

Резюме (Executive Summary):

Аналітичний звіт «Мости в Україні: криза, проблеми, рішення»

Віктор Загреба (viktor@zagreba.com), 30.06.2025

Аналітичний звіт (Policy Paper) «Мости в Україні: криза, проблеми, рішення» підготовлено у 2024–2025 роках Віктором Загребою, дослідником транспортної політики та головою правління ГО «Vision Zero». Звіт здійснює огляд мостового господарства України та аналізує державну політику щодо планування, проектування, будівництва та експлуатаційного утримання мостів. Він розкриває стан та погіршення ситуації в мостовому секторі країни, що має причини в довготривалих системних проблемах. Дослідження висвітлює структурні недоліки в державній політиці, що призводять до неякісно спланованих та надмірних проектних рішень для мостів. Це, у свою чергу, спричиняє надмірне використання вуглецевих матеріалів та вищі витрати порівняно з практиками ЄС.

1. Поточний стан мостів в Україні

Україна має близько 28 500 мостів, розподілених між різними балансоутримувачами. Значна частина цих споруд перебуває в критичному стані:

- **Вік та знос:** Майже половина (47%) усіх мостів побудована до 1964 року, тобто вони вже перевищили типовий 60-річний термін експлуатації, після якого зазвичай починається критичний знос. Лише близько 15% мостів було побудовано або реконструйовано після 1991 року.
- **Експлуатаційний стан:** Станом на початок 2025 року близько 25% усіх обстежених мостів перебувають в аварійному або близькому до аварійного стані (5-й та 4-й стани). Важливо, що інформація про стан 35% усіх мостів взагалі відсутня.
- **«Мостопад»:** Явище раптових руйнувань конструкцій, назване «мостопадом», спостерігається з 2017 року, із щонайменше 8 резонансними інцидентами.

2. Швидка відбудова (2022-2023) та її результати

До червня 2023 року 346 мостів та шляхопроводів, включаючи 157 на дорогах державного значення, були пошкоджені або зруйновані внаслідок війни Росії проти України. Політичне рішення про швидку відбудову, в т.ч. мостів, було прийнято ще в квітні 2022 року. Детальний аналіз реконструйованих мостів у Київській та Чернігівській областях, порівняно з вибіркою нещодавніх проєктів у Польщі, виявив, що:

- **Мости в Україні в середньому на 47,9% дорожчі, ніж у Польщі** (4949 EUR за квадратний метр в Україні проти 3345 EUR/кв.м у Польщі).

- Українські мости часто мають **надмірні розміри та більше смуг, ніж необхідно, порівняно з практиками ЄС**. Наприклад, відбудовані мости поблизу Чернігова мають 2+2 смуги, тоді як нещодавно збудований міст у на півдні туристичної Хорватії має лише 2 смуги (схема 1+1).

Аналіз проєктів швидкої відбудови 2022-2024 років відображає системні проблеми в українській державній політиці, що призводять до сумнівних рішень, збільшеного споживання матеріалів та вищих витрат порівняно зі стандартами ЄС.

3. Ключові проблеми політики (висновки)

1. **Неналежне експлуатаційне утримання**, що призводить до скорочення життєвого циклу. Мости слугують значно менше запланованого терміну експлуатації, з накопиченням дефектів до того моменту, коли капітальний ремонт або реконструкція стають єдиними (та дорожчими) варіантами. Деякі стратегічні мости в Україні приходять у занепад після 30-40 років експлуатації.

2. **Відсутність пріоритетів**: В Україні відсутній формальний розподіл на стратегічно важливі та звичайні мости на основі їх транспортної важливості. Це призводить до неправильного розподілу обмежених ресурсів: кошти витрачаються на будівництво автомобільних розв'язок, тоді як критично важливі стратегічні мости через річку Дніпро продовжують руйнуватися.

3. **Недостатнє або помилкове планування**: Прийняття рішень щодо проєктів мостів часто походить на політичному рівні й не спирається на всебічне планування та аналіз.

- **ТЕО як формальність**: Техніко-економічне обґрунтування (ТЕО) часто характеризується низькою якістю та формальним характером, щоб обґрунтувати наперед відомий варіант, замість належного дослідження та порівняння різних.

- **Надмірна пропускна здатність та навантаження**. Мости часто мають надмірну кількість смуг, а їх ширина також більша, ніж у практиках ЄС. Також до розрахунків конструкцій додається додатковий коефіцієнт навантаження 1,25 «для безпеки». Це призводить до надмірного споживання матеріалів та завищених витрат.

4. **Конфлікт інтересів внаслідок корупції**: У звіті відзначається наявність корупції в дорожньому секторі України, про що свідчать розслідування та скандали за участю високопосадовців та великих сум. Корупція створює спотворені стимули, такі як перевага надмірно складних проєктів для незаконних прибутків або ігнорування утримання для виправдання дорогих капітальних ремонтів й реконструкцій.

5. Незавершений перехід на європейські стандарти: Попри політичне зобов'язання щодо інтеграції в ЄС та офіційний переклад та затвердження стандартів ЄС (Єврокодів), норми ЄС не застосовуються в проектуванні мостів. Український ринок ізольований і повністю регулюється національними нормами, заснованими на місцевих технологічних традиціях.

6. Надмірний кліматичний вплив: Поточна практика у будівництві мостів в Україні має наслідком надмірні викиди парникових газів через:

- Надмірне споживання цементу та сталі (їх виробництво є великим джерелом викидів CO₂), особливо з огляду на те, що тисячі мостів потребуватимуть відбудови в найближчі десятиліття;
- Коротший термін служби мостів (30–70 років) порівняно зі 100+ роками в ЄС чи США, що вимагає частішої реконструкції (й споживання нових матеріалів).

4. Висновки та рекомендації

Звіт представляє п'ять висновків, кожен з яких супроводжується трьома цільовими рекомендаціями. У сукупності вони спрямовані на відхід України від поточного «статус кво» до альтернативного сценарію, який призведе до:

- Уникнення будівництва непотрібних мостів, шляхопроводів та розв'язок.
- Подовження терміну служби мостів шляхом належного утримання та своєчасних ремонтів.
- Спрямовання політичної та управлінської уваги на стратегічно важливі мости.
- Узгодження з європейськими стандартами та інтеграція в європейський ринок шляхом прийняття практик й норм, поширених у державах-членах ЄС.
- Значного скорочення споживання матеріалів, витрат та кліматичного впливу порівняно зі сценарієм «як зазвичай».

Висновок 1. Експлуатаційне утримання та збереження існуючих мостів має переважати перед будівництвом нових.

- **Рекомендація 1.1.** Запровадити управління активами, починаючи з інвентаризації й обстеження всіх мостів.
- **Рекомендація 1.2.** Забезпечити цільове фінансування з державного бюджету або міжнародних джерел для створення дієвої системи управління активами.
- **Рекомендація 1.3.** Запровадити на державному рівні мораторій на будівництво нових мостів та шляхопроводів, якщо на балансі

балансоутримувача є мости в критичному (4-му або 5-му) стані або з невідомим статусом, за рідкісними винятками.

Висновок 2. Необхідне визначення стратегічно важливих мостів з транспортної точки зору та пріоритизація їх перед іншими об'єктами.

- **Рекомендація 2.1.** Запровадити критерії та практику визначення стратегічно пріоритетних мостів, включаючи транспортні потоки та витрати на альтернативні маршрути.
- **Рекомендація 2.2.** Пріоритизувати видатки з усіх бюджетних рівнів, зосереджуючись спочатку на утриманні, потім на ремонтах стратегічно важливих існуючих мостів, і нарешті на новому стратегічному будівництві.
- **Рекомендація 2.3.** Запровадити мораторій на проектування та будівництво нових багаторівневих дорожніх розв'язок, шляхопроводів та пішохідних переходів, де рух може ефективно керуватися на одному рівні (світлофори, кругові розв'язки).

Висновок 3. Планування та дослідження здійсненності мають бути окремим передпроектним етапом підготовки інвестицій перед розробкою детальної проектної документації.

- **Рекомендація 3.1.** Вилучити техніко-економічне обґрунтування (ТЕО) та техніко-економічний розрахунок (ТЕР) зі стадій проектування, замінивши їх дослідженнями здійсненності як частини стадії планування інвестицій (передпроектна стадія).
- **Рекомендація 3.2.** Для стадій планування застосовувати параметричні та об'єктивні методи нормування замість директивного методу, використовуючи міжнародні рекомендації та практики як довідкові.
- **Рекомендація 3.3.** Скасувати застарілу практику розрахунку постійного зростання транспортного потоку, перейшовши до поширених у ЄС методів прогнозування та моделювання трафіку.

Висновок 4. Україні слід завершити свої зобов'язання з європейської інтеграції в будівельному секторі шляхом прийняття європейських підходів та нормативного регулювання (Європейських стандартів — Єврокодів).

- **Рекомендація 4.1.** Встановити обов'язковість виключного застосування Єврокодів для розрахунків конструкцій у проектуванні мостів для всіх проектів, починаючи з 1 січня 2027 року.

- **Рекомендація 4.2.** Перейти від розпорядчого до параметричного методу нормування в мостобудуванні для заохочення інноваційних проєктних рішень.

- **Рекомендація 4.3.** У разі відсутності українського нормативного регулювання для підготовчих, вишукувальних або проєктних робіт, юридично дозволити застосування національних норм держав-членів ЄС з найкращими практиками.

Висновок 5. Україні слід інтегруватися до єдиного європейського ринку планування, проєктування та будівництва мостів. Національні норми та стандарти мостової галузі України ізолюють її ринок, створюючи бар'єр для компаній з ЄС, які прагнуть брати участь у послугах та роботах в Україні, а також перешкоджають українським інженерам та компаніям працювати над міжнародними проєктами через відсутність досвіду проєктування за Єврокодами.

- **Рекомендація 5.1.** Ініціювати щорічну міжнародну конференцію щодо мостової галузі України за участі міжнародних партнерів та ключових зацікавлених сторін.

- **Рекомендація 5.2.** Під політичним лідерством Міністерства розвитку громад та територій реалізувати окремий «трек» проєктів мостів, що плануватимуться та виконуватимуться за стандартами ЄС та з європейськими підходами, запрошуючи консорціуми з ЄС та України.

- **Рекомендація 5.3.** Забезпечити міжнародне фінансування від урядів-партнерів та фондів підтримки для початкових міжнародних тендерів та реалізації проєктів українськими або міжнародними будівельними компаніями.

ДЖЕРЕЛО: Аналітичний звіт (Policy Paper) «Мости в Україні: криза, проблеми, рішення» опубліковано на вебсайті ГО «Vision Zero»: <https://visionzero.org.ua/>.
