

## СНИЖЕНИЕ НОРМАТИВНО ЗАКРЕПЛЕННОГО УРОВНЯ СКОРОСТИ ДВИЖЕНИЯ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА ДОРОГАХ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ КАК НЕОБХОДИМОЕ ДОПОЛНЕНИЕ НАЦИОНАЛЬНОГО ПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ»

**И.А. Владимиров, магистрант**  
**Д.А. Владимирова, магистрант**  
**О.Н. Климова, канд. ист. наук**  
**Уральский филиал Финансового университета**  
**(Россия, г. Челябинск)**

DOI:10.24412/2500-1000-2023-11-4-29-35

**Аннотация.** В научной статье проанализирована дорожно-транспортная обстановка Российской Федерации с приведением статистических данных. Рассмотрен опыт зарубежных стран в части скоростного режима и внедрения поправок в нормативно-правовую базу стран. Определены факторы, непосредственно влияющие на число аварий, как в городской зоне, так и на автомагистралях. Выявлены ключевые проблемы в нормах скоростного режима, утвержденных, как оптимальные для достижения безопасности на дорогах в Российской Федерации. Предложен путь решения – постепенное снижение скоростного режима для автотранспортных средств, реализующих движение по дорогам страны, как ключевая задача в Национальный проект Российской Федерации «Безопасные качественные дороги».

**Ключевые слова:** безопасность дорожного движения; скоростной режим; национальный проект «Безопасные качественные дороги».

Человечество на современном этапе развития смогло решить ряд важнейших проблем, начиная с выявления и лечения болезней и заканчивая освоением космического пространства. Однако проблема безопасности на дорогах остается одной из самых актуальных: в дорожно-транспортных происшествиях (далее – ДТП) гибнут и получают увечья, серьезно влияющие на трудовую деятельность, сотни тысяч людей, уничтожаются значительные материальные ценности, наносится серьезный ущерб экологии.

Не одно десятилетие данная проблема является актуальной для России. Поэтому многие граждане РФ с интересом встретили появление национального проекта «Безопасные качественные дороги».

В рамках реализации национального проекта «Безопасные и качественные дороги» в 2021 году подрядными организациями были выполнены работы по установке более 282 тысяч метров пешеходного ограждения, свыше 516 тысяч метров стационарного освещения и 2 тысяч светофоров. Работа затронула и тротуары,

протяженность которых к концу года увеличилась на 1,4 млн метров. Также 27,8 млн погонных метров разметки появилось на дорогах 84 российских регионов и 105 крупных городских агломераций в целях осуществления благоустройства транспортной инфраструктуры [9].

С другой стороны, автомобилизация населения существенно усложнила задачу по обеспечению безопасности дорожного движения. Если в 2002 году в России согласно данным Росстата количество собственных легковых автомобилей на 1000 человек населения составляло 162,7 шт., то уже в 2012 году их количество равнялось 279,2 шт., а в 2022 году 319 шт. Всего за 20 лет количество личных автомобилей в стране удвоилось.

Согласно ведомственной отчетности Государственной инспекции безопасности дорожного движения (далее – ГИБДД) всего за 2022 год было выписано 201 млн. штрафов, что на 12% больше чем в 2021 годом. При этом 92% от всех выписанных штрафов приходилось на превышение скоростного режима [12]. Также стоит отме-

тить, что высокая скорость ухудшает последствия ДТП, произошедших по другим причинам. Особое значение скоростной режим принимает в населенных пунктах, где взаимодействуют несколько групп участников дорожного движения: автомо-

билисты, велосипедисты/самокатчики, пешеходы. И хотя в России смертность и травматизм при авариях ежегодно снижаются, доля пострадавших при ДТП высока (табл. 1) [10].

Таблица 1. Количество ДТП в РФ по годам

Год	Кол-во ДТП	Погибло	Ранено
2012	203 597	27 991	258 617
2013	204 068	27 025	258 437
2014	199 720	26 963	251 785
2015	184 000	23 114	231 197
2016	173 700	20 308	221 140
2017	169 432	19 088	215 374
2018	168 099	18 214	214 853
2019	164 358	16 981	210 877
2020	145 073	16 152	183 040
2021	133 331	14 874	167 856
2022	126 705	14 172	159 635

Для решения проблемы, на наш взгляд, требуется переоценка и корректировка существующих нормативов. К числу факторов требующих изменения стандартов относится скоростной режим движения автотранспортных средств. Можно выделить несколько основных факторов влияния скорости на ДТП:

А) Одним из важных физиологических факторов, влияющих на безопасность до-

рожного движения, является зависимость поля зрения человека от скорости движения [8]. Согласно данным исследований в стоящем на месте автомобиле бинокулярное зрение (двумя глазами) при неподвижных глазах составляет  $120^\circ$ . При скорости движения 20 км/ч поле зрения сужается до  $80^\circ$ , при 40 км/ч – до  $45^\circ$ , при 80 км/ч – до  $30^\circ$ , при 100 км/ч – до  $22^\circ$ , а при 160 км/ч – до  $5^\circ$  (рис. 1).

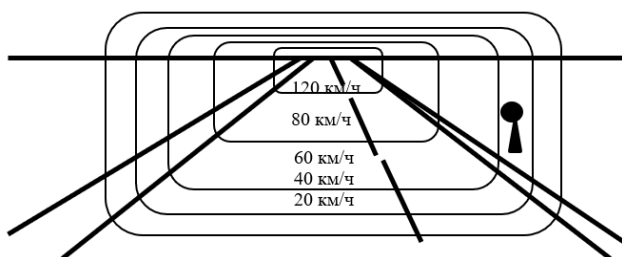


Рис. 1. Изменение поля зрения водителя в зависимости от скорости движения автомобиля

Все объекты, находящиеся за пределами секторов, указанных на картинке, попадают в слепую зону водителя. В связи с этим возрастает вероятность дорожно-транспортных происшествий с объектами, перемещающимися от обочины к центру дороги.

Отсюда можно сделать вывод, что движение в городе на скорости более 40 км/ч и на загородных трассах на скорости более 80 км/ч является проблематичным и даже

опасным в связи с низким уровнем контроля дорожной обстановки водителем.

Б) Ещё одним важным физиологическим фактором является время реакции водителя. Принято считать, что среднее время реакции автомобилиста составляет около 1 секунды. Стоит отметить, что не только высокая скорость влияет на время реакции водителя, но и утомляемость, длительное непрерывное движение в монотонной относительно благоприятной дорожной среде. Потеря бдительности

неизбежно приведет к увеличению времени реакции водителя в связи с чем, значительно возрастет вероятность возникновения аварийно-опасной ситуации. Так через 6-8 часов управления автомобилем время

реакции увеличивается на 0,1-0,2 с, а при увеличении скорости движения с 50 до 70 км/час время реакции увеличивается с 1,1 до 1,7 с. (табл. 2).

Таблица 2. Время реакции водителя при различных условиях

Время реакции, с	Характеристика водителя
0,6 – 0,8	Водитель четко оценивает обстановку на дороге и при возникновении опасности готов затормозить
0,7 – 0,9	Водитель оценивает ситуацию на дороге, но не готов прибегнуть к резкому торможению
1,0 – 1,1	Водитель контролирует дорогу и встречные автомобили
1,4 – 1,9	Водитель рассеян и не готов к принятию необходимого решения в экстренной ситуации

Предупреждение возникновения подобных ситуаций обеспечивается строгим соблюдением режимов труда и отдыха водителя, предусматривающего обязательный перерыв в движении не более чем через 4 часа, запретом на использование мобильных телефонов или иных отвлекающих вещей за рулем, снижением скорости.

В) Скорость движения автомобиля при чрезвычайных ситуациях (ДТП, уход от столкновения с иным автомобилем, непредвиденная ситуация на дороге) также напрямую влияет на степень дальнейшей ответственности и понесенного ущерба. Согласно данным именно скорость является

основным фактором дорожно-транспортного травматизма. Вероятность ДТП, ведущего к повреждениям, пропорциональна квадрату скорости. В свою очередь, вероятность аварии со смертельным исходом пропорциональна скорости в четвертой степени. При увеличении скорости на 1 км/ч вероятность автокатастрофы с летальным исходом возрастает на 4-5%. При этом на скорости 30 км/ч погибают 5% пешеходов, большинство получают легкие травмы, а 30% вообще не получают травм, на скорости 40 км/ч погибает до 40% пешеходов, а на скорости 60 км/ч погибает более 80% (рис. 2).

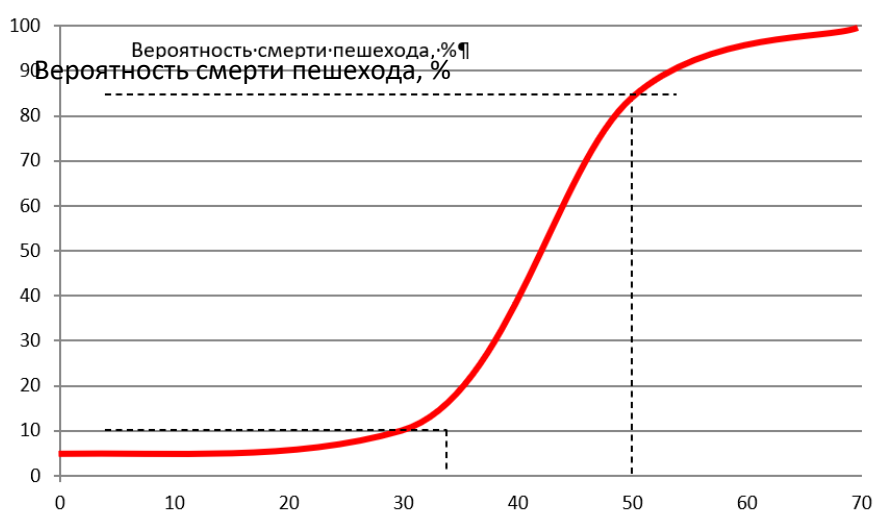


Рис. 2. Вероятность смерти пешехода в зависимости от скорости автомобиля

Однако не только скорость в данном случае влияет на величину смертельных исходов при ДТП, но и вид столкновения [5]. В случае фронтального наезда автомобиля на пешехода риск смертельного

исхода при увеличении скорости с 50 км/ч до 65 км/ч возрастает в 4,5 раза. При боковом столкновении на скорости 65 км/ч вероятность смертельного исхода для пассажира

жиров и водителя транспортного средства составляет 85%.

Если же рассматривать разрешенную скорость на загородных трассах 90 км/ч, то даже без учета не штрафуемого порога в 20 км/ч, шансов выжить у участников ДТП при столкновении без торможения практически нет.

Г) В свою очередь, даже если водитель заметил опасность заблаговременно и при-

ступил к торможению, есть вероятность, что часть кинетической энергии останется не погашенной. Расстояние, которое проходит транспортное средство с момента срабатывания тормозной системы до полной остановки называется – тормозной путь. Протяжённость тормозного пути транспортного средства напрямую зависит от его скорости, а также от состояния проезжей части, шин, погодных условий и т.д.

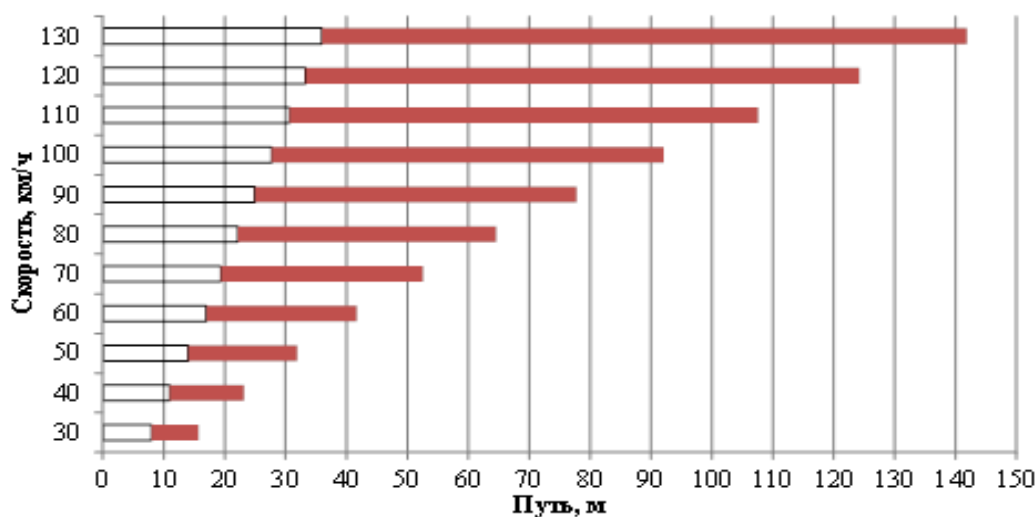


Рис. 3. Тормозной путь при экстренном торможении при сухом асфальте

Получается, что даже при молниеносной реакции водителя движущегося со скоростью 90 км/ч тормозной путь составит почти 80 метров.

На основании вышесказанного, проанализируем скоростной режим, закрепленный в нормативно-правовых актах Российской Федерации, как безопасный и соответствующий требованиям передвижения транспортных средств, как в жилых зонах, так и на автомагистралях.

Согласно п. 10 Постановления Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» (далее – ПДД) разрешенная скорость движения в населенных пунктах составляет не более 60 км/ч, в свою очередь на дворовых территориях, в жилых и велосипедных зонах не более 20 км/ч. Вне населенных пунктов на автомагистралях скорость движения легковых и грузовых автомобилей масса которых не превышает 3,5 т, а также мотоциклов разрешается не более 110 км/ч, на

остальных дорогах не более 90 км/ч [3]. Также не стоит забывать, что в соответствии со ст. 12.9 КоАП РФ не штрафуемый порог превышения скоростного режима, за которое водителю в России не грозит штраф, составляет 20 км/ч. Таким образом, при движении со скоростью 80 км/ч в городе, 130 км/ч на автомагистралях, 110 км/ч на иных дорогах, водитель не понесет административное наказание [1].

Для сравнения проанализируем опыт нескольких зарубежных стран [4]. Так, в Дании передвигаясь на транспортном средстве в населенном пункте необходимо соблюдать скоростной режим в 50 км/ч, а в некоторых жилых районах 30 км/ч, на региональных дорогах можно разогнаться до 80 км/ч, а на автомагистралях до 110-130 км/ч. При этом не штрафуемый порог составляет 3 км/ч в зонах с максимальной разрешённой скоростью до 100 км/ч, 3% от установленной скорости – в зонах с ограничением более 100 км/ч.

В Канаде движение по городу должно составлять 40-50 км/ч, при этом в районе школ необходимо сбавить скорость до 30 км/ч, на региональных дорогах можно передвигаться со скоростью 60-80 км/ч, а на автомагистралях 100-120 км/ч. Не штрафует порог составляет 10 км/ч.

В населенных пунктах Великобритании разрешенная скорость 48 км/ч, в некоторых районах 32 км/ч, на региональных дорогах 96 км/ч, а на автомагистралях 112 км/ч. Не штрафует порог составляет 10% от установленной скорости + 3,2 км/ч (чтобы учесть погрешность спидометра).

Особо хотелось бы выделить нетривиальный опыт одной из скандинавских стран. В Швеции в борьбе с превышением скорости решили использовать геймификацию, то есть привнесение в устоявшуюся общепринятую практику элементов игры и приятной неожиданности. Идея была детищем Кевина Ричардсона, который выиграл конкурс «Теория удовольствия», организованный Volkswagen еще в 2010 году. Суть заключалась в том, чтобы изобрести интересный способ поощрить людей подчиняться ограничениям скорости. Так, камеры дорожного наблюдения одного из перекрестков, лидирующих по количеству дорожно-транспортных происшествий, фиксировали не только нарушителей, но и тех, кто снизил скорость при его пересечении. Первым приходит квитанция с суммой штрафа, вторые получают уведомление о том, что становятся участниками лотереи. Финансирование данной идеи производится за счет средств, взимаемых с нарушителей. Таким образом добропорядочные автомобилисты получают вознаграждение, а нарушители убытки. Идея получила огласку и Шведским национальным обществом по безопасности дорожного движения было принято решение переоборудовать камеры контроля и внедрить данную практику по всей стране. Результат не заставил себя ждать, средняя скорость движения снизилась с 32 км/ч до 25 км/ч, а опасные перекрестки стали в разы безопаснее [7].

Реализация мероприятий по корректировке скоростных режимов должна сопровождаться ужесточением контроля над соблюдением актуализированных правил дорожного движения с четко определенными и реализуемыми санкционными действиями по отношению к нарушителям. Важную роль в этом играет размер штрафа. В настоящее время в России при превышении скоростного режима более чем на 20-40 км/ч придется заплатить штраф в размере 500 рублей, если скорость движения превышена на 40-60 км/ч штраф составит 2000-2500 рублей, либо лишение водительского удостоверения на срок от 4 до 6 месяцев, превышение скорости более чем на 80 км/ч будет сопровождаться штрафом в 5000 рублей, либо лишение права управлять транспортным средством на срок 6 месяцев. Таким образом действующая на данный момент в Российской Федерации система наказания недобросовестных водителей позволяет двигаться со скоростью 79 км/ч абсолютно безнаказанно. В свою очередь реализуемая система скидок в 50% при оплате штрафа онлайн в течении 20 дней с момента получения уведомления о нарушении способствует увеличению случаев нарушения скоростного режима (ч. 1.3 ст. 32.2 КоАП) [1].

Реализация мероприятий по корректировке скоростных режимов должна сопровождаться ужесточением контроля над соблюдением актуализированных правил дорожного движения с четко определенными и реализуемыми санкционными действиями по отношению к нарушителям. Важную роль в этом играет размер штрафа. В настоящее время в России при превышении скоростного режима более чем на 20-40 км/ч придется заплатить штраф в размере 500 рублей, если скорость движения превышена на 40-60 км/ч штраф составит 2000-2500 рублей, либо лишение водительского удостоверения на срок от 4 до 6 месяцев, превышение скорости более чем на 80 км/ч будет сопровождаться штрафом в 5000 рублей, либо лишение права управлять транспортным средством на срок 6 месяцев. Таким образом действующая на данный момент в Российской Федерации система наказания недобросовестных водителей позволяет двигаться со скоростью 79 км/ч абсолютно безнаказанно. В свою очередь реализуемая система скидок в 50% при оплате штрафа онлайн в течении 20 дней с момента получения уведомления о нарушении способствует увеличению случаев нарушения скоростного режима (ч. 1.3 ст. 32.2 КоАП) [1].

Таблица 3. Скоростной режим в столицах мира и минимальный размер штрафа

Город	Скоростной режим, км/ч	Ненаказуемый порог, км/ч	Минимальный штраф, руб.
Осло	50	3	7 182
Стокгольм	50	3	17 350
Лондон	48	8	9 580
Токио	50	10	5 490
Копенгаген	50	3	10 895
Амстердам	50	3	4 520
Сингапур	50	1	10 425
Торонто	40	10	2 780
Москва	60	20	250

Проблема смертности на дорогах нашей страны столь значительна, что Президентом Российской Федерации был издан указ от 7 мая 2018 г. N 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» в котором говорится: «Правительству РФ при разработке национального проекта по созданию безопасных и качественных автомобильных дорог исходить из того, что в 2024 году необходимо обеспечить достижение следующих целей и целевых показателей... Снижение смертности в результате дорожно-транспортных происшествий в 3,5 раза по сравнению с 2017 годом – до уровня, не превышающего четырёх человек на 100 тысяч населения (к 2030 году – стремление к нулевому уровню смертности)» [2].

Если же обратиться к тексту национального проекта «Безопасные качественные дороги», то можно заметить, что в нем нет ни слова о снижении скоростного режима на дорогах [9]. Видимо, это объясняется крайней непопулярностью данной меры среди автомобилистов. Однако популяризация данных о том, что снижение скоростного режима всего на 10 км/ч, могло бы снизить количество автокатастроф с летальным исходом на 30-40%, как мы считаем, сыграла бы свою положительную роль.

Внедрение мер по снижению не штрафного порога с 20 км/ч до 10 км/ч, увеличению размера штрафов и уменьшению

максимально разрешенной скорости в населенных пунктах с 60 км/ч до 40-50 км/ч, является актуальным решением проблемы смертности на дорогах.

В связи с тем, что перечисленные выше предложения не требуют серьезных финансовых вложений, а их внедрение приведет к существенному снижению травматизма на дорогах, считаем, что стоит внести их как одно из направлений федерального проекта «Безопасность дорожного движения» входящего в структуру национального проекта «Безопасные качественные дороги».

Таким образом, можно сделать вывод, что чрезмерное увеличение скорости движения на дорогах не только снижает их безопасность, но и значительно повышает шанс получения тяжелых травм или летальных исходов. При этом отечественный опыт организации скоростного режима в целом похож на международные условия движения по дорогам регионального значения и автомагистралям. Однако значительно отличается по скорости движения в населенных пунктах. Ненаказуемый порог в 20 км/ч заметно выделяется в сравнении с опытом зарубежных стран. Помимо этого, более мягкая система наказаний за превышение скорости в России не способствует снижению количества ДТП. В свою очередь, без этих жестких, хоть и непопулярных мер не получится достичь существенных изменений безопасности на дорогах.

#### Библиографический список

1. «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» от 30.12.2001 N 195-ФЗ (ред. от 28.04.2023).
2. Указ Президента РФ от 7 мая 2018 г. N 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года».
3. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 (ред. от 24.10.2022) «О Правилах дорожного движения».
4. «Влияние скоростного режима на безопасность дорожного движения». – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://transport.mos.ru/common/upload/docs2/2022\\_02\\_%D0%92%D0%BB%D0%B8%D1%8F%D0%BD%D0%B8%D0%B5\\_%D1%81%D0%BA%D0%BE%D1%80%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%BD%D0%BE%D0%B3%D0%BE\\_%D1%80%D0%B5%D0%B6%D0%B8%D0%BC%D0%B0\\_%D0%BD%D0%B0\\_%D0%B1%D0%B5%D0%B7%D0%BE%D0%BF%D0%B0%D1%81%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%82%D1%8C\\_%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B6%D0%BD%D0%BE%D0%B3%D0%BE\\_%D0%B4%D0%B2%D0%B8%D0%B6%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D1%8F.pdf](https://transport.mos.ru/common/upload/docs2/2022_02_%D0%92%D0%BB%D0%B8%D1%8F%D0%BD%D0%B8%D0%B5_%D1%81%D0%BA%D0%BE%D1%80%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%BD%D0%BE%D0%B3%D0%BE_%D1%80%D0%B5%D0%B6%D0%B8%D0%BC%D0%B0_%D0%BD%D0%B0_%D0%B1%D0%B5%D0%B7%D0%BE%D0%BF%D0%B0%D1%81%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%82%D1%8C_%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B6%D0%BD%D0%BE%D0%B3%D0%BE_%D0%B4%D0%B2%D0%B8%D0%B6%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D1%8F.pdf).

5. «Глобальное партнерство по безопасности дорожного движения». – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.grsroadsafety.org/>.
6. Доклад Всемирной организации здравоохранения «О состоянии безопасности дорожного движения в европейском регионе ВОЗ 2019». – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/333758/9789285055154-rus.pdf>.
7. «Лотерея скоростной камеры» или как в Швеции борются с превышением скорости. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.drive2.ru/b/494311841619509362/>.
8. Мишурин В.М., Романов А.Н., Надежность водителя и безопасность движения. – М.: Транспорт, 1990. – 168 с.
9. Национальный проект «Безопасные качественные дороги». – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://bkdrf.ru/>.
10. Сведения о показателях безопасности дорожного движения в России. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://stat.gibdd.ru/>.
11. Стрижевский Д.А. Обоснование введения ограничений режима движения автомобильного транспорта на основе оценки показателей ровности дорожного покрытия: Дисс. на соискание ученой степени кандидата технических наук: 05.22.10 – Эксплуатация автомобильного транспорта: Саратов, 2015. – 181 с.
12. Штрафы ГИБДД. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://shtrafy-gibdd.ru/>.

**REDUCTION OF THE NORMATIVE LEVEL OF SPEED OF MOTOR  
VEHICLES ON THE ROADS OF THE RUSSIAN FEDERATION  
AS A NECESSARY ADDITION TO THE NATIONAL PROJECT "SAFE QUALITY  
ROADS"**

**I.A. Vladimirov**, *Graduate Student*  
**D.A. Vladimirova**, *Graduate Student*  
**O.N. Klimova**, *Candidate of Historical Sciences*  
**Ural branch of the Financial University**  
**(Russia, Chelyabinsk)**

***Abstract.** The scientific article analyzes the traffic situation in the Russian Federation with statistical data. The experience of foreign countries in terms of speed limits and the introduction of amendments to the legal framework of countries is considered. The factors that directly affect the number of accidents, both in the urban area and on highways, are determined. The key problems in the speed limits approved as optimal for achieving road safety in the Russian Federation are identified. A solution is proposed – a gradual reduction in the speed limit for vehicles that drive on the roads of the country as a key task in the National project of the Russian Federation "Safe quality roads".*

***Keywords:** road safety; speed mode; national project "Safe quality roads".*