	107,5	146,7

⁴⁰ Павленко О.В. Актуальні питання забруднення атмосферного повітря. Офіційний веб-портал Державної екологічної інспекції України. URL: <https://www.dei.gov.ua/posts/1563>

⁴¹ Закон України «Про Основні засади (стратегію) державної екологічної політики України на період до 2020 року». Верховна Рада України. Законодавство України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2818-17#Text>

Тернопільська	-	108,6	96,1	94,2	99,5	98,5	96,3
Харківська	-	107,9	104,1	98,6	106,8	113,4	134,1
Херсонська	-	102,7	101,6	94,3	100,3	106,3	104,9
Хмельницька	-	105,8	108,2	99,1	95,2	101,2	109,2
Черкаська	-	110,5	108,8	97,2	98,9	108,0	124,7
Чернівецька	-	95,5	92,4	93,8	91,1	98,3	74,1
Чернігівська	-	121,2	118,9	86,6	93,6	108,3	126,5
м. Київ	-	110,8	106,2	109,0	121,3	108,6	169,0

¹ Попередні дані.

Здійснення інвестицій у транспортну інфраструктуру сприятиме більш активному розвитку економічної діяльності в одних регіонах порівняно з іншими. Райони, розташовані далі від коридорів (*corridor void areas*) є прикладами територій, на які може негативно вплинути проходження транспортних коридорів, оскільки вони стають відносно менш привабливими для інвесторів та підприємств, що, у свою чергу, впливає на розселення та економічне зростання. Зростання економічної активності та ринків праці вздовж коридорів знижує рівень зайнятості у віддалених регіонах. Крім того, території, віддалені від коридорів, можуть мати відносно нижчий попит на землю, що призводить до зменшення її вартості, так як вузли коридорів і транзитні зони стають все більш привабливими для інвестування. Подібні ефекти очікуються й для територій, які розташовані в коридорах або поблизу них, але не мають прямого зв'язку з ними. Тобто тут проявляється тунельний ефект (*the tunnel effect*), коли території знаходяться близько до транспортного коридору, але не мають можливості отримати від нього користь.

Водночас позитивний вплив інвестицій у транспортну інфраструктуру на вузли та регіони вздовж транспортного коридору є відносним. В умовах підвищеної конкуренції у межах коридору вони будуть також конкурувати між собою, зокрема, за клієнтів.

Вплив транспортного коридору є як короткостроковим, так і довгостроковим. Довгостроковий вплив виникає після повного впровадження коридору.

Впровадження транспортних коридорів також впливає на стейкхолдерів залежно від їхнього географічного розташування відносно коридору та рівня, який вони представляють (національний, регіональний, місцевий). Стейкхолдери поділяються на **державні** та **ринкові** (див. табл. 6).

Таблиця 6

Характеристика впливу МТК на основних його стейкхолдерів

<i>Державні стейкхолдери</i>		<i>Ринкові стейкхолдери</i>	
Рівень	Заходи політики	Групи	Отримані переваги
національні органи влади - відповідальні за транспортну політику та управління, ринок праці та економічне зростання	підтримка та вдосконалення функціональної системи транспорту	транспортні оператори – вантажні перевезення	оператори, які розташовані в районах вузлів коридору, отримують значну вигоду від інвестицій у транспортну інфраструктуру

регіональні органи влади - відповідальні за регіональне планування та розвиток громадського транспорту	управління системою розселення, яка зазнає змін внаслідок переміщення робочої сили з одного регіону до іншого, ближче до коридору	транспортні оператори – пасажирів	постачальники пасажирських перевезень отримають вигоду, оскільки збільшиться попит на регіональні та певною мірою транскордонні поїздки
місцева влада	пом'якшення наслідків переміщення населення та економічної діяльності	промисловість (здебільшого переробна та експорторієнтовані підприємства) – товари	у вузлах коридорів і транзитних зонах ці галузі виграють, оскільки стає легше експортувати товари з однієї країни в іншу
		сектор послуг (зокрема, індустрія туризму, консалтингова індустрія) – надання послуг	у вузлах коридорів і транзитних зонах сектор послуг отримає значну вигоду від кращого сполучення, оскільки збільшиться доступ до більшої кількості та більш кваліфікованої робочої сили. Це зумовить зростання попиту на надання послуг. Високий рівень доступності в районах вузлів також привабить фірми, орієнтовані на проведення заходів, конференц-центри, готелі тощо.
		пасажирів/користувачі (мандрівники, які подорожують автобусом або автомобілем, а також споживачі товарів і послуг)	користувачі та пасажирів, які перебувають у вузлах коридору та транзитних зонах, отримають значну вигоду від сполучення, оскільки доступність між вузлами коридору та час у дорозі значно скоротиться. Крім того, споживачі можуть отримати вигоду від зниження цін на товари та послуги в результаті підвищення продуктивності та зниження транспортних витрат

Складено на основі: Impact analysis of the TEN-T Core Network Corridors in the Baltic Sea Region. Contribution to the discussion. URL: http://tentacle.eu/a/uploads/dokument/Impact_analysis_TENTacle.pdf

Заходи політики на національному рівні повинні насамперед забезпечити⁴²:

- розробку функціональних зв'язків (тобто розвиток транспортної інфраструктури, що забезпечує транспортування до вузлів коридору) на національному рівні, щоб зв'язати зони охоплення коридорів і віддалені зони з коридорами та заохочувати регіональних та місцевих стейкхолдерів планувати функціональні зв'язки до транспортних коридорів;

- здійснення моніторингу соціально-економічного розвитку зон впливу транспортних коридорів з метою впровадження заходів політики для посилення позитивних впливів і пом'якшення негативних наслідків. Зокрема, такі як субсидії, заходи податкової політики або ініціативи щодо зростання транзитних зон коридору (якщо відчувається, що вони страждають від ефекту тунелю) та віддалених зон, якщо є необхідність у протидії ефекту поляризації, прискореному функціонуванням коридором.

⁴² Impact analysis of the TEN-T Core Network Corridors in the Baltic Sea Region. Contribution to the discussion. URL: http://tentacle.eu/a/uploads/dokument/Impact_analysis_TENTacle.pdf

Регіональні та місцеві органи влади покликані:

- здійснювати моніторинг руху населення, спричинений переміщенням робочої сили в райони вузлів коридору, і, як наслідок, відповідністю між попитом і пропозицією робочої сили, щоб вжити необхідних заходів, наприклад у вивільненні ділянок під житлові проекти та логістичні операції;

- здійснювати моніторинг ринку праці та розвитку бізнесу в зонах охоплення коридорів, щоб пом'якшити будь-які процеси депопуляції та переміщення, які можуть виникнути;

- мобілізувати громадськість та стейкхолдерів ринку для координації дій з метою пом'якшення прогнозованих негативних наслідків від завершених інвестицій в коридор, наприклад шляхом організації співпраці через адміністративні кордони та сектори для покращення доступу до вузлів коридору, інтеграції послуг громадського транспорту та підключення місцевих галузей до міжнародних мереж.

Стейкхолдери транспортного ринку забезпечують:

- підготовку стратегій адаптації до завершених інвестицій в коридор, з новими можливостями для планування та управління інтермодальними ланцюгами поставок;

- аналіз ринкової перспективи та пошук потенційно альтернативних ринкових ніш для послуг, на які негативно впливають інвестиції в транспортні коридори, наприклад поромні перевезення, які втрачають пасажирів через транспортний коридор;

- пошук можливостей створення або приєднання до додаткових організацій управління на коридорі, щоб отримувати інформацію про процес впровадження, впливати на заходи впровадження коридору та отримувати вигоду від завершених інвестицій через транскордонне співробітництво.

ВИСНОВКИ

Відповідно до ДБН Б.2.2-12: 2019 (Планування та забудова територій) головним об'єктом містобудівного проектування є території адміністративно-територіальних одиниць та їх частин. При цьому «Важливою складовою здійснення містобудівного проектування є **збалансування загальнодержавних, регіональних інтересів та інтересів територіальних громад** з врахуванням рішень Генеральної схеми планування території України, іншої містобудівної документації, програм соціально-економічного розвитку відповідних адміністративно-територіальних одиниць, планів об'єднаних територіальних громад, прогнозів і програм розвитку регіону за їх адміністративно-територіальним статусом, профілем та розгалуженістю економічної бази, місцем в системі розселення та економічного районування, надання послуг населенню».

З огляду на поліфункціональність МТК та наявність значного транзитного потенціалу України державну підтримку територій, які знаходяться у зоні їх впливу, доцільно здійснювати на макрорівні (країна), мезорівні (регіон) та мікрорівні (ОТГ).

На макрорівні підтримка розвитку територій, які знаходяться у зоні впливу МТК, передбачатиме в першу чергу розбудову безпосередньо самих автошляхів та транспортної інфраструктури в зоні впливу коридору (розв'язки, під'їзні та дублюючі автошляхи, транспортно-пересадочні вузли, естакади, мости, об'єкти сервісу тощо); проведення можливих інженерно-технічних заходів з нейтралізації забруднення повітряного простору і акустичного дискомфорту.

Важливою складовою розвитку інфраструктури МТК є розвиток мережі аеродромів, аеропортів, річкових та морських портів тощо.

Проходження МТК через чи повз крупні промислові та економічні центри розвитку, формування стратегічних транспортних вузлів у місцях перетину автомобільних доріг, залізничних магістралей тощо зумовлює розширення зони їх впливу. Згідно з Концепцією створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні безпосередньому впливу можуть підлягати смуги територій завширшки 150 - 200 км. Тому при реалізації державної регіональної політики **слід передбачити диференційований підхід при оцінці зони впливу МТК.**

Розвиток МТК стимулюватиме розвиток мережі **інноваційних об'єктів виробничих територій (технопарків, промислових парків, виробничих територій технополісів).** Підтримка їх розвитку на макrorівні і мезорівні дозволить посилити інтенсивність руху автотранспортних засобів та підвищити ефективність реалізації потенціалу розвитку МТК⁴³.

Однією з функціональних зон є зона транспортно-складської забудови.

На рівні регіону (мезорівні) доцільно підтримувати розвиток територій з пріоритетним розвитком логістичних центрів, складування, доробки та сортування вантажів вздовж міжнародного коридору⁴⁴.

Розвиток МТК повинен відбуватись з врахуванням вимог забезпечення функціональної цілісності і соціально-економічних зв'язків з основними спорудами та комунікаціями внутрішнього транспорту населеного пункту між собою⁴⁵. Такі коридори повинні проходити поза перспективними межами територій населених пунктів і з'єднуватися дорогами з розв'язками в різних рівнях з магістралями загальноміського значення. При цьому при плануванні трас нових автомобільних об'їздів населених пунктів для автомобільних доріг державного значення слід передбачати створення нової та модернізацію існуючої мережі місцевих автодоріг, по яких проходять маршрути з підвезення сільського населення до центрів об'єднаних територіальних громад або до зупинок і станцій приміських залізниць.

При розробленні проектів на нове будівництво автомобільних доріг державного та місцевого значення, траси доріг I категорії потрібно⁴⁶, а II та III категорій доріг рекомендується прокладати в обхід населених пунктів. У разі проходження ділянок доріг у межах населених пунктів у проектах на реконструкцію потрібно, а на капітальний ремонт рекомендовано,

⁴³ Відповідно до Планування та забудова територій. ДБН Б.2.2- 12: 2019 (чинні з 2019-10-01), «Індустріальні, інноваційні парки доцільно розташовувати в зоні забезпеченості надійної транспортної доступності автомобільними і залізничними магістралями, транспортними вузлами – морськими і аеропортами, вокзалами і логістичними центрами».

⁴⁴ Відповідно до Планування та забудова територій. ДБН Б.2.2- 12: 2019 (чинні з 2019-10-01), «Зону транспортно-складської забудови (логістичні, складські центри) доцільно розміщувати у периферійній зоні населеного пункту або за його межами біля відповідних транспортних комунікацій. Транспортно-складські комплекси, в яких здійснюються накопичення та формування за відповідними маршрутами контейнерних та інших вантажів, слід розташовувати або передбачати до виносу за межі житлових, ландшафтних та рекреаційних територій, наближаючи до транспортних коридорів переважно в вузлах, де перетинаються декілька видів зовнішнього транспорту, морських і річкових портах, прикордонних пунктах пропуску і з'єднувалися під'їздами з найближчими населеними пунктами».

⁴⁵ Планування та забудова територій. ДБН Б.2.2- 12: 2019 (чинні з 2019-10-01)

⁴⁶ Автомобільні дороги Частина I. Проектування. Частина II. Будівництво. ДБН В.2.3-4:2015

передбачати заходи щодо забезпечення санітарних норм, безпеки для руху пішоходів, прогону тварин, руху місцевого та гужового транспорту.

Проходження маршруту МТК через територію ОТГ чи регіону в цілому не повинне впливати на функціонування адміністративно-територіальної одиниці як цілісної системи.

На рівні ОТГ необхідно враховувати необхідність застосування містобудівних та будівельно-акустичних засобів захисту від шуму (будівництва шумозахисних екранів, забезпечення необхідної звукоізоляції зовнішніх огорожувальних конструкцій будинків).

Також у складі проектної документації на будівництво і реконструкцію автомобільних доріг доцільно передбачати відведення земельних ділянок для розміщення наступних об'єктів сервісу: майданчиків для відпочинку учасників дорожнього руху, кемпінгів, туристичних баз, готелів, мотелів, автозаправних станцій (АЗС), автозаправних газових накопичувальних станцій (АГНС), станцій технічного обслуговування (СТО). Підтримка розвитку таких об'єктів сервісу на мікрорівні (рівні ОТГ) стимулюватиме економічний розвиток території.

Розбудова мережі МТК сприятиме також розвитку туристичних дистинацій територій.

У новій Державній стратегії регіонального розвитку на 2021-2027 роки одним із типів функціональних територій визначено зони впливу МТК, які водночас стають об'єктами державної регіональної політики. Розробка механізмів, інструментів та заходів державної підтримки територій, які потрапляють у зону впливу МТК, повинна ґрунтуватись на особливостях розвитку цих територій залежно від рівня управлінських рішень (ОТГ, регіон, країна). Якщо на рівні країни та регіону можуть прийматися рішення щодо розбудови транспортної інфраструктури та крупних інфраструктурних та інноваційних об'єктів (транспортні розв'язки, мости, аеропорти, індустріальні парки та логістичні центри тощо), то на рівні ОТГ можуть вирішуватись проблеми впливу коридорів на забруднення навколишнього середовища територій, питання розвитку підприємницької діяльності шляхом розбудови придорожньої інфраструктури (заклади громадського харчування, готелі, мотелі, АЗС, СТО тощо), розвитку туристичних маршрутів та побудови транспортних розв'язок, які поєднуюватимуть МТК з місцевою транспортною мережею. Важливим є також чітке визначення переліку МТК, інтегрованих у національну мережу транспортних коридорів, та приведення у відповідність з цим всіх чинних документів, які регулюють процеси формування та функціонування МТК. Уточнення потребують і безпосередньо маршрути МТК.