

Слайд 1

Уважаемый председатель, уважаемые члены государственной аттестационной комиссии!

Тема моей выпускной квалификационной работы – **«Комплексное решение вопросов организации движения на железнодорожных переездах города Усть-Каменогорска».**

Слайд 2

Итак, а сегодняшний день город Усть-Каменогорск это административный центр Восточно-Казахстанской области. Он расположен на правом берегу реки Иртыш при впадении в неё реки Ульба, у подножья Ульбинского хребта на Алтае. Улично-дорожная сеть города является частью городских путей сообщения, обеспечивающих необходимые грузовые и пассажирские связи между отдельными функциональными зонами города и внутри отдельных зон. Главнейший недостаток существующих улично-орожных сетей заключается в том, что их планировочные параметры не отвечают современным требованиям городского движения. Пропускная способность транспортных узлов, имеющих пересечение в одном уровне ограничена, допустимые скорости движения низкие, безопасность движения транспорта и пешеходов в достаточной степени не обеспечена.

Слайд 3

Итак, железнодорожные переезды это места пересечений в одном уровне автомобильных дорог с железнодорожными путями. Они являются местами повышенной опасности движения на железной и автомобильной дороге, и поэтому оборудуются необходимыми техническими устройствами, улучшающими условия пропуска поездов и автомобильного транспорта и повышающими безопасность их движения. Переезды на эксплуатируемой сети железных дорог в зависимости от интенсивности и характера движения железнодорожного и автомобильного транспорта подразделяются на четыре категории.

Слайд 4

Таким образом, ежегодно в целях улучшения состояния железнодорожных переездов и снижения дорожно-транспортных происшествий на переездах проводят специальное комиссионное обследование. Обследование переездов проводится специальной комиссией под председательством руководителей дистанции пути с участием руководителей дистанции сигнализации и связи, участков энергоснабжения или начальников районов электрических сетей, представителей ревизорского аппарата отделения дороги, дорожной полиции,

органов внутренних дел на транспорте и дорожно-эксплуатационных организаций. Обследование проводится в три периода.

Слайд 5

Итак, при полевом обследовании изучают фактические режимы движения на конкретном участке дороги; определяют геометрические элементы (размеры) переездов и в первую очередь определяют расстояние видимости переезда по автомобильной дороге и по железной дороге. Также во время полевого обследования обращают внимание на состояние настилов и подходов переездов, на исправность заградительной сигнализации, освещения, наличие соответствующих знаков, обследуют транспортно-эксплуатационные качества дорожного покрытия, то есть ровность покрытия, его сцепные качества и шероховатость; оценивают прочность настилов; состояние водоотводных лотков; оценивают уровень транспортного шумового воздействия и загазованности. Важным этапом обследования является так называемое камеральное обследование, заключающееся в изучении различных документальных источников, характеризующих условия движения через железнодорожные переезды. Также путем визуального осмотра и инструментальных измерений определяют наличие и состояние инженерного оборудования, дорожного покрытия и дают оценку соответствия требованиям безопасности движения, установленными соответствующими нормативными документами.

Слайд 6

Далее оборудование переезда по проспекту Абая техническими средствами организации движения приведено на рисунке. Мероприятия по улучшению содержания переезда следующие:

1. Нанесение линий дорожной разметки на проезжую часть, так как движение на данной улице двухстороннее;
2. Установка дополнительно двух прожекторов для освещения переезда в темное время суток;
3. Заделка выбоин настила и подходов в целях нормализации движения автотранспортных средств через переезд со скоростью не менее 30 км/ч;
4. Укладка пешеходного настила;
5. Восстановление поврежденных ограждающих столбиков и установка дополнительного ограждения;
6. Удлинение брусев обоих шлагбаумов.

Также по результатам обследования на Бобровском переезде предлагаются следующие мероприятия по совершенствованию организации движения:

- 1 Нанесение линий дорожной разметки на проезжую часть;

- 2 Устранение выбоин настила и подходов к переезду;
- 3 Укладка пешеходного настила;
- 4 Дополнительная установка знаков приближения к железнодорожному переезду (при движении в город) через каждые 50 метров;
- 5 С противоположной стороны переезда установка знака 1.1 «Железнодорожный переезд со шлагбаумом» со знаком дополнительной информации (табличкой) 7.14 «Расстояние до объекта», так как переезд находится на Т-образном пересечении;
- 6 Замена переездного светофора без зеленого огня на трехсекционный светофор с зеленым огнем;
- 7 Улучшение условий освещения переезда в темное время суток.

Оборудование переезда техническими средствами организации движения приведено на рисунке.

Далее на основе анализа выявленных недостатков предлагаются следующие мероприятия по повышению безопасности движения через переезд по улице Пушкина:

- 1 Устранение осадки плиты путем дополнительной укладки слоя асфальта;
- 2 Заделка выбоин на подходах;
- 3 Улучшение условий освещения переезда путем установки двух светильников;
- 4 Замена левого бруса шлагбаума с его удлинением;
- 5 В целях снижения скорости на подходах к переезду за 100 м от него установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости»;
- 6 Нанесение сплошной осевой линии дорожной разметки 1.1 на подходах к переезду в целях разделения транспортных потоков противоположных направлений;
- 7 Установка дополнительных перил ограждения;
- 8 Установка дорожных знаков 1.1 «Железнодорожный переезд со шлагбаумом».

Предлагаемая схема установки технических средств регулирования приведена на рисунке.

Слайд 7

Далее укажем основные требования к дорожным организациям по содержанию и обустройству автомобильных дорог на подходах к переезду

- 1 Ежегодно 2 раза в год участвовать в комиссионном обследовании переездов и подходов к ним и принимать меры по их обустройству в соответствии с требованиями нормативных документов в сроки, устанавливаемые комиссией.

- 2 Не реже одного раза в год представлять сведения в дистанцию пути по интенсивности движения на участке максимальной дороги, прилегающей к железнодорожному переезду, для установления категории переезда.
- 3 Участвуют в комиссионном обследовании переездов перед снятием охраны с целью перевода переездов из охраняемых в неохраняемые. Заменяя, если необходимо дорожные знаки.
- 4 Согласовывают открытие вновь переездов IV категории, а также закрытие существующих переездов (постоянное или временное)
- 5 Следят за соответствием нормативных документов геометрических параметров автомобильных дорог на подходах к переездам.
- 6 осуществляют установку и содержание дорожных знаков. Сигнальных столбиков и других устройств, содержание и ремонт земляного полотна и проезжей части за пределами габаритных ворот. А где их нет – за пределами знаков 1.3.1 или 1.3.2.
- 7 Согласовывают порядок движения через переезд или в объезд его при выполнении работ по ремонту на переезде.

Слайд 8

Также укажем на слайде варианты применения габаритных ворот на железнодорожных переездах.

Слайд 9

Итак, применяемые технические средства организации движения через железнодорожные переезды должны своевременно предупреждать водителей о приближении к переезду, оповещать о подходе поезда, при необходимости обеспечивать остановку транспортных средств и предотвращения их выезда на переезд, а также определенный порядок движения на этом переезде. В зависимости от скорости и интенсивности движения поездов и транспортных средств и степени обеспечения видимости железнодорожные переезды могут быть охраняемые и не охраняемые, что устанавливает начальник отделения, железной дороги по согласованию с дорожной полицией.

Слайд 10

Исходя из проведенных расчетов, можно сделать вывод о том, что предлагаемые мероприятия по совершенствованию организации движения экономически целесообразны.

Таким образом, Цель работы достигнута. Спасибо за внимание! Доклад окончен.