



РЕГУЛЮВАННЯ РУХУ

Ці стандарти містять мінімум вимог, яких слід дотримуватись для запевнення безпеки під час регулювання руху.

У випадку питань або сумніві сконтактуйтеся із наближчим спеціалістом БГП.

Цей стандарт:

- містить вимоги, що виникають із польських правил і норм, а також внутрішнього регламенту Порозуміння для Безпеки у Будівництві,
- є обов'язковим для усіх підрозділів Порозуміння для Безпеки і Будівництва,
- допомагає запевнити безпечні та ефективну практику під час робіт.

УВАГА

Дорожні роботи пов'язані часто із необхідністю замикання однієї смуги руху і впровадження регульованого руху. Говорячі про регульований рух, мається на увазі замикання і відкривання руху вповноваженою особою або із використанням світлофорів. Однак регулювання руху це не лише праця із рухом на дорозі загального користування, це також в'їзд і виїзд із будови та рух по її території. Для запевнення безпеки під час регулювання рухом необхідним є застосування мінімальних вимог, окреслених у цих стандартах.

А. РУЧНЕ РЕГУЛЮВАННЯ РУХОМ

1. Ручне регулювання рухом під час робіт, реалізованих на діючій дорозі або зайнятій, виключеній із руху смузі багатосмугової дороги, за діючої решти смуг дороги, може проводитись лише і виключно базуючись на „Проекті організації руху”, опрацьованому і затвердженому органом, що управляє рухом, відповідним для даної дороги.
2. Незалежно від „Проекту організації руху” керівник будови зобов'язаний розробити Інструкцію безпечного виконання робіт (ІБВР).
3. Ручне регулювання руху може проводити працівник виконавці робіт, за умови проходження спеціального курсу (що закінчується тестом і практичним екзаменом) із отриманням відповідних повноважень. Такі курси проводять воеводські центри дорожнього руху, у відповідності із програмою, описаною у розпорядженні. Підтвердженням отримання повноважень до виконання деяких дій, пов'язаних із регулюванням дорожнім рухом, є отримання свідоцтва про закінчення курсів. Свідоцтво дійсне протягом 5 років із дня його видачі.
4. Команди і сигнали повинні віддаватись шляхом прийняття певних поз, руху рук та із використанням щитка для затримання транспорту.
5. Регулювальник руху має обов'язок спостерігати за транспортними засобами, що рухаються, і стояти обличчям до затриманих.
6. Команди і сигнали, що віддаються регулювальником руху, повинні бути однозначними і зрозумілими для учасників дорожнього руху та інших осіб, що знаходяться на дорозі.

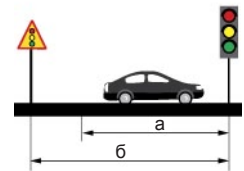
7. У випадку поганої видимості регулювальник руху може використовувати:
 - ліхтарик, оснащений червоним світлом,
 - ліхтарик, оснащений червоним і зеленим світлом,
 - щиток для затримання транспорту із відображуючим світлом,
 - щиток для затримання транспорту зі світлом червоним (Мал. 1).
8. Особи, що виконують дії, пов'язані із регулюванням руху, повинні бути оснащені попереджувальними накідками флуоресцентного оранжевого кольору, із жовтими смугами із відображуючого матеріалу (щонаймені II класу видимості), із написом чорного або синього кольору на спині і спереду „РЕГУЛЮВАЛЬНИК РУХУ”.
9. Особи, що виконують дії, пов'язані із регулюванням руху не звільнені із носіння призначених для них засобів індивідуального захисту, таких як: захисна каска і одяг, безпечне взуття.
10. Комунікація між працівниками, що регулюють рух, повинна відбуватись із використанням радіозв'язку – рацій.



Мал. 1. Регулювальник руху

Б. АВТОМАТИЧНЕ РЕГУЛЮВАННЯ РУХОМ – СВІТЛОФОРИ

1. Використання світлофорів до регулювання руху в часі робіт, що проводяться на дійсній дорозі або зайнятій виключеній із руху смузі багатосмугової дороги, при діючій решті смуг дороги, може проводитись виключно на базі „Проекту організації руху”, розробленому і затвердженому органом управління дорожнім рухом, відповідним для даної дороги. Повинні в ньому міститись інформації, що стосуються:
 - відрізка дороги, на якому буде впроваджене регулювання рухом,
 - типу використовуваних світлофорів,
 - місць і способу розміщення світлофорів разом із іншими знаками,
 - програм роботи світлофорів і їх фазування,
 - інтенсивності руху у існуючій дорожній системі.
2. Переносні світлофори мають повністю відповідати засадам, що стосуються світлофорів.
3. Світлофори закріплюються на відповідних опорних конструкціях, розміщених збоку проїжджої частини або над нею таким чином, щоб були вони видимі регулювальником щонаймені із 60 м на осі дороги по прямій (Мал. 2). Слід розміщувати їх таким чином, щоб учасники руху могли затриматись на безпечній відстані перед світлофором і пунктом початку протилежного руху, не заважаючи проїзду.
4. Перед кожним переносним світлофором слід поставити вертикальний дорожній знак А-29 „світлофори”.
5. Для відрізків, на яких діє челночна організація руху, довгих ніж 50 м, де є значна змінність інтенсивності руху протягом доби, обов'язково стосуються детектори із метою достосування тривалості зеленого сигналу до дійсної інтенсивності руху.
6. Органи, відповідальні за утримання світлофорів, зобов'язані проводити щоденник експлуатації світлофорів, в якому зазначаються данні впорядкування, організації, інформація щодо роботи світлофорів і періодичних перевірок. Щоденник експлуатації світлофорів має бути документом, інтегрально пов'язаним із данним світлофором, і зберігатись до двох років після зняття світлофора із використання.



a = видимість світлофора щонаймені із 60 м на осі дороги по прямій лінії;

b = відстань від попереджувального знаку до небезпечного місця:

150-300 м для швидкості вище 60 км/г

100 м для швидкості нижче 60 км/г

Мал. 2. Світлофор

В. ВНУТРІШНЯ КООРДИНАЦІЯ РУХУ НА БУДОВІ

1. Кожна будова із метою запевнення безаварійності і безпеки руху повинна мати розроблений внутрішній „Проект організації руху”, підготовлений згідно із вимогами описаними у детальних стандартах: „5.1 Організація руху на закритій будові” і „5.2 Організація руху на лінійній будові”.
2. Незалежно від внутрішнього „Проекту організації руху” будівельний нагляд зобов'язаний додатково розробити ІБВР.
3. Для будов, на яких рух транспорту пов'язаний із великим ризиком, рекомендується визначення працівника, до обов'язків якого належить:
 - регулювання руху на будові,
 - контроль розмітки внутрішніх доріг,
 - зазначення небезпечних місць,
 - навчання водіїв,
 - запевнення дотримання стандартів щодо руху,
 - визначення осіб для внутрішнього регулювання руху.
4. Рекомендується, щоб регулювальники внутрішнього руху пройшли курс, про який ідеться в пункті А3 та були додатково навчені застосуванню ручних сигналів безпеки.
5. Особи, що виконують дії, пов'язані із внутрішнім регулюванням руху, мають обов'язок застосовувати приділені їм засоби особистого захисту, такі як: захисна каска і одяг, безпечне взуття та попереджувальну накидку, про яку мова в пункті А8.
6. Команди і сигнали повинні віддаватись способом прийняття відповідних поз, рухів руками і з використанням щитка для затримання транспортних засобів, а у випадку недостатньої видимості обладнання слід використовувати елементи, про які мова в пункті А7.
7. Регулювальник руху повинен спостерігати за транспортними засобами у русі і по мірі можливості підтримувати візуальний контакт із водієм (Мал. 3,4).
8. Регулювальникові руху заборонено віддавати сигнали таким чином, який може призвести до того, що він опиниться у мертвій зоні видимості водія транспорту.
9. Водію транспортного засобу забороняється виконувати будь-які маневри, коли з його поля видимості зникне регулювальник руху.



Мал. 3. Регулювання руху



Мал. 4. Ручні сигнали при регулюванні руху