

Аналітична записка

# ВПРОВАДЖЕННЯ СТАНДАРТІВ ДОРІГ ТЕН-Т В УКРАЇНІ

Липень 2025

Анастасія Кропова



*Авторка: Анастасія Кропова, наукова співробітниця ІЕД*

*Матеріал підготовлено в рамках проєкту «Оцінка економічного впливу адаптації права ЄС на окремі сфери економіки України» за підтримки Європейського Союзу та Міжнародного фонду «Відродження» в рамках спільної ініціативи «Вступаємо до ЄС разом». Матеріал представляє позицію авторів і не обов'язково відображає позицію Європейського Союзу чи Міжнародного фонду «Відродження».*



Глава 21 acquis ЄС охоплює розвиток транс'європейських мереж (TEN-T, TEN-E, TEN-Telecom), спрямованих на інтеграцію транспортної, енергетичної та цифрової інфраструктури Європи з чіткими технічними [стандартами](#), екологічними вимогами та міждержавною взаємодією. У червні 2025 року Україна успішно завершила [скринінг](#) свого законодавства за цією главою, представивши Європейській Комісії аналіз понад 3 000 нормативних актів, з яких близько 400 потребують адаптації до норм ЄС, що відкриває шлях до наступного етапу переговорів про вступ.

## Основні технічні вимоги TEN-T

Згідно з Регламентом (ЄС) 2024/1679, який є одним із ключових у сфері, Україна має впровадити конкретні технічні та інституційні стандарти для відповідності вимогам TEN-T. Одним із таких стандартів є створення окремих смуг руху (traffic separation lines) для підвищення безпеки, ефективності та пропускної здатності дорожньої інфраструктури.

**Відповідно до статті 14, а також Додатку V, розділ 1 (Roads) Регламенту (ЄС) 2024/1679, передбачено, що дороги TEN-T повинні мати розділення потоків у протилежних напрямках. Це може бути досягнуто або:**

- фізичним бар'єром між напрямками (наприклад, відбійники, центральна смуга з огорожею),
- або інженерними засобами, які забезпечують розділення руху і знижують ризики лобових зіткнень.

**Крім того, Регламентом визначено мінімальні характеристики для доріг основної мережі TEN-T, серед яких:**

- 4 смуги руху (по 2 в кожному напрямку);
- фізичне розділення напрямків;
- пріоритет надається інфраструктурі, що дозволяє безперервний рух без перешкод;
- ширина кожної смуги — мінімум 3,5 м;
- [обмеження](#) доступу з другорядних доріг, щоб уникнути конфліктних точок.

Для досягнення цих характеристик перш за все необхідно внести зміни до законодавства України та будівельних норм для автомобільних доріг (Таблиця 1).

**Таблиця 1. Порівняльна характеристика між Регламенту (ЄС) 2024/1679 щодо окремих смуг руху для доріг TEN-T та поточним станом в Україні**

Критерій	Вимоги Регламенту (ЄС) 2024/1679	Поточний стан в Україні	Необхідні кроки для гармонізації
<b>Наявність фізичного розділення напрямків руху</b>	Обов'язкове фізичне розділення для доріг основної мережі TEN-T (dual carriageway або еквівалентний поділ).	Частково реалізовано на окремих магістралях (М-06, М-03), переважно на нових ділянках. Більшість доріг має одну смугу в кожному напрямку без бар'єрів.	Внести зміну в закон «Про автомобільні дороги» та ДБН щодо обов'язковості фізичного поділу смуг для TEN-T.
<b>Кількість смуг руху</b>	Мінімум 2 смуги в кожному напрямку (4 загалом) для основної мережі TEN-T.	На більшості ділянок — одна смуга в кожному напрямку. Рідко — 2+2 (виняток: М-06 Київ–Чоп).	Перепроєктувати ділянки TEN-T під тип дороги ІА або І категорії з 2+2 смугами.
<b>Ширина смуги руху</b>	Мінімум 3,5 м на смугу.	В Україні передбачено: 3,5 м на дорогах І категорії, але на практиці на багатьох ділянках — 3,25 м або менше.	Забезпечити відповідність фактичної ширини до норм TEN-T через реконструкцію та перевірку ДБН.
<b>Поняття «traffic separation lanes» у законодавстві</b>	Чітко визначене поняття у регламенті ЄС як критерій безпеки.	Відсутнє в законі України. У ДБН використовується термін «розділювальна смуга», але без обов'язковості для TEN-T.	Ввести поняття у законодавство та закріпити обов'язковість для міжнародних коридорів.

Критерій	Вимоги Регламенту (ЄС) 2024/1679	Поточний стан в Україні	Необхідні кроки для гармонізації
<b>Інженерні рішення для розділення смуг</b>	Вимагається центральна смуга з бар'єром, або інші засоби (відбійники, острівці, смуги безпеки).	Зазвичай — розділювальна смуга без бар'єрів; відбійники є не скрізь.	Змінити ДБН та ДСТУ щодо обов'язковості бар'єрного розділення на дорогах TEN-T.
<b>Стандарти проектування для TEN-T</b>	Єдиний стандарт ЄС (TEN-T core/comprehensive) згідно з Додатком V до Регламенту.	Україна має власні ДБН, які частково відповідають, але без прив'язки до TEN-T.	Оновити ДБН з урахуванням структури TEN-T, вказати окремі вимоги для core/comprehensive мереж.
<b>Реконструкція існуючих доріг</b>	Вимагається досягнення стандарту до 2040 року для розширених (comprehensive), до 2030 року для основних (core).	Часткова реконструкція була в рамках «Великого будівництва», але не з фокусом на TEN-T.	Створити державну програму модернізації магістралей TEN-T з урахуванням стандартів ЄС.

**Джерело:** [REGULATION \(EU\) 2024/1679 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL, Закон України «Про автомобільні дороги», ДСТУ Б В.2.3-12-2004 Споруди транспорту, ДБН В.2.3-4:2015 «Автомобільні дороги. Частина I. Проектування Частина II. Будівництво»](#)

## Протяжність і структура мережі TEN-T в Україні

За даними Transport Community (2023) довжина основної (core) мережі TEN-T в Україні становить 4 753 кілометри. Ця мережа охоплює ключові міжнародні транспортні коридори, які мають бути приведені у відповідність до вимог ЄС до 2030 року. До них належать ділянки таких трас, як М-06 Київ–Чоп (через Львів), М-05 Київ–Одеса, а також західні напрямки на Львівщині — М-07, М-08, М-09 — що ведуть до польського кордону. Частина цих маршрутів уже має експрес-стандарт — двосмугові автомагістралі з фізичним розділенням напрямків руху, але значна частина залишається у форматі односмугових доріг. Загальна довжина таких ділянок експрес-рівня у core мережі оцінюється приблизно у 2 380,8 км.

Розширена (comprehensive) мережа TEN-T в Україні охоплює ще 2 619 кілометрів доріг, що забезпечують зв'язок між регіональними центрами, прикордонними пунктами пропуску та менш навантаженими ділянками. До цієї мережі входять такі дороги, як М-15 Одеса–Рені (з виходом на Румунію), М-14 Одеса–Мелітополь–Новоазовськ (до Донеччини та Криму), а також М-13 Кропивницький–Платонове. Лише близько 333 км цієї мережі відповідають [експрес-стандарту](#) з відповідною інфраструктурою та технічними характеристиками (Рисунок 1).

**Рисунок 1. Орієнтовна мапа розширення дорожньої мережі TEN-T в Україні**



*Джерело: [Development of the Indicative TEN-T Extensions of the Comprehensive and Core Network](#)*

## Вартість модернізації

Оцінюючи потенційні витрати на приведення решти мережі до стандартів Регламенту (ЄС) 2024/1679, можна використати приклад Словаччини — однієї з держав Східної Європи, що активно розвиває свою дорожню інфраструктуру відповідно до вимог TEN-T. Зокрема, будівництво 10,4 км автомагістралі R2 між Пструша і Кривань обійшлося уряду Словаччини в [177 млн євро](#), що дорівнює близько 17 млн євро за кілометр. Інші подібні проекти у цій країні (наприклад, R3) коливалися в межах 14–17 млн євро/км. З огляду на подібні інженерні та географічні умови в Україні, для орієнтовного [розрахунку](#) можна прийняти середню ставку в 15 млн євро за кілометр нової або реконструйованої дороги, що відповідатиме вимогам [TEN-T](#) щодо безпеки, пропускної здатності та фізичного розділення смуг руху.

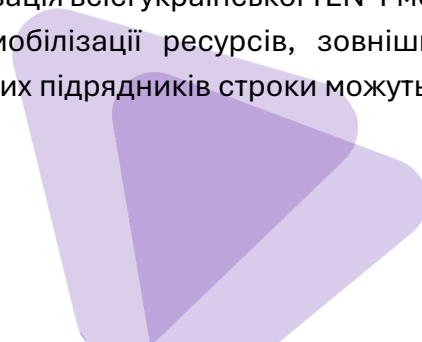
Таким чином, реконструкція всієї основної мережі TEN-T в Україні (4 753 км) до рівня двосмугових автомагістралей з розділеним рухом обійдеться орієнтовно в 71,3 млрд євро. Аналогічне оновлення розширеної мережі (2 619 км) потребуватиме близько 39,3 млрд євро. Загальні витрати на повне приведення української мережі TEN-T до стандартів ЄС становитимуть близько 110,6 млрд євро. У цю суму не включено потенційні витрати на мости, тунелі, розв'язки, земельні питання чи екологічні заходи, які можуть суттєво вплинути на фінальний бюджет. Проте навіть базова оцінка демонструє масштаб необхідного інвестиційного ресурсу, який може бути реалізований за підтримки міжнародних фінансових інституцій — таких як СЕФ, ЄІБ, ЄБРР та інші донори, орієнтовані на інтеграцію України до європейської транспортної системи.

Україна вже має частковий досвід будівництва доріг, що відповідають європейським стандартам основної (core) та розширеної мережі (comprehensive) TEN-T, зокрема завдяки програмі «Велике будівництво». У 2020 році середня вартість будівництва 1 км нової дороги, яка за технічними характеристиками наближається до стандартів TEN-T (двосмуговий рух з фізичним розділенням потоків, обмежений доступ, ширина смуги не менше 3,5 м), становила [170,6 млн грн](#) (5,3 млн євро за курсом 32 грн/євро). Водночас капітальний ремонт такої дороги обходився близько 60 млн грн/км (1,88 млн євро), а реконструкція — до 100 млн грн/км (3,13 млн євро).

У 2021 році, в межах тієї ж програми, середня вартість реалізації проєктів становила [15–20 млн грн/км](#) (0,46–0,61 млн євро, курс 32,75 грн/євро), оскільки здебільшого виконувалися поточні ремонти та модернізація наявних ділянок, а не повноцінне будівництво магістралей за стандартами TEN-T. На жаль, більш новітньої статистики вартості побудови доріг в Україні немає. Загалом у бюджеті на 2025 рік передбачається [12,6 млрд грн](#) на ремонт доріг.

Враховуючи досвід Словаччини, де будівництво окремих ділянок автомагістралей тривало в середньому 1,5–2 роки на кожні 10 км, приведення українських доріг TEN-T до стандартів ЄС займе орієнтовно до 2047–2050 року. Для основної мережі (core) протяжністю 4 753 км знадобиться близько 21–22 років, враховуючи підготовчі етапи та середній темп будівництва на рівні 250 км на рік після перших років запуску.

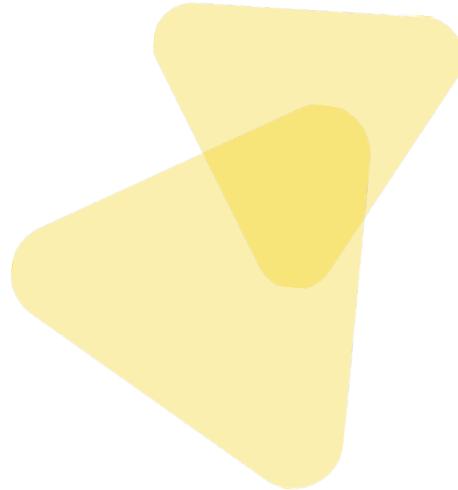
Реалізація розширеної мережі (comprehensive), яка охоплює ще 2 619 км, потребуватиме додатково 10–11 років. Ці роботи можуть виконуватись частково паралельно з core-проєктами. Загалом, модернізація всієї української TEN-T мережі може тривати приблизно 25 років. У разі мобілізації ресурсів, зовнішнього фінансування та залучення потужних міжнародних підрядників строки можуть бути



скорочені на третину. Проте навіть у найкращих умовах це залишатиметься довгостроковим стратегічним проектом, подібним до реалізації масштабних інфраструктурних програм у Східній Європі.

## Висновки

Отже, впровадження стандарту окремих смуг руху згідно з Регламентом (ЄС) 2024/1679 покращить безпеку дорожнього руху, зменшить аварійність на дорогах, сприятиме інтеграції України до ЄС та доступу до фінансування TEN-T. Це масштабний і стратегічний проект, що потребує орієнтовно 110 млрд євро інвестицій і до 25 років реалізації. Враховуючи досвід Словаччини та інших країн Східної Європи, середня вартість модернізації становить близько 15 млн євро за кілометр, а реалістичний темп виконання — до 250 км щорічно. За стабільного фінансування та залучення міжнародної підтримки, ці плани можуть бути реалізовані до 2050-го року, інтегруючи Україну в європейський транспортний простір.





Інститут економічних досліджень  
та політичних консультацій  
вул.Рейтарська, 8/5-А, 01030 Київ  
Тел. (+38044) 278-6342  
E-mail: [institute@ier.kyiv.ua](mailto:institute@ier.kyiv.ua)  
<http://www.ier.com.ua>

