



Porozumienie
dla Bezpieczeństwa
w Budownictwie

Mostostal
WARSZAWA

STANDARD BHP

5.5



KIEROWANIE RUCHEM

Standard ten zawiera minimum wymagań, jakie należy spełnić dla zapewnienia bezpieczeństwa podczas kierowania ruchem.

W przypadku pytań lub wątpliwości skontaktuj się z najbliższym specjalistą BHP.

Standard ten:

- zawiera wymagania wynikające z prawa i norm polskich oraz wewnętrznych uregulowań Porozumienia dla Bezpieczeństwa w Budownictwie,
- jest obligatoryjny dla wszystkich jednostek Porozumienia dla Bezpieczeństwa w Budownictwie,
- pomaga zapewnić bezpieczne i skuteczne praktyki podczas prac.

UWAGA

Roboty drogowe wiążą się często z koniecznością zamknięcia jednego pasa ruchu i wprowadzenia ruchu kierowanego. Mówiąc o ruchu kierowanym, mamy na myśli ruch zamykany i otwierany przez upoważnioną do tego osobę lub przy wykorzystaniu sygnalizacji świetlnej. Jednak kierowanie ruchem to nie tylko prace pod ruchem na drodze publicznej, to również wjazd i wyjazd z budowy oraz ruch po jej terenie. Dla zapewnienia bezpieczeństwa podczas kierowania ruchem niezbędne jest zastosowanie minimalnych wymagań określonych w niniejszym standardzie.

A. RĘCZNE KIEROWANIE RUCHEM

1. Ręczne kierowanie ruchem podczas robót realizowanych na czynnej drodze lub zajętej, wyłączonym z ruchu pasie drogi wielopasmowej, przy czynnych pozostałych pasach drogi, może być prowadzone tylko i wyłącznie w oparciu o „Projekt organizacji ruchu”, opracowany i zatwierdzony przez organ zarządzający ruchem, właściwy dla danej drogi.
2. Niezależnie od „Projektu organizacji ruchu” kierownik budowy jest zobowiązany opracować Instrukcję Bezpiecznego Wykonywania Robót (IBWR).
3. Ręczne kierowanie ruchem może prowadzić pracownik wykonawcy robót, pod warunkiem ukończenia specjalistycznego szkolenia (kończącego się testem i egzaminem praktycznym) i posiadania odpowiednich uprawnień. Szkolenie takie przeprowadzają wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego, zgodnie z programem szkoleniowym określonym w rozporządzeniu. Potwierdzeniem nabycia uprawnień do wykonywania niektórych czynności związanych z kierowaniem ruchem drogowym jest posiadanie zaświadczenia o ukończeniu szkolenia. Zaświadczenie jest ważne przez 5 lat od daty jego wydania.
4. Polecenia i sygnały powinny być dawane poprzez przyjmowanie odpowiednich postaw, ruch rąk oraz przy wykorzystaniu tarczy do zatrzymywania pojazdów.
5. Osoba kierująca ruchem ma obowiązek obserwować poruszające się pojazdy i stać przodem do zatrzymywanych pojazdów.
6. Polecenia i sygnały dawane przez osoby kierujące ruchem powinny być jednoznaczne i zrozumiałe dla uczestników ruchu drogowego oraz inne osoby znajdujące się na drodze.

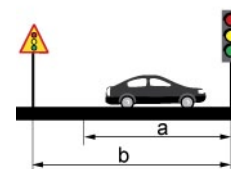
7. W przypadku słabej widoczności osoba kierująca ruchem może wykorzystywać:
 - latarkę wyposażoną w światło czerwone,
 - latarkę wyposażoną w światło czerwone i zielone,
 - tarczę do zatrzymywania pojazdów ze światłem odblaskowym,
 - tarczę do zatrzymywania pojazdów ze światłem czerwonym (Rys. 1).
8. Osoby wykonujące czynności związane z kierowaniem ruchem powinny być wyposażone w narzutki ostrzegawcze o fluorescencyjnej barwie pomarańczowej, z żółtymi pasami z materiału odblaskowego (co najmniej II klasa widzialności), z nadrukiem koloru czarnego bądź granatowego na plecach i z przodu, o treści „KIEROWANIE RUCHEM”.
9. Osoby wykonujące czynności związane z kierowaniem ruchem nie są zwolnione z noszenia przydzielonych im środków ochrony osobistej, jak: hełm ochronny, odzież ochronna, bezpieczne obuwie.
10. Komunikacja pomiędzy pracownikami kierującymi ruchem powinna odbywać się przy wykorzystaniu łączności radiowej – walkie-talkie.



Rys. 1. Kierujący ruchem

B. AUTMATYCZNE KIEROWANIE RUCHEM – SYGNALIZACJA ŚWIETLNA

1. Wykorzystanie sygnalizacji świetlnej do kierowania ruchem podczas robót prowadzonych na czynnej drodze lub zajętej, wyłączonym z ruchu pasie drogi wielopasmowej, przy czynnych pozostałych pasach drogi, może być prowadzone wyłącznie w oparciu o „Projekt organizacji ruchu”, opracowany i zatwierdzony przez organ zarządzający ruchem, właściwy dla danej drogi. Powinny w nim być zawarte informacje odnośnie:
 - odcinka drogi, na którym będzie obowiązywało kierowanie ruchem,
 - typu wykorzystywanych sygnalizatorów,
 - miejsc i sposobu rozstawienia sygnalizatorów wraz z pozostałym oznakowaniem,
 - programów pracy sygnalizacji oraz ich fazowania,
 - natężenia ruchu na istniejącym układzie drogowym.
2. Sygnalizacja przenośna musi w pełni odpowiadać przepisom dotyczącym sygnalizacji.
3. Sygnalizatory mocuje się na odpowiednich konstrukcjach wsporczych, umiejscowionych z boku jezdni lub nad nią, w taki sposób, aby były widoczne przez kierujących z co najmniej 60 m w osi drogi, dla relacji na wprost (Rys. 2). Należy umieszczać je w taki sposób, aby uczestnicy ruchu mogli zatrzymać się w bezpiecznej odległości przed sygnalizatorem i punktem kolizji z przeciwnym strumieniem ruchu, nie utrudniając przejazdu.
4. Przed każdą sygnalizacją przenośną należy ustawić pionowy znak drogowy A-29 „sygnały świetlne”.
5. Dla odcinków objętych wahadłową organizacją ruchu, dłuższych niż 50 m, gdzie występuje znaczna zmienność obciążenia ruchem w funkcji doby, obowiązkowe jest stosowanie detekcji w celu dostosowania długości sygnału zielonego do rzeczywistego natężenia ruchu.
6. Jednostki odpowiedzialne za utrzymanie sygnalizacji są zobowiązane do prowadzenia dziennika eksploatacji sygnalizacji, w którym odnotowywane są dane porządkowe, organizacyjne oraz dotyczące pracy sygnalizacji i przeglądów okresowych. Dziennik eksploatacji sygnalizacji musi być dokumentem integralnie związanym z daną sygnalizacją i przechowywanym do dwóch lat po wycofaniu sygnalizacji z użytku.



a = widoczność sygnalizatora co najmniej 60 m w osi drogi w relacji na wprost

b = odległość znaku ostrzegawczego od miejsca niebezpiecznego:

150 - 300 m dla prędkości powyżej 60km/h

100 m dla prędkości poniżej 60 km/h

Rys. 2. Sygnalizacja świetlna

C. WEWNĘTRZNA KOORDYNACJA RUCHU NA BUDOWIE

1. Każda budowa w celu zapewnienia bezkolizyjności i bezpieczeństwa ruchu musi posiadać opracowany wewnętrzny „Projekt organizacji ruchu”, przygotowany zgodnie z wymaganiami opisanymi w standardach szczegółowych: „5.1 Organizacja ruchu na budowie zamkniętej” i „5.2 „Organizacja ruchu na budowie liniowej”.
2. Niezależnie od wewnętrznego „Projektu organizacji ruchu” nadzór budowy jest zobowiązany dodatkowo opracować IBWR.
3. Dla budów, na których ruch pojazdów wiąże się z dużymi zagrożeniami, zaleca się wyznaczenie pracownika, do obowiązków którego należy:
 - zarządzanie ruchem na budowie,
 - kontrola oznakowania dróg wewnętrznych,
 - oznakowywanie miejsc niebezpiecznych,
 - szkolenie kierowców,
 - zapewnienie przestrzegania standardów dotyczących ruchu,
 - wyznaczanie osób do wewnętrznego kierowania ruchem.
4. Zaleca się, aby osoby kierujące ruchem wewnętrznym odbyły szkolenie, o którym mowa w punkcie A3 oraz były dodatkowo przeszkolone ze stosowania ręcznych sygnałów bezpieczeństwa.
5. Osoby wykonujące czynności związane z wewnętrznym kierowaniem ruchem mają obowiązek stosować przydzielone im środki ochrony osobistej, jak: hełm ochronny, odzież ochronna, bezpieczne obuwie oraz narzutkę ostrzegawczą, o której mowa w punkcie A8.
6. Polecenia i sygnały powinny być dawane poprzez przyjmowanie odpowiednich postaw, ruch rąk oraz z wykorzystaniem tarczy do zatrzymywania pojazdów, a w przypadku niedostatecznej widoczności urządzeń należy wykorzystać elementy, o których mowa w punkcie A7.
7. Osoba kierująca ruchem ma obowiązek obserwować poruszające się pojazdy i w miarę możliwości utrzymywać kontakt wzrokowy z kierowcą (Rys. 3, 4).
8. Osobie kierującej ruchem zabrania się dawania sygnałów w sposób, który mógłby doprowadzić do znalezienia się jej w martwej strefie widzenia kierowcy pojazdu.
9. Osobie kierującej pojazdem zabrania się wykonywania jakichkolwiek manewrów, gdy z jej pola widzenia zniknie osoba kierująca ruchem.



Rys. 3. Kierowanie ruchem



Rys. 4. Znaki ręczne przy kierowaniu ruchem