





## Введение

С 2017 года на территории города Новосибирска реализуется федеральный проект «Безопасные и качественные дороги». Целями и задачами данного проекта являются снижение количества погибших в ДТП, уменьшение пробок, улучшение качества дорожного покрытия и ряд других критериев. Однако на февральской сессии Совета депутатов города Новосибирска был представлен отчёт начальника УМВД по Новосибирску, в котором сообщалось, что в сравнении с 2019 годом в 2020 году увеличилось как количество ДТП, так и количество погибших в них. Эти факты противоречат основным целям федерального проекта: дороги становятся «безопасными», но на них происходит больше аварий, в которых получает травмы и умирает больше людей. В связи с этим мы решили провести исследование улиц Новосибирска, которые уже были отремонтированы в рамках БКД.



# Методология исследования

## Цели и задачи:

Исследование улиц, отремонтированных по программе БКД.

Выявление улиц с наибольшей концентрацией ДТП.

Сравнение показателей аварийности до и после ремонта.

## Объекты исследования

Улицы Новосибирска, отремонтированные в 2017 – 2020 гг. в рамках программы БКД, на которых было проведено полевое исследование:

1. Красный проспект
2. Большевистская

В ходе исследования улицы были оценены по трём группам критериев:

1. Безопасность
2. Комфорт
3. Эстетика



# Методология исследования

## Методы:

Поиск отремонтированных улиц по программе БКД на сайте программы ([bkdrf.ru](http://bkdrf.ru)).

Использование статистических данных ДТП взятых с сайта «карта ДТП» ([dtp-stat.ru](http://dtp-stat.ru)).

Полевое исследование улиц по критериям: безопасность, комфорт, эстетика.



В ходе исследования стояла задача ответить на следующие вопросы:

## **Группа 1. Безопасность.**

1. Есть ли пешеходные переходы у каждой остановки общественного транспорта и возле всех ключевых точек притяжения?
2. Есть ли люди, перебегающие дорогу?
3. Если на улицах есть светофоры для пешеходов, насколько длинные у них пешеходные фазы?
4. Встречается ли на улице парковка вдоль проезжей части?
5. Есть ли на улице заборы, отделяющие тротуар от проезжей части?
6. Провоцирует ли улица выходить на проезжую часть?
7. Насколько безопасны выезды из дворов, если они есть?
8. Другие моменты, касающиеся безопасности, которые стоит отметить.



## Группа 2. Комфорт

1. Насколько удобны остановки общественного транспорта?
2. Сложно ли просто идти по тротуару по прямой?
3. Общее состояние тротуара.
4. Хорошо ли освещена улица?
5. Есть ли на улице заборы, отделяющие тротуар от проезжей части?
6. Есть ли на улице деревья, кустарники и другие зелёные насаждения?
7. В каком состоянии находятся фасады домов?
8. Насколько улица приспособлена к перемещению на коляске?
9. Встречаются ли знаки, которые висят на уровне головы?
10. Есть ли на улице лавочки?
11. Как часто на улице встречаются урны?



## Группа 3. Эстетика

1. Есть ли кондиционеры и ТВ тарелки на фасадах домов?
2. Много ли уличной рекламы?
3. Насколько привлекательная входная группа у ключевых точек притяжения?
4. Много ли мусора на улице?
5. Являются ли площади местами активной городской жизни?
6. Есть ли граффити на фасадах домов?
7. Являются ли фасады домов монотонными или глухими?
8. Приятно ли ходить по улице в целом?



# Статистика

# Данные с карты ДТП за 2016–2021 годы

Данные с карты ДТП	Улица Никитина	Улица Восход	Улица Немирович а-Данченко	Улица Петухова	Улица Шлюзовая	Улица Станционна я	Улица Красный проспект	Улица Авиастроит елей	Общее
2016 год	16	5	17	15	1	20	26	0	100
2017 год	6	4	12	6	1	11	16	0	56
2018 год	20	6	22	15	2	16	27	2	110
2019 год	16	3	15	9	1	14	17	1	76
2020 год	15	3	14	12	2	20	26	1	93
2021 год	5	0	3	2	0	5	1	0	16

# Данные с карты ДТП за 2016–2021 годы

Данные с карты ДТП	ул. Русская	ул. Немировича Данченко	пр. Димитрова	ул. Бориса Богаткова (от ул. Гаранина до ул. Кошурникова)	ул. Бориса Богаткова (от ул. Есенина до ул. Доватора)	ул. Красный проспект от ул. Писарева до ул. Максима Горького	ул. Первомайская	Общее
2016 год	3	11	15	13	0	35	22	99
2017 год	4	8	10	5	1	33	15	76
2018 год	3	9	17	8	1	36	29	103
2019 год	1	11	8	9	0	26	13	68
2020 год	0	11	20	8	7	24	13	83
2021 год	1	0	1	2	1	5	4	14

# Данные с карты ДТП за 2016–2021 годы

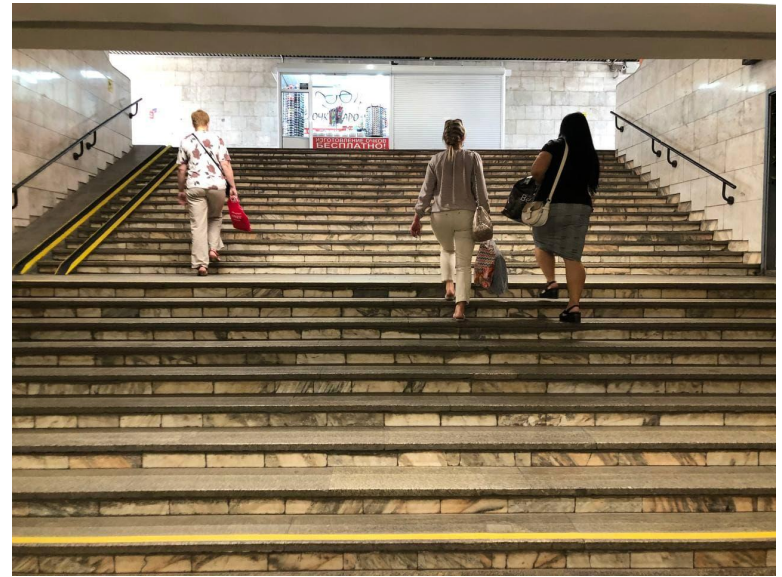
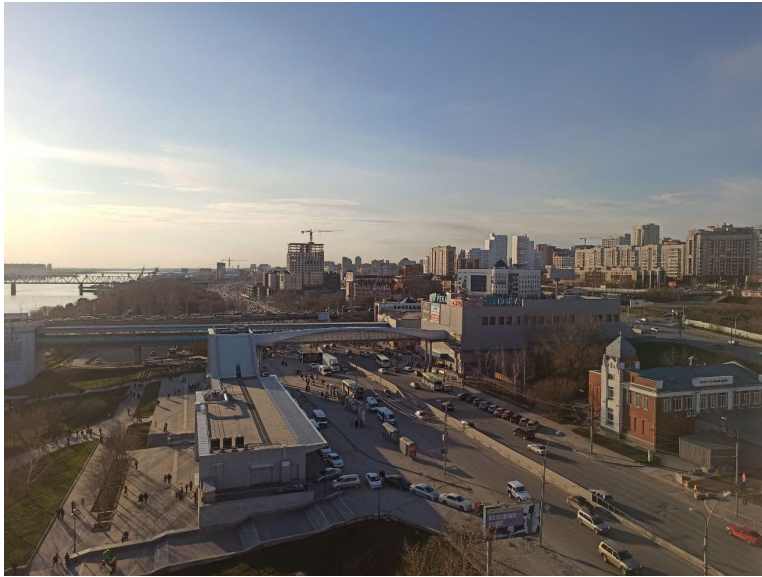
Данные с карты ДТП	ул. Софийская	ул. Кутададзе	ул. Росийская	Бердское шоссе	ул. Ласточкина	ул. Ключ-Камышенское плато	ул. Громова	Толмачевское шоссе	ул. Троллейная	ул. Гоголя	ул. Каменная	ул. Фабричная	ул. Большевицкая	Красный проспект	ул. Ленина	ул. Жуковского	ул. Добролюбова	ул. Краузе	Общее
2016 год	1	1	1	22	3	3	0	1	3	8	0	5	16	17	1	11	3	1	97
2017 год	1	1	3	9	0	1	3	4	1	4	0	4	28	15	0	14	3	2	93
2018 год	2	1	3	12	3	1	3	4	3	7	1	2	25	17	2	9	2	0	97
2019 год	0	0	0	9	1	0	2	1	2	4	0	4	8	10	1	7	2	2	53
2020 год	3	1	1	13	0	4	3	2	4	7	0	4	25	12	3	12	0	2	96
2021 год	0	0	0	2	0	1	0	1	0	0	0	1	2	1	0	1	0	0	9

# Уличное исследование



Прямые и широкие улицы, огороженные заборами, создают ложное чувство безопасности для водителей, что провоцирует их превышать скорость. Светофорные фазы недружелюбны к пешеходам, из-за чего они перебегают дорогу как на Красном проспекте, так и на улице Большевистской.





Многие перебегают улицу из-за нежелания воспользоваться надземными и подземными переходами. Также в ночное время не работают некоторые внеуличные переходы.

# Комфорт



На остановках общественного транспорта отсутствует навигация. Расписание только интервальное, оно не отвечает на вопрос пассажира «через сколько будет автобус». Сами остановочные павильоны плохо защищают от дождя и ветра. На тротуарах часто приходится обходить остановки и торговые павильоны. Многие тротуары плохо освещены, так как фонари направлены только на проезжую часть.



# Эстетика



Красивые фасады зданий испорчены кондиционерами и граффити. Кроме того, улица перегружена различным визуальным мусором: рекламными вывесками, билбордами, плёнкой на окнах. Дешёво выглядящие пластиковые входные группы магазинов, заборы между тротуарами и проезжей частью не прибавляют привлекательности улице.

# Выводы





Отремонтированные улицы не стали безопаснее, так как большинство работ заключалось лишь в замене асфальта и установке пешеходных ограждений. Также на некоторых улицах нерегулируемые пешеходные переходы заменили на регулируемые и сделали неудобные для пешеходов фазы. Часто время ожидания зелёного сигнала для пешеходов составляет более 1 минуты, что некомфортно для человека, особенно в плохую погоду, и способствует перебеганию на красный свет.

Из положительного: появились новые островки безопасности и остановочные павильоны, которые тем не менее не защищают от ветра и осадков.

Социальный риск за 4 года реализации программы в Новосибирске не изменился.



Городские проекты

Ильи Варламова и Максима Каца

## Контакты

[nsk@city4people.ru](mailto:nsk@city4people.ru)

+79963789800

[instagram.com/city4people\\_nsk](https://www.instagram.com/city4people_nsk)

[vk.com/city4people\\_nsk](https://vk.com/city4people_nsk)