

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Міністерства розвитку громад  
та територій України,

Міністерства фінансів України

\_\_\_\_\_ 2025 року № \_\_\_\_\_

## Зміни

### до Методики визначення обсягу фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг

1. Розділ I викласти у такій редакції:

#### «I. Загальні положення

1.1. Ця Методика встановлює методичні підходи щодо обґрунтування планової потреби обсягу бюджетних коштів, необхідних для підготування та реалізації публічних інвестиційних проектів з нового будівництва, реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг загального користування, забезпечення заходів з поточного ремонту та експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування та формування пропозицій щодо розподілу бюджетних коштів під час підготування бюджетного запиту, проектів бюджету на відповідний рік, короткострокових і довгострокових державних цільових програм, планів фінансування будівництва, поточного ремонту та експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування.

1.2. У цій Методиці:

термін «будівництво» вживається у значенні, визначеному Законом України «Про регулювання містобудівної діяльності»;

термін «автомобільна дорога» вживається у значенні, визначеному Законом України «Про автомобільні дороги»;

термін «пункт пропуску через державний кордон» вживається у значенні, наведеному у Положенні про пункти пропуску через державний кордон та пункти контролю, затвердженому постановою Кабінету Міністрів України від 18 серпня 2010 року № 751;

терміни «нове будівництво», «капітальний ремонт», «реконструкція» вживаються у значенні, наведеному в ДБН А.2.2–3:2014 «Склад та зміст проектної документації на будівництво»;

Вихідний документ  
( Підписано кваліфікованим електронним підписом )

Сертифікат [3FAA9288358EC00304000000DA193A0009A2D900](#)

Підписувач [Сухомлин Сергій Іванович](#)

Дійсний з [02.10.2024](#) по [01.10.2026 23:59:59](#)

Державне агентство відновлення  
розвитку інфраструктури України



2357/1/13-01/01  
від 30.06.2025



терміни «експлуатаційне утримання автомобільних доріг», «поточний ремонт» вживаються у значенні, наведеному в ДСТУ 8747:2017 «Автомобільні дороги. Види та переліки робіт з ремонтів та експлуатаційного утримання».

1.3.1. Планова потреба в бюджетних коштах на фінансове забезпечення заходів з розвитку та утримання автомобільних доріг загального користування державного значення визначається з урахуванням загальної схеми розподілу коштів (додаток 1) в такій пріоритетній послідовності:

експлуатаційне утримання автомобільних доріг загального користування державного значення (в першу чергу фінансування на підставі мінімального нормативу, що забезпечує мінімально допустимий рівень експлуатаційного утримання, розрахованого згідно з розділом II цієї Методики);

поточний ремонт, капітальний ремонт та реконструкція автомобільних доріг загального користування державного значення (вибір виду робіт та складання переліку відповідних об'єктів здійснюється на підставі фактичного транспортно-експлуатаційного стану відповідно до положень розділу III цієї Методики, а ранжування (визначення пріоритетних ділянок) проводиться на підставі методу аналізу вигід та витрат від виконання робіт, відповідно до підпункту 3.1.5 пункту 3.1 та підпункту 3.2.5 пункту 3.2 розділу III цієї Методики);

нове будівництво автомобільних доріг загального користування державного значення (вибір ділянок відповідно до пріоритетів, визначених у розділі IV цієї Методики).

Якщо після розподілу за всіма вищенаведеними напрямками залишаються фінансові ресурси, вони можуть спрямовуватись на фінансування робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування державного значення відповідно до розміру, максимально наближеного до нормативу.

1.3.2. Планова потреба в бюджетних коштах на фінансове забезпечення заходів з розвитку та утримання автомобільних доріг загального користування місцевого значення у відповідному регіоні (області, Автономної Республіки Крим, м. Київ чи м. Севастополь) визначається з урахуванням загальної схеми розподілу коштів (додаток 2) в такій пріоритетній послідовності:

експлуатаційне утримання автомобільних доріг загального користування місцевого значення (в першу чергу фінансування на підставі мінімального нормативу, що забезпечує мінімально допустимий рівень експлуатаційного



утримання, розрахованого згідно з розділом II цієї Методики);

реконструкція, поточний та капітальний ремонт автомобільних доріг загального користування місцевого значення (вибір виду робіт та складання переліку відповідних об'єктів здійснюється на підставі фактичного транспортно–експлуатаційного стану відповідно до положень розділу III цієї Методики або на підставі індексів експлуатаційного стану, згідно з підпунктом 3.2.3.1 підпункту 3.2.3 пункту 3.2 розділу III цієї Методики);

нове будівництво автомобільних доріг загального користування місцевого значення (вибір ділянок відповідно до пріоритетів, визначених у розділі IV цієї Методики).

Після розподілу за всіма вищенаведеними напрямками у разі, якщо залишаються фінансові ресурси, вони спрямовуються на фінансування робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування місцевого значення відповідно до розміру, максимально наближеного до нормативу.».

## 2. Розділи II і IV Методики виключити.

У зв'язку з цим розділи III – VI вважати відповідно Розділами II – IV. У тексті Методики посилання на Розділи III – VI замінити посиланнями відповідно на Розділи II – IV.

## 3. У розділі II:

1) назву розділу II викласти в такій редакції:

**«II. Визначення планового обсягу необхідних бюджетних коштів, що можуть бути спрямовані на фінансове забезпечення заходів з експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування і підходи до його розподілу»;**

2) у пункті 2.2:

абзац третій викласти в такій редакції:

« *N<sup>o</sup>* – установлений норматив річних фінансових витрат на експлуатаційне утримання 1 км автомобільної дороги II категорії загального користування державного значення в розмірі 604,761 тис. грн/км (у цінах 2023



року);»;

абзац п'ятий викласти в такій редакції:

- «  $K_{инф}$  – індекс інфляції, який визначає прогнозне зростання цін на ресурси на рік планування (при розрахунку на період більше одного року – індекси інфляції на відповідні роки). При цьому, для минулих періодів необхідно приймати індекс цін на будівельно–монтажні роботи за категорією «Транспортні споруди» згідно з даними статистики, для прогнозного періоду необхідно приймати індекс цін виробників промислової продукції, а у разі його відсутності – індекс споживчих цін.»;

3) абзац третій пункту 2.3 викласти в такій редакції:

- «  $H^m$  – установлений норматив річних фінансових витрат на експлуатаційне утримання 1 км автомобільної дороги II категорії загального користування місцевого значення в розмірі 360,544 тис. грн/км (у цінах 2023 року);»;

4) у пункті 2.5:

абзац перший викласти в такій редакції:

«Плановий обсяг необхідних бюджетних коштів, що можуть бути спрямовані на фінансове забезпечення заходів з експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування державного значення в кожному конкретному регіоні на відповідний плановий рік визначається за такою формулою:

$$Q_i^0 = \sum_{j=1}^5 (H_j^0 \times L_{ij}^0) \times K_{\partial} \times K_{\zeta} \times K_{ye} \times K_{инт.0}^i \times K_{e.0}^i \times K_{мтп0}^i \times K_{осв}^i \times K_{рем}^i \times K_{кр.i}^i, »;$$

доповнити пункт після абзацу четвертого новим абзацом такого змісту:

« $K_{ye}$  – коефіцієнт умов експлуатації мережі автомобільних доріг (додаток 7), що залежить від рельєфу місцевості, ступеня складності зимового утримання автомобільних доріг, наявності мостів та інших штучних споруд, кількості туристичних маршрутів, імовірності міждержавних заходів;».



У зв'язку з цим абзаци п'ятий – вісімнадцятий вважати відповідно абзацами шостим – дев'ятнадцятим;

доповнити пункт після абзацу вісімнадцятого новими абзацами такого змісту:

- «  $K_{осв}^i$  – коригувальний коефіцієнт, що враховує утримання ділянок автомобільних доріг з наявним освітленням в і-ій адміністративно-територіальній одиниці, визначається за такою формулою:

$$K_{осв}^i = \frac{\sum_{d=1}^u (C_{осв} \times L_{осв}^d) + (L_i^{\partial} - \sum_{d=1}^u L_{осв}^d)}{L_i^{\partial}},$$

- де  $u$  – кількість ділянок автомобільних доріг загального користування з наявним освітленням в і-ій адміністративно-територіальній одиниці;
- $L_{осв}^d$  – протяжність d-ої ділянки автомобільної дороги загального користування з наявним освітленням в і-ій адміністративно-територіальній одиниці;
- $C_{осв}$  – коефіцієнт, що враховує підвищений рівень утримання ділянок автомобільних доріг загального користування з наявним освітленням, приймається рівним 2,0;
- $K_{рем}^i$  – коригувальний коефіцієнт, що враховує утримання ділянок автомобільних доріг в перші 5 років після виконання дорожніх робіт на них в і-ій адміністративно-територіальній одиниці, визначається за такою формулою:

$$K_{рем}^i = \frac{\sum_{e=1}^v (C_{рем} \times L_{рем}^e) + (L_i^{\partial} - \sum_{e=1}^v L_{рем}^e)}{L_i^{\partial}},$$

- де  $v$  – кількість ділянок автомобільних доріг загального користування, на яких проведені дорожні роботи за останні 5 років в і-ій адміністративно-територіальній



- одиниці;
- $L_{рем}^e$  – протяжність е-ої ділянки автомобільної дороги загального користування, на якій проведені дорожні роботи за останні 5 років в і-ій адміністративно-територіальній одиниці;
- $C_{рем}^i$  – коефіцієнт, що враховує зменшення витрат на утримання ділянки автомобільної дороги загального користування в перші 5 років після виконання дорожніх робіт на ній за рахунок зменшення обсягів з ліквідації вибоїн та герметизації тріщин, приймається рівним 0,5;
- $K_{кр.i}^i$  – коригувальний коефіцієнт, що враховує підвищений рівень утримання автомобільних доріг на яких знаходяться об'єкти критичної інфраструктури в і-ій адміністративно-територіальній одиниці (додаток 9).»

У зв'язку з цим абзац дев'ятнадцятий вважати відповідно абзацом двадцять восьмим;

5) у пунктах 2.5 та 2.6 слова та цифру «(згідно з формою звітності № 1–ДГ)» виключити;

6) доповнити пункт 2.8 після слів «допустимий рівень експлуатаційного утримання» словами та цифрами «, за умови якщо це вилучення, коригування або заміна не знижує рівень вимог до експлуатаційного стану автомобільних доріг відповідно до ДСТУ 3587:2022 «Безпека дорожнього руху. Автомобільні дороги. Вимоги до експлуатаційного стану»;

7) пункт 2.13 виключити.

5. Розділ III викласти в такій редакції:

**«III. Визначення планового обсягу необхідних бюджетних коштів, що можуть бути спрямовані на фінансове забезпечення заходів з поточного ремонту, капітального ремонту та реконструкції автомобільних доріг загального користування та підходи до його розподілу**

3.1. Вибір першочергових ділянок автомобільних доріг загального користування державного значення може здійснюватися з використанням інформаційно-аналітичних та експертних систем. Вибір конкретного виду робіт

Вихідний документ  
( Підписано кваліфікованим електронним підписом )

Сертифікат [3FAA9288358EC00304000000DA193A0009A2D900](#)

Підписувач [Сухомлин Сергій Іванович](#)

Дійсний з [02.10.2024](#) по [01.10.2026 23:59:59](#)

Державне агентство відновлення  
розвитку інфраструктури України



2357/1/13-01/01  
від 30.06.2025



та ділянок, що підлягатимуть реконструкції, капітальному та поточному ремонту, здійснюється за таким алгоритмом:

3.1.1. Формування загального переліку об'єктів автомобільних доріг загального користування державного значення, які за своїм фактичним транспортно–експлуатаційним станом, встановленим за результатами поточних, цільових, сезонних оглядів, спеціальних обстежень та діагностики (з урахуванням вимог статті 392 Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності» та Порядку проведення обстеження прийнятих в експлуатацію об'єктів будівництва, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 12 квітня 2017 року № 257), потребують виконання капітального або поточного ремонту або реконструкції.

3.1.2. Визначення фактичного транспортно–експлуатаційного стану об'єктів, які потребують виконання капітального або поточного ремонту або реконструкції, зі сформованого переліку за результатами поточних, цільових, сезонних оглядів, спеціальних обстежень та діагностики відповідно до ДСТУ 3587:2022 «Безпека дорожнього руху. Автомобільні дороги. Вимоги до експлуатаційного стану».

При цьому має бути встановлено фактичний стан конструктивних елементів автомобільної дороги з метою подальшого порівняння параметрів та характеристик з нормативними значеннями.

Належний транспортно–експлуатаційний стан автомобільної дороги повинен відповідати вимогам ДСТУ 3587:2022 «Безпека дорожнього руху. Автомобільні дороги. Вимоги до експлуатаційного стану» за такими елементами: земляне полотно, дорожній одяг, система дорожнього водовідведення, транспортні споруди, об'єкти дорожнього сервісу, інженерне облаштування, технічні засоби організації дорожнього руху.

Визначення показників фактичного транспортно–експлуатаційного стану (коефіцієнти інтенсивності руху, запасу міцності дорожнього одягу, рівності, колійності та зчеплення) всіх об'єктів зі сформованого переліку здійснюється з урахуванням такого:

3.1.2.1. Коефіцієнт інтенсивності руху, який характеризує ступінь завантаження автомобільної дороги рухом, визначається шляхом співвідношення максимальної розрахункової добової інтенсивності руху транспортних засобів у приведених одиницях до легкового автомобіля (авт./добу) до фактичної інтенсивності руху транспортних засобів у приведених одиницях до легкового автомобіля за даними обліку (авт./добу). При цьому,

Вихідний документ  
( Підписано кваліфікованим електронним підписом )

Сертифікат [3FAA9288358EC00304000000DA193A0009A2D900](#)

Підписувач [Сухомлин Сергій Іванович](#)

Дійсний з [02.10.2024](#) по [01.10.2026 23:59:59](#)

Державне агентство відновлення  
розвитку інфраструктури України



2357/1/13-01/01  
від 30.06.2025



максимальна розрахункова добова інтенсивність руху транспортних засобів у приведених одиницях до легкового автомобіля (авт./добу) приймається згідно з ДБН В.2.3–4:2015 «Автомобільні дороги. Частина I. Проектування. Частина II. Будівництво»;

3.1.2.2. Коефіцієнт запасу міцності дорожнього одягу, який характеризує надійність конструкції дорожнього одягу, визначається залежно від матеріалу покриття автомобільної дороги – окремо для нежорсткого та жорсткого дорожнього одягу:

коефіцієнт запасу міцності нежорсткого дорожнього одягу визначається шляхом співвідношення показників фактичного загального модулю пружності дорожньої конструкції (МПа) до потрібного модуля пружності дорожньої конструкції (МПа). При цьому, фактичний модуль пружності дорожньої конструкції визначають за допомогою інструментальних випробувань, а потрібний модуль пружності визначають згідно з ГБН В.2.3–37641918–559:2019 «Автомобільні дороги. Дорожній одяг нежорсткий. Проектування»;

коефіцієнт запасу міцності жорсткого дорожнього одягу визначається з урахуванням інтенсивності руху транспортних засобів, складу транспортного потоку та розрахункового навантаження відповідно до ГБН В.2.3–37641918–557:2016 «Автомобільні дороги. Дорожній одяг жорсткий. Проектування»;

3.1.2.3. Коефіцієнт рівності, який характеризує стан проїзної частини автомобільної дороги у поздовжньому напрямку, визначається шляхом співвідношення гранично допустимої рівності поверхні дорожнього покриття за профілометричним методом (м/км) або за показником поштовхоміра (см/км) до фактичної рівності поверхні дорожнього покриття, яку оцінюють за профілометричним методом (м/км) або за показником поштовхоміра (см/км). Під час оцінювання поздовжньої рівності поверхні дорожнього покриття треба застосовувати профілометричний метод (за індексом IRI).

При цьому, гранично допустиму рівність поверхні дорожнього покриття приймають відповідно до рівнів вимог до експлуатаційного стану автомобільних доріг загального користування згідно з додатком 10 до цієї Методики.

3.1.2.4. Коефіцієнт колійності, який характеризує стан проїзної частини автомобільної дороги у поперечному напрямку, визначається шляхом співвідношення гранично допустимої глибини колії (мм) до фактичної (мм).

При цьому, гранично допустиму глибину колії (мм) приймають відповідно до рівнів вимог до експлуатаційного стану автомобільних доріг загального



користування згідно з додатком 10 до цієї Методики.

3.1.2.5. Коефіцієнт зчеплення, який характеризує стан проїзної частини автомобільної дороги за зчіпними властивостями поверхні дорожнього покриття, визначається шляхом співвідношення фактичного коефіцієнта зчеплення, який визначається за допомогою інструментальних вимірювань, до потрібного коефіцієнта зчеплення.

При цьому, показник потрібного коефіцієнта зчеплення приймають рівним 0,35.

3.1.3. Порівняння визначених показників фактичного транспортно–експлуатаційного стану об'єктів автомобільної дороги (коефіцієнти інтенсивності руху, запасу міцності дорожнього одягу, рівності, колійності та зчеплення) з такими, що передбачені підпунктами 3.1.2.1–3.1.2.5 підпункту 3.1.2 пункту 3.1 цього розділу. Рішення щодо включення об'єкту до переліку об'єктів поточного ремонту, капітального ремонту або реконструкції автомобільних доріг загального користування державного значення приймається в такому порядку:

3.1.3.1. Якщо коефіцієнт інтенсивності руху, визначений з урахуванням підпункту 3.1.2.1 підпункту 3.1.2 пункту 3.1 цього розділу, є більшим або дорівнює 1, то приймається, що дана ділянка автомобільної дороги відповідної технічної категорії забезпечує транспортний рух для заданої інтенсивності та не потребує виконання робіт з реконструкції, а якщо коефіцієнт інтенсивності руху є меншим за 1, то для такої ділянки автомобільної дороги загального користування призначається реконструкція;

3.1.3.2. Якщо коефіцієнт запасу міцності нежорсткого дорожнього одягу, визначений з урахуванням підпункту 3.1.2.2 підпункту 3.1.2 пункту 3.1 цього розділу, є більшим або дорівнює мінімально допустимому значенню згідно з таблицею 8.2 ДБН В.2.3–4:2015 «Автомобільні дороги. Частина І. Проектування. Частина ІІ. Будівництво», то приймається, що конструкція дорожнього одягу автомобільної дороги задовольняє вимогам за міцністю та не потребує виконання робіт з капітального ремонту, а якщо коефіцієнт запасу міцності нежорсткого дорожнього одягу є меншим за мінімально допустиме значення згідно з таблицею 8.2 ДБН В.2.3–4:2015 «Автомобільні дороги. Частина І. Проектування. Частина ІІ. Будівництво», то призначається капітальний ремонт;

Якщо коефіцієнт запасу міцності жорсткого дорожнього одягу, визначений з урахуванням підпункту 3.1.2.2 підпункту 3.1.2 пункту 3.1 цього розділу, відповідає вимогам ГБН В.2.3–37641918–557:2016 «Автомобільні дороги.



Дорожній одяг жорсткий. Проектування», то виконання робіт з капітального ремонту не потребується, а якщо не відповідає – то призначається капітальний ремонт;

3.1.3.3. Якщо показник рівності, визначений з урахуванням підпункту 3.1.2.3 підпункту 3.1.2 пункту 3.1 цього розділу, є більшим або дорівнює 1, то приймається, що ділянка автомобільної дороги відповідної технічної категорії задовольняє вимогам за рівністю та не потребує поточного ремонту, а якщо показник рівності є меншим за 1, то для такої ділянки автомобільної дороги загального користування призначається поточний ремонт;

3.1.3.4. Якщо показник колійності, визначений з урахуванням підпункту 3.1.2.4 підпункту 3.1.2 пункту 3.1 цього розділу, є більшим або дорівнює 1, то приймається, що ділянка автомобільної дороги відповідної технічної категорії задовольняє вимогам за колійністю та не потребує поточного ремонту, а якщо показник колійності є меншим за 1, то для такої ділянки автомобільної дороги загального користування призначається поточний ремонт;

3.1.3.5. Якщо показник зчеплення, визначений з урахуванням підпункту 3.1.2.5 підпункту 3.1.2 пункту 3.1 цього розділу, є більшим або дорівнює 1, то приймається, що ділянка автомобільної дороги відповідної технічної категорії задовольняє вимогам за зчепними властивостями та не потребує поточного ремонту, а якщо показник зчеплення є меншим за 1, то для такої ділянки автомобільної дороги загального користування призначається поточний ремонт;

3.1.4. Визначення орієнтовної вартості робіт з поточного та капітального ремонту, а також реконструкції щодо кожного об'єкту, виходячи з даних об'єктів–аналогів.

3.1.5. Проведення аналізу витрат та вигод від спрямування бюджетних коштів, що спрямовуються на фінансове забезпечення заходів з реконструкції або капітального ремонту автомобільних доріг загального користування державного значення здійснюється відповідно до додатка 11 до цієї Методики.

3.1.6. Ранжування об'єктів реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг загального користування державного значення здійснюється у переліку відповідно до показника економічної чистої приведеної вартості (ENPV), розрахованого відповідно до додатка 11 до цієї Методики.

3.1.6.1. Ранжування об'єктів поточного ремонту автомобільних доріг загального користування державного значення здійснюється у переліку відповідно до найменших значень коефіцієнтів рівності, колійності та зчеплення,



а також найвищої інтенсивності руху.

3.1.7. Формування переліку об'єктів в межах отриманого до розподілу обсягу річних бюджетних коштів, що спрямовуються на фінансове забезпечення заходів з поточного ремонту, капітального ремонту та реконструкції об'єктів автомобільних доріг загального користування державного значення.

3.2. Вибір першочергових ділянок автомобільних доріг загального користування місцевого значення здійснюється за таким алгоритмом:

3.2.1. Формування загального переліку об'єктів автомобільних доріг загального користування місцевого значення, які за своїм фактичним транспортно–експлуатаційним станом, встановленим за результатами поточних, цільових, сезонних оглядів, спеціальних обстежень та діагностики, потребують виконання капітального або поточного ремонту або реконструкції.

3.2.2. Визначення фактичного транспортно–експлуатаційного стану об'єктів, які потребують виконання капітального або поточного ремонту або реконструкції, зі сформованого переліку відповідно до підпункту 3.1.2 пункту 3.1 цього розділу.

3.2.3. Порівняння визначених показників фактичного транспортно–експлуатаційного стану об'єктів автомобільної дороги та визначення виду робіт здійснюється відповідно до підпункту 3.1.3 пункту 3.1 цього розділу.

3.2.3.1. За відсутності інструментально визначених даних щодо фактичного транспортно–експлуатаційного стану автомобільної дороги загального користування місцевого значення, допускається вид робіт з капітального або поточного ремонту для таких доріг визначати з використанням експертного експрес–методу оцінювання за індексом експлуатаційного стану, який має базуватись на довготривалих (не менше 1 року) спостереженнях стану автомобільних доріг загального користування.

В експертному експрес–методі використовують індекс експлуатаційного стану за шкалою, наведеною в таблиці 1 додатка 12 до цієї Методики.

Рішення щодо капітального або поточного ремонту для автомобільних доріг загального користування місцевого значення встановлюється граничним значенням індексу J експлуатаційного стану автомобільної дороги, наведеного в таблиці 2 додатка 12 до цієї Методики.

3.2.4. Визначення орієнтовної вартості робіт з поточного та капітального

Вихідний документ  
( Підписано кваліфікованим електронним підписом )

Сертифікат [3FAA9288358EC00304000000DA193A0009A2D900](#)

Підписувач [Сухомлин Сергій Іванович](#)

Дійсний з [02.10.2024](#) по [01.10.2026 23:59:59](#)

Державне агентство відновлення  
розвитку інфраструктури України



2357/1/13-01/01  
від 30.06.2025



ремонту, а також реконструкції щодо кожного об'єкту здійснюється, виходячи з даних об'єктів–аналогів.

3.2.5. Проведення аналізу витрат та вигод від спрямування бюджетних коштів, що спрямовуються на фінансове забезпечення заходів з реконструкції або капітального ремонту автомобільних доріг загального користування місцевого значення здійснюється відповідно до додатка 11 до цієї Методики.

3.2.6.1. Ранжування об'єктів реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг загального користування місцевого значення здійснюється у переліку відповідно до показника економічної чистої приведеної вартості (ENPV), розрахованого відповідно до додатка 11 до цієї Методики.

3.2.6.2. Ранжування об'єктів поточного ремонту автомобільних доріг загального користування місцевого значення здійснюється у переліку відповідно до найменших значень коефіцієнтів рівності, колійності та зчеплення, а також найвищої інтенсивності руху, визначені відповідно до підпункту 3.2.1 пункту 3.2 цього розділу.

3.2.6.3. Ранжування об'єктів капітального та поточного ремонту автомобільних доріг загального користування місцевого значення у переліку, складеному з використанням експертного експрес–методу оцінювання за індексом експлуатаційного стану відповідно до підпункту 3.2.3.1 підпункту 3.2.3 пункту 3.2 цього розділу, здійснюється відповідно до найменших значень індексу експлуатаційного стану, а також найвищої інтенсивності руху.».

6. У розділі IV:

1) назву розділу IV викласти в такій редакції:

**«IV. Визначення планового обсягу необхідних бюджетних коштів, що можуть бути спрямовані на фінансове забезпечення заходів з нового будівництва автомобільних доріг загального користування»;**

2) У пункті 4.1 розділу V:

в абзаці другому після слів «міжнародних транспортних коридорів» доповнити словами «, а у воєнний час – автомобільні дороги загального користування державного значення та мости на них оборонного значення»;

в абзаці шостому після слова «високого» доповнити словами та цифрами «(більше 70 %)».

Вихідний документ  
( Підписано кваліфікованим електронним підписом )

Сертифікат 3FAA9288358EC0030400000DA193A0009A2D900

Підписувач Сухомлин Сергій Іванович

Дійсний з 02.10.2024 по 01.10.2026 23:59:59

Державне агентство відновлення  
розвитку інфраструктури України



2357/1/13-01/01  
від 30.06.2025



## 7. У тексті Методики:

1) слова «проектно–кошторисна документація» в усіх відмінках замінити словами «проектна документація» у відповідних відмінках;

слово «дорога» в усіх відмінках замінити словами «автомобільна дорога» у відповідних відмінках;

слова «фінансові ресурси на» в усіх відмінках замінити словами «бюджетні кошти, що можуть бути спрямовані на фінансове забезпечення заходів з» у відповідних відмінках (крім пункту 2.9 розділу II цієї Методики);

слова «фінансові ресурси на роботи з» замінити словами «бюджетні кошти, що можуть бути спрямовані на фінансове забезпечення заходів з»;

слова «фінансових ресурсів на поточний дрібний ремонт та експлуатаційне» замінити словами «бюджетних коштів, що можуть бути спрямовані на фінансове забезпечення заходів з експлуатаційного»;

слова «фінансові ресурси на нове» в усіх відмінках замінити словами на «бюджетні кошти, що можуть бути спрямовані на фінансове забезпечення заходів з нового» у відповідних відмінках;

слова «і–ий регіон» в усіх відмінках замінити словами «і–а адміністративно–територіальна одиниця» у відповідному відмінку;

2) слова «поточний дрібний ремонт та» у відповідних відмінках виключити.

8. Додатки 1, 2 до Методики викласти в новій редакції, що додаються.

9. Додатки 3 – 5 до Методики виключити.

У зв'язку з цим додатки 6 – 18 вважати відповідно додатками 3 – 15. У тексті Методики посилання на додатки 6 – 18 замінити посиланнями відповідно на додатки 3 – 15.

10. Додаток 5 до Методики викласти в новій редакції, що додається.

11. Доповнити Методику новим додатком 7, що додається.

У зв'язку з цим додатки 7 – 15 вважати відповідно додатками 8 – 16. У тексті Методики посилання на додатки 7 – 15 замінити посиланнями відповідно на додатки 8 – 16.

Вихідний документ  
( Підписано кваліфікованим електронним підписом )

Сертифікат [3FAA9288358EC00304000000DA193A0009A2D900](#)

Підписувач [Сухомлин Сергій Іванович](#)

Дійсний з [02.10.2024](#) по [01.10.2026 23:59:59](#)

Державне агентство відновлення  
розвитку інфраструктури України



2357/1/13-01/01  
від 30.06.2025



12. Додатки 9, 10 до Методики виключити.

У зв'язку з цим додатки 11 – 16 вважати відповідно додатками 9 – 14. У тексті Методики посилання на додатки 11 – 16 замінити посиланнями відповідно на додатки 9 – 14.

13. Доповнити Методику новими додатками 9 – 11, що додаються.

У зв'язку з цим додатки 9 – 14 вважати відповідно додатками 12 – 17. У тексті Методики посилання на додатки 9 – 14 замінити посиланнями відповідно на додатки 12 – 17.

14. У додатку 12 до Методики:

1) назви таблиць 1 і 2 викласти в такій редакції:

**«Таблиця 1. Шкала оцінки експлуатаційного стану автомобільної дороги загального користування місцевого значення»;**

**«Таблиця 2. Встановлення необхідності ремонту залежно від індексу експлуатаційного стану автомобільної дороги загального користування місцевого значення»;**

2) у таблиці 2 слова «поточний середній ремонт» замінити словами «поточний ремонт».

15. Додатки 13 – 17 до Методики виключити. У тексті Методики посилання на додатки 13 – 17 виключити.

16. У тексті додатків 6, 12 до Методики слово «дорога» в усіх відмінках замінити словами «автомобільна дорога» у відповідних відмінках.

Начальник Управління автомобільних доріг  
Міністерства розвитку громад та  
територій України

Ольга РЯБОВА

Начальник \_\_\_\_\_  
Міністерства фінансів України

Власне ім'я ПРІЗВИЩЕ



Додаток 1  
до Методики визначення обсягу  
фінансування будівництва,  
реконструкції, ремонту та утримання  
автомобільних доріг та нормативів  
витрат, пов'язаних з утриманням  
автомобільних доріг  
(пункт 1.3.1 розділу I)  
(додаток в редакції наказу Міністерства  
розвитку громад та територій України,  
Міністерства фінансів України  
від \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_)

### Загальна схема

визначення планової потреби в бюджетних коштах на фінансове забезпечення заходів з розвитку та утримання автомобільних доріг загального користування державного значення

Захід	Порядок вибору пріоритетних ділянок для фінансування	Основний критерій	Вихідні дані для розрахунку
1	2	3	4
Експлуатаційне утримання автомобільних доріг загального користування державного значення	Пріоритет на всю мережу автомобільних доріг загального користування державного значення	Забезпечення мінімально допустимого рівня експлуатаційного утримання	Установлені цією Методикою нормативи фінансових витрат



Вихідний документ  
( Підписано кваліфікованим електронним підписом )

Сертифікат 3FAA9288358EC00304000000DA193A0009A2D900  
Підписувач Сухомлин Сергій Іванович  
Дійсний з 02.10.2024 по 01.10.2026 23:59:59

Державне агентство відновлення  
розвитку інфраструктури України



2357/1/13-01/01  
від 30.06.2025

Поточний ремонт автомобільних доріг загального користування державного значення	1. Формування загального переліку об'єктів автомобільних доріг загального користування державного значення, які за своїм фактичним транспортно–експлуатаційним станом потребують виконання	MIN значення коефіцієнтів рівності, колійності та зчеплення MAX значення інтенсивності руху	Фактичні показники транспортно–експлуатаційного стану об'єкта (коефіцієнти рівності, колійності та/або зчеплення менше 1)
Капітальний ремонт автомобільних доріг загального користування державного значення	поточного ремонту, капітального ремонту, реконструкції. 2. Визначення показників фактичного транспортно–експлуатаційного стану об'єктів автомобільних доріг загального користування державного значення (коефіцієнти інтенсивності руху, запасу міцності дорожнього одягу, рівності, колійності та зчеплення).	MAX показник економічної чистої приведеної вартості (ENPV) в розрахунку на 1 км об'єкту автомобільних доріг загального користування державного значення	Фактичні показники транспортно–експлуатаційного стану об'єкта (коефіцієнт запасу міцності дорожнього одягу не відповідає нормативному)  Розрахунок чистої приведеної вартості (ENPV)
Реконструкція автомобільних доріг загального користування державного значення	3. Порівняння показників фактичного транспортно–експлуатаційного стану об'єктів автомобільних доріг загального користування державного значення		Фактичні показники транспортно–експлуатаційного стану об'єкта (коефіцієнт інтенсивності руху менше 1);



Вихідний документ  
( Підписано кваліфікованим електронним підписом )

Сертифікат 3FAA9288358EC0030400000DA193A0009A2D900  
Підписувач Сухомлин Сергій Іванович  
Дійсний з 02.10.2024 по 01.10.2026 23:59:59

Державне агентство відновлення  
розвитку інфраструктури України



2357/1/13-01/01  
від 30.06.2025

	<p>загального користування державного значення з нормативними.</p> <p>4. Призначення виду робіт (поточний ремонт, капітальний ремонт, реконструкція) відповідно до результатів порівняння.</p> <p>5. Визначення очікуваної вартості по об'єктах автомобільних доріг загального користування державного значення за видами робіт на основі даних об'єктів-аналогів.</p> <p>6. Проведення аналізу витрат та вигод від спрямування бюджетних коштів, що спрямовуються на фінансове забезпечення заходів з реконструкції або капітального ремонту автомобільних доріг загального користування державного значення.</p>		<p>Розрахунок чистої приведеної вартості (ENPV)</p>
--	--	--	---



Вихідний документ  
( Підписано кваліфікованим електронним підписом )

Сертифікат 3FAA9288358EC0030400000DA193A0009A2D900  
Підписувач Сухомлин Сергій Іванович  
Дійсний з 02.10.2024 по 01.10.2026 23:59:59

Державне агентство відновлення розвитку інфраструктури України



2357/1/13-01/01  
від 30.06.2025

	<p>7.1. Ранжування об'єктів реконструкції або капітального ремонту автомобільних доріг загального користування державного значення у переліку за показником економічної чистої приведеної вартості (ENPV).</p> <p>7.2. Ранжування об'єктів поточного ремонту автомобільних доріг загального користування державного значення у переліку за найменшими коефіцієнтами рівності, колійності та зчеплення, а також найвищої інтенсивності руху.</p> <p>8. Формування переліку об'єктів автомобільних доріг загального користування державного значення в межах отриманого до розподілу обсягу річних бюджетних</p>		
--	--	--	--



Вихідний документ  
( Підписано кваліфікованим електронним підписом )

Сертифікат 3FAA9288358EC0030400000DA193A0009A2D900  
Підписувач Сухомлин Сергій Іванович  
Дійсний з 02.10.2024 по 01.10.2026 23:59:59

Державне агентство відновлення  
розвитку інфраструктури України



2357/1/13-01/01  
від 30.06.2025

	коштів, що спрямовуються на фінансове забезпечення заходів з поточного ремонту, капітального ремонту та реконструкції об'єктів автомобільних доріг загального користування державного значення.		
Будівництво нових автомобільних доріг загального користування державного значення	1. Найважливіші ділянки автомобільних доріг, визначені рішеннями і дорученнями Президента України і Кабінету Міністрів України. 2. Автомобільні дороги загального користування державного значення та мости на них оборонного значення. 3. Нове будівництво ділянок автомобільних доріг загального користування державного значення, включених у перелік міжнародних автомобільних доріг відповідно до	Техніко–економічні розрахунки та обґрунтування	



Вихідний документ  
( Підписано кваліфікованим електронним підписом )

Сертифікат 3FAA9288358EC0030400000DA193A0009A2D900  
Підписувач Сухомлин Сергій Іванович  
Дійсний з 02.10.2024 по 01.10.2026 23:59:59

Державне агентство відновлення  
розвитку інфраструктури України



2357/1/13-01/01  
від 30.06.2025

	<p>міжнародних угод України.</p> <p>4. Об'єкти автомобільних доріг загального користування державного значення, на які вже розроблена та затверджена в установленому порядку проектна документація.</p> <p>5. Закінчення будівництва об'єктів автомобільних доріг загального користування державного значення незавершеного будівництва високого ступеня готовності.</p> <p>6. Нове будівництво обходів великих міст.</p>	
--	---	--



Вихідний документ  
( Підписано кваліфікованим електронним підписом )

Сертифікат [3FAA9288358EC0030400000DA193A0009A2D900](#)  
Підписувач [Сухомлин Сергій Іванович](#)  
Дійсний з [02.10.2024](#) по [01.10.2026 23:59:59](#)

Державне агентство відновлення  
розвитку інфраструктури України



2357/1/13-01/01  
від 30.06.2025

Додаток 2  
до Методики визначення обсягу  
фінансування будівництва,  
реконструкції, ремонту та  
утримання автомобільних доріг та  
нормативів витрат, пов'язаних з  
утриманням автомобільних доріг  
(пункт 1.3.2 розділу I)  
(додаток в редакції наказу  
Міністерства розвитку громад та  
територій України, Міністерства  
фінансів України  
від \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_)

### Загальна схема

визначення планової потреби в бюджетних коштах на фінансове забезпечення заходів з розвитку та утримання  
автомобільних доріг загального користування місцевого значення

Захід	Порядок вибору пріоритетних ділянок для фінансування	Основний критерій	Вихідні дані для розрахунку
1	2	3	4
Експлуатаційне утримання автомобільних доріг загального користування місцевого значення	Уся мережа автомобільних доріг загального користування місцевого значення із урахуванням цілей та завдань, визначених у регіональній стратегії розвитку та плані заходів з її реалізації на відповідний період	Забезпечення мінімально допустимого рівня експлуатаційного утримання	Установлені цією Методикою нормативи фінансових витрат



Вихідний документ  
( Підписано кваліфікованим електронним підписом )

Сертифікат [3FAA9288358EC00304000000DA193A0009A2D900](#)  
Підписувач [Сухомлин Сергій Іванович](#)  
Дійсний з [02.10.2024](#) по [01.10.2026 23:59:59](#)

Державне агентство відновлення  
розвитку інфраструктури України



2357/1/13-01/01  
від 30.06.2025

<p>Поточний ремонт автомобільних доріг загального користування місцевого значення</p>	<p>1. Формування загального переліку об'єктів автомобільних доріг загального користування місцевого значення, які за своїм фактичним транспортно–експлуатаційним станом потребують виконання поточного ремонту, капітального ремонту, реконструкції. 2.1. Визначення показників фактичного транспортно–експлуатаційного стану об'єктів автомобільних доріг загального користування місцевого значення</p>	<p>MIN значення коефіцієнтів рівності, колійності та зчеплення  MAX значення інтенсивності руху</p>	<p>Фактичні показники транспортно–експлуатаційного стану об'єкта (коефіцієнти рівності, колійності та/або зчеплення менше 1)</p>
<p>Капітальний ремонт автомобільних доріг загального користування місцевого значення</p>	<p>(коефіцієнти інтенсивності руху, запасу міцності дорожнього одягу, рівності, колійності та зчеплення). 2.2. Застосування експрес методу оцінювання у випадку відсутності інструментально визначених даних щодо фактичного транспортно–експлуатаційного стану автомобільної дороги загального користування місцевого значення. 3. Порівняння показників фактичного транспортно–експлуатаційного стану об'єктів автомобільних доріг загального користування місцевого значення з</p>	<p>MAX показник економічної чистої приведеної вартості (ENPV) в розрахунку на 1 км об'єкту</p>	<p>Фактичні показники транспортно–експлуатаційного стану об'єкта (коефіцієнт запасу міцності дорожнього одягу не відповідає нормативному)  Розрахунок чистої приведеної вартості (ENPV)</p>



Вихідний документ  
( Підписано кваліфікованим електронним підписом )

Сертифікат [3FAA9288358EC00304000000DA193A0009A2D900](#)  
Підписувач [Сухомлин Сергій Іванович](#)  
Дійсний з [02.10.2024](#) по [01.10.2026 23:59:59](#)

Державне агентство відновлення розвитку інфраструктури України



2357/1/13-01/01  
від 30.06.2025

<p>Реконструкція автомобільних доріг загального користування місцевого значення</p>	<p>нормативними.</p> <p>4. Призначення виду робіт (реконструкція, поточний або капітальний ремонт) відповідно до результатів порівняння.</p> <p>5. Визначення очікуваної вартості по об'єктах автомобільних доріг загального користування місцевого значення за видами робіт на основі даних об'єктів–аналогів.</p> <p>6. Проведення аналізу витрат та вигод від спрямування бюджетних коштів, що спрямовуються на фінансове забезпечення заходів з капітального ремонту автомобільних доріг загального користування місцевого значення.</p> <p>7. Ранжування об'єктів реконструкції, капітального та поточного ремонту автомобільних доріг загального користування місцевого значення.</p> <p>8. Формування переліку об'єктів в межах отриманого до розподілу обсягу річних бюджетних коштів, що спрямовуються на фінансове забезпечення заходів з поточного ремонту, капітального ремонту</p>		<p>Фактичні показники транспортно–експлуатаційного стану об'єкта (коефіцієнт інтенсивності руху менше 1);</p> <p>Розрахунок чистої приведеної вартості (ENPV)</p>
---	---	--	---



Вихідний документ  
( Підписано кваліфікованим електронним підписом )

Сертифікат [3FAA9288358EC00304000000DA193A0009A2D900](#)  
Підписувач [Сухомлин Сергій Іванович](#)  
Дійсний з [02.10.2024](#) по [01.10.2026 23:59:59](#)

Державне агентство відновлення розвитку інфраструктури України



2357/1/13-01/01  
від 30.06.2025

	та реконструкції об'єктів автомобільних доріг загального користування місцевого значення.		
Будівництво нових автомобільних доріг загального користування місцевого значення	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Відповідність цілям та завданням, визначеним у регіональній стратегії розвитку та плані заходів з її реалізації на відповідний період.</li><li>2. Реалізація заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху і ліквідації місць концентрації дорожньо-транспортних пригод.</li><li>3. Будівництво під'їздів до населених пунктів територіальних громад.</li></ol>	Техніко-економічні розрахунки та обґрунтування	



Вихідний документ  
( Підписано кваліфікованим електронним підписом )

Сертифікат [3FAA9288358EC0030400000DA193A0009A2D900](#)  
Підписувач [Сухомлин Сергій Іванович](#)  
Дійсний з [02.10.2024](#) по [01.10.2026 23:59:59](#)

Державне агентство відновлення розвитку інфраструктури України



2357/1/13-01/01  
від 30.06.2025

Додаток 5  
до Методики визначення обсягу  
фінансування будівництва,  
реконструкції, ремонту та утримання  
автомобільних доріг та нормативів  
витрат, пов'язаних з утриманням  
автомобільних доріг  
(пункти 2.4, 2.8, 2.9, 2.10, 2.11  
розділу II)  
(додаток в редакції наказу  
Міністерства розвитку громад та  
територій України, Міністерства  
фінансів України  
від \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_)

**Комплекс робіт**  
та їх обсяги для забезпечення нормальних умов руху автотранспорту

Ч.ч.	Найменування роботи	Рівень утримання автомобільної дороги		Структура витрат*, %
		допустимий	нормативний	
1	2	3	4	5
<b>1</b>	<b>Земляне полотно та водовідвід</b>			<b>5,35</b>
1.1	Ліквідація розмивів, вимоїн, деформацій і руйнувань земляного полотна	до 1,9 м <sup>3</sup>	до 10 м <sup>3</sup>	0,05
1.2	Очищення/відновлення профілю водовідвідних канал вручну	до 40 м / 1 м <sup>3</sup>	до 200 м / 3 м <sup>3</sup>	0,14
1.3	Розчищення обвалів, зсувів та осипів	до 0,11 м <sup>3</sup>	до 0,2 м <sup>3</sup>	0,08
1.4	Ліквідація здимань дорожнього одягу	до 2 м	до 2 м	0,08
1.5	Очищення смуги відводу, узбіч, укосів і розділювальних смуг від сторонніх предметів та сміття	до 16000 м <sup>2</sup>	до 48000 м <sup>2</sup>	5,00
1.6	Планування укосів виїмок вручну	—	до 310 м <sup>2</sup>	—
1.7	Підсипання та планування узбіч механізовано	до 0,2 км	до 0,4 км	0,03

Вихідний документ  
( Підписано кваліфікованим електронним підписом )

Сертифікат [3FAA9288358EC00304000000DA193A0009A2D900](#)  
Підписувач [Сухомлин Сергій Іванович](#)  
Дійсний з [02.10.2024](#) по [01.10.2026 23:59:59](#)

Державне агентство відновлення  
розвитку інфраструктури України



2357/1/13-01/01  
від 30.06.2025



<b>2</b>	<b>Дорожній одяг та покрив</b>			<b>41,75</b>
2.1	Засипання кам'яними матеріалами місць виступу органічних в'язучих на поверхню покритву	до 10 м <sup>2</sup>	до 10 м <sup>2</sup>	0,06
2.2	Ліквідація вибоїн, тріщин, осідань асфальтобетонного дорожнього покритву	до 150 м <sup>2</sup>	до 200 м <sup>2</sup>	37,73
2.3	Очищення покритву проїзної частини від пилу та бруду	до 7500 м <sup>2</sup>	до 15000 м <sup>2</sup>	0,15
2.4	Прибирання ґрунту біля колесовідбійного бруса вручну	до 10 м	до 30 м	0,41
2.5	Ліквідація колійності, напливів, нерівностей методом фрезерування	до 10 м <sup>2</sup>	до 10 м <sup>2</sup>	0,09
2.6	Очищення покритву проїзної частини від нанесеного ґрунту вручну/автогрейдером	до 40 м / 0,2 км	до 80 м / 0,4 км	0,03
2.7	Відновлення та заміна окремих бордюрів	—	до 10 м	—
2.8	Розшивка та герметизація тріщин та швів на покритву	до 100 м	до 300 м	0,51
2.9	Ремонт покритву зупинок громадського транспорту, майданчиків відпочинку, стоянок автотранспорту	до 11 м <sup>2</sup>	до 37 м <sup>2</sup>	2,77
<b>3</b>	<b>Організація та безпека дорожнього руху</b>			<b>6,66</b>
3.1	Заміна дорожніх знаків	до 0,5 шт	до 2 шт	0,12
3.2	Фарбування стояків дорожніх знаків	до 2 шт	до 12 шт	0,04
3.3	Заміна сигнальних стовпчиків	до 1 шт	до 3 шт	0,12
3.4	Заміна металевого бар'єрного огородження	до 2 секцій	до 5 секцій	2,51
3.5	Фарбування металевого бар'єрного огородження	до 5 м	до 75 м	0,04
3.6	Відновлення або нанесення нової вертикальної та горизонтальної розмітки	до 2300 м	до 3000 м	3,82
3.7	Очищення дорожніх знаків від бруду	до 2 шт	до 36 шт	0,01

Вихідний документ  
( Підписано кваліфікованим електронним підписом )

Сертифікат 3FAA9288358EC00304000000DA193A0009A2D900

Підписувач Сухомлин Сергій Іванович

Дійсний з 02.10.2024 по 01.10.2026 23:59:59

Державне агентство відновлення  
розвитку інфраструктури України



2357/1/13-01/01  
від 30.06.2025



<b>4</b>	<b>Штучні споруди</b>			<b>9,02</b>
4.1	Очищення від бруду елементів моста вручну	до 10 м <sup>2</sup>	до 50 м <sup>2</sup>	0,54
4.2	Очищення водовідвідного облаштування від снігу та льоду	до 18 м <sup>3</sup>	до 18 м <sup>3</sup>	0,31
4.3	Фарбування перил мостів	до 2 м	до 10 м	0,63
4.4	Виправлення і часткова заміна металевого бар'єрного огороження	до 1 секції	до 1 секції	5,63
4.5	Фарбування металевого бар'єрного огороження	до 10 м.п.	до 15 м.п.	0,04
4.6	Герметизація тріщин в залізобетонних конструкціях	до 1 м	до 1 м	0,13
4.7	Фарбування окремих місць металевих прогонових будов	до 1 м <sup>2</sup>	до 1 м <sup>2</sup>	0,09
4.8	Засипання промоїн біля опор великих та середніх мостів	до 0,1 м <sup>3</sup>	0,1 м <sup>3</sup>	0,71
4.9	Очищення лотків та водопропускних труб	до 15 м	до 30 м	0,85
4.10	Гідрофобізація поверхні залізобетонних прогонових будов	—	до 3 м <sup>2</sup>	—
4.11	Ремонт пошкодженої штукатурки	—	до 0,3 м <sup>2</sup>	—
4.12	Заміна мастики у деформаційних швах	до 0,2 м	до 1,0 м	0,09
<b>5</b>	<b>Зимове утримання</b>			<b>22,96</b>
5.1	Приготування протижелезних матеріалів	до 30 м <sup>3</sup>	до 60 м <sup>3</sup>	19,42
5.2	Розподілення протижелезних матеріалів механізовано	до 170000 м <sup>2</sup>	до 230000 м <sup>2</sup>	0,53
5.3	Очищення автомобільних доріг від снігу механізовано	до 71 км проходу	до 80 км проходу	1,31
5.4	Прибирання автопавільйонів в зимовий період	до 6 м <sup>2</sup>	до 7 м <sup>2</sup>	0,01
5.5	Чергування робітників, машиністів та дорожньої техніки при зимовому утриманні доріг	до 12 год	до 32,5 год	1,13
5.6	Щоденне патрулювання на автомобілі	до 20 км	до 60 км	0,19

Вихідний документ  
( Підписано кваліфікованим електронним підписом )

Сертифікат 3FAA9288358EC00304000000DA193A0009A2D900

Підписувач Сухомлин Сергій Іванович

Дійсний з 02.10.2024 по 01.10.2026 23:59:59

Державне агентство відновлення  
розвитку інфраструктури України



2357/1/13-01/01  
від 30.06.2025



5.7	Виготовлення, встановлення (перестановка), відновлення та демонтаж тимчасових снігозатримуючих засобів (щитів, огорожень, сіток тощо)	до 2 шт	до 10 шт	0,32
5.8	Виготовлення, встановлення та зняття вказівних віх	до 6 шт	до 32 шт	0,05
<b>6</b>	<b>Озеленення</b>			<b>0,70</b>
6.1	Періодичне скошування трави, боротьба з бур'янами у межах земляного полотна, бермах, на узбіччях і в смузі відводу механізовано/вручну	до 10 км	до 20 км	0,67
		до 500 м <sup>2</sup>	до 5000 м <sup>2</sup>	
6.2	Видалення та заміна старих дерев, обрізування та проріджування крон дерев	до 0,5 шт	до 6 шт	0,01
6.3	Прибирання гілок, догляд за придорожніми лісонасадженнями	–	до 500 м <sup>2</sup>	–
6.4	Видалення порослі кущів	до 12 м <sup>2</sup>	до 60 м <sup>2</sup>	0,02
<b>7</b>	<b>Лінійні будівлі та споруди автотранспортної служби, облаштування доріг</b>			<b>0,08</b>
7.1	Фарбування і побілка автопавільйонів	–	до 1050 м <sup>2</sup>	–
7.2	Прибирання альтанок від сміття	до 0,3 шт	до 0,6 шт	0,02
7.3	Прибирання автобусних зупинок	до 1 шт	до 3 шт	0,04
7.4	Прибирання вбиралень загального користування	до 2 м <sup>2</sup>	до 20 м <sup>2</sup>	0,02
<b>8</b>	<b>Супутні роботи</b>			<b>0,48</b>
8.1	Переміщення робітників на автомобілі	–	до 520 км	–
8.2	Огляд дороги та її елементів на автомобілі	до 50 км	до 50 км	0,48
<b>9</b>	<b>Непередбачувані роботи**</b>			<b>13,00</b>
9.1	Освітлення ділянок доріг у межах населених пунктів, транспортних розв'язок та штучних споруд	По факту	По факту	
9.2	Утримання служби та засобів технологічного дорожнього зв'язку	По факту	По факту	

Вихідний документ  
( Підписано кваліфікованим електронним підписом )

Сертифікат 3FAA9288358EC00304000000DA193A0009A2D900

Підписувач Сухомлин Сергій Іванович

Дійсний з 02.10.2024 по 01.10.2026 23:59:59

Державне агентство відновлення  
розвитку інфраструктури України



2357/1/13-01/01  
від 30.06.2025



9.3	Організація та обслуговування інформаційного забезпечення	По факту	По факту	
9.4	Організація та обслуговування комп'ютерних мереж	По факту	По факту	
9.5	Організація та проведення вагового та габаритного контролю	По факту	По факту	
9.6	Організація та обслуговування системи динамічного зважування транспортних засобів в русі (WIM)	По факту	По факту	
9.7	Ведення статистичного обліку та паспортизації автомобільних доріг загального користування та штучних споруд на них	По факту	По факту	
9.8	Підготовка до пропуску льодоходу, повеней, весняних паводків	По факту	По факту	
9.9	Проведення протилавинних заходів	По факту	По факту	
9.10	Ліквідація неорганізованих з'їздів	По факту	По факту	
9.11	Розбирання покритву та основ, що втратили несну здатність в результаті впливу стихійного лиха (повінь, злива, зсув ґрунту), з повним відновленням конструкцій дорожнього одягу площею до 1000 м <sup>2</sup> на 1 км дороги	По факту	По факту	

\* Структура витрат на окремі найменування робіт наведена відповідно до обсягів допустимого рівня утримання автомобільної дороги загального користування державного значення від загального їх обсягу у рівні цін 2023 року.

\*\* У разі відсутності фактичних даних на непередбачувані роботи їх можна орієнтовно прийняти як 15 % від суми за розділами 1–8 цього додатку.

Вихідний документ  
( Підписано кваліфікованим електронним підписом )

Сертифікат [3FAA9288358EC00304000000DA193A0009A2D900](#)

Підписувач [Сухомлин Сергій Іванович](#)

Дійсний з [02.10.2024](#) по [01.10.2026 23:59:59](#)

Державне агентство відновлення  
розвитку інфраструктури України



2357/1/13-01/01  
від 30.06.2025



Додаток 7

до Методики визначення обсягу фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг та нормативів витрат, пов'язаних з утриманням автомобільних доріг (пункт 2.5 розділу II) (додаток в редакції наказу Міністерства розвитку громад та територій України, Міністерства фінансів України від \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_)

**Коефіцієнти**  
умов експлуатації мережі автомобільних доріг

Адміністративно–територіальна одиниця	$K_{ye}$
Автономна Республіка Крим, м. Севастополь, Київська обл.	1,15
Івано–Франківська обл.	1,13
Закарпатська обл.	1,11
Львівська, Чернівецька обл.	1,04
Усі інші області	1,00

Вихідний документ  
( Підписано кваліфікованим електронним підписом )

Сертифікат [3FAA9288358EC00304000000DA193A0009A2D900](#)  
Підписувач [Сухомлин Сергій Іванович](#)  
Дійсний з [02.10.2024](#) по [01.10.2026 23:59:59](#)

Державне агентство відновлення  
розвитку інфраструктури України



2357/1/13-01/01  
від 30.06.2025



Додаток 9  
до Методики визначення обсягу  
фінансування будівництва,  
реконструкції, ремонту та утримання  
автомобільних доріг та нормативів  
витрат, пов'язаних з утриманням  
автомобільних доріг  
(пункт 2.5 розділу II)  
(додаток в редакції наказу  
Міністерства розвитку громад та  
територій України, Міністерства  
фінансів України  
від \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_)

**Коригувальні коефіцієнти,**  
що враховують підвищений рівень утримання автомобільних доріг на яких  
знаходяться об'єкти критичної інфраструктури

Фактична кількість критичних об'єктів інфраструктури в і-тій адміністративно-територіальній одиниці, шт	$K_{кр.і}^i$
0	1,00
Від 1 до 5	1,01
Від 5 до 10	1,03
10 і більше	1,05

Вихідний документ  
( Підписано кваліфікованим електронним підписом )

Сертифікат [3FAA9288358EC00304000000DA193A0009A2D900](#)  
Підписувач [Сухомлин Сергій Іванович](#)  
Дійсний з [02.10.2024](#) по [01.10.2026 23:59:59](#)

Державне агентство відновлення  
розвитку інфраструктури України



2357/1/13-01/01  
від 30.06.2025



Додаток 10  
до Методики визначення обсягу  
фінансування будівництва,  
реконструкції, ремонту та утримання  
автомобільних доріг та нормативів  
витрат, пов'язаних з утриманням  
автомобільних доріг  
(підпункти 3.1.2.3, 3.1.2.4 підпункту  
3.1.2 пункту 3.1 розділу III)  
(додаток в редакції наказу  
Міністерства розвитку громад та  
територій України, Міністерства  
фінансів України  
від \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_)

**Рівні вимог та показники**  
гранично допустимої рівності та глибини колії поверхні дорожнього покриття  
відповідно до експлуатаційного стану автомобільних доріг загального  
користування

**Таблиця 1. Рівні вимог до експлуатаційного стану автомобільних доріг  
загального користування**

Рівень вимог	Значення автомобільної дороги загального користування	Інтенсивність руху в транспортних одиницях, авт./добу
1	Міжнародні (з індексом М-) та національні (з індексом Н-)	понад 7 000
2	Міжнародні (з індексом М-) та національні (з індексом Н-)	до 7 000
	Регіональні (з індексом Р-) та територіальні (з індексом Т-)	понад 3 000
3	Регіональні (з індексом Р-) та територіальні (з індексом Т-)	до 3 000
	Обласні (з індексом О)	понад 1 000
4	Всі інші автомобільні дороги загального користування, що не увійшли до переліку вище	

Вихідний документ  
( Підписано кваліфікованим електронним підписом )

Сертифікат [3FAA9288358EC00304000000DA193A0009A2D900](#)  
Підписувач [Сухомлин Сергій Іванович](#)  
Дійсний з [02.10.2024](#) по [01.10.2026 23:59:59](#)

Державне агентство відновлення  
розвитку інфраструктури України



2357/1/13-01/01  
від 30.06.2025



**Таблиця 2. Показники гранично допустимої рівності поверхні дорожнього покриття відповідно до рівня вимог до експлуатаційного стану автомобільних доріг загального користування**

Метод вимірювання показника рівності	Гранично допустима рівність поверхні дорожнього покриття відповідно до рівня вимог до експлуатаційного стану автомобільних доріг загального користування			
	1 рівень вимог	2 рівень вимог	3 рівень вимог	4 рівень вимог
Профілометричним методом (індекс IRI), м/км, не більше ніж	2,7	3,1	3,5	4,1
Поштовхоміром, см/км, не більше ніж	100	130	170	240

**Таблиця 3. Показники гранично допустимої глибини колії асфальтобетонного покриття відповідно до рівня вимог до експлуатаційного стану автомобільних доріг загального користування**

Рівень вимог	Гранично допустима глибина колії асфальтобетонного покриття, мм, не більше ніж
1	20
2	25
3	30
4	40

Вихідний документ  
( Підписано кваліфікованим електронним підписом )

Сертифікат [3FAA9288358EC00304000000DA193A0009A2D900](#)

Підписувач [Сухомлин Сергій Іванович](#)

Дійсний з [02.10.2024](#) по [01.10.2026 23:59:59](#)

Державне агентство відновлення розвитку інфраструктури України



2357/1/13-01/01  
від 30.06.2025



Додаток 11  
до Методики визначення обсягу  
фінансування будівництва,  
реконструкції, ремонту та утримання  
автомобільних доріг та нормативів  
витрат, пов'язаних з утриманням  
автомобільних доріг  
(підпункти 3.1.5, 3.1.6 пункту 3.1,  
підпункт 3.2.5 пункту 3.2, підпункт  
3.2.6.1 підпункту 3.2.6 пункту 3.2  
розділу III)  
(додаток в редакції наказу  
Міністерства розвитку громад та  
територій України, Міністерства  
фінансів України  
від \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_)

### Підходи до здійснення аналізу витрат та вигод

11.1 Для аналізу витрат та вигод від можливого спрямування бюджетних коштів на фінансове забезпечення заходів з реконструкції або капітального ремонту автомобільних доріг загального користування державного або місцевого значення (далі – автомобільна дорога) необхідно використовувати дані, що характеризують технічні та транспортно–експлуатаційні показники автомобільної дороги та дають змогу оцінити її споживчі якості та здійснити подальші розрахунки.

Для здійснення аналізу витрат та вигод необхідно визначити загальні вигоди (В) (тобто зміни у вигоді для користувачів (споживачів), що враховує наступні показники:

ефект від зменшення кількості рухомого складу та економії капіталовкладень в автомобільний транспорт;

ефект від зменшення витрат на перевезення вантажів та пасажирів;

ефект від зниження втрат від дорожньо–транспортних пригод (далі – ДТП);

ефект від зменшення негативного впливу на навколишнє середовище.

Вихідний документ  
( Підписано кваліфікованим електронним підписом )

Сертифікат 3FAA9288358EC00304000000DA193A0009A2D900

Підписувач Сухомлин Сергій Іванович

Дійсний з 02.10.2024 по 01.10.2026 23:59:59

Державне агентство відновлення  
розвитку інфраструктури України



2357/1/13-01/01  
від 30.06.2025



### 11.1.1 Ефект від зменшення кількості рухомого складу та економії капіталовкладень в автомобільні транспортні засоби

У результаті поліпшення транспортно–експлуатаційного стану автомобільних доріг поліпшуються умови руху транспортних засобів, що призводить до збільшення їх середньої експлуатаційної швидкості руху, а отже – до підвищення продуктивності роботи автомобільних транспортних засобів. В свою чергу це призводить до того, що для виконання соціально– і економічно необхідних обсягів транспортної роботи (перевезення необхідної кількості пасажирів і вантажів) необхідно буде залучити меншу кількість автомобільних транспортних засобів.

Середня швидкість руху транспортного потоку ( $V$ ) на  $j$ -ій ділянці автомобільної дороги визначається за формулою

$$V = V_i \times \frac{50 \frac{V_0}{4 \cdot V_{\text{sin}}}}{p \frac{V_0}{4 \cdot V_{\text{sin}}}},$$

- де  $V_i$  – середня швидкість руху  $i$ -го типу транспортного засобу, км/год, приймається згідно з таблицею 1 Додатку 11 цієї Методики
- $p$  – показник рівності покриття за поштовхоміром, см/км;
- $V_0$  – швидкість, що відповідає пропускну́й здатності, приймається рівною 25 км/год.

**Таблиця 1. Значення середньої швидкості руху різних типів автомобільних транспортних засобів**

Категорія дороги	Кількість смуг руху	Середня швидкість, км/год		
		Легкові	Вантажні	Автобуси
I	6	85,0	65,0	73,4
I	4	83,4	64,7	68,3
II	2	76,4	62,6	66,0
III	2	70,6	57,8	61,0
IV	2	70,4	57,1	61,0

Вихідний документ  
( Підписано кваліфікованим електронним підписом )

Сертифікат [3FAA9288358EC00304000000DA193A0009A2D900](#)

Підписувач [Сухомлин Сергій Іванович](#)

Дійсний з [02.10.2024](#) по [01.10.2026 23:59:59](#)

Державне агентство відновлення  
розвитку інфраструктури України



2357/1/13-01/01  
від 30.06.2025



Зменшення базової кількості вантажних автомобілів для перевезення необхідних обсягів вантажів протягом доби ділянкою автомобільної дороги з поліпшеним транспортно–експлуатаційним станом дорожнього покриття визначається за залежністю:

$$\Delta N_{\text{в}} = \frac{N_t \times q_{\text{в}}}{t_{\text{н}}} \times \left( \frac{l_0}{V_{\text{до}}^{\text{в}}} - \frac{l_1}{V_{\text{після}}^{\text{в}}} \right) \times \left( 1 - 0,05 \times \frac{l_{\text{ср}}}{t_{\text{н}}} \right),$$

- де
- $N_t$  – розрахункова середньорічна добова інтенсивність руху ділянкою автомобільної дороги в  $t$ -му році, авт./добу;
  - $q_{\text{в}}$  – частка вантажних автомобілів у транспортному потоці;
  - $t_{\text{н}}$  – середня тривалість протягом доби роботи автомобільних транспортних засобів в наряді в зоні протяжності ділянки автомобільної дороги, год.;
  - $l_0$  – протяжність ділянки автомобільної дороги в існуючих умовах, км;
  - $l_1$  – протяжність ділянки автомобільної дороги після виконання робіт, км;
  - $V_{\text{до}}^{\text{в}}$  – середня швидкість руху вантажних автомобілів в існуючих умовах, км/год;
  - $V_{\text{після}}^{\text{в}}$  – середня швидкість руху вантажних автомобілів після покращення транспортно–експлуатаційного стану дорожнього покриття, км/год;
  - $l_{\text{ср}}$  – середня відстань перевезення вантажів у зоні протяжності ділянки автомобільної дороги, км.

Зменшення кількості автобусів, необхідних для перевезення необхідної кількості пасажирів протягом доби ділянкою автомобільної дороги з поліпшеним транспортно–експлуатаційним станом дорожнього покриття визначається за залежністю:



Вихідний документ  
( Підписано кваліфікованим електронним підписом )

Сертифікат [3FAA9288358EC00304000000DA193A0009A2D900](#)

Підписувач [Сухомлин Сергій Іванович](#)

Дійсний з [02.10.2024](#) по [01.10.2026 23:59:59](#)

Державне агентство відновлення  
розвитку інфраструктури України



2357/1/13-01/01  
від 30.06.2025

$$\Delta N_a = \frac{N_t \times q_a}{t_n} \times \left( \frac{l_0}{V_{до}^a} - \frac{l_1}{V_{після}^a} \right),$$

- де  $q_a$  – частка автобусів у транспортному потоці;
- $t_n$  – середня тривалість протягом доби роботи автобуса в наряді, год;
- $V_{до}^a$  – середня швидкість руху автобусів в існуючих дорожніх умовах, км/год;
- $V_{після}^a$  – середня швидкість руху автобусів після покращення транспортно–експлуатаційного стану дорожнього покриття, км/год.

Зменшення капіталовкладень в автомобільний транспорт за рахунок поліпшення транспортно–експлуатаційного стану автомобільних доріг визначається для вантажних автомобілів і автобусів:

зменшення капіталовкладень у автомобільний транспорт для вантажних автомобілів:

$$\Delta K_B = K_B \times \Delta N_B,$$

- де  $K_B$  – питомі капіталовкладення в гаражне будівництво в розрахунку на 1 автомобіль і на придбання одного вантажного автомобіля, тис.грн;

зменшення капіталовкладень у пасажирський автомобільний транспорт загального користування (парк автобусів):

$$\Delta K_a = K_a \times \Delta N_a,$$

- де  $K_a$  – питомі капіталовкладення в гаражне будівництво в розрахунку на 1 автобус і на придбання одного автобуса, тис. грн.

Ефект від зменшення кількості рухомого складу і економії капіталовкладень в автомобільні транспортні засоби у результаті поліпшення транспортно–експлуатаційного стану автомобільних доріг визначається за формулою:

Вихідний документ  
( Підписано кваліфікованим електронним підписом )

Сертифікат [3FAA9288358EC00304000000DA193A0009A2D900](#)

Підписувач [Сухомлин Сергій Іванович](#)

Дійсний з [02.10.2024](#) по [01.10.2026 23:59:59](#)

Державне агентство відновлення  
розвитку інфраструктури України



2357/1/13-01/01  
від 30.06.2025



$$\sum E_{\text{в}} = \Delta K_{\text{в}} + \Delta K_{\text{п}}$$

### 11.1.2 Ефект від зменшення витрат на перевезення вантажів та пасажирів автомобільними дорогами

Собівартість перевезень автомобільним транспортом визначається за формулою:

$$S = K_a \times a + \frac{b + d}{V_{\phi}}$$

- де
- $K_a$  – коефіцієнт, що залежить від рельєфу місцевості, категорії автомобільної дороги і типу дорожнього покриття;
  - $a$  – змінні витрати, грн/авт.–км;
  - $b$  – постійні витрати, грн/авт.–км;
  - $d$  – заробітна плата водіїв, грн/авт.–год.;
  - $V_{\phi}$  – фактична середня швидкість перевезень, км/год.

Ефект від зменшення витрат на перевезення вантажів вантажними автомобілями автомобільною дорогою з поліпшеним транспортно–експлуатаційним станом дорожнього покриття за рахунок зниження відстані перевезень визначається за залежністю:

$$\Delta E_{\text{в}} = N_{\text{т}} \times q_{\text{в}} \times D_{\text{в}} \times (S_0^{\text{в}} \times l_0 - S_1^{\text{в}} \times l_1),$$

- де
- $D_{\text{в}}$  – кількість днів роботи вантажних автомобілів за рік, днів;
  - $S_0^{\text{в}}$  – вартість 1 авт.–км перевезення вантажними автомобілями в наявних умовах, грн.;
  - $S_1^{\text{в}}$  – вартість 1 авт.–км перевезення вантажними автомобілями після поліпшення транспортно–експлуатаційного стану, грн.

Вихідний документ  
( Підписано кваліфікованим електронним підписом )

Сертифікат 3FAA9288358EC00304000000DA193A0009A2D900

Підписувач Сухомлин Сергій Іванович

Дійсний з 02.10.2024 по 01.10.2026 23:59:59

Державне агентство відновлення  
розвитку інфраструктури України



2357/1/13-01/01  
від 30.06.2025



Ефект від зменшення витрат на перевезення пасажирів автобусами автомобільними дорогами з поліпшеним транспортно–експлуатаційним станом дорожнього покриття за рахунок зниження відстані перевезень:

$$\Delta E_a = N_t \times q_a \times D_a \times (S_0^a \times l_0 - S_1^a \times l_1),$$

- де  $D_a$  – кількість днів роботи автобуса за рік, днів;  
 $S_0^a$  – вартість 1 авт.–км перевезення автобусами в існуючих умовах, грн.;  
 $S_1^a$  – вартість 1 авт.–км перевезення автобусами після поліпшення транспортно–експлуатаційного стану дорожнього покриття, грн.

Ефект від зменшення витрат на перевезення пасажирів легковими автомобільними транспортними засобами автомобільними дорогами з поліпшеним транспортно–експлуатаційним станом дорожнього покриття за рахунок зниження відстані перевезень:

$$\Delta E_n = N_t \times q_n \times D_n \times (S_0^n \times l_0 - S_1^n \times l_1),$$

- де  $q_n$  – частка легкових автомобілів у транспортному потоці;  
 $D_n$  – кількість днів роботи легковими автомобільними транспортними засобами за рік, днів;  
 $S_0^n$  – вартість 1 авт.–км перевезення легковими автомобільними транспортними засобами в існуючих умовах, грн.;  
 $S_1^n$  – вартість 1 авт.–км перевезення легковими автомобільними транспортними засобами після поліпшення транспортно–експлуатаційного стану дорожнього покриття, грн.

Ефект від зменшення втрат економіки країни через зменшення непродуктивних втрат робочого часу пасажирями автобусів у результаті зменшення відстані перевезень:

Вихідний документ  
 ( Підписано кваліфікованим електронним підписом )

Сертифікат [3FAA9288358EC00304000000DA193A0009A2D900](#)

Підписувач [Сухомлин Сергій Іванович](#)

Дійсний з [02.10.2024](#) по [01.10.2026 23:59:59](#)

Державне агентство відновлення  
 розвитку інфраструктури України



2357/1/13-01/01  
 від 30.06.2025



$$\Delta E_{\text{па}} = N_t \times q_a \times \left( \frac{1_0}{V_0^a} - \frac{1_1}{V_1^a} \right) \times V_a \times K_{\text{ва}} \times C_n \times D_a,$$

- де  $V_a$  – середня пасажиромісткість автобуса, осіб;
- $K_{\text{ва}}$  – коефіцієнт використання пасажиромісткості автобусів;
- $C_n$  – оцінка однієї людино–години вивільненого часу пасажирів у результаті зниження часу транспортного обслуговування: для поїздок – 42,21 грн. (з урахуванням рівня рекомендованої середньомісячної заробітної плати).

Зменшення втрат економіки країни через зменшення непродуктивних втрат робочого часу пасажирями легкових автомобілів у результаті зменшення відстані перевезень:

$$\Delta E_{\text{пл}} = N_t \times q_{\text{л}} \times \left( \frac{1_0}{V_0^{\text{л}}} - \frac{1_1}{V_1^{\text{л}}} \right) \times V_{\text{л}} \times K_{\text{вл}} \times C_n \times D_{\text{л}},$$

- де  $V_0^{\text{л}}$  – середня швидкість руху легкових автомобілів до виконання робіт, км/год.;
- $V_1^{\text{л}}$  – середня швидкість руху легкових автомобілів після виконання робіт, км/год.;
- $K_{\text{вл}}$  – коефіцієнт використання людиномісткості легкових автомобілів.

Загальний ефект від зменшення витрат на перевезення вантажів і пасажирів визначається за формулою:

$$E_{\text{пв}} = \Delta E_a + \Delta E_v + \Delta E_{\text{л}} + \Delta E_{\text{па}} + \Delta E_{\text{пл}}$$

### 11.1.3 Ефект від зниження втрат від ДТП

Ефект від зниження втрат від ДТП визначають за формулою:

$$E_{\text{дтп}} = 365 \times N_t \times l \times (\alpha_{\text{тн}1_0} - \alpha_{\text{тн}1_1}) \times \bar{\Pi}_{\text{дтп}} \times 10^{-6},$$

Вихідний документ  
( Підписано кваліфікованим електронним підписом )

Сертифікат [3FAA9288358EC00304000000DA193A0009A2D900](#)

Підписувач [Сухомлин Сергій Іванович](#)

Дійсний з [02.10.2024](#) по [01.10.2026 23:59:59](#)

Державне агентство відновлення  
розвитку інфраструктури України



2357/1/13-01/01  
від 30.06.2025



- де  $365$  – кількість днів у році;
- $N_t$  – середньорічна добова інтенсивність дорожнього руху, авт./добу;
- $l$  – протяжність ділянки автомобільної дороги, км;
- $a_{tNIO}$  – середня фактична або розрахункова (очікувана) кількість ДТП на ділянці автомобільної дороги до виконання робіт, ДТП/млн.авт.–км;
- $a_{tNII}$  – середня розрахункова (очікувана) кількість ДТП на ділянці автомобільної дороги після виконання робіт, ДТП/млн.авт.–км;
- $P_{ДТП}$  – середні соціально–економічні втрати від однієї ДТП, тис. грн, які можна визначити за формулою:

$$P_{ДТП} = \frac{ВВП \times 3}{N_{ДТП} \times H \times I_6}$$

- де  $ВВП$  – валовий внутрішній продукт у фактичних цінах за рік, на який ведеться розрахунок, грн;
- $3$  – загальна кількість фізичних осіб, які загинули внаслідок дорожньо–транспортних пригод у розрахунковому році, осіб;
- $N_{ДТП}$  – загальна кількість ДТП загалом в Україні за рік, на який ведеться розрахунок;
- $H$  – чисельність працюючого населення (осіб), яка визначається за формулою:

$$H = H_3 - H_{на}$$

- де  $H_3$  – середня чисельність наявного населення за рік, на який ведеться розрахунок, осіб;

Вихідний документ  
( Підписано кваліфікованим електронним підписом )

Сертифікат 3FAA9288358EC00304000000DA193A0009A2D900

Підписувач Сухомлин Сергій Іванович

Дійсний з 02.10.2024 по 01.10.2026 23:59:59

Державне агентство відновлення  
розвитку інфраструктури України



2357/1/13-01/01  
від 30.06.2025



- $N_{HA}$  – загальна чисельність економічно неактивного населення (згідно з даними національної статистики) за рік, на який ведеться розрахунок, осіб;
- $I_6$  – індекс безпечності, який є константою і приймається у розмірі 5,55.

Середня очікувана кількість ДТП на  $i$ -й ділянці автомобільної дороги через її незадовільний стан визначається за формулою:

$$\alpha_{enz} = \frac{A_m \times N_i \times L_i \times k_i}{N_i \times L_m}$$

- де  $A_m$  – очікувана кількість ДТП на мережі автомобільних доріг, шт;
- $L_m$  – довжина мережі автомобільних доріг, км;
- $k_i$  – коефіцієнт, яким урахується зниження відносно аварійності на ділянці автомобільної дороги після виконання робіт.

Таким чином, за вищенаведеною формулою можна визначити очікувану кількість ДТП на ділянках автомобільних доріг, на яких виконані роботи з поліпшення транспортно–експлуатаційного стану.

У результаті множення очікуваної кількості ДТП на середні втрати від однієї ДТП отримується величина втрат від ДТП через незадовільний стан автомобільних доріг як на всій мережі автомобільних доріг, так і на будь–якій окремій дорозі чи її ділянці.

За різницею між очікуваними втратами «до» і «після» виконання робіт з поліпшення транспортно–експлуатаційного стану ділянок доріг визначається ефект від зниження втрат від ДТП.

#### 11.1.4 Ефект від зменшення негативного впливу на навколишнє середовище

Для визначення зменшення рівня концентрації оксиду вуглецю ( $Q_{CO}$ , мг/м<sup>3</sup>) на висоті 1,5 м над крайкою проїзної частини прямолінійної горизонтальної ділянки автомобільної дороги треба використовувати формулу:

Вихідний документ  
( Підписано кваліфікованим електронним підписом )

Сертифікат [3FAA9288358EC00304000000DA193A0009A2D900](#)

Підписувач [Сухомлин Сергій Іванович](#)

Дійсний з [02.10.2024](#) по [01.10.2026 23:59:59](#)

Державне агентство відновлення  
розвитку інфраструктури України



2357/1/13-01/01  
від 30.06.2025



$$\Delta Q_{CO} = (7,33 + 0,026 \times 0,076 \times N_a) \times (K_{1до} - K_{1після}) \times K_2 \times K_3,$$

- де
- $N_a$  – приведена інтенсивність руху автомобілів і автобусів з карбюраторними двигунами, авт./год.;
  - $K_{1до}$  – коефіцієнт, яким враховується вплив складу транспортного потоку і його середньої швидкості ДО поліпшення транспортно–експлуатаційного стану автомобільної дороги;
  - $K_{1після}$  – коефіцієнт, яким враховується вплив складу транспортного потоку і його середньої швидкості ПІСЛЯ поліпшення транспортно–експлуатаційного стану автомобільної дороги;
  - $K_2$  – коефіцієнт, яким враховується вплив поздовжнього похилу дороги (якщо поздовжній похил  $i$  менше 1 %, то  $K_2 = 1,00$ ; якщо  $i = 1-3$  %, то  $K_2 = 1,02$ ; якщо  $i = 30-50$  %, то  $K_2 = 1,04$ ; якщо  $i = 50-70$  %, то  $K_2 = 1,06$ );
  - $K_3$  – коефіцієнт, яким враховується очікуване зниження токсичності автомобільних викидів завдяки удосконаленню конструкції двигунів і методів їх експлуатації.

За розрахунками обсягу викидів в атмосферу CO можна визначити обсяг викидів інших токсичних речовин, знаючи їх вміст в об'ємі відпрацьованих газів автомобільних транспортних засобів згідно з таблицею 2 Додатку 11 цієї Методики:

**Таблиця 2. Кількість забруднюючих речовин (%) у відпрацьованих газах (довідково)**

Забруднюючі повітря речовини	Кількість забруднюючих речовин (%), що викидаються двигунами на режимах			
	холостого ходу	розгону	руху з постійною швидкістю	гальмування
1	2	3	4	5
<b>Бензинові двигуни</b>				
Окис кисню	–	2,0	2,7	3,9

Вихідний документ  
( Підписано кваліфікованим електронним підписом )

Сертифікат [3FAA9288358EC00304000000DA193A0009A2D900](#)  
Підписувач [Сухомлин Сергій Іванович](#)  
Дійсний з [02.10.2024](#) по [01.10.2026 23:59:59](#)

Державне агентство відновлення  
розвитку інфраструктури України



2357/1/13-01/01  
від 30.06.2025



Вуглеводні	0,53	0,16	0,10	1,00
Окисли азоту	0,003	0,100	0,065	0,020
Альдегіди	0,003	0,002	0,001	0,030
Дизельні двигуни				
Окис кисню	Сліди	1000	Сліди	Сліди
Вуглеводні	0,04	0,02	0,01	0,03
Окисли азоту	0,006	0,035	0,024	0,003
Альдегіди	0,001	0,002	0,001	0,003

Визначати зменшення щорічних втрат ( $E_{\text{екол}}$ ) у результаті поліпшення транспортно–експлуатаційного стану автомобільних доріг треба за формулою:

$$E_{\text{екол}} = \Delta Q_{ij} \times dj ,$$

- де  $\Delta Q_{ij}$  – зменшення річного об'єму викидів автомобілями і–ї речовини на j–й ділянці автомобільної дороги, кг;
- $dj$  – середня вартість шкоди, якої завдає суспільству 1 кг токсичної речовини, грн.

Під час визначення ефективності капітальних вкладень замість щорічного економічного ефекту від зменшення негативного впливу на навколишнє середовище можуть урахуватись витрати щодо попередження збитків, що завдаються навколишньому середовищу. Їх можна приймати рівними 0,7 % від капітальних вкладень в автомобільні дороги.

Загальні вигоди ( $B$ ) (тобто зміни у вигоді для користувачів (споживачів)) розраховуються за формулою:

$$\sum B = E_{\text{ат}} + E_{\text{не}} + E_{\text{ДТП}} + E_{\text{екол}}$$

- де  $B$  – загальні вигоди від поліпшення транспортно–експлуатаційного стану автомобільних доріг за рік, грн.

Аналіз витрат та вигод проводиться на основі динаміки грошових потоків, що містять всі пов'язані із здійсненням проекту грошові надходження та витрати за розрахунковий період.

Вихідний документ  
( Підписано кваліфікованим електронним підписом )

Сертифікат [3FAA9288358EC00304000000DA193A0009A2D900](#)  
Підписувач [Сухомлин Сергій Іванович](#)  
Дійсний з [02.10.2024](#) по [01.10.2026 23:59:59](#)

Державне агентство відновлення  
розвитку інфраструктури України



2357/1/13-01/01  
від 30.06.2025



11.2. Економічна чиста приведена вартість (ENPV) – різниця між загальними дисконтованими соціальними вигодами та витратами.

ENPV слід розраховувати шляхом дисконтування до поточних значень усіх економічних потоків із застосуванням соціальної ставки дисконтування та проведення аналізу чутливості.

Економічна чиста приведена вартість (ENPV) розраховується за такою формулою:

$$ENPV = \sum_{t=1}^n \frac{B_t - C_t}{(1 + i)^t},$$

- де  $ENPV$  – економічна чиста приведена вартість;
- $B$  – загальні вигоди (тобто зміни у вигоді для користувачів (споживачів) в році  $t$ ;
- $C$  – загальні економічні витрати в році  $t$ ;
- $i$  – соціальна ставка дисконтування;
- $t$  – номер періоду, протягом якого дисконтуються вигоди та витрати;
- $n$  – загальна кількість періодів.

Для дисконтування грошових потоків рекомендується використовувати соціальну ставку дисконтування для проектів, що реалізуються у сферах, де держава повністю забезпечує замовлення послуг на рівні 5 відсотків для гривні та мінімальний період розрахунків має складати не менше ніж 20 років. У разі проведення Мінекономіки перерахунків соціальної ставки дисконтування та мінімального періоду розрахунку (зокрема з використанням методу оцінювання соціальної альтернативної вартості капіталу (social opportunity cost, SOC), з урахуванням вартості залучення капіталу державним сектором, рівня інфляції або інших методів оцінювання) необхідно застосовувати перераховані показники, що публікуються на офіційному вебсайті Міністерства економіки України.

Економічна норма дохідності (EIRR) – ставка, яка дає нульове значення для ENPV і визначається за формулою:



Вихідний документ  
( Підписано кваліфікованим електронним підписом )

Сертифікат [3FAA9288358EC0030400000DA193A0009A2D900](#)

Підписувач [Сухомлин Сергій Іванович](#)

Дійсний з [02.10.2024](#) по [01.10.2026 23:59:59](#)

Державне агентство відновлення  
розвитку інфраструктури України



2357/1/13-01/01  
від 30.06.2025

$$ENPV = \sum_{t=1}^n \frac{B_t - C_t}{(1+EIRR)^t} = 0.$$

Інвестиційний проєкт із значними інвестиціями є економічно виправданим, якщо  $ENPV > 0$  та  $EIRR >$  соціальної ставки дисконтування, і тим самим показники ефективності демонструють, що інвестиційний проєкт із значними інвестиціями генерує або може створювати більше вигод порівняно з витратами, з урахуванням різних строків понесення витрат і отримання вигод.

Якщо в техніко–економічному обґрунтуванні інвестиційного проєкту із значними інвестиціями наведено обґрунтування неможливості розрахувати показник  $EIRR$ , дозволяється не враховувати цей показник під час проведення аналізу витрат і вигод.

Коефіцієнт вигод до витрат ( $BCR$ ) визначається як співвідношення між дисконтованими економічними вигодами та витратами:

$$BCR = \frac{\sum_{t=1}^n \frac{B_t}{(1+i)^t}}{\sum_{t=1}^n \frac{C_t}{(1+i)^t}}.$$


---

Вихідний документ  
( Підписано кваліфікованим електронним підписом )

Сертифікат 3FAA9288358EC0030400000DA193A0009A2D900

Підписувач Сухомлин Сергій Іванович

Дійсний з 02.10.2024 по 01.10.2026 23:59:59

Державне агентство відновлення  
розвитку інфраструктури України



2357/1/13-01/01  
від 30.06.2025

