

**АДМІНІСТРАТИВНЕ ПРАВО І АДМІНІСТРАТИВНИЙ ПРОЦЕС,
ІНФОРМАЦІЙНЕ ПРАВО****ВОРОНІЮК Н. П.,**аспірант кафедри публічного управління
та адміністрування
(Національна академія
внутрішніх справ)

УДК 342.951

DOI <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2023.1.25>**ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД ЕФЕКТИВНОСТІ ПЛАНУВАННЯ ЗАХОДІВ У СФЕРІ
ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

У статті автор розглядає міжнародний досвід ефективності планування заходів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Метою статті є визначення на основі аналізу чинного законодавства іноземних держав основних засад забезпечення ефективного планування заходів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

З'ясовано, що більшість органів місцевого самоврядування не приймають програм забезпечення безпеки дорожнього руху, а програми, які й прийняті, не враховують всіх необхідних складових, що забезпечують безпеку дорожнього руху. Значна кількість органів місцевого самоврядування ототожнює поняття безпеки дорожнього руху виключно із автомобільними дорогами, не піклуючись про безпечність поведінки учасників дорожнього руху, безпечність транспортних засобів та вантажів. Місцеві програми безпеки дорожнього руху, не враховують заходів, передбачених регіональними програмами, а регіональні – загальнодержавної. Здійснення контролю виконання заходів, передбачених програмами є формальністю, яка не має будь-яких суттєвих наслідків, не залежно від досягнення чи недосягнення показників.

Автор навів приклади ефективного планування заходів у сфері безпеки дорожнього руху Норвегії, Швеції, Австралії, Республіка Корея.

Запропоновано підхід до здійснення планування заходів у сфері безпеки дорожнього руху, на основі аналізу прикладів ефективного планування заходів у сфері безпеки дорожнього руху Норвегії, Швеції, Австралії, Республіка Корея, що дозволить забезпечити прийняття планувальних документів на загальнодержавному, регіональному та місцевому рівні; контроль затвердження планувальних документів всіма уповноваженими суб'єктами; єдність планувальних заходів на всіх рівнях державного управління у сфері безпеки дорожнього руху; включення у планувальні документи напрямів діяльності по запобіганню ДТП та поставарійної діяльності.

Ключові слова: безпека дорожнього руху, дорожньо-транспортна пригода, безпечні вантажі, планування, ефективність.

**Voroniuk N. P. Foreign experience of the effectiveness of planning measures
in the field of ensuring road traffic safety**

In the article, the author considers the international experience of the effectiveness of planning measures in the field of ensuring road traffic safety. The purpose



of the article is to determine, based on the analysis of the current legislation of foreign countries, the main principles of ensuring effective planning of measures in the field of ensuring road traffic safety.

It was found that the majority of local self-government bodies do not adopt road safety programs, and the programs that are adopted do not take into account all the necessary components that ensure road safety. A significant number of local self-government bodies identify the concept of traffic safety exclusively with highways, not caring about the safety of the behavior of road users, the safety of vehicles and cargo. Local traffic safety programs do not take into account the measures provided by regional programs, and regional programs do not take into account the national programs. Monitoring the implementation of the measures provided for by the programs is a formality that does not have any significant consequences, regardless of the achievement or non-achievement of indicators.

The author cited examples of effective planning of measures in the field of road safety in Norway, Sweden, Australia, and the Republic of Korea.

An approach to the planning of measures in the field of road safety is proposed, based on the analysis of examples of effective planning of measures in the field of road safety in Norway, Sweden, Australia, the Republic of Korea, which will ensure the adoption of planning documents at the national, regional and local levels; control over the approval of planning documents by all authorized entities; unity of planning measures at all levels of state administration in the field of road safety; inclusion in planning documents of areas of activity for the prevention of road accidents and post-accident activities.

Key words: *road safety, traffic accident, safe cargo, planning, efficiency.*

Вступ. Основою успішної діяльності у будь-якій сфері можна назвати забезпечення ефективного планування діяльності. Стратегічне планування забезпечує не лише можливість визначення проблем та заходів, які планується вжити, для подолання проблем, а й здійснення ефективного контролю виконання заходів.

Постановка завдання. Метою статті є визначення на основі аналізу чинного законодавства іноземних держав основних засад забезпечення ефективного планування заходів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Результати дослідження. Планування заходів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху здійснюється відповідно до засад, визначених Законом України «Про дорожній рух» [1] (далі – Закон). Стаття 43 Закону присвячена питанню планування заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху. Вказана стаття визначає, що органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування в межах своєї компетенції здійснюються підготовка, затвердження і реалізація відповідних програм забезпечення безпеки дорожнього руху [1].

Зазначимо, що компетенція органів по прийняттю та реалізації планувальних документів визначена статтями 4, 6 та 7 Закону. Так, Кабінет Міністрів України здійснює розробку і затвердження державних програм розвитку дорожнього руху та його безпеки на автомобільних дорогах, вулицях і залізничних переїздах. До компетенції органів влади Автономної Республіки Крим, обласних, Київської та Севастопольської міських рад, обласних, Київської та Севастопольської державних адміністрацій руху належить затвердження регіональних програм розвитку дорожнього руху та його безпеки. Міські ради та їх виконавчі органи, районні ради та районні державні адміністрації здійснюють розробку, затвердження та реалізацію міських і районних програм розвитку дорожнього руху та його безпеки. Сільські та селищні ради і їх виконавчі органи здійснюють розробку, затвердження та виконання місцевих програм безпеки дорожнього руху [1].

Закон визначає засади розробки програм забезпечення безпеки дорожнього руху, якими вказує раціональне поєднання територіального та галузевого планування, формування взає-



мопов'язаних збалансованих показників з урахуванням соціально-економічних і екологічних умов конкретного регіону, економічних втрат у зв'язку із загибеллю або пораненням (травмуванням) людей внаслідок дорожньо-транспортних пригод, рівня розвитку дорожньої мережі, стану аварійності та інших показників єдиної системи державного обліку дорожнього руху [3].

Також, статтею 43 Закону визначено, напрями, які повинна включати програма забезпечення безпеки дорожнього руху: 1) аналіз стану безпеки дорожнього руху та прогноз на певний період; 2) конкретні обґрунтовані цілі; 3) заходи, реалізація яких дозволить досягти намічених цілей; 4) вартість програми та джерела її фінансування; 5) форми і періодичність контролю за виконанням програми [1].

Не зважаючи на існування вказаних норм щодо планування заходів у сфері безпеки дорожнього руху, Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року визнає однією із проблем забезпечення безпечного для суспільства, екологічно чистого та енергоєфективного транспорту, низький рівень координації дій та інституційної спроможності органів державної влади та органів місцевого самоврядування щодо планування і проведення дій у сфері безпеки дорожнього руху [4].

З таким висновком важко не погодитись. На даний час більшість органів місцевого самоврядування не приймають програм забезпечення безпеки дорожнього руху, а програми, які й прийняті, не враховують всіх необхідних складових, що забезпечують безпеку дорожнього руху. Значна кількість органів місцевого самоврядування ототожнює поняття безпеки дорожнього руху виключно із автомобільними дорогами, не піклуючись про безпечність поведінки учасників дорожнього руху, безпечність транспортних засобів та вантажів. Здійснення контролю виконання заходів, передбачених програмами є формальністю, яка не має будь-яких суттєвих наслідків, не залежно від досягнення чи недосягнення показників.

В зв'язку з наведеним, доцільним є перегляд, визначеного Законом підходу до планування заходів у сфері підвищення безпеки дорожнього руху.

Для запровадження ефективних механізмів планування, доцільно розглянути досвід інших країн відносно вказаного питання.

Прикладом ефективного планування заходів у сфері безпеки дорожнього руху можна назвати Норвегію. В Норвегії вважають, що нульового бачення в безпеці дорожнього руху неможливо досягнути лише за допомогою фізичних заходів. Робота суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху направлена на те, щоб транспортно-орієнтована та організаційна робота з безпеки дорожнього руху була пов'язана з чітким плануванням у стратегіях з безпеки дорожнього руху [2].

Модель забезпечення безпеки дорожнього руху складається з покрокового прогресу та інструментів звітності, щоб включити роботу із запобігання травматизму в планування муніципалітетів.

Згідно Закону про муніципалітети та муніципалітети повітів (Закон про місцеве самоврядування) [5] Норвегія поділяється на муніципалітети та муніципалітети повітів.

Національний план дій з безпеки дорожнього руху [2] передбачає напрями діяльності повітових муніципалітетів та муніципалітетів по забезпеченню безпеки дорожнього руху: 1) заходам, орієнтованим на безпеку дорожнього руху, слід надавати більший пріоритет на всіх рівнях; 2) муніципалітет повіту повинен взяти на себе відповідальність за сприяння активній співпраці між всіма установами та організаціями в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, об'єднати зусилля та цілеспрямовано працювати з безпекою дорожнього руху на регіональному рівні; 3) установи та організації, відповідальні за безпеку дорожнього руху, повинні брати участь у роботі муніципалітетів повітів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; 4) муніципалітет повіту повинен мати регіональний план та/або стратегію безпеки дорожнього руху; 5) має бути додатково докладено зусиль з метою, щоб всі муніципалітети були визнані безпечними, і в подальшому повіт був визнаним безпечним для дорожнього руху [2].

Рекомендації, затверджені Національним планом дій, визначають масштаб роботи муніципалітетів повіту з безпеки дорожнього руху та роль таких муніципалітетів у поси-



ленні уваги до безпеки дорожнього руху та взаємодії між різними суб'єктами управління безпекою дорожнього руху.

Муніципалітети затверджують свої плани безпеки дорожнього руху, як правило на чотири роки. Норвезька адміністрація дорожніх робіт спільно з TryggTrafikk проводять аудит муніципальних планів з метою визначення їх повноти та актуальності [5].

Муніципалітети та муніципалітети повітів співпрацюють в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, що передбачає включення заходів з безпеки дорожнього руху у певному муніципалітеті в програму/план муніципалітету повіту, також надання муніципалітетом округу певних субсидій муніципалітетам на заходи з безпеки дорожнього руху [2].

Аналіз вказаних заходів, яким мають відповідати муніципалітети та муніципалітети повітів показав, що одним із основних критеріїв щодо забезпечення безпеки дорожнього руху в Норвегії є планування. Муніципалітети та муніципалітети повітів затверджують програми/плани з безпеки дорожнього руху, які є між собою гармонічно пов'язаними, та мають систему звітування про виконання вказаних планів.

Ще однією країною, досвід якої доцільно вивчити в питанні планування заходів безпеки дорожнього руху є Республіка Корея.

Корейський закон про безпеку дорожнього руху передбачає, що держава встановлює та здійснює комплексну політику щодо безпеки дорожнього руху для захисту життя, здоров'я та майна людей. З метою захисту життя, здоров'я та майна мешканців органи місцевого самоврядування встановлюють та реалізують політику безпеки дорожнього руху в межах своєї компетенції відповідно до обставин відповідної місцевості. Держава та органи місцевого самоврядування розробляють та здійснюють політику щодо безпеки дорожнього руху, а також плани регіонального розвитку, освіти, культури, та юридичні питання тощо [6].

У державі кожні п'ять років розробляється Національний генеральний план безпеки дорожнього руху та Національний план впровадження безпеки дорожнього руху. На основі Національного генерального плану безпеки дорожнього руху органи місцевого самоврядування розробляють регіональний генеральний план безпеки дорожнього руху та регіональний план впровадження безпеки дорожнього руху.

Регіональні плани безпеки дорожнього руху після затвердження підлягають направленню до центрального органу державної влади, відповідального за безпеку дорожнього руху та оприлюдненню. Виконання показників регіонального плану безпеки дорожнього руху підлягає щорічному оприлюдненню та звітуванню [6].

До планів безпеки дорожнього руху включаються наступні напрямки [7]: 1. Питання щодо забезпечення безпеки об'єктів безпеки дорожнього руху з високою частотою аварій або потенційними факторами ризику аварій; 2. Питання щодо заміни, технічного обслуговування та огляду транспортних засобів тощо для забезпечення безпеки та покращення конструкції; 3. Транспортні працівники та студенти (включаючи вихованців дитсадків і дітей дитячого садка Saemaul) та інші питання, що стосуються освіти, просвітництва, керівництва та боротьби з безпекою дорожнього руху; 4. Питання щодо політики безпечного транспортування небезпечних речовин; 5. Питання попиту та пропозиції працівників дорожнього руху та покращення умов праці; 6. Питання про аварійно-рятувальні роботи, надання першої та медичної допомоги постраждалим внаслідок дорожньо-транспортних пригод; 7. Питання щодо гарантування належної компенсації потерпілим від дорожньо-транспортної пригоди; 8. Питання щодо політик (нормативних документів), необхідних для сприяння безпеці дорожнього руху [7].

Отже, у Республіці Корея досить детально визначені напрями, які мають бути відображені у планувальних документах держави та місцевого самоврядування. Одним із ефективних механізмів контролю виконання заходів, передбачених планувальними документами, запроваджено оприлюднення відповідних програм. Необхідно відмітити, що планувальні заходи у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху у Республіці Корея враховують напрями діяльності уповноважених органів щодо запобігання настанню дорожньо-транспортних пригод так і забезпечення поставарійної діяльності.



Національна стратегія безпеки дорожнього руху на 2021-2030 роки Австралії виходить з того, що безпечна система включає такі елементи: дороги та узбіччя, транспортні засоби, учасники дорожнього руху, швидкість, функціональне призначення дороги, планування. Всі елементи взаємодіють і вони можуть працювати разом, щоб захистити учасників дорожнього руху. Використовуючи системний підхід, у Австралії прийнято зобов'язання забезпечити покращення доріг і транспортних засобів, щоб зробити всю систему безпечною, а не лише в місцях чи ситуаціях, де востаннє відбувалися аварії [8].

В діяльності по забезпеченню безпеки дорожнього руху муніципалітети Швеції керуються програмними документами, що приймаються ними, та які засновані на загальнодержавній політиці ZeroVision, довгострокова мета, якої полягає в тому, щоб ніхто не загинув або зазнав значних травм системі дорожнього транспорту. Відправною точкою в ZeroVision є те, що транспортне середовище та транспортні засоби повинні бути спроектовані так, щоб помилка учасника дорожнього руху не призвела до смерті або серйозних травм [9]. Для прикладу розглянемо програмні документи муніципалітету Упсала [10], які відображають загальнодержавний підхід до вирішення питань безпеки дорожнього руху.

Муніципалітети Швеції зосереджує увагу на таких показниках: поведінкові заходи для безпечних учасників дорожнього руху; муніципальні вимоги безпеки до власного транспорту та громадського транспорту; безпечні шкільні маршрути для дітей; дотримання швидкості на міській мережі доріг; безпечні проїзди для руху пішоходів та велосипедистів у мережі муніципальних доріг; належний рівень експлуатації та технічного обслуговування доріг [9].

Основними засадами діяльності муніципалітету в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху визначено наступні: 1) пріоритет завжди надається незахищеним учасникам дорожнього руху; 2) вулиці мають задовольняти естетичні вимоги та пристосовувати вулиці до навколишнього природного середовища, однак, в усіх випадках конфлікт має вирішуватись на користь безпеки дорожнього руху; 3) безпека дорожнього руху відображається в генеральному плані муніципалітету [10].

Таким чином, з урахуванням необхідності перегляду підходів та досвіду зарубіжних країн до планування заходів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху доцільно:

1) визначити систему планування заходів у сфері безпеки дорожнього руху, яка забезпечить ефективне планування та контроль таких заходів. Для чого взаємовідносини суб'єктів різних рівнів системи забезпечення безпеки дорожнього руху доцільного запровадити на основі *принципу взаємовідповідності програмних документів*;

2) виконання заходів по забезпеченню безпеки дорожнього руху має ґрунтуватися на загальнодержавних документах;

3) до планувальних документів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху необхідно включати напрями превентивної діяльності по всіх складових елементах безпеки дорожнього руху: безпечні автомобільні дороги; безпечна поведінка учасників дорожнього руху; безпечні транспортні засоби; безпечні вантажі;

4) обов'язкове включення до планувальних документів напрями щодо поставарійної діяльності, які передбачають заходи щодо аварійно-рятувальних робіт, надання домедичної та медичної допомоги потерпілим внаслідок дорожньо-транспортних пригод;

5) на центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, необхідно покласти функцію контролю прийняття планувальних документів на регіональному та місцевому рівнях всіма суб'єктами забезпечення безпеки дорожнього руху;

6) передбачити необхідність оприлюднення планувальних документів на офіційному веб-сайті центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху;

7) запровадити систему звітування сільського, селищного, міського голови на місцевому рівні, голови районної, обласної державної адміністрації на регіональному рівні та Кабінету Міністрів України на загальнодержавному рівні про стан безпеки дорожнього



руху та про виконання планувальних документів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Отже, запропонований підхід до здійснення планування заходів у сфері безпеки дорожнього руху дозволить забезпечити прийняття планувальних документів на загальнодержавному, регіональному та місцевому рівні; контроль затвердження планувальних документів всіма уповноваженими суб'єктами; єдність планувальних заходів на всіх рівнях державного управління у сфері безпеки дорожнього руху; включення у планувальні документи напрямів діяльності по запобіганню ДТП та поставарійної діяльності.

Висновки. Таким чином, українське законодавство у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху на даний час залишається суттєво недосконалим. Тому Україні, як і будь-якій іншій державі, яка бажає вступити до Європейського Союзу та для свого прогресивного розвитку потрібно все частіше звертатися до міжнародного досвіду та в певній мірі запозичувати його. А саме, досягати відповідності з загальноприйнятими міжнародними нормами Європейського Союзу та Ради Європи у питаннях законодавства про покращення стану аварійності на дорогах та планування заходів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Список використаних джерел:

1. Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 № 3353-ХІІ. *Відомості Верховної Ради України*. 1993. № 31. С. 338. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>
2. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021. URL : <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/trafikksikkerhet/nasjonal-tiltaksplan-for-trafikksikkerhet-pa-veg-2018-2021.pdf>
3. Про внесення змін до деяких законів України щодо управління безпекою автомобільних доріг: Закон України від 17.10.2019 № 200-ІХ, *Відомості Верховної Ради України*, 2019. № 50 (13.12.2019), ст. 357.
4. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 трав. 2018 р. № 430-р. *Офіційний вісник України*, 2018, № 52 (10.07.2018), ст. 1848.
5. Lov om kommuner og fylkeskommuner (kommuneloven). 22.06.2018. URL : https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2018-06-22-83#KAPITTEL_1-2
6. Корейський закон про безпеку дорожнього руху від 28 січня 2022 р. URL: http://www.yeslaw.com/lims/front/page/fulltext.html?action=LAW&lawid=239&jo_s=&jo_e=
7. Постанова про введення в дію Закона про безпеку дорожнього руху: Указ Президента № 19018 от 25 августа 2005 р. URL: <http://www.yeslaw.com/lims/front/page/fulltext.html?pAct=view&pPromulgationNo=117911>
8. Національна стратегія безпеки дорожнього руху на 2021–2030 роки. Австралія. URL : <https://www.roadsafety.gov.au/nrss>
9. Виміри в транспортному середовищі. Saker trafik. 2018. URL: <https://ntf.se/var-kompetens/trafikmiljo/>
10. Дорожня безпека муніципалітету UPPSALA. 2015. URL: <https://www.upsala.se/contentassets/24fd1321db0440b380daafe463eb4605/trafiksakerhet-i-uppsala-kommun.pdf>

