

УДК 656.051

ОСОБЕННОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ ТРАМВАЙНОГО ТРАНСПОРТА В Г. КЕМЕРОВО

Деев А.В., Юминов Д.И., студенты гр. ОДб-151, III курс
Научный руководитель: Семенов Ю.Н., к.т.н., доцент
Кузбасский государственный технический университет
имени Т.Ф. Горбачева
г. Кемерово

Обеспечение безопасности дорожного движения – организационно-техническая деятельность, направленная на снижение уровня аварийности на улично-дорожной сети (УДС) и исключение или уменьшение тяжести последствий от дорожно-транспортных происшествий (ДТП). Данный род деятельности базируется на использовании системного подхода при разработке мероприятий, направленных на повышение безопасности дорожного движения. Учет всех элементов системы ВАДС, позволяет выявить «узкие места» в системе организации дорожного движения [1].

В деятельности по обеспечению БДД в городских условиях немаловажное значение занимает использование трамвайный транспорт для перевозки пассажиров. Главной отличительной особенностью данного вида транспорта является использование выделенной линии движения, обособленных остановочных пунктов, электрических коммуникаций для движения.

Не смотря на то, что первые трамваи появились ещё в XIX веке, организация трамвайного движения не всегда является рациональной и безопасной, требует постоянного контроля и оптимизации [2].

На выбор того или иного вида остановочного пункта влияют количество пассажиров, район города (спальный, центральный, промышленный) и ландшафт местности. Следовательно, остановочные пункты классифицируются по вместимости, назначению и объемно-планировочным решениям (рисунок 1).

По назначению:

- Постоянные – трамвай останавливается постоянно;
- По требованию – пассажиры сами указывают на необходимость проинформировать остановку;
- Полупостоянные – остановка производится в зависимости от времени суток или других показателей.

По вместимости:

- Малой – 5-10 пассажиров;
- Средней – 10-20 пассажиров;
- Большой – свыше 20 пассажиров.

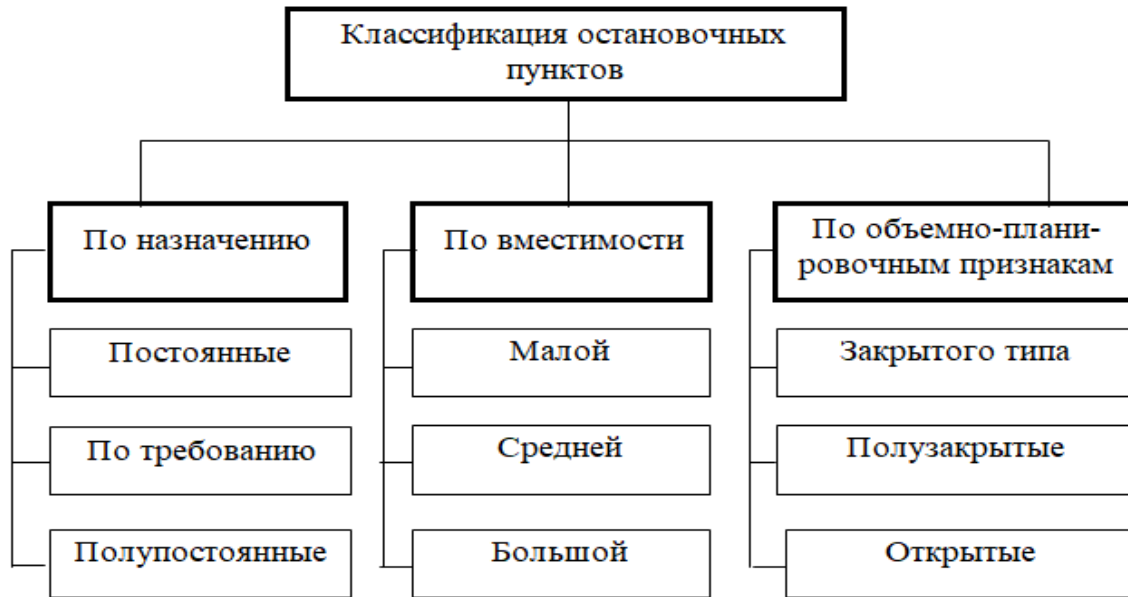


Рисунок 1 – Классификация остановочных пунктов

По объемно-планировочным признакам:

- Закрытого типа – места для ожидания, пассажиры находятся внутри помещения;
- Полузакрытые – места для ожидания, стены с трех сторон;
- Открытые – с местами для ожидания или без них, пассажиры находятся вне помещения.

В городе Кемерово трамвайное движение открыто 1 мая 1940 года. За все время существования данного вида транспорта совершенствуется подвижной состав, расширяется маршрутная сеть (рисунок 2), улучшается инфраструктура. Основная информация о маршрутной сети в настоящее время представлена в таблице 1.

Таблица 1 – Маршрутная сеть г. Кемерово.

Маршрут	Начальная остановка	Конечная остановка	Количество остановок	Длина, км	Время поездки, мин
1	КЭТК	Водолей	24	11,1	~ 44
3	КЭМЗ	Кировский район	18	11,3	~ 40
5	КЭМЗ	Южный	21	10,4	~ 37
8	КЭМЗ	КОО «Азот»	17	9,3	~ 27
10	Вокзал	Северная	25	14	~ 42
Всего:			105	56,1	

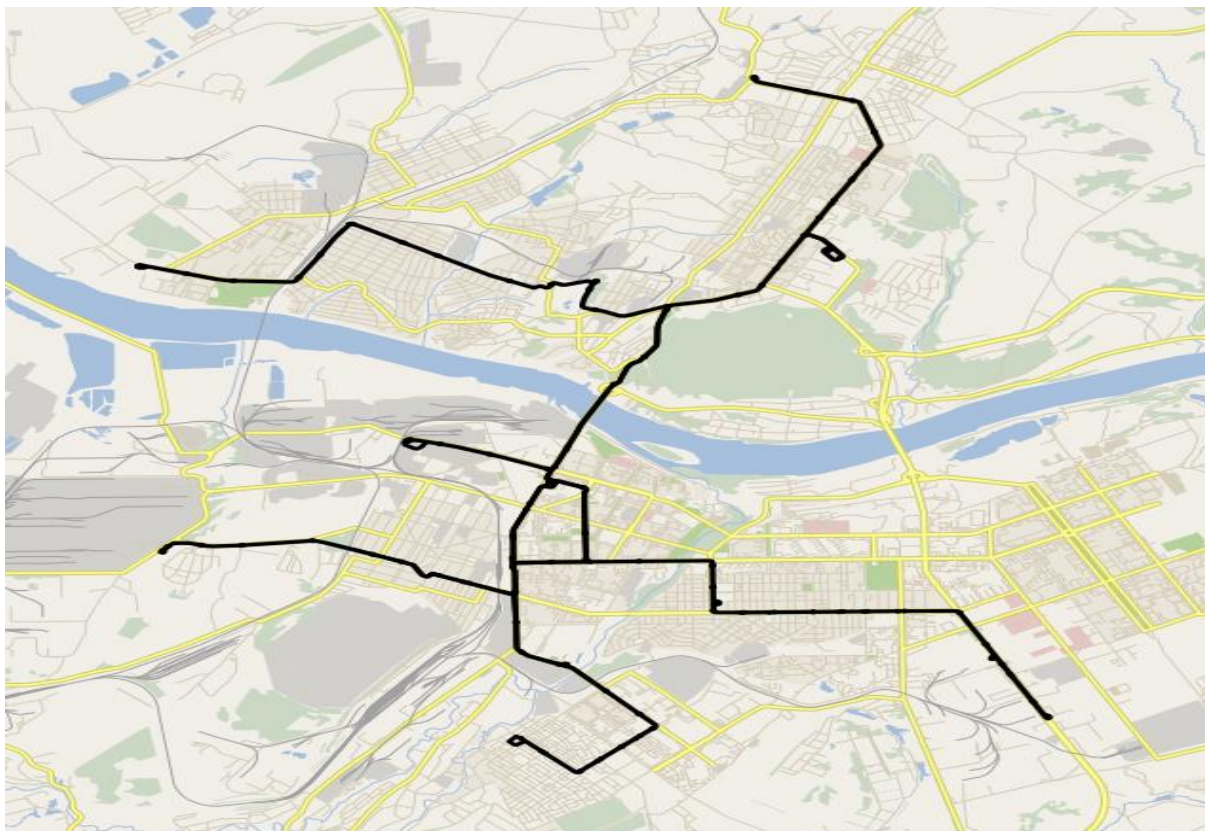


Рисунок 2 – Общая схема движения трамвайного транспорта в г. Кемерово.

Остановочные пункты в г. Кемерово расположены в местах, где находятся крупные торговые центры, промышленные предприятия, автомобильный и железнодорожный вокзалы, места отдыха и досуга кемеровчан и гостей города, а также там, где наличие остановочного пункта необходимо для обслуживания населения города. Пример расположения некоторых остановочных пунктов в центральном районе г. Кемерово показан на рисунке 3.

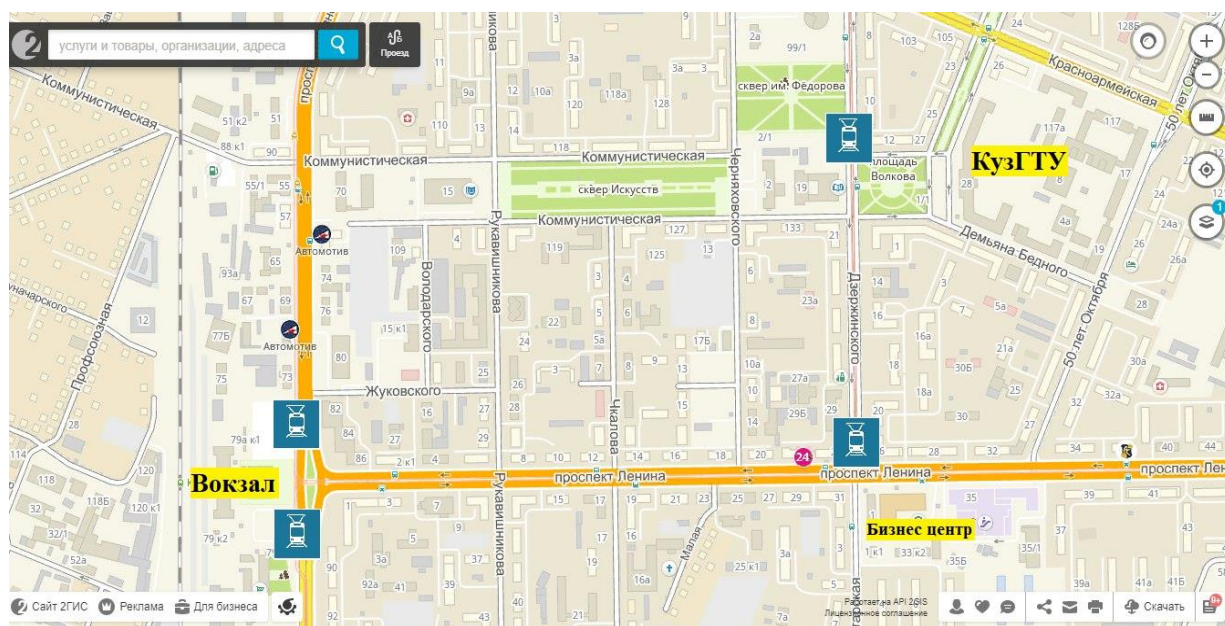


Рисунок 3 – Пример расположения остановочных пунктов в г. Кемерово.

Использование трамвайного транспорта позволяет существенно повысить уровень безопасности на дорогах, снизить экологическую нагрузку на окружающую среду в населенных пунктах, уменьшить себестоимость перевозки пассажиров.

Список литературы:

1. Семенов Ю. Н. Исследование влияния параметров подсистемы "Водитель" системы ВАДС на безопасность дорожного движения в г. Кемерово / А. Л. Гринева, Ю. Н. Семенов / IV всероссийская, 57 научно-практическая конференция молодых ученых "РОССИЯ МОЛОДАЯ", Кемерово (24-27 апреля 2013г.) – Кемерово : КузГТУ , 2012 . – С . 317-319.

2. Параскевопуло Ю. Г., Ильин А. А., Султанов Н. Н., Кулинич Н. В. Городской рельсовый транспорт: инновационные технологии // Путь и путевое хоз-во. М., 2013. № 5. С. 38-40