

## ДОСВІД ШВЕЦІЇ ТА НОРВЕГІЇ У ЗАЛУЧЕННІ ОРГАНІВ МІСЦЕВОГО САМОВРЯДУВАННЯ ДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

### THE EXPERIENCE OF SWEDEN AND NORWAY IN INVOLVING LOCAL GOVERNMENT AUTHORITIES IN ENSURING ROAD SAFETY

Вороноук Н.П., аспірант кафедри публічного управління та адміністрування  
Національна академія внутрішніх справ

Стаття присвячена висвітленню досвіду міжнародних країн, таких як Швеція та Норвегія по залученню органів місцевого самоврядування до забезпечення безпеки дорожнього руху в межах територіальних громад. Проаналізовано положення основних нормативно-правових актів, що відіграють концептуальну роль у правовому регулюванні діяльності органів місцевого самоврядування країн Швеції та Норвегії щодо залучення до забезпечення безпеки дорожнього руху.

Окремо розглянуто правові джерела, які нормативно закріплюють та деталізують ряд державних, муніципальних та громадських організацій, на яких покладена основна відповідальність за безпеку дорожнього руху в Норвегії та Швеції.

З'ясовано, що визначальними для досягнення найвищого рівня безпеки дорожнього руху в Швеції є два фактори: безпечне дорожнє середовище та високий рівень знань про безпеку учасників дорожнього руху.

Визначено, що Шведська транспортна адміністрація виступає контролюючим органом відносно виконання муніципалітетами обов'язків щодо забезпечення безпеки дорожнього руху. Даний механізм реалізації контрольної функції дозволяє ефективно виправити недоліки в роботі муніципалітетів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, а саме шляхом виконання певного комплексу робіт самостійно за рахунок відповідного муніципалітету.

Встановлено, що система забезпечення безпеки дорожнього руху Швеції побудована за принципом запобігання ДТП, шляхом впливу на дорожнє середовище та вивчення правил дорожнього руху. Оскільки органи місцевого самоврядування є суб'єктами компетентними у прийнятті рішень по зміні середовища в межах територіальних одиниць, вони відіграють провідну роль у системі забезпечення безпеки дорожнього руху.

Наголошено, на важливості перейняти передовий досвід Швеції та Норвегії по залученню органів місцевого самоврядування до забезпечення безпеки дорожнього руху в межах територіальних громад, а саме, досвід Швеції та Норвегії щодо залучення органів місцевого самоврядування до виконання попереджувальних заходів у сфері безпеки дорожнього руху, таких як навчання правил дорожнього руху, проведення пропаганди безпеки дорожнього руху, регулювання дорожнього середовища, так і до поставарійної діяльності.

**Ключові слова:** органи місцевого самоврядування, безпека дорожнього руху, учасники дорожнього руху, забезпечення, охорона здоров'я.

The article is devoted to highlighting the experience of international countries, such as Sweden and Norway, in involving local self-government bodies in ensuring road traffic safety within territorial communities. The provisions of the main regulatory legal acts, which play a conceptual role in the legal regulation of the activities of local self-government bodies in Sweden and Norway regarding involvement in ensuring road traffic safety, are analyzed.

The legal sources that normatively establish and detail a number of state, municipal and public organizations, which are entrusted with the main responsibility for road safety in Norway and Sweden, are separately considered.

It was found that two factors are decisive for achieving the highest level of road safety in Sweden: a safe road environment and a high level of knowledge about the safety of road users.

It has been determined that the Swedish Transport Administration acts as a supervisory authority regarding the municipalities' performance of road safety obligations. This mechanism of implementation of the control function allows to effectively correct shortcomings in the work of municipalities in ensuring road traffic safety, namely by performing a certain set of works independently at the expense of the relevant municipality.

It has been established that Sweden's road safety system is built on the principle of accident prevention, by influencing the road environment and studying traffic rules. Since local self-government bodies are subjects competent in making decisions on environmental change within territorial units, they play a leading role in the road safety system.

It was emphasized the importance of adopting the best practices of Sweden and Norway in involving local self-government bodies in ensuring road safety within territorial communities, namely, the experience of Sweden and Norway in involving local self-government bodies in the implementation of preventive measures in the field of road safety, such as training traffic rules, road safety promotion, regulation of the road environment, and post-accident activities.

**Key words:** local self-government bodies, road safety, road users, security, health care.

**Вступ.** Безпека дорожнього руху на сьогодні є ключовим елементом розвитку суспільства. Велика кількість транспортних засобів є невід'ємною частиною економіки країн, але водночас транспортні засоби несуть небезпеку життю громадян. Лідери багатьох держав світу об'єднують свої зусилля для зменшення кількості постраждалих та травмованих внаслідок дорожньо-транспортних пригод. Міжнародне співтовариство приділяє значну увагу розробленню та здійсненню практичних заходів з безпеки дорожнього руху, спрямованих на запобігання дорожньо-транспортному травматизму [1].

Основним політичним документом у галузі безпеки дорожнього руху є політична заява, прийнята Організацією Об'єднаних Націй 10 жовтня 2019 р., щодо концентрації дій та досягнень в галузі безпеки дорожнього руху в рамках наступного десятиліття до 2030 року та скорочення смертності на дорогах на 50 відсотків [1].

На сьогодні в Україні є достатньо великий рівень смертності та травматизму аварій на автомобільних дорогах, а рівень організації безпеки дорожнього руху залишається низьким. Тому, на сьогодні, вкрай важливо дослідити та адаптувати національне управління безпеки дорожнього руху до стандартів міжнародних країн, у яких є високий рівень безпеки дорожнього руху та великий досвід діяльності органів виконавчої влади і органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху.

**Постановка завдання.** Метою статті є визначення на основі аналізу чинного законодавства іноземних держав, таких як, Норвегія та Швеція, способів залучення органів місцевого самоврядування до забезпечення безпеки дорожнього руху.

**Результати дослідження.** Згідно даних Європейського парламенту найвищий рівень безпеки дорожнього

руху станом на 2020 рік у Швеції – 18 загиблих на 1 мільйон жителів [2].

В зв'язку з чим, досвід діяльності органів по забезпеченню безпеки дорожнього руху цієї держави становить значний інтерес.

Відповідно до Закону «Про дороги» (1971: 948) [3] у Швеції дороги загального користування перебувають у власності держави або муніципалітету: держава або муніципалітет є оператором відповідних доріг.

На оператора дороги покладається обов'язок будівництва та утримання дороги. Утримання дороги згідно вказаного Закону передбачає приділення уваги індивідуальним інтересам та інтересам суспільства, таким як безпека дорожнього руху, охорона навколишнього середовища, охорона природи та культурне середовище [3].

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 в системі дорожнього транспорту [4].

Отже, визначальними для досягнення найвищого рівня безпеки дорожнього руху в Швеції є два фактори: безпечне дорожнє середовище та високий рівень знань про безпеку учасників дорожнього руху.

Муніципалітети Швеції, керуючись загальнонаціональною програмою підвищення рівня безпеки дорожнього руху ZeroVision, враховуючи рекомендації Шведської транспортної адміністрації визначають проблемні питання в забезпеченні безпеки дорожнього руху. Проблемні напрямки визначаються муніципалітетами враховуючи показники ДТП: місця концентрації, учасники дорожнього руху, які стали потерпілими в ДТП, причини ДТП і настання негативних наслідків (смерті чи значних травм). На основі статистичних даних муніципалітетами визначаються напрямки діяльності та заходи, які мають вживатися для зниження рівня ДТП та настання негативних наслідків [4].

Систему органів забезпечення безпеки дорожнього руху у Швеції очолює Шведська транспортна адміністрація, яка є органом, який займається обслуговуванням доріг від імені держави та контролює виконання муніципалітетами своїх обов'язків по утриманню доріг [3].

У випадку, якщо муніципалітет не виконує обов'язків щодо утримання доріг, в тому числі й щодо питань безпеки дорожнього руху, Шведська транспортна адміністрація має право надати вказівку протягом певного періоду часу виконати зобов'язання щодо утримання дороги. У випадку невиконання такого зобов'язання Шведська транспортна адміністрація має право виконати зобов'язання щодо утримання дороги за рахунок муніципалітету [4].

Таким чином, Шведська транспортна адміністрація виступає контролюючим органом відносно виконання муніципалітетами обов'язків щодо забезпечення безпеки дорожнього руху. Даний механізм реалізації контрольної функції дозволяє ефективно виправити недоліки в роботі муніципалітетів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, а саме шляхом виконання певного комплексу робіт самостійно за рахунок відповідного муніципалітету.

Закон «Про безпеку дорожнього руху» [5] передбачає ряд заходів щодо інспекції безпеки руху. Так, дорожній оператор, в тому числі муніципалітет зобов'язаний проводити регулярні перевірки безпеки доріг, затверджувати карти стандартів безпеки дорожнього руху та плани заходів щодо підвищення безпеки дорожнього руху [5].

Постанова про дорожній рух (1998: 1276) [6] передбачає можливість встановлення муніципалітетами місцевих правил дорожнього руху, в тому числі надає право муніципалітетам визначати межі густонаселених районів на дорогах, оператором яких є держава. Згідно вказаної Постанови загальна встановлена швидкість руху в густо-

населених районах становить не більше 50 км/год. Разом з тим, муніципалітетом може бути прийнято рішення з урахуванням вимог безпеки дорожнього руху щодо обмеження швидкості дорожнього руху в густонаселеному районі чи його частині до 30 км/год або 40 км/год [6].

Згідно Закону «Про місцеве самоврядування» (2017:725) Швеція поділяється на муніципалітети та округи [7].

Медична допомога в Швеції відповідно до Закону «Про охорону здоров'я» (2017: 30) [8] планується на рівні округу. При цьому, округ має враховувати потреби догляду щодо тих, на кого поширюється відповідальність округу за здоров'я та медичне обслуговування, в тому числі, підтримувати готовність до невідкладної медичної допомоги [8].

Округ має право укладати угоди з муніципалітетами, Шведським агентством соціального страхування та Шведською державною службою зайнятості щодо співпраці з метою досягнення завдань, поставлених Законом «Про охорону здоров'я» [7].

Таким чином, система забезпечення безпеки дорожнього руху Швеції побудована за принципом запобігання ДТП, шляхом впливу на дорожнє середовище та вивчення правил дорожнього руху. Оскільки органи місцевого самоврядування є суб'єктами компетентними у прийнятті рішень по зміні середовища в межах територіальних одиниць, вони відіграють провідну роль у системі забезпечення безпеки дорожнього руху.

Згідно даних ВООЗ станом на 2019 рік європейською країною, яка посіла перше місце за кількістю смертей на дорозі є Норвегія [9].

В Норвегії до підвищення безпеки дорожнього руху залучаються ряд державних, муніципальних та громадських організацій. Національний план дій з безпеки дорожнього руху [10] (далі – Національний план дій) передбачає, що основна відповідальність за безпеку дорожнього руху в Норвегії лежить на транспортних органах, але значну роль відіграють й інші органи влади; поліція та прокуратура, охорона здоров'я, освіта, митниця, орган працевлаштування, Норвезьке управління державних доріг, Рада з розслідування нещасних випадків Норвегії, а також муніципалітети та муніципалітети округів. Крім того, організація TryggTrafikk та ряд інших зацікавлених організацій відіграють дуже активну роль у роботі по підвищенню безпеки дорожнього руху [10].

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 [9].

Згідно Закону про муніципалітети та муніципалітети повітів (Закон про місцеве самоврядування) Норвегія поділяється на муніципалітети та муніципалітети повітів [11].

Національний план дій передбачає напрямки діяльності повітових муніципалітетів та муніципалітетів по забезпеченню безпеки дорожнього руху [10].

У більшості повітів округна муніципальна робота з безпеки дорожнього руху організована через політично призначений комітет безпеки дорожнього руху (RTD). Окрім політиків до складу комітетів долучаються члени-консультанти з найважливіших суб'єктів безпеки дорожнього руху: TryggTrafikk, поліція, муніципалітету округу, губернатор округу та Норвезька адміністрація громадських доріг. Один з найважливіших завдань RTD є сприяння посиленню співпраці з безпеки дорожнього руху в регіоні. У багатьох повітах комітет тісно співпрацює з муніципалітетами та волонтерськими організаціями та є рушійною силою для впровадження місцевих заходів безпеки дорожнього руху [11].

Також, в Норвегії впроваджується система заходів щодо підвищення безпеки дорожнього руху під назвою «Муніципалітет безпечний для руху», мета якого визнати муніципалітет таким, що безпечний для руху, полягає в тому, щоб систематична та міжгалузєва робота з безпеки дорожнього руху проводилася у всіх відповідних секторах [12].

Схвалення муніципалітету як безпечного для руху діє протягом трьох років, перш ніж муніципалітет повинен бути повторно затверджений.

Аналіз вказаних заходів, яким мають відповідати муніципалітети показав, що одним із основних критеріїв щодо забезпечення безпеки дорожнього руху в Норвегії є планування. Муніципалітети затверджують програми/плани з безпеки дорожнього руху, які діють на чотири роки. Норвезька адміністрація дорожніх робіт спільно з TryggTrafikk проводять аудит муніципальних планів з метою визначення їх повноти та актуальності [12].

Особливу увагу у Норвегії приділяють роботі муніципалітету щодо заходів по забезпеченню безпеки дорожнього руху для дітей та молоді. Діти та молодь є пріоритетами у роботі муніципалітетів та інших органів й організацій у сфері безпеки дорожнього руху. Заходи щодо забезпечення безпеки дорожнього руху відносно дітей та молоді включають широкий спектр: безпечні шкільні дороги і підвищення знань про безпеку дорожнього руху в дитячому садку та школі, через заклади охорони здоров'я та шляхом співпраці з батьками [13].

Заходи, які передбачаються Національним планом дій та критеріями безпечності муніципалітетів та муніципалітетів повітів, передбачають поступову зміну транспортних пріоритетів з особистого транспорту на громадський транспорт, велосипеди та піший рух [12].

В Норвегії передбачена практика укладання угод, які стосуються міського середовища. Це взаємообов'язкові угоди між державою, муніципалітетами округу та муніципалітетами для досягнення мети зростання пасажирських перевезень у мегаполісах громадським транспортом, велосипедом та пішохідний рух. Разом з тим, розуміючи, що пішоходи та велосипедисти є більш уразливими учасниками дорожнього руху, Національний план дій рекомендує учасникам дорожнього руху вживати заходи щодо зниження уразливості, а муніципалітетам здійснювати планувально-будівельні заходи, направлені на зниження ризиків для пішоходів та велосипедистів [13].

Національним планом дій передбачено ряд рекомендацій в сфері планування території та транспорту для муніципалітетів: 1) зробити систему дорожнього руху простою, зрозумілою, логічною та легкою для читання для всіх груп учасників дорожнього руху; 2) створити цілісну мережу з безпечними та погодженими транспортними маршрутами для пішоходів, велосипедистів та громадського транспорту; 3) розробити та створювати вуличні рішення зі змішаним рухом для пішоходів і велосипедистів; 4) збільшити використання обмежень швидкості до 30 км/год у центральних міських районах та житлових районах; 5) зменшити конфлікт між пішоходами та велосипедистами, розділивши їх там, де багато цих груп учасників дорожнього руху, а також між автотранспортом

та пішоходами та велосипедистами; 6) створити дорожньо-вуличну мережу, яка спрямовує транспорт за межі центру міста та житлових районів [11].

На муніципалітети, а зокрема на заклади охорони здоров'я муніципалітетів, покладено значну частину обов'язків щодо забезпечення безпеки дорожнього руху. Повноваження муніципалітетів щодо забезпеченню безпеки дорожнього руху ґрунтуються на тому, що в результаті настання ДТП учасники дорожнього руху зазнають травм, а відповідно, потребують лікування. Таким чином, заходи в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є заходами в сфері охорони здоров'я.

Так, згідно Закону про муніципальні послуги охорони здоров'я та медичної допомоги тощо (Закон про охорону здоров'я та медичне обслуговування) муніципалітет гарантує, що особам, які перебувають у муніципалітеті, пропонуються необхідні послуги з охорони здоров'я та догляду. Відповідальність муніципалітету включає всі групи пацієнтів і користувачів, включаючи людей з травмами, соціальними проблемами або інвалідністю. Відповідальність муніципалітету передбачає обов'язок планувати, здійснювати, оцінювати та коригувати діяльність, щоб обсяг та зміст послуг відповідали вимогам, встановленим законом або нормативно-правовими актами [14].

Допомога муніципалітету в разі аварій включає, у тому числі: кімнату невідкладної допомоги, цілодобову невідкладну медичну допомогу, швидку медичну допомогу, психосоціальну підготовленість і подальше спостереження [14].

Також, Законом про охорону здоров'я (Закон про охорону здоров'я) передбачає, що муніципалітет повинен вжити необхідних заходів для вирішення проблем громадського здоров'я муніципалітету, що може включати заходи, пов'язані з вихованням та умовами життя, такими як житло, освіта, робота та доходи, фізичне та соціальне середовище, фізична активність, харчування, травми та нещасні випадки, вживання тютюну та вживання алкоголю та інших наркотиків [15].

Таким чином, на муніципалітет у сфері охорони здоров'я покладено обов'язок здійснення заходів запобігання травм, в тому числі ДТП. Такі заходи вживаються в тому числі шляхом виховання.

**Висновки.** Отже, аналіз діяльності органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху в Швеції та Норвегії показав, що у вказаних країнах органи місцевого самоврядування є однією із важливих ланок загальнодержавних систем забезпечення безпеки дорожнього руху. Враховуючи показники рівня безпеки дорожнього руху у вказаних країнах, Україні доцільно перейняти передовий досвід по залученню органів місцевого самоврядування до забезпечення безпеки дорожнього руху в межах територіальних громад, а саме, досвід Швеції та Норвегії щодо залучення органів місцевого самоврядування до виконання попереджувальних заходів у сфері безпеки дорожнього руху, таких як навчання правил дорожнього руху, проведення пропаганди безпеки дорожнього руху, регулювання дорожнього середовища, так і до поставарійної діяльності.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року : розпорядження Кабінету Міністрів України № 1360-р від 21.10.2020. *Урядовий кур'єр*. 2020. № 214.
2. Европарламент попереджає про безпеку дорожнього руху. *Новини Європейського парламенту*. 2021. URL : <https://www.europarl.europa.eu/news/bg/press-room/20210930IPR13926/evropeyskiiat-parlament-alarmira-za-bezopasnostta-po-ptishchata>.
3. Закон Швеції «Про дороги» (1971: 948). URL : <http://www.notisum.se/rnp/document/?id=SFS1971-0948>.
4. Виміри в транспортному середовищі. *Saker trafik*. 2018. URL: <https://ntf.se/var-kompetens/trafikmiljo/>
5. Закон про безпеку дорожнього руху (2010:1362). *Sveriges riksdag*. URL : [https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/vagsakerhetslag-20101362\\_sfs-2010-1362](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/vagsakerhetslag-20101362_sfs-2010-1362).
6. Постанова про дорожній рух Швеції (1998: 1276). URL : <http://www.notisum.se/rnp/document/?id=19981276>
7. Закон Швеції «Про міське самоврядування» (2017:725). URL : <http://www.notisum.se/rnp/document/?id=SFS2017-0725>
8. Закон Швеції «Про охорону здоров'я» (2017: 30). URL : [http://www.notisum.se/rnp/document/?id=SFS2017-0030#SFS2017-0030\\_K7\\_](http://www.notisum.se/rnp/document/?id=SFS2017-0030#SFS2017-0030_K7_)

9. Рейтинг держав за рівнем смертності в ДТП. Nonews. 2019. URL: <https://nonews.co/directory/lists/countries/mortality-road-traffic>
10. 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>
11. Lov om kommuner og fylkeskommuner (kommuneloven). 22.06.2018. URL: [https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2018-06-22-83#KAPITTEL\\_1-2](https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2018-06-22-83#KAPITTEL_1-2)
12. Правила дорожнього руху для пішоходів. *Tryggtrafikk*. 2018. URL: <https://www.tryggtrafikk.no/trafikksikker-kommune/kriterier/for-kommunens-ledelse/>
13. Муніципалітет безпеки дорожнього руху. *Tryggtrafikk*. 2022. URL: <https://www.tryggtrafikk.no/trafikksikker-kommune/kriterier/#>
14. Закон про муніципальні служби охорони здоров'я та догляду. Міністерство охорони здоров'я та служби охорони здоров'я Норвегії. 24.06.2011. URL: [https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2011-06-24-30#KAPITTEL\\_6](https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2011-06-24-30#KAPITTEL_6)
15. Закон про загальну охорону здоров'я. Міністерство охорони здоров'я та соціального забезпечення Норвегії. 24.06.2011. URL: [https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2011-06-24-29/KAPITTEL\\_2#%C2%A75](https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2011-06-24-29/KAPITTEL_2#%C2%A75)