

ПРЕВЕНТИВНІ АРХЕОЛОГІЧНІ ДОСЛІДЖЕННЯ 2006–2021 РОКІВ У ЗОНІ РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЬНОЇ ДОРОГИ М-03 КИЇВ–ХАРКІВ–ДОВЖАНСЬКИЙ (ЗА МАТЕРІАЛАМИ РЯТІВНОЇ АРХЕОЛОГІЧНОЇ СЛУЖБИ)

Марія ПАДЮКА^{ORCID}, Олег ОСАУЛЬЧУК^{ORCID}

Науково-дослідний центр «Рятівна археологічна служба»
Інституту археології Національної академії наук України,
вул. Винниченка, 24, 79008, м. Львів, Україна,
e-mail: padyuka@nltu.edu.ua, osaul.ras@gmail.com

Автомобільна дорога Київ–Харків–Довжанський стала чи не першим об’єктом автодорожньої галузі в Україні, на якій були виконані археологічні дослідження на усіх етапах реалізації інвестиційних проєктів з її розвитку.

Мета – за матеріалами робіт 2006–2021 років, виконаних Рятівною археологічною службою, розглянути історію вивчення археологічних пам’яток в межах розвитку автодороги М-03 на усіх стадіях проєктування, узагальнити досвід заходів з уникнення негативного впливу на пам’ятки археології.

На стадії ТЕО попередніми археологічними дослідженнями охоплено понад 900 км цієї траси та отримано дані про 238 відомих об’єктів археології. Як самостійно, так і у співпраці з іншими науковими установами, розвідки проведено на ділянках реконструкції і нового будівництва загальною протяжністю 328 км на площі понад 900 га. У межах смуги проєктування локалізовано 77 об’єктів археології, з яких 45 – були розташовані у зоні будівництва завширшки від 4 до 100 м. На 10 об’єктах здійснено компенсаційні заходи – археологічні розкопки на площі майже 13 тис. м².

Засвідчено нерівномірність археологічного вивчення території України, недостатній рівень введення до наукового обігу результатів археологічних розвідок, незадовільний стан ведення державного обліку пам’яток.

Відзначено, що повторне обстеження смуги відведення збільшує кількість локалізованих об’єктів археології у 1,5–2 рази, а коефіцієнт трапляння для ділянок нового будівництва становить приблизно 1 об’єкт археології на 2 км траси і 1 об’єкт археології на 4 км ділянки реконструкції.

Акцентовано увагу на тому, що дослідження в межах реконструкції діючих доріг не варто сприймати як «малоперспективні», а розкопки «науково нерентабельних» пам’яток на великих площах часто супроводжуються вагомими науковими відкриттями.

Наголошено, що будівництво дороги (як нове, так і реконструкція) має потенційно значний негативний вплив на об’єкти культурної спадщини у смугах відведення, і тому повинно здійснюватися з належним археологічним супроводом від початку його планування.

Представлено передпроектні дослідження та розвідки як заходи з уникнення прямого чи опосередкованого негативного впливу, а археологічні розкопки і нагляд – як заходи, що компенсують негативний вплив об’єкта будівництва на пам’ятки археології.

Ключові слова: археологічні розвідки (вишукування), археологічні розкопки, археологічний нагляд, охорона археологічної спадщини, пам’ятка археології, об’єкт археології, історія досліджень, кургани, Рятівна археологічна служба.

Археологічна спадщина, як і дорожня інфраструктура, – це вагоме надбання нашої цивілізації. У давнину поселення виникали поряд із річками, які слугували людям і

сировинною базою, і комунікацією, згодом вони поставали вздовж наземних шляхів, які з'єднували їх, наче намистини.

Обидві сфери неодмінно мали б пересіктися у своєму розвитку на уявному перехресті інтересів. До таких точок дотику, звичайно, належать території, де розташовані археологічні об'єкти і які потрапляють у смугу розвитку проєктованих та наявних автомобільних доріг.

В Україні мережу доріг активно розбудовували впродовж 1960–1970-х років. На 1950 р. із 275 тис. км шляхів лише 12,18 % мали тверде покриття і до 2014 р. цей показник сягнув відмітки – 97,9 %. Облаштування твердого покриття привело до виведення з експлуатації та обліку понад 100 тис. км нераціональних ґрунтових доріг (Вознюк, 2014, с. 111–112).

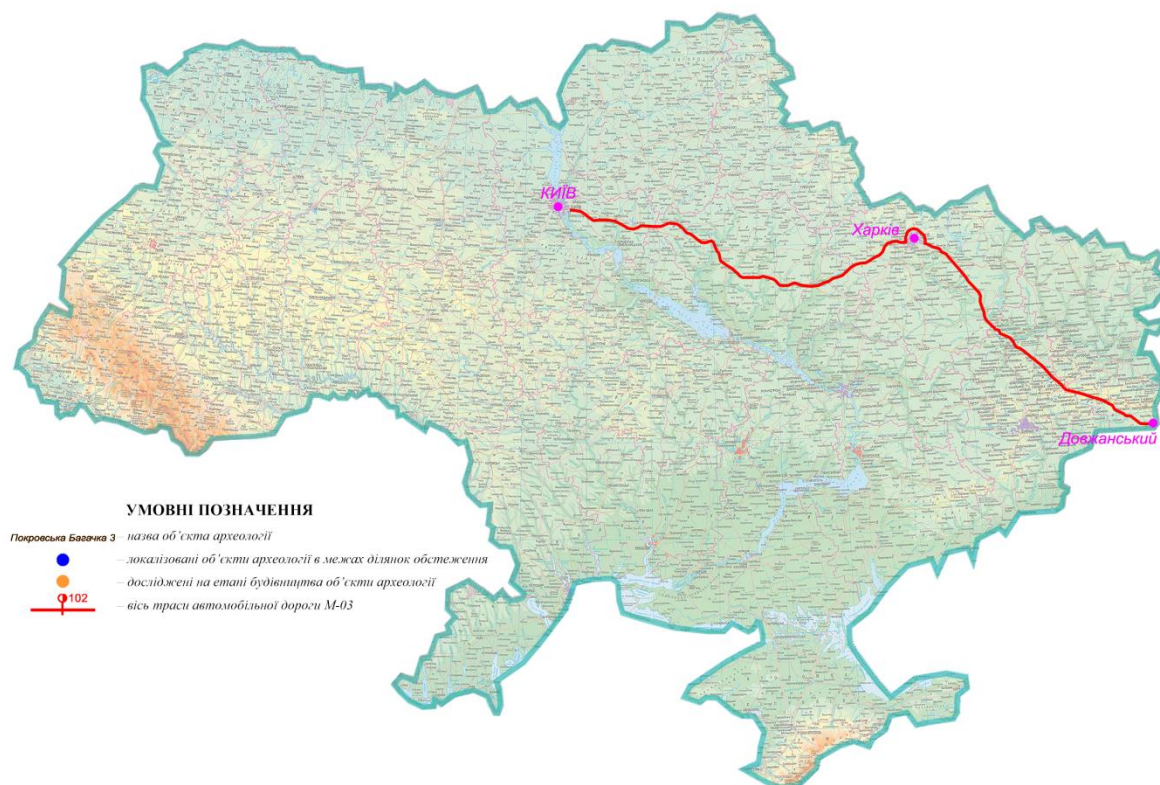


Рис. 1. Схема розташування автомобільної дороги М-03 Київ–Харків–Довжанський

Fig. 1. Map of the M 03 Kyiv–Kharkiv–Dovzhansky highway

Остаточно дорожня мережа сформувалася в середині 1980-х років і на кінець 2023 р. її загальна протяжність становила 169 648 км, із яких 47 422 км, або 27,95 %, – мали статус державного значення, решта – місцевого (Про затвердження переліку..., 2023).

Через економічну кризу середини 1990-х років фінансовий і матеріально-технічний стан транспортної галузі досяг критичного рівня – дороги були радше напрямками руху.

Прийняття низки нормативно-правових актів і важливих управлінських рішень у кінці 1990-х – на початку 2000-х років, як-от затвердження «Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні» (Про затвердження Програми..., 1998), «Концепції реформування транспортного сектору економіки» (Про затвердження Концепції..., 2000), «Комплексної програми утвердження України як транзитної держави у 2002–2010 рр.» (Про Комплексну програму..., 2002), прийняття Закону України «Про реконструкцію та експлуатацію на платній основі автомобільної дороги Київ–Одеса» (Про реконструкцію..., 2003) і створення в жовтні 2001 р. Державної служба автомобільних доріг

України (Укравтодор, 2001–2023), фактично запустило процеси з реанімування автодорожньої галузі.

У 2005 р. уперше прийнято «Державну програму розвитку автомобільних доріг загального користування на 2005–2010 (2011) рр.» (Про затвердження Державної..., 2005), за якою було передбачено будівництво нових і реконструкція до параметрів 1-ї категорії 2 771 км шляхів за напрямками, що відповідали основним транспортним коридорам. Також було заплановано збудувати й реконструювати 1 444 км доріг місцевого значення, збудувати обходи 31-го населеного пункту, а на умовах концесії – 1 858 км нових автомагістралей. Одним із головних завдань програми було розроблення техніко-економічного обґрунтування (ТЕО) розвитку опорної мережі автодоріг та інвестиційних пропозицій щодо будівництва і реконструкції об'єктів дорожньої інфраструктури.

Одними з перших великих проєктів із розвитку сучасної мережі шляхів на початку 2000-х років стали реконструкції автодоріг М-05 Київ–Одеса, М-06 Київ–Чоп і М-03 Київ–Харків–Довжанський (Про затвердження переліку..., 2023).

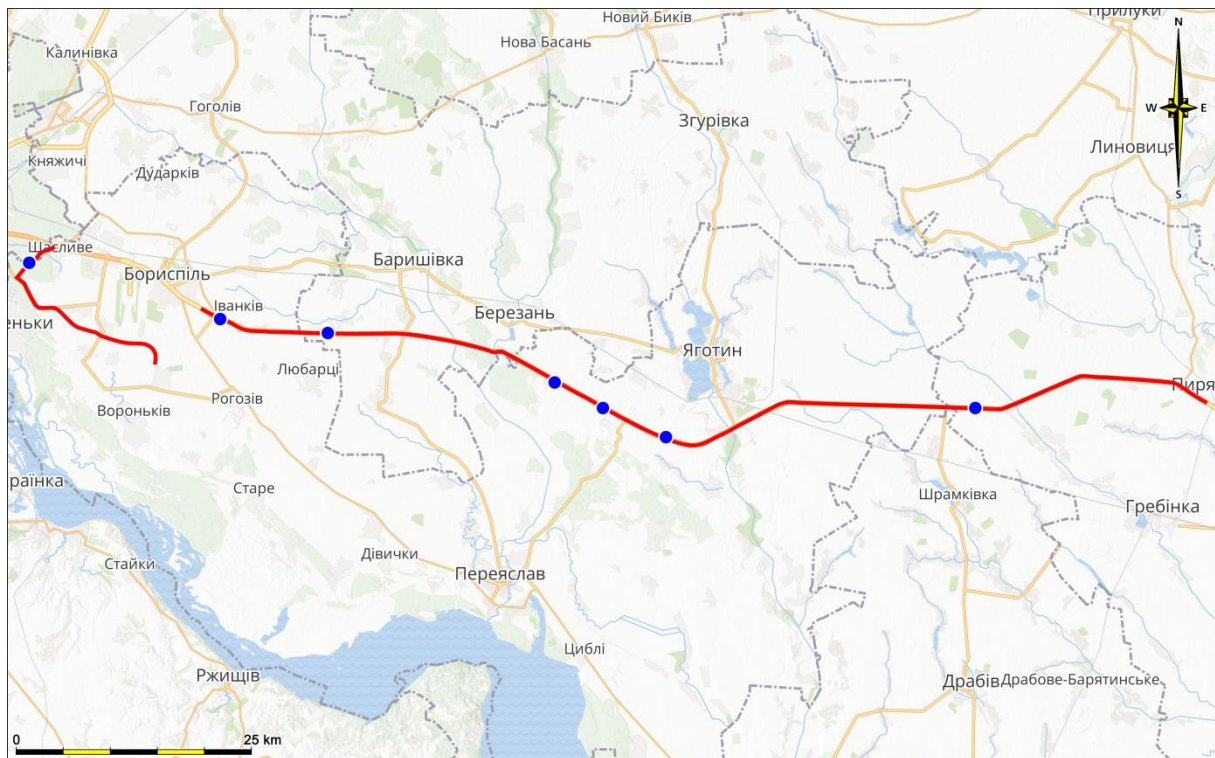


Рис. 2. Схема розташування виявлених об'єктів археології в межах ділянки автодороги М-03 км 44 – км 158

Fig. 2. Scheme of arrangement of archaeological sites identified within the M-03 highway area between km 44 and km 158

Міжнародна траса М-03 завдовжки 947,5 км пролягає територією п'яти областей та є однією з найдовших в Україні (рис. 1). Її 17-кілометрова ділянка (на відтинку від Києва до Борисполя) і нині залишається єдиною автомагістраллю.

У межах розвитку цієї автодороги Науково-дослідний центр «Рятівна археологічна служба» Інституту археології НАН України (РАС) упродовж 2006–2021 рр. виконував археологічні роботи на різних стадіях його реалізації: ТЕО, проектування, будівництво; і для різного виду будівництва: капітальний ремонт, реконструкція та нове будівництво. Дослідженнями охоплено такі ділянки: капітального ремонту траси на км 44 – км 158, км 185 –

км 191; реконструкції обходу м. Бориспіль, км 210 – км 300, км 323 – км 329, км 333 – км 347 (обхід м. Полтава), км 344 – км 347 (обхід с. Копили), км 356 – км 395, км 431 – км 440; нового будівництва південного обходу м. Бориспіль, км 220 – км 228 (обхід с. Покровська Багачка), км 385 – км 395 (обхід смт Чутове), км 420 – км 432 (обхід м. Валки) (рис. 2–4).

Попередні археологічні дослідження на стадії ТЕО передбачали виконання архівно-бібліографічного пошуку з підготовкою Звіту про оцінку впливу на археологічну спадщину або Вихідних даних про наявність відомих об'єктів археології, які вводилися до складу передпроектної документації.

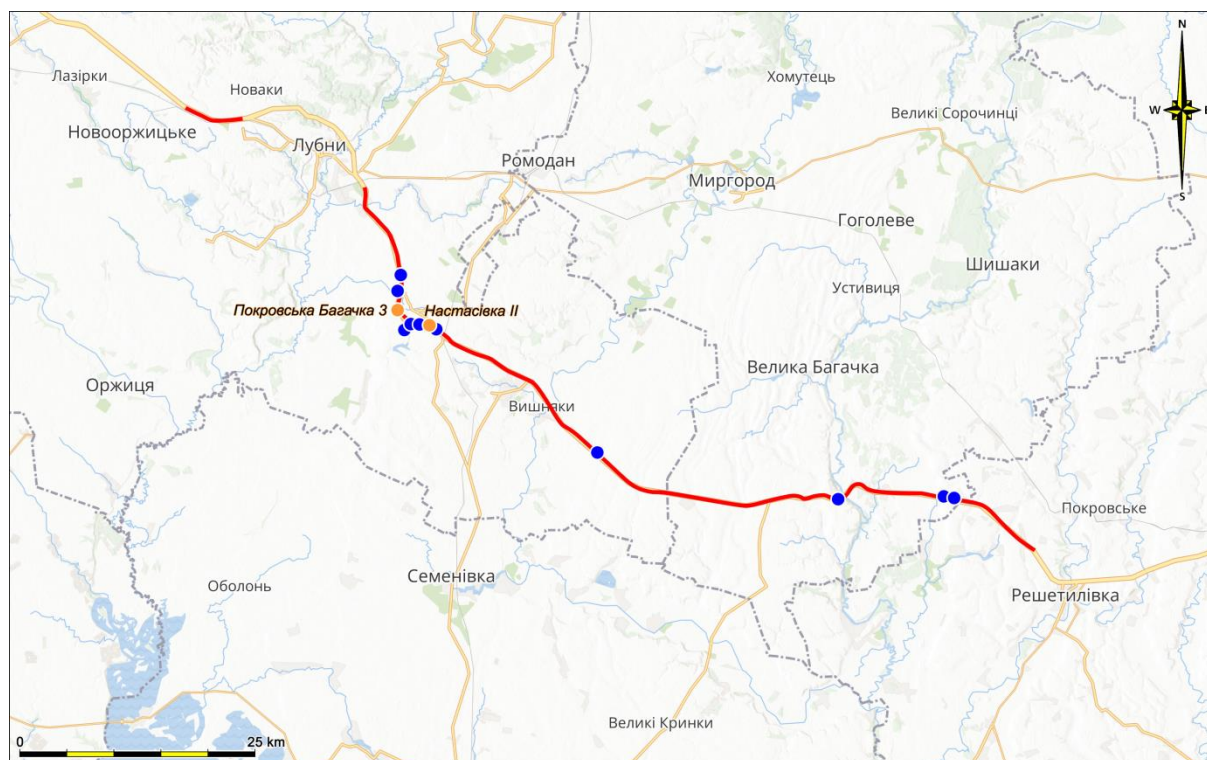


Рис. 3. Схема розташування виявлених і досліджених об'єктів археології в межах ділянок автодороги М-03 км 185 – км 191, км 210 – км 300, км 323 – км 329

Fig. 3. Scheme of arrangement of archaeological sites identified and investigated within the M03 highway areas between km 185 – km 191, km 210 – km 300, and km 323 – km 329

На стадії ТЕО розвитку дороги М-03 і М-30 Київ–Харків–Дебальцеве–Ізварине (Київська, Полтавська, Харківська, Донецька, Луганська обл.) у 2006 р. за історико-бібліографічними й архівними даними у смузі завширшки 1 км обабіч вісі наявної дороги і на ділянках обходів населених пунктів (Велика Круча, Покровська Багачка, Білоцерківка, Полтава, Копили, Чутове, Валки, Харків, Чугуїв, Ізюм, Дебальцеве, Бахмут, Михайлівка, Луганськ і Сорокине) отримано дані про 216 відомих об'єктів археології на майже 1000 км протяжності дороги: 172 кургани і курганні групи, 29 поселень, 8 випадкових знахідок або скарбів, 3 стоянки, 3 городища і виробничий комплекс. Зокрема, у Київській обл. – 27 відомих об'єктів археології (2 стоянки, 4 поселення, 3 випадкові знахідки/скарби, 18 курганів і курганних груп), у Полтавській обл. – 69 (13 поселень, 3 випадкові знахідки/скарби, 53 кургани і курганні групи), у Харківській обл. – 56 (8 поселень, виробничий комплекс, 3 городища, стоянка, 2 випадкові знахідки/скарби, 41 курган і курганна група), у Донецькій обл. – 33 (3 поселення і 30 курганів та курганних груп) та Луганській обл. – 31 (усі кургани і курганні групи). Картографічний аналіз засвідчив концентрацію більшості об'єктів археології біля

обмеженої кількості населених пунктів. У Донецькій та Луганській обл. переважають кургани або курганні групи. Ймовірно, це зумовлено рівнем археологічного вивчення зазначених територій (Технічний звіт..., 2006).

У процесі складання списків відомих об'єктів археології та нанесення їхнього місця розташування на передпроектні плани часто виникали труднощі з точною географічною локалізацією через суперечливість інформації з різних джерел про місцезнаходження тих чи тих об'єктів. Виявлено значні розбіжності в топографічній прив'язці, що можемо пояснити використанням археологами того часу дрібномасштабних карт із низькою деталізацією (наприклад, масштабом менше 1:500 000) і, відповідно, високою ймовірністю помилок при визначенні координат. З огляду на це, враховувалася найвірогідніша локалізація пам'яток, уточнена топографічним аналізом наявних карт.

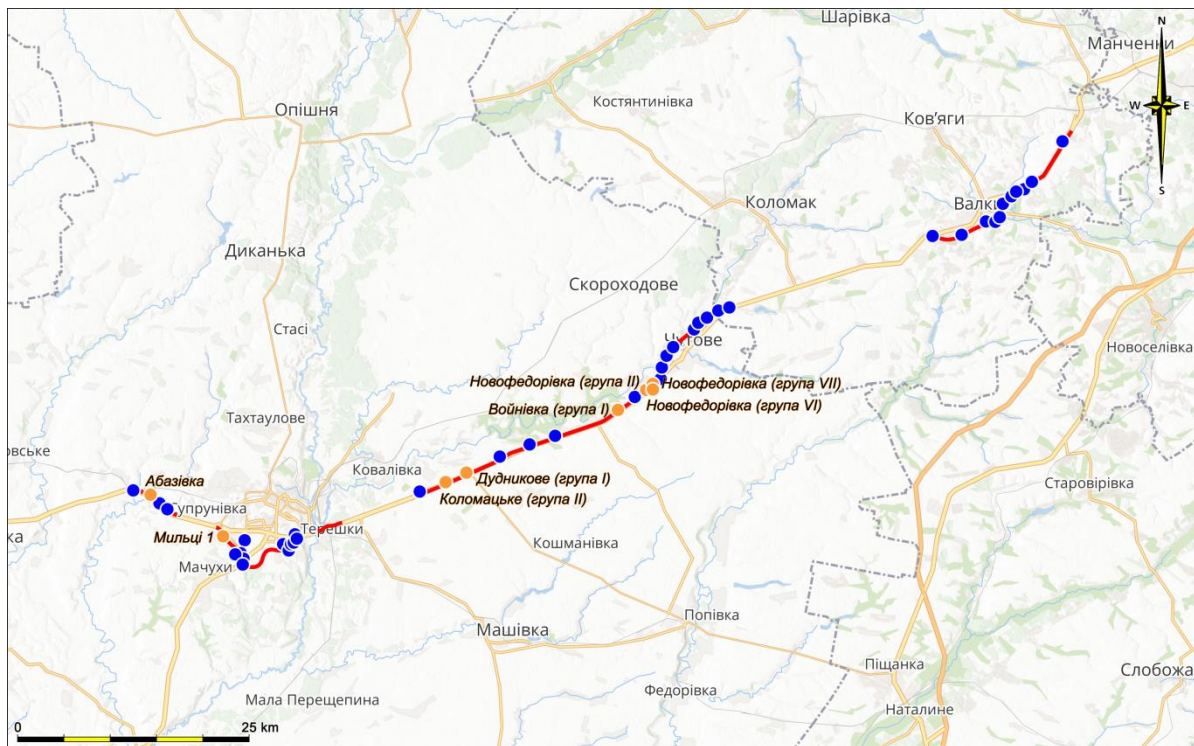


Рис. 4. Схема розташування виявлених і досліджених об'єктів археології в межах ділянок автодороги М-03 км 333 – км 347, км 356 – км 395, км 420 – км 440

Fig. 4. Scheme of arrangement of archaeological sites identified and investigated within the M03 highway areas between km 333 – km 347, km 356 – km 395, and km 420 – km 440

Для реконструкції обходу м. Бориспіль у Київській обл. на цій стадії у 2020 р. опрацьовано ділянку дороги завдовжки 26 км. Зібрано інформацію про 22 відомі об'єкти археології: 18 поселень, 2 кургани і 2 місцезнаходження археологічних матеріалів (Оцінка впливу..., 2020).

Результати попередніх археологічних досліджень на стадії ТЕО стали підставою для підготовки пропозицій щодо уникнення або мінімізації негативного впливу на відомі об'єкти археології на стадії проектування та розрахунку вартості таких заходів.

Археологічні розвідки (вишукування) на стадії проекту в межах земельних ділянок, що надаються під будівництво, забезпечують розроблення заходів, які необхідно виконати на етапі будівництва.

Оскільки дорога М-03 – одна з найдовших, то проектування нового будівництва, реконструкції і капітального ремонту та супутні археологічні розвідки в 2007–2021 рр. виконували окремими ділянками. Такі дослідження передбачали натурне обстеження цих ділянок у межах проєктованих смуг відведення та локалізуванню всіх відомих і нововиявлених об'єктів археології й оцінки впливу планованої діяльності на них.

У 2007 р. у межах Київської та Полтавської обл. обстежено ділянки сукупною протяжністю 119,9 км (км 44+500 – км 158+000, км 185+000 – км 191+400) (рис. 2–3). Виявлено шість об'єктів археології (п'ять курганів заввишки 1–3 м і діаметром 35–70 м: Іванків I, Бзів I, Козлів I, Сомкова Долина I, Теплівка I і поселення Семенівка I площею приблизно 30 га), з яких у зону негативного впливу дороги потрапило два: двошарове поселення доби раннього заліза та доби римських впливів (черняхівська культура) Семенівка I і курган біля Сомкової Долини (III тис. до н.е. – I тис. н.е.). Встановлено, що насипи курганів або їхні частини розорювалися та/або перекопувалися, деякі мають понижений профіль, на вершинах – сліди давніх вкопів, на деяких – ростуть дерева і чагарники. Північно-східна частина насипу кургану Сомкова Долина I понижена земляними роботами із влаштування кюветів попри насип дороги та насадженням захисної смуги, інша частина насипу регулярно розорюється. Західна частина поселення Семенівка I забудована господарськими спорудами – теплищами, північно-східна – перерізана полотном дороги М-03, решта – регулярно розорюється (Технічний звіт..., 2007).

Під час проектування південного обходу м. Бориспіль у 2011 р. експедиція РАС провела археологічні розвідки та локалізувала в зоні впливу дороги курганну групу Щасливе 1 (три курганні насипи заввишки 0,6–1,5 м та діаметром 10–18,5 м і поряд – рештки валів, розташовані в декілька рядів заввишки 0,7–1,5 м та завширшки в підніжжі 5–8 м) (рис. 2). На курганній групі зростав молодий ліс, а її південна частина частково зруйнована лісовою дорогою, на південь від об'єкта археології розташовані рештки фортифікаційних споруд часу Другої світової війни – протитанкового рову й окопів (Археологічні вишукування, 2011а).

За результатами цих розвідок запропоновано забезпечити археологічний нагляд під час виконання земляних робіт підготовчого етапу будівництва для мінімізації негативного впливу на виявлені об'єкти археології в межах смуги відведення.

Упродовж 2008–2009 рр. біля с. Покровська Багачка Полтавської обл. обстежено ділянку реконструкції дороги км 213+000 – км 221+000 завдовжки 8 км (рис. 3).

Басейн р. Сула та її приток багатий об'єктами археології, серед яких більшість поселень тяжіють до водотоків, а на вершинах пагорбів і вододільних плато розташовані численні курганні групи й окремі кургани. Обстежений відтинок дороги проходив переважно по підвищеній ділянці вододілу річок Сула та Хорол і не перетинав жодного постійного водотоку. З огляду на фізико-географічні особливості району, були очікування виявити курганні групи або окремі кургани. Однак у смузі планованого розширення жодних об'єктів археології не виявлено (Археологічні вишукування, 2009а; Археологічні вишукування, 2009б; Башкатов, Осаульчук, 2010).

Розвідки на ділянках реконструкції км 210+000 – км 300+550, км 323+000 – км 329+050 завдовжки 97 км тривали впродовж трьох польових сезонів – у вересні–листопаді 2009 р., грудні 2010 р. та у травні 2011 р. (рис. 3). Обстежено приблизно 208 га у смузі завширшки 10–100 м по обидві сторони від наявного насипу дороги. Виявлено вісім поселень, сім курганів і курганних груп та місцевиявлення археологічних матеріалів. Територія локалізованих поселень Покровська Багачка 1, Покровська Багачка 2, Покровська Багачка 5, Покровська Багачка 6, Настасівка 2, Абазівка 1 та Абазівка 4 регулярно розорюється, тільки територія поселення Абазівка 2 була задернована (Супруненко, Осаульчук, Пуголюков, Шерстюк, 2012а, с. 380–381).

Курганні групи Покровська Багачка 3 зі семи(?) насипів заввишки 0,5–1 м та діаметром 20–100 м і Настасівка 3 із семи(?) насипів заввишки 0,5–0,7 м та діаметром 10–20 м сильно пошкоджені оранкою. Ймовірно, кількість курганів у кожній із них могла бути більшою.

З'ясовано, що поля обробляють плантажною оранкою завглибшки до 0,4 м, а місцеві механізатори називають кургани «сопками» і свідомо їх розорюють. Останці двох(?) насипів із групи Абазівка 3 заввишки 0,6 м і 1 м та діаметром 15–16 м і 18–20 м відповідно розташовані паралельно шосе, їхня поверхня вздовж піл із північного сходу – задернована, центри – поросли кущами й деревами.

Під час будівництва насипу дороги в 1970-х роках була зруйнована західна частина поселення Покровська Багачка 1, а також підрізано південно-західні поли двох насипів курганної групи Абазівка 3, а північно-східні – зруйновані під час прокладання додаткової асфальтованої дороги паралельно шосе з північного боку через 15–20 м у 1980-х роках.

Кургани – Демина Балка 1 (заввишки 0,7 м, діаметром 27 м), Красногорівка 1 (заввишки 0,4 м, діаметром 16 м), Поділ 1 (заввишки 0,7 м, діаметром 24 м) та Поділ 2 (заввишки 1,1 м, діаметром 30 м) регулярно розорюються, а Красногорівка 1 посередині перетнутий польовою дорогою.

На місці виявлення археологічних матеріалів Настасівка 1 зібрано фрагменти ліпної кераміки, люльок, осколків від снарядів і шматки керамічного шлаку.

Сильна фрагментованість підйомних матеріалів ускладнювала їхню культурно-хронологічну ідентифікацію. Поселення попередньо датовано періодом від доби раннього заліза до пізнього середньовіччя, кургани – за відсутності хронологічних ідентифікаторів – широким діапазоном: II тис. до н.е. – I тис. н.е. Деякі курганоподібні насипи могли бути рештками житлових і господарських споруд модерної доби – «хатищ». Для семи об'єктів археології (Покровська Багачка 3, Настасівка 2, Настасівка 3, Поділ 2, Абазівка 2, Абазівка 3, Абазівка 4), які потрапляли в зону розширення дороги, визначено обсяги й вартість археологічних розкопок та нагляду. Розкопки рекомендовано провести до початку зрізанням родючого шару ґрунту на підготовчому етапі будівництва (Археологічні вишукування, 2011b).

У 2009 р. і повторно у 2021 р. для нового будівництва обходу м. Валки (км 420+050 – км 432+100 траси) на Харківщині на ділянці завдовжки 11,87 км на площі приблизно 98 га було локалізовано вісім поселень: Валки 3, Валки 4, Валки 5, Валки 6, Валки 7, Валки 8, Валки 9 і Литвинівка (рис. 4). Зафіксовано, що північні частини поселень Литвинівка та Валки 9 були частково зруйновані під час будівництва дороги Київ–Харків–Довжанський та дамби ставу у другій половині ХХ ст. Поселення належать до старожитностей доби пізньої бронзи, доби раннього заліза, доби римських впливів і модерної доби. Зауважимо, що під час повторного обстеження траси у 2021 р. нових об'єктів археології не виявлено, лише уточнено культурно-хронологічну належність виявлених об'єктів археології, їхній правовий статус, скореговано види й обсяги пам'яткоохоронних заходів. Сім поселень уже перебували на державному обліку: три (Валки 3, Валки 7, Валки 9) – як пам'ятки археології місцевого значення, чотири (Валки 4, Валки 5, Валки 6 і Литвинівка) – як щойно виявлені об'єкти культурної спадщини (Археологічне обстеження, 2009; Звіт про археологічні вишукування..., 2021).

Того ж 2021 р. на Харківщині для реконструкції ділянки км 431+407 – км 440+480 завдовжки 9 км, завширшки 30 м під час археологічних розвідок виявлено три нові поселення доби раннього заліза (скіфська культура): Литвинівка 3, Литвинівка 4 та Золочівське 1 (Технічний звіт..., 2021) (рис. 4). Для зменшення прямого негативного впливу на них запропоновано превентивні археологічні розкопки на ділянках поселень у межах смуги відведення та археологічний нагляд в їхніх охоронних зонах.

Археологічні дослідження в межах проектування південного обходу м. Полтава на ділянці км 333+800 – км 347+200 проведено у грудні 2010 р. (рис. 4). У смузі проектування дороги завдовжки 12,9 км і завширшки до 100 м локалізовано 11 різночасових об'єктів археології, серед яких 4 поселення (Розсошенці 1, Шмиглі 1, Гора 1 і Гора 2 як одне, розділене в 1970-х роках побудованим шосе, Розсошенці 2) та 6 курганних груп (Мильці 1 із 6 насипів заввишки 0,4–0,8 м і діаметром 16–29 м, 2 групи Розсошенці: з 4 насипів заввишки 0,3–0,6 м і діаметром 18–25 м та з 8 насипів заввишки 0,3–0,6 м і діаметром 16–25 м, Шмиглі із 3 насипів

заввишки 0,3–0,5 м та діаметром 14–26 м, 2 групи Гора: з 5 насипів заввишки 0,3–0,9 м і діаметром 15–30 м та 2 насипів заввишки 0,3–0,6 і діаметром 12–20 м) та місцезнаходження монетного скарбу XVII ст. (Горбанівка), виявленого 2007 р. Частина об'єктів потрапляла безпосередньо в зону будівництва дороги, і для неї розроблено заходи з пом'якшення негативного впливу: на курганній групі Мильці 1 рекомендовано виконати превентивні археологічні розкопки, ще на трьох (поселеннях Гора 1, Гора 2 і курганній групі Розсошенці з чотирьох насипів) – забезпечити археологічний нагляд (Археологічні вишукування, 2011 с.; Археологічні вишукування..., 2015а; Супруненко, Осаульчук, Пуголовок, Шерстюк, 2012b, с. 378).

У 2013, 2015–2017 і 2021 рр. на стадії проектування реконструкції наявної дороги та будівництва нового обходу археологічні розвідки проведено на ділянці км 356+200 – км 395+064 (рис. 4).

На ділянці км 356+200 – км 385+200 завдовжки 29 км локалізовано 11 об'єктів археології, з яких 6 – нововиявлені (курган I Куликове заввишки 1,2 м і діаметром 32 м, курганна група II Куликове: майдан заввишки 0,8–1 м і діаметром 80–95 м та курган заввишки 1,2 м і діаметром 18–35 м, курганна група I Дудникове із 3 насипів заввишки 0,3–0,9 м і діаметром 15–30 м, курган VI Мале Ладизине заввишки 0,7 м і діаметром 28 м, курганна група I Василівка з 5 насипів заввишки 0,3–2,1 м і діаметром 15–50 м, курганна група I Новофедорівка із 3 насипів заввишки 0,35–1,85 м і діаметром 20–50 м), інші 5 (курганна група IV Зеленківка зі 7 насипів заввишки 0,4–1,4 м і діаметром 20–50 м, курганна група I Войнівка з 12 насипів заввишки 0,25–1,8 м і діаметром 15–50 м, курганна група II Новофедорівка з 2 насипів заввишки 0,5–1,5 м і діаметром 24–35 м, курганна група VI Новофедорівка з 2 насипів заввишки 0,6–2,1 м і діаметром 16–48 м, курганна група VII Новофедорівка з 12 насипів заввишки 0,5–1,5 м і діаметром 14–35 м) – перебували на державному обліку як щойно виявлені об'єкти культурної спадщини. Для шести курганних груп (Куликове II, Дудникове II, Войнівка I, Новофедорівка II, VI і VII) було розроблено заходи з уникнення негативного впливу будівництва: превентивні археологічні розкопки запропоновано виконати на 7,2 тис. м², а археологічний нагляд провести в їхніх охоронних зонах на площі 75 тис. м² (Археологічні вишукування..., 2015b; Археологічні вишукування..., 2015c; Археологічні вишукування..., 2015d; Звіт про науково-дослідну..., 2016).

Одна з найкраще обстежених ділянок автодороги М-03 – околиці селища Чутове. В інженерному коридорі траси обстежено чотири альтернативні варіанти обходу загальною протяжністю 40,7 км на площі майже 180 га – великий і малий північний обходи, південний обхід та діючий напрямок. У смугах проектування або обабіч них локалізовано 21 об'єкт археології: 7 поселень і 14 курганів, курганних груп і майданів. За величиною негативного впливу на археологічну спадщину археологи рекомендували обрати для будівництва малий північний обхід (Звіт про археологічні..., 2017; Супруненко, Осаульчук, Шерстюк, 2019, с. 198–199).

Загалом, для проектів розвитку траси автодороги М-03 упродовж 2007–2021 рр. експедиціями РАС спільно з київськими (Юрій Башкатов), полтавськими (Олександр Супруненко, Юрій Пуголовок, В'ячеслав Шерстюк) і харківськими (Ірина Голубева, Станіслав Задніков, Віталій Окатенко, Ірина Шрамко) колегами розвідковими дослідженнями охоплено ділянки загальною протяжністю понад 328 км. У смузі проектування завширшки 10–100 м на площі понад 9 км² локалізовано 77 об'єктів археології. Ділянкам дороги із прямим негативним впливом на об'єкти археології (14 пам'яток, які перебували на державному обліку) було присвоєно клас наслідків СС3 (значні наслідки), решті – СС1 (незначні наслідки).

Археологічні розкопки і нагляд на етапі будівництва проведени вперше у 2012 р., коли на території с. Абазівка Полтавська експедиція РАС (керівники – В'ячеслав Шерстюк та Олександр Супруненко) на ділянці 400 м² дослідила культурні нашарування хутора XVIII ст. і поселення доби римських впливів (черняхівська культура) (Супруненко, Шерстюк, 2013, с. 284–285; Супруненко, 2013, с. 10–13) (рис. 4). Масштабні рятивні археологічні розкопки

розпочалися у 2017 р. на ділянці будівництва обходу с. Покровська Багачка (км 220+782 – км 228+000) (рис. 3). Під час додаткового поверхневого обстеження зафіксовано рештки щонайменше ще восьми насипів, які не були виявлені у 2009 р., із них два – безпосередньо у смузі відведення (Ромашко, Супруненко, 2016, с. 35–36). Загалом, на курганному могильнику Покровська Багачка 3 розкопано 3 із 15 насипів на площі 1051 м². У курганах (№ 3 розміром 39,5х35,5 м і заввишки 0,58 м; № 8 діаметром 21,7 м і заввишки 0,05 м; № 9 діаметром 21,3 м і заввишки 0,05 м) виявлено по одному основному захороненню (дитяче, чоловіче та групове) доби раннього заліза із фрагментованим супровідним матеріалом і кістками, сильно пошкодженими підкурганними спорудами (скіфська культура) та жертвовними/тризновими комплексами в полах (Горобець, 2019, с. 371–372; Бітківська, 2019, с. 374). Виглядає, що поховання були пограбовані щонайменше двічі: у час скіфів, і повторно – у XVII–XVIII ст., адже зафіксовано сліди залишків давніх перекопів та лазів, які згодом слугували норами диких тварин (бабак степовий).

В охоронній зоні поселення Настасівка I на площі 0,25 га здійснено археологічний нагляд, однак не виявлено рухомого археологічного матеріалу чи решток культурного шару. На поселенні Настасівка II на 248 м² досліджено рештки 26 заглиблених господарських об'єктів модерної доби (господарські споруди і ями, погребі, скупчення кісток). Чимала колекція артефактів (понад 3 700) представлена уламками декоративної та ужиткової кераміки (димлена і світлоглинна, фаянсова), пічних кахель, виробів зі скла, металеві предмети (монети, підкови, браслети, каблучки тощо). За свідченнями місцевих мешканців, ці терени за останнє десятиліття зазнали серйозного втручання скарбошукачів, які зібрали значну кількість артефактів, серед них і монетних скарбів.

За результатами археологічного нагляду на об'єкті археології Настасівка III, який було визначено як курганна група, насипи виявилися «хатищами», синхронними поселенню Настасівка II (Звіт про пам'яткоохоронні..., 2017b; Звіт про пам'яткоохоронні..., 2017c; Супруненко, Шерстюк, 2017; Супруненко, Шерстюк, 2019b, с. 203–206; Супруненко, Шерстюк, 2019c, с. 206–208; Горобець, 2019, с. 371–372; Бітківська, 2019, с. 374).

На ділянці будівництва обходу м. Полтава, на курганній групі Мильці I, досліджено ще три розорані кургани заввишки 0,4–0,5 м діаметром від 16,5 до 29,5 м (керівник – Олександр Супруненко) (рис. 4). На площі 1144 м² виявлено рештки поховального комплексу доби пізньої бронзи і залишки господарської споруди модерної доби (перший курган), у другому – одне поховання пізньонеолітичне, друге – доби ранньої бронзи (катакомбна культура), третій курган – це насип-кенотаф над імовірно дитячим похованням цих же хронологічних періодів. Поховальні споруди із ґрунту містили обмаль супровідного матеріалу, крім них досліджено ще жертвні ями, стовпові ямки, давні вогнища і кільцевий рів. Після розкопок один із досліджених насипів був рекультивований. Зауважимо, що курганний могильник біля с. Мильці – це перший поховальний комплекс з неолітичним захороненням, виявлений 1977 р. (Звіт про пам'яткоохоронні..., 2017a; Супруненко, 2017; Супруненко, Шерстюк, 2019a, с. 200–203).

Одними з найцікавіших – як за обсягами досліджень, так і за результатами – стали рятівні археологічні роботи 2019 р. на курганних групах в Полтавському та Чутівському р-нах Полтавської обл. на ділянці км 356+200 – км 385+100 реконструкції дороги М-03 (керівники – Богдан Сало, В'ячеслав Шерстюк) (рис. 4). Загалом, у межах смуги відведення було розкопано 13 курганів і ґрунтовий могильник на площі 10 368 м². Дослідження курганів здійснювалося із застосуванням землерийної техніки (бульдозер, трактор) паралельними траншеями з їх орієнтуванням паралельно до сучасних ліній дороги, лісмосмуг і підземних кабелів, а також вручну. Особливу увагу приділено розкопкам міжкурганного простору (Інформаційний звіт про...; Сало, Шерстюк, 2022a, с. 224–225; Сало, Шерстюк, 2022b, с. 225–227; Сало, Шерстюк, 2022c, с. 227–231; Сало, Шерстюк, 2020b, с. 233–239).

На курганній групі II Коломацьке археологічні розкопки виконала Чутівська археологічна експедиція РАС спільно з Центром охорони та досліджень пам'яток археології Полтавської обласної ради на площі 1349 м². Досліджено: курганоподібний насип заввишки 0,8–1,0 м, розміром 60х95 м із рештками селітроварного майдану XVII ст., три поховання доби бронзи (інгульської і бабинської культур) та курганоподібний насип, який, імовірно, був насипаний під час будівництва дороги в середині XX ст. (Сало, Шерстюк, 2020а, с. 231–233; Мельникова, Деркач, Курницька, 2023, с. 272, 275).

На курганній групі I Дудникове досліджено один із трьох курганів заввишки 0,1 м і розміром 22х25 м (350 м²) із двома похованнями доби бронзи (ямної і катакомбної культур) (Артем'єв, Каськова, Шерстюк, 2023, с. 345–346). Насипи зазнали численних антропогенно-технічних руйнувань, були перерізані підземними лініями зв'язку.

На курганній групі I Войнівка в одному із 12 курганів заввишки 0,05 м і розміром 25х28 м (610 м²) виявлено поховання енеоліту – доби бронзи (ранній етап ямної культури) та матеріали черняхівської культури (рештки тризни або кремації). Насип був знівельований і розтягнутий під час будівництва дороги, згодом – перерізаний трьома підземними лініями зв'язку.

На курганній групі II Новофедорівка в межах 4002 м² досліджено два кургани (перший заввишки 0,79 м і розмірами 59х66 м із двох насипів на площі 3302 м², другий заввишки 0,2 м діаметром 29 м – 700 м²). Виявлено чотири поховання доби бронзи (ямної й інгульської культур), чотири ритуальні і тризнові об'єкти доби бронзи та римських впливів, рештки шести кар'єрів та дев'ять об'єктів модерної доби, скарб срібних монет XVII ст. Колективне (ймовірно, сімейне) поховання ямної культури містило багатий поховальний інвентар (Мельникова, Деркач, Курницька, 2023, с. 272, 275; Деркач, 2022, с. 198–205; Артем'єв, Каськова, Шерстюк, 2023, с. 345–346; Із доповіді...). Звернімо увагу, що до початку розкопок було зафіксовано незадовільний стан більшості насипів, які, по-перше, були розорані, по-друге, підрізані як під час влаштування земляного полотна діючої дороги, так і прокладення оптоволоконних ліній зв'язку. Центральні поховання курганів повністю знищені у XX ст. під час влаштування у їхніх насипах резервів ґрунту для будівництва дороги.

На курганній групі VI Новофедорівка розкопано один курган із двох заввишки 1,28 м і розміром 16х21 на площі 284 м². Досліджено рештки єдиного поховання ямної культури. У межах 3711 м² на курганній групі VII Новофедорівка розкопано курганоподібний насип (встановлено, що він виник під час будівництва полотна дороги) і п'ять курганів (заввишки 0,23–1,06 м та завширшки 23–33 м). Досліджено 10 поховань: 6 – доби бронзи (ямна і бабинська культури), енеолітичне, 3 черняхівської культури, а також 21 ритуальний і тризновий об'єкт (ямної і черняхівської культур) та 7 об'єктів модерної доби і природного походження. Насипи курганів були значно зриті під час будівництва полотна дороги. Досліджена ділянка ґрунтового могильника черняхівської культури доби римських впливів площею 62 м² представлена поховальними та ритуальними комплексами: трьома похованнями і трьома ритуальними тризновими ямами.

За два польові сезони 2017 р. і 2019 р. археологічні експедиції РАС під час будівництва та реконструкції дороги М-03 Київ–Харків–Довжанський здійснили превентивні археологічні розкопки на площі 12 749 м² на 10 об'єктах археології і забезпечили нагляд за земляними роботами підготовчого етапу.

Отже, автомобільна дорога М-03 Київ–Харків–Довжанський належить до перших доріг загальнодержавного значення в Україні, на якій виконано археологічні дослідження на всіх етапах реалізації інвестиційних проєктів з її розвитку.

Загальним результатом робіт, проведених РАС упродовж 2007–2021 років, було опрацювання на стадії ТЕО великого масиву архівно-бібліографічних матеріалів для отримання інформації про відомі об'єкти археології в межах інженерного коридору дороги. Для розроблення проєктної документації на ділянках планованого капітального ремонту, реконструкції або нового будівництва автодороги у межах смуги проєктування локалізовано

77 об'єктів археології, з яких 45 були розташовані у зоні будівництва завширшки від 4 до 100 м. На 10 об'єктах (здебільшого кургани) здійснено компенсаційні заходи (археологічні розкопки та археологічний нагляд) для зменшення негативного впливу будівництва на ці об'єкти археології. На решті об'єктів такі заходи не виконувалися через призупинення фінансування.

На підставі набутого експедиціями РАС практичного досвіду зроблено такі висновки:

1) Будівництво автомобільних доріг у другій половині ХХ ст. в Україні виконувалося без археологічного супроводу, що призвело до знищення численних різнотипних і різночасових пам'яток.

2) Дослідження під час реконструкції діючих доріг і до нині сприймаються академічною наукою як «малоперспективні», хоча в межах наявних смуг відведення неодноразово виявлялися об'єкти археологічної спадщини зі значно поруйнкованими наземними формами, але збереженими ділянками культурного шару та рештками підземних споруд. Розкопки таких «науково нерентабельних» пам'яток на великих площах можуть дати надзвичайно вагомий науковий відкриття.

3) Дослідження на стадії ТЕО засвідчили нерівномірність археологічного вивчення території України, недостатній рівень введення до наукового обігу результатів розвідок, незадовільний стан обліку пам'яток археології уповноваженими органами охорони культурної спадщини, як і численні неточності в офіційних реєстрах та переліках пам'яток.

4) Повторне обстеження смуги відведення збільшує кількість локалізованих об'єктів археології у 1,5–2 рази, що обумовлено об'єктивними чинниками стану поверхні і пори року. Визначений нами коефіцієнт трапляння для ділянок нового будівництва становить приблизно 1 об'єкт археології на 2 км траси і 1 об'єкт археології на 4 км ділянки реконструкції.

5) Синхронізація археологічних досліджень зі стадіями проектування і будівництва корелює площі опрацювання – від квадратних кілометрів на стадії ТЕО, до гектарів на стадії проектування і квадратних метрів на етапі будівництва, а також зменшується кількість об'єктів археології, що досліджується.

6) Передпроектні археологічні дослідження та розвідки належать до заходів з уникнення прямого чи опосередкованого негативного впливу, а археологічні розкопки і нагляд є заходами компенсації негативного впливу об'єкта будівництва на пам'ятки археології.

ЛІТЕРАТУРА

Артем'єв, А., Каськова, Л., Шерстюк, В. (2023). Антропологічні визначення кістяків з курганів у Полтавському та Чугівському р-нах Полтавщини в 2019 р. *Археологічні дослідження в Україні 2022*, 345–346.

Археологічне обстеження. (2009). *Робочий проект будівництва автомобільної дороги Київ – Харків – Довжанський (на Ростов-на-Дону) в обхід м. Валки, Харківська область*. Архів Науково-дослідного центру «Рятівна археологічна служба» Інституту археології Національної академії наук України. Львів.

Археологічні вишукування (розвідки). (2015a). *Будівництво обходу с. Копили від км 344+817 до км 347+200 автомобільної дороги державного значення М-03 Київ – Харків – Довжанський при її реконструкції на ділянці км 333+800 – км 347+200, Полтавська область*. Архів Науково-дослідного центру «Рятівна археологічна служба» Інституту археології Національної академії наук України. Львів.

Археологічні вишукування (розвідки). (2015b). *Книга 1. Ділянка км 356+200 – км 385+200. Реконструкція автомобільної дороги державного значення М-03 Київ – Харків – Довжанський на ділянці км 356+200 – км 395+064, Полтавська область*. Архів Науково-дослідного центру «Рятівна археологічна служба» Інституту археології Національної академії наук України. Львів.

Археологічні вишукування (розвідки). (2015c). *Книга 2. Ділянка км 385+200 – км 395+064. Реконструкція автомобільної дороги державного значення М-03 Київ – Харків – Довжанський на ділянці км 356+200 – км 395+064, Полтавська область*. Архів Науково-дослідного центру «Рятівна археологічна служба» Інституту археології Національної академії наук України. Львів.

Археологічні вишукування (розвідки). (2015d). *Нові ділянки розташування автомобільної дороги державного значення М-03, Чутівський район, Полтавська область*. Архів Науково-дослідного центру «Рятівна археологічна служба» Інституту археології Національної академії наук України. Львів.

Археологічні вишукування. (2009a). *Робочий проект реконструкції автомобільної дороги державного значення Київ – Харків – Довжанський на ділянці км 213+000 – км 217+000, Полтавська область*. Архів Науково-дослідного центру «Рятівна археологічна служба» Інституту археології Національної академії наук України. Львів.

Археологічні вишукування. (2009b). *Робочий проект реконструкції автомобільної дороги державного значення Київ – Харків – Довжанський на ділянці км 217+000 – км 221+000, Полтавська область*. Архів Науково-дослідного центру «Рятівна археологічна служба» Інституту археології Національної академії наук України. Львів.

Археологічні вишукування. (2011a). *Будівництво Південного обходу навколо м. Бориспіль*. Архів Науково-дослідного центру «Рятівна археологічна служба» Інституту археології Національної академії наук України. Львів.

Археологічні вишукування. (2011b). *Реконструкція автомобільної дороги державного значення М-03 Київ – Харків – Довжанський на ділянці Лубни – Полтава км 210+000 – км 300+550, км 323+000 – км 329+050, Полтавська область*. Архів Науково-дослідного центру «Рятівна археологічна служба» Інституту археології Національної академії наук України. Львів.

Археологічні вишукування. (2011c). *Реконструкція автомобільної дороги державного значення М-03 Київ – Харків – Довжанський на ділянці км 333+800 – км 347+200, Полтавська область*. Архів Науково-дослідного центру «Рятівна археологічна служба» Інституту археології Національної академії наук України. Львів.

Башкатов, Ю., Осаульчук, О. (2010). *Звіт про результати археологічних розвідок у зоні реконструкції автомобільної дороги М-03 Київ – Харків – Довжанський на території Полтавської області у 2009 р.* Архів Науково-дослідного центру «Рятівна археологічна служба» Інституту археології Національної академії наук України. Львів.

Бітковська, Т. (2019). Визначення ссавців. *Археологічні дослідження в Україні 2017*, 373–374.

Вознюк, А. (2014). Мережа доріг України та сучасні транспортні потоки. *Дороги і мости*, 14, 11–124.

Горобець, Л. (2019). Орнітологічні визначення 2017 р. *Археологічні дослідження в Україні 2017*, 371–372.

Деркач, Ю. (2022). 3D реконструкції поховань доби бронзи: з досвіду виконання проекту «Віртуальні мандрівки пам'ятками археології та історії Полтавщини». *Старожитності Лівобережного Подніпров'я 2021*, 198–207.

Звіт про археологічні вишукування (розвідки). (2017). *Розробка документації до техніко-економічного, екологічного та соціального порівняння варіантів проходження траси обходу смт. Чутове км 385+100 – км 395+064 (Лот 3.4) автомобільної дороги державного значення М-03 Київ – Харків – Довжанський*. Архів Науково-дослідного центру «Рятівна археологічна служба» Інституту археології Національної академії наук України. Львів.

Звіт про археологічні вишукування (розвідки). (2021). *Коригування проектної документації на будівництво автомобільної дороги загального користування державного значення М-03 Київ – Харків – Довжанський (на м. Ростов-на-Дону) в обхід м. Валки, Харківська область*. Архів Науково-дослідного центру «Рятівна археологічна служба» Інституту археології Національної академії наук України. Львів.

Звіт про науково-дослідну тему. (2016). *Археологічні вишукування (розвідки) для інженерно-технічного забезпечення експлуатаційного утримання доріг загального користування державного значення та споруд на них у Чутівському районі Полтавської області*. Архів Науково-дослідного центру «Рятівна археологічна служба» Інституту археології Національної академії наук України. Львів.

Звіт про пам'яткоохоронні роботи (археологічні розкопки та нагляд). (2017a). *Будівництво обходу м. Полтава від км 333+800 автомобільної дороги державного значення М-03 Київ – Харків – Довжанський до км 4+144 автомобільної дороги державного значення М 22 Полтава – Олександрія при реконструкції автомобільної дороги державного значення М-03 Київ – Харків – Довжанський на ділянці км 333+800 –*

км 347+200, Полтавська область (Лот 2.9). Архів Науково-дослідного центру «Рятівна археологічна служба» Інституту археології Національної академії наук України. Львів.

Звіт про пам'яткоохоронні роботи (археологічні розкопки та нагляд). (2017b). *Будівництво обходу с. Покровська Багачка км 220+782 – км 228+000 при реконструкції автомобільної дороги державного значення М-03 Київ – Харків – Довжанський на ділянці Лубни – Полтава км 210+000 – км 300+550, км 323+000 – км 329+050, Полтавська область. Том 1. Км 3+130 – км 3+600. Курганний могильник II біля с. Покровська Багачка*. Архів Науково-дослідного центру «Рятівна археологічна служба» Інституту археології Національної академії наук України. Львів.

Звіт про пам'яткоохоронні роботи (археологічні розкопки та нагляд). (2017c). *Будівництво обходу с. Покровська Багачка км 220+782 – км 228+000 при реконструкції автомобільної дороги державного значення М-03 Київ – Харків – Довжанський на ділянці Лубни – Полтава км 210+000 – км 300+550, км 323+000 – км 329+050, Полтавська область. Том 2. Км 7+300 – км 7+750. Селище Настасівка-2*. Архів Науково-дослідного центру «Рятівна археологічна служба» Інституту археології Національної академії наук України. Львів.

Із доповіді О. Осаульчука та М. Падюки «Preventive archaeology of linear infrastructure: experience of Rescue archaeological service in Ukraine», виголошеній 06 вересня 2023 р. на засіданні секції XX-го Світового Конгресу UISPP у м. Тімішоара (Румунія). (2023). <https://uispp2023.uvt.ro/scientific-programme/> (дата звернення 15.10.2025).

Інформаційний звіт про пам'яткоохоронні роботи (археологічні розкопки). (2019). *Реконструкція автомобільної дороги державного значення М-03 Київ – Харків – Довжанський на ділянці км 356+200 – км 385+100 (Лот 3.3)*. Архів Науково-дослідного центру «Рятівна археологічна служба» Інституту археології Національної академії наук України. Львів.

Мельникова, І., Деркач, Ю., Курницька, І. (2023). Фотовиставка «За давнім горизонтом: археологія Полтавщини сьогодні» (м. Полтава, серпень 2022 р.). *Старожитності Лівобережного Подніпров'я 2022*, 264–277.

Оцінка впливу на археологічну спадщину (остаточний звіт). (2020). *Надання консультаційних послуг з техніко-економічного, екологічного та соціального порівняння варіантів реконструкції обходу м. Борисполя*. Архів Науково-дослідного центру «Рятівна археологічна служба» Інституту археології Національної академії наук України. Львів.

Про затвердження Державної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2007–2011 роки (Постанова КМУ). № 710 (2005). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/710-2005-п#Text>

Про затвердження Концепції реформування транспортного сектору економіки (Постанова КМУ). № 1684. (2000). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1684-2000-п#Text>

Про затвердження переліку автомобільних доріг загального користування державного значення (Постанова КМУ). № 1318. (2023). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1318-2023-п#Text>

Про затвердження Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні (Постанова КМУ). № 346. (1998). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/346-98-п#Text>

Про Комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002–2010 роках (Закон України). № 3022-III. (2002). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3022-14#Text>

Про реконструкцію та експлуатацію на платній основі автомобільної дороги Київ – Одеса (Закон України). № 855-IV. (2003). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/855-15#Text>

Ромашко, В., Супруненко, О. (2016). До питання про культурні складові населення заключного етапу пізнього бронзового віку у басейні Псла. *Старожитності Лівобережного Подніпров'я 2016*, 30–56.

Сало, Б., Шерстюк, В. (2020a). Розкопки курганів поблизу с. Коломацьке. *Археологічні дослідження в Україні 2019*, 231–233.

Сало, Б., Шерстюк, В. (2020b). Рятівні дослідження на ділянці автотраси Полтава–Чутове в Чутівському районі. *Археологічні дослідження в Україні 2019*, 233–239.

Сало, Б., Шерстюк, В. (2022a). Дослідження кургану поруч з с. Пасічники. *Археологічні дослідження в Україні 2020*, 224–225.

Сало, Б., Шерстюк, В. (2022b). Розкопки кургану поблизу с. Потічок. *Археологічні дослідження в Україні 2020*, 225–227.

Сало, Б., Шерстюк, В. (2022c). Рятівні дослідження курганного могильника поблизу с. Хоружі. *Археологічні дослідження в Україні 2020*, 227–231.

Супруненко, О. (2013). Матеріали козацької епохи з науково-рятівних досліджень на Полтавщині 2011–2012 рр. *Нові дослідження пам'яток козацької доби в Україні*, 22 (1), 10–23.

Супруненко, О. (2017). *Звіт про пам'яткоохоронні роботи (археологічні розкопки і нагляд) під час будівництва I-ї черги автодороги в обхід м. Полтава у 2017 році*. Науковий архів Інституту археології Національної академії наук України. Київ.

Супруненко, О., Осаульчук, О., Пуголов, Ю., Шерстюк, В. (2012a). Обстеження зони реконструкції шосе Київ – Харків – Довжанський. *Археологічні дослідження в Україні 2011*, 380–381.

Супруненко, О., Осаульчук, О., Пуголов, Ю., Шерстюк, В. (2012b). Обстеження траси будівництва автообходу навколо Полтави. *Археологічні дослідження в Україні 2011*, 378–379.

Супруненко, О., Осаульчук, О., Шерстюк, В. (2019). Обстеження траси автообходу навколо смт Чутове. *Археологічні дослідження в Україні 2017*, 198–199.

Супруненко, О., Шерстюк, В. (2013). Наглядні роботи в Абазівці під Полтавою. *Археологічні дослідження в Україні 2012*, 284–285.

Супруненко, О., Шерстюк, В. (2017). *Звіт про пам'яткоохоронні роботи під час будівництва автодороги в обхід с. Покровська Багачка Полтавської області у 2017 році*. Науковий архів Інституту археології Національної академії наук України. Київ.

Супруненко, О., Шерстюк, В. (2019a). Курган з енеолітичним похованням поблизу с. Мильці. *Археологічні дослідження в Україні 2017*, 200–203.

Супруненко, О., Шерстюк, В. (2019b). Роботи на селищі козацької доби Настасівка II. *Археологічні дослідження в Україні 2017*, 203–206.

Супруненко, О., Шерстюк, В. (2019c). Розкопки курганного могильника скіфського часу біля с. Покровська Багачка. *Археологічні дослідження в Україні 2017*, 206–208.

Технічний звіт (попереднє заключення) про наявність пам'яток археології. (2006). *Техніко-економічне обґрунтування розвитку автомобільної дороги М-03, М 04 Київ – Харків – Дебальцеве – Ізварине*. Архів Науково-дослідного центру «Рятівна археологічна служба» Інституту археології Національної академії наук України. Львів.

Технічний звіт по археологічним вишукуванням. (2021). *Реконструкція автомобільної дороги загального користування державного значення М-03 Київ – Харків – Довжанський (на м. Ростов-на-Дону) на ділянці км 431+407 – км 440+480, Харківська область. Коригування*. Архів Науково-дослідного центру «Рятівна археологічна служба» Інституту археології Національної академії наук України. Львів.

Технічний звіт про результати археологічних вишукувань. (2007). *Капітальний ремонт автомобільної дороги М-03 Київ – Харків – Довжанський на ділянці км 44+500 – км 158+000; км 185+000 – км 191+400*. Архів Науково-дослідного центру «Рятівна археологічна служба» Інституту археології Національної академії наук України. Львів.

REFERENCES

Artemiev, A., Kaskova, L., & Sherstiuk, V. (2023). Antropolohichni vyznachennia kistiakiv z kurhaniv u Poltavskomu ta Chutivskomu r-nakh Poltavshchyny v 2019 r. *Arkheolohichni doslidzhennia v Ukraini 2022*, 345–346 (in Ukrainian).

Arkheolohichne obstezhennia. (2009). *Robochyi proekt budivnytstva avtomobilnoi dorohy Kyiv – Kharkiv – Dovzhanskyi (na Rostov-na-Donu) v obkhid m. Valky, Kharkivska oblast*. Arkhiv Naukovo-doslidnoho tsentru «Riativna arkheolohichna sluzhba» Instytutu arkheolohii Natsionalnoi akademii nauk Ukrainy. Lviv (in Ukrainian).

Arkheolohichni vyshukuvannia (rozvidky). (2015a). *Budivnytstvo obkходу s. Kopyly vid km 344+817 do km 347+200 avtomobilnoi dorohy derzhavnoho znachennia M 03 Kyiv – Kharkiv – Dovzhanskyi pry yii rekonstruktsii na diliantsi km 333+800 – km 347+200, Poltavska oblast*. Arkhiv Naukovo-doslidnoho tsentru

«Riativna arkheolohichna sluzhba» Instytutu arkheolohii Natsionalnoi akademii nauk Ukrainy. Lviv (in Ukrainian).

Arkheolohichni vyshukuvannia (rozvidky). (2015b). *Knyha 1. Dilianka km 356+200 – km 385+200. Rekonstruktsiia avtomobilnoi dorohy derzhavnoho znachennia M 03 Kyiv – Kharkiv – Dovzhanskyi na diliantsi km 356+200 – km 395+064, Poltavska oblast.* Arkhiv Naukovo-doslidnoho tsentru «Riativna arkheolohichna sluzhba» Instytutu arkheolohii Natsionalnoi akademii nauk Ukrainy. Lviv (in Ukrainian).

Arkheolohichni vyshukuvannia (rozvidky). (2015c). *Knyha 2. Dilianka km 385+200 – km 395+064. Rekonstruktsiia avtomobilnoi dorohy derzhavnoho znachennia M 03 Kyiv – Kharkiv – Dovzhanskyi na diliantsi km 356+200 – km 395+064, Poltavska oblast.* Arkhiv Naukovo-doslidnoho tsentru «Riativna arkheolohichna sluzhba» Instytutu arkheolohii Natsionalnoi akademii nauk Ukrainy. Lviv (in Ukrainian).

Arkheolohichni vyshukuvannia (rozvidky). (2015d). *Novi dilianky roztashuvannia avtomobilnoi dorohy derzhavnoho znachennia M 03, Chutivskyi raion, Poltavska oblast.* Arkhiv Naukovo-doslidnoho tsentru «Riativna arkheolohichna sluzhba» Instytutu arkheolohii Natsionalnoi akademii nauk Ukrainy. Lviv (in Ukrainian).

Arkheolohichni vyshukuvannia. (2009a). *Robochyi proekt rekonstruktsii avtomobilnoi dorohy derzhavnoho znachennia Kyiv – Kharkiv – Dovzhanskyi na diliantsi km 213+000 – km 217+000, Poltavska oblast.* Arkhiv Naukovo-doslidnoho tsentru «Riativna arkheolohichna sluzhba» Instytutu arkheolohii Natsionalnoi akademii nauk Ukrainy. Lviv (in Ukrainian).

Arkheolohichni vyshukuvannia. (2009b). *Robochyi proekt rekonstruktsii avtomobilnoi dorohy derzhavnoho znachennia Kyiv – Kharkiv – Dovzhanskyi na diliantsi km 217+000 – km 221+000, Poltavska oblast.* Arkhiv Naukovo-doslidnoho tsentru «Riativna arkheolohichna sluzhba» Instytutu arkheolohii Natsionalnoi akademii nauk Ukrainy. Lviv (in Ukrainian).

Arkheolohichni vyshukuvannia. (2011a). *Budivnytstvo Pivdennoho obkhodu navkolo m. Boryspil.* Arkhiv Naukovo-doslidnoho tsentru «Riativna arkheolohichna sluzhba» Instytutu arkheolohii Natsionalnoi akademii nauk Ukrainy. Lviv (in Ukrainian).

Arkheolohichni vyshukuvannia. (2011b). *Rekonstruktsiia avtomobilnoi dorohy derzhavnoho znachennia M 03 Kyiv – Kharkiv – Dovzhanskyi na diliantsi Lubny – Poltava km 210+000 – km 300+550, km 323+000 – km 329+050, Poltavska oblast.* Arkhiv Naukovo-doslidnoho tsentru «Riativna arkheolohichna sluzhba» Instytutu arkheolohii Natsionalnoi akademii nauk Ukrainy. Lviv (in Ukrainian).

Arkheolohichni vyshukuvannia. (2011c). *Rekonstruktsiia avtomobilnoi dorohy derzhavnoho znachennia M 03 Kyiv – Kharkiv – Dovzhanskyi na diliantsi km 333+800 – km 347+200, Poltavska oblast.* Arkhiv Naukovo-doslidnoho tsentru «Riativna arkheolohichna sluzhba» Instytutu arkheolohii Natsionalnoi akademii nauk Ukrainy. Lviv (in Ukrainian).

Bashkatov, Yu., & Osaulchuk, O. (2010). *Zvit pro rezultaty arkheolohichnykh rozvidok u zoni rekonstruktsii avtomobilnoi dorohy M 03 Kyiv – Kharkiv – Dovzhanskyi na terytorii Poltavskoi oblasti u 2009 r.* Arkhiv Naukovo-doslidnoho tsentru «Riativna arkheolohichna sluzhba» Instytutu arkheolohii Natsionalnoi akademii nauk Ukrainy. Lviv (in Ukrainian).

Bitkovska, T. (2019). Vyznachennia ssavtsiv. *Arkheolohichni doslidzhennia v Ukraini 2017*, 373–374 (in Ukrainian).

Vozniuk, A. (2014). Merezha dorih Ukrainy ta suchasni transportni potoky. *Dorohy i mosty [Roads and bridges]*, 14, 11–124 (in Ukrainian).

Horobets, L. (2019). Ornitolohichni vyznachennia 2017 r. *Arkheolohichni doslidzhennia v Ukraini 2017*, 371–372 (in Ukrainian).

Derkach, Yu. (2022). 3D rekonstruktsii pokhovan doby bronzy: z dosvidu vykonannia proiektu «Virtualni mandrivky pam'iatkamy arkheolohii ta istorii Poltavshchyny». *Starozhytnosti Livoberezhnoho Podniprovia 2021*, 198–207 (in Ukrainian).

Zvit pro arkheolohichni vyshukuvannia (rozvidky). (2017). *Rozrobka dokumentatsii do tekhniko-ekonomichnoho, ekolohichnoho ta sotsialnoho porivniannia variantiv prokhodzhennia trasy obkhodu smt. Chutove km 385+100 – km 395+064 (Lot 3.4) avtomobilnoi dorohy derzhavnoho znachennia M 03 Kyiv –*

Kharkiv – Dovzhanskyi. Arkhiv Naukovo-doslidnoho tsentru «Riativna arkheolohichna sluzhba» Instytutu arkheolohii Natsionalnoi akademii nauk Ukrainy. Lviv (in Ukrainian).

Zvit pro arkheolohichni vyshukuvannia (rozvidky). (2021). *Koryhuvannia proektnoi dokumentatsii na budivnytstvo avtomobilnoi dorohy zahalnoho korystuvannia derzhavnoho znachennia M03 Kyiv – Kharkiv – Dovzhanskyi (na m. Rostov-na-Donu) v obkhid m. Valky, Kharkivska oblast*. Arkhiv Naukovo-doslidnoho tsentru «Riativna arkheolohichna sluzhba» Instytutu arkheolohii Natsionalnoi akademii nauk Ukrainy. Lviv (in Ukrainian).

Zvit pro naukovo-doslidnu temu. (2016). *Arkheolohichni vyshukuvannia (rozvidky) dlia inzhenerno-tekhnichnoho zabezpechennia ekspluatatsiinoho utrymannia dorih zahalnoho korystuvannia derzhavnoho znachennia ta sporud na nykh u Chutivskomu raioni Poltavskoi oblasti*. Arkhiv Naukovo-doslidnoho tsentru «Riativna arkheolohichna sluzhba» Instytutu arkheolohii Natsionalnoi akademii nauk Ukrainy. Lviv (in Ukrainian).

Zvit pro pam'iatkookhoronni roboty (arkheolohichni rozkopky ta nahliad). (2017a). *Budivnytstvo obkходу m. Poltava vid km 333+800 avtomobilnoi dorohy derzhavnoho znachennia M03 Kyiv – Kharkiv – Dovzhanskyi do km 4+144 avtomobilnoi dorohy derzhavnoho znachennia M22 Poltava – Oleksandriia pry rekonstruktsii avtomobilnoi dorohy derzhavnoho znachennia M03 Kyiv – Kharkiv – Dovzhanskyi na diliansi km 333+800 – km 347+200, Poltavska oblast (Lot 2.9)*. Arkhiv Naukovo-doslidnoho tsentru «Riativna arkheolohichna sluzhba» Instytutu arkheolohii Natsionalnoi akademii nauk Ukrainy. Lviv (in Ukrainian).

Zvit pro pam'iatkookhoronni roboty (arkheolohichni rozkopky ta nahliad). (2017b). *Budivnytstvo obkходу s. Pokrovska Bahachka km 220+782 – km 228+000 pry rekonstruktsii avtomobilnoi dorohy derzhavnoho znachennia M-03 Kyiv – Kharkiv – Dovzhanskyi na diliansi Lubny – Poltava km 210+000 – km 300+550, km 323+000 – km 329+050, Poltavska oblast. Tom 1. Km 3+130 – km 3+600. Kurhannyi mohyl'nyk II bilia s. Pokrovska Bahachka*. Arkhiv Naukovo-doslidnoho tsentru «Riativna arkheolohichna sluzhba» Instytutu arkheolohii Natsionalnoi akademii nauk Ukrainy. Lviv (in Ukrainian).

Zvit pro pam'iatkookhoronni roboty (arkheolohichni rozkopky ta nahliad). (2017c). *Budivnytstvo obkходу s. Pokrovska Bahachka km 220+782 – km 228+000 pry rekonstruktsii avtomobilnoi dorohy derzhavnoho znachennia M-03 Kyiv – Kharkiv – Dovzhanskyi na diliansi Lubny – Poltava km 210+000 – km 300+550, km 323+000 – km 329+050, Poltavska oblast. Tom 2. Km 7+300 – km 7+750. Selyshche Nastasivka-2*. Arkhiv Naukovo-doslidnoho tsentru «Riativna arkheolohichna sluzhba» Instytutu arkheolohii Natsionalnoi akademii nauk Ukrainy. Lviv (in Ukrainian).

Iz dopovidi O. Osaulchuka ta M. Padyuky «Preventive archaeology of linear infrastructure: experience of Rescue archaeological service in Ukraine», vyholoshenii 06 veresnia 2023 r. na zasidanni sektsii XX UISPP World Congress u m. Timisoara (Rumuniia). (2023). <https://uispp2023.uvt.ro/scientific-programme/> (data zvernennia 15.10.2025) (in English).

Informatsiinyi zvit pro pam'iatkookhoronni roboty (arkheolohichni rozkopky). (2019). *Rekonstruktsiia avtomobilnoi dorohy derzhavnoho znachennia M03 Kyiv – Kharkiv – Dovzhanskyi na diliansi km 356+200 – km 385+100 (Lot 3.3)*. Arkhiv Naukovo-doslidnoho tsentru «Riativna arkheolohichna sluzhba» Instytutu arkheolohii Natsionalnoi akademii nauk Ukrainy. Lviv (in Ukrainian).

Melnykova, I., Derkach, Yu., & Kurnytska, I. (2023). Fotovystavka «Za davnim horyzontom: arkheolohiia Poltavshchyny sohodni» (m. Poltava, serpen 2022 r.). *Starozhytnosti Livoberezhnoho Podniprovia 2022*, 264–277 (in Ukrainian).

Otsinka vplyvu na arkheolohichnu spadshchynu (ostatochnyi zvit). (2020). *Nadannia konsultatsiinykh posluh z tekhniko-ekonomichnoho, ekolohichnoho ta sotsialnoho porivniannia variantiv rekonstruktsii obkходу m. Boryspolia*. Arkhiv Naukovo-doslidnoho tsentru «Riativna arkheolohichna sluzhba» Instytutu arkheolohii Natsionalnoi akademii nauk Ukrainy. Lviv (in Ukrainian).

Pro zatverdzhennia Derzhavnoi prohramy rozvytku avtomobilnykh dorih zahalnoho korystuvannia na 2007–2011 roky (Postanova KMU). № 710 (2005). https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/710-2005-p#Text_20 (in Ukrainian).

Pro zatverdzhennia Kontseptsii reformuvannia transportnoho sektoru ekonomiky (Postanova KMU). № 1684. (2000). https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1684-2000-p#Text_23 (in Ukrainian).

Pro zatverdzhennia pereliku avtomobilnykh dorih zahalnoho korystuvannia derzhavnoho znachennia (Postanova KМУ). № 1318. (2023). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1318-2023-p#Text 24> (in Ukrainian).

Pro zatverdzhennia Prohramy stvorennia ta funktsionuvannia natsionalnoi merezhi mizhnarodnykh transportnykh korydoriv v Ukraini (Postanova KМУ). № 346. (1998). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/346-98-p#Text 27> (in Ukrainian).

Pro Kompleksnu prohramu utverdzhennia Ukrainy yak tranzynoi derzhavy u 2002–2010 rokakh (Zakon Ukrainy). № 3022-III. (2002). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3022-14#Text 8> (in Ukrainian).

Pro rekonstruktsiiu ta ekspluatatsiiu na platnii osnovi avtomobilnoi dorohy Kyiv – Odesa (Zakon Ukrainy). № 855-IV. (2003). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/855-15#Text 14> (in Ukrainian).

Romashko, V., & Suprunenko, O. (2016). Do pytannia pro kulturni skladovi naselennia zakliuchnoho etapu piznoho bronzovoho viku u baseini Psla. *Starozhytnosti Livoberezhnoho Podniprov'ia* 2016, 30–56 (in Ukrainian).

Salo, B., & Sherstiuk, V. (2020a). Rozkopky kurhaniv poblyzu s. Kolomatske. *Arkheolohichni doslidzhennia v Ukraini* 2019, 231–233 (in Ukrainian).

Salo, B., & Sherstiuk, V. (2020b). Riativni doslidzhennia na diliantsi avtotrasy Poltava–Chutove v Chutivskomu raioni. *Arkheolohichni doslidzhennia v Ukraini* 2019, 233–239 (in Ukrainian).

Salo, B., & Sherstiuk, V. (2022a). Doslidzhennia kurhanu poruch z s. Pasichnyky. *Arkheolohichni doslidzhennia v Ukraini* 2020, 224–225 (in Ukrainian).

Salo, B., & Sherstiuk, V. (2022b). Rozkopky kurhanu poblyzu s. Potichok. *Arkheolohichni doslidzhennia v Ukraini* 2020, 225–227 (in Ukrainian).

Salo, B., & Sherstiuk, V. (2022c). Riativni doslidzhennia kurhannoho mohylnya poblyzu c. Khoruzhi. *Arkheolohichni doslidzhennia v Ukraini* 2020, 227–231 (in Ukrainian).

Suprunenko, O. (2013). Materialy kozatskoi epokhy z naukovo-riativnykh doslidzhen na Poltavshchyni 2011–2012 rr. *Novi doslidzhennia pam'iatok kozatskoi doby v Ukraini*, 22 (1), 10–23 (in Ukrainian).

Suprunenko, O. (2017). *Zvit pro pam'iatkookhoronni roboty (arkheolohichni rozkopky i nahliad) pid chas budivnytstva I-yi cherhy avtodorohy v obkhid m. Poltava u 2017 rotsi*. Naukovyi arkhiv Instytutu arkheolohii Natsionalnoi akademii nauk Ukrainy. Kyiv (in Ukrainian).

Suprunenko, O., Osaulchuk, O., Puholovok, Yu., & Sherstiuk, V. (2012a). Obstezhennia zony rekonstruktsii shose Kyiv – Kharkiv – Dovzhanskyi. *Arkheolohichni doslidzhennia v Ukraini* 2011, 380–381 (in Ukrainian).

Suprunenko, O., Osaulchuk, O., Puholovok, Yu., & Sherstiuk, V. (2012b). Obstezhennia trasy budivnytstva avtoobkходу navkolo Poltavy. *Arkheolohichni doslidzhennia v Ukraini* 2011, 378–379 (in Ukrainian).

Suprunenko, O., Osaulchuk, O., & Sherstiuk, V. (2019). Obstezhennia trasy avtoobkходу navkolo smt Chutove. *Arkheolohichni doslidzhennia v Ukraini* 2017, 198–199 (in Ukrainian).

Suprunenko, O., & Sherstiuk, V. (2013). Nahliadovi roboty v Abazivtsi pid Poltavoio. *Arkheolohichni doslidzhennia v Ukraini* 2012, 284–285 (in Ukrainian).

Suprunenko, O., & Sherstiuk, V. (2017). *Zvit pro pamiatkookhoronni roboty pid chas budivnytstva avtodorohy v obkhid s. Pokrovska Bahachka Poltavskoi oblasti u 2017 rotsi*. Naukovyi arkhiv Instytutu arkheolohii Natsionalnoi akademii nauk Ukrainy. Kyiv (in Ukrainian).

Suprunenko, O., & Sherstiuk, V. (2019a). Kurhan z eneolitychnym pokhovanniam poblyzu s. Myltsi. *Arkheolohichni doslidzhennia v Ukraini* 2017, 200–203 (in Ukrainian).

Suprunenko, O., & Sherstiuk, V. (2019b). Roboty na selyshchi kozatskoi doby Nastasivka II. *Arkheolohichni doslidzhennia v Ukraini* 2017 r., 203–206 (in Ukrainian).

Suprunenko, O., & Sherstiuk, V. (2019c). Rozkopky kurhannoho mohylnya skifskoho chasu bilia s. Pokrovska Bahachka. *Arkheolohichni doslidzhennia v Ukraini* 2017 r., 206–208 (in Ukrainian).

Tekhnichniy zvit (poperednie zakliuchennia) pro naiavnist pamiatok arkheolohii. (2006). *Tekhniko-ekonomichne obgruntuvannia rozvytku avtomobilnoi dorohy M 03, M 04 Kyiv – Kharkiv – Debaltseve – Izvaryne*. Arkhiv Naukovo-doslidnoho tsentru «Riativna arkheolohichna sluzhba» Instytutu arkheolohii Natsionalnoi akademii nauk Ukrainy. Lviv (in Ukrainian).

Tekhnichniy zvit po arkheolohichnym vyshukuvanniam. (2021). *Rekonstruktsiia avtomobilnoi dorohy zahalnoho korystuvannia derzhavnoho znachennia M 03 Kyiv – Kharkiv – Dovzhanskyi (na m. Rostov-na-Donu) na diliantsi km 431+407 – km 440+480, Kharkivska oblast*. Koryhuvannia. Arkhiv Naukovo-doslidnoho tsentru «Riativna arkheolohichna sluzhba» Instytutu arkheolohii Natsionalnoi akademii nauk Ukrainy. Lviv (in Ukrainian).

Tekhnichniy zvit pro rezultaty arkheolohichnykh vyshukuvan. (2007). *Kapitalnyi remont avtomobilnoi dorohy M 03 Kyiv – Kharkiv – Dovzhanskyi na diliantsi km 44+500 – km 158+000; km 185+000 – km 191+400*. Arkhiv Naukovo-doslidnoho tsentru «Riativna arkheolohichna sluzhba» Instytutu arkheolohii Natsionalnoi akademii nauk Ukrainy. Lviv (in Ukrainian).

Стаття: надійшла до редакції 29.09.2025

прийнята до друку 11.11.2025

**PREVENTIVE ARCHAEOLOGICAL INVESTIGATIONS OF 2006–2021
IN THE M-03 KYIV–KHARKIV–DOVZHANSKY HIGHWAY DEVELOPMENT AREA
BASED ON THE MATERIALS OF THE RESCUE ARCHAEOLOGICAL SERVICE**

Mariya PADYUKA, Oleh OSAULCHUK

*Scientific and Research Centre «Rescue Archaeological Service» of the Institute of Archaeology,
National Academy of Sciences of Ukraine,
Vynnychenko Str., 24, 79008, Lviv, Ukraine,
e-mail: padyuka@nltu.edu.ua, osaul.ras@gmail.com*

Based on materials from works carried out by the Rescue Archaeological Service between 2006 and 2021, the history of archaeological investigations conducted within the development area of the M 03 Kyiv–Kharkiv–Dovzhanskyi highway is examined. This highway became one of the first road infrastructure projects in Ukraine where archaeological investigations were conducted at all stages of the implementation of investment projects related to its development.

At the feasibility study stage, preliminary archaeological investigations covered over 900 km of this route and yielded data on 238 known archaeological sites. Both independently and in collaboration with other research institutions, surveys were carried out on reconstruction and new-construction sections with a total length of 328 km and an area of over 900 hectares. Within the design corridor, 77 archaeological objects were identified, 45 of which were located within the construction zone, ranging from 4 to 100 m in width. Compensatory measures were implemented at 10 sites in the form of archaeological excavations covering almost 13,000 m².

The study highlights the uneven archaeological exploration of Ukraine's territory, the insufficient level of publication of archaeological survey results, and the unsatisfactory state of the official accounting system for archaeological monuments.

It is noted that repeated surveys of the right-of-way increase the number of identified archaeological objects by a factor of 1.5–2, while the average archaeological objects occurrence index is approximately one archaeological object per 2 km on new-construction sections and one archaeological object per 4 km on reconstruction sections.

The paper emphasizes that investigations within the reconstruction of existing roads should not be regarded as “low-potential”, and that excavations of “scientifically unprofitable” sites over large areas often result in significant scientific discoveries.

It is stressed that road construction – both new construction and reconstruction – has a potentially significant negative impact on cultural heritage objects within the right-of-way, and therefore must be accompanied by appropriate archaeological supervision from the earliest planning stages.

Pre-project investigations and surveys are presented as measures aimed at avoiding direct or indirect negative impacts, while archaeological excavations and supervision are defined as measures that compensate for the negative impact of construction on archaeological monuments.

Key words: archaeological investigations (surveys), archaeological excavations, archaeological supervision, archaeological heritage protection, archaeological monument, archaeological object, history of research, burial mounds, Rescue Archaeological Service.