



АВТОМОБІЛЬНА ДОРОГА — інженерна споруда для руху [автомобільного транспорту](#). Осн. елементи А. д. — земляне полотно (насип або виїмка), на якому містяться проїзна частина та узбіччя і яке є основою для дорож. одягу, верх. шар якого — дорожнє покриття; штучні споруди, до яких належать тунелі, шляхопроводи, підпір, стінки галереї, водовідвідні та дренаж. споруди. Щоб підвищити безпеку руху, на А. д. встановлюють дорожні знаки, показники, захисні засоби, пристрої для регулювання транспорт. потоків. Уздовж А. д. споруджують автовокзали, мотелі, станції тех. обслуговування, автозаправ. станції тощо. Поділяються на А. д. із твердим покриттям (бруківки, щебеневі, асфальтові або бетонні) і ґрунтові. Найкращими є цементо- та асфальтобетонні дороги. В Україні з 28,4 тис. насел. пунктів 27,6 тис. (97 %) мають під'їзди з тверд. покриттям. Основу шлях. мережі України складають дороги заг. користування протяжністю 172,6 тис. км, з них 95 % — з тверд. покриттям. (Табл. 1).

Табл. 1. ДИНАМІКА РОЗВИТКУ МЕРЕЖІ
АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ

	1985	1990	1995	2000
Довжина автомобільних доріг загального користування, тис. км:	162,3	167,8	172,3	169,5
– з твердим покриттям	145,2	157,2	163,3	163,8
– з твердим покриттям, які мають цементобетонне та асфальтобетонне покриття:	38,8	49,0	54,6	57,5
у відсотках до загальної довжини доріг з твердим покриттям	27	31	33	35
чорне гравійне і чорне шосе	56,0	65,8	71,6	71,7
у відсотках до загальної довжини доріг з твердим покриттям	39	42	44	44
Довжина вулиць-набережних у містах і селищах міського типу	–	81,8	87,0	89,0

Щільність доріг на 1 тис. км² тер. України — 285,5 км; для порівняння: у Франції — 1459, Англії — 1415, Італії — 981, Польщі — 960. Чимало А. д. в Україні, побудованих у поперед. роки, не відповідають вимогам руху. Найвисокогірнішою транспортною магістраллю в Україні є шосе Львів-Ужгород через Карпати (Яблунецький перевал) на вис. 931 м. До 2-ї світової війни осн. шляхами в Україні (за винятком зх.-укр. земель) були ґрунт. дороги. Їхній стан прямо залежав від погоди: розмочені й розбиті ранньої весни і пізньої осені, скуті кригою взимку, вкриті пилом влітку. Такі шляхи не пристосовані до автоперевезень, економічно збиткові і могли служити лише для місц. потреб. Нині ґрунт. доріг в Україні практично не залишилося. Биті шляхи або шосейні до 1-ї світової війни були лише в Галичині на тих укр. територіях, що входили до Австро-Угор. імперії. У Галичині було 10100 км битих шляхів із густотою 18,7 км на 100 км² і стільки ж на 10 тис. осіб. Їхній роз-

виток фактично зупинився після 1-ї світової війни. Натомість шосейні дороги швидко розвивалися на Закарпатті, де у міжвоєн. період їх було 2400 км, із густотою 18,7 км на 100 км² і 32,3 км на 10 тис. осіб. Окрім того, шосейні дороги на Закарпатті були доброї якості. На укр. землях, що були у складі Рос. імперії, до 1-ї світової війни шосейні дороги складали 3500 км з густотою відповідно — 0,8 км та 1,3 км. За рад. період їх довж. зросла до 8900 (1935) та 13700 (1940). Найбільше збудовано шосейних доріг на Донбасі, у Дніпроп. обл. та на Правобереж. Україні (з огляду на транспортування цукр. буряків). А. д. інтенсивно почали розбудовувати в Україні лише на поч. 70-х рр. 20 ст. На серед. 80-х рр. вони сполучали всі рай. центри України. За 25 р. (1955–80) мережа доріг України з твердим покриттям зросла від 47,3 до 145,0 тис. км. Розвиток А. д. пов'язаний зі зростанням виробництва автомобілів та впровадженням нових технологій у дорож. буд-ві. Однак питома вага А. д. у перевезенні вантажів була досить невеликою (бл. 20 % усіх перевезень) у порівнянні з країнами Зх. Європи (60 % усіх перевезень) і Пн. Америки (75 %). Це пояснюється не лише нестачею А. д., а й незначною довж. серед. перевезень (20 км у 1980-х рр.). Протягом 1970–84 заг. довж. шляхів скоротилася на 74 тис. км за рахунок переважно малопродуктивних економічно не вигідних ґрунтових шляхів, для пасажирського транспорту та вантажних перевезень. Разом з тим довжина доріг з твердим покриттям збільшилася на понад 95 тис. км, але вони переважно утримувались у поганому стані. Тому на частку автомобіл. транспорту припадало бл. 70 % витрат на перевезення пасажирів і понад 50 % витрат на перевезення вантажів — від витрат усіх видів транспорту в УРСР. Загалом вартість перевезень автотранспортом в Україні складала 35 % собівартості перевезених товарів або й більше, тоді як відповід. показник для більшості країн Заходу не перевищував 6–10 %, а вартість перевезення виробів машинобудування становила бл. 30–45 % їх собівартості, тобто майже в 4 рази більше, ніж відповідні витрати на Заході. Від 1946 автомобіл. транспорт заг. користування підпорядк. Мін-ву автомобіл. транспорту УРСР, а вантаж. транспорт децентраліз. і належав до компетенцій бл. 60 різних союз., союзно-респ. і респ. мін-в та організацій. Нині А. д. поділяються на дороги держ. та місц. значення. До складу А. д. держ. значення входять магістр. та регіон. дороги, які практично повністю мають тверде покриття. Їхня протяжність нині становить 13009,8 км. До магістрал. А. д. України (протяжність 9251 км) належать автомоб. дороги, суміщені з міжнар. транспорт. коридорами та автомагістралями категорії «Є» (див. [Автомагістраль](#)).

До регіонал. А. д. (3758,8 км) належать автомобіл. дороги, що з'єднують Київ з адм. центром АР Крим, адм. центрами обл. та містами держ. підпорядкування; осн. міжнар. прикордонні пункти пропуску автомобіл. транспорту, мор. та авіац. порти міжнар. значення, найважл. об'єкти нац. культури, курортні зони та великі пром. і культурні центри країни з дорогами держ. та місц. значення. Всього нині в Україні експлуатується 19 регіон. А. д. (Табл. 2).

Табл. 2. РЕГІОНАЛЬНІ АВТОМОБІЛЬНІ ДОРОГИ

№ п.п.	Найменування автомобільних доріг	Індекс та № доріг	Протяжність, км
1.	Київ–Суми–Юнаківка (на Курськ)	P-01	341,4
2.	Бориспіль–Дніпропетровськ–Запоріжжя (через Кременчук) Під'їзд до аеропорту м. Дніпропетровськ Всього:	P-02	426,8 5,3 432,1
3.	Мукачеве–Рахів–Івано-Франківськ–Рогатин	P-03	355,3
4.	Стрий–Івано-Франківськ–Чернівці Під'їзд до м. Івано-Франківськ Всього:	P-04	186,2 4,3 190,5
5.	Стрий–Тернопіль	P-05	138,0
6.	Дніпропетровськ–Миколаїв (через Кривий Ріг)	P-06	239,3
7.	Сімферополь–Євпаторія Під'їзд до аеропорту м. Сімферополь Всього:	P-07	62,1 1,0 63,1
8.	Алушта–Судак–Феодосія	P-08	120,5
9.	Чугуїв–Мілове (на Міллерове через Старобільськ)	P-09	294,0
10.	Виступовичі (на Мозир)–Овруч–Могилів-Подільський (через Житомир, Вінницю)	P-10	375,4
11.	Немирів–Ямпіль	P-11	118,3
12.	Київ–Обухів	P-12	20,3
13.	Миронівка–Канів–Софіївка	P-13	53,3
14.	Золотоноша–Черкаси–Сміла	P-14	48,0
15.	Канів–Чигирин–Кременчук	P-15	171,5
16.	Олександрівка–Кіровоград–Миколаїв Південний обхід м. Кіровоград Всього:	P-16	210,6 25,6 236,2
17.	Суми–Полтава–Олександрія	P-17	321,0
18.	Полтава–Красноград	P-18	52,8
19.	Слов'янськ–Донецьк–Маріуполь Разом:	P-19	187,8 3758,8

Дороги місц. значення поділяються на територіальні та районні і становлять 82 % від заг. кількості доріг, з них 94 % мають тверде покриття. До територіал. А. д. України належать автомобіл. дороги, що з'єднують між собою адм. центри АР Крим і областей з адм. центрами р-нів, містами обл. підпорядкування, а також міста обл. підпорядкування і адм. центри р-нів; магістральні та регіон. дороги і осн. аеропорти, мор. та річк. порти, залізнич. вузли, курорти, об'єкти нац. культур. надбання та природно-заповід. фонду з мережею ін. шляхів заг. користування; під'їзди до прикордон. пунктів пропуску автомобіл. транспорту. Щорічно транзитом тер. України великовантажні автомобілі перевозять майже 80 тис. т різних вантажів із країн Заходу і Сходу. Нині на дорогах держ. значення України існує бл. 60 сервіс. комплексів. Розвиток та удосконалення А. д. України заг. користування здійснює Укр. держ. корпорація з будівництва, ремонту та утримання автомобіл. доріг (Укравтодор), яка має у своїй системі бл. 50 підприємств підрядної шляхобуд. діяльності. За

останні 10 років на території України збудовано понад 13 тис. км А. д. різних категорій. Гол. спеціаліз. організацією, яка забезпечує розвиток та удосконалення мережі А. д. України є Укр. держ. інститут з проектування об'єктів дорож. господарства «Укрдіпродор». Підвищення ефект. дорож. будівництва пов'язане з пошуком нових матеріалів, насамперед в'язучих, які дозволяють замінити бітуми і зменшити витрати цементу, напр., полімерні матеріали. Екон. ефект може дати заміна природ. кам'яних матеріалів пісками, укріпленими ґрунтами, побіч. продуктами і відходами промисловості, штуч. матеріалами, а також застосування геоматеріалів. Комплексна механізація і автоматизація, індустріалізація дорож. будівництва, що забезпечує цілорічне виробництво готової продукції і напівфабрикатів на сучас. заводах, дозволяє значно збільшити темпи будівництва А. д., добитися підвищення їхньої якості. Проблема захисту довкілля, з точки зору дорож. будівництва, включає питання ландшафт. проектування, охорони ландшафтів, фауни і флори, захисту від забруднення атмосфери, ґрунт. вод і водотоків, боротьбу з вібрацією і транспорт. шумом, проведення рекультивації земель. Нині стратегіч. напрямком у буд-ві А. д. є реконструкція автомагістралей Київ — Чернігів — Нові Яриловичі (на Гомель), Київ — Одеса, Київ — Чоп, Київ — Харків — Довжанський (на Ростов-на-Дону), Харків — Сімферополь — Севастополь та розбудова під'їздів до 88 прикордонних пунктів пропуску. Подальший розвиток с. господарства в Україні вимагає будівництва доріг у сільс. місцевості. Найбільш відповід. й дорогими спорудами на А. д. є мости, які багато в чому визначають функціонування транспорт. мережі в цілому (див. *Мостобудування*). При проектуванні великих споруд, міських мостів, шляхопроводів через автодорогу враховують вимоги архітектури та дизайну, охорони довкілля, природ. ландшафту, створення комфорт. умов проживання насел., збереження пам'яток історії та культури. Наукові дослідження у галузі дорож. будівництва в Україні зосереджені переважно у Держ. НДІ «Укравтодор», а технол. впровадження їх здійснює підприємство «Укрдортехнологія». Спеціалістів дорож. фаху готують 10 ВНЗів 1–4 рівнів акредитації, зокрема Нац. транспорт. університет (Київ), Харків. автомобіл.-дорож. тех. університет, Держ. університет «Львівська політехніка» та ін., які проводять також значну н.-д. роботу. Для забезпечення сучас. стану функціонування А. д. потрібна інтеграція шлях. мережі України у транспорт. інфраструктуру Європи. «Укравтодор» бере участь у розробленні проекту Пд. трансєвроп. автомагістралі Трієст — Будапешт — Київ. Територією України її маршрут проляже від Києва до кордону з Угорщиною повз Вінницю, Хмельницький, Тернопіль, Івано-Франківськ. У перспективі передбачається розгалуження автомагістралі з р-ну Вінниці в напрямку Умані, Кіровограда, Дніпропетровська, Донецька і далі — на

Луганщину, а з Києва — у бік Москви. На заході із р-ну Івано-Франківська через Львів до кордону з Польщею можливе створення ще одного виходу на рівні автомагістралі в Зх. Європу в напрямку Краків — Познань — Берлін та повз Ужгород на Словаччину, Чехію, Німеччину. За програмою ЕС/TACIS проводяться досл. роботи над створенням схеми розташування магістрал. доріг України. Передбачається визначити доцільність будівництва нових автомагістралей у бік Балтійського м. через Білорусь і країни Балтії та кільцевої автомагістралі навколо Чорного м. Питання будівництва та експлуатації доріг висвітлюються в зб. «Автомобільні дороги і дорожнє будівництво» та в ж. «Автошляховик».

Рекомендована література

1. Автомобильные дороги. К., 1973;
2. По дорогам Украины. К., 1978;
3. Михайлютенко Ю., Агранов А., Савельев Ю., Блискунов А. Внимание: горная дорога! Сф., 1980;
4. Збаржевский В., Нестеренко Ю., Первов Б. Совершенствование технологий строительства дорог. К., 1980;
5. Шляхи підвищення ефективності дорожнього господарства України в нових умовах господарювання. К., 1994;
6. Проектирование и строительство автомобильных дорог. К., 1996;
7. Автодорожний комплекс України в сучасних умовах: проблеми і шляхи розвитку. К., 1998;
8. Проблемы эксплуатации автомобильных дорог. Х., 1998;
9. Гончаренко Ф., Прусенко Є., Скорченко В. Експлуатаційне утримання та ремонт автомобільних доріг за складних погодних та екологічних умов. К., 1999;
10. Людина та її автомобіль. К., 1999;
11. Автомобильный транспорт и дорожное хозяйство на рубеже 3-го тысячелетия. Х., 2000;
12. Герасимчук В., Клипуш М., Круцик М. Гірські автомобільні дороги Українських Карпат. Уж., 2000.

В. Я. Савенко, В. В. Петрович

Бібліографічний опис:

Автомобільна дорога / В. Я. Савенко, В. В. Петрович // Енциклопедія Сучасної України [Електронний ресурс] / Редкол.: І. М. Дзюба, А. І. Жуковський, М. Г. Железняк [та ін.] ; НАН України, НТШ. — К. : Інститут енциклопедичних досліджень НАН України, 2001. — Режим доступу: <https://esu.com.ua/article-42453>

2001-2025 © Ця енциклопедична стаття захищена авторським правом згідно з чинним законодавством України (докладніше).