


## Звіт ГО «Разом проти корупції» про громадський моніторинг виконання Державної антикорупційної програми (березень 2024)




### Інфраструктура


**Захід 2.5.10.4.2. Розроблення проекту алгоритму (порядку, методики) інструментальних обстежень стану автомобільних доріг і відбору ділянок доріг для ремонту (черговості)**

Строки заходу	Прогрес заходу	Статус заходу	
01.05.2023 - 31.08.2023	0%	зрив виконання	

**Захід 2.5.10.4.3. Громадське обговорення проекту алгоритму (порядку, методики) інструментальних обстежень стану автомобільних доріг і відбору ділянок доріг для ремонту (черговості)**

Строки заходу	Прогрес заходу	Статус заходу	
01.09.2023 - 31.10.2023	0%	зрив виконання	

**Захід 2.5.10.4.4. Видання алгоритму (порядку, методики) інструментальних обстежень стану автомобільних доріг і відбору ділянок доріг для ремонту (черговості)**

Строки заходу	Прогрес заходу	Статус заходу	
01.11.2023 - 31.12.2023	0%	зрив виконання	

#### ▪ **Успіхи**

Відсутні. Виконання заходів 2.5.10.4.2., 2.5.10.4.3. та 2.5.10.4.4. не розпочато.

Алгоритм (порядок, методика) інструментальних обстежень стану автомобільних доріг і відбору ділянок для ремонту визначений ДСТУ 3587:2022 «Безпека дорожнього руху. Автомобільні дороги. Вимоги до експлуатаційного стану». Даний ДСТУ встановлює вимоги до класифікації, періодичності та термінів проведення оглядів та обстежень автомобільних доріг.

Самепоідчасіх проведення визначається експлуатаційний стан дорожнього покриття, узбіч, розділювальних смуг, тротуарів, пішохідних та велосипедних доріжок, ТЗОДР, інженерного облаштування, споруд дорожнього водовідведення, транспортних споруд, зовнішнього освітлення тощо.

## Звіт ГО «Разом проти корупції» про громадський моніторинг виконання Державної антикорупційної програми (березень 2024)



### Інфраструктура

Обстеження мостів і труб (їхня класифікація, періодичність та вимоги до них) проводять згідно з ДБН В.2.3-6:2009 «Споруди транспорту. Мости та труби. Обстеження і випробування» і ДСТУ 9123:2021 «Настанова з обстеження та випробування мостів і труб».

ДСТУ 8954:2019 «Автомобільні дороги. Оцінювання рівня дефектності дорожнього одягу» встановлює вимоги до методів оцінювання руйнувань і деформацій з визначенням рівня дефектності дорожнього одягу під час оцінювання транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг. Стандарт встановлює також класифікацію дефектів дорожнього одягу, зокрема дефектів цементобетонного та асфальтобетонного дорожнього покриття.

ДСТУ 9196:2022 «Автомобільні дороги. Правила призначення ремонтних заходів» встановлює правила призначення видів і черговості проведення ремонтних робіт з відновлення експлуатаційного стану та забезпечення нормативного технічного рівня автомобільних доріг загального користування. Стандарт призначений для підприємств, установ та організацій, які приймають управлінські рішення щодо призначення ремонтних заходів на етапі планування дорожніх робіт. Відповідно до вимог стандарту, оцінювання стану конструктивних елементів доріг та їх елементів виконують для визначення ступеня відповідності фактичних значень параметрів і характеристик нормативним значенням, а ступінь розбіжності між фактичними і нормативними значеннями параметрів та характеристик конструктивних елементів доріг дає змогу призначити відповідні ремонтні заходи.

#### ▪ Перешкоди та ризики

Заходи не виконуються. Мінінфраструктури пропонує виключити заходи 2.5.10.4.2., 2.5.10.4.3. та 2.5.10.4.4. з ДАП, стверджуючи, що відповідно до вимог ч. 2 ст. 19 Конституції України та ч. 2 ст. 3 ЗУ «Про центральні органи виконавчої влади», затвердження алгоритму (порядку, методики) інструментальних обстежень стану автомобільних доріг і відбору ділянок доріг для ремонту (черговості) не належить до його повноважень (таке повноваження не закріплене на рівні закону).

Мінінфраструктури розроблено [проєкт постанови КМУ «Про внесення змін у додаток 2 до Державної антикорупційної програми на 2023-2025 роки»](#), яким пропонується виключити з ДАП завдання щодо розроблення та видання наказу Мінінфраструктури про затвердження алгоритму (порядку, методики) інструментальних обстежень стану автомобільних доріг і відбору ділянок доріг для ремонту (черговості). Вказаний проєкт постанови було надіслано на погодження до НАЗК, Мінцифри, Мінфіну, Мінекономіки, ДРС та Агентства відновлення.

Позиція щодо виключення заходів з ДАП обґрунтовується, зокрема, тим, що встановлення вимог до методів визначення транспортно-експлуатаційних показників автомобільних доріг є питанням стандартизації, тобто вимог до методів, способів, обладнання і приладів, які використовуються під час обстежень тих чи інших елементів доріг, а відтак повинні визначатися відповідними національними нормативними документами (ДСТУ), а не нормативно-правовими актами. При цьому пріоритетність реалізації дорожніх робіт як з нового будівництва, так і ремонтних заходів (реконструкція, капітальний чи поточний ремонт, експлуатаційне утримання) наразі визначається відповідно до [Методики визначення обсягу фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг \(наказ Мінінфраструктури та Мінфіну від 21.09.2012 р. № 573/1019\)](#), з урахуванням фактичних транспортно-експлуатаційних показників автомобільних доріг та їхнього суспільного, економічного та соціального значення.

Проєкт наказу про виконання заходу 2.5.10.4.2 не підготовлено та не оприлюднено для громадського обговорення. Індикатори виконання заходів 2.5.10.4.2, 2.5.10.4.3 та 2.5.10.4.4 не досягнуто. Антикорупційні запобіжники поки не запроваджено.

## Звіт ГО «Разом проти корупції» про громадський моніторинг виконання Державної антикорупційної програми (березень 2024)



### Інфраструктура

Також необхідно зазначити, що у 2020 році на замовлення Укравтодору були розпочаті роботи з розроблення Єдиної геоінформаційної бази даних автомобільних доріг загального користування державного значення (UA-2021-10-08-002511-a), яка мала стати основою для збору даних про стан доріг, їх геометричні параметри, транспортно-експлуатаційні показники тощо. В результаті отриманий продукт мав збирати та зберігати паспорти автомобільних доріг.

Проте пілотний проект щодо внесення паспорту автомобільної дороги М-05 Київ – Одеса у Київській області показав неготовність системи збирати та зберігати дані щодо автомобільних доріг. Дана система мала стати основою для накопичення та використання даних для майбутньої пріоритезації об'єктів будівництва та ремонту автомобільних доріг загального користування державного значення.

При цьому дані про фактичний стан доріг не збирали з 2018 року, що унеможливило прогнозування щодо деградації стану дорожнього одягу з прив'язкою до кліматичних чинників та навантажень від транспортних засобів.

Основними проблемами при визначенні транспортно-експлуатаційних показників будуть:

1. неможливість постійного збору даних щодо інтенсивності та складу транспортного потоку через недостатню кількість автоматизованих пунктів габаритно-вагового контролю в русі (WIM) та датчиків визначення інтенсивності дорожнього руху;
2. відсутність обладнання для оперативного і безперервного визначення транспортно-експлуатаційних показників.

За даними Prozzoro, такі послуги не були закуплені та не надавалися.

У підсумку, більше 90 % українських доріг – у незадовільному стані, що вимагає проводити постійний і систематичний контроль за зміною транспортно-експлуатаційних показників автомобільних доріг і транспортних споруд.

#### ▪ Необхідні дії та рекомендації

Мінінфраструктури, Агентству відновлення та НАЗК визначити (забезпечити визначення) шляхом відповідних законодавчих змін орган влади, який буде виконувати функцію із затвердження алгоритму (порядку, методики) інструментальних обстежень стану автомобільних доріг і відбору ділянок доріг для ремонту (черговості) та/або провести незалежний моніторинг ефективності застосування ДСТУ, визначених у розділі «Успіхи».

Мінінфраструктури та Агентству відновлення:

1. організувати створення пересувної лабораторії, яка буде проводити вимірювання/визначення транспортно-експлуатаційних показників автомобільних доріг, визначити орган управління такою лабораторією;
2. розробити та затвердити проект НПА, який формалізує порядок, алгоритм та перелік підтверджуючих документів, необхідних для внесення автомобільних доріг та транспортних споруд до переліку об'єктів будівництва та ремонту автомобільних доріг загального користування державного значення;
3. сформулювати перелік об'єктів будівництва та ремонту доріг загального користування місцевого значення з можливістю їх узгодження зі стратегією відновлення доріг державного значення;

## Звіт ГО «Разом проти корупції» про громадський моніторинг виконання Державної антикорупційної програми (березень 2024)



### Інфраструктура

4. при формуванні переліку об'єктів будівництва та ремонту автомобільних доріг загального користування державного та місцевого значення забезпечити незалежне, валідне підтвердження необхідності будівництва/ремонту та розрахунки вибору таких об'єктів (що мають базуватися на інструментальних обстеженнях), з їх широким оприлюдненням на офіційних сторінках відповідальних органів влади, аби забезпечити ознайомлення з ними зацікавлених сторін.

Агентству відновлення:

1. завершити роботи з розроблення та функціонування Єдиної геоінформаційної бази даних автомобільних доріг загального користування державного значення;
2. розробити третю частину національного стандарту щодо вимог до відображення даних Єдиної геоінформаційної бази даних автомобільних доріг загального користування державного значення, провести науковий супровід до прийняття документа в установленому порядку;
3. розробити план візуалізації даних, внесених до Єдиної геоінформаційної бази даних автомобільних доріг загального користування державного значення для подальшого їх використання;
4. сформувати можливі джерела фінансування робіт зі збору даних про стан автомобільних доріг за рахунок коштів з експлуатаційного утримання доріг;
5. залучити міжнародні практики (по типу використання HDM-4) із проведення навчання щодо формування алгоритму автоматизованого вибору ділянок доріг співробітниками обласних служб відновлення та Агентством відновлення для проведення пріоритезації об'єктів будівництва та ремонту автомобільних доріг;
6. провести паспортизацію доріг загального користування державного значення із подальшим внесенням таких паспортів до Єдиної геоінформаційна бази даних автомобільних доріг загального користування державного значення;
7. сформувати мережу датчиків, які охоплюють всю мережу автомобільних доріг державного значення та будуть постійно визначати показник інтенсивності дорожнього руху (для збору інформації про інтенсивність);
8. звернутися до іноземних та міжнародних донорів щодо залучення фінансування на створення пересувних лабораторій для постійного збору даних для проведення будівництва/ремонту автомобільних доріг з метою забезпечення постійного і систематичного контролю за зміною транспортно-експлуатаційних показників автомобільних доріг і транспортних споруд.

КМУ відновити заходи державного ринкового нагляду в сфері будівництва та ремонту доріг.