

Влияние дорожных условий на безопасность движения

Большую роль в обеспечении безопасности движения играют основные технико-эксплуатационные показатели АД. К числу таких относят: геометр. размеры зем. полотна, ширина и состояние обочин, ровность и шероховатость покрытий, видимость на кривых в плане и продольном профиле, освещённость участков дороги в ночное время суток, наличие разметки на проезжей части, качество инженерного обустройства, наличие средств регулирования в соответствии с фактической интенсивностью движения. Поэтому, влияние дор. условий на безопасность движения закладывается в процессе проектирования дорог, а реализуется в процессе эксплуатации дорог.

Для повышения безопасности движения необходимо предусматривать:

1. Обеспечить видимость на закруглениях в плане и продольном профиле;
2. устройство канализ-ых пересечений в одном уровне;
3. перевод пересечения в одном уровне в пересечения в разных уровнях;
4. устройство виражей на закруглениях малого радиуса;
5. своевременное обновление разметки;
6. устройство дорожных ограждений;
7. освещение в ночное время суток опасных участков;
8. восстановление кромки покрытия;
9. восстановление и укрепление обочин;
10. увеличение ширины разделительной полосы;
11. повышение ровности покрытия;
12. повышение шероховатости покрытий;
13. повышение качества инженер-го обустройства дорог

41. Влияние дорожной разметки на режим и безопасность дорожного движения

Разметка занимает особое место среди технических средств организации движения. **Основным её отличием** явл. продолжительность нахождения в поле зрения водителя. Эта особенность позволяет применять разметку не только для регулирования транспортных потоков, но и для регулирования др. участников дорожного движения.

Применяют вертик. и гориз. дорожную разметку.

Линии разметки должны быть хорошо различимы как днём, так и ночью; во время дождя и снегопада обладать высок. износостойкостью, долговечностью, иметь достаточно шероховатую поверхность и обладать высокой светостойкостью. Для получения таких разметочных линий необходимы материалы с высокими физико-механическими, адгезионными и оптическими свойствами. Материалы должны быстро высыхать, просто восстанавливаться и долго служить.

Для нанесения разметки применяют разл. **материалы:** пластики, термопластики (составляющими которых явл. терморазмягчаемый лакокрасочный материал, пигмент и различные пластифицирующие и стабилизирующие добавки). После нанесения термопластика образуется толстослойное, твёрдое, непрозрачное лакокрасочное покрытие.

Пластики холодного нанесения обладают высокой адгезией к АБ, используются на наиболее нагруженных разметках, предназначен для нанесения шумовых полос, остановочных линий, пешеходных переходов и др.

Эмали используются со световозвращающимися шариками на неосвещённых участках дороги и без стеклошариков в городских условиях на освещённых улицах.

Краски являются сравнительно дешевым материалом, однако обладают небольшим сроком службы.

Синтетические плёнки, пластины, светоотражающая фольга и т.д.

Основными операциями при нанесении разметочных линий явл.:

1. Очистка покрытия от пыли и грязи;
2. Очистка от старой краски и от масляных пятен;
3. Предварительная разметка линий с помощью нанесения маячных меток ч/з 10-15м;
4. Подготовка материала;
5. Заправка бака краской;
6. Нанесение краски на покрытие.

Для устройства дорожной разметки используют различные механизмы: «Шмель», машина демаркировочная «Бобр» и др.

Для оценки световозвращающих качеств дорожной разметки используют различные приборы - рефрактометры, предназначенные для определения видимости дорожной разметки (яркости) в условиях светлого и тёмного времени суток на влажном и сухом покрытии.

44. Классификация и учёт ДТП

ДТП – это происшествие, которое произошло с участием хотя бы одного находящегося в движении механического транспортного средства и повлекло гибель или телесные повреждения людей, либо повреждение транспортных средств, грузов и автомобильных дорог.

ДТП подразделяются на следующие виды:

1. с участием ТС и пешехода;
2. с участием одного ТС;
3. столкновение между ТС;
4. столкновение между ТС и подвижным составом железной дороги;
5. прочие ДТП.

Одной из причин, которая может влиять на безопасность движения, являются дорожные условия. К дорожным условиям стоит отнести климатические условия, состояние полотна дороги и условия видимости, которые могут быть связаны с ландшафтом местности и другими факторами.

Основные причины ДТП:

- нарушение правил дорожного движения водителем(67%), несоблюдение скоростного режима, выезд на встречную полосу, несоблюдение очерёдности проезда, нарушение правил при обгоне.

-нарушение правил дорожного движения(27%), переход в неустановленном месте перед близко идущем авто.

-технические неисправности транспортных средств(25%)

-неудовлетворительное состояние улиц, дорог.

-нарушение правил велосипедистами.

77. Технология ремонта поверхностной обработки(ПО)

Включает подготовительные работы, ремонт, контроль качества ремонта ПО.

Подготовительные работы (обследов участка, выявления дефектов, причины образования)

Ремонт осуществляется исходя из причины конкретного дефекта с учётом с экономической целесообразности проведения ремонтных мероприятий

Одним из распространенных дефектов явл. выпотевание вяжущего с выкрошиванием (устройство ПО по полосам наката с уменьшением кол-во вяжущего)

Контроль качества: необходимо контролировать качество материалов. Готовность машин и механизмов производящих приёмочный и операционный контроль.

78. Контроль качества поверхностной обработки

Включает в себя:

- 1 контроль качества материалов
- 2 Контроль готовности машин и механизмов
3. Операционный контроль – необходимо иметь схему организации движения и организацию мест производства работ
4. Приёмочный контроль – через 14-28 суток после завершения работ. Включает визуальную оценку качества; определяется плотность распределения зёрен щебня
5. определение шероховатости покрытия.

81. Размещение и благоустройство площадок отдыха

Площадки отдыха подразделяются на **малые** (до 5000м²), предназначенные для кратковременного отдыха, и **большие** (10000-15000м²)- для длительного отдыха.

Малые площадки должны быть расположены (на республик. АД с индексом Р,М) не реже чем через: 10км- на дорогах I-а категории, 15км-I-б,в и II, 30км-III категории; **большие** площадки: 30км-I-а кат., 40км-I-в и II, 50км-III категории.

На АД с разделительной полосой площадки отдыха устраиваются с обеих сторон. На дорогах I-б технической категории устраивают только малые площадки отдыха. **Оборудование площадок:** малые- столики со скамьёй, урны для мусора; большие-столики, урны для мусора+источники для воды и туалет; на I-а – должны иметь освещение.

Площадки отдыха должны быть озелены и отделены зелёной зоной шириной не < 10м на дорогах I-а,б,в , II, и не < 4м для III категории.

Площадки отдыха должны состоять из 3-х планировочных зон. Они зрительно отделены друг от друга:

1. зона стоянки автомобиля;
2. зона отдыха;
3. санитарно-гигиеническая зона

Площадки отдыха могут быть оборудованы также другими элементами: освещение, водоснабжение и телефонизация.