

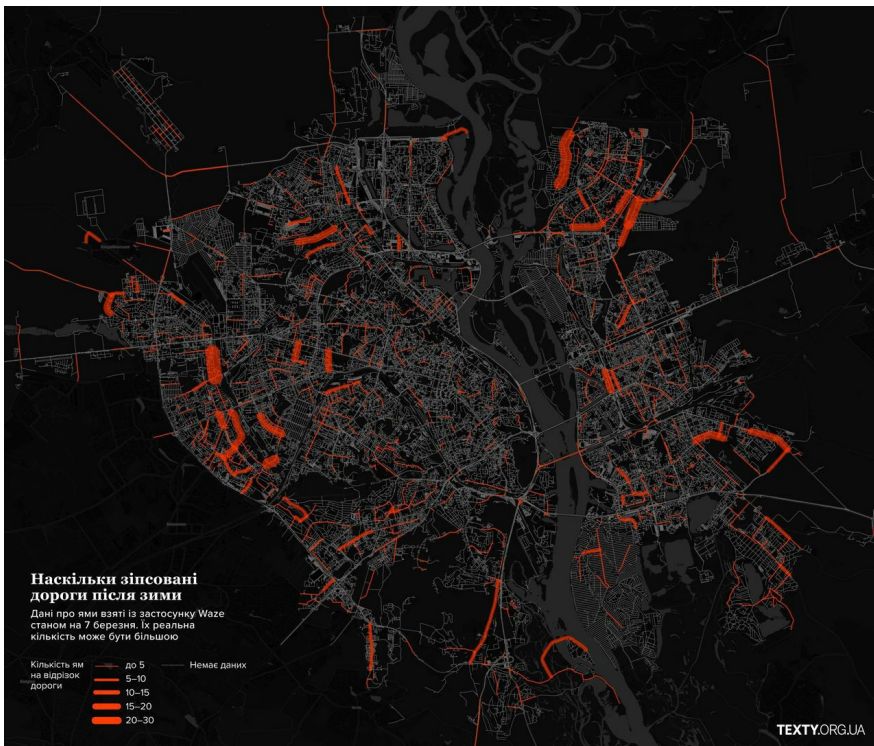
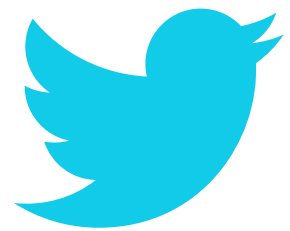




Карта ям на міжнародних магістралях, що позначені в застосунку Waze. Застосунок отримує дані від водіїв. На карті виділені саме міжнародні магістралі, тому що вони утворюють каркас усієї дорожньої мережі країни. Саме ці дороги з'єднують найбільші міста України між собою та з кордонами ЄС, по них проходить основний потік транспорту

Карта показує, що ями з'являються не поодинокі, а цілими сегментами. У деяких місцях їх десятки, що свідчить про руйнування верхнього шару асфальту на чималих ділянках, а не про поодинокі дефекти покриття.

Такий ділянковий характер ям часто є наслідком того, що дорогу роками ремонтували клаптиками. На одних відтинках покриття оновлювали, на інших залишалося старе, і в результаті магістраль перетворювалася на мозаїку з асфальту різного віку та міцності.



Карта ям на київських дорогах, що позначені в застосунку Waze. Застосунок отримує дані від водіїв

На карті Києва ями розподілені майже по всьому місту: і на правому, і на лівому березі. Пошкодження утворюють не окремі точки, а групи на певних відрізках доріг. Це також свідчить про руйнування покриття цілими сегментами, що характерно для інтенсивного міського трафіку. Те, що ями з'являються в різних частинах міста, свідчить про загальне зношення дорожнього покриття.

Є в столиці й свої нюанси. Наприклад, коли через затягнуте будівництво інфраструктурних проєктів, таких як метро на Виноградар, весь трафік надовго переспрямовують на другорядні дороги, що не пристосовані до такого навантаження. Як наслідок — масово зчесаний верхній шар, безкінечна «алея» з ям.

## Дороги під навантаженням

Ще один фактор — навантаження від транспорту. Українські дороги часто проєктувалися під значно менші транспортні потоки, ніж вони є сьогодні. Водночас загальна кількість транспорту в країні і далі зростає.

Після початку повномасштабної війни певний час спостерігалось зменшення транспортних потоків, але потім почалося поживлення. Змінилася логістика: значна частина експорту перейшла з чорноморських портів, куди товари доставляли залізницею, на автомобільні маршрути до кордонів ЄС і портів Дунаю. Міжнародні автомагістралі стали критичними маршрутами для виживання країни.

Ще одна проблема — перевантажений транспорт. Що зараз тільки не возять по українських дорогах: військову техніку включно з танками, різні пально-мастильні матеріали, важке енергетичне обладнання. У той час як перевищення допустимої маси навіть на 20% може збільшити руйнівний вплив на дорожнє покриття в кілька разів.

### З погодою не пощастило

Ну й, звісно, свою роль відіграють температурні коливання. Асфальтобетон чутливий до температури. І річ навіть не в тому, наскільки вона низька чи висока, а в самих коливаннях. Коли температура повсякчас перетинає позначку нуль, покриття переживає серію деформацій.

Навіть невеликі тріщини в асфальті стають проблемою, коли в них потрапляє вода. Тому вкрай важливо очищати дорогу від снігу, щойно він випав. Цієї зими поява снігоприбиральної техніки на трасах була справжньою екзотикою.

Волога проникає в нижні шари дорожньої конструкції, послаблює основу і з кожним циклом замерзання та відтавання розширює дефекти. Саме цей механізм особливо активно працює взимку. Коли вода замерзає, вона збільшується в об'ємі й буквально розриває асфальт зсередини. Після кількох таких циклів невелика тріщина може перетворитися на повноцінну яму.

А цієї зими, на відміну від попередньої, температурних коливань справді вистачало: були гойдалки від плюсів до суворих мінусів.

### Головна проблема — фінанси

Тепер повернімося до головного — до грошей. Глибинна причина всіх названих факторів — брак фінансування. Нагадаємо, у 2018 році повноцінно запрацював Державний дорожній фонд, який наповнювали надходження від сплати акцизу на пальне й транспортні засоби та ввізного мита на нафтопродукти й автомобілі. Приблизно 60% коштів із нього йшло на дороги державного значення, третина — на дороги місцевого значення, а також на безпеку дорожнього руху.

Але після початку повномасштабної війни у 2022 році кошти Державного дорожнього фонду фактично переспрямували на потреби оборони та загального бюджету, а сам фонд де-факто перестав працювати як окремий стабільний механізм фінансування доріг.

Дорожній фонд перестав працювати як окремий стабільний механізм фінансування доріг

Якщо у 2020–2021 роках на проєкт «Велике будівництво» **уряд витратив 252 мільярди гривень** (9,3 мільярда доларів США), то з 2022-го гроші з Дорожнього фонду спрямовуються на оборону і виконується лише необхідний ремонт доріг (наприклад, у 2025-му на це було виділено лише **19 мільярдів гривень**, або трохи менш як 500 мільйонів доларів).

Звісно, на це є свої причини. Країна, яка вже п'ятий рік перебуває в стані повномасштабної війни, має витратити кошти насамперед на пріоритетні в такій ситуації напрями: зарплати військовим, допомогу біженцям. Але це не означає, що питанню доріг не треба приділяти зовсім уваги.

### Без грошей доріг не буде

*Texty.org.ua звернулися до ексміністра інфраструктури Володимира Омеляна з проханням прокоментувати нинішній стан речей. Нагадаємо, саме коли Омелян був на посаді, запрацював Державний дорожній фонд.*

Володимир Омелян: Без грошей доріг не буде. Це константа. Всі інші фактори — брак планування, корупція, погані технології — також впливають, але без фінансування галузь не працюватиме.

Інфраструктуру не можна відремонтувати за короткий час. Дороги — це завжди довготривалі проєкти з плануванням, джерелами фінансування, підрядчиками, державними чи приватними компаніями. Без плану тут нічого не буде.

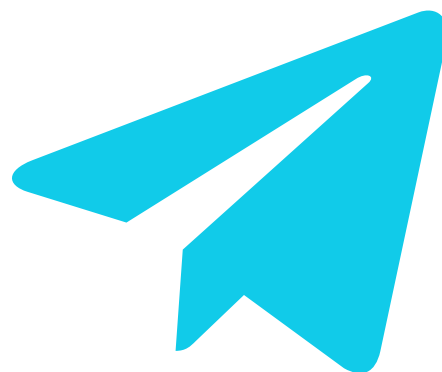
Питання номер один — руйнування Дорожнього фонду, його фактична ліквідація. Це була державна програма, яка забезпечувала стабільне фінансування розвитку, ремонту та утримання дорожньої мережі. Якщо про будівництво нових доріг під час війни майже не йдеться, то відсутність нормального інструменту підтримки доріг і дає той результат, який ми щоразу бачимо. Почалася весна — доріг не стало.

Дороги — це завжди довготривалі проєкти

Потрібно відновлювати роботу Дорожнього фонду. Бо без стабільного фінансування жодна будівельна компанія не відновлюватиме свою діяльність, не вкладатиме в активи і можливості, щоб ремонтувати дороги.

Другий напрям — зовнішнє фінансування. Профільний віцепрем'єр мав би переконувати європейських партнерів у необхідності кредитів або грантів, щоб хоча б відновити проїзність українських автошляхів. Паралельно потрібно працювати з державними банками, щоб залучати кредити під підтримку Мінфіну.

Після того як буде сформовано фінансовий пакет, має з'явитися чіткий план ремонту. Просто назвати цифру, наприклад, що цього року потрібно 60 мільярдів гривень,



недостатньо. Треба пояснювати, звідки вона взялася і на що саме підуть ці кошти.

Галузь може розвиватися тільки безперервно. Не може бути так, що один рік країна майже нічого не ремонтує, потім різко будує тисячі кілометрів, а тоді знову зупиняється.

—  
**Андрій Гарасим, Нікіта Головінський, Надя Кельм; опубліковано у виданні Texty.org.ua**

Читайте також:

- **Українські дороги визнан одними з найгірших у світі**
- **Україні буде важко утилізувати тисячі зруйнованих будинків, руїни доведеться перебирати вручну**
- **В Україні запустили портал, де можна слідкувати за витратами на ремонт доріг**
- **Хотів як краще, вийде як завжди? Що не так із прожектами президента Зеленського**
- **Куди писати, щоб вас почули. Корисні сервіси для звернення громадян**
- **Звичайні герої. Хлібороби на мінних полях**

Share 0

Читайте «Аргумент» в **Facebook** и **Twitter**

Если вы заметили ошибку, выделите ее мышкой и нажмите **Ctrl+Enter**.

## Коментарі



NOVINY PARTNERIV

РЕКЛАМА

ВІДЕО

Про що не можна було жартувати в СРСР



HEAVY SHOT, VAMPIRE, NEMESIS: як «Баба Яга» б'є ок\*пантів



Воюєш? Плати більше! 50к за оренду і космічні комісії: як виглядає ринок житла на фронті?



[Головна](#) [Про сайт](#) [Опитування](#)

© 2011 «АРГУМЕНТ»

**Републікація матеріалів:** для інтернет-видань обов'язковим є пряме гіперпосилання, для друкованих видань - за запитом через електронну пошту. **Посилання або гіперпосилання повинні бути розташовані при використанні тексту - на початку використовуваної інформації, при використанні графічної інформації - безпосередньо під об'єктом запозичення.** При републікації в електронних виданнях у кожному разі використання вставляти гіперпосилання на головну сторінку сайту [argumentua.com](http://argumentua.com) та на сторінку розміщення відповідного матеріалу. За будь-якого використання матеріалів не допускається зміна оригінального тексту. Скорочення або перекомпонування частин матеріалу допускається, але тільки в тій мірі, якою це не призводить до спотворення його сенсу.

Редакція не несе відповідальності за достовірність рекламних оголошень, розміщених на сайті, а також за вміст веб-сайтів, на які дано гіперпосилання.

Контакт: [uargumentum@gmail.com](mailto:uargumentum@gmail.com)