

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ БІОРЕСУРСІВ  
І ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ УКРАЇНИ  
Представництво Польської академії наук в Києві  
Польська академія наук Відділення в Любліні  
Академія інженерних наук України  
Українська асоціація аграрних інженерів

Міністерство  
освіти і науки  
України



122 річниці НУБіП України присвячується

**ЗБІРНИК**  
**ТЕЗ ДОПОВІДЕЙ**  
**XVI МІЖНАРОДНОЇ НАУКОВОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ**  
**«РАЦІОНАЛЬНЕ ВИКОРИСТАННЯ ЕНЕРГІЇ В ТЕХНІЦІ»**  
*з нагоди 89-ї річниці від дня народження*  
**МОМОТЕНКА**  
*Миколи Петровича*  
*(1931-1981)*

**TechEnergy 2020**

*19-22 травня 2020 року*  
*м. Київ*

УДК 656.053(4)

**ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДОТРИМАННЯ ШВИДКІСНИХ РЕЖИМІВ НА  
ПРИКЛАДІ ЄВРОПЕЙСЬКИХ КРАЇН**

*А. Д. Домаскіна, студентка, І. О. Колосок, к.пед.н., доц.  
Національний університет біоресурсів і природокористування України,  
м. Київ, Україна*

Існує чіткий взаємозв'язок між допустимою швидкістю на конкретній дорозі і кількістю і тяжкістю аварій. Скорочення кількості випадків перевищення швидкості безпосередньо впливає на рівень безпеки. Існують різні способи забезпечити дотримання швидкісних режимів. На сьогоднішній день найбільш ефективним є автоматизований примус до дотримання швидкісних режимів, оскільки такі системи забезпечують контроль в набагато більшій кількості місць і ймовірність виявлення порушень дуже висока. Ефективність автоматичного правозастосування вище, якщо покарання застосовується до власника, а не до водія, оскільки власника визначити простіше і швидше. Подальше збільшення ефективності відбувається, якщо процес призначення штрафів за виявлені порушення, в значній мірі автоматизований. Стаціонарні камери або камери, що використовуються мобільними поліцейськими патрулями є найбільш популярним методом автоматизованого забезпечення швидкісного режиму і широко застосовуються у багатьох європейських (і не європейських) країнах.

У Великобританії програмою камер безпеки керують місцеві комітети. Місцеві комітети складаються з представників поліції, дорожньої адміністрації та інших місцевих влад, що відповідають за здійснення проекту в своїх регіонах. Існують суворі директиви щодо місць розташування камер, що засновані на даних про кількість аварій і частоті випадків перевищення швидкості. Камери встановлені таким чином, щоб водії могли їх добре бачити заздалегідь. Кошти від штрафів йдуть на подальше розгортання камер і на інші заходи із забезпечення безпеки на дорогах. За пілотним проектом, розпочатим у 2000 році за участю восьми комітетів, було здійснення програми на національному рівні. В результаті, до кінця 2004 року встановлено понад 4 000 камер реєстрації швидкості, якими керують вже 38 комітетів. У Великобританії водій несе відповідальність за перевищення швидкості, але власник автомобіля зобов'язаний ідентифікувати водія.

Дослідження показали скорочення випадків перевищення швидкості на 70 % в місцях, де були встановлені камери. В середньому, кількість випадків перевищення швидкості знизилася на 6 %, і число аварій біля населених пунктів зменшилась на 10-40 %. За оцінкою, передбачувані витрати на здійснення правозастосування, включаючи освітню та інформаційну підтримку, дорівнюють £ 96 мільйонів (приблизно 140 мільйонів Євро). Орієнтовна вартість економії в разі запобігання аварії дорівнює £ 258 мільйонів (приблизно 380 мільйонів Євро). Отже, передбачуване співвідношення витрати-вигоди дорівнює 1:2,7 [1].

У Франції програма автоматичного забезпечення дотримання швидкісних режимів почалася в 2003 році. З того часу тисячі стаціонарних і 500 мобільних камер реєстрації швидкості впроваджені в загальнонаціональному масштабі. Камери безпосередньо зв'язані з Центром обробки інформації, де за фотографією номерного знаку ідентифікується власник транспортного засобу, який несе відповідальність за порушення. Штраф автоматично направляється власнику транспортного засобу, який зобов'язаний його заплатити протягом 45

днів. Тільки після сплати штрафу можна вказати реального порушника. Подібна практика дозволила звести до 1% і менше кількість випадків оскарження штрафів водіями. Для легалізації подібного методу виявлення порушників були прийняті відповідні поправки в законі. Місця розміщення камер безпеки визначаються дорожньою поліцією на підставі даних про трафік і аварійності.

З 2002 по 2005 рік середні швидкості на французьких дорогах зменшилися на 5 км / год. У той же самий період, число загиблих скоротилося більш ніж на 30%. Вважається, що цей результат на дві третини забезпечений впровадженням камер контролю швидкості. Щорічні витрати на обслуговування 1500 камер становлять близько 100 мільйонів Євро. Річні надходження від штрафів за перевищення швидкості дорівнюють близько 375 мільйонів Євро [1].

#### Список літератури

1. URL: <http://tur.org.ua/bezpeka/krashchi-praktiki> (дата звернення: 20.04.2020)