

Зелёный свет бюрократии: ИТС против Улан-Удэ

Национальный проект «Безопасные качественные дороги» положил начало повсеместному внедрению интеллектуальных транспортных систем (ИТС) в российских городах с населением более 300 тысяч человек для повышения безопасности, увеличения пропускной способности дорог и комфорта участников движения. Улан-Удэ — один из первых городов, присоединившихся к программе в 2021 году.

Во время конференции «ИТС регионам», которая проходила в Улан-Удэ 26 и 27 марта, председатель комитета по транспорту мэрии **Юрий Ткачёв** отметил результаты внедрения «умной системы»: модернизированы десятки светофоров, установлено множество обзорных камер и транспортных детекторов, средняя скорость движения на магистралях выросла, и стало возможным удалённо управлять светофорами.



Однако 9 апреля в Улан-Удэ местные жители жаловались на отключение светофоров в центре города, на Элеваторе и Левом берегу. При этом парадоксальным образом исчезали пробки. Этим наблюдением поделился юрист **Алдар Эрдынеев** в личном телеграм-канале. Не работающие светофоры не коллапсировали движение, а **нормализовали его**. Транспорт двигался медленнее, но непрерывно, водители проявляли больше внимания к дороге без светофорных циклов, провоцирующих попытки проскочить на мигающий сигнал.

«Умный светофор» в представлении чиновников сводится к эффектной начинке: контроллерам, датчикам, камерам с распознаванием. Эта дорогостоящая электроника должна в реальном времени анализировать трафик и подстраивать работу светофоров. В теории интеллектуальная система как раз позволяет дать приоритет общественному транспорту и оперативнее разгружать заторы. Однако практика в российских городах, включая Улан-Удэ, демонстрирует, что технологии 80-х годов (вроде индукционных петель в асфальте или кнопок для пешеходов), оказываются более надёжными, чем разрекламированные «умные»

системы.

Например, эксперимент с датчиками на столбах в Москве завершился провалом, власти от них отказываются, судя по заявлениям урбанистов. Это происходит потому, что сама концепция «умного светофора» часто направлена на управление следствием, а не причиной проблем.

Корень большинства транспортных бед лежит в устаревшей и неэффективной градостроительной политике. Перекрёстки проектируются не специалистами, способными рассчитать потоки и минимизировать конфликтные точки, а планировщиками, которые руководствуются принципом «**чем дорога шире, тем лучше**». Это приводит к появлению огромных многополосных площадей-перекрёстков, опасных и неэффективных. Вспомним, **злосчастный перекрёсток на «Октябре»**, где в 2022 году установили блоки и новую разметку. Дальнейшие попытки «разрулить» движение на таких монстрах с помощью даже самых продвинутых светофоров обречены.



Именно градостроительные ошибки, умноженные на нежелание признавать изначально неверные решения, приводят к созданию дорожных развязок, а вся транспортная реформа в итоге становится **попыткой исправить последствия плохого планирования**. Юрий Ткачёв на конференции упоминал о переустройстве перекрёстков и создании уширительных полос как о необходимых условиях работы ИТС. Но эти действия направлены на адаптацию системы к неоптимальной конфигурации улиц, а не на **исправление самих улиц**.

Опасность заключается не в самой технологии, а в **неграмотном её применении и эксплуатации некомпетентными людьми**. Там, где должны применяться простые и эффективные инженерные решения (мини-круги или островки безопасности), появляются сложные системы, создающие новые проблемы. Погоня за «интеллектом» светофоров отвлекает от фундаментальной задачи любой мэрии: строить улицы, которые безопасны и эффективны без постоянного внешнего управления. Длительные фазы красного сигнала, мигающий зелёный — эти элементы часто подталкивают к нарушениям и авариям, как показывают видео с происшествиями и личный опыт, наверное, каждого горожанина.



Юрий Ткачёв отмечает, что ИТС позволяет оперативно выявлять ДТП и ускорять прибытие аварийных комиссаров и ГИБДД. Однако задача дорожной инфраструктуры не в быстром реагировании на аварии, а в их **предотвращении**. Городская среда должна быть спроектирована так, чтобы минимизировать тяжёлые аварии. Помятый бампер — это проблема для страховщиков, но не для жизни и здоровья водителя.

Шведский подход Vision Zero («нулевая терпимость») привёл к сокращению смертности на дорогах. Этот подход давно применяется в авиации, где безопасность обеспечивается не надеждой на безупречное поведение пилота, а созданием условий, исключающих **фатальные последствия ошибок**. В дорожном движении аналогичные принципы воплощаются в небольших круговых перекрестках. Они снижают скорость, сокращают количество опасных манёвров и заставляют водителя внимательно оценивать ситуацию перед въездом на круг. Опыт Стокгольма, Амстердама, Гётеборга демонстрирует, что такие улицы становятся комфортнее и безопаснее, даже при интенсивном движении общественного транспорта.

В Москве уже реализованы успешные примеры такой трансформации. В 2023 году улицу-плац с регулируемым светофором у Казанского вокзала превратили в компактный круг с островками. Там, где проезжая часть избыточна для трафика, её сокращение устраняет проблему пропускной способности и необходимость в светофорах.



Массовое внедрение многополосных круговых перекрёстков, популярное в советские годы, доказало свою неэффективность и даже вред. При массовой автомобилизации выяснилось, что эти перекрёстки вызывают заторы и рост ДТП. Правильным решением является не создание гигантских хабов, а **распределение**

транспортной нагрузки между сетью менее загруженных улиц.

Физическое разделение разных видов транспорта (например, обособленная трамвайная линия) устраняет конфликты и необходимость в светофорном регулировании. Подобные решения требуют продуманного проектирования, а не просто установки электроники.


Сейчас мэрия Улан-Удэ закрепляет изначальные планировочные недостатки с помощью сложного электронного управления. Трата **сотен миллионов рублей** на системы, призванные управлять плохо спроектированными улицами, является растратой бюджета на симптоматическое лечение, в то время как необходима радикальная «хирургия» улично-дорожной сети. Зато статистически снизилось число ДТП (правда, при росте их тяжести).

Бабр продолжит внимательно следить за развитием событий.

Фото: ВКонтakte, ulan-ude.itsrussiaforum.ru

Автор: Виктор Кулагин © Babr24.com ТРАНСПОРТ, ПОЛИТИКА, ИНТЕРНЕТ И ИТ, БУРЯТИЯ, РОССИЯ 697
23.04.2025, 17:17 1

URL: <https://babr24.com/?IDE=276483> Bytes: 6936 / 6331 Версия для печати

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [Джем](#)
- [ВКонтakte](#)
- [Одноклассники](#)

Связаться с редакцией Бабра в Бурятии:

bur.babr@gmail.com

Автор текста: **Виктор
Кулагин.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](https://t.me/babr24_link_bot)
Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь
Телеграм: [@bur24_link_bot](https://t.me/bur24_link_bot)
эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова
Телеграм: [@irk24_link_bot](https://t.me/irk24_link_bot)
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: @kras24_link_bot
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: @nsk24_link_bot
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: @tomsk24_link_bot
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: @babrobot_bot
эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)