

УДК 343.9

DOI: <https://doi.org/10.21564/2311-9640.2024.22.315949>

С. С. Шрамко,

канд. юрид. наук, ст. дослідник,  
старший науковий співробітник відділу  
кримінологічних досліджень НДІ  
вивчення проблем злочинності імені  
академіка В. В. Сташиса НАПрН  
України

## ОЦІНКА СУЧАСНОГО СТАНУ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ<sup>1</sup>

*У статті здійснено аналіз стану безпеки дорожнього руху в Україні. Наводяться статистичні дані щодо смертності та травматизму внаслідок ДТП за 2021–2023 роки та робиться висновок, що в умовах правового режиму воєнного стану питання безпеки дорожнього руху не втратило своєї актуальності оскільки рівень дорожньо-транспортного травматизму в Україні залишається стабільно високим. Так, у 2023 році кількість ДТП із постраждалими в Україні сягнула показників до повномасштабного вторгнення рф: у 2023 р. в Україні сталося 23 642 ДТП із загиблими та/або травмованими, що на 26,9 % більше, ніж у 2022 р. Загинуло у 2023 р. більше на 9,4 %, аніж у 2022 р., а травмовано більше на 27,5 %. Зазначається, що у перший рік повномасштабного вторгнення рф в Україну додалися нові чинники небезпеки на дорогах. Приводяться результати проведеного опитування про стан дотримання ПДР в Україні, в якому взяли участь понад 2 тис. громадян. Отримані відповіді переконливо вказують на домінуючу детермінанту ДТП – свідомість, волю, емоції водіїв, криміногенним проявам яких сприяють, зокрема, низька культура поведінки, нехтування дотримання ПДР, відсутність сприйняття ними невідворотності наступу юридичної відповідальності. Робиться висновок, що амбітної мети, визначеної у Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року щодо зниження рівня смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод щонайменше на 30 % до 2024 року, а також зниження ступеня тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод для учасників дорожнього руху та зменшення соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортного травматизму досягти не вдасться. У зв'язку з цим, акцентовано увагу на тому, що досягнення запланованої мети зниження рівня смертності внаслідок ДТП можливе за умови підвищення рівня правосвідомості всіх учасників дорожнього руху шляхом упровадження у практику запобіжної діяльності культурологічного напрямку (концепції).*

---

<sup>1</sup> Примітка. Стаття підготовлена на виконання теми фундаментального наукового дослідження НДІ ВПЗ «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні» (номер державної реєстрації 0120U105615).

*Ключові слова:* безпека дорожнього руху, правопорушення, автотранспортна злочинність, ДТП, культурологічний напрям.

**Постановка проблеми.** Резолюцією ООН від 31 серпня 2020 року «Підвищення безпеки дорожнього руху у всьому світі» друге Десятиліття дій із забезпечення безпеки дорожнього руху (2021–2030 роки) оголошено періодом досягнення скорочення смертності і травматизму від дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) на 50 %. За оцінкою експертів ООН, це стане можливим за дотримання таких умов: реалізація національних концепцій підвищення рівня безпеки дорожнього руху; комплексного підходу під час розробки заходів вирішення проблем безпеки дорожнього руху; поступове запровадження безпілотного транспорту; удосконалення управління і контролю у сфері дорожнього руху.

Водночас, важливим аспектом для забезпечення ефективного функціонування дорожньо-транспортної системи та зниження рівня аварійності на автошляхах є і оцінка стану безпеки дорожнього руху. Цей процес передбачає системний підхід та охоплює низку напрямів, а саме: збирання інформації про ДТП, включаючи місця аварій, їх причини, кількість постраждалих, типи транспортних засобів та інші релевантні дані; аналіз обсягів руху транспортних засобів, пішоходів та велосипедистів на різних ділянках дороги; оцінка стану автодоріг, включаючи їх якість, освітлення, наявність дорожніх знаків та розмітки, а також інфраструктурні особливості; аналіз тенденцій та закономірностей ДТП; визначення рівня ризику для різних категорій учасників дорожнього руху (водії, пішоходи, велосипедисти) та різних типів доріг (міські, заміські); розробка на основі проведеного аналізу рекомендацій щодо напрямів убезпечення дорожнього руху; оцінка ефективності впроваджених заходів, що включає моніторинг змін кількості ДТП та тяжкості наслідків.

Ефективна оцінка стану безпеки дорожнього руху вимагає міждисциплінарного підходу, координації зусиль різних зацікавлених сторін і використання різних систем збору та аналізу даних. Одним із таких напрямів є

проведення опитувань серед учасників дорожнього руху для оцінки їх ставлення до дотримання правил дорожнього руху (далі – ПДР) та визначення рівня обізнаності про наслідки ДТП.

**Метою статті** є здійснення аналізу стану безпеки дорожнього руху в Україні на підставі офіційних статистичних відомостей про ДТП з загиблими та/або травмованими та результатів проведеного опитування громадян про стан дотримання ПДР для визначення основних напрямів зниження тяжких наслідків від ДТП.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Ґрунтовно проблема безпеки дорожнього руху та шляхи її вирішення в Україні вивчається науковцями відділу кримінологічних досліджень НДІ вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України. Дослідниками здійснено аналіз: теоретико-методологічних засад дослідження правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху<sup>2</sup>; кримінологічної характеристики ситуації із безпекою дорожнього руху, а саме смертності і травматизму від ДТП до і під час воєнного стану<sup>3</sup>; детермінаційного комплексу правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту<sup>4</sup>; показників вимірювання кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, а також географії таких правопорушень у 2013–2020 роки<sup>5</sup>; соціально-економічних втрат від ДТП з тяжкими наслідками; досвіду запобігання правопорушенням у сфері безпеки

---

<sup>2</sup> Батиргарєєва В. С. Методологія кримінологічного вивчення правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні. *Питання боротьби зі злочинністю*. 2022. Вип. 44. С. 18–29. DOI: 10.31359/2079-6242-2022-44-18; Батиргарєєва В. С. Убезпечення учасників дорожнього руху в Україні: до методології створення сучасної правової платформи в умовах євроінтеграції. *Питання боротьби зі злочинністю*. Харків: Право, 2023. Вип. 45. С. 68–80.

<sup>3</sup> Калініна А. В. Запобігання дорожньо-транспортним пригодам в умовах воєнного стану. *Питання боротьби зі злочинністю*: зб. наук. пр. Харків: Право, 2022. Вип. 44. С. 107–114; Головкін Б. М. Оцінка дорожньо-транспортної аварійності та тяжкості її наслідків в Україні. *Проблеми законності*. 2022. Вип. 156. С. 52–75.

<sup>4</sup> Данильченко Ю. Б. Система детермінації правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху в Україні. *Альманах наукових праць фахівців Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса Національної академії правових наук України за результатами досліджень у 2022 р.* / редкол.: В. С. Батиргарєєва, В. І. Борисов, Д. П. Євтєєва та ін. Харків: Право, 2022. 116 с

<sup>5</sup> Новіков О. В. Регіональні особливості розподілу порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України). *Journal «ScienceRise: JuridicalScience»*. 2022. № 2 (20). С. 50–58. URL: [http://journals.uran.ua/sr\\_law/article/view/259681/256535](http://journals.uran.ua/sr_law/article/view/259681/256535).

дорожнього руху та експлуатації транспорту в зарубіжних країнах<sup>6</sup>; віктимної поведінки учасників дорожнього руху<sup>7</sup>; державної політики у сфері убезпечення дорожнього руху<sup>8</sup>; культурологічного запобіжного напрямку автотранспортним правопорушенням<sup>9</sup> тощо.

**Виклад основного матеріалу.** В умовах правового режиму воєнного стану питання безпеки дорожнього руху не втрачає своєї актуальності, а навпаки, набуває ще більшої гостроти, адже рівень дорожньо-транспортного травматизму в Україні залишається стабільно високим.

За даними Департаменту патрульної поліції України динаміка ДТП в Україні з загиблими та/або травмованими за 2020–2023 роки виглядає так:

Рік	2021	2022	2023
Кількість ДТП	24 521	18 628	23 642
Загинуло	3 238	2 790	3 053
Травмовано	29 738	23 145	29 502

Як ми бачимо, у 2022 році зареєстровано на 24 % менше дорожньо-транспортних пригод із загиблими та/або травмованими ніж у 2021 році, також на 25 % знизився і рівень злочинів, передбачених статтею 286 КК України («Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами»). Ураховуючи стан, у якому перебувала країна перші місяці після повномасштабного вторгнення і той факт, що частина території України була окупована, наведене у відсотках зниження видається лише абстрактною цифрою.

---

<sup>6</sup> Колодяжний М. Г. Стратегія Vision Zero: уроки для України: монографія. Харків: Право, 2022. 300 с.

<sup>7</sup> Головін Б. М. Віктимна поведінка учасників дорожнього руху. *Питання боротьби зі злочинністю*. Харків: Право, 2023. Вип. 46. С. 78–86. URL: <http://pbz.nlu.edu.ua/article/view/304791>.

<sup>8</sup> Шрамко С. С. Впровадження в Україні державної політики щодо зниження тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод. *Вісник Асоціації кримінального права*, 2022. Вип. 2(18). С. 172–185. <http://vakp.nlu.edu.ua/article/view/268272>.

<sup>9</sup> Голіна В. В. Комплексний підхід до розробки культурологічного напрямку запобігання автотранспортним правопорушенням: поняття, змістовна характеристика значення. *Питання боротьби зі злочинністю*. Харків: Право, 2023. Вип. 45. С. 58–68. URL: <http://surl.li/lurvz>; Голіна В. В., Шрамко С. С. Концептуальні основи культурологічного напрямку підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні. *Питання боротьби зі злочинністю*: зб. наук. пр. Харків: Право, 2021. Вип. 42. С. 113–121.

У перший рік повномасштабного вторгнення РФ в Україну додалися нові чинники небезпеки на дорогах. По-перше, переїзд людей в інші регіони через воєнні дії, що спричинило зростання ДТП на трасах державного значення та у західних областях України через скупчення людей і автотранспорту. На це вплинув і людський фактор, адже люди не знали місцевості, внутрішніх «традицій» водіння у конкретному регіоні. По-друге, відключення систем автоматичного регулювання дорожнього руху, зокрема камер відеоспостереження для контролю за швидкістю у регіонах, близько розташованих до лінії зіткнення. Відсутність вагового запобіжника у безпеці дорожнього руху, одразу відобразилася на дотриманні ПДР, точніше його повному ігноруванні. По-третє, тимчасова зміна деяких правил дорожнього руху, а саме: заборона використання на всій території України відеореєстраторів у транспортних засобах із метою нерозголошення відомостей про переміщення та хід виконання завдань сил оборони, витік яких може допомогти ворогу, а так само фото- і відеозйомки доріг загального користування; об'єктів загального призначення; об'єктів інфраструктури; блокпостів; укріплень; розташування, зосередження чи переміщення військових частин (підрозділів) сил оборони; можливість керувати транспортними засобами категорії С, С1 на території України особами, які мають посвідчення водія категорії В; дозвіл використовувати протерміновані права як у паперовому, так і в електронному вигляді. По-четверте, відсутність зовнішнього освітлення у прифронтових регіонах, а також відключення вуличного освітлення в інших регіонах країни з метою заощадження електроенергії через обстріли енергетичної інфраструктури. Внаслідок цього суттєво зросла кількість летальних ДТП із пішоходами: лише з 10 по 23 жовтня 2022 року на вулицях українських міст загинув 51 пішохід, з них 38 – у темний час доби. Загалом кількість ДТП із загиблими пішоходами в цей період зросла на 25 %<sup>10</sup>.

---

<sup>10</sup> Безпека дорожнього руху в Україні під час війни: перемоги та нові виклики. URL: <https://u-cycle.org.ua/news/bezpeka-dorozhn-oho-rukhu-v-ukraini-pid-chas-viyny-peremohy-ta-novi-vyklyky/>.

Так, війна внесла свої корективи у стан безпеки дорожнього руху. З одного боку, у перші місяці війни, посилювався превентивний контроль, наприклад, це: 1) посилення контрольно-пропускного режиму на автошляхах населених пунктів, зокрема, тих, що межують з районами бойових дій шляхом розміщення блокпостів; 2) установлення додаткових загороджувальних конструкцій на окремих ділянках автомобільних доріг у населених пунктах, що межують із районами бойових дій (у першу чергу з превентивною метою блокування (уповільнення) руху військової техніки держави-агресора, що вплинуло й на дотримання вимог допустимої швидкості водіями автотранспорту); 3) скорочення часу перебування на дорогах цивільного транспорту через введення комендантської години<sup>11</sup>. З іншого – знизився запобіжний контроль, безпосередньо пов'язаний з техніко-технологічною складовою культурологічного напрямку. Від початку повномасштабного вторгнення російських військ на територію України з метою приховування пересування Збройних сил України було вимкнено більшість систем фіксації порушень ПДР. Деякий час патрульною поліцією обмежено використовувалися засоби із інтегрованою системою контролю швидкості транспортних засобів. Про те як впливає на поведінку учасників дорожнього руху відсутність запобіжного контролю безсумнівно знають усі<sup>12</sup>.

Висловлене міркування підтверджується тим, що у 2023 році кількість ДТП із постраждалими в Україні сягнула показників до повномасштабного вторгнення. Так, за перші три місяці 2023 року було зафіксовано 4 538 аварій, що співвідносно з аналогічним періодом 2021 року, коли сталося 4 457 аварій із постраждалими. За наведеними вище даними, всього у 2023 р. в Україні сталося 23 642 ДТП із загиблими та/або травмованими, що на 26,9 % більше, ніж у 2022 р. Загинуло у 2023 р. більше на 9,4 %, аніж у 2022 р. (3053 та 2791 відповідно), а травмовано більше на 27,5 % (29 502 проти 23 145)<sup>13</sup>.

---

<sup>11</sup> Шрамко С. С., Калініна А. В. Злочинність в Україні: яка вона є під час війни і якою може бути у післявоєнний час. *Питання боротьби зі злочинністю*. зб. наук.пр. Харків: Право, 2022. Вип. 44. С. 103.

<sup>12</sup> Див. Голіна В. В., Шрамко С. С. Культурологія безпеки дорожнього руху в Україні: теорія та практика запобігання автотранспортним правопорушенням: монографія. Харків: Право, 2023. С.

<sup>13</sup> Статистика ДТП в Україні. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>.

Розглянемо яким став розподіл ДТП в регіонах України після 24.02.2022 р. Загалом серед регіонів по кількості ДТП з постраждалими у 2022 році лідирувала Львівська область, де у 2022 році сталося 1 797 ДТП. До першої п'ятірки регіонів та міст, де трапилося найбільше ДТП увійшли: Дніпропетровська область (1 737), місто Київ (1487), Київська (1 267) та Одеська (1 157) області. Лідером антирейтингу за кількістю ДТП за період сім місяців 2023 року стала Дніпропетровська область. Там було зареєстровано майже 1,2 тис. ДТП. Загалом, за вказаний період на Дніпропетровщину припадає 9 % від загальної кількості таких дорожньо-транспортних пригод. Друге місце у цьому рейтингу посідає Львівщина (трохи менше 1,1 тис.), третє – Київ (1045 ДТП з постраждалими)<sup>14</sup>. Почасти, наведена географія пов'язана із переміщенням осіб всередині країни.

Перейдемо до результатів проведеного опитування про стан дотримання ПДР в Україні, в якому взяли участь понад 2 тис. громадян<sup>15</sup>. Категорія учасників дорожнього руху виглядала так: 44,8 % – пішоходи; 48,6 % – особи, які керують механічними транспортними засобами; 4,9 % – особи, які керують іншими транспортними засобами (велосипед, скутер, самокат).

На думку респондентів, найбільш актуальним на теперішній час питанням у сфері безпеки дорожнього руху є: обізнаність про ПДР (76 %); якість автошляхів (70 %); дотримання законності працівниками патрульної поліції (31 %); організація транспортних розв'язок (31,5 %). Стосовно власної оцінки щодо стану безпеки дорожнього руху у регіоні проживання, відповіді розподілили рівномірно (50 % – задовільно, 50 % – незадовільно).

Респондентам, що вважають незадовільним стан безпеки дорожнього руху, ми запропонували пояснити причину такої відповіді. Такими виявилися результати: недисциплінованість пішоходів – 57,5 %; недотримання ПДР водіями

---

<sup>14</sup> 12,6 тис. ДТП з травмованими і загиблими за неповний 2023 рік. URL: <https://opendatabot.ua/analytics/dtp-causes-7-2023>.

<sup>15</sup> Опитування проводилося фахівцями відділу кримінологічних досліджень НДІ ВПЗ імені академіка В.В. Сташиса НАПрН України із грудня 2022 року по листопад 2023 р. за допомогою програмного забезпечення «Google Forms». Статус опитування: всеукраїнський (представлені всі регіони держави, крім тимчасово окупованих територій).

автотранспортних засобів – 67,2 %; незадовільна дорожня інфраструктура – 43,9 %; уникнення порушниками покарання – 32,7 %; недостатній рівень підготовки водіїв – 26,2 %; слабкі санкції до порушників – 25,8 %; незадовільна організація дорожнього руху – 20,2 %; незадовільна робота патрульної поліції – 13,4 %<sup>16</sup>.

Опитувані найчастіше помічають або вважають найбільше поширеними такі порушення ПДР: перевищення швидкості – 71,5 %; порушення ПДР пішоходами – 56,3 %; порушення правил проїзду перехрестя, пішохідних переходів – 43,5 %; порушення правил маневрування – 43,1 %; керування транспортними засобами у стані сп'яніння – 29,7 %. До речі, статистичний розподіл найбільш поширених проявів порушень правил дорожнього руху з загиблими та травмованими учасниками дорожнього руху у 2022 році виглядає так: із 18 628 зареєстрованих випадків найбільша питома вага припадає на перевищення безпечної швидкості руху (40,5 %), порушення правил маневрування (20,6 %), порушення правил проїзду перехресть (7,9 %), порушення правил проїзду пішохідних переходів (7,7 %), керування транспортними засобами у стані сп'яніння (4,2 %). Що стосується 2023 року, то розподіл 23 642 ДТП із загиблими та/або травмованими виглядає так: перевищення безпечної швидкості руху (38,9 %), порушення правил маневрування (21,9 %), порушення правил проїзду перехресть (8,5 %), порушення правил проїзду пішохідних переходів (6,9 %), недотримання дистанції (4,8 %), керування транспортними засобами у стані сп'яніння (4 %) <sup>17</sup>. Тобто респонденти вказали на топ-причини смертності та травматизму на дорогах.

В опитуванні ми поцікавилися думкою громадян щодо причин порушення ПДР пішоходами та водіями. Так, респонденти вважають, що причинами порушення ПДР пішоходами, зокрема, є: низька культура поведінки (49,5 % респондентів); відчуття безкарності (51,5 %); на легковажність (50,9 %); неуважність (40,6 %). Щодо причин порушення ПДР водіями, то вказали та такі:

---

<sup>16</sup> Опитуваним було запропоновано надати декілька варіантів відповідей.

<sup>17</sup> Статистика ДТП в Україні. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>.



нехтування дотримання ПДР (67,4 %); низька культура поведінки (46,3 %); відчуття безкарності (47,3 %); легковажність (38,4 %).

Наведені цифри переконливо вказують на щорічно сталий для нашої країни характер, що свідчить про домінуючу детермінанту цих ДТП – свідомість, волю, емоції водіїв, криміногенним проявам яких сприяють, зокрема, відсутність сприйняття ними невідворотності наступу юридичної відповідальності. Тобто домінуючим чинником вчинених ДТП є людський фактор. На думку В. В. Голіни, «людський фактор» на рівні наукового узагальнення – не конкретна особа (водій, пішохід), а сукупність властивостей людської свідомості, волі, інтелекту, емоцій, інтересів що типово відіграють рішучу роль у вчиненні ДТП. Ці властивості притаманні всім людям, але для деяких з них у поєднанні з управлінням транспортним засобом вони стають домінуючим фактором вчинення автотранспортного правопорушення. Прояв цих властивостей відбувається, як правило, свідомо і свідчить перш за все про слабкість або взагалі відсутність належного контролю<sup>18</sup>.

Повернемося до опису результатів опитування. Серед респондентів 73 % не ставали учасниками ДТП, а інші 27 % опитуваних під час ДТП перебували у статусі: особа, що керує механічним транспортним засобом (автомобіль, мотоцикл, тощо) – 47 %; пішохід – 30 %; пасажир – 18 %; особа, що керує велосипедом, скутером, електросамокатом та ін. – 5 %. З власної вини ставали учасниками ДТП 89 % осіб.

В анкеті ставилися питання про особисте дотримання заходів безпеки. Так, 96 % респондентів дотримуються ПДР коли перебувають у статусі пішохода; 84 % – використовують ремені безпеки під час руху, коли перебувають у статусі пасажир легкового автотранспорту; 69,2 % – використовують у темний час доби світловідбиваючі елементи, а 34,2 % забезпечили такими наліпками дитину.

---

<sup>18</sup> Голіна В. В. Кримінологічний підхід до запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням в Україні. *Забезпечення безпеки дорожнього руху: глобальні та локальні рішення: матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (м. Кривий Ріг, 17 листоп. 2023 р.)*. Кривий Ріг, 2023. С. 27. URL: <https://dnuvs.ukr.education/wp-content/uploads/2023/11/zbirnyk-materialiv-mnprk-17.11.2023.pdf>.

Стосовно обізнаності респондентів про рівень смертності та травматизму на дорогах, то 68 % відповіли що обізнані. Крім того, 66,2 % громадян вважають, що поінформованість населення про реальні показники смертності та травматизму на дорогах (білборди, соціальна реклама, оприлюднення в ЗМІ) сприятимуть зниженню ДТП.

На думку опитуваних, загрозу на дорозі становлять дії інших учасників дорожнього руху, а саме: перевищення безпечної швидкості – 68,1 %; керування транспортними засобами у стані сп'яніння – 63,5 %; порушення правил проїзду перехрестя, пішохідних переходів – 47,4 %; порушення правил маневрування – 41,8 %; відволікаючі фактори для водіїв (мобільні пристрої, реклама на дорогах тощо) – 38,8 %; недостатній рівень підготовки водіїв транспортних засобів – 25,5 %; нехтування водіями правилами експлуатації транспортного засобу – 20,8 %; незадовільний технічний стан транспортного засобу – 17,3 %.

Все наведене вище ще більше актуалізує питання формування культури поведінки на дорогах та підвищення рівня правосвідомості всіх учасників дорожнього руху. Це можливе шляхом упровадження культурологічного напрямку підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні. Він полягає у посиленні правового тиску (стягнень, санкцій, конфіскації тощо) на правосвідомість і на культуру поведінки учасників дорожнього руху. Усвідомлення суттєвих втрат матеріального і нематеріального характеру при порушенні ПДР, невідворотність покарання, суспільний осуд та виключення за порушення нормативних заборон і приписів здатні підвищити відповідальність та переглянути учасників дорожнього руху свій «модус необережності»<sup>19</sup>. Зазначимо, що одним із основних аспектів у сфері безпеки дорожнього руху, якому приділяється прискіплива увага в розвинутих країнах світу, є формування свідомості безпеки дорожнього руху у кожного громадянина.

Враховуючи наведену вище динаміку ДТП в Україні, амбітної мети, визначеної у Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на

---

<sup>19</sup> Див.: Голіна В. В., Шрамко С. С. Культурологія безпеки дорожнього руху... С. 53.

період до 2024 року, – зниження рівня смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод щонайменше на 30 % до 2024 року, а також зниження ступеня тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод для учасників дорожнього руху та зменшення соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортного травматизму – досягти не вдасться. Це підтверджується і відповіддю Державного агентства відновлення та розвитку інфраструктури України на запит Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності ім. академіка В. В. Сташиса НАПрН України щодо стану виконання Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні за період до 2023 року, що у 2022 році, у зв'язку з обмеженням фінансування, військовою агресією та інших об'єктивних обставин, заходи, розпочаті у 2021 році, були не завершені. У 2023 році заходи і засоби, заплановані Державною програмою, не фінансувалися і не виконувалися<sup>20</sup>. Вочевидь, культурологічний напрям підвищення рівня безпеки дорожнього руху є на теперішній час найбільш реальним напрямом.

**Висновки.** Підсумовуючи викладене, зазначимо, що у порівнянні з показниками 2020 року, у 2023 році сталося лише на 9,5 % менше ДТП із загиблими та/або травмованими. На пресконференції в Женеві 22 жовтня 2024 року голова Східної Європи Фонду народонаселення ООН Френсіс Бауер повідомила, що населення України скоротилося на 10 мільйонів осіб, або приблизно на чверть від початку повномасштабного вторгнення росії. Нескладні підрахунки підтверджують, що смертність та травматизм на дорогах України стали без перебільшення другим фронтом. І досягнення запланованої мети зниження рівня смертності внаслідок ДТП можливе за умови підвищення рівня правосвідомості всіх учасників дорожнього руху шляхом упровадження у практику запобіжної діяльності культуролого-правового напрямку (концепції). Така концепція розроблена науковцями НДІ вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України у межах виконання фундаментальної теми

---

<sup>20</sup> Див.: Там само.

дослідження «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні» (номер державної реєстрації 0120U105615).

### Список використаних джерел

1. Батиргареева В. С. Методологія кримінологічного вивчення правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні. *Питання боротьби зі злочинністю*. 2022. Вип. 44. С. 18–29. DOI: 10.31359/2079-6242-2022-44-18.
2. Батиргареева В. С. Убезпечення учасників дорожнього руху в Україні: до методології створення сучасної правової платформи в умовах євроінтеграції. *Питання боротьби зі злочинністю*. Харків: Право, 2023. Вип. 45. С. 68–80.
3. Безпека дорожнього руху в Україні під час війни: перемоги та нові виклики. URL: <https://u-cycle.org.ua/news/bezpeka-dorozhn-oho-rukhu-v-ukraini-pid-chas-viynu-peremohy-ta-novi-vyklyky/>
4. Головкін Б. М. Оцінка дорожньо-транспортної аварійності та тяжкості її наслідків в Україні. *Проблеми законності*. 2022. Вип. 156. С. 52–75.
5. Головкін Б. М. Віктимна поведінка учасників дорожнього руху. *Питання боротьби зі злочинністю*. Харків: Право, 2023. Вип. 46. С. 78–86. URL: <http://pbz.nlu.edu.ua/article/view/304791>.
6. Голіна В. В. Комплексний підхід до розробки культурологічного напрямку запобігання автотранспортним правопорушенням: поняття, змістовна характеристика значення. *Питання боротьби зі злочинністю*. Харків: Право, 2023. Вип. 45. С. 58–68. URL: <http://surl.li/lurvz>.
7. Голіна В. В., Шрамко С. С. Концептуальні основи культурологічного напрямку підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні. *Питання боротьби зі злочинністю: зб. наук. пр.* Харків: Право, 2021. Вип. 42. С. 113–121.
8. Голіна В. В., Шрамко С. С. Культурологія безпеки дорожнього руху в Україні: теорія та практика запобігання автотранспортним правопорушенням: монографія. Харків: Право, 2023. 184 с.
9. Голіна В. В. Кримінологічний підхід до запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням в Україні. *Забезпечення безпеки дорожнього руху: глобальні та локальні рішення: матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (м. Кривий Ріг, 17 листоп. 2023 р.)*. Кривий Ріг, 2023. С. 26–28 URL: <https://dnuvs.ukr.education/wp-content/uploads/2023/11/zbirnyk-materialiv-mnprk-17.11.2023.pdf>.
10. Данильченко Ю. Б. Система детермінації правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху в Україні. *Альманах наукових праць фахівців Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса Національної академії правових наук України за результатами досліджень у 2022 р.* / редкол.: В. С. Батиргареева, В. І. Борисов, Д. П. Євтеєва та ін. Харків: Право, 2022. 116 с

11. Калініна А. В. Запобігання дорожньо-транспортним пригодам в умовах воєнного стану. *Питання боротьби зі злочинністю*: зб. наук. пр. Харків: Право, 2022. Вип. 44. С. 107–114.
12. Колодяжний М. Г. Стратегія Vision Zero: уроки для України: монографія. Харків: Право, 2022. 300 с.
13. Новіков О. В. Регіональні особливості розподілу порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України). *Journal «ScienceRise: JuridicalScience»*. 2022. № 2 (20). С. 50–58. URL: [http://journals.uran.ua/sr\\_law/article/view/259681/256535](http://journals.uran.ua/sr_law/article/view/259681/256535).
14. Статистика ДТП в Україні. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>.
15. Шрамко С. С. Впровадження в Україні державної політики щодо зниження тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод. *Вісник Асоціації кримінального права*, 2022. Вип. 2(18). С. 172–185. URL: <http://vapk.nlu.edu.ua/article/view/268272>
16. Шрамко С. С., Калініна А. В. Злочинність в Україні: яка вона є під час війни і якою може бути у післявоєнний час. *Питання боротьби зі злочинністю*. зб. наук.пр. Харків: Право, 2022. Вип. 44. С. 103.
17. 12,6 тис. ДТП з травмованими і загиблими за неповний 2023 рік. URL: <https://opendatabot.ua/analytics/dtp-causes-7-2023>

## REFERENCES

1. Batyrhareieva, V. S. (2022). Metodolohiia kryminolohichnoho vuvchennia pravoporushen u sferi dorozhnoho rukhu ta ekspluatatsii transportu v Ukraini [Methodology of Criminological Study of Offences in the Field of Road Traffic in Ukraine] *Pytannia borotby zi zlochynnistiu*, 44, 18–29 [in Ukrainian].
2. Batyrhareieva, V. S. (2023). Ubezpechennia uchashnykiv dorozhnoho rukhu v Ukraini: do metodolohii stvorennia suchasnoi pravovoi platformy v umovakh yevrointehratsii [Safety of road users in Ukraine: Towards a methodology for creating a modern legal platform in the context of European integration]. *Pytannia borotby zi zlochynnistiu*, 45, 68–80 [in Ukrainian].
3. Bezpeka dorozhnoho rukhu v Ukraini pid chas viiny: peremohy ta novi vyklyky. URL: <https://u-cycle.org.ua/news/bezpeka-dorozhn-oho-rukhu-v-ukraini-pid-chas-viyny-peremohy-ta-novi-vyklyky/> [in Ukrainian].
4. Holovkin, B. M. (2022). Otsinka dorozhno-transportnoi avariinosti ta tiazhkosti yii naslidkiv v Ukraini [Assessment of road traffic accidents and the severity of their consequences in Ukraine] 156. *Problemy zakonnosti*, 52–75 [in Ukrainian].
5. Holovkin, B. M. (2023). Viktymna povedinka uchashnykiv dorozhnoho rukhu [Victim behaviour of road users]. *Pytannia borotby zi zlochynnistiu*, Вип. 46, 78–86. URL: <http://pbz.nlu.edu.ua/article/view/304791> [in Ukrainian].
6. Golina, V. V. (2023). Kompleksnyi pidkhid do rozrobky kulturolohichnoho napriamu zapobihannia avtotransportnym pravoporushenniam: poniattia, oznaky, zmistovna kharakterystyka, znachennia [A comprehensive approach to the development

of cultural direction of prevention of motor vehicle offences: concepts, signs, substantive characteristics, meaning] *Pytannia borotby zi zlochynnistiu*, 45, 58–67 [in Ukrainian].

7. Golina, V. V., Shramko, S. S. (2021). Kontseptualni osnovy kulturolohichnoho napriamu pidvyshchennia rivnia bezpeky dorozhnoho rukhu v Ukraini [Conceptual foundations of the cultural direction of increasing the level of road safety in Ukraine]. *Pytannia borotby zi zlochynnistiu*, 42, 113–121 [in Ukrainian].

8. Golina, V. V., Shramko, S. S. (2023). Kulturolohiia bezpeky dorozhnoho rukhu v Ukraini: teoriia ta praktyka zapobihannia avtotransportnym pravoporushenniam [Culturology of road safety in Ukraine: theory and practice of preventing road traffic offences]. Kharkiv: Pravo, 184 [in Ukrainian].

9. Golina, V. V. (2023). Kryminolohichniy pidkhid do zapobihannia dorozhno-transportnym pravoporushenniam v Ukraini [Criminological Approach to Preventing Road Traffic Offences in Ukraine]. *Zabezpechennia bezpeky dorozhnoho rukhu: hlobalni ta lokalni rishennia: materialy mizhnar. nauk.-prakt. konf. (Kryvyi Rih, 17 lystop. 2023)*. Kryvyi Rih, 26–28. URL: <https://dnuvs.ukr.education/wp-content/uploads/2023/11/zbirnyk-materialiv-mnpk-17.11.2023.pdf> [in Ukrainian].

10. Danylchenko, Yu. B. (2022) Systema determinatsii pravoporushen u sferi bezpeky dorozhnoho rukhu v Ukraini [The system of determination of offences in the field of road safety in Ukraine]. *Almanakh naukovykh prats fakhivtsiv Naukovodozlidnoho instytutu vyvchennia problem zlochynnosti imeni akademika V. V. Stashysa Natsionalnoi akademii pravovykh nauk Ukrainy za rezultatamy doslidzhen u 2022 r. / redkol.: V. S. Batoryhareieva, V. I. Borysov, D. P. Yevtieieva ta in.* Kharkiv: Pravo, 116 [in Ukrainian].

11. Kalinina, A. V. (2022). Zapobihannia dorozhno-transportnym pryhodam v umovakh voiennoho stanu [Prevention of road accidents under martial law] 44 *Pytannia borotby zi zlochynnistiu*, 107–114 [in Ukrainian].

12. Kolodiaznyi, M. H. (2022). Stratehiia Vision Zero: uroky dlia Ukrainy [Vision Zero strategy: lessons for Ukraine]. Kharkiv: Pravo, 300 [in Ukrainian].

13. Novikov, O. V. (2022). Rehionalni osoblyvosti rozpodilu porushen pravyl bezpeky dorozhnoho rukhu abo ekspluatatsii transportu osobamy, yaki keruiut transportnymy zasobamy (st. 286 KK Ukrainy) [Regional peculiarities of distribution of violations of the rules of road safety or operation of transport by persons driving vehicles (Article 286 of the Criminal Code of Ukraine)]. № 2 (20) *Journal «ScienceRise: JuridicalScience»*, 50–58. URL: [http://journals.uran.ua/sr\\_law/article/view/259681/256535](http://journals.uran.ua/sr_law/article/view/259681/256535) [in Ukrainian].

14. Statystyka DTP v Ukraini. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> [in Ukrainian].

15. Shramko, S. S. (2022) Vprovadzhennia v Ukraini derzhavnoi polityky shchodo znyzhennia tiazhkosti naslidkiv dorozhno-transportnykh pryhod [Implementation of state policy in Ukraine to reduce road accidents]. *Visnyk Asotsiatsii kryminalnoho prava*, 2(18), 172–185. URL: <http://vakp.nlu.edu.ua/article/view/268272> [in Ukrainian].

16. Shramko S. S., Kalinina A. V. (2022) Zlochynnist v Ukraini: yaka vona ye pid chas viiny i yakoiu mozhe buty u pisliavoiennyi chas [Crime in Ukraine: what it is during the war and what it can be in the post-war period] 44. *Pytannia borotby zi zlochynnistiu*, 98–106 [in Ukrainian].

17. 12,6 tys. DTP z travmovanymy i zahyblymy za nepovnyi 2023 rik. URL: <https://opendatabot.ua/analytics/dtp-causes-7-2023> [in Ukrainian].

***Shramko S. S. Assessment of the current state of road traffic safety in Ukraine***

*The article analyses the state of road safety in Ukraine. The author provides statistics on deaths and injuries due to road accidents for 2021-2023 and concludes that under the legal regime of martial law, the issue of road safety has not lost its relevance, as the level of road traffic injuries in Ukraine remains consistently high. Thus, in 2023, the number of road accidents with victims in Ukraine reached the levels before russia's full-scale invasion: in 2023, 23,642 road accidents with fatalities and/or injuries occurred in Ukraine, which is 26.9 % more than in 2022. It is noted that in the first year of russia's full-scale invasion of Ukraine, new dangers on the roads were added. The article presents the results of a survey on the state of compliance with traffic rules in Ukraine, in which more than 2 thousand citizens took part. The answers obtained convincingly indicate that the dominant determinant of road accidents is the consciousness, will, and emotions of drivers, whose criminogenic manifestations are facilitated, in particular, by a low culture of behaviour, neglect of compliance with traffic rules, and the lack of perception of the inevitability of legal liability. The author concludes that the ambitious goal set out in the Strategy for Improving Road Safety in Ukraine for the period up to 2024 to reduce the road traffic death rate by at least 30 % by 2024, as well as to reduce the severity of road traffic accidents for road users and to reduce socio-economic losses from road traffic injuries will not be achieved. In this context, the author emphasises that achieving the planned goal of reducing the death rate as a result of road accidents is possible only if the level of legal awareness of all road users is increased by introducing a culturological concept into the practice of preventive activities.*

**Key words:** road safety, offences, motor vehicle crime, road accidents, culturological direction.