

# Светофоры против города: регулирование движения как причина пробок в Улан-Баторе

Заторы на дорогах Улан-Батора давно стали частью его повседневной жизни. В часы пик движение в центре города почти останавливается, а короткие поездки превращаются в долгие часы ожидания. Жители столицы проводят в пробках до месяца в году. Несмотря на многолетние дискуссии и крупные расходы на инфраструктуру, системного решения пока не найдено. Ограничение движения автомобилей по четным и нечетным дням пока остается единственной мерой регулирования.

Некоторые эксперты указывают на менее очевидную причину транспортных проблем столицы. Речь идет о системе светофорного регулирования. По мнению инженера по организации дорожного движения П. Цевегмида, именно чрезмерное количество светофоров во многом усиливает транспортные заторы и снижает пропускную способность улиц. По словам инженера, столь высокая плотность регулирования сама по себе создает условия для формирования пробок.



*«Характерный пример можно увидеть на проспекте Энхтайвана. Этот участок дороги от района Таван-Шар до Университета МУИС имеет протяженность около восьми километров. Однако на этой сравнительно короткой дистанции установлено 23 светофора, которые сильно тормозят движение», – рассказал П. Цевегмид.*

Принцип работы светофора предполагает остановку одного потока транспорта ради пропуска другого. В условиях умеренного движения это помогает поддерживать порядок на перекрестках. Но когда машин слишком много, система начинает работать иначе. Каждый новый сигнал создает дополнительную точку остановки. Потоки автомобилей накапливаются, образуются так называемые «пузырьки» затора, которые постепенно распространяются на соседние участки дороги.

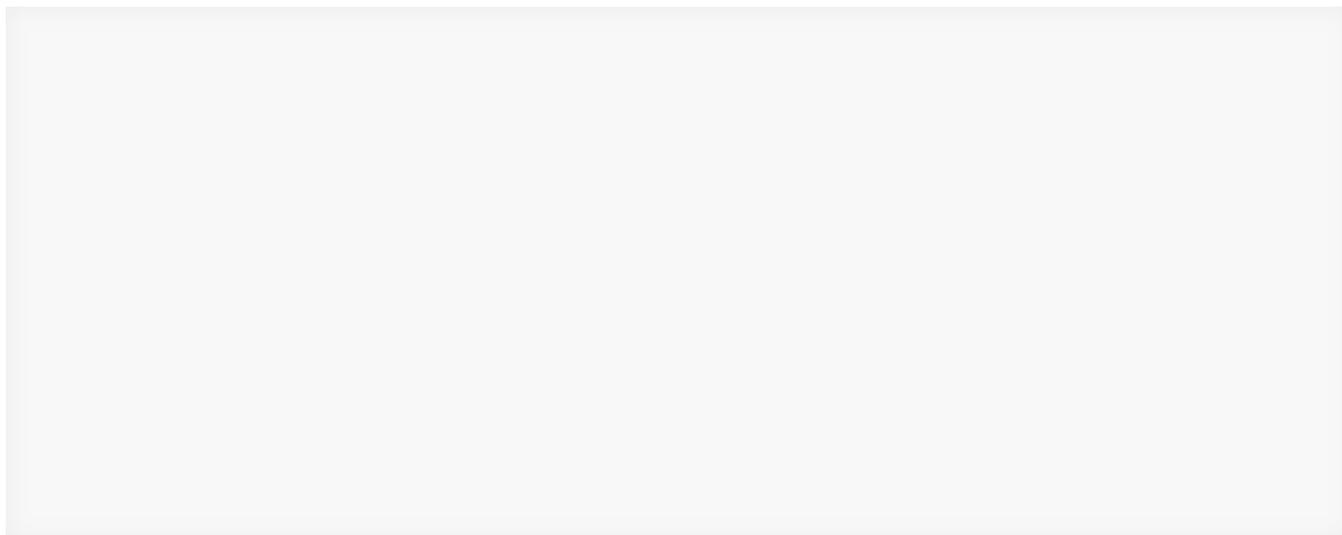
Ситуацию можно объяснить и через понятие коэффициента загруженности перекрестков. Чем больше светофоров на ограниченном участке дороги, тем выше вероятность образования заторов. В некоторых местах Улан-Батора расстояние между светофорами составляет всего 100–200 метров. В результате автомобили успевают проехать лишь небольшой участок, после чего вновь останавливаются.

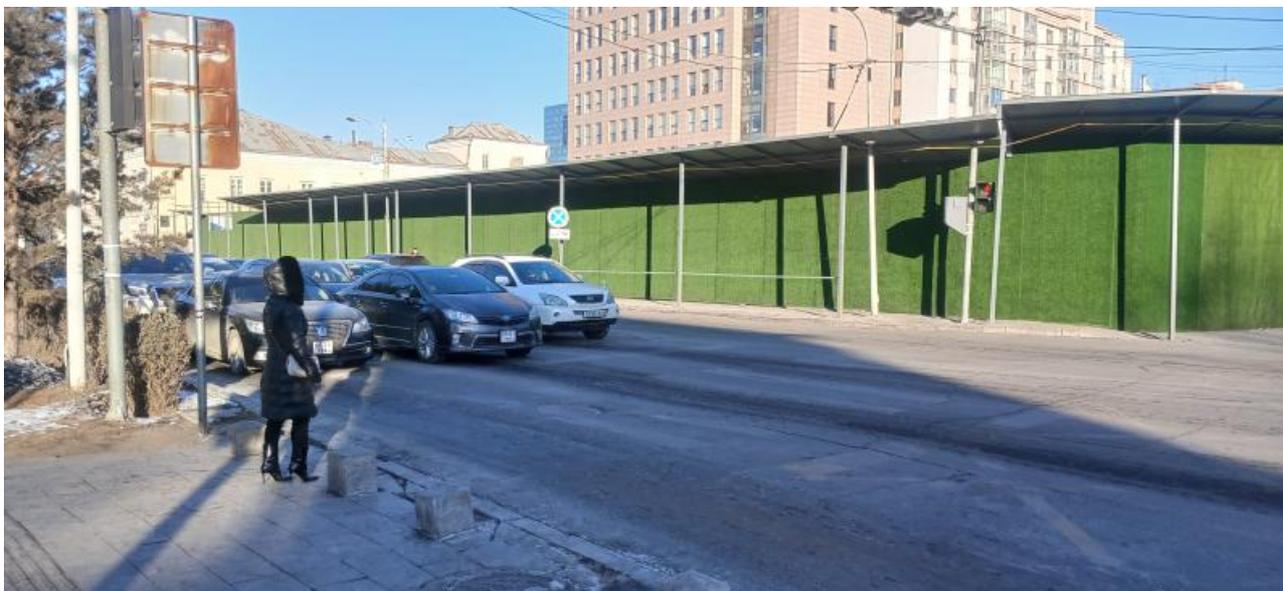


Дополнительная нагрузка возникает из-за нарушения логики регулирования. На многих перекрестках используются трех- и четырехцикловые режимы работы светофоров. Это означает, что водитель может проехать перекресток только после нескольких последовательных остановок на красный сигнал. Сокращение числа этих циклов могло бы заметно увеличить пропускную способность улиц. Например, ограничение левых поворотов позволяет упростить схему движения и ускорить прохождение перекрестков. Еще одна проблема заключается в техническом состоянии оборудования. Светофоры нередко работают некорректно или временно выходят из строя. В таких случаях регулирование движения берут на себя сотрудники дорожной полиции. Полицейских-регулирующих можно увидеть на многих перекрестках столицы. Это привычная картина городской жизни.

Практика показала, что светофоры не являются универсальным инструментом управления движением. В крупных городах мира их количество постепенно сокращают, заменяя более сложными системами транспортного управления. Речь идет о развязках, надземных и подземных пешеходных переходах, а также о пространственном разделении потоков автомобилей и пешеходов. Одним из наиболее эффективных решений могла бы стать организация в Улан-Баторе пешеходных переходов на мостах или под землей. Это позволило бы сократить число светофоров и увеличить пропускную способность улиц. Однако такие проекты требуют серьезных инвестиций и долгосрочного планирования.

Ситуацию усложняет и то, что в последние годы установка светофоров превратилась в отдельный сегмент бизнеса. Количество компаний, занимающихся их монтажом и обслуживанием, постоянно растет. В результате новые светофоры появляются быстрее, чем меняется сама дорожная система.





Проблема пробок в Улан-Баторе обычно объясняется стремительным ростом числа автомобилей. Этот фактор действительно играет важную роль. Однако анализ работы светофорной сети показывает, что организация движения также влияет на ситуацию не меньше, чем плотность транспорта. Поэтому борьба с заторами требует не только строительства новых дорог. Не менее важна модернизация системы управления движением. Оптимизация режимов работы светофоров, сокращение их количества и создание развязок способны значительно повысить пропускную способность улиц.

Фото: *isee*

Автор: Эрнест Баатырев © Babr24.com ОБЩЕСТВО, ТРАНСПОРТ, МОНГОЛИЯ 👁 162 09.03.2026, 08:00

URL: <https://babr24.com/?IDE=289297> Bytes: 4688 / 4334 Версия для печати

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- Телеграм
- Джем
- ВКонтакте

Связаться с редакцией Бабра в Монголии:

[bur.babr@gmail.com](mailto:bur.babr@gmail.com)

Автор текста: **Эрнест  
Баатырев.**

#### НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: @babr24\_link\_bot

Эл.почта: [newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

#### ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: [bratska.net.net@gmail.com](mailto:bratska.net.net@gmail.com)

#### КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: @bur24\_link\_bot

эл.почта: [bur.babr@gmail.com](mailto:bur.babr@gmail.com)

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: @irk24\_link\_bot

эл.почта: [irkbabr24@gmail.com](mailto: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](#)