



Максим Геннадійович КОЛОДЯЖНИЙ,
кандидат юридичних наук, старший
науковий співробітник
(Науково-дослідний інститут вивчення
проблем злочинності імені академіка В. В.
Сташиса НАПрН України, м. Харків, Україна)

ВПЛИВ ДОРОЖНЬОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ НА СТАН БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ¹

У статті здійснена спроба визначення ролі дорожньої інфраструктури у забезпеченні безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також у встановленні кореляції між якістю доріг, обсягом їх фінансування й рівнем безпеки дорожнього руху на прикладі країн ЄС, інших держав та України. Надано авторське розуміння дорожньої інфраструктури. На підставі емпіричного базису порівняно обсяг інвестицій у дорожню інфраструктуру у зарубіжних країнах та Україні. Пояснено незадовільну якість доріг у нашій державі. Наведено сучасну прогресивну практику за кордоном щодо будівництва та ремонту доріг. Розкрито сутність стратегії Vision Zero та напрями її впровадження в Україні.

Ключові слова: безпека дорожнього руху, дорожня інфраструктура, дороги, стратегія Vision Zero, злочинність, кримінальні правопорушення.

Постановка проблеми. Згідно із системним підходом до вирішення проблеми дорожньо-транспортної смертності й травматизму, а так само для посилення ефективності запобігання кримінальній та адміністративній протиправності у сфері безпеки дорожнього руху (далі – БДР) необхідно враховувати усі елементи складної соціальної системи «учасники дорожнього руху–транспортні засоби–дорога». Попри те, що головною складовою у цій системі є перша і виражається у так званому людському

¹ *Примітка.* Наукова стаття підготовлена у межах розробки фундаментальної теми дослідження «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні» відділу кримінологічних досліджень НДІ ВПЗ ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України (номер держ. реєстр. в УкрІНТЕІ 0120U10561).

факторі (поведінка водіїв, пішоходів, велосипедистів та ін.)¹, який детермінує до 90 % усіх автотранспортних правопорушень, виникає необхідність у врахуванні також такої обставини, як дорожня інфраструктура. Остання виражається, головним чином, у якості доріг та обов'язі фінансування на їх будівництво і ремонт.

Зокрема, у Цілях сталого розвитку ООН, розрахованих до 2030 р., поставлена окрема ціль № 9: «Промисловість, інновації та інфраструктура»². Вона спрямована на удосконалення інфраструктури, у тому числі її центральної дорожньої складової з тим, щоб закласти фундамент для економічного зростання держав та забезпечити розвиток, особливо слабкорозвинених та економічно уразливих країн світу. До таких, на жаль, належить й Україна. Крім цього, відповідно до результатів досліджень ВООЗ дорожня інфраструктура істотним чином впливає на рівень дорожньо-транспортного травматизму. Було встановлено, що покращення якості доріг, стандартів їх проектування, врахування потреб усіх учасників дорожнього руху має вагоме значення для транспортної безпеки³.

Через багатоаспектність проблеми дорожньої інфраструктури та її ролі в забезпеченні дорожнього руху вона досліджувалась не лише правниками, й фахівцями у галузі технічних наук. Зокрема, історико-правові питання розвитку наземних шляхів вивчав М. Ю. Веселов та ін.; оцінку ролі дорожніх умов у виникненні ДТП, а також ранжування доріг за ступенем їх аварійності здійснювали, окрім інших, Т. В. Бондар, О. В. Беленчук; проблему застосування новітніх матеріалів при будівництві доріг досліджували С. В. Бойченко, М. М. Братичак, А. О. Белятинський, О. Б. Гринишин, П. І. Топільницький, А. П. Пушак тощо; сучасні підходи землекористування автомобільних доріг розроблялись Н. Ф. Іщенком, Л. Р. Скрипником, М. П. Стецюком; методи моніторингу автомобільних доріг пропонували В. О. Алексієв, О. П. Алексієв, А. А. Видмиш, В. О. Хабаров; питання екологічної безпеки при будівництві та експлуатації доріг розглядали Т. Є. Ригас, Є. Б. Угненко, Л. С. Шелудченко, В. М. Шмандій.

Плідно і послідовно дотичні питання досліджують фахівці відділу кримінологічних досліджень НДІ вивчення проблем злочинності ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України, а саме: В. С. Батиргареєва, В. В. Голіна, Б. М. Головін, Ю. Б. Данильченко, А. В. Калініна, М. С. Кисельова, О. В. Новіков, С. В. Панова, І. О. Христин, С. С. Шрамко. Водночас у літературі бракує кримінологічних праць, де б на підставі емпіричного базису, з урахуванням прогресивної європейської практики пізнавалась ця важлива

¹ Голіна В. В., Шрамко С. С. Концептуальні основи культурологічного напрямку підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні. *Питання боротьби зі злочинністю*: зб. наук. пр. / редкол.: В. С. Батиргареєва (голов. ред.) та ін. Харків: Право, 2021. Вип. 42. С. 113–121. DOI: 10.31359/2079-6242-2021-42-113; Мисливий В. А. Запобігання дорожньо-транспортним деліктам на безпілотному автотранспорті. *Наукові читання, присвячені пам'яті професора Т. А. Денисової*: зб. мат. (Запоріжжя, 10 бер. 2022 р.) / Класич. приват. ун-т. Запоріжжя: КПУ, 2022. С. 244–247.

² The SDGS in action. URL: <https://www.undp.org/ukraine/sustainable-development-goals/industry-innovation-and-infrastructure>.

³ Status Report on Road Safety 2018: summary. URL: <http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/277370/WHO-NMH-NVI18.20-eng.pdf?ua=1>.

соціальна проблематика з огляду на оцінку значення дорожньої інфраструктури для підвищення рівня БДР.

Мета статті – установлення кореляційних зв'язків між якістю доріг, обсягом її фінансування та станом БДР.

Виклад основного матеріалу. Під дорожньою інфраструктурою розуміються сучасні стандарти щодо проектування, організації будівництва, реконструкції, ремонту, утримання, контролю якості доріг, використання матеріалів, принципів функціонування дорожнього господарства та інших аспектів їх впливу на стан БДР¹. Використання цього поняття цілком узгоджується із категоріальним апаратом, що застосований у Стратегії підвищення рівня БДР на період до 2024 р.²

Для здійснення поставленої наукової задачі скористаємось статистичними даними:

а) Організації економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР) щодо обсягу інвестицій у дорожньо-транспортну інфраструктуру;

б) Всесвітнього економічного форуму (World Economic Forum) щодо якості дорожньої інфраструктури (Road Quality Index);

в) Європейської обсерваторії БДР (European Road Safety Observatory) щодо стану БДР в окремих європейських країнах³.

Серед 15 проаналізованих країн ЄС з найвищим рівнем БДР простежується їх відносно високий рейтинг щодо якості доріг. Найкраща дорожня інфраструктура має місце у Швейцарії, Франції, Австрії, ФРН та Іспанії. При цьому країни ЄС з найвищим показником смертності від ДТП (Румунія, Болгарія, Польща) мають й найгірші серед розглянутих держав дороги. Тобто за цим показником прослідковуються чіткі кореляційні взаємозв'язки. Якщо ж вивчати цей показник у глобальному розрізі, то десятка країн із найкращими дорогами виглядає так: ОАЕ, Сінгапур, Швейцарія, Гонконг, Нідерланди, Японія, Франція, Португалія, Австрія, США. Тоді як найменш якісні дороги існують у: Мавританії, Конго, Гаїті, Мадагаскарі, Гвінеї, Ємені, Парагваї. Україна ж за індексом якості доріг перебуває на 130 місці зі 137 можливих (2018 р.). Це свідчить про те, що наша держава має одну з найгірших дорожніх інфраструктур у світі.

Наведена майже катастрофічна ситуація з українськими дорогами відбувається в умовах існування відповідних державних стандартів, які стосуються вимог до експлуатаційного стану автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів (ДСТУ 3587–97). Ними, наприклад, передбачено, що

¹ Колодяжний М. Г. Стратегія Vision Zero: уроки для України: монографія. Харків: Право, 2022. С. 101.

² Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 21.10.2020 р. №1360-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text/>.

³ Inland transport infrastructure investment share of GDP remains stable in OECD. URL: <https://www.itf-oecd.org/inland-transport-infrastructure-investment-share-gdpremainstable-oecd>; Quality of road infrastructure. URL: <https://reports.weforum.org/globalcompetitiveness-index-2017-2018/competitiveness-rankings/#series=EOSQ057>; Road safety targets: Monitoring report. URL: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-12/ERSO_ROAD_SAFETY_TARGETS_MONITORING_Nov2021_final.pdf.

покриття проїзної частини не повинно мати осідань, вибоїн, напливів чи інших деформацій, що ускладнюють рух транспортних засобів. А стан покриття проїзної частини та інших елементів дороги мають перевірятись згідно із цим стандартом організаціями, які їх експлуатують, – щодакдно, тобто кожні 10 днів. Більше того, цей документ передбачає для 5-ти категорій та 4-х груп доріг і вулиць вимоги для максимальної площі пошкоджень (ям) у розрахунку на 100 тис. м²: від 0,3 (1,5) м² до 3 (7) м² відповідно. При цьому такі пошкодження (ями) мають усуватись від 1 (5) до 5 (10) діб¹. Виходячи із незадовільного стану більшості українських доріг, зазначений стандарт, м'яко кажучи, ігнорується дорожніми службами, не витримуються визначені строки ліквідації недоліків дорожнього покриття. Така ситуація вказує, що у державі масово не дотримуються важливі вимоги транспортної безпеки, які здатні призвести до дорожньо-транспортної смертності й травматизму.

Вивчення показника інвестицій у дорожньо-транспортну інфраструктуру демонструє менш виражену кореляцію зі станом БДР. Зокрема, наприклад, у 2019 р. у структурі вивчених країн найбільше фінансування за цим напрямом мало місце, у тому числі, й в Україні (50 млрд грн. або 4,9 % ВВП). При цьому виникає логічне запитання про причини існування неякісних доріг у державі з вагомими інвестиціями у цю сферу? Відповісти на нього можна так:

- Україна є найбільшою за площею (603,7 км²)² країною Європи. Вона посідає 7 сходинку серед європейських держав та 17 – серед усіх країн світу за протяжністю доріг (419,7 тис. км²)³;

- держава тривалий час асигнувала будівництво доріг за залишковим підходом;

- в Україні традиційно здійснювався не капітальний, а поточний («ямковий») ремонт доріг й реконструкція окремих складових дорожньої інфраструктури;

- в абсолютному вираженні 50 млрд грн є незначним обсягом коштів для країни з найгіршими дорогами у світі та порівняно із багатьма заможними державами світу;

- активізація стратегічного фінансування розвитку дорожньої інфраструктури в Україні відбулась лише кілька років тому та пов'язана із президентським проектом «Велике будівництво». На жаль, його вагомі успіхи, яких вдалось досягти у 2020–2022 рр., нівельовано наслідками

¹ ДСТУ 3587–97 «Автомобільні дороги, вулиці та залізничні переїзди». Київ: Держстандарт України, 1997. С. 6.

² Список країн Європи за площею. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%BF%D0%B8%D1%81%D0%BE%D0%BA_%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD_%D0%84%D0%B2%D1%80%D0%BE%D0%BF%D0%B8_%D0%B7%D0%B0_%D0%BF%D0%BB%D0%BE%D1%89%D0%B5%D1%8E.

³ Список країн за загальною довжиною автошляхів. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%BF%D0%B8%D1%81%D0%BE%D0%BA_%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD_%D0%B7%D0%B0_%D0%B7%D0%B0%D0%B3%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%BE%D1%8E_%D0%B4%D0%BE%D0%B2%D0%B6%D0%B8%D0%BD%D0%BE%D1%8E_%D0%B0%D0%B2%D1%82%D0%BE%D1%88%D0%BB%D1%8F%D1%85%D1%96%D0%B2.

повномасштабного російського військового вторгнення. Наразі в Україні бойовими діями зруйновано або істотно пошкоджено понад 25 тис. км доріг й понад 340 мостів¹.

Серед досліджених країн найбільші інвестиції (1,2-1,5 % ВВП) у дорожньо-транспортну інфраструктуру здійснили Норвегія, Швейцарія, Болгарія, Румунія (2019 р.). Найменші видатки (0,3-0,6 % ВВП) у цій сфері простежуються в Ірландії, Іспанії та Австрії. Водночас слід підкреслити, що останні три країни є доволі заможними, а відносно незначне фінансування указанного напрямку їх державної політики пояснюється попередніми значними інвестиціями у цю галузь.

Загалом на глобальному рівні найбільше фінансування розвитку дорожньо-транспортної інфраструктури простежується у (млрд євро): КНР – 709,7; США – 105,8; Японія – 50,4; Велика Британія – 22,9; Франція – 21,3². У цьому зв'язку виникає потреба щодо пошуку відповіді на інше важливе запитання: чому розвинені держави готові витратити значні кошти на розвиток дорожньої інфраструктури та будівництво якісних доріг? На нього є дві відповіді: проста (банальна) й непроста (істинна). Перша зводиться до взятих країнами певних міжнародних зобов'язань відповідно до завдань, визначених у Глобальних цілях ООН–2030. Однак так звана непроста і насправді справжня відповідь криється у філософії та принципах побудови сучасного капіталістичного світопорядку.

Річ у тім, що найбільші видатки на дорожньо-транспортну інфраструктуру здійснюються у КНР, США, Японії, Великій Британії та Франції. Ці держави є членами G20 і G7 (окрім КНР). Вони традиційно шукають ті чи інші шляхи посилення свого економічного домінування та політичного світового панування. Доказом цієї тези є результати досліджень західних економістів, які довели, що інвестиції в інфраструктуру, у тому числі дорожню, позитивно відбиваються на зростанні ВВП у пропорції витрат і доходів як 1:3³. Це означає, що умовно на 1 дол. США, витрачений на дороги, у довгостроковій перспективі приходиться втричі більше доходу завдяки відомому мультиплікативному економічному ефекту експлуатації якісних доріг.

До речі, в Україні також здійснюються спроби врахування позитивного зарубіжного досвіду у цій сфері. На це вказує згаданий вище інфраструктурний проект «Велике будівництво». За оцінками фахівців Київської школи економіки, тіснота зв'язків дорожнього будівництва з іншими галузями зумовлює мультиплікатор випуску, рівний 2,3–2,6. Інші ефекти, такі як вплив доходу та відповідне збільшення споживання, створюють більшу оцінку мультиплікатора, від 4,4 до 5,5. У разі відсутності військових дій в Україні планувалось, що сукупність проектів дорожнього

¹ В Україні через війну пошкоджено або зруйновано понад 25 тис. км доріг. URL: <https://espreso.tv/v-ukraini-cherez-viynu-poshkodzheno-abo-zruynovano-ponad-25-tis-km-dorig>.

² Transport infrastructure investment and maintenance. URL: https://www.oecd-ilibrary.org/finance-and-investment/data/itf-transport-statistics/transport-infrastructure-investment-and-maintenance_g2g55573-en.

³ Road to Growth: The Case for Investing in America's Transportation Infrastructure. URL: <https://s3.amazonaws.com/brt.org/staging-qe00pdhbbqqq3/2015.09.16-InfrastructureReport-Final.pdf>.

будівництва протягом 2020–2023 рр. створили б додатковий приріст ВВП нашої держави у розмірі 2,2 %¹.

Показником налаштованості багатьох країн на одержання прибутку від фінансування розбудови дорожньої інфраструктури і, як наслідок, підвищення рівня БДР, є низка глобальних проектів, як-то:

- Трансевропейська транспортна мережа (TEN-T) – реалізується з 1990 р. до сьогодні, протягом 2014–2020 рр. на її реалізацію виділено 26 млрд євро;

- Золотий чотирикутник Індії – найбільша шосейна мережа Індії (5,8 тис. км) і п'ята – у світі, будувалась протягом 2001–2012 рр., вартість проекту становить 8,4 млрд дол. США;

- Панамериканське шосе – найдовша автомобільна траса світу довжиною 48 тис. км, проходить територією 14 країн Північної та Південної Америки;

- «Один пояс, один шлях» – інфраструктурна стратегія КНР щодо транспортного об'єднання 65 країн, на які приходить третина світового ВВП² (після російської агресії проти України у 2022 р. КНР припинив фінансування рф за цим проектом).

Дослідження сучасного зарубіжного досвіду розвитку дорожньої інфраструктури дає підстави для виділення окремих напрямів діяльності, які заслуговують на увагу з огляду на їх можливе застосування в Україні для підвищення рівня БДР, а саме:

- забезпечення зручності користування дорогами окремими і більш незахищеними категоріями учасників дорожнього руху (пішоходи, велосипедисти, користувачі легкого персонального електротранспорту);

- посилення безпеки користування дорогами (кільцеві перехрестя доріг, дороги з реверсною смугою, пішохідні мости, пішохідні переходи з підсвічуванням, захисні бар'єри на доріжках для велосипедистів та ін.);

- застосування новітніх підходів щодо обслуговування доріг у холодну пору року (тротуари з підігрівом, використання антифризу й «гарячого піску», трамбування снігу);

- використання сучасних технологій та матеріалів при будівництві доріг підрядними організаціями з гарантією до 10 років (новітні бітуми, асфальтобетонні суміші, армовані волокна, сонцезахисне дорожнє покриття);

- суворий державний контроль за обслуговуванням відповідальними компаніями доріг різних категорій із можливістю застосування санкцій до них у разі порушення умов укладеного контракту³;

- здійснення згідно із відповідною директивою ЄС⁴ аудиту розбудови

¹ Шоломицький Ю., Дейсан І., Шоломицька О. та ін. Оцінка економічних ефектів програми «Велике будівництво» в 2020–2023 роках / Київська школа економіки; Укравтодор. Київ, 2021. 56 с.

² Transport infrastructure trends and regional development. URL: <https://www.oecd-ilibrary.org/sites/512e786f-en/index.html?itemId=/content/component/512e786f-en>.

³ Дубровик-Рохова А. Дороги без ям і майже без ... аварій. День. 2018. №114 (2 липня). URL: <https://day.kyiv.ua/article/ekonomika/dorohy-bez-yam-i-mayzhe-bez-avariy>.

⁴ Directive 2008/96/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 on road

та експлуатації дорожньої інфраструктури на предмет визначення найбільш аварійних ділянок дороги та установаження їх причин та умов;

- урахування думки місцевих громад щодо розвитку дорожньої інфраструктури;

- виділення значних коштів на будівництво та ремонт доріг, мостів, естакад, наземних та підземних переходів, нанесення розмітки, монтаж світлофорів, інформаційних табло, захисних бар'єрів, відбійників тощо¹.

У цілому практика країн ЄС у цій сфері здійснюється з урахуванням принципу етичного імперативу, який у свою чергу відбиває парадигму європейської стратегії Vision Zero, метою якої є зменшення смертності й тяжкого травмування учасників дорожнього руху на 50 % до 2030 р. й на 100 % – до 2050 р.² Зазначений принцип виражається у необхідності розуміння прописної й очевидної істини: за настання ДТП і можливої загибелі чи травмування учасників дорожнього руху несе у тій чи іншій мірі відповідальність усе суспільство, а не лише особа, визнана винною у вчиненні певного кримінально- або адміністративно-караного автотранспортного правопорушення. Ті країни (Швеція, Норвегія та ін.), які застосували указану стратегію на практиці уперше (з 1997 р.), наразі мають найвищий у світі рівень БДР і, відповідно, найменшу смертність від ДТП.

Наведений матеріал відповідає результатам інших суміжних наукових досліджень українських учених, які стосуються визначення ролі дорожньої інфраструктури у забезпеченні високого рівня БДР. Зокрема, фахівцями державного підприємства «Державний дорожній науково-дослідний інститут імені М. П. Шульгіна», яке вважається головною науково-дослідною установою України з питань будівництва, ремонту та експлуатаційного утримання автомобільних доріг, здійснена оцінка ролі дорожніх умов у виникненні ДТП на ділянках їх концентрації. Зокрема, ученими на прикладі дороги М-03 Київ – Харків – Довжанський за 2004–2006 рр. було встановлено, що протяжність ділянок концентрації ДТП на цій дорозі становить 16 % від загальної протяжності дороги в межах Київської області, на них сталося 46 % ДТП від загальної їх кількості. Незадовільні дорожні умови сприяли в тій чи іншій мірі виникненню 31 % ДТП, зафіксованих на ділянках їх концентрації³.

В інших дослідженнях здійснювалась спроба визначення рейтингу доріг України за рівнем їх аварійності. Для цього встановлено коефіцієнт аварійності та тяжкості наслідків від ДТП, що дозволило виділити чотири ступеня небезпеки мережі українських доріг. Зазначений показник ліг в основу для виокремлення дуже небезпечних доріг державного значення в

infrastructure safety management. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=celex%3A32008L0096>.

¹ Multi-billion investment planned in Swiss roads. URL: https://www.swissinfo.ch/eng/politics/road-infrastructure_multi-billion-investment-planned-in-swiss-roads/44400840.

² EU Road Safety Policy Framework 2021–2030 – Recommendations on next steps towards «Vision Zero». URL: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA9-2021-0407_EN.pdf.

³ Бондар Т. В., Беленчук О. В. Оцінка ролі дорожніх умов у виникненні дорожньо-транспортних подій на ділянках їх концентрації. *Дороги і мости*. 2008. Вип. 8. С. 22–28.

Україні (Р-70 Одеса – Білгород-Дністровський – Монаші та М-27 Одеса – Іллічівськ), а також доріг, які відносяться до категорії небезпечних (М-10 Львів – Краковець, М-05 Київ – Одеса, Р-05 Городище – Рівне – Старокостянтинів, Р-06 Ульяновка – Миколаїв, Р-01 Київ – Обухів, М-11 Львів – Шегині, Р-02 Київ – Іванків – Овруч, Н-02 Львів – Тернопіль). Крім цього, дослідники констатують, що ранжування доріг у цій сфері, поєднане з покращенням дорожніх умов, є одним із ефективних інструментів для зниження кількості ДТП із загиблими на автомобільних дорогах загального користування¹. Тобто анонсованими результатами підтверджується думка щодо істотного значення якості доріг для підвищення рівня БДР.

Висновки. Кримінологічне пізнання представленої наукової проблеми дає підстави для формулювання таких суджень:

1. Убезпечення дорожнього руху в Україні вимагає застосування комплексного підходу щодо врахування усіх складових соціальної системи «учасники дорожнього руху – транспортні засоби – дороги».

2. Зафіксовано більш виражені кореляційні зв'язки між якістю доріг та станом БДР та менш виражені – між останнім показником і фінансуванням розбудови дорожньої інфраструктури. Це пояснюється не завжди ефективним використанням коштів на потреби розвитку дорожнього господарства.

3. Визнання значущості дорожньої інфраструктури у питанні зменшення смертності у ДТП загалом й запобіганні автотранспортним правопорушенням, зокрема, потребує перегляду існуючого стереотипу щодо виключності правових заходів у підвищенні рівня БДР порівняно з економічними та організаційно-управлінськими напрями діяльності.

4. Україна потребує перегляду засад реалізації державної політики у царині БДР із необхідністю звернення уваги на прогресивну європейську стратегію Vision Zero, в основі якої лежить не каральний підхід для забезпечення БДР, а описаний вище принцип етичного імперативу, який наголошує на «відповідальності» усіх суб'єктів, залучених до вирішення проблеми дорожньо-транспортної смертності й травматизму, у тому числі шляхом будівництва якісних, безпечних й комфортних доріг.

5. Розвиток національної системи дорожньої інфраструктури в Україні має здійснюватись з урахуванням позитивного досвіду країн, які досягли у цій сфері значних успіхів з огляду на ефективність використання коштів, застосування інновацій, організації контролю від будівництва доріг – до їх обслуговування. Головним критерієм при будівництві та ремонті доріг в Україні, окрім вартості, має бути також їх висока якість, яка здатна забезпечити тривалу експлуатацію останніх.

6. Подальші наукові розвідки щодо цієї проблематики мають здійснюватись з метою визначення кореляційних взаємозалежностей між станом БДР та такими обставинами, як: рівень правової культури учасників

¹ Бондар Т. В., Беленчук О. В. Рейтинг мережі доріг державного значення за даними аварійності 2017 року. *Дороги і мости*. 2017. Вип. 17. С. 89–96.

дорожнього руху; повнота правового регулювання цієї сфери; розмір штрафів за автотранспортні правопорушення; впровадження інновацій у транспортну галузь; якість автомобілів; кількість засобів автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху; ефективність управління дорожнім рухом тощо.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бондар Т. В., Беленчук О. В. Оцінка ролі дорожніх умов у виникненні дорожньо-транспортних подій на ділянках їх концентрації. *Дороги і мости*. 2008. Вип. 8. С. 22–28.

2. Бондар Т. В., Беленчук О. В. Рейтинг мережі доріг державного значення за даними аварійності 2017 року. *Дороги і мости*. 2017. Вип. 17. С. 89–96.

3. В Україні через війну пошкоджено або зруйновано понад 25 тис. км доріг. URL: <https://espresso.tv/v-ukraini-cherez-viynu-poshkodzheno-abo-zruynovano-ponad-25-tis-km-dorig>.

4. Голіна В. В., Шрамко С. С. Концептуальні основи культурологічного напрямку підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні. *Питання боротьби зі злочинністю*: зб. наук. пр. / редкол.: В. С. Батиргареєва (голов. ред.) та ін. Харків: Право, 2021. Вип. 42. С. 113–121. DOI: 10.31359/2079-6242-2021-42-113.

5. ДСТУ 3587–97 «Автомобільні дороги, вулиці та залізничні переїзди». Київ: Держстандарт України, 1997. 24 с.

6. Дубровик-Рохова А. Дороги без ям і майже без ... аварій. *День*. 2018. №114 (2 липня). URL: <https://day.kyiv.ua/article/ekonomika/dorohy-bez-yam-i-mayzhe-bez-avariy>.

7. Колодяжний М. Г. Стратегія Vision Zero: уроки для України: монографія. Харків: Право, 2022. 300 с.

8. Мисливий В. А. Запобігання дорожньо-транспортним деліктам на безпілотному автотранспорті. *Наукові читання, присвячені пам'яті професора Т. А. Денисової*: зб. мат. (Запоріжжя, 10 бер. 2022 р.) / Класич. приват. ун-т. Запоріжжя: КПУ, 2022. С. 244–247.

9. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 21.10.2020 р. №1360-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text/>.

10. Список країн Європи за площею. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%BF%D0%B8%D1%81%D0%BE%D0%BA_%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD_%D0%84%D0%B2%D1%80%D0%BE%D0%BF%D0%B8_%D0%B7%D0%B0_%D0%BF%D0%BB%D0%BE%D1%89%D0%B5%D1%8E.

11. Список країн за загальною довжиною автошляхів. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%BF%D0%B8%D1%81%D0%BE%D0%BA_%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD_%D0%B7%D0%B0_

%D0%B7%D0%B0%D0%B3%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%BE%D1%8E_%D0%B4%D0%BE%D0%B2%D0%B6%D0%B8%D0%BD%D0%BE%D1%8E_%D0%B0%D0%B2%D1%82%D0%BE%D1%88%D0%BB%D1%8F%D1%85%D1%96%D0%B2.

12. Шоломицький Ю., Дейсан І., Шоломицька О. та ін. Оцінка економічних ефектів програми «Велике будівництво» в 2020–2023 роках / Київська школа економіки; Укравтодор. Київ, 2021. 56 с.

13. Directive 2008/96/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 on road infrastructure safety management. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=celex%3A32008L0096>.

14. EU Road Safety Policy Framework 2021–2030 – Recommendations on next steps towards «Vision Zero». URL: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA9-2021-0407_EN.pdf.

15. Inland transport infrastructure investment share of GDP remains stable in OECD. URL: <https://www.itf-oecd.org/inland-transport-infrastructure-investment-share-gdpremains-stable-oecd>.

16. Multi-billion investment planned in Swiss roads. URL: https://www.swissinfo.ch/eng/politics/road-infrastructure_multi-billion-investment-planned-in-swiss-roads/44400840.

17. Quality of road infrastructure. URL: <https://reports.weforum.org/globalcompetitiveness-index-2017-2018/competitiveness-rankings/#series=EOSQ057>.

18. Road safety targets: Monitoring report. URL: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-12/ERSO_ROAD_SAFETY_TARGETS_MONITORING_Nov2021_final.pdf.

19. Road to Growth: The Case for Investing in America’s Transportation Infrastructure. URL: <https://s3.amazonaws.com/brt.org/staging-qeOOpdhhbbqqq3/2015.09.16-InfrastructureReport-Final.pdf>.

20. Status Report on Road Safety 2018: summary. URL: <http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/277370/WHO-NMH-NVI18.20-eng.pdf?ua=1>.

21. The SDGs in action. URK: <https://www.undp.org/ukraine/sustainable-development-goals/industry-innovation-and-infrastructure>.

22. Transport infrastructure investment and maintenance. URL: https://www.oecd-ilibrary.org/finance-and-investment/data/itf-transport-statistics/transport-infrastructure-investment-and-maintenance_g2g55573-en.

23. Transport infrastructure trends and regional development. URL: <https://www.oecd-ilibrary.org/sites/512e786f-en/index.html?itemId=/content/component/512e786f-en>.

Стаття надійшла до редакції 25.08.2023

Maxim G. KOLODYAZHNY,

PhD in Law, Senior Researcher

(Academician Stashis Scientific Research Institute for the Study of Crime

INFLUENCE OF ROAD INFRASTRUCTURE ON THE STATE OF ROAD TRAFFIC SAFETY

The article attempts to determine the role of road infrastructure in ensuring road safety and transport operation, as well as to establish the correlation between the quality of roads, the amount of their funding and the level of road safety on the example of EU countries, other states and Ukraine. The author's understanding of road infrastructure is provided. Based on the empirical basis, the volume of investments in road infrastructure in foreign countries and Ukraine is compared. The unsatisfactory quality of roads in our country is explained. Modern progressive practice abroad regarding the construction and repair of roads is presented. The essence of the Vision Zero strategy and the directions of its implementation in Ukraine are revealed.

Keywords: *road safety, road infrastructure, roads, Vision Zero strategy, crime, criminal offenses.*