Ограничение скорости

Допустимая скорость и меры по ее регулированию. Мировой опыт

Городские проекты
Ильи Варламова и Максима Каца

НОЛЬ смертей
КАМПАНИЯ ПО СНИЖЕНИЮ СМЕРТНОСТИ В ДТП

Вступление

Поводом для написания этого доклада стала возникшая в России дискуссия об отмене или снижении так называемого «нештрафуемого порога» превышения скорости, отмены скидок на оплату штрафов, о возможности снижения скоростей в городах. Нигде в мире не встречается одновременно такой высокий не облагаемый штрафом порог превышения скорости (20 км/ч), такие низкие штрафы за превышение скорости и снижение суммы штрафа в два раза при оплате в течение двух недель.

По данным ВОЗ, основная причина аварий на дорогах — скорость.
При общем снижении скоростного режима в городе снижается количество аварий и их жертв. Смертность в дорожно-транспортных происшествиях негативно влияет на экономику страны — по разным подсчётам, экономический ущерб от неё для ВВП России составляет 2–5%. Эта цифра не сравнима ни с какими суммами штрафов.
ДТП — основная причина смерти в возрастной группе 15–29 лет.

Для регулирования скоростного режима в городе могут применяться как законодательные меры (ограничение скорости и штрафы за ее превышение), так и физические меры успокоения трафика — сужение полос и преграды, не позволяющие разгоняться (они могут быть выражены по-разному).
Самый эффективный способ обеспечить соблюдение скоростного режима — камеры видеофиксации, которые в автоматическом режиме анализируют скорость, автомобиль и величину штрафа.

Раньше считалось, что у этих камер высока степень погрешности. Действительно, даже на некоторых современных моделях она достигает 3 км/ч, и это отражено в законодательстве многих стран. Однако ни о каких 20 км/ч речи не идёт.

Мы собрали статистику по некоторым городам мира, где отражены существующие ограничения и штрафы, и привели статистику по смертности на дорогах.
В заключении — некоторые выводы из представленных данных.

Копенгаген

Допустимая скорость в городе:

50 км/ч

30 км/ч рядом
со школами и больницами

Нештрафуемый порог:

3 км/ч

с учетом
погрешности радара

В последние десятилетия Дания стала одним из основных экспериментаторов в регулировании скоростных ограничений и всяческих наказаний за их превышение. В октябре 1985, власти Дании снизили допустимую скорость в городе с 60 до 50 км/ч. В 1998 году исследователи зафиксировали снижение количества несчастных случаев на 9%, а количество смертей из-за ДТП снизилось на 24%[1]. В качестве дополнительных мер, штрафы за превышение регулярно росли, последние изменения произошли в 2012 году — размер штрафа увеличился на 100%[2]. Помимо всего прочего, с 1998 года количество травм в ДТП планомерно снижается.

1 Stuster J., Coffman Z., Warren D. Synthesis of safety research related to speed and speed management. – 1998. – №. FHWA-RD-98-154

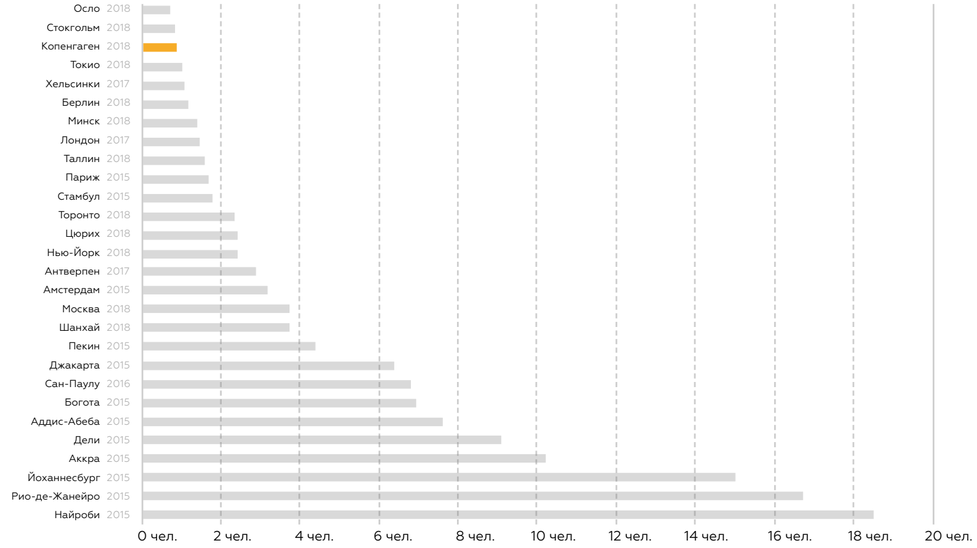
2 https://www.fyidenmark.com/traffic-fines.html

План действий по безопасности на дорогах на 2013–2020 годы определяет превышение скорости как главную проблему в городе, выражая это фразой «если вы едете со скоростью 93 км/ч вместо 80 км/ч, то вы удваиваете риск ДТП со смертельным исходом»[1]. Появляются и дискуссии о необходимости снижения скорости во всем городе до 30 км/ч.

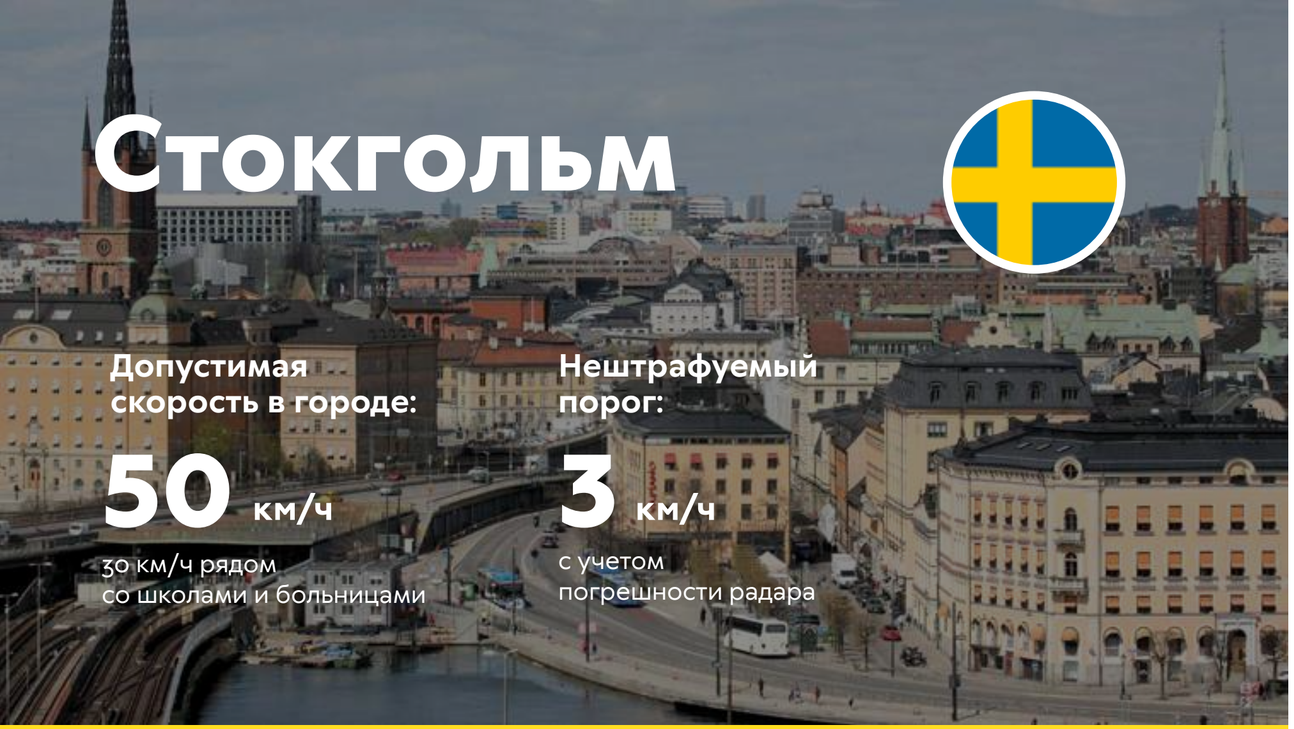
Штрафы за превышение скорости:

51-59 км/ч	— € 135	65-69 км/ч	— € 335
60-64 км/ч	— € 200	70-79 км/ч	— € 405

Смертность от ДТП на 100 000 жителей в городах мира



1 Danish Road Safety Commission National Action Plan, 2013-2020



Стокгольм

Допустимая скорость в городе:

50 км/ч

30 км/ч рядом со школами и больницами

Нештрафуемый порог:

3 км/ч

с учетом погрешности радара

Именно здесь в 1997 году шведским парламентом была принята программа Vision Zero, объявившая «нулевую терпимость» к смертям и травмам в результате ДТП. Программа стала успешной, и к 2009 году показатели смертности из-за ДТП в Швеции снизились на 34% и сейчас они одни из самых низких в Евросоюзе[1]. На этом шведы не останавливаются, ведь первоначальная цель программы — ноль смертей. При этом власти города не сильно полагаются на повышение штрафов, считая, что они и так достаточно высоки. Они находят инфраструктурные решения, к примеру — камеры. Исследования показывают, что в местах, где камеры были установлены, количество травм уменьшилось на 17%, а смертельных исходов — на 35%[2].

1 https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/map-viewer/

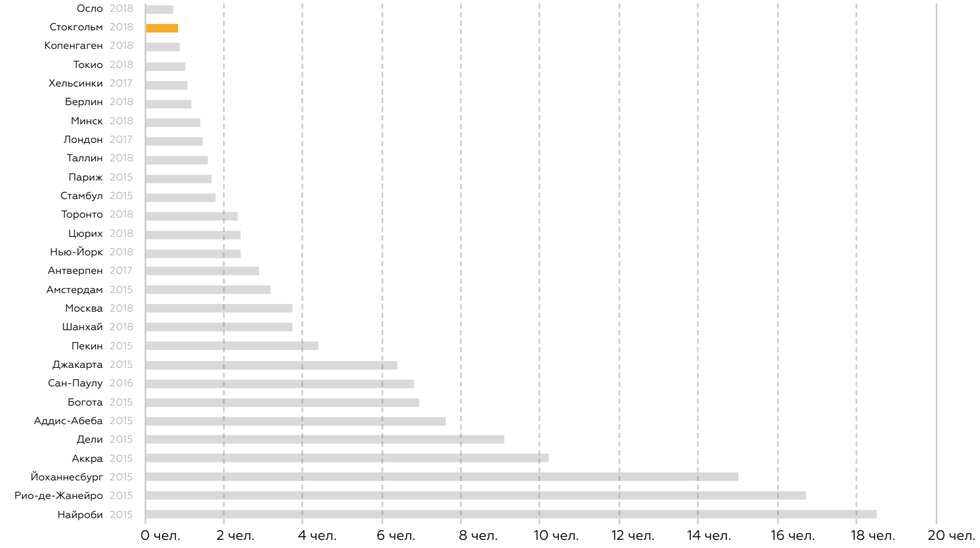
2 Revisjon av Trafikksikkerhetshåndboken: Kapittel – 8.1 Stasjonære fartskontroller. TØI-Arbeidsdokument 50551. Oslo: Transportøkonomisk institutt

Управление по дорожному движению Стокгольма определяет превышение скорости как наиболее важный показатель, напрямую влияющий на число смертей на дороге. Однако в планах по дорожной безопасности на 2010-2020 годы не предусмотрено какое-либо повышение штрафов[1]. Динамика смертности из-за ДТП в Стокгольме положительная, но периодически растет, хоть и незначительно на общем фоне.

Штрафы за превышение скорости:

51-60 км/ч	€ 210	71-75 км/ч	€ 335
61-65 км/ч	€ 251	76-80 км/ч	€ 377
66-70 км/ч	€ 293	81 км/ч и далее	€ 420 + лишение прав от 2 до 8 мес.

Смертность от ДТП на 100 000 жителей в городах мира



1 Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad. Del 2 inriktning, mål och åtgärder 2010-2020. Stockholms stad, Trafikkontoret.

Осло

Допустимая скорость в городе:

50 км/ч

30 км/ч рядом
со школами и больницами

Нештрафуемый порог:

3 км/ч

с учетом
погрешности радара

Норвегия и Осло отличаются от большинства других стран и городов тем, что скоростной лимит там движется в сторону увеличения. В 1912 году он составлял 15 км/ч, в 1926 — 25 км/ч, в 1935 — 35 км/ч, в 1955 — 40 км/ч, пока наконец в 1960 году не достиг нынешнего значения в 50 км/ч. В других странах как правило процесс шел в обратном направлении, с неограниченной скорости до ее снижения в 70-80х годы[1]. При этом наказания в Норвегии самые жесткие в Европе; это единственная европейская страна, которая на регулярной основе приговаривает к тюремному заключению за превышения скорости, которые кажутся совершенно естественными для граждан других европейских стран. Это приносит свои плоды: по сообщениям полиции с 2007 года в Осло не фиксируется больше 10 смертей в год, а с 2014 года — не больше 5 смертей от ДТП[2].

1 Samferdselsdepartementet, St meld 72, 1977-78
2 https://www.ssb.no/en/statbank/

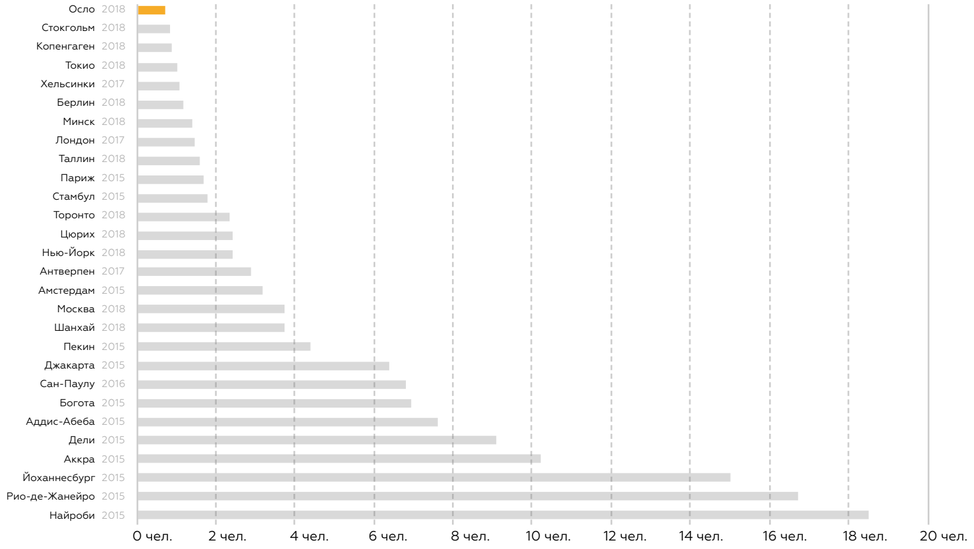
В плане по безопасности на дорогах на 2018-2021 годы — внедрение принципов Vision Zero и оптимизация работы полиции: цифровые штрафы, которые можно наложить на месте, новое оборудование, позволяющее точнее зафиксировать превышение скорости. С 31 декабря 2019 года должны вступить в силу новые ужесточенные скоростные критерии, в том числе лимит 30 км/ч на большинстве улиц[1].

Штрафы за превышение скорости:

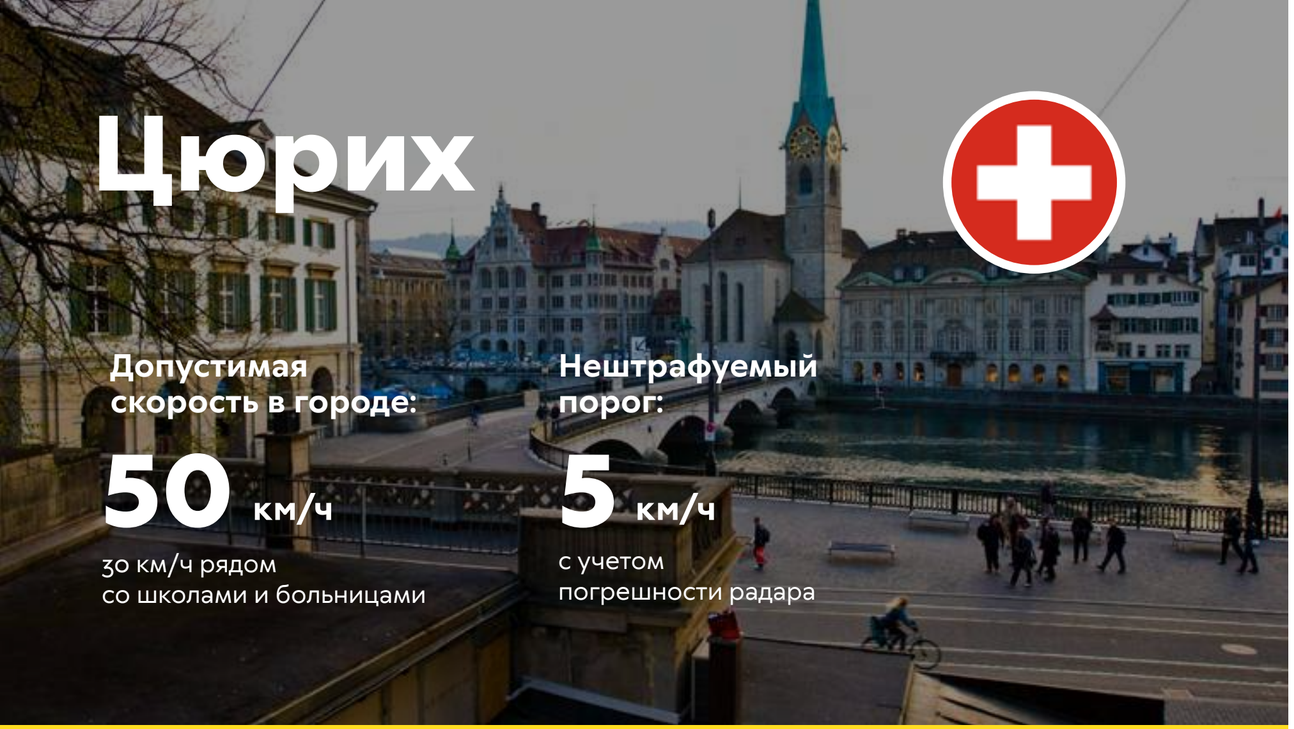
51-55 км/ч	€ 89	66-70 км/ч	€ 611
56-60 км/ч	€ 233	71-75 км/ч	€ 944
61-65 км/ч	€ 422	76 км/ч и далее	€ 1133 + лишение прав от 3 мес. до 3 лет

Превышения на 46 км/ч и далее выше нормы караются тюремным сроком от 18 дней

Смертность от ДТП на 100 000 жителей в городах мира



1 National Plan of Action for Road Safety 2018–2021, The Norwegian Public Roads Administration



Цюрих

Допустимая скорость в городе:

50 км/ч

30 км/ч рядом
со школами и больницами

Нештрафуемый порог:

5 км/ч

с учетом
погрешности радара

В Швейцарии скоростной лимит регулируется Законом о дорожном движении, принятым 1 октября 1959 года. Нынешние стандарты действуют с 1984 года, они были введены по экологическим причинам (в швейцарских лесах началась «суховершинность» — отмирание верхушек деревьев) на экспериментальной основе, а после 1990 года приняты как постоянные. В случае превышения скорости на 20 км/ч выше нормы действует так называемый Tagessatz — размер штрафа, который зависит от личного дохода человека. В случае превышения на 40 км/ч предусмотрено даже тюремное заключение от 1 года, однако в реальности эта мера практически не применяется. К примеру, в 2010 году был зафиксирован максимальный штраф на 200 000 евро за проезд по деревне со скоростью 130 км/ч[1].

1 https://www.sueddeutsche.de/auto/rekord-bussgeld-200-000-euro-strafe-fuer-schweizer-bleifuss-1.67568

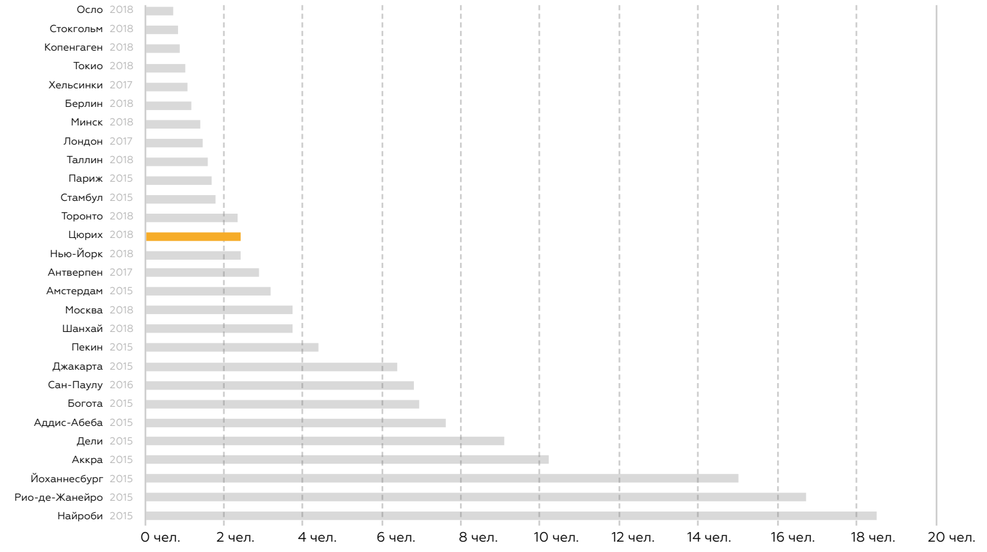
По данным исследования 2018 года, Цюрих занимает 8-е место среди городов с наименьшим количеством смертей на дорогах[1]. За последние 10 лет в Цюрихе количество погибших из-за ДТП редко поднималась выше 10 человек за год, однако цифры за 2018 год выглядят тревожно для властей города.

Штрафы за превышение скорости:

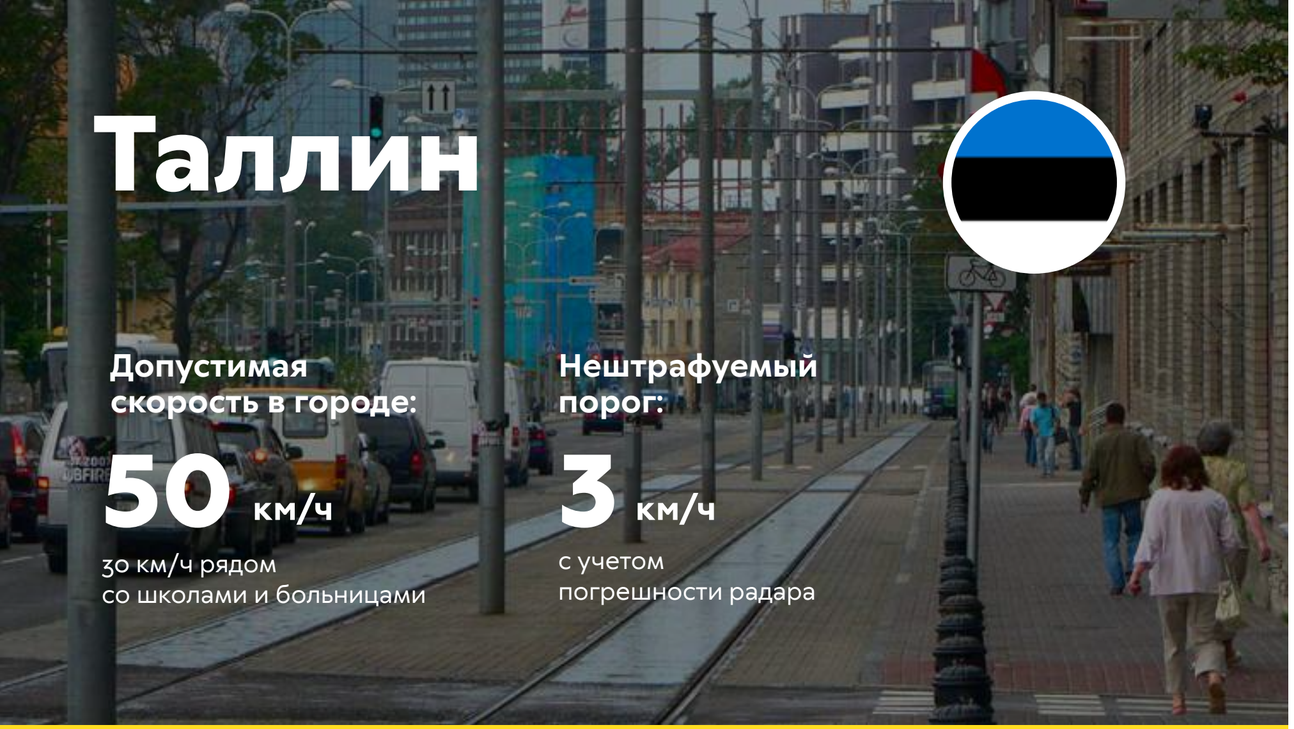
51-55 км/ч — € 38
56-60 км/ч — € 112
61-65 км/ч — € 234
66-70 км/ч — € 374
71-75 км/ч — € 560

Для превышений на 50 км/ч и далее выше нормы предусмотрен тюремный срок на 1 год (в действительности не используется)

Смертность от ДТП на 100 000 жителей в городах мира



1 Safer City Streets Global Benchmarking for Urban Road Safety, The International Transport Forum, 2018



Таллин

Допустимая скорость в городе:

50 км/ч

30 км/ч рядом
со школами и больницами

Нештрафуемый порог:

3 км/ч

с учетом
погрешности радара

Во времена СССР скоростной лимит в Таллине был такой же, как и по всей стране — 60 км/ч в городе. Вскоре после распада СССР, обретения независимости и вступления Эстонии в Европейский Союз нормы были приведены в соответствие с общеевропейскими, за исключением зон с ограничением в 30 км/ч — в Таллине их нет. Штрафы за превышение скорости считаются довольно высокими, но полиция пытается экспериментировать: в тестовом режиме запустились «тайм-ауты» для водителей. Водители сильно раздражаются от потерь времени, поэтому вместо штрафов назначать им назначаются перерывы на обочине от 45 до 60 минут[1]. Сложно сказать, насколько эффективна такая мера, но в долгосрочной перспективе динамика смертности на дорогах выглядит позитивно, хотя в последние несколько лет наблюдается стагнация.

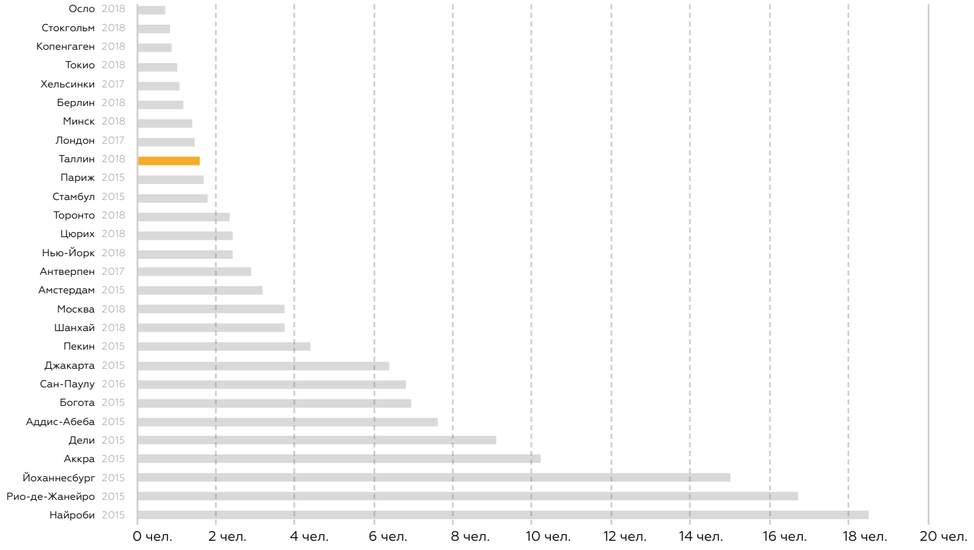
1 https://jalopnik.com/instead-of-a-ticket-some-speeders-in-estonia-are-getti-1838563926

Эстонская национальная программа по безопасности дорожного движения на 2016—2025 годы ставит своей главной целью нулевую терпимость к смертности на дорогах, как «образ мышления в сфере безопасности дорожного движения и следующих из него выводах и действиях»[1]. Каких-либо серьезных изменений в системе штрафов не планируется.

Штрафы за превышение скорости:

Не более чем на 20 км/ч от нормы	€3 за каждый километр, до €120
71-90 км/ч	€400 или лишение прав до 6 мес.
91-110 км/ч	€800, арест или лишение прав до 1 года
111 км/ч и далее	€1200, арест или лишение прав до 2 лет

Смертность от ДТП на 100 000 жителей в городах мира



1 https://www.mnt.ee/sites/default/files/elfinder/article_files/liikusohutusprogramm_2016-2025_rus.docx

Амстердам

Допустимая скорость в городе:

50 км/ч

Нештрафуемый порог:

3 км/ч

с учетом погрешности радара

Действующие скоростные ограничения действуют с 1957 года и соответствуют общеевропейским. Но система штрафов за превышение скорости в Амстердаме, как и в целом в Нидерландах, отличается от других европейских систем. Штрафы там не фиксированные и рассчитываются с учетом каждого отдельного километра превышения скорости. Помимо этого, суд и прокуратура могут самостоятельно определить меру наказания вплоть до изъятия транспортного средства. Из выписанных за 2019 год штрафов (2,8 млн) подавляющее количество (2,5 млн) выписано за превышение скорости[1]. Количество погибших на дорогах в Амстердаме падает примерно на 6% в год. Так как в городе сильно развита велосипедная инфраструктура, в ДТП в первую очередь страдают велосипедисты[2].

1 https://www.iamexpat.nl/expat-info/dutch-expat-news/over-9000-cyclists-have-already-been-fined-due-new-ban
2 https://www.amsterdam.nl/en/policy/policy-traffic/policy-traffic/

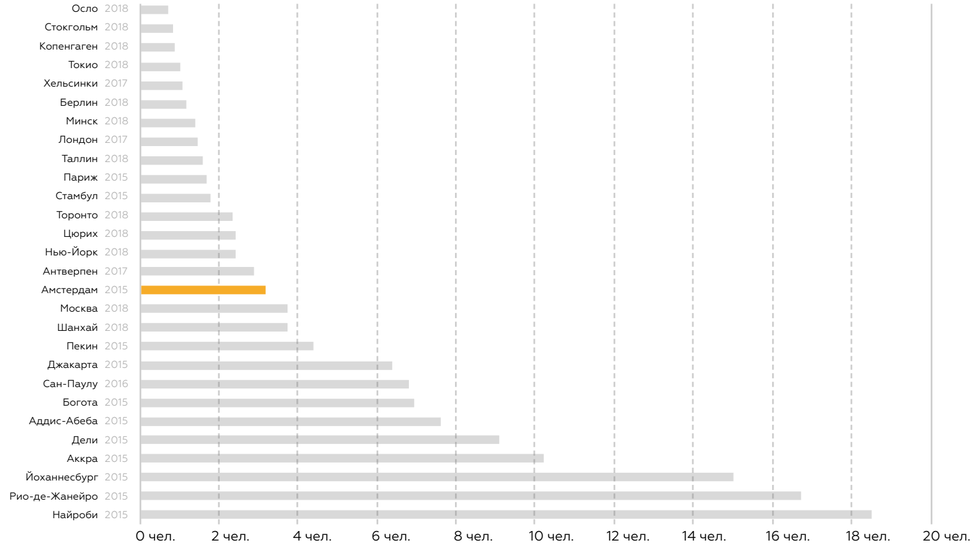
Ситуация беспокоит власти, поэтому план по безопасности дорожного движения в Амстердаме на 2016—2021 годы предполагает множество новых мер, таких как введение скоростного лимита в городе до 30 км/ч там, где это возможно[1]. Кроме этого, каждый год штрафы индексируются из-за инфляции. В 2019 году штрафы выросли на 1,7%, в 2020 году планируется увеличение на 2,7%[2].

Штрафы за превышение скорости:

58-60 км/ч	€ 26-46
61-70 км/ч	€ 52-147
71-80 км/ч	€ 157-274
81-83 км/ч	€ 257-316

83 км/ч и более — дело передается в суд, который определит наказание (от 100 км/ч также и гарантированное лишение прав)

Смертность от ДТП на 100 000 жителей в городах мира



1 Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2016-2021, Gemeente Amsterdam, 14 september 2016
2 https://www.iamexpat.nl/expat-info/dutch-expat-news/traffic-fines-increase-next-year-netherlands

Лондон

Допустимая скорость в городе:

48 км/ч

Нештрафуемый порог:

3,2 км/ч

с учетом погрешности радара

Ограничение скорости внутри населенных пунктов было введено в 1934 году в ответ на высокий уровень аварийности. Система штрафов начала меняться в это же время, а в 70-80-х годах оформилась в нынешнюю систему. Помимо фиксированного штрафа, дело о нарушении может рассматриваться в суде, который и определяет всю меру наказания. Каждое дело рассматривается индивидуально, все зависит от таких факторов, как время суток, состояние дороги, погодные условия, финансовое положение правонарушителя. В последние годы все чаще возникают дискуссии о снижении скоростного лимита. Так, в 2007 году парламентский комитет по транспортной безопасности опубликовал доклад, в котором напрямую связал количество травм и смертей в ДТП со скоростью. Парламентский комитет порекомендовал ввести ограничение в 20 миль/ч (32 км/ч) в городах[1].

1 Ending the Scandal of Complacency: Road Safety beyond 2010: Further Government Response to the Committee's Eleventh Report of Session 2007–08

Согласно плану дорожной безопасности Лондона на 2020 год, такое ограничение уже вводится в основном в центре города[1]. Цифры по смертности на дорогах в Лондоне выглядят не особенно позитивно. Однако новый план пока не предполагает какого-либо ужесточения наказания за превышение скорости.

Штрафы за превышение скорости:

49-54 км/ч — € 118

55-71 км/ч — ~ € 118-1176

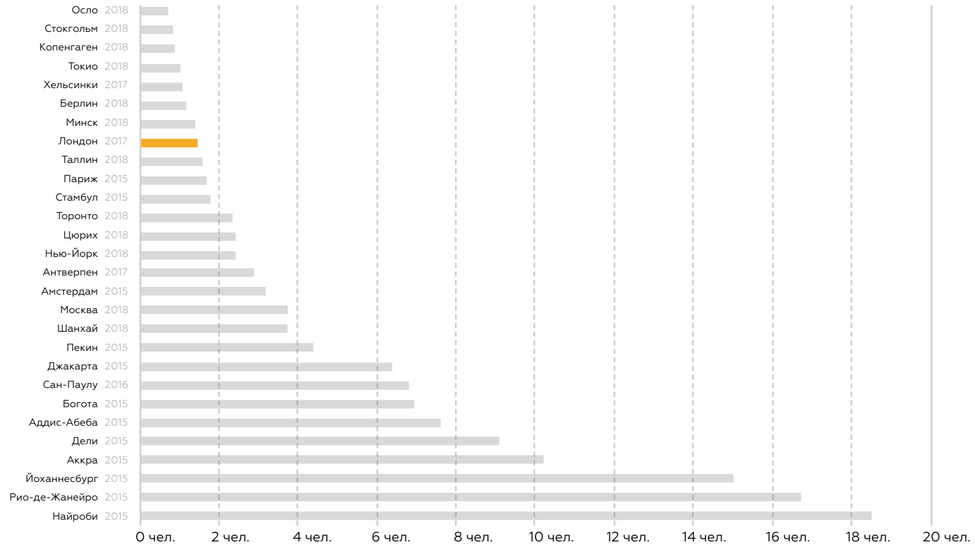
72-78 км/ч — ~ € 157-274

78 км/ч и более — ~ € 128-2932

+ лишение прав от 1 месяца до 1 года

В Лондоне, и в Великобритании в целом существует максимальный фиксированный штраф в 100 фунтов стерлингов, остальную часть штрафа определяет суд

Смертность от ДТП на 100 000 жителей в городах мира



1 Safe Streets for London, The Road Safety Action Plan for London 2020, Transport for London

Берлин

Допустимая скорость в городе:

50 км/ч

30 км/ч
в жилых районах

Нештрафуемый порог:

3 км/ч

с учетом
погрешности радара

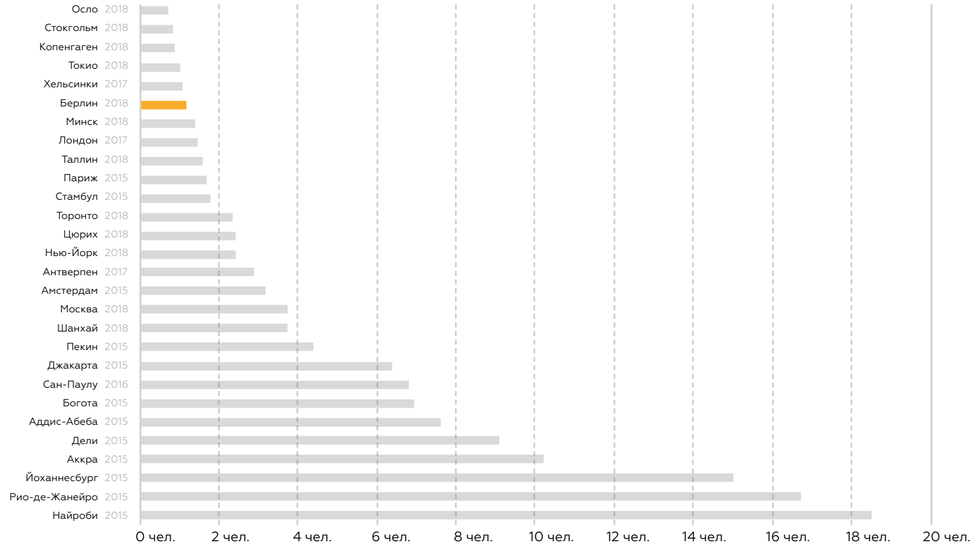
Впервые ограничение скорости в городах — 60 км/ч — было введено в 1934 году. После окончания войны союзники установили свои собственные правила и наказания в своих зонах оккупации. В 1952 году в ФРГ были отменены все ограничения скорости. Однако стремительный рост погибших в ДТП заставил ввести в городах ограничение в 50 км/ч, которое действует до сих пор. На некоторых улицах Берлина движение ограничено 30 км/ч. На общеевропейском фоне немецкие штрафы выглядят незначительными; возможно, с этим и связана не самая позитивная динамика несчастных случаев на дорогах Берлина. Количество смертей на дороге за долгосрочный период сильно упало, но за последние несколько лет колеблется. Так, в 2018 году количество погибших в Берлине увеличилось с 36 до 45 по сравнению с предыдущим годом.

По словам шефа берлинской полиции, из 45 погибших из-за ДТП в 2018 году 30 были пешеходами или велосипедистами. Городской план по дорожной безопасности на 2020 год не подразумевает ужесточения наказаний и штрафов, но настаивает на необходимости расширения программы Tempo 30 — аналога Vision Zero в Германии и снижение скоростного лимита до 30 км/ч[1].

Штрафы за превышение скорости:

51-60 км/ч	— € 15	71-75 км/ч	— € 80
61-65 км/ч	— € 25	76-80 км/ч	— € 100
66-70 км/ч	— € 35	81-90 км/ч	— € 160 + лишение прав от 1 до 3 мес.

Смертность от ДТП на 100 000 жителей в городах мира



1 Berlin Sicher Mobil 2020. Kontinuität und neue Akzente, Berlin, September 2014

Хельсинки

Допустимая скорость в городе:

30 км/ч

40-50 км/ч на главных улицах и некоторых участках

Нештрафуемый порог:

10 км/ч

В Хельсинки штрафы за превышение скорости связаны с доходами. Финны используют систему «дневного штрафа» (dagsböter), которая рассчитывается на основе ежедневного дохода правонарушителя — как правило это дневной оклад, поделенный на два. Чем сильнее водитель превысит скорость и чем выше его оклад, тем больший вычет из него он получит. Это часто приводит к тому, что газеты пестрят заголовками о правонарушениях богатых людей: в 2002 году босс компании Nokia получил рекордный штраф в €116 000 за езду со скоростью 75 км/ч в зоне, где допускается 50 км/ч[1]. С 2018 года городской совет Хельсинки принял решение снизить скоростной лимит с 40 км/ч до 30 км/ч, и по словам главы дептранса Хельсинки Реетты Путконен, это не влияет на транспортную доступность, а риск смертельного исхода в таком случае уменьшается вдвое[2].

1 http://news.bbc.co.uk/2/hi/europe/1759791.stm
2 https://yle.fi/uutiset/osasto/news/city_of_helsinki_posting_lower_speed_limits/10783736

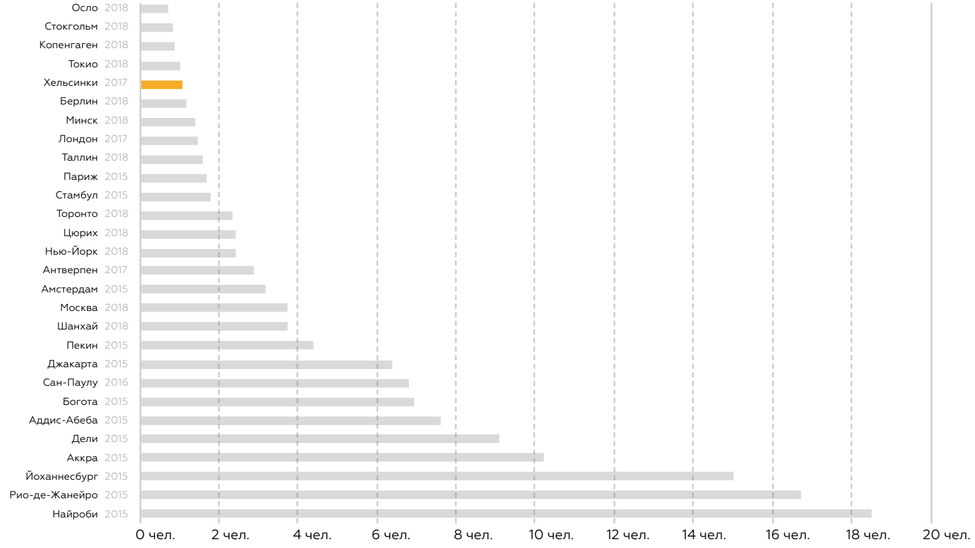
Динамика смертности на дорогах Хельсинки выглядит позитивно — переход на новые скоростные лимиты в городе очевидно играет свою роль. Видимо, поэтому каких-либо изменений в системе штрафов не планируется, а администрация города акцентирует свое внимание на дальнейшем снижении скоростных лимитов в городе[1].

Штрафы за превышение скорости:

В Финляндии эти штрафы зависят от ежедневного дохода. Для лица с ежемесячным доходом €2000 и одним ребенком:

12-15 км/ч	€ 170	27-29 км/ч	€ 416
21-23 км/ч	€ 312	30-32 км/ч	€ 468
24-26 км/ч	€ 364	33-35 км/ч	€ 520 + лишение прав от 1 до 4 мес.

Смертность от ДТП на 100 000 жителей в городах мира



1 Nopeusrajoitustenmäärittämisen periaatteet Helsingissä, Kaupunkiympäristön julkaisuja 2017:10, Helsingin kaupunki

Антверпен

Допустимая скорость в городе:

50 км/ч

30 км/ч
в определенных местах

Нештрафуемый порог:

6 км/ч

с учетом
погрешности радара

В Антверпене действует базовый штраф в размере 53 евро за превышение скоростного режима лишь на 10 км/ч. После этого действует наказание в €11 за каждый километр в зоне с ограничением 30 км/ч и €6 — в зонах с ограничением в 50 км/ч. Штраф может варьироваться в зависимости от разных обстоятельств, например, от времени суток или наличия ремня безопасности. Если штраф не оплачивается сразу после правонарушения, то дело передается в суд, где размер штрафа будет зависеть от решения судьи, и как правило, судьи выносят гораздо более жесткие наказания. Смертность на дорогах за последние 18 лет заметно снизилась, хотя с учетом небольшого населения города выглядит не так радужно. В планах администрации и полиции изменить ситуацию путем улучшения инфраструктуры и работы полиции.
Это включает в себя и некоторые элементы подхода Vision Zero, где ответственность за ДТП несет проектировщик, установку дополнительных камер, которые имеют положительный эффект, аудит в полицейских рядах и перевод всего документооборота в цифровое русло.
Все эти меры закреплены в плане по безопасности на дорогах Антверпена[1].

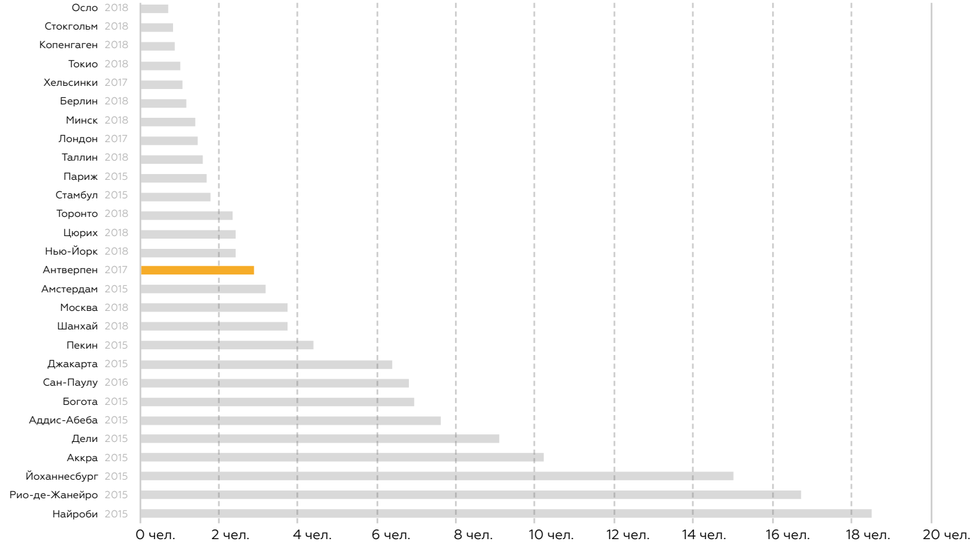
1 Verkeersveiligheidsplan Basisplan 2013-2018, Politie Antwerpen

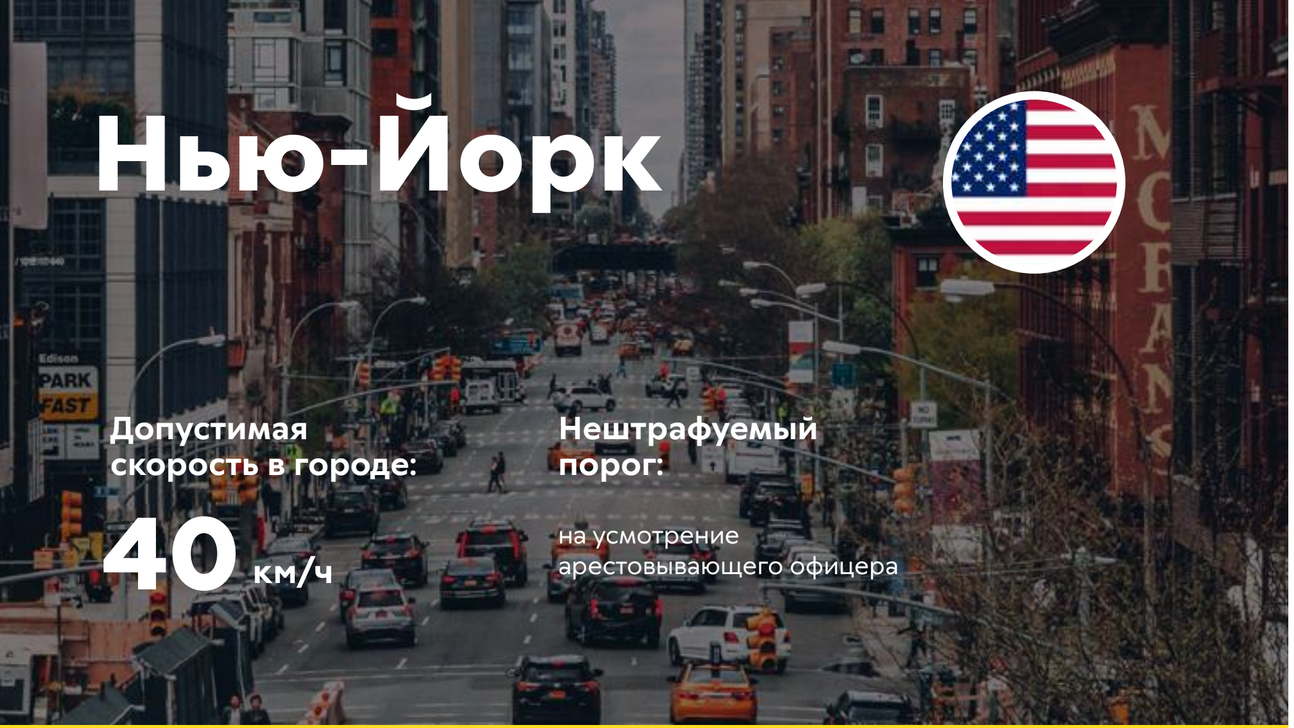
Штрафы за превышение скорости:

	На месте (30 км/ч):	В суде (30 км/ч):	
31-40 км/ч	— € 50	— € 55-1375	
41-50 км/ч	— € 60-150	— € 275-1375	
51-60 км/ч	— € 260-350	— € 275-2750	+ возможное лишение прав
61 км/ч и далее	— € 55-2750	— € 550-2750	+ лишение прав от 8 дней до 5 лет

	На месте (50 км/ч):	В суде (50 км/ч):	
51-60 км/ч	— € 50	— € 55-1375	
61-70 км/ч	— € 105-200	— € 275-1375	
71-80 км/ч	— € 205-250	— € 275-2750	+ возможное лишение прав
81 км/ч и далее	— € 55-2750	— € 550-2750	+ лишение прав от 8 дней до 5 лет

Смертность от ДТП на 100 000 жителей в городах мира





Нью-Йорк

Допустимая скорость в городе:

40 км/ч

Нештрафуемый порог:

на усмотрение арестовывающего офицера

В 2014 году мэр города Билл де Блазио подписал указ, снижающий ограничение скорости с 30 миль/ч (48 км/ч) до 25 миль/ч (40 км/ч). Эти изменения связаны с активными внедрением принципов Vision Zero в Нью-Йорке, и мэр является давним апологетом этой идеи. Несмотря на снижение количества смертей на дорогах, с начала реализации программы произошло больше аварий: с 2014 по 2018 годы их число увеличилось на 11%, а количество травм выросло на 18%.

Тем не менее, мэрия продолжает настаивать на своем, и в пятилетнем отчете кампании Vision Zero обозначен главный акцент на ближайшее время — это борьба с превышением скорости. Мэрия собирается улучшать техническое оснащение и подготовку полиции.

Ужесточение наказания также предусмотрено, однако касается оно не непосредственно штрафов, а с борьбой с неоплаченными штрафами — довольно серьезной проблемой для Нью-Йорка. Само количество штрафов и повесток в суд постоянно растет с 2014 года, лишь в 2018 году их количество незначительно уменьшилось[1].

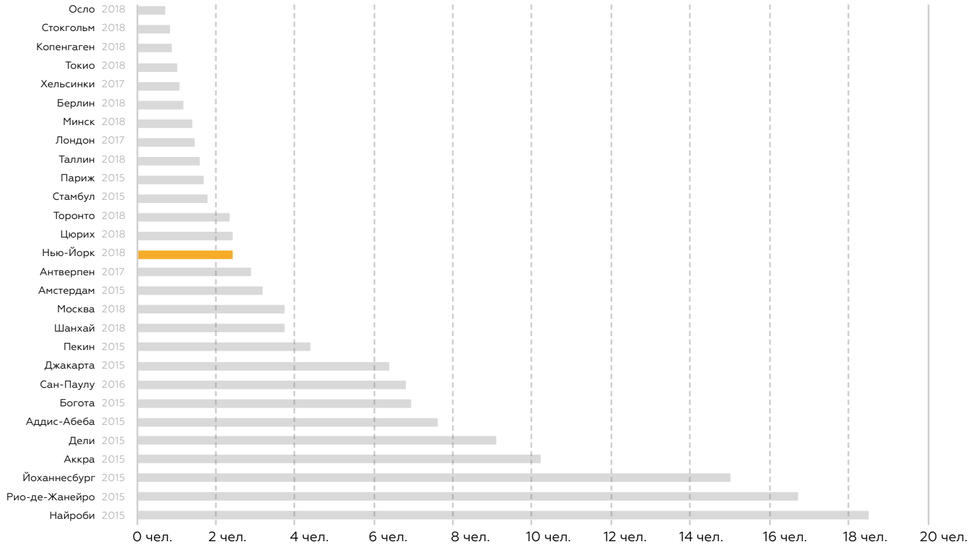
Штрафы за превышение скорости:

41-56 км/ч — $ 90-150

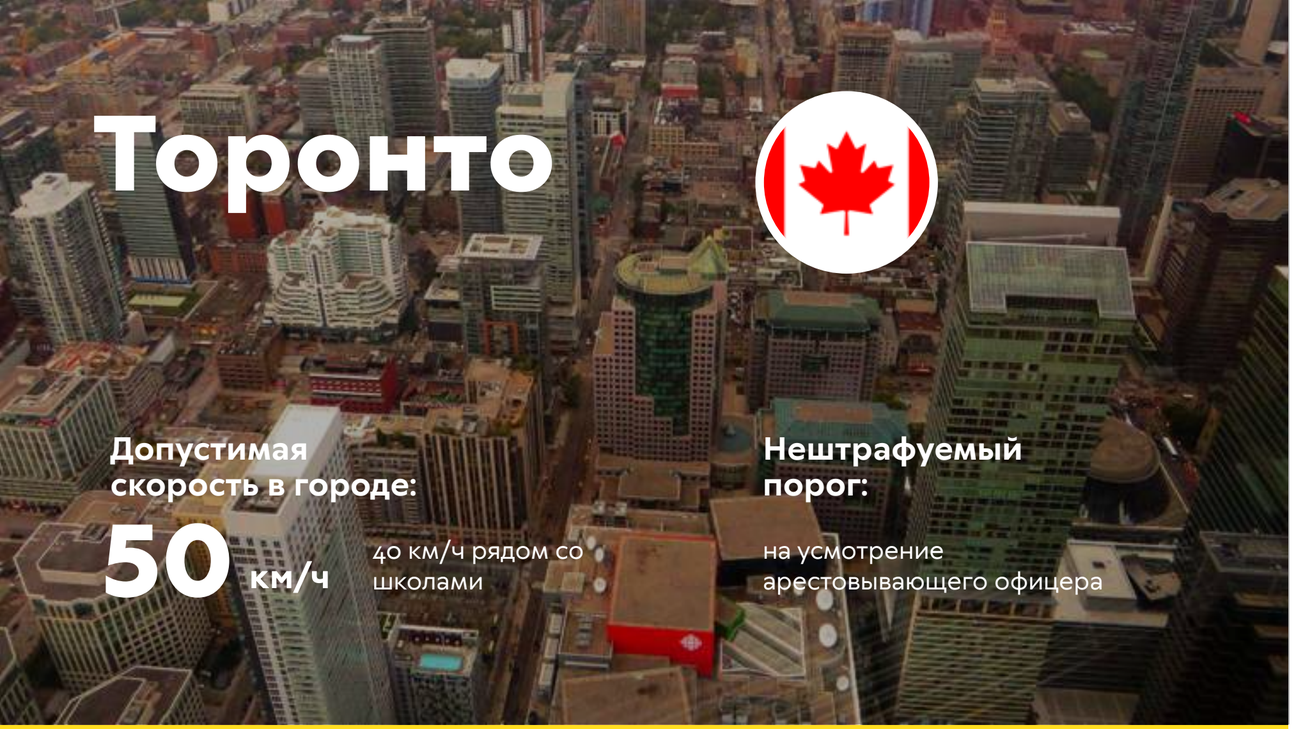
57-88 км/ч — $ 180-300

89 км/ч — $ 360 -$600

Смертность от ДТП на 100 000 жителей в городах мира



1 Vision Zero Year Five Report, Mayor's Office of Operations, NYC, 2019



Торонто

Допустимая скорость в городе:

50 км/ч

40 км/ч рядом со школами

Нештрафуемый порог:

на усмотрение арестовывающего офицера

В 2015 году правительство Онтарио, провинции, где расположен Торонто, объявило о планах снижения скоростного лимита в жилых районах до 40 км/ч, при этом предоставив муниципалитетам право устанавливать свои собственные скоростные ограничения. В 2017 году городом на пять лет была принята программа Vision Zero, в рамках которой будут предприняты 50 новых мер безопасности в шести основных областях. Такая мера была предпринята в связи с ростом смертности на дорогах города: в 2011 на дорогах погибло 35 человек, а в 2016 году — 78 человек. Это самый высокий показатель за последние 10 лет, послуживший решающим фактором для внедрения Vision Zero[1]. План до 2021 года подразумевает инфраструктурные изменения, улучшение работы полиции и образовательные программы.

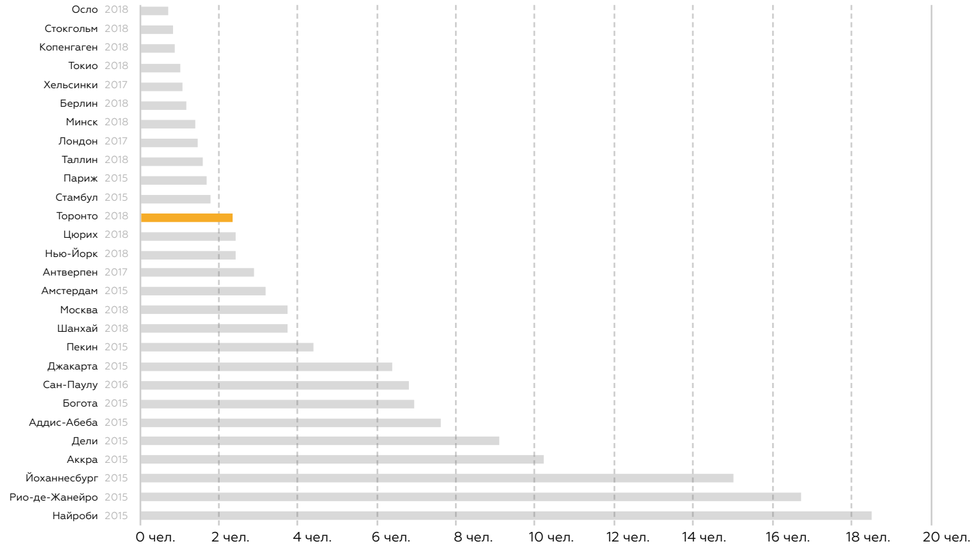
1 2017-2021 | TORONTO'S ROAD SAFETY PLAN, TRANSPORTATION SERVICES, CITY OF TORONTO, 2017

Планируется также снижение скоростного режима на артериальных магистралях до 50 км/ч[1]. Пересмотра системы штрафов не планируется, однако стоит обратить внимание, что уровень смертности остается примерно на одном уровне.

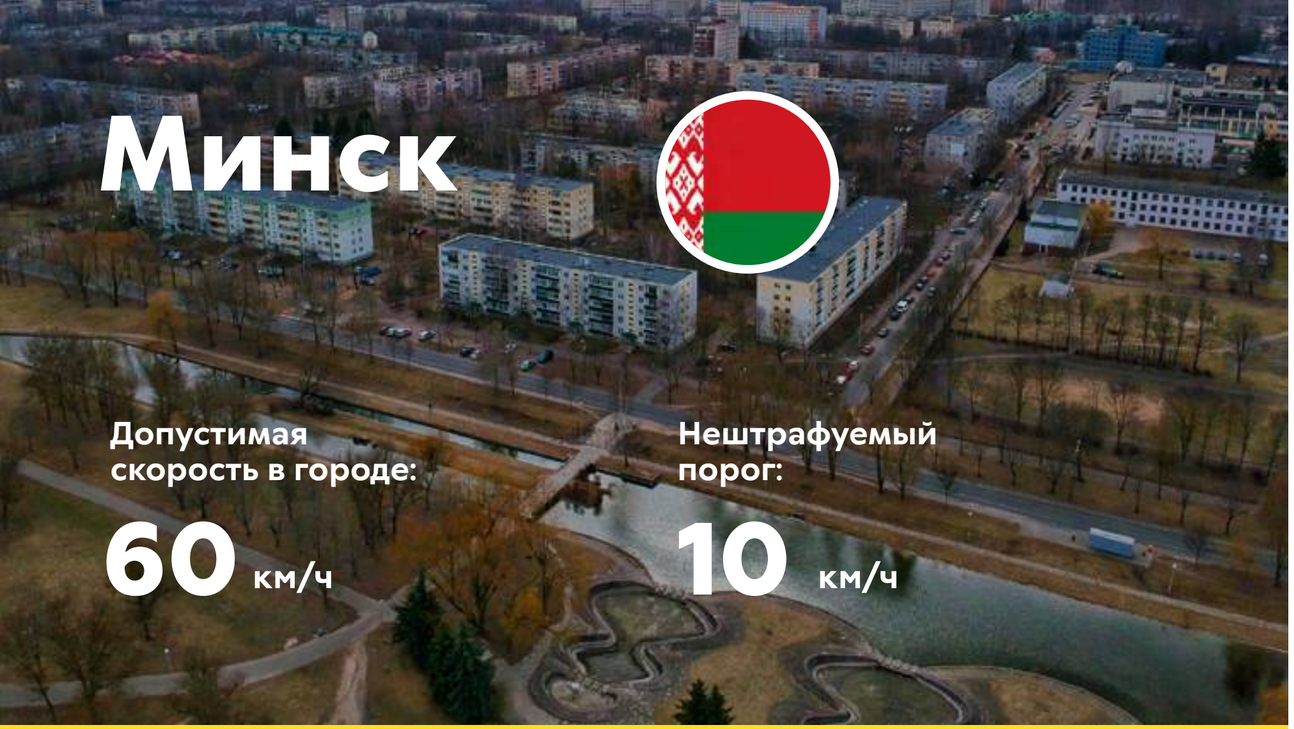
Штрафы за превышение скорости:

51-60 км/ч	C$ 40	71-80 км/ч	C$ 295
61-70 км/ч	C$ 95	91 км/ч и далее	суд принимает решение о штрафе
71-80 км/ч	C$ 220		

Смертность от ДТП на 100 000 жителей в городах мира



1 https://www.cp24.com/news/staff-call-for-speed-limits-to-be-lowered-on-dozens-of-arterial-roads-1.4475351



Минск

Допустимая скорость в городе:

60 км/ч

Нештрафуемый порог:

10 км/ч

Впервые о каком-либо централизованном плане по безопасности на дорогах в Беларуси заговорили в 2006 году. Тогда ассоциация экспертов, вдохновившись опытом Vision Zero, организовала в Минске межведомственную конференцию, куда пригласили шведов. Была принята программа «Минус сто каждый год», в рамках которой смертность на дорогах должна была уменьшаться на 100 человек благодаря средствам успокоения трафика и переквалификации полиции.

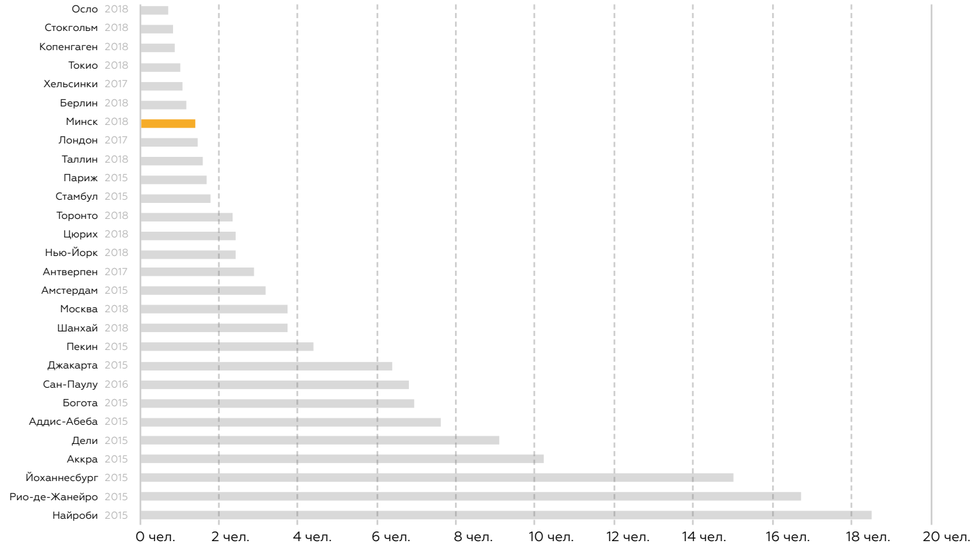
В 2012 принята была основная программа по безопасности «Добрая Дарога», которая ставила постепенные задачи по снижению смертности. Первой целью было снизить смертность до 50 человек, план на 2016-2020 ставит задачей снизить смертность до 25 человек. Концепция подразумевает снижение скорости в городе до 50 км/ч, инфраструктурные изменения, классификацую улиц, требования по нулевой смертности в техническом задании для проектировщиков. Такие меры дают результаты, уже в 2018 году количество погибших в Минске из-за ДТП составило 28 человек.

Кроме того, штрафы за нарушение ПДД в Беларуси постоянно растут, последний раз это произошло 1 января 2019 года[1]. МВД задумывается о вводе ограничения скорости в 50 км/ч в в городах в соответствии с европейскими стандартами[2].

Штрафы за превышение скорости зафиксированное:

Сотрудником ГАИ:		**Камерой:**	
на 10-20 км/ч	— до 25,5 бел. руб. или предупреждение	на 10-20 км/ч	— 12.75 бел. руб.
на 20-30 км/ч	— 25,5-76,5 бел. руб.	на 20-30 км/ч	— 51 бел. руб.
более 30 км/ч	— 76,5-255 бел. руб.	на 30-40 км/ч	— 102 бел. руб.
Повторное превышение скорости на 20 км/ч и больше в течение года	— 127,5-382,5 бел. руб.	более 30 км/ч	— 153 бел. руб.

Смертность от ДТП на 100 000 жителей в городах мира



1 https://www.belnovosti.by/ekonomika/v-belarusi-s-1-yanvarya-uvelichilis-shtrafy-za-narusheniya-pdd
2 https://auto.tut.by/news/road/654828.html

Пекин

Допустимая скорость в городе:

30 км/ч
на однополосных дорогах

70 км/ч
на основных городских дорогах

Нештрафуемый порог:

10 км/ч

Образ жизни и транспортные привычки Китая сильно изменились за последние 30 лет из-за экономических реформ и модернизации. Произошел огромный рост числа автомобилей и протяженности дорог. В период с 1978 по 2008 годы количество зарегистрированных автомобилей в Китае росло в среднем на 16.9%, а общая протяженность дорог — на 4,9% в год[1]. В 1999 году ДТП привели к потере 3 миллионов потенциально продуктивных лет жизни с оценочной стоимостью в 3 миллиарда долларов США[2]. В 2002 году в Китае было зарегистрировано 773 137 аварий, около 100 000 человек погибли, и смертность от ДТП стала первой среди причин смертности[3]. Решить эту проблему был призван «Закон о безопасности дорожного движения Китайской Народной Республики» от 28 октября 2003 года.
Он подразумевал первостепенную ответственность водителя, а не пешехода. Наезд на пешехода или превышение допустимой скорости на 50% приводили к гарантированному лишению прав.

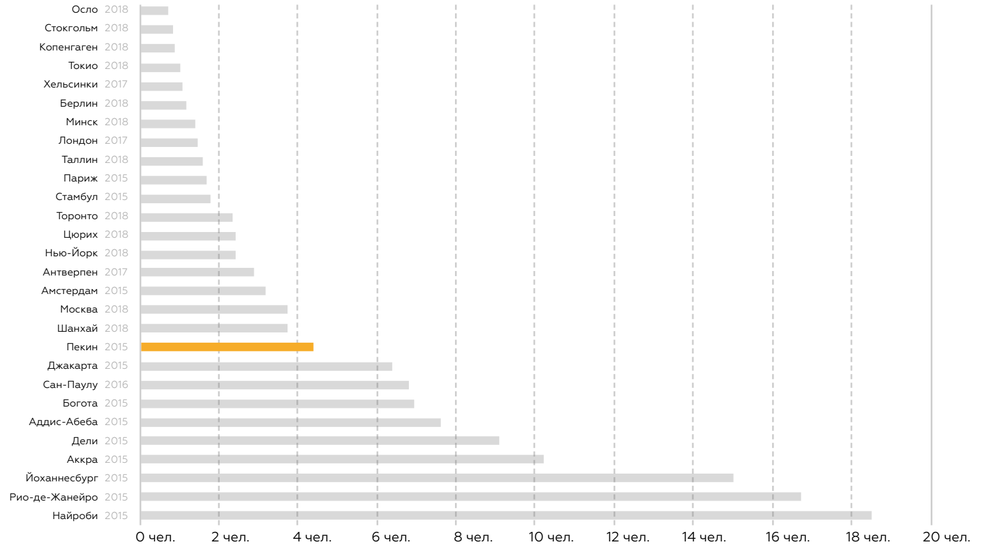
1 Национальное статистическое бюро КНР, http://stats.gov.cn
2 Chi GB, Wang SY. Pattern of road traffic injuries in China. Chin J Epidemiol. 2004;25:598–601.
3 Wang SY, Li YH, Chi GB, Xiao SY, Ozanne-Smith J, Phillips MR. Injury-related fatalities in China: an under-recognised public-health problem. Lancet. 2008;372:1765–1773

Максимальный штраф вырос с 200 до 2000 юаней. В октябре 2004 в Пекине были введены свои, несколько смягченные, правила в отношении ответственности водителей. В городе возникла дискуссия из-за частых случаев безрассудного поведения пешеходов — они выбегали на дорогу или были невнимательны, но осуждены были при этом водители. В любом случае, смертность из-за ДТП в Пекине резко начала снижаться — всего за четыре года она снизилась на 25%[1].

Штрафы за превышение скорости:

за превышение свыше **10 км/ч**, но менее 50% от ограничения скорости	до **200** юаней	за превышение свыше 50% от ограничения скорости	до **2000** юаней и лишение прав

Смертность от ДТП на 100 000 жителей в городах мира



1 Wang SY, Li YH, Chi GB, Xiao SY, Ozanne-Smith J, Phillips MR. Injury-related fatalities in China: an under-recognised public-health problem. Lancet. 2008;372:1765–1773

Сан-Паулу

Допустимая скорость в городе:

50 км/ч

30 км/ч в жилых районах

Нештрафуемый порог:

7 км/ч

До принятия в 1998 году нового общефедерального дорожного кодекса ДТП являлись одной из основных причин смертности в Бразилии. Кодекс устанавливал жесткую систему штрафов, значительное увеличение их сумм, ужесточение лимитов скорости и повышенный контроль со стороны полиции. В бразильской системе штрафов чем больше очков вы теряете, тем сильнее вам грозит лишение водительских прав. При этом правонарушения делятся на четыре категории: от незначительных до самых серьезных. Все усилия привели к тому, что число погибших в результате ДТП в Сан-Паулу сократилось на 20,6% к 2015 году, это 257 спасенных жизней и самый низкий показатель с 1998 года[1]. В 2013 году город запустил Программу защиты жизни (PPV), которая была направлена на повышение безопасности улиц для всех пользователей, особенно для самых уязвимых — пешеходов, велосипедистов и мотоциклистов.

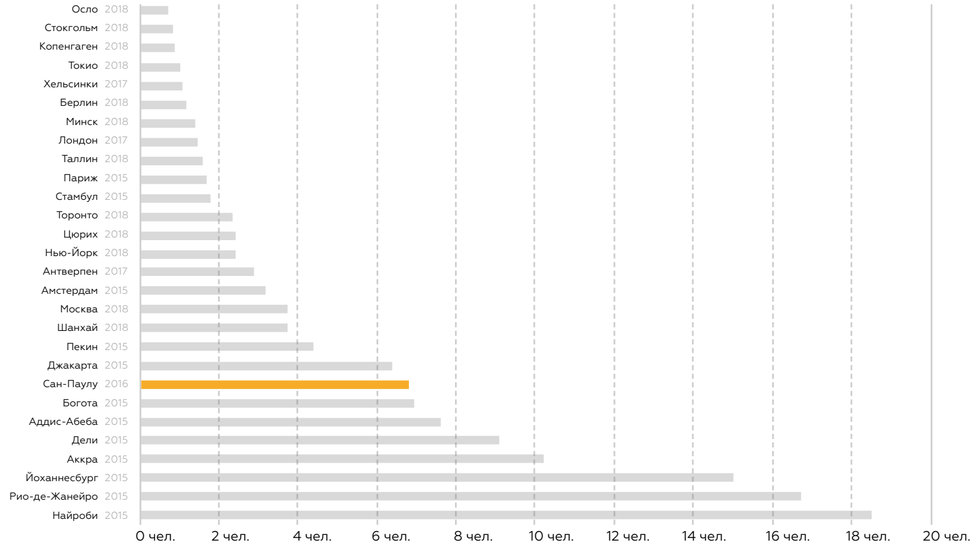
1 http://web.archive.org/web/20160705060353/http://www.cetsp.com.br/noticias/2016/03/22/mortes-no-transito-caem-20,6,-e-257-vidas-sao-salvas-em-um-ano.aspx

Одним из самых важных решений в рамках этой программы — снижение скоростного лимита на основных артериальных улицах в 2015 году до 50 км/ч. Кроме того, на отдельных улицах и районах с высокой пешеходной активностью скорость была снижена до 30км/ч. После внедрения новых ограничений в этих местах было зарегистрировано на 71% меньше жертв и травм на дорогах[1].

Штрафы за превышение скорости:

до 20% от ограничения скорости	**R$ 130,16**
от 20% до 50% от ограничения скорости	**R$ 195,23**

Смертность от ДТП на 100 000 жителей в городах мира



1 http://web.archive.org/web/20160424161522/http://www.capital.sp.gov.br/portal/noticia/5814

Токио

Допустимая скорость в городе:

60 км/ч

30 км/ч в переулках,
40 км/ч в жилых районах

Нештрафуемый порог:

Нет

Токио — один из самых густонаселенных городов мира. При численности населения почти в 14 миллионов человек без пригородов, город занимает одно из последних мест в мире по количеству смертей на дорогах, меньше только в скандинавских городах. Уровень социального риска (смертей из-за ДТП) — чуть выше одного на 100 000 человек[1]. При этом, раньше вся страна считалась одной из самых опасных в этом плане. В Японии даже существует термин kōtsū sensō (дорожная война)— это период в истории, когда число погибших в дорожно-транспортных происшествиях превысило число жертв в китайско-японской войне (17 282 человека). В 1970 году смертность на дорогах достигла рекордного уровня — 16 765 случаев. После этого были приняты работающие ныне скоростные лимиты и системы штрафов. Это сразу же дало результат, и количество смертей резко снизилось.

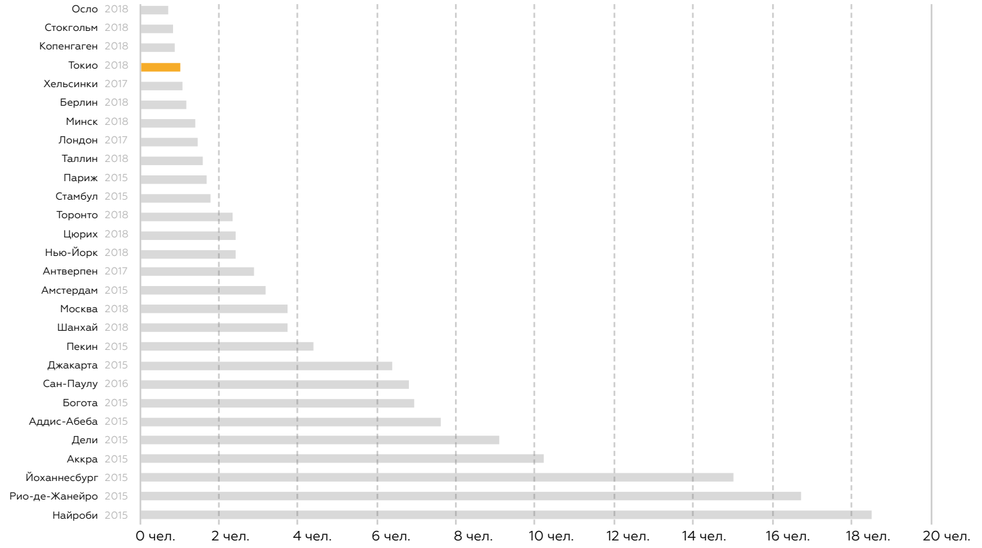
1 http://www.wricities.org/sites/default/files/CitiesSaferByDesign_final.pdf

Власти Токио решили пойти дальше и еще сильнее минимизировать смертность. Считая нынешнюю систему штрафов и ограничений приемлемой, было принято решение опираться на инфраструктуру — улучшение городского планирования, ориентированность на пешеходов, велоинфраструктура. Велась работа по популяризации общественного транспорта (потоки на станции Сибуя — около 2,4 миллиона человек в день; для сравнения, Гранд Централ в Нью-Йорке ежедневно перевозит около 0,5 миллиона человек). Все эти меры помогли городу перейти от «дорожной войны» к одному из самых безопасных от ДТП мест в мире.

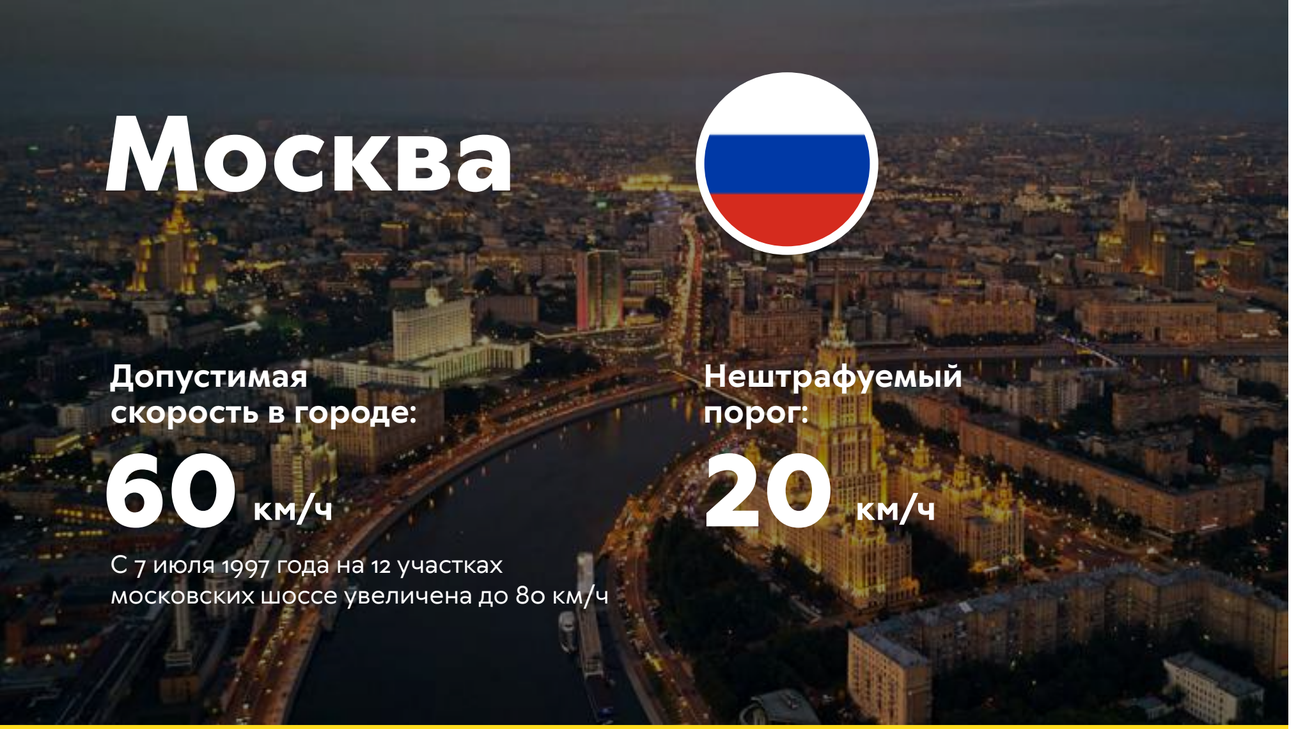
Штрафы за превышение скорости:

менее чем на 15 км/ч	— ¥ 9 000	на 21-30 км/ч	— ¥ 15 000
на 16-20 км/ч	— ¥ 12 000	от 31 и более км/ч	— ¥ 18 000

Смертность от ДТП на 100 000 жителей в городах мира



Москва



Допустимая скорость в городе:

60 км/ч

С 7 июля 1997 года на 12 участках московских шоссе увеличена до 80 км/ч

Нештрафуемый порог:

20 км/ч

Основа современной версии Правил дорожного движения появилась более 50 лет назад — в 1973 году, после подписания Советским Союзом Венской конвенции о дорожном движении. Оба документа действуют и по сей день — разумеется, с изменениями и дополнениями.

Нынешние ограничения скорости и штрафы за превышение были приняты в 2013 году. Тогда же был введен и ненаказуемый порог превышения лимита скорости в 20 км/ч, единственный такого рода в Европе. В качестве обоснования называлась погрешность оборудования для автоматической фиксации нарушений. Исследования 2015 года показали, что по уровню безопасности Москва заняла 23-е место среди крупных городов — между столицами Колумбии и Эфиопии Боготой и Аддис-Абебой, с 7-ю смертями на 100 000 человек[1].

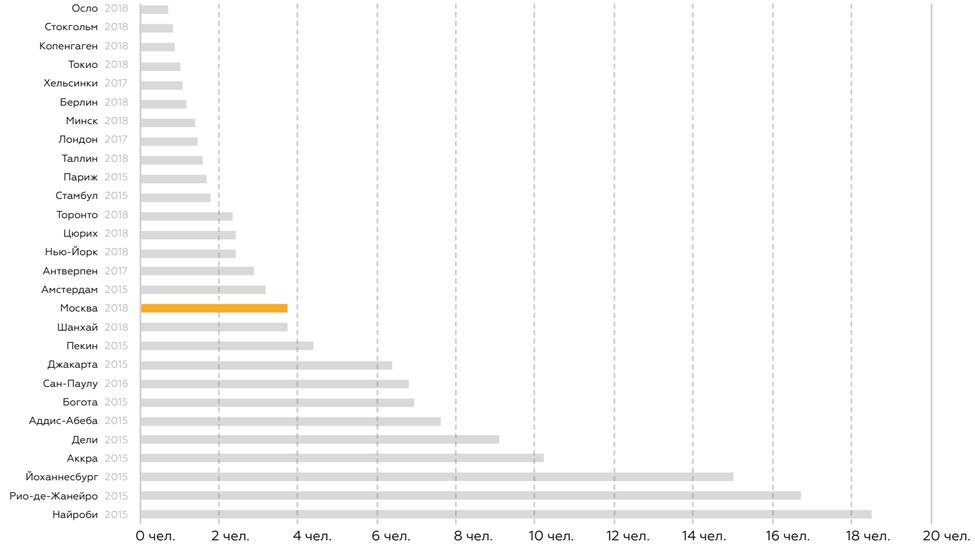
1 http://www.wricities.org/sites/default/files/CitiesSaferByDesign_final.pdf

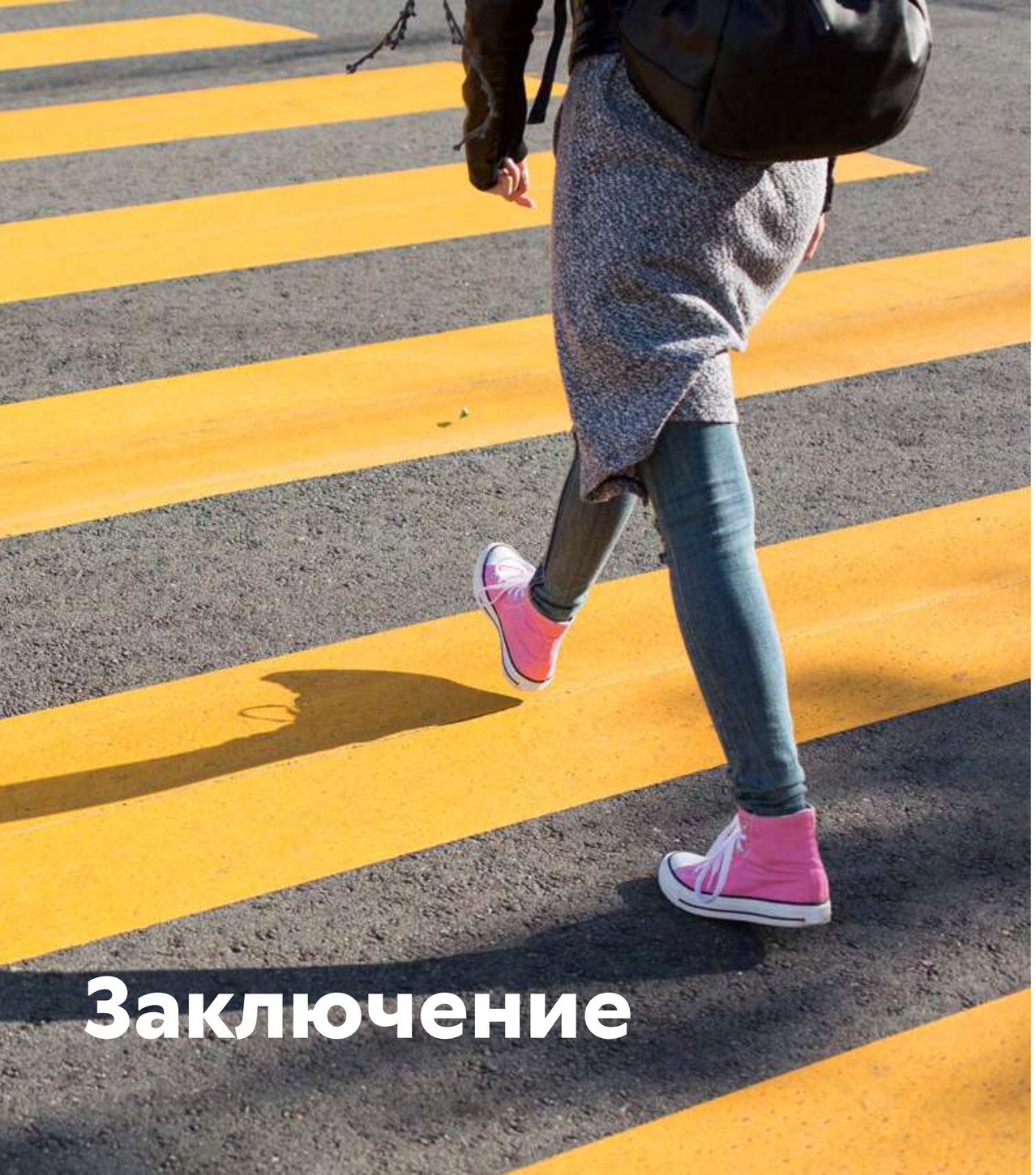
Штрафы за превышение скорости:

на 20-40 км/ч	—	500 ₽
на 40-60 км/ч	—	1000-1500 ₽
при повторном нарушении	—	2000-2500 ₽
на 60-80 км/ч	—	2000-2500 ₽ или лишение прав на 4-6 мес.
при повторном нарушении	—	лишение прав на 1 год
более 80 км/ч	—	лишение прав на 6 мес.
при повторном нарушении	—	лишение прав на 1 год

Штраф уменьшается вполовину, если его оплата происходит в течение двух недель

Смертность от ДТП на 100 000 жителей в городах мира





Заключение

Как видно из представленных данных, в городах и странах с относительно высокими штрафами и низким нештрафуемым порогом (0–3 км/ч) показатель социального риска в 2–4 раза ниже, чем в Москве.

Максимальная пропускная способность улицы достигается при скорости 50 км/ч. Она же является предельной для вероятного выживания более слабых участников дорожного движения в случае столкновения с машиной. Более высокая скорость смертельно опасна для «групп риска» — пешеходов, велосипедистов, водителей средств индивидуальной мобильности.

Ряд мер, которые значительно улучшат ситуацию в России, не требуют крупных затрат и могут быть проведены в короткие сроки. Это и снижение нештрафуемого порога до 3 км/ч, и ограничение скорости в городах до 50 км/ч (а на второстепенных улицах — до 30 км/ч). Вместе с другими мерами успокоения трафика это снизит смертность на улицах наших городов.

Городские проекты
Ильи Варламова и Максима Каца

НОЛЬ смертей
КАМПАНИЯ ПО СНИЖЕНИЮ СМЕРТНОСТИ В ДТП