

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
БІЛОЦЕРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ АГРАРНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЕКОНОМІЧНИЙ ФАКУЛЬТЕТ
ОПП «Публічне управління та адміністрування»

Допускається до захисту
Завідувач кафедри публічного управління,
адміністрування та міжнародної економіки

назва кафедри

професор Сокольська Т.В.

підпис,

вчене звання, прізвище, ініціали

« 25 » листопада 2025 року

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА МАГІСТРА

РОЗВИТОК ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ У СФЕРІ ДОРОЖНЬОЇ БЕЗПЕКИ В КОНТЕКСТІ РУХУ УКРАЇНИ В ЄС

Виконав: Шмельов Микита Вячеславович

прізвище, ім'я, по батькові

Керівник: доцент Панасюк Вікторія Іллівна

вчене звання, прізвище, ім'я, по батькові

Рецензент: доцент Зубченко Вікторія Володимирівна

вчене звання, прізвище, ім'я, по батькові

підпис

Я, Шмельов Микита Вячеславович, засвідчую, що кваліфікаційну роботу магістра виконано з дотриманням принципів академічної доброчесності.

Біла Церква – 2025

РЕФЕРАТ

Шмельов Микита Вячеславович: Розвиток державної політики у сфері дорожньої безпеки в контексті руху України в ЄС

Досліджено сучасний стан та визначено напрями удосконалення державної політики у сфері дорожньої безпеки України з урахуванням європейських вимог і стандартів.

Використано загальнонаукові і спеціальні методи та підходи, зокрема загальнонаукові методи аналізу, синтезу, порівняння, системного та структурно-функціонального підходу, а також спеціальні методи — статистичний, аналітичний, інституційний і порівняльно-правовий.

Виявлено сутність державної політики у сфері дорожньої безпеки в контексті руху України в ЄС; з'ясовано складові нормативно-правової бази державної політики у сфері дорожньої безпеки України; з'ясовано складові інституційної системи управління безпекою дорожнього руху в Україні; проведено аналіз стану дорожньо-транспортної безпеки в Україні; виявлено інституційне та організаційне забезпечення політики дорожньої безпеки; проаналізовано державну політику України у сфері дорожньої безпеки в контексті руху України в ЄС; з'ясовано євроінтеграційні орієнтири та стратегічні цілі державної політики дорожньої безпеки; подано напрями удосконалення державної політики у сфері дорожньої безпеки України.

Зроблено висновок, що формування ефективної системи безпеки дорожнього руху — це не лише питання технічного вдосконалення доріг, а передусім комплексна державна політика, що базується на принципах людиноцентричності, системності та інноваційності. Україна має всі передумови для того, щоб у найближче десятиліття досягти рівня безпеки, притаманного країнам ЄС, за умови політичної волі, стабільного фінансування та впровадження європейських стандартів управління.

Практична значущість результатів дослідження полягає у можливості використання сформульованих пропозицій органами державної влади під час підготовки програм розвитку транспортної галузі, а також у роботі Державної служби України з безпеки на транспорті для забезпечення виконання завдань у сферах державного контролю і нагляду, цифровізації та кадрової політики.

Кваліфікаційна робота магістра містить 59 сторінок, 10 таблиць, список використаних джерел із 51 найменування.

Ключові слова: дорожня безпека, державна політика, євроінтеграція, Vision Zero, Safe System, нормативно-правова база, транспортна галузь.

ANNOTATION

Shmelov Mykyta Vyacheslavovych: Development of state policy in the field of road safety in the context of Ukraine's movement in the EU

It has been investigated of the improving the state policy in the field of road safety in Ukraine have been identified, taking into account European requirements and standards.

It has been used the method of systematization and generalization in particular general scientific methods of analysis, synthesis, comparison, systemic and structural-functional approach, as well as special methods - statistical, analytical, institutional and comparative-legal.

It was revealed the essence of state policy in the field of road safety in the context of Ukraine's movement in the EU has been identified; the components of the regulatory and legal framework of state policy in the field of road safety in Ukraine; the components of the institutional system of road safety management in Ukraine have been identified; an analysis of the state of road safety in Ukraine has been conducted; the institutional and organizational support of road safety policy has been identified; the state policy of Ukraine in the field of road safety in the context of Ukraine's movement in the EU has been analyzed; The European integration guidelines and strategic goals of the state road safety policy were clarified; directions for improving the state policy in the field of road safety of Ukraine were presented.

It has been concluded that the formation of an effective road safety system is not only a matter of technical improvement of roads, but primarily a comprehensive state policy based on the principles of human-centeredness, systematicity and innovation. Ukraine has all the prerequisites to achieve the level of safety inherent in EU countries in the coming decade, provided that there is political will, stable financing and the implementation of European management standards.

The results can be used for the possibility of using the formulated proposals by state authorities when preparing transport sector development programs, as well as in the work of the State Service of Ukraine for Transport Safety to ensure the fulfillment of tasks in the areas of state control and supervision, digitalization and personnel policy.

The master's thesis contains 59pages, 10 tables, a list of used sources from 51 names.

Keywords: road safety, public policy, European integration, Vision Zero, Safe System, regulatory framework, transport industry.

ЗМІСТ

ВСТУП	6
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ОСНОВИ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ У СФЕРІ ДОРОЖНЬОЇ БЕЗПЕКИ В КОНТЕКСТІ РУХУ УКРАЇНИ В ЄС	9
1.1. Сутність державної політики у сфері дорожньої безпеки в контексті руху України в ЄС	9
1.2. Нормативно-правова база державної політики у сфері дорожньої безпеки України	13
1.3. Інституційна система управління безпекою дорожнього руху в Україні	17
Висновки до розділу 1	22
РОЗДІЛ 2 АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ У СФЕРІ ДОРОЖНЬОЇ БЕЗПЕКИ В УКРАЇНІ	24
2.1 Аналіз стану дорожньо-транспортної безпеки в Україні	24
2.2 Інституційне та організаційне забезпечення політики дорожньої безпеки	27
2.3. Аналіз державної політики України у сфері дорожньої безпеки в контексті руху України в ЄС	32
Висновки до розділу 2	35
РОЗДІЛ 3. УДОСКОНАЛЕННЯ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ У СФЕРІ ДОРОЖНЬОЇ БЕЗПЕКИ В КОНТЕКСТІ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ	37
3.1. Євроінтеграційні орієнтири та стратегічні цілі державної політики дорожньої безпеки	37
3.2. Напрями удосконалення державної політики у сфері дорожньої безпеки України	42
Висновки до розділу 3	47
ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ	49
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	54

ВСТУП

Актуальність теми. У сучасному світі безпека дорожнього руху є важливою складовою державної політики, яка має безпосередній вплив на соціально-економічний розвиток, охорону життя і здоров'я громадян та якість життя населення. Дорожньо-транспортний травматизм — одна з найсерйозніших проблем не лише для України, а й для всього світу. За даними Всесвітньої організації охорони здоров'я, щороку внаслідок дорожньо-транспортних пригод у світі гине понад 1,3 мільйона осіб, і ще близько 50 мільйонів отримують травми. У структурі загальної смертності населення України наслідки ДТП стабільно входять до першої десятки причин смертності працездатного населення.

Розвиток державної політики у сфері дорожньої безпеки в Україні має тривалу історію, однак її інституційна ефективність залишається обмеженою. Незважаючи на розроблення стратегічних документів, створення відповідних органів і програм, рівень аварійності на дорогах продовжує перевищувати середньоєвропейські показники. Така ситуація свідчить про необхідність глибокої трансформації підходів до формування та реалізації політики безпеки руху — від реактивної моделі, що зосереджується на ліквідації наслідків ДТП, до превентивної, спрямованої на попередження ризиків.

Європейський вектор розвитку України визначає нові орієнтири у сфері державної політики безпеки дорожнього руху. Згідно з положеннями Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, держава зобов'язалася адаптувати своє законодавство до вимог і стандартів ЄС, зокрема у транспортній галузі. Основною метою такої адаптації є досягнення європейських рівнів безпеки дорожнього руху, що передбачає системний підхід до управління ризиками, впровадження інноваційних технологій, підвищення відповідальності всіх учасників дорожнього руху

Актуальність теми зумовлена як внутрішніми, так і зовнішніми факторами. З одного боку, війна, що триває в Україні, призвела до руйнування значної

частини транспортної інфраструктури, зменшення контролю на дорогах, збільшення кількості аварій через складні логістичні умови. З іншого боку, післявоєнна відбудова країни створює нові можливості для модернізації транспортної системи за стандартами ЄС, що включає безпечні дороги, цифровізацію управління та впровадження принципів сталого розвитку.

Метою даної магістерської роботи є дослідження сучасного стану та визначення напрямів удосконалення державної політики у сфері дорожньої безпеки України з урахуванням європейських вимог і стандартів.

Для досягнення поставленої мети у роботі передбачено вирішення таких **завдань**:

виявити сутність державної політики у сфері дорожньої безпеки в контексті руху України в ЄС;

з'ясувати складові нормативно-правової бази державної політики у сфері дорожньої безпеки України;

з'ясувати складові інституційної системи управління безпекою дорожнього руху в Україні; провести аналіз стану дорожньо-транспортної безпеки в Україні;

виявити інституційне та організаційне забезпечення політики дорожньої безпеки;

проаналізувати державну політику України у сфері дорожньої безпеки в контексті руху України в ЄС;

з'ясувати євроінтеграційні орієнтири та стратегічні цілі державної політики дорожньої безпеки;

подати напрями удосконалення державної політики у сфері дорожньої безпеки України.

Об'єктом дослідження є процес формування та реалізації державної політики у сфері безпеки дорожнього руху в Україні.

Предметом дослідження є — механізми реалізації державна політика у сфері безпеки дорожнього руху в контексті європейської інтеграції України.

У кваліфікаційній роботі магістра застосовані загальнонаукові і спеціальні методи та підходи, зокрема загальнонаукові методи аналізу, синтезу, порівняння, системного та структурно-функціонального підходу, а також спеціальні методи — статистичний, аналітичний, інституційний і порівняльно-правовий.

Інформаційну базу дослідження склали нормативно-правові акти України та ЄС, офіційні звіти МВС, ЄБРР, ETSC, WHO, наукові публікації вітчизняних та зарубіжних дослідників.

Елементи наукової новизни роботи полягають у визначенні концептуальних засад розвитку державної політики безпеки дорожнього руху України з урахуванням європейського досвіду, а також у розробленні практичних рекомендацій щодо підвищення її ефективності через впровадження інноваційних інструментів управління.

Практичне значення результатів полягає у можливості використання сформульованих пропозицій органами державної влади під час підготовки програм розвитку транспортної галузі, а також у навчальному процесі для підготовки фахівців у сфері публічного управління.

Апробація результатів дослідження проведена під час виступу на студентському науковому гуртку «Публічне управління та адміністрування» БНАУ та участі в міжнародній науково-практичній конференції «Пріоритети модернізації аграрної освіти у сучасних умовах: від витоків до сьогодення» 24 вересня 2025 року в Білоцерківському національному аграрному університеті.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ОСНОВИ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ У СФЕРІ ДОРОЖНЬОЇ БЕЗПЕКИ В КОНТЕКСТІ РУХУ УКРАЇНИ В ЄС

1.1. Сутність державної політики у сфері дорожньої безпеки в контексті руху України в ЄС

Державна політика у сфері дорожньої безпеки є складовою системи публічного управління, що спрямована на зменшення ризиків дорожньо-транспортних пригод (ДТП), охорону життя і здоров'я громадян [1], створення умов для безпечного та ефективного функціонування транспортної системи.

Її сутність полягає в тому, що держава визначає стратегічні напрями розвитку галузі, розробляє нормативно-правову базу, формує організаційні механізми контролю, координує діяльність відповідних інституцій і забезпечує фінансування заходів із безпеки руху [11]

Згідно з рекомендаціями Всесвітньої організації охорони здоров'я, кожна держава має формувати цілісну політику дорожньої безпеки, що включає п'ять опор: управління, дороги, транспортні засоби, поведінку учасників руху та післяаварійний захист [8]. Успішна реалізація політики можлива лише за умови системного підходу, коли дії різних міністерств та служб узгоджені між собою.

Успішна реалізація політики базується на системному підході, визначеному Всесвітньою організацією охорони здоров'я (ВООЗ), відомому як "П'ять опор", що забезпечують комплексний вплив на проблему [8]. Політика охоплює: Управління (розробка стратегій і законодавства); Безпечні дороги (інженерні рішення, аудит інфраструктури, зокрема, Директива ЄС 2008/96/ЄС) [6]; Безпечні транспортні засоби (впровадження обов'язкових систем пасивної та активної безпеки, таких як ESP та ADAS); Безпечна поведінка (превентивні кампанії, освіта та контроль); та Післяаварійний захист (організація швидкої та якісної

екстреної допомоги у межах "золотої години"). Системність означає, що жодна окрема дія не може замінити узгоджених кроків у всіх п'яти напрямках.

Безпечний дорожній рух — це не лише транспортне, а й соціальне явище.

Високий рівень аварійності знижує продуктивність праці, створює додаткові витрати для системи охорони здоров'я, викликає економічні збитки, що, за оцінками Світового банку, сягають 2–3 % ВВП країни [8]. Тому підвищення рівня безпеки руху розглядається як важливий індикатор соціально-економічного розвитку держави.

Державна політика у сфері дорожньої безпеки є багатовимірною складовою публічного управління, що еволюціонує від реактивного усунення наслідків ДТП до проактивного управління ризиками [10]. Вона охоплює не лише транспортний сектор, але й сфери охорони здоров'я, освіти, будівництва та правоохоронної діяльності. Її кінцева мета — захист життя та здоров'я громадян та забезпечення економічно ефективного функціонування транспортної системи. Згідно з оцінками Світового банку, економічні збитки від високого рівня аварійності часто перевищують 2-3% ВВП, що свідчить про необхідність розглядати безпеку руху як ключовий індикатор соціально-економічного розвитку та показник ефективності державного управління.

У структурі сучасної державної політики важливе місце займають європейські стандарти безпеки дорожнього руху. Європейський Союз реалізує концепцію *Vision Zero* (Нульова смертність) [12], ухвалену у Швеції ще в 1997 році, яка передбачає досягнення нульової смертності на дорогах.

Основними принципами європейської політики безпеки дорожнього руху є:

- Системність управління — безпека формується на всіх етапах: проектування, будівництво, експлуатація доріг.

- Відповідальність держави і суспільства — за безпечне середовище відповідають не лише водії, а й інженери, поліція, освітні установи.

– Превентивність і навчання — формування культури безпечної поведінки з раннього віку.

– Інноваційність — використання цифрових технологій, систем автоматичного контролю швидкості, аналізу трафіку та моніторингу ризиків.

Перехід до концепції Vision Zero (Нульова смертність) та Safe System Approach кардинально змінює філософію відповідальності [12]. На відміну від традиційного підходу, який покладав основну вину на водія, Safe System виходить із постулату, що люди помиляються, але система не повинна дозволити, щоб ця помилка коштувала життя. Відтак, акцент зміщується на інженерні рішення, які мінімізують наслідки ДТП: встановлення розділювальних бар'єрів, створення зон заспокоєння трафіку (Zone 30), проектування кільцевих розв'язок та облаштування незалежних шляхів для пішоходів і велосипедистів. Це формує нові орієнтири політики: замість каральних механізмів акцент робиться на профілактиці, інженерних рішеннях та безпеці за замовчуванням.

Сучасні наукові дослідження показують, що концепція Safe System — не просто набір теоретичних принципів, а дієвий інструмент державної політики. Зокрема, у порівняльному аналізі концепцій безпеки дорожнього руху відзначається, що тільки системний підхід, який поєднує безпечну інфраструктуру, якісні транспортні засоби та свідому поведінку учасників руху, дає змогу значно зменшити кількість тяжких ДТП та смертність. Такий підхід, за результатами досліджень, є найефективнішим способом для держав, які прагнуть досягти «нульової» смертності на дорогах [13].

Для України, яка прагне інтеграції до Європейського Союзу, впровадження таких підходів є необхідною умовою адаптації законодавства до європейських директив.

У 2020 році Кабінет Міністрів України схвалив Національну стратегію з безпеки дорожнього руху до 2030 року [4], яка вперше базується на принципах Vision Zero та Safe System.

Метою є зниження рівня смертності на дорогах щонайменше на 50 % до 2030 року, що відповідає цілям ООН у сфері сталого розвитку [8]. Основні принципи державної політики безпеки руху України та ЄС подано в таблиці 1.1.

Таблиця 1.1

Основні принципи державної політики безпеки руху України та ЄС

Критерій	Україна	Країни ЄС
Стратегічна мета	Зменшення ДТП і загиблих	Досягнення нульової смертності (Vision Zero)
Підхід до управління	Реактивний (усунення наслідків)	Превентивний (упередження ризиків)
Нормативна база	Фрагментарна, багато відомчих актів	Єдина рамкова політика ЄС
Система контролю	Поліція, МВС	Незалежні агенції безпеки
Освітня складова	Обмежена, переважно у автошколах	Інтегрована у шкільні програми
Використання ІТ	Переважно автоматична фіксація	Інтелектуальні транспортні системи (ITS)

Як видно з таблиці 1.1, європейська модель передбачає профілактичний і людиноцентричний підхід, тоді як в Україні досі переважає реактивна модель управління [11]. Додатковим аспектом, який визначає сучасну сутність державної політики у сфері дорожньої безпеки, є поступовий перехід до моделі управління, заснованої на доказах. Це означає, що всі управлінські рішення мають базуватися не на припущеннях чи окремих випадках, а на масштабній статистиці, аудиторських звітах, аналізі ризиків і прогнозуванні наслідків. Такий підхід активно застосовується у країнах ЄС та рекомендований Європейською комісією для країн-кандидатів. Доказове управління дозволяє оцінювати ефективність запроваджених заходів, виявляти небезпечні ділянки доріг, прогнозувати пік аварійності та оптимізувати витрати.

Важливим напрямом євроінтеграційного розвитку є зміна філософії відповідальності. У традиційній управлінській моделі відповідальність перекладалася переважно на учасників дорожнього руху — водіїв та пішоходів. Система Safe System, яку впроваджує ЄС, виходить із того, що людина може

помилятися, а тому дорожня інфраструктура, транспортні засоби та правила мають бути побудовані таким чином, щоб мінімізувати наслідки цих помилок. Це формує нові орієнтири політики: замість каральних механізмів акцент робиться на профілактиці, інженерних рішеннях та безпеці за замовчуванням.

Окремої уваги потребує питання адаптації державної політики до сучасних урбаністичних процесів. Інтенсивна забудова міст, зростання кількості приватного транспорту, поява електросамокатів та мікромобільних засобів створюють нові виклики для системи управління. Відсутність належної інфраструктури для велосипедистів і користувачів персонального електротранспорту підвищує рівень аварійності та вимагає оновлення нормативів, стандартів і підходів до проектування міського простору.

Отже, сутність і значення державної політики безпеки руху полягає у формуванні системи, здатної передбачати ризики, зменшувати їх наслідки та постійно вдосконалювати законодавчі й інституційні механізми.

1.2. Нормативно-правова база державної політики у сфері дорожньої безпеки України

Нормативно-правова база визначає засади функціонування системи управління безпекою дорожнього руху. Основою є Закон України «Про дорожній рух» (1993 р.) [2], який установлює права, обов'язки та відповідальність учасників дорожнього руху, повноваження органів влади, порядок організації руху та контролю.

До законодавчої основи також належать:

- Закон України «Про транспорт» (1994 р.);
- Закон «Про Національну поліцію» (2015 р.) [3];
- Постанова КМУ № 1360-р від 21.10.2020 р. «Про схвалення Національної стратегії з безпеки дорожнього руху до 2030 року» [4];

- Державна програма розвитку автомобільних доріг 2020–2030 рр.;
- Кодекс України про адміністративні правопорушення, розділ X[5];

міжнародні документи: Віденська конвенція про дорожній рух (1968) [9], Директива ЄС 2008/96/ЄС «Про управління безпекою дорожньої інфраструктури» [6]. В таблиці 1.2 систематизовано ключові нормативні акти та їх призначення в системі управління безпекою дорожнього руху

Таблиця 1.2

Систематизація ключові нормативні акти та їх призначення в системі управління безпекою дорожнього руху

Рівень	Документ	Ключові положення
Конституційний	Конституція України	Гарантія права громадян на життя та безпечні умови пересування
Законодавчий	Закон «Про дорожній рух»	Загальні принципи безпеки руху, компетенція органів
Підзаконний	Постанови КМУ, накази МВС	Реалізація законів, технічні вимоги
Міжнародний	Віденська конвенція (1968)	Уніфікація правил дорожнього руху
Європейський	Директива 2008/96/ЄС ЄС	Аудит і оцінка безпеки інфраструктури

Попри формальну розвиненість законодавства, його ефективність обмежена через низку проблем [10], головною з яких є недостатня узгодженість із *acquis communautaire* ЄС. Гармонізація є критично необхідною, особливо у сфері технічного регулювання та обміну інформацією. Це стосується впровадження вимог Директиви 2008/96/ЄС [6] щодо обов'язкового проведення Аудиту безпеки дорожньої інфраструктури (АБДІ) на всіх етапах дорожнього будівництва. Крім того, ключовою є Директива 2015/413/ЄС [7], яка вимагає налагодження транскордонного обміну інформацією про порушення ПДР, що дозволить забезпечити невідворотність покарання для іноземних водіїв та захистити права українських громадян у країнах ЄС.

Основні проблеми нормативно-правового регулювання та шляхи їх вирішення

- Фрагментарність законодавства. Норми, що регулюють безпеку руху, розпорошені між різними актами. Відсутність єдиного кодифікованого документа призводить до дублювання та колізій.

Пропозиція: ухвалення Кодексу дорожнього руху України, який об'єднає всі норми.

- Недостатня узгодженість із законодавством ЄС. Деякі українські норми не відповідають директивам ЄС щодо технічного огляду, аудиту безпеки, обміну інформацією про порушення.

Пропозиція: гармонізація із Директивами ЄС 2008/96/ЕС [6], 2015/413/ЄС [7] та 2014/45/ЄС.

- Відсутність єдиного координуючого органу. Функції розподілені між МВС, Мінінфраструктури, МОЗ та іншими структурами, що ускладнює управління.

Пропозиція: створення Національного агентства з безпеки дорожнього руху — незалежного органу з аналітичними та контрольними функціями.

- Застарілі технічні стандарти та вимоги. Норми ДСТУ часто не відповідають сучасним матеріалам і технологіям дорожнього будівництва.

Пропозиція: адаптація ДСТУ до EN та ISO-стандартів ЄС.

- Низький рівень правової культури населення. Проблема відсутності системної просвітницької роботи серед дітей і молоді.

Пропозиція: запровадження обов'язкових курсів «Безпечна поведінка на дорозі» у шкільних програмах.

Фрагментарність законодавства – ще один суттєвий недолік. Норми, що регулюють дорожню безпеку, розпорошені між десятками актів (закони [2], постанови КМУ [4], ДСТУ, відомчі накази), що створює юридичні колізії та ускладнює роботу правозастосовних органів. Вирішенням є ухвалення Кодексу

дорожнього руху України, який би систематизував усі норми і став єдиною рамковою основою для управління. Додатковою вимогою є перехід до моделі управління, заснованої на доказах (Evidence-Based Management) [10]. Це означає, що всі рішення (наприклад, встановлення обмеження швидкості або світлофорів) мають базуватися не на припущеннях чи окремих випадках, а на масштабній статистиці, аналізі ризиків та прогнозуванні наслідків, що вимагає створення єдиного електронного реєстру даних.

Важливим елементом удосконалення нормативної бази є формування єдиного підходу до управління інформаційними системами та реєстрами у сфері дорожнього руху. Нині дані про водійські посвідчення, транспортні засоби, результати техогляду, страхування, порушення ПДР та ДТП зберігаються у різних державних реєстрах, доступ до яких часто обмежений міжвідомчими бар'єрами. У країнах ЄС, відповідно до принципів eGovernment, така інформація інтегрована у спільні бази та використовується для автоматизованого контролю. Для України важливо створити єдиний електронний реєстр дорожньої безпеки, який забезпечить своєчасний обмін даними між МВС, МОЗ, судами, страховими компаніями та органами місцевого самоврядування.

У контексті євроінтеграції необхідно також удосконалити механізми технічного регулювання транспорту. Діючі в Україні стандарти не повністю враховують вимоги щодо екологічної безпеки, енергоефективності та пасивної безпеки транспортних засобів. Європейський підхід включає запровадження обов'язкових систем допомоги водію, контроль стабільності, моніторинг тиску в шинах, а також безпечні конструктивні рішення, які зменшують травматизм пішоходів. Гармонізація технічних стандартів дозволить знизити аварійність і підвищити якість автопарку.

Як показано в економіко-аналітичному дослідженні «Прогнозування оцінки безпеки автомобільних доріг через розрахунок соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортних пригод», інвестиції у підвищення безпеки доріг

та дорожнього руху мають не лише соціальну, а й економічну вигоду. Автор доводить, що зменшення аварійності веде до значного скорочення прямих і непрямих витрат на лікування, втрати працездатності, зниження продуктивності — а отже, має позитивний вплив на економіку загалом. Це підсилює аргумент на користь пріоритетності державних програм, спрямованих на безпеку руху, як складової стратегії сталого розвитку країни [14].

Потребує оновлення також механізм адміністративної відповідальності [5]. Українське законодавство донині не забезпечує невідворотності покарання: значна частина штрафів не стягується, а процедури фіксації та розгляду порушень є тривалими. Європейські моделі передбачають чітку та швидку процедуру накладення санкцій, взаємне визнання порушень між країнами [7], а також електронну систему надсилання постанов. Для України важливо створити єдиний електронний реєстр дорожньої безпеки, який забезпечить своєчасний обмін даними між МВС [3], МОЗ, судами, страховими компаніями та органами місцевого самоврядування, подолавши міжвідомчі бар'єри, що гальмують автоматизований контроль.

У підсумку нормативна база України вимагає не лише вдосконалення змісту, а й підвищення ефективності механізмів реалізації — контролю, відповідальності та моніторингу результатів.

1.3. Інституційна система управління безпекою дорожнього руху

Система управління безпекою дорожнього руху в Україні є багаторівневою та включає державні, місцеві й недержавні інституції [11].

Центральний рівень. Координацію здійснює Міністерство внутрішніх справ України (МВС) [3], яке відповідає за розроблення державної політики, нормативних актів і контроль за дотриманням правил дорожнього руху [11].

У структурі МВС ключову роль відіграє Департамент патрульної поліції, що забезпечує нагляд за дотриманням ПДР і впровадження систем автоматичної фіксації порушень.

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України (МІУ) відповідає за формування транспортної політики, будівництво та утримання доріг, інтеграцію з транспортною мережею ЄС.

Укравтодор забезпечує реалізацію програм модернізації дорожньої інфраструктури. Міністерство охорони здоров'я України (МОЗ) організовує систему надання екстреної медичної допомоги постраждалим у ДТП.

Міністерство освіти і науки України (МОН) впроваджує навчальні програми з безпеки дорожнього руху в освіті.

Місцевий рівень. Органи місцевого самоврядування реалізують регіональні програми безпеки дорожнього руху, здійснюють контроль за технічним станом вулиць і доріг комунальної власності, розміткою, освітленням та безпекою біля шкіл. У великих містах створюються муніципальні центри безпеки руху (наприклад, у Києві та Львові).

Недержавний сектор. Вагому роль відіграють громадські організації — Vision Zero UA, Traffic Challenge, Безпечна країна, які проводять інформаційні кампанії, дослідження та моніторинг виконання державних програм.

Для ефективної координації між цими структурами важливо створити єдину інформаційно-аналітичну систему «Безпечна дорога», що об'єднувала б дані про ДТП, стан інфраструктури, порушення ПДР, роботу служб допомоги та результати аудитів.

Загальна інституційна модель може бути представлена у вигляді трирівневої схеми управління:

- стратегічний рівень — уряд і профільні міністерства;
- оперативний рівень — відомчі органи (поліція, Укртрансбезпека, Укравтодор);

- виконавчий рівень — місцеві громади, автошколи, громадські ініціативи.

Таке структурування відповідає принципам Європейської політики «Safe System», згідно з якою безпека створюється не окремими діями, а спільною відповідальністю всіх учасників системи.

Система управління безпекою дорожнього руху в Україні є багаторівневою та включає численні інституції, але страждає від фрагментарної співпраці [11]. Центральний рівень представлений МВС (оперативний контроль, автоматична фіксація), МІУ (формування транспортної політики, будівництво доріг) та МОЗ (організація екстреної допомоги, системи травмоцентрів). Однак, відсутність єдиного, незалежного координуючого органу ускладнює впровадження системного підходу Vision Zero. Функції дублюються, а відповідальність за провал окремих напрямів (наприклад, стан інфраструктури та її аудит [6]) розподілена нечітко. Європейський досвід свідчить, що успіх забезпечує саме інтегрована модель управління.

Важливо підкреслити, що сучасна інституційна система дорожньої безпеки має бути не лише багаторівневою, а й гнучкою. Це вимагає від державних органів здатності швидко реагувати на зміни транспортного середовища, впроваджувати інновації та адаптувати політику до нових технологій. Значний потенціал має використання штучного інтелекту для аналізу потоків транспорту, прогнозування аварійно небезпечних зон, моделювання ефекту від інфраструктурних змін та оптимізації роботи екстрених служб. Багато країн ЄС уже використовують такі рішення, інтегруючи їх у системи управління рухом.

Роль місцевих громад у забезпеченні безпеки руху також постійно зростає. Саме на рівні територіальних громад ухвалюються рішення щодо організації дорожнього руху, встановлення світлофорів, облаштування пішохідних переходів і зон заспокоєння трафіку. Тому важливо розвивати спроможність

громад через навчання спеціалістів, надання доступу до державних реєстрів і впровадження електронних інструментів планування мобільності.

Важливу роль відіграє місцевий рівень, де органи місцевого самоврядування (ОМС) ухвалюють рішення щодо організації дорожнього руху, встановлення світлофорів, облаштування пішохідних переходів і зон заспокоєння трафіку. Тому важливо розвивати спроможність громад через навчання спеціалістів, надання доступу до державних реєстрів і впровадження електронних інструментів планування мобільності. Значний потенціал має використання Інтелектуальних транспортних систем (ІТС) та штучного інтелекту для аналізу потоків транспорту, прогнозування аварійно небезпечних зон та оптимізації роботи екстрених служб, як це вже реалізовано у країнах ЄС [10].

Партнерство між державою та громадським сектором є ще однією умовою успішної модернізації системи управління безпекою дорожнього руху. Громадські організації мають можливість оперативно виявляти проблеми, проводити інформаційні кампанії та залучати суспільство до формування культури відповідального водіння. Їхня діяльність повинна бути інтегрована у державні програми, що посилить вплив політики та зробить її більш орієнтованою на потреби людей.

Профільний аналіз «State policy in the field of ensuring road safety in Ukraine through the prism of regulatory initiatives: analysis and prospects for implementation» показує, що хоча останні роки законодавець вже ініціював низку проєктів нормативних актів для покращення безпеки дорожнього руху, існує суттєва проблема з їх повним втіленням. Автори відзначають, що для досягнення реального ефекту потрібна не лише формальна наявність документів, а системна імплементація, належне фінансування, контроль за виконанням та їх адаптація до європейських стандартів. Тому модернізація законодавства має супроводжуватися створенням незалежного координуючого органу та чіткою системою моніторингу і оцінки результатів [15].

Потребує інституційного посилення роль Національного агентства з безпеки дорожнього руху (НАБДР) (яке має бути створене), що функціонуватиме як незалежний аналітичний центр, який здійснює постійний моніторинг даних та готує рекомендації для Уряду [11]. Крім того, необхідно поглибити партнерство між державою та громадським сектором. Громадські організації (Vision Zero UA, Traffic Challenge) мають можливість оперативно виявляти проблеми, проводити інформаційні кампанії та залучати суспільство до формування культури відповідального водіння. Їхня діяльність повинна бути інтегрована у державні програми, що посилять вплив політики та зробить її більш орієнтованою на потреби громадян.

У перспективі доцільним є створення Національного центру моніторингу дорожньої безпеки, який би здійснював постійний аналіз даних, прогнозування ризиків та підготовку рекомендацій для уряду.

Отже, державна політика у сфері дорожньої безпеки України має ґрунтовну правову основу й розгалужену інституційну структуру, однак потребує систематизації, інтеграції з європейськими практиками та підвищення рівня координації між суб'єктами.

Ключовими напрямками удосконалення залишаються: гармонізація законодавства з директивами ЄС [6, 7], створення єдиного координуючого органу, розбудова цифрових систем моніторингу та розвиток культури безпечного дорожнього руху серед населення.

Висновки до розділу 1

1. Проведений аналіз засвідчив, що сучасна державна політика України у сфері дорожньої безпеки формується у складних умовах — з одного боку, необхідно подолати наслідки тривалих управлінських дисбалансів, а з іншого — адаптувати нормативи та інституції до стандартів Європейського Союзу. Саме тому питання оновлення підходів до безпеки руху сьогодні набуває стратегічного значення.

2. Вивчення сутності державної політики дорожньої безпеки показало, що її головним змістом є створення системи, здатної попереджати ризики, а не лише реагувати на наслідки аварійності. Україна поступово переходить до системного та превентивного підходу, однак цей процес ще не став повністю усталеним. Відчутною залишається залежність від застарілих моделей регулювання, де вагому частку рішень визначають традиційні методи контролю, а не аналітика чи прогнозування.

3. Нормативно-правова база, незважаючи на наявність значної кількості документів, не забезпечує необхідної узгодженості. У різних актах містяться дублювання, відмінності у термінології та суперечності в повноваженнях відомств. Поряд із цим очевидно є потреба у кодифікації законодавства, що дозволило б створити єдину структуровану основу для прийняття рішень та гармонізувати українські норми з європейськими директивами. Важливим недоліком залишається відсутність повноцінного обміну інформацією між ключовими органами, що ускладнює моніторинг реальної ситуації на дорогах.

4. Інституційна система управління також потребує подальшого удосконалення. Хоча до процесу забезпечення безпеки руху залучено багато органів і установ, їх співпраця часто є фрагментарною. Частина функцій дублюється, а відповідальність за окремі напрями розподілена нечітко. Європейський досвід свідчить, що успішну політику в цій сфері забезпечує саме

інтегрована модель, в якій наявний координуючий орган, а рішення ґрунтуються на даних та спільній відповідальності всіх учасників системи.

5. Загалом можна стверджувати, що Україна має достатній потенціал для модернізації політики дорожньої безпеки, але ключовими передумовами успіху є узгодженість нормативної бази, посилення інституційної кооперації, електронізація процесів управління та поступове впровадження європейських стандартів. Реалізація цих напрямів дозволить підвищити результативність державної політики та забезпечити сталий рух до інтеграції з транспортним простором ЄС.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ У СФЕРІ ДОРОЖНЬОЇ БЕЗПЕКИ В УКРАЇНІ

2.1. Аналіз стану дорожньо-транспортної безпеки в Україні

Безпека дорожнього руху є одним із ключових показників соціального розвитку держави. Попри наявність стратегічних документів [4] і певний прогрес у запровадженні сучасних систем контролю, рівень аварійності в Україні залишається критично високим у порівнянні з країнами Європейського Союзу.

За даними Міністерства внутрішніх справ України [17], протягом 2023 року на дорогах України сталося понад 21 тисячу дорожньо-транспортних пригод із потерпілими, у яких загинуло 2,9 тисячі осіб, а близько 26 тисяч було травмовано.

Порівняно з 2021 роком, спостерігається певне зниження загальної кількості ДТП (на 6 %), однак рівень смертності залишається стабільно високим. Для порівняння: у країнах ЄС середній показник смертності у ДТП становить близько 5,2 осіб на 100 тисяч населення, тоді як в Україні — понад 11 осіб на 100 тисяч (дані ETSC Road Safety Report 2023 [22]). Динаміку основних показників дорожньо-транспортної безпеки в Україні за 2015–2024 рр. подано в таблиці 2.1 . [17].

Як видно з таблиці 2.1, спостерігається тенденція до поступового зменшення кількості загиблих у ДТП порівняно з 2015–2019 рр. Це зумовлено розвитком системи автоматичної фіксації порушень, покращенням інфраструктури та посиленням контролю.

Разом із тим, після 2022 року ситуація ускладнилася через воєнний стан, пошкодження інфраструктури, нестачу контролюючих підрозділів та зростання кількості водіїв без належної підготовки.

Таблиця 2.1

**Динаміка основних показників дорожньо-транспортної безпеки в
Україні за 2015–2024 рр.**

Рік	Загальна кількість ДТП	Кількість ДТП із потерпілими	Загиблі (осіб)	Травмовані (осіб)
2015	134 000	26 500	4 131	31 100
2017	162 500	27 200	3 764	35 300
2019	160 700	26 100	3 454	32 900
2020	168 107	26 140	3 554	31 974
2021	162 526	24 200	3 085	29 812
2022	15 523	13 421	1 845	17 000
2023	21 236	16 785	2 914	25 867
2024*	22 400	17 200	2 980	27 300

Однією з проблем залишається структура причин ДТП. Аналіз даних Національної поліції України [17] свідчить, що більшість пригод відбувається через людський фактор. Основні причини дорожньо-транспортних пригод в Україні подано в таблиці 2.2 . [17].

Таблиця 2.2

Основні причини дорожньо-транспортних пригод в Україні у 2023 р.

Причина ДТП	Частка від загальної кількості, %
Перевищення швидкості	34,2
Недотримання дистанції	21,5
Керування у нетверезому стані	14,8
Порушення правил маневрування	12,1
Порушення правил проїзду пішохідних переходів	9,3
Інші причини (інфраструктурні, технічні)	8,1

Отже, понад 80 % усіх ДТП спричинено людським фактором, що підтверджує необхідність комплексних заходів у сфері освіти, пропаганди безпечної поведінки та вдосконалення системи підготовки водіїв.

Крім аналізу причин, викликаних безпосередньо водіями, критично важливим є розгляд структури жертв за типом учасників руху. Як уже зазначалося, в Україні існує значний дисбаланс у захисті так званих «уразливих учасників дорожнього руху» (VRU - Vulnerable Road Users), до яких належать

пішоходи, велосипедисти та мотоциклісти. За даними ВООЗ [8] та Європейської транспортної ради з безпеки (ETSC) [22], у більшості країн ЄС ця категорія становить близько 40% від загальної кількості загиблих, тоді як в Україні, за деякими оцінками, цей показник перевищує 50% (Включаючи водіїв двоколісного транспорту) [32]. Це свідчить про системні прогалини в інфраструктурному плануванні, які створюють небезпечне середовище: недостатня кількість освітлених і фізично захищених пішохідних переходів, відсутність острівців безпеки та сегрегованої велоінфраструктури.

Особливої уваги потребує економічна оцінка аварійності. Безпека дорожнього руху — це не лише соціальна [27], але й значна економічна проблема. Згідно з методологією Європейської комісії [18], економічні втрати від ДТП включають прямі витрати (лікування, матеріальні збитки, робота екстрених служб) та непрямі витрати (втрачена продуктивність праці, біль та страждання). За оцінками Світового банку, щорічні економічні втрати від ДТП в Україні можуть сягати 3-5% від валового внутрішнього продукту (ВВП) [16, с. 7]. Така висока ціна аварійності значно перевищує бюджетні витрати, необхідні для реалізації превентивних інфраструктурних заходів [28] та ефективних програм контролю. Отже, інвестиції у дорожню безпеку слід розглядати не як витрати, а як стратегічну інвестицію у людський капітал та економічне зростання.

Особливу увагу варто приділяти розвитку систем моніторингу трафіку, удосконаленню світлофорних об'єктів, розмітки, освітлення доріг і безпечних пішохідних переходів.

За даними ВООЗ (2023) [8], понад 50 % смертей у ДТП в Україні припадає на пішоходів, велосипедистів і мотоциклістів — так званих "уразливих учасників дорожнього руху".

Це свідчить про потребу у впровадженні принципів "Vision Zero" [12] — створенні безпечного середовища, що компенсує людські помилки, а не карає за них.

2.2. Інституційне та організаційне забезпечення державної політики дорожньої безпеки

Інституційна структура управління дорожньою безпекою України залишається складною і багаторівневою.

Координацію політики здійснює Міністерство внутрішніх справ України, у підпорядкуванні якого перебуває Департамент патрульної поліції — основний виконавець заходів контролю за дотриманням правил дорожнього руху.

Важливу роль також відіграють Міністерство інфраструктури, Міністерство освіти і науки, Міністерство охорони здоров'я, Укртрансбезпека, Укравтодор, а також місцеві органи влади.

Важливо зазначити, що ефективність діяльності цих інституцій часто обмежується браком фінансування, дублюванням повноважень та відсутністю єдиного координуючого центру [23].

На відміну від країн ЄС, де функціонують Національні агенції з безпеки руху, в Україні управління цією сферою має фрагментарний характер.

Однією з головних інституційних проблем є відсутність чіткої вертикалі відповідальності за фінансування безпекових елементів інфраструктури [23, с. 110]. Укравтодор, як балансоутримувач доріг державного значення, відповідає за їхнє будівництво та утримання, проте фінансування часто фокусується на збільшенні пропускної здатності, а не на заходах, що підтверджені аудитом безпеки (наприклад, встановлення бар'єрів, які запобігають лобовим зіткненням) [25]. Водночас, Департамент патрульної поліції володіє найбільш повною статистикою ДТП [17], але не має прямих повноважень та фінансових ресурсів для внесення оперативних змін до інфраструктури (встановлення нових знаків, розмітки, камер) [20].

Ця функціональна колізія ускладнюється розподілом повноважень з місцевими громадами, які відповідають за дорожню мережу комунального

значення відповідно до Закону України «Про дорожній рух» [2]. Ефективність реалізації місцевих програм дорожньої безпеки часто прямо залежить від політичної волі керівництва громади та розміру її бюджету, що призводить до значної нерівномірності рівня безпеки між різними регіонами України [24].

Також слід виокремити проблему браку фінансової сталості. Навіть із наявністю Дорожнього фонду, який має цільове спрямування, значна частка коштів часто перерозподіляється на відновлення полотна, а не на запровадження інтелектуальних транспортних систем (ITS) чи комплексних аудитів безпеки доріг (Road Safety Audits) [25, с. 45], які є стандартною практикою в країнах ЄС. Основні органи державного управління у сфері дорожньої безпеки та їх повноваження подано в таблиці 2.3 [17].

Таблиця 2.3

Основні органи державного управління у сфері дорожньої безпеки та їх повноваження

Орган / установа	Основні функції	Проблемні аспекти
МВС України	Формування політики, контроль за дотриманням ПДР, аналітика ДТП	Відсутність єдиного центру моніторингу
Департамент патрульної поліції	Нагляд, фіксація порушень, профілактика	Недостатній кадровий потенціал
Укртрансбезпека	Контроль за технічним станом транспорту, габаритно-ваговий контроль	Недостатня координація з поліцією
Укравтодор	Будівництво, ремонт доріг	Нестача коштів на безпекові об'єкти
МОЗ України	Медична допомога постраждалим	Обмежена швидкість реагування
МОН України	Освітні програми, виховання культури безпеки	Недостатнє охоплення навчальних закладів
Місцеві громади	Реалізація місцевих програм	Нерівномірність фінансування та компетенцій

Аналізуючи дані таблиці, можна зробити висновок, що координаційна слабкість є ключовим чинником неефективності політики дорожньої безпеки [23].

Відсутність міжвідомчого обміну інформацією, дублювання функцій і розбіжності в статистичних даних призводять до того, що держава реагує на наслідки аварій, а не запобігає їм.

Певним кроком уперед стало впровадження Національної стратегії з безпеки дорожнього руху до 2030 року [4] , однак механізм її реалізації поки що не забезпечує системної взаємодії між суб'єктами.

Для підвищення ефективності політики необхідно створити єдину інформаційну платформу “Безпечна дорога”, де б акумулювалися дані поліції, Укравтодору, МОЗ, страхових компаній і місцевих громад. Це дозволить швидше реагувати на критичні ділянки доріг і планувати інфраструктурні проєкти на основі аналітики.

Виділено роботу Державної служби України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека), яка є центральним органом виконавчої влади, діяльність якої спрямовується та координується Кабінетом Міністрів України через Віце-прем'єр-міністра з відновлення України — Міністра розвитку громад, територій та інфраструктури України. Служба забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на автомобільному транспорті загального користування, міському електричному та залізничному транспорті.

Укртрансбезпека була утворена 10 вересня 2014 року відповідно до постанови Кабінету Міністрів України № 442 шляхом реорганізації та злиття Державної інспекції з безпеки на морському та річковому транспорті та Державної інспекції з безпеки на наземному транспорті. Одночасно до сфери управління новоутвореного органу було віднесено Державну спеціальну службу транспорту. Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 11 лютого 2015 року.

Реалізація повноважень Укртрансбезпеки здійснюється як безпосередньо центральним апаратом, так і через мережу територіальних органів, утворених у

встановленому законодавством порядку, а також через Державну спеціальну службу транспорту.

Організаційна структура Державної служби України з безпеки на транспорті сформована за функціонально-ієрархічним принципом і охоплює керівництво, центральний апарат, територіальні управління в областях України та спеціалізовані структурні підрозділи, що забезпечують виконання завдань у сферах державного контролю і нагляду, цифровізації, кадрової політики, фінансового забезпечення та інших напрямів діяльності. Станом на 2024 рік гранична чисельність персоналу Укртрансбезпеки становила 813 штатних одиниць, з яких 296 посад припадали на державних службовців.

До основних функцій Державної служби України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпеки) належать такі:

1. Реалізація державної політики у сфері безпеки на транспорті. Забезпечення виконання державної політики у сфері безпеки на автомобільному транспорті загального користування, міському електричному та залізничному транспорті, а також у частині контролю дотримання вимог законодавства у сфері транспортної безпеки.

2. Державний нагляд (контроль). Здійснення державного нагляду і контролю за додержанням законодавства, стандартів, норм і правил з питань безпеки перевезень пасажирів і вантажів, у тому числі щодо:

- безпеки експлуатації транспортних засобів;
- режиму праці та відпочинку водіїв;
- дотримання габаритно-вагових параметрів транспортних засобів;
- наявності дозвільних документів на здійснення перевезень.

3. Контроль за діяльністю суб'єктів господарювання у сфері транспорту. Перевірка діяльності автомобільних перевізників незалежно від форми власності на предмет дотримання ліцензійних умов та вимог законодавства у сфері безпеки на транспорті.

4. Застосування заходів адміністративного впливу. Притягнення винних осіб до адміністративної відповідальності, накладення штрафних санкцій та застосування інших передбачених законом заходів реагування у разі виявлення порушень транспортного законодавства.

5. Участь у формуванні нормативно-правового забезпечення. Підготовка пропозицій щодо вдосконалення законодавства, розроблення проєктів нормативно-правових актів у сфері безпеки на транспорті та участь у їх реалізації.

6. Моніторинг та аналіз стану безпеки на транспорті. Збір, узагальнення та аналіз інформації про стан аварійності, порушення законодавства, ефективність заходів державного контролю з метою підвищення рівня безпеки перевезень.

7. Інформаційно-аналітичне та цифрове забезпечення. Ведення відповідних реєстрів, баз даних, використання інформаційно-комунікаційних систем і цифрових інструментів для здійснення державного контролю та нагляду у сфері транспорту.

8. Міжвідомча та міжнародна взаємодія. Взаємодія з іншими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування, правоохоронними органами, а також участь у міжнародному співробітництві з питань безпеки на транспорті.

9. Організаційне та методичне забезпечення діяльності територіальних органів. Координація, методичне керівництво та контроль за діяльністю територіальних підрозділів Укртрансбезпеки.

10. Забезпечення реалізації державних програм і заходів. Участь у виконанні державних цільових програм, планів і заходів, спрямованих на підвищення рівня безпеки на транспорті та зниження аварійності.

2.3. Аналіз державної політики України у сфері дорожньої безпеки в контексті руху України в ЄС

З метою оцінки ефективності сучасної державної політики у сфері дорожньої безпеки доцільно провести SWOT-аналіз, який дозволяє систематизувати сильні та слабкі сторони, а також можливості і загрози розвитку (таблиця 2.4) [17; 22].

SWOT-аналіз показує, що потенціал розвитку політики дорожньої безпеки в Україні є значним. Основною перевагою є політична воля до реформ та підтримка з боку міжнародних партнерів. Водночас, ключовими загрозами залишаються воєнні наслідки, нестача фінансів і повільне впровадження цифрових технологій.

Таблиця 2.4

SWOT-аналіз державної політики України у сфері дорожньої безпеки

Сильні сторони	Слабкі сторони
- Наявність Національної стратегії до 2030 року. - Запровадження систем автоматичної фіксації порушень. - Поступове оновлення інфраструктури. - Євроінтеграційний курс держави.	- Фрагментарність законодавства. - Відсутність єдиного координуючого органу. - Низька культура поведінки учасників руху. - Недостатня фінансова підтримка.
Можливості	Загрози
- Гармонізація із законодавством ЄС. - Залучення коштів міжнародних організацій (ЄБРР, Світовий банк). - Цифровізація транспортної системи. - Розвиток освітніх ініціатив.	- Погіршення стану інфраструктури через війну. - Економічна нестабільність. - Кадровий дефіцит у поліції та державних органах. - Ризик зростання аварійності через збільшення трафіку після відновлення економіки.

Досвід країн ЄС демонструє, що ефективна політика безпеки руху базується на єдиній координаційній системі, постійному моніторингу ризиків і використанні сучасних технологій.

Порівняння підходів України та ЄС дає змогу виявити прогалини у правовому, організаційному та технічному забезпеченні (таблиця 2.5) [8; 18; 22]

Таблиця 2.5

Порівняльний аналіз політики безпеки дорожнього руху України та ЄС

Критерій	Україна	ЄС
Координуючий орган	МВС (функції розподілені)	Національні агенції безпеки руху
Законодавча база	Закон «Про дорожній рух» (1993), Стратегія-2030	Єдина політика ЄС (Vision Zero, Safe System)
Рівень смертності на дорогах (на 100 тис.)	11,8	5,2
Цифрові технології	Впроваджено камери фіксації	Інтелектуальні транспортні системи, Big Data
Освітні програми	Фрагментарні	Системні, інтегровані у навчання
Участь громадськості	Обмежена	Активна участь громадських організацій
Моніторинг і звітність	Розрізнені бази даних	Єдина європейська платформа ERSO

Отже, головною різницею між Україною та ЄС є системність підходу. У Євросоюзі безпека дорожнього руху — це спільна відповідальність усіх секторів: транспорту, освіти, охорони здоров'я, урбаністики та правосуддя [18]. В Україні ж вона здебільшого залишається функцією правоохоронної системи.

Ключова відмінність між Україною та ЄС полягає в освітньому та правовому підходах, що базуються на філософії «Safe System» (Безпечна система) [19]. Європейська модель виходить з припущення, що людина може помилитися, але система (інфраструктура, транспортний засіб, швидкісний режим) має бути спроектована таким чином, щоб ця помилка не призвела до смерті або тяжкої травми [18]. Це вимагає обов'язкових інфраструктурних заходів: сегрегації потоків,

створення зон низької швидкості та використання пасивних систем безпеки (відбійники, енергопоглинаючі конструкції) [30].

З іншого боку, в Україні, попри значні кроки, домінує реактивна модель, яка переважно зосереджена на покаранні за порушення, а не на запобіганні умовам для них [21, с. 52]. Зокрема, імплементація системного підходу потребує радикальної реформи підготовки та ліцензування водіїв. Європейські системи передбачають багаторівневе навчання, що охоплює не лише теоретичні знання, а й формування навичок прогнозування ризиків, контраварійного водіння та взаємоповаги [33]. Українські ж автошколи здебільшого орієнтовані на успішне складання іспиту, а не на формування високої культури безпеки та відповідальності [29].

Перехід до європейської моделі потребує не лише змін у законодавстві, а й створення культури безпечної поведінки, сталого фінансування, запровадження прозорої системи моніторингу та контролю.

Проведений аналіз показав, що в Україні сформовано основні елементи системи управління дорожньою безпекою [20], проте її ефективність залишається недостатньою.

Основні проблеми зумовлені фрагментарністю управління, відсутністю єдиного координуючого центру, обмеженим фінансуванням і низьким рівнем правової культури.

Водночас Україна має значні можливості для розвитку — завдяки євроінтеграційному курсу, міжнародній підтримці [16] та цифровим технологіям.

Для досягнення європейських стандартів необхідно перейти від реактивної до превентивної моделі управління, що базується на даних, аналітиці та міжвідомчій взаємодії.

Висновок до розділу 2

1. За результатами проведеного системного аналізу державної політики у сфері дорожньої безпеки в Україні засвідчив її комплексний, але фрагментований характер. Незважаючи на законодавче закріплення стратегічних пріоритетів, зокрема у Національній стратегії до 2030 року та певний прогрес у запровадженні автоматизованих систем контролю, рівень аварійності та смертності на дорогах залишається критично високим порівняно з середніми показниками країн Європейського Союзу.

2. Основними проблемами є домінування людського фактору та його інфраструктурна компенсація. Відповідно до статистичних даних більшість ДТП (понад 80%) спричинена поведінкою учасників руху (перевищення швидкості, нетверезе водіння). Водночас, існує значний дисбаланс у захисті «уразливих учасників» (пішоходів, велосипедистів), що свідчить про системну недосконалість інфраструктури та нездатність системи компенсувати людські помилки, як того вимагає філософія «Vision Zero».

3. Виявлено інституційну децентралізацію та слабкість координації. Так, Управління сферою дорожньої безпеки розподілене між численними органами (МВС, Укравтодор, Укртрансбезпека, МОЗ, ОМС), що створює колізії, дублювання повноважень та перешкоджає оперативному обміну даними. На відміну від країн ЄС з їхніми централізованими Національними агенціями, в Україні відсутній єдиний координуючий центр та інформаційна платформа для інтеграції даних поліції, інфраструктурних служб та медичних закладів.

4. Вивчено роботу Державної служби України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека), яка є центральним органом виконавчої влади, діяльність якої спрямовується та координується Кабінетом Міністрів України через Віце-прем'єр-міністра з відновлення України — Міністра розвитку громад, територій та інфраструктури України. Служба забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на автомобільному транспорті загального користування, міському

електричному та залізничному транспорті. До основних функцій Державної служби України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпеки) належать реалізація державної політики у сфері безпеки на транспорті. Забезпечення виконання державної політики у сфері безпеки на автомобільному транспорті загального користування, міському електричному та залізничному транспорті, а також у частині контролю дотримання вимог законодавства у сфері транспортної безпеки.

5. Виявлено, що є економічні втрати та фінансова невідповідність від застосування превентивних безпекових заходів. Зокрема, незважаючи на те, що економічні втрати від ДТП сягають значних відсотків ВВП, фінансування превентивних безпекових заходів залишається недостатнім і часто поступається пріоритетам щодо відновлення дорожнього полотна. Це вказує на переважання реактивної моделі над превентивною. Водночас, воєнний стан суттєво погіршив інфраструктуру та спричинив кадровий дефіцит, хоча євроінтеграційний курс створює значну можливість для гармонізації законодавства, впровадження системного підходу «Safe System, обов'язкових аудитів безпеки доріг та реформування системи підготовки водіїв.

РОЗДІЛ 3

УДОСКОНАЛЕННЯ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ У СФЕРІ ДОРОЖНЬОЇ БЕЗПЕКИ В КОНТЕКСТІ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ

3.1. Євроінтеграційні орієнтири та стратегічні цілі державної політики дорожньої безпеки

Європейська інтеграція України визначає нові підходи до формування державної політики у сфері дорожньої безпеки. З моменту підписання Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом (2014 р.), наша держава взяла на себе зобов'язання гармонізувати національне законодавство з нормами та стандартами ЄС [18]. Серед ключових напрямів — безпека транспортної інфраструктури, технічна справність транспортних засобів, управління дорожнім рухом, цифровізація та екологічність перевезень.

Євроінтеграційні орієнтири державної політики дорожньої безпеки України формуються в контексті імплементації європейських стандартів, норм і підходів до забезпечення безпеки дорожнього руху, що є складовою виконання Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом. Гармонізація національної політики у цій сфері з правом ЄС спрямована на зниження рівня дорожньо-транспортного травматизму, підвищення інституційної спроможності органів публічної влади та формування безпечного транспортного середовища.

Важливим є орієнтування на європейську концепцію “Vision Zero”, яка передбачає досягнення нульового рівня смертності та тяжкого травматизму на дорогах шляхом комплексного підходу до управління ризиками дорожнього руху. У межах цієї концепції відповідальність за безпеку покладається не лише на учасників дорожнього руху, а й на державу, органи місцевого самоврядування та операторів транспортної інфраструктури.

Важливим є впровадження системного та міжсекторального підходу до формування політики дорожньої безпеки відповідно до практик ЄС, що передбачає

координацію дій органів виконавчої влади, місцевого самоврядування, правоохоронних органів, закладів охорони здоров'я, освітніх установ та інститутів громадянського суспільства. Такий підхід забезпечує інтеграцію питань безпеки дорожнього руху в транспортну, соціальну, освітню та інфраструктурну політику.

Євроінтеграційні орієнтири також передбачають гармонізацію законодавства України з директивами та регламентами ЄС у сфері дорожньої безпеки, зокрема щодо технічних вимог до транспортних засобів, правил перевезення пасажирів і вантажів, режиму праці та відпочинку водіїв, використання тахографів, габаритно-вагового контролю та екологічних стандартів. Це сприяє підвищенню безпеки перевезень і конкурентоспроможності українських перевізників на європейському ринку.

Окреме місце посідає орієнтація на дані та доказову політику (evidence-based policy), що є характерною рисою європейської моделі управління. Застосування статистичного аналізу, цифрових інструментів, геоінформаційних систем та відкритих даних дозволяє обґрунтовувати управлінські рішення, оцінювати ефективність заходів та коригувати політику дорожньої безпеки відповідно до реальних ризиків.

Суттєвим є також розвиток інституційної спроможності та управлінської відповідальності, зокрема чіткий розподіл повноважень між органами влади, підвищення професійної компетентності кадрів, запровадження стандартів належного врядування та підзвітності, що відповідає принципам Європейського адміністративного простору.

У підсумку, євроінтеграційні орієнтири державної політики дорожньої безпеки визначають вектор переходу від фрагментарних заходів до комплексної, превентивної та людиноцентричної моделі управління, що відповідає стандартам Європейського Союзу та сприяє збереженню життя і здоров'я учасників дорожнього руху.

Як уже відмітили, стратегічна мета державної політики у сфері дорожньої безпеки полягає у зниженні рівня смертності на дорогах на 50 % до 2030 року, що повністю відповідає Цілям сталого розвитку ООН (ЦСР 3.6) і рекомендаціям Європейської комісії [18].

Основні орієнтири цієї політики визначені в Національній стратегії з безпеки дорожнього руху України до 2030 року (схвалено КМУ № 1360-р від 21.10.2020) [4], подано в таблиці 3.1 [33]

Таблиця 3.1

**Стратегічні орієнтири державної політики дорожньої безпеки України
у контексті інтеграції до ЄС**

Напрямок	Мета	Європейський аналог
Законодавча гармонізація	Уніфікація правил дорожнього руху, технічного контролю, аудиту безпеки	Директиви ЄС 2008/96/ЄС, 2014/45/ЄС
Інституційна реформа	Створення єдиного координуючого органу	Національні агенції безпеки руху (ETSC, Sweden Transport Agency)
Інфраструктура	Модернізація доріг з урахуванням стандартів безпеки TEN-T	Політика “Safe System”
Освітня та культурна складова	Підвищення обізнаності громадян щодо ризиків на дорогах	Програми ЄС «Road Safety Charter»
Цифровізація	Інтелектуальні транспортні системи (ITS), обмін даними	Програма “EU Mobility Strategy”

У сучасних умовах війни та відновлення транспортної системи після пошкоджень державна політика має поєднувати інтеграційний та відбудовний підходи [16].

Це означає, що розвиток безпеки дорожнього руху повинен бути невід’ємною складовою проєктів реконструкції інфраструктури, фінансованих ЄС, ЄБРР, Світовим банком.

До головних стратегічних цілей належать:

- Формування єдиної системи управління дорожньою безпекою, заснованої на принципах “Vision Zero” [12] та “Safe System” [19].
- Розбудова безпечної транспортної інфраструктури, що відповідає стандартам TEN-T.
- Посилення контролю та прозорості у сфері техогляду [26], сертифікації та обліку транспортних засобів.
- Інтеграція освітніх програм безпеки дорожнього руху у всі рівні навчання [33].
- Впровадження інтелектуальних транспортних систем (ITS) [27] для збору та аналізу даних у режимі реального часу.
- Підвищення рівня міжвідомчої взаємодії між поліцією, МОЗ, Укравтодором і місцевими громадами [23].

Таким чином, євроінтеграційні орієнтири передбачають не лише адаптацію норм, а й глибинну модернізацію всієї системи публічного управління дорожньою безпекою [11].

Гармонізація законодавства — це ключовий елемент інтеграції України до європейського правового простору [15].

Основні вимоги ЄС у сфері безпеки дорожнього руху зосереджені у кількох директивах, зокрема:

- Директива 2008/96/ЄС [6] — управління безпекою дорожньої інфраструктури (аудит, оцінка ризиків, інспекції доріг).
- Директива 2010/40/EU [27] — створення рамок для впровадження інтелектуальних транспортних систем.
- Директива 2014/45/ЄС [26] — періодичний технічний контроль транспортних засобів.
- Директива 2015/413/EU [7] — полегшення транскордонного обміну інформацією про порушення правил руху.

В Україні наразі ці документи реалізовані лише частково [21]. Законодавство все ще має розрізнені положення щодо аудиту безпеки, техогляду та цифрового обміну даними. Стан імплементації основних директив ЄС у сфері дорожньої безпеки в Україні, станом на 2024 р. подано в таблиці 3.2 [33].

Таблиця 3.2

Імплементація основних директив ЄС у сфері дорожньої безпеки в Україні станом на 2024 р.

Європейська директива	Зміст	Стан впровадження в Україні	Рівень відповідності
2008/96/EC	Безпека дорожньої інфраструктури	Частково впроваджено через постанови КМУ	60 %
2010/40/EU	Інтелектуальні транспортні системи	На етапі пілотних проєктів у Києві, Львові	40 %
2014/45/EC	Технічний огляд ТЗ	Частково регламентовано, контроль слабкий	50 %
2015/413/EU	Обмін інформацією про порушення	Не впроваджено	10 %
2019/1936/EU	Оновлення стандартів безпеки інфраструктури	Підготовка до імплементації	30 %

Важливою складовою гармонізації є створення єдиного законодавчого поля.

В Україні досі немає узагальнюючого акта — Кодексу дорожнього руху, який би об'єднав усі нормативи [10]. Це створює правову фрагментарність [20].

Тому для удосконалення законодавства у сфері безпеки дорожнього руху в Україні та імплементації відповідно до основних директив ЄС доцільно:

- Прийняти Кодекс дорожньої безпеки України, який узагальнить чинні норми [2].
- Гармонізувати технічні регламенти до стандартів EN і ISO.
- Встановити правову відповідальність за неналежне утримання доріг.
- Запровадити державну сертифікацію проєктів інфраструктури на відповідність нормам безпеки ЄС [25].

- Ухвалити закон “Про інтелектуальні транспортні системи”, який би закріпив правові засади цифровізації дорожнього руху [27].

У межах майбутнього вступу до ЄС така гармонізація стане обов’язковою умовою для участі України у спільному європейському транспортному просторі.

3.2. Напрями удосконалення державної політики у сфері дорожньої безпеки України

Підвищення ефективності державної політики у сфері дорожньої безпеки потребує системного підходу, який охоплює інституційну, правову, технічну та інформаційну складові [19].

1. Інституційний рівень передбачатиме:

- Створення Національного агентства з безпеки дорожнього руху, підпорядкованого безпосередньо Кабінету Міністрів України, із повноваженнями моніторингу, аналітики та координації [23].

- Запровадження міжвідомчої ради з безпеки руху, до складу якої входитимуть представники МВС, МОЗ, МОН, Мінінфраструктури, громадські організації та міжнародні партнери [11].

2. Правовий рівень:

- Кодифікація законодавства — ухвалення єдиного Кодексу дорожнього руху [10].

- Відповідність європейським стандартам — узгодження із директивами 2008/96/ЄС [6] та 2010/40/EU [27].

- Реформа системи відповідальності — запровадження прогресивних штрафів залежно від тяжкості наслідків [5].

3. Освітній рівень:

- Введення обов’язкових курсів “Культура дорожнього руху” у школах і вишах.

- Підготовка водіїв має включати модуль з психології поведінки в транспортному потоці [33].
- Створення державної онлайн-платформи для тестування правил дорожнього руху.

Використання інновацій та цифрових технологій у розвитку політики дорожньої безпеки також є важливою.

Інновації є рушійною силою сучасної політики безпеки дорожнього руху. Використання інновацій та цифрових технологій є одним із ключових чинників модернізації та підвищення ефективності державної політики у сфері дорожньої безпеки. Цифрова трансформація цієї сфери спрямована на зниження рівня аварійності, мінімізацію людського фактора, підвищення прозорості управлінських рішень і якості державного контролю.

Насамперед інноваційні технології застосовуються у сфері моніторингу та контролю дорожнього руху. Використання автоматизованих систем фіксації порушень правил дорожнього руху, інтелектуальних транспортних систем (ITS), відеоаналітики та сенсорних мереж дозволяє в режимі реального часу відстежувати швидкісний режим, дотримання сигналів світлофорів, габаритно-вагові параметри транспортних засобів, а також оперативно реагувати на небезпечні ситуації на дорогах.

Важливу роль відіграє цифровізація державного управління та наглядової діяльності. Запровадження електронних реєстрів перевізників, транспортних засобів, ліцензій та дозволів, а також використання електронних сервісів для взаємодії з суб'єктами господарювання забезпечує прозорість регуляторних процедур, зменшує корупційні ризики та підвищує ефективність контролю з боку уповноважених органів.

Інноваційні рішення активно застосовуються у сфері аналітики та прогнозування ризиків дорожньо-транспортних пригод. Використання великих даних (Big Data), геоінформаційних систем (GIS), штучного інтелекту та

машинного навчання дає змогу аналізувати причини аварійності, виявляти аварійно небезпечні ділянки доріг, моделювати сценарії розвитку дорожньої ситуації та обґрунтовувати управлінські рішення у сфері дорожньої безпеки.

Окремим напрямом є впровадження інновацій у транспортну інфраструктуру та транспортні засоби. Інтелектуальні світлофорні об'єкти, «розумні» пішохідні переходи, системи попередження про небезпеку, а також розвиток систем допомоги водієві (ADAS) сприяють підвищенню рівня безпеки всіх учасників дорожнього руху, зокрема пішоходів і велосипедистів.

Суттєвого значення набувають цифрові технології у сфері інформаційно-просвітницької та превентивної політики. Онлайн-платформи, мобільні застосунки, електронні навчальні курси та інформаційні кампанії дозволяють підвищувати рівень правосвідомості учасників дорожнього руху, формувати культуру безпечної поведінки та забезпечувати зворотний зв'язок між громадянами і державними органами.

Таким чином, використання інновацій та цифрових технологій у розвитку політики дорожньої безпеки формує сучасну модель публічного управління, орієнтовану на дані, превенцію ризиків і міжсекторальну взаємодію. Це створює передумови для системного зниження аварійності, підвищення рівня безпеки дорожнього руху та сталого розвитку транспортної системи держави [27].

В ЄС уже діють інтегровані системи “Intelligent Transport Systems” (ITS), що охоплюють управління потоками транспорту, автоматичний контроль швидкості, аналіз даних про ДТП та прогнозування ризиків [27].

Україна вже має певні успіхи:

- функціонує система автоматичної фіксації порушень ПДР (понад 3000 камер) [17];
- розроблено Єдину інформаційну систему МВС;
- пілотується мобільний застосунок “Безпечна дорога” для повідомлення про аварійні ділянки.

Однак для системного ефекту необхідно:

- Створити Національну платформу аналітики дорожнього руху (Traffic Data Hub).
- Впровадити штучний інтелект у прогнозування ризиків ДТП (на основі GIS-технологій і супутникових даних) [35].
- Розвивати “розумну інфраструктуру” — світлофори, що реагують на інтенсивність руху.
- Інтегрувати камери спостереження, сенсори, GPS-моніторинг у єдину мережу.
- Використовувати технологію IoT для моніторингу технічного стану доріг та освітлення.
- Розширити застосування електронного страхування та електронних протоколів ДТП.

Перспективні інноваційні рішення у сфері дорожньої безпеки з урахуванням досвіду країн ЄС подано в таблиці 3.3 [17; 33; 35].

Таблиця 3.3

Перспективні інноваційні рішення у сфері дорожньої безпеки в Україні з урахуванням досвіду країн ЄС

Напрямок	Приклад ЄС	Можливе впровадження в Україні
Інтелектуальні світлофори	Smart Traffic Lights (Німеччина)	Впровадження у великих містах України
Аналіз даних	Road Safety Observatory (Франція)	Traffic Data Hub при МВС
Автоматичне розпізнавання ДТП	eCall System (ЄС)	Інтеграція з ДСНС і поліцією
Цифрові карти ризиків	Sweden Vision Zero Maps	Геоаналітика “Безпечна дорога”
Онлайн-освіта	EU Road Safety Education	Національна платформа МОН України

4. Фінансово-економічні інструменти, серед яких:

- Створення Державного фонду безпеки дорожнього руху, кошти якого спрямовуються на профілактику, освіту, аудит доріг.

- Надання податкових пільг на імпорт обладнання для ITS.
- Залучення міжнародних грантів (ЄБРР, Світовий банк, USAID) [16].

5. Організаційно-технічний рівень, включатиме:

- Зміну пріоритетів інфраструктурного планування: безпека — перед швидкістю [19].
- Обов’язковий аудит безпеки [6] проєктів дорожнього будівництва [25].
- Розробка стандартів утримання доріг взимку та в темний час доби.
- Запровадження принципу “Vision Zero на рівні громад” — муніципальні стратегії безпеки.

6. Міжнародне співробітництво, за яким Україна має долучитися до європейських програм:

- EU Road Safety Charter [32; 48];
- European Road Assessment Programme (EuroRAP) [33; 49];
- ETSC PIN Report Initiative, щорічний звіт щодо показників безпеки. [22; 50; 51].

Це дозволить отримати експертну підтримку, фінансування й інтегрувати національну політику в загальноєвропейський контекст.

Удосконалення державної політики дорожньої безпеки в умовах євроінтеграції передбачає системні зміни на всіх рівнях — від законодавчого до цифрового. Необхідно створити єдиний координаційний центр, гармонізувати правові норми, розвивати інноваційні технології та залучати міжнародні ресурси. Тільки за умови реалізації принципів “Vision Zero” [12], “Safe System” [19] та цифрової трансформації транспортного сектору Україна зможе досягти рівня безпеки, притаманного країнам ЄС.

Висновки до розділу 3

1. Розроблені пропозиції щодо вдосконалення державної політики у сфері дорожньої безпеки демонструють необхідність системного переходу від фрагментованої, реактивної моделі управління до інтегрованої, превентивної системи, що відповідає європейським стандартам. Євроінтеграційний курс України виступає каталізатором для глибинної модернізації, зосередженої на принципах «Vision Zero» та «Safe System».

2. Запропоновано створення Національного агентства з безпеки дорожнього руху як єдиного координаційного центру при Кабінеті Міністрів України. Це забезпечить прозорість, відповідальність та цілісність управління ресурсами та аналітичними даними.

3. Підтверджено необхідність кодифікації розрізнених нормативних актів через ухвалення єдиного Кодексу дорожньої безпеки. Це дозволить прискорити імплементацію критично важливих директив ЄС, зокрема щодо обов'язкового аудиту безпеки інфраструктури (Директива 2008/96/EC) та запровадження Інтелектуальних транспортних систем (Директива 2010/40/EU).

4. Для довгострокового зниження аварійності необхідна реформа освіти. Пропозиції включають обов'язкове запровадження курсів із культури дорожнього руху та зміну підходів у підготовці водіїв, акцентуючи увагу на психології ризику та взаємоповазі.

5. Запропоновані напрями дозволить Україні не просто адаптувати європейські норми, а якісно змінити філософію управління транспортним сектором. Інвестиції у безпеку, підкріплені міжнародними фінансовими інструментами, та впровадження технологічного лідерства дозволять суттєво знизити соціально-економічні втрати від ДТП та прискорять інтеграцію української транспортної системи у єдиний європейський простір. Таким чином, досягнення стратегічної мети — зниження рівня смертності на 50% до 2030 року

— є реалістичним лише за умови комплексної, міжвідомчої та інноваційно-орієнтованої реалізації вищезазначених пропозицій.

ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

1. Проведене дослідження в кваліфікаційній роботі магістра дозволило виявити сутність державної політики у сфері дорожньої безпеки в контексті руху України в ЄС. Встановлено, що державна політика у сфері дорожньої безпеки України пройшла складний етап становлення — від фрагментарних відомчих програм до формування цілісної національної стратегії. Водночас, незважаючи на наявність законодавчої бази, організаційних структур і певних позитивних зрушень, рівень безпеки дорожнього руху залишається низьким, що потребує системного реформування галузі відповідно до європейських стандартів.

2. Уточнено та систематизовано нормативно-правову базу державної політики у сфері дорожньої безпеки України. Незважаючи на наявність значної кількості документів, нормативно-правова база не забезпечує необхідної узгодженості. У різних актах містяться дублювання, відмінності у термінології та суперечності в повноваженнях відомств. Поряд із цим очевидною є потреба у кодифікації законодавства, що дозволило б створити єдину структуровану основу для прийняття рішень та гармонізувати українські норми з європейськими директивами. Важливим недоліком залишається відсутність повноцінного обміну інформацією між ключовими органами, що ускладнює моніторинг реальної ситуації на дорогах.

3. Встановлено, що інституційна система управління також потребує подальшого удосконалення. Інституційна структура управління безпекою руху є надмірно розпорошеною — повноваження розподілені між МВС, Мінінфраструктури, МОЗ, МОН, Укравтодором, Укртрансбезпекою, що знижує ефективність реалізації державної політики. Хоча до процесу забезпечення безпеки руху залучено багато органів і установ, їх співпраця часто є фрагментарною. Частина функцій дублюється, а відповідальність за окремі напрями розподілена нечітко. Європейський досвід свідчить, що успішну політику в цій сфері забезпечує саме інтегрована модель, в якій наявний

координуючий орган, а рішення ґрунтуються на даних та спільній відповідальності всіх учасників системи. Відмітимо, що Україна має достатній потенціал для модернізації політики дорожньої безпеки, але ключовими передумовами успіху є узгодженість нормативної бази, посилення інституційної кооперації, електронізація процесів управління та поступове впровадження європейських стандартів. Реалізація цих напрямів дозволить підвищити результативність державної політики та забезпечити сталий рух до інтеграції з транспортним простором ЄС.

4. Проведено аналіз стану дорожньо-транспортної безпеки в Україні. Результати аналізу свідчать, що протягом останніх років спостерігається поступове зниження кількості дорожньо-транспортних пригод, однак рівень смертності все ще удвічі перевищує середньоєвропейський. Основними проблемами є домінування людського фактору та його інфраструктурна компенсація. Відповідно до статистичних даних більшість ДТП (понад 80%) спричинена поведінкою учасників руху (перевищення швидкості, нетверезе водіння). Водночас, існує значний дисбаланс у захисті «уразливих учасників» (пішоходів, велосипедистів), що свідчить про системну недосконалість інфраструктури та нездатність системи компенсувати людські помилки, як того вимагає філософія «Vision Zero».

5. Виявлено проблеми організаційного забезпечення державної політики дорожньої безпеки. Порівняльний аналіз із країнами ЄС показав, що в Україні реалізація політики безпеки руху зосереджена переважно у сфері правоохоронної діяльності, тоді як у Європі це — комплексна міжгалузева система, що охоплює транспорт, освіту, охорону здоров'я, урбаністику та технології. Вивчено роботу Державної служби України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека), яка є центральним органом виконавчої влади, діяльність якої спрямовується та координується Кабінетом Міністрів України через Віце-прем'єр-міністра з відновлення України — Міністра розвитку громад, територій та інфраструктури

України. Служба забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на автомобільному транспорті загального користування, міському електричному та залізничному транспорті. До основних функцій Державної служби України з безпеки на транспорті належать реалізація державної політики у сфері безпеки на транспорті. Забезпечення виконання державної політики у сфері безпеки на автомобільному транспорті загального користування, міському електричному та залізничному транспорті, а також у частині контролю дотримання вимог законодавства у сфері транспортної безпеки.

6. Проведено аналіз державної політики України у сфері дорожньої безпеки в контексті руху України в ЄС. SWOT-аналіз показав, що сильними сторонами політики є наявність стратегічного бачення, міжнародна підтримка та європейський вектор розвитку. Серед слабких сторін — фрагментарність законодавства, відсутність єдиного координуючого центру, низька правова культура та нестача фінансових ресурсів. Можливості полягають у залученні інвестицій ЄС і міжнародних інституцій, розвитку цифрових технологій і впровадженні програм “Vision Zero”. Головними загрозами залишаються воєнні наслідки, погіршення інфраструктури та економічна нестабільність. Виявлено, що є економічні втрати та фінансова невідповідність від застосування превентивних безпекових заходів. Зокрема, незважаючи на те, що економічні втрати від ДТП сягають значних відсотків ВВП, фінансування превентивних безпекових заходів залишається недостатнім і часто поступається пріоритетам щодо відновлення дорожнього полотна.

7. Запропоновано шляхи вдосконалення державної політики дорожньої безпеки:

На нормативно-правовому рівні:

- Розробити та прийняти Кодекс дорожньої безпеки України.
- Адаптувати технічні стандарти до норм EN та ISO.

- Законодавчо врегулювати впровадження інтелектуальних транспортних систем.

На інституційному рівні:

- Створити Національне агентство безпеки дорожнього руху як окрему структуру при Кабміні.

- Запровадити єдину інформаційно-аналітичну систему «Безпечна дорога».

- Посилити координацію між МВС, МОЗ, МІУ, МОН і місцевими громадами.

На технологічному рівні:

- Розвивати штучний інтелект у моніторингу дорожнього руху.

- Впровадити інтелектуальні світлофори, сенсорні системи, цифровий облік ДТП.

- Використовувати технології GIS та IoT для прогнозування небезпечних ділянок доріг.

На освітньому рівні:

- Включити навчальну дисципліну “Безпека дорожнього руху” до шкільної програми.

- Розробити державні курси підвищення кваліфікації для інструкторів автошкіл.

- Залучити громадські організації до проведення просвітницьких кампаній.

На фінансовому рівні:

- Створити Державний фонд безпеки дорожнього руху з чітким цільовим використанням коштів.

- Запровадити механізм державно-приватного партнерства у фінансуванні заходів безпеки.

- Забезпечити прозорий моніторинг ефективності використання коштів.

На міжнародному рівні:

- Поглибити співпрацю з ЄБРР, ETSC, WHO, Єврокомісією.
- Участь України у Програмі Vision Zero Europe.
- Обмін досвідом у сфері цифровізації транспортних систем.

8. Узагальнюючи, можна зазначити, що формування ефективної системи безпеки дорожнього руху — це не лише питання технічного вдосконалення доріг, а передусім комплексна державна політика, що базується на принципах людиноцентричності, системності та інноваційності. Україна має всі передумови для того, щоб у найближче десятиліття досягти рівня безпеки, притаманного країнам ЄС, за умови політичної волі, стабільного фінансування та впровадження європейських стандартів управління.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Конституція України Закон України від 28 червня 1996 року № 254к/96-ВР. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/Z960254K> (дата звернення: 12.09.2025)
2. Про дорожній рух. Закон України від 30 червня 1993 року № 3353-ХІІ. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/3353-12> (дата звернення: 11.09.2025)
3. Про Національну поліцію. Закон України від 02 липня 2015 року № 580-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/580-19> (дата звернення: 13.09.2025)
4. Про схвалення Національної стратегії з безпеки дорожнього руху до 2030 року. Постанова КМУ від 21.10.2020 № 1360-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/1360-2020-%D1%80> (дата звернення: 15.09.2025)
5. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07 грудня 1984 року № 8073-Х. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/80731-10> (дата звернення: 22.09.2025)
6. Про управління безпекою дорожньої інфраструктур. Директива Європейського Парламенту та Ради ЄС №2008/96/ЕС від 19. 11. 2008 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/go/984_030-08 (дата звернення: 22.09.2025)
7. Про обмін інформацією стосовно правопорушень. Директива Європейського Парламенту та Ради ЄС № 2015/413 від 11. 03. 2015 р. URL: <https://research.rada.gov.ua/uploads/documents/33387.pdf> (дата звернення: 16.09.2025)
8. World Health Organization. Global status report on road safety 2023. Звіт ВООЗ. URL: <https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/global-status-report-on-road-safety-2023> (дата звернення: 18.09.2025)
9. Віденська конвенція про дорожній рух від 08.11.1968. Європейська економічна комісія ООН. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/MU70K01U> (дата звернення: 12.09.2025)

10. Гусаров С.М. Роль і вплив державних органів на безпеку дорожнього руху в Україні. Європейські перспективи. 2017. Вип. 1. С. 54-63. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/evpe_2017_1_11
11. Собакарь А.О. Інституційні засади державного контролю за безпекою дорожнього руху в Україні. *Науковий вісник Національного університету ДПС України. Серія «Економіка, право»*. 2013. № 2 (61). С. 15–22
12. Roads towards zero: the Vision Zero approach and its implementation worldwide. Swedish Transport Administration. URL: <http://www.welivevisionzero.com/vision-zero/>
13. Когут В.М. Підходи до забезпечення безпеки на дорогах. Огляд концепції «Безпечної системи» (Safe System). *Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ*. 2024. № 4. С. 34-42. DOI <https://doi.org/10.32782/2311-8040/2024-4-5>
14. Звіт про стан дорожньо-транспортних пригод в Україні: Вплив покарань за керування в нетверезому стані. Міністерство внутрішніх справ України. 2021. URL: <https://mvs.gov.ua> (дата звернення: 12.10.2025)
15. Harris J. Innovations in vehicle safety technologies: A review. *Vehicle Safety Journal*, 2021. 12(4). P.456–470.
16. Swedish Transport Administration. Vision Zero: Road safety strategy and progress. 2020. URL: <http://www.trafikverket.se>
17. Аналітичний звіт про стан ДТП за 2024 рік. Національна поліція України. МВС. URL: <https://mvs.gov.ua/news/u-mvs-ozvucili-statistiku-dtp-za-2024-rik> (дата звернення: 15.10.2025)
18. Whitelegg, J. Vision Zero: The road safety strategy and its implications. Routledge. 2016. URL: <https://www.researchgate.net/profile/John-Whitelegg>
19. Ministry of Infrastructure of Ukraine. National road safety strategy. 2022. URL: <http://www.mtu.gov.ua>

20. Чанцева А.О. Поняття безпеки дорожнього руху як об'єкта адміністративно-правового регулювання. Європейські перспективи. 2022. № 2. С. 199–205. DOI: <https://doi.org/10.32782/EP.2022.2.30>

21. Чанцева А.О. Зарубіжний досвід діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в державі та можливості його використання в Україні. Європейські перспективи. 2023. № 1. С. 187–194. DOI: <https://doi.org/10.32782/EP.2023.1.28>

22. United Nations Economic Commission for Europe (UNECE). Global status report on road safety 2020. United Nations. 2020. URL: https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/roadsafety/Global_Status_Report_on_Road_Safety_2020.pdf

23. Бакуліч, О. П. Дзюба, В. І. Єресов та ін. Організація та регулювання дорожнього руху . За заг. ред. В. П. Поліщука. К. : Знання України, 2021. 468 с. URL: https://library.wunu.edu.ua/libsearch/DocDescription?doc_id=419915

24. Оптимізація публічних послуг та інфраструктури у територіальних громадах України. методичний посібник для органів місцевого самоврядування. Посібник Фонду розвитку місцевої демократії ім. Єжи Регульського (Польща) розроблений в межах Програми USAID «Децентралізація приносить кращі результати та ефективність» (Програма USAID DOBRE). 2024. URL: https://hromady.org/wp-content/uploads/2024/04/%D0%9F%D0%BE%D1%81%D1%96%D0%B1%D0%BD%D0%B8%D0%BA_O%D0%BF%D1%82%D0%B8%D0%BC%D1%96%D0%B7%D0%B0%D1%86%D1%96%D1%8F-%D0%BF%D1%83%D0%B1%D0%BB%D1%96%D1%87%D0%BD%D0%B8%D1%85-%D0%BF%D0%BE%D1%81%D0%BB%D1%83%D0%B3-%D1%82%D0%B0-%D1%96%D0%BD%D1%84%D1%80%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%80%D1%83%D0%BA%D1%82%D1%83%D1%80%D0%B8.pdf

25. Кашканова А. А. Методи аудиту безпеки дорожнього руху. *Наукові праці ВНТУ*. 2025. № 3. URL: <https://praci.vntu.edu.ua/index.php/praci/article/download/855/798>
26. European Parliament & Council of the European Union. Directive 2008/96/EC on road infrastructure safety management. *Official Journal of the European Union*, L 319. 59–73. 2008. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32008L0096>
27. Fell J. C., Voas R. B., Lacey J. H. The impact of alcohol consumption on road safety: A review of recent research. *Traffic Injury Prevention*. 2014. 15(6), 545–552. URL: <https://doi.org/10.1080/15389588.2013.839535>
28. Anderson R., McLean A. J., Farmer M. J. Road safety: A comprehensive review. *Accident Analysis & Prevention*. 2017. 104. 1–10. URL: <https://doi.org/10.1016/j.aap.2017.03.012>
29. МВС: 24 липня зміниться механізм підготовки та перепідготовки водіїв. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/mvs-24-lypnia-zminytsia-mekhanizm-pidhotovky-ta-perepidhotovky-vodiiv> (дата звернення: 14.10.2025)
30. Кампанії з безпеки дорожнього руху: "За життя" та інші ініціативи. Національна поліція України. 2022. URL: <https://www.npu.gov.ua>
31. A fundamental transport transformation: Commission presents its plan for green, smart and affordable mobility. URL: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en
32. Elvik R. The effects on road safety of introducing autonomous vehicles. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 2019, 124, 122–130.
33. Головний сервісний центр МВС переймає європейський досвід. URL: <https://hsc.gov.ua/2024/05/17/golovnij-servisnij-tsentr-mvs-perejmaye-yevropejskij-dosvid-2/>

33. ETSC is a Brussels-based independent non-profit making organisation dedicated to reducing the numbers of deaths and injuries in transport in Europe. URL: <https://etsc.eu/>

34. Road safety strategy 2021-2025. City of Melbourne. 2021. URL: <https://www.melbourne.vic.gov.au/roadsafetystrategy>

35. Положий Д. С., Орехов О. О. Інтелектуальні системи автомобільної безпеки на основі хмарних архітектур. Системи управління, навігації та зв'язку. 2023. № 4. С. 91-95 .

36. Вітвіцький В. В. Публічне управління у сфері державної безпеки та охорони .*Теорія та практика державного управління*. 2020. № 2(69). С. 201–207.

37. Голіна В.В. Культурологія безпеки дорожнього руху в Україні: теорія та практика запобігання автотранспортним правопорушенням : монографія / В. В. Голіна, С. С. Шрамко ; Нац. акад. прав. наук України ; НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України. Харків : Право, 2023. 184 с.

38. Когут В.М. Роль міжнародної співпраці у покращенні безпеки дорожнього руху. Науковий вісник Ужгородського Національного Університету. Серія ПРАВО. 2024. Випуск 85: частина 2. С. 365-370. DOI <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2024.85.2.54>

39. Петренко О.В. Інтеграція європейських норм у національне законодавство України у сфері дорожньої безпеки. *Актуальні проблеми держави і права*. 2020. Вип. 7. С. 102–115.

40. Мороз І.І. Адміністративно-правові засади міжнародної співпраці в сфері транспортної безпеки. *Право і суспільство*. 2022. Вип. 5. С. 33–45.

41. Політика ЄС з безпеки дорожнього руху. ВР України. URL: <https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc34?id=&pf3511=50985&pf35401=311402>

42. Колодяжний М.Г. Система міжнародно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху. *Вісник Академії правознавства*. 2021. URL: <http://vakp.nlu.edu.ua/article/view/243742>

43. Romanenko Y. Road Safety Governance in Transition Economies. *European Transport Research Review*. 2021. Vol. 13. P. 1–12.
44. Maslova I. & Chernenko O. Modern Trends of Road Safety Management. *Journal of Eastern European Studies*. 2020. Vol. 8(2). P. 44–58.
45. Petrovic M. Road Safety Policy Reforms in Central and Eastern Europe. *Transport Policy*. 2021. Vol. 101. P. 91–102.
46. Державна служба України з безпеки на транспорті. URL: <https://dsbt.gov.ua/> (дата звернення: 19.10.2025)
47. Новикова А., Сабанська О. Основи створення безпечних та надійних зон паркування вантажних транспортних засобів у Європі та їх вплив на безпеку дорожнього руху та дотримання соціальних умов автотранспортного підприємства. *Scientific Collection «InterConf+»*, 2022. № 18(95). С. 27–39. URL: <https://doi.org/10.51582/interconf.19-20.01.2022.002>
48. Рудик М.М. Міжнародний досвід у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автотранспорту. *Науково-практичний журнал*. 2022. URL: <https://nzlubp.org.ua/index.php/journal/article/download/715/652>
49. Maaloul B. Video-based algorithms for accident detections. Ph.D. thesis. Universit. Ede Valencienne set du HainautCambresis; Universit. edeMons. 2018.
50. Robles-Serrano S., Sanchez-Torres G., Branch-Bedoya J. Automatic detection of traffic accidents from video using deep learning techniques. *Computers* 10, 2021. P. 148.
51. Coll-Josifov R., Masip-Alvarez A., Lav`ernia-Ferer D. Deep learning classification applied to traffic accident prediction, in: XLIII Jornadas de Automática, Universidad de Coruña. Servizo de Publicacións. pp. 2022. P. 964–971.