



## РЕГУЛИРОВКА ДВИЖЕНИЯ

Эти стандарты содержат минимальные требования, которых надо придерживаться для обеспечения безопасности во время регулировки движения.

В случае вопросов или сомнений свяжитесь с ближайшим специалистом БГР.

Эти стандарты:

- содержат требования возникающие из юридических норм и польских правил, а также внутренних регуляций Соглашения для безопасности в строительстве,
- является обязательным для всех единиц Соглашения для безопасности в строительстве,
- помогает обеспечить безопасную и эффективную работу.

### ВНИМАНИЕ

Дорожные работы часто связаны с необходимостью перекрытия одной полосы движения и введения регулируемого движения. Говоря о регулируемом движении, имеем в виду движение, закрываемое и открываемое уполномоченным лицом или с использованием светофоров. Однако регулировка движения - это не только работы с движением на дороге общего пользования, это также въезды и выезды со стройки и движение по ей территории. Для обеспечения безопасности во время регулировки движения необходимо придерживаться минимальных требований, обозначенных в этих стандартах.

### А. РУЧНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ДВИЖЕНИЯ

1. Ручное регулирование движения во время работ, реализуемых на действующей дороге либо занятой или исключенной из движения полосе многополосной дороги, при действующих остальных полосах дороги, может проводиться только базирываясь на „Проекте организации движения”, разработанном и утвержденном органом, руководящим движением, соответствующим данной дороге.
2. Независимо от „Проекта организации движения” руководитель стройки обязан разработать Инструкцию безопасного выполнения работ (ИБВР).
3. Ручную регулировку движения может проводить работник исполнителя работ с условием прохождения специальных курсов (заканчивающихся тестом и практическим экзаменом) с получением соответствующих полномочий. Такие курсы проводят воеводские центры дорожного движения, в соответствии с программой курсов, описанной в распоряжении. Подтверждением получения полномочий для выполнения некоторых действий, связанных с регулировкой дорожного движения является свидетельство окончания курсов. Свидетельство важно в течение 5-ти лет от даты его получения.
4. Команды и сигналы должны отдаваться принятием определенных поз, движением рук и при использовании щитка для остановки транспортных средств.
5. Лицо, регулирующее движение, обязано наблюдать за двигающимися транспортными средствами и стоять лицом к остановленным машинам.
6. Команды и сигналы, дающиеся лицом, регулирующим движение, должны быть однозначными и понятными участникам дорожного

движения и другим лицам, находящимся на дороге.

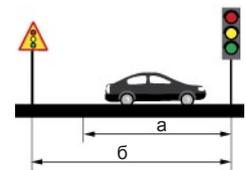
7. В случае плохой видимости регулировщик движения может использовать:
  - фонарик, оснащенный красным светом,
  - фонарик, оснащенный красным и зеленым светом,
  - щиток для остановки транспорта со отражающим светом,
  - щиток для остановки транспорта с красным светом (Рис. 1).
8. Лица, выполняющие действия, связанные с регулировкой движения, должны быть оснащены предупреждающими наклейками флуоресцентного оранжевого цвета с желтыми полосками из отражающего материала (как минимум II класса видимости) с надписью черного или синего цвета на спине и спереди „РЕГУЛИРОВКА ДВИЖЕНИЯ”.
9. Лица, выполняющие действия, связанные с регулировкой движения, не освобождаются от ношения предназначенных для них средств личной защиты, таких как: защитная каска, защитная одежда, безопасная обувь.
10. Коммуникация между работниками, регулирующими движение, должна происходить при использовании радиосоединений – раций.



Рис. 1. Регулировщик движения

## Б. АВТОМАТИЧЕСКОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ДВИЖЕНИЯ – СВЕТОФОРЫ

1. Использование светофоров для регулировки движения во время работ, проводящихся на действующей дороге или занятой, исключенной из движения полосе многополосной дороги, при действующих оставшихся полосах дороги, можно проводить исключительно базирясь на „Проекте организации движения”, разработанном и утвержденном организацией, управляющей движением, соответствующей данной дороге. Должна там содержаться информация по поводу:
  - отрезка дороги, на котором будет обвязывать регулировка движения,
  - типов используемых светофоров,
  - мест и способа установки светофоров вместе с отальными обозначениями,
  - программ работы светофоров и их фаз,
  - интенсивности движения в существующей дорожной системе.
2. Переносные светофоры должны полностью соответствовать положениям, касающимся светофоров.
3. Светофоры устанавливаются на соответствующих опорных конструкциях, помещенных сбоку проезжей части или над ней таким образом, чтобы были они видимыми водителям как минимум с 60 м на оси дороги по прямой (Рис. 2). Следует помещать их таким образом, чтоб участники движения могли задержаться на безопасном расстоянии перед светофором и пунктом начала противоположного движения, не мешая проезду.
4. Перед каждым переносным светофором следует установить вертикальный дорожный знак А-29 „светофоры”.
5. Для отрезков с челочной организацией движения длинней чем 50 м, где существует переменность нагрузки движения в течение суток, обязательно применения детекторов с целью приспособления длительности зеленого сигнала к реальной интенсивности движения.
6. Ответственные за содержание светофоров организации обязаны вести дневник эксплуатации светофоров, в котором отмечаются данные упорядочивания, организации, касающиеся работы светофоров и их профилактических проверок. Дневник эксплуатации светофоров должен быть документом, интегрально связанным с данными светофорами и храниться два года после снятия светофоров с эксплуатации.



$a$  = видимость светофора как минимум с 60 м на оси дороги по прямой линии;

$b$  = расстояние от предупреждающего знака до опасного места:

150-300 м для скорости выше 60 км/ч

100 м для скорости ниже 60 км/ч

Рис. 2. Светофор

## В. ВНУТРЕННЯЯ КООРДИНАЦИЯ ДВИЖЕНИЯ НА СТРОЙКЕ

1. Каждая стройка с целью обеспечения безаварийности и безопасности движения должна иметь разработанный внутренний „Проект организации движения”, подготовленный согласно требованиям, описанными в детальных стандартах: „5.1 Организация движения на закрытой стройке” и „5.2 Организация движения на линейной стройке”.
2. Независимо от внутреннего „Проекта организации движения” надзор стройки обязан дополнительно разработать ИБВР.
3. Для строек, на которых движение транспорта связано с большим риском, рекомендуется назначить работника, в обязанности которого входит:
  - управление движением на стройке,
  - контроль обозначение внутренних дорог,
  - обозначение опасных мест,
  - обучение водителей,
  - обеспечение поддержки стандартов, касающихся движения,
  - определение лиц для внутренней регулировки движения.
4. Рекомендуется, чтобы лица, регулирующие внутреннее движение, прошли обучение, о котором речь в пункте А3, и были дополнительно обучены по теме ручных сигналов безопасности.
5. Лица, исполняющие функции связанные с внутренней регулировкой движения, обязаны применять предназначенные для них средства индивидуальной защиты, а именно: защитную одежду и каску, безопасную обувь и предупреждающую накидку, о которой речь в пункте А8.
6. Команды и сигналы должны даваться путем принятия соответствующих поз, движений рук и с использованием щитка для задержки транспорта, а в случае недостаточной видимости оборудования следует использовать элементы, о которых речь в пункте А7.
7. Регулировщик движения обязан наблюдать за двигающимся транспортом и по мере возможностей держать зрительный контакт с водителем (Рис. 3,4).
8. Регулировщику движения запрещается давать сигналы в случаях, когда они оказываются в мертвой зоне видимости для водителя транспортного средства.
9. Водителю транспортного средства запрещается выполнять какие-либо маневры, если из его поля зрения исчезает регулировщик движения.



Рис. 3. Регулировка движения



Рис. 4. Ручные сигналы регулировки движения