

УДК 656.1.08

**ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА
УЧАСТКЕ УЛИЦЫ НОГРАДСКАЯ В Г. КЕМЕРОВО**

Лашманов С.А, студент группы СДб-211

Фадеев П.В, студент группы СДб-211

Штоцкая А.А, к.т.н., доцент кафедры АДиГК

Кузбасский государственный технический университет
имени Т.Ф. Горбачева
г. Кемерово

В данной статье рассматриваются проблемы организации дорожного движения на участке улицы Ноградская в городе Кемерово в районе трамвайной остановки «Стадион Химик». Актуальность работы связана с несоответствием существующей организации дорожного движения реальным параметрам транспортных и пешеходных потоков на данном участке, что увеличивает вероятность возникновения дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП). Особое внимание в работе уделено проблеме наездов на пешеходов, являющейся характерной для рассматриваемого участка улично-дорожной сети. На основании визуального обследования и анализа конфликтных точек выявлены основные недостатки существующей схемы организации дорожного движения, а также предложены мероприятия, направленные на повышение безопасности всех его участников.

Ежегодно в России увеличивается количество транспортных средств, что ведет к росту интенсивности движения, особенно в крупных городах. Существующая улично-дорожная сеть зачастую не справляется с возросшими нагрузками, что провоцирует возникновение ДТП. Одним из самых распространенных и опасных видов ДТП в городах является наезд на пешехода. В связи с этим, выявление и устранение опасных участков является приоритетной задачей для дорожных служб и органов местного самоуправления.

Целью данной работы является анализ организации движения на участке улицы Ноградская в районе остановки «Стадион Химик» и разработка предложений по повышению безопасности движения. Выбор данного участка обусловлен личными наблюдениями авторов, которые выявили ряд систематических проблем, создающих предпосылки для возникновения ДТП. В ходе работы применялись методы натурного обследования, фотофиксации и визуального анализа элементов дороги: состояния покрытия, наличия разметки и дорожных знаков, параметров тротуаров и обочин, оценка мест слияния транспортных и пешеходных потоков.

По информации с сайта РИА «Кузбасс» на 12 декабря 2025 года,

за 11 месяцев 2025 года в Кузбассе, в том числе в Кемерово, зарегистрировано 458 ДТП, связанных с наездом на пешеходов, в которых 36 человек погибли, 436 травмированы [4]. На рисунке 1 представлено распределение числа пострадавших в Кузбассе при наездах транспортных средств на пешеходов по категориям «погибшие» и «раненые» (в процентах от общего числа пострадавших).

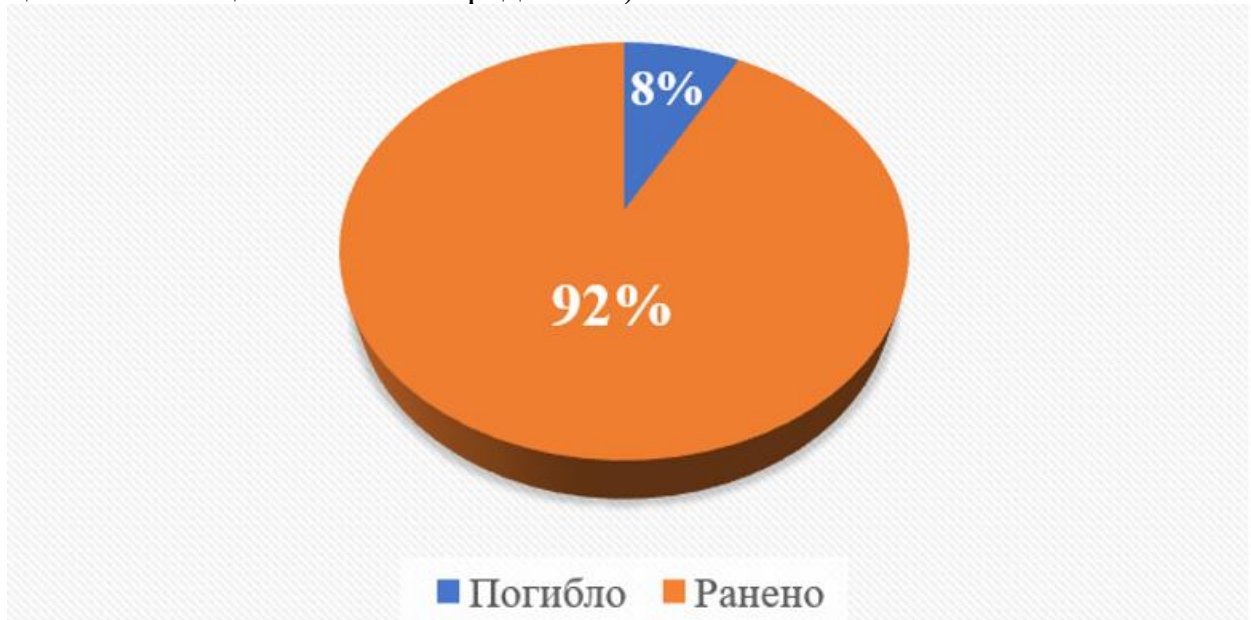


Рис. 1 – Структура тяжести последствий наездов на пешеходов

На участке ул. Ноградской в районе трамвайной остановки «Стадион Химик» организовано двухполосное движение, установлены бордюры и ограждающие устройства, а также обустроен пешеходный переход со светофорным объектом и соответствующими знаками. С целью исключения транзитного проезда с обеих сторон участка установлены знаки 3.1 «Въезд запрещен», что позволяет организовать локальный режим движения (рис. 2). Отметим, что ранее на участке было организовано одностороннее движение от пр. Кузнецкого к ул. Дзержинского.

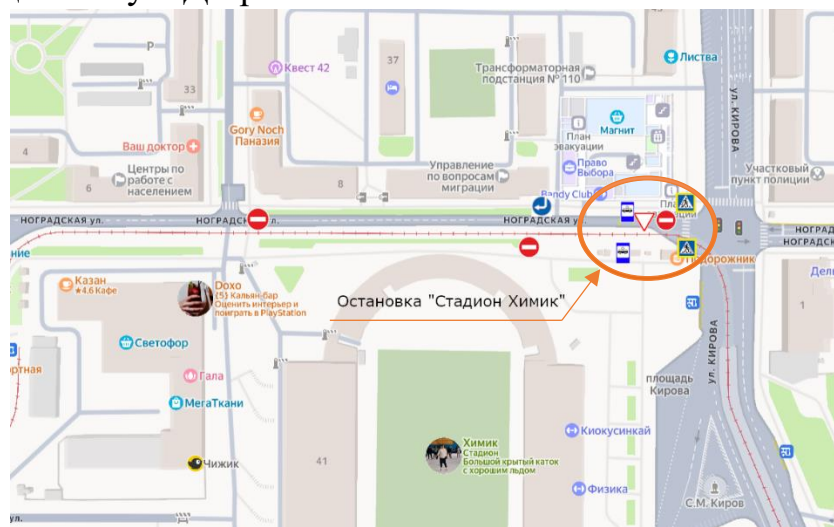


Рис. 2 – Дислокация ТС ОДД на участке ул. Ноградской в г. Кемерово

В границах обследуемого участка расположены основные объекты тяготения: центральный универмаг (далее – ЦУМ) и стадион «Химик». Интенсивность пешеходных потоков здесь неравномерна в течение дня, что обусловлено посещением детьми спортивных секций на стадионе, а также совершением покупок сотрудниками предприятий в ЦУМ по пути следования домой. Необходимо отметить, что, несмотря на установку знаков 3.1 «Въезд запрещен» водители систематически нарушают ПДД и на рассматриваемом участке наблюдается значительная интенсивность транспортных потоков (рис.3).



Рис. 3 – Вид со стороны ЦУМ на участке ул. Ноградская

В то же время, на участке располагается опасная трамвайная остановка. Пассажиры трамвая при выходе из транспорта оказываются прямо посередине проезжей части. Систематически на данном участке возникают опасные ситуации, связанные с наездом на пешехода (рис. 4).



Рис. 4 – Трамвайная остановка «Стадион Химик»
на участке ул. Ноградская

Проанализировав СП 98.13330.2018 «Трамвайные и троллейбусные линии» можно выделить ряд требований к трамвайным остановкам:

- посадочные площадки следует предусматривать в пределах тротуара или разделительной полосы. Ширину посадочной площадки следует принимать в зависимости от расчетного числа пасса жиров, но не менее 1,5 м [6];
- на магистральных улицах с проезжей частью, имеющей две и менее полосы движения в одном направлении, остановочные пункты следует размещать в уширениях проезжей части. Ширину площадки стоянки следует принимать 3 м при длине не более 40 м [6].

На участке, выбранном для анализа, остановочный пункт трамвая не отделен от проезжей части, т.е. не выполняется второе требование к трамвайным остановкам.

На рассматриваемом участке ул. Ноградской также присутствует выезд со двора, находящийся рядом с универмагом. Из-за того, что магазин является точкой притяжения вокруг него вопреки фактической организации движения паркуется много автомобилей, из-за чего выезд со двора сужается, что приводит к трудностям при выезде.

Нами были сделаны замеры интенсивности транспортных и пешеходных потоков на рассматриваемом участке в будний и выходной день в межпиковый период. Несмотря на имеющиеся знаки 3.1 «Въезд запрещен», интенсивность транспортного потока здесь достаточная. Результаты замеров представлены на рис. 5.



Рис. 5 – Гистограммы интенсивностей транспортных и пешеходных потоков в будний и выходной дни на ул. Ноградская в г. Кемерово

Отметим, что во время замеров неоднократно было зафиксировано нарушение правил дорожного движения пешеходами, которые в большинстве случаев предпочитали переходить дорогу на запрещающий сигнал светофора.

Наиболее значимым результатом исследования стало подтверждение факта систематического заезда автомобилистов на участок, несмотря на установленный запрет проезда, причем интенсивность данного нарушения оказалась достаточно высокой для межпикового периода. Это свидетельствует о нецелесообразности принятого решения о закрытии проезда и подтверждает необходимость данного элемента улично-дорожной сети для обеспечения комфортных условий движения.

На основании полученных результатов представляется возможным выделить несколько вариантов организации дорожного движения на рассматриваемом участке, при условии организации одностороннего движения от пр. Кузнецкого к ул. Дзержинского:

- уширение проезжей части за счет смещения трамвайной остановки в сторону стадиона «Химик»;
- перенос трамвайной остановки выше по улице по ходу движения трамвая;
- сужение проезжей части до одной полосы движения.

В рамках данной статьи более подробно рассматривается третий вариант. Одна из полос на представленном участке фактически занята под парковку, тогда как движение транспортных средств в нарушение ПДД осуществляется по одной полосе. Наиболее рациональным решением в сложившихся условиях на наш взгляд является:

- возврат к прежней схеме организации дорожного движения в одном направлении;
- запрет парковки на данном участке с последующим сужением проезжей части до одной полосы движения;
- установка ограждающих устройств с целью исключения конфликтных взаимодействий между транспортными средствами и пешеходами, а также для обособления остановочного пункта трамвая.

Целесообразность данного решения обусловлена систематическим нарушением ПДД водителями транспортных средств, незначительной, но все же имеющейся интенсивностью транспортного потока и насыщенными пешеходными потоками в течение всего дня.

Проектное решение представлено на рисунке 6.

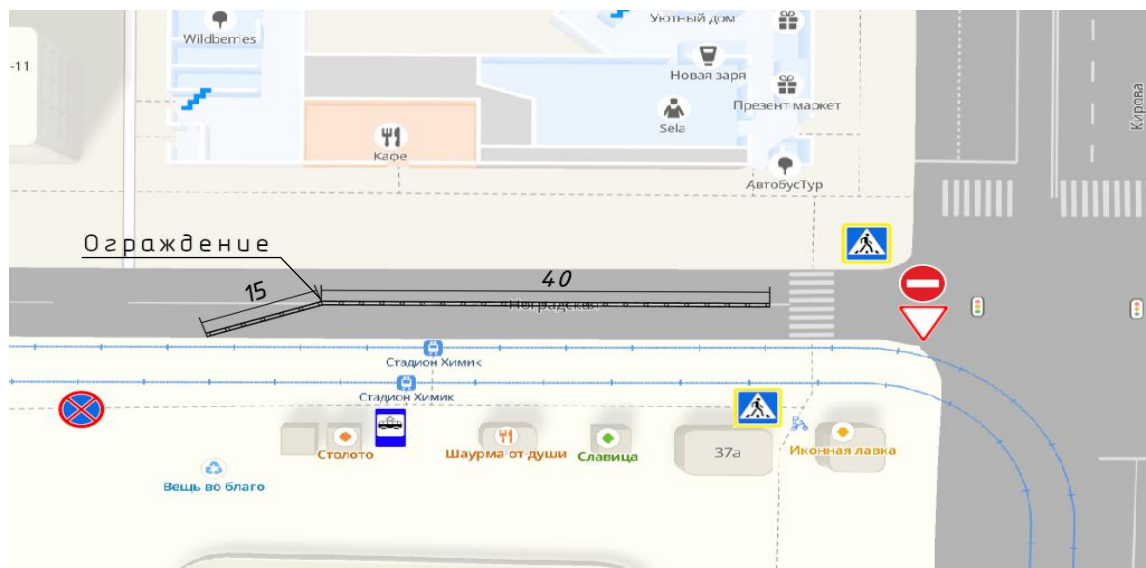


Рис. 6 – Вариант организации дорожного движения на участке
ул. Ноградская в г. Кемерово.

Предлагаемое решение позволит ликвидировать систематическое нарушение водителями ПДД, а также исключит конфликтные точки между транспортным и пешеходным потоками, что значительно повысит безопасность дорожного движения на данном участке улично-дорожной сети.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Клинковштейн Г.И., Соловьев Г. М., Юмашев Н. Н. Правила и безопасность движения автомобилей 1973г. - 224 с.
2. Бабков В. Ф., Дивочкин О. А., Залуга В. П., Кашкин С. К., Лобанов Е. М., Орнатский Н. П., Порожняков В. С., Пуркин В. И., Сильянов В. В., Ситников Ю. М., Судьин М: И., Трибунский В. М. Дорожные условия и организация движения. Изд-во «Транспорт», 1974 г - 240 с.
3. Ключевые показатели аварийности в Кузбассе [Электронный ресурс] // Спецдорпроект: Индекс БДД.
URL:<https://ibdd.spetsdor.ru/1000/2026/2/12/> (дата обращения: 05.03.2026)
4. Статистика погибших в Кузбассе за 2026 [Электронный ресурс] // РИА Кузбасс.
URL:<https://kuzbass.media/2025/12/12/124829.html> (дата обращения: 06.03.2026)
5. Новости Региона [Электронный ресурс] // ГИБДД города Кемерово.
URL:<https://gaikuzbass.ru/> (дата обращения: 05.03.2026)
6. СП 98.13330.2018 Трамвайные и троллейбусные линии: Свод правил: утв. Приказом Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации от 20.11.2018 г. № 735/пр: дата введения 21.05.2019 г. - Москва: Стандартинформ, 2019. - 53 с.