



Руководства по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения ЦАРЭС

I. Аудит безопасности дорожного движения

Программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества



Практический пример № 3

ТРЕТИЙ ПЕРВЫЙ ПРАКТИЧЕСКИЙ

Аудит на этапе дорожных работ по модернизации двух участков международной автомагистрали.

НАЗВАНИЕ

Полное техническое название аудита, включая его местоположение и цели

АУДИТОРСКАЯ КОМАНДА

Имя и роль каждого члена аудиторской команды

ОСНОВНАЯ ИНФОРМАЦИЯ О ПРОЕКТЕ:

Этот проект включает модернизацию двух самых западных участков международной автомагистрали. Первый – это существующая автомагистраль с разделительной полосой, которая будет усовершенствована до Класса I – четырехполосная автомагистраль с разделительной полосой. Он проходит от пункта пересечения границы (км 256,700) до окрестностей пограничного поселка на км 252,100. Работа на этом участке включает реконструкцию обоих направлений проезжей части, замену четырех поврежденных кульвертов, реконструкцию бордюрного камня и канала на трех ключевых перекрестках, и замену двух старых мостов. Второй участок расположен между км 252,100 и мостом через реку на км 240,900. Работа включает расширение и модернизацию этого 11,2-км участка автодороги до Класса II – двухполосная автомагистраль в соответствии со стандартом проектирования Трансазиатских автомагистралей.

Общая протяженность проекта составляет 15,8 км. Большая часть автомагистрали «волнистая», но первые три километра (от моста в западном направлении) находятся в холмистой местности с резкими горизонтальными поворотами и крутыми уклонами. По автомагистрали проезжает много грузовиков и автобусов, легковые автомобили, мотоциклы, по ней движутся пешеходы и гужевого транспорт.


Строительные работы начались в первую неделю мая. Аудит на этапе дорожных работ был проведен как условие Контракта. Он включал камеральный аудит Планов организации дорожного движения (ПОДД), представленных Подрядчиком, а также аудит первоначального ПОДД после его разработки. В данном отчете детально описываются ключевые результаты аудита дорожных работ.

ПОДРОБНАЯ ИНФОРМАЦИЯ ОБ АУДИТЕ:

Аудит безопасности дорожного движения включал камеральный аудит Планов по организации дорожного движения, проведенный 10-11 апреля. Инспектирование на строительной площадке было проведено в понедельник 11 апреля (днем и ночью), чтобы аудиторская команда ознакомилась с автодорогой на этом участке. Во время инспектирования было облачно и тепло. Последующее инспектирование было проведено во вторник 10 мая в первый день, когда был осуществлен ПОДД, и когда начались строительные работы. Инспектирование на строительной площадке проводилось во второй половине дня и поздно вечером. Погода была хорошей, и было тепло/жарко.

РЕЗУЛЬТАТЫ АУДИТА:

КМ.	ПРОБЛЕМА БЕЗОПАСНОСТИ	РИСК	ФОТО	РЕКОМЕНДАЦИЯ	ОТВЕТ ЗАКАЗЧИКА
ПРОБЛЕМЫ БЕЗОПАСНОСТИ, ВЫЯВЛЕННЫЕ ВО ВРЕМЯ КАМЕРАЛЬНОГО АУДИТА ПОДД ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВТОМАГИСТРАЛИ					
ОБЩИЕ	<p>В ПОДД указано неадекватное количество отражающих предупредительных знаков. На существующей автомагистрали в некоторых местах скорость составляет до 80 км/ч и возможно, что некоторые водители могут не заметить предварительный предупреждающий знак, если он будет установлен только на левой стороне автомагистрали. Все предупреждающие знаки должны дублироваться (на обеих сторонах дороги) в зоне предварительного предупреждения.</p>	<p>ВЫСОКИЙ</p>	<p>Источник: : Руководство по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения ЦАРЭС 2</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Дублировать все знаки дорожных работ, используемые в этом проекте, обеспечив установку парного знака на правой стороне проезжей части, и чтобы парный знак соответствовал знаку(ам), установленному(ым) на левой стороне. 	
ОБЩИЕ	<p>В ПОДД отсутствуют знаки ограничения скорости или повторяющиеся знаки ограничения скорости. Рекомендуется последовательное применение ограничения скорости до 40 км/ч в каждой рабочей зоне для обеспечения безопасности участников дорожного движения, а также дорожных рабочих.</p>	<p>ВЫСОКИЙ</p>	<p>Источник: Руководство по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения ЦАРЭС 2</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Рекомендуется единое ограничение скорости 40 км/ч на протяжении всего участка производства работ. - Обеспечить установку отражающих знаков ограничения скорости 40 км/ч размера "А" в зоне предварительного предупреждения и затем продолжать напоминать водителям об этом ограничении, установив пары повторяющихся знаков ограничения скорости 40 км/ч через 1 км. 	

КМ.	ПРОБЛЕМА БЕЗОПАСНОСТИ	РИСК	ФОТО	РЕКОМЕНДАЦИЯ	ОТВЕТ ЗАКАЗЧИКА
<p>С км 252,100 по км 256,700</p>	<p>В ПОДД указана неадекватная длина переходных участков в местах, когда две полосы сходятся в одну (обычных перед участками, на которых транспортные средства перенаправляются на другую проезжую часть). На основе ПОДД не ясно, какие технические средства будут использоваться, чтобы обеспечивать руководство в переходных зонах. Необходимо обеспечить, чтобы для этой цели использовались только очень хорошо видимые «щадящие» технические средства (такие как дорожные конусы).</p>	<p>ВЫСОКИЙ</p>	 <p>Источник: Руководство по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения ЦАРЭС 2</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Использовать руководство ЦАРЭС «Безопасность дорожного движения при производстве дорожных работ», чтобы определить необходимую протяженность переходных зон для этих участков. Транспортные средства будут двигаться со скоростью около 60 км/ч и должны будут сливаться (2 полосы в 1 полосу) и, таким образом, протяженность зоны должна быть порядка 100 м. 	
<p>С км 252,100 по км 256,700</p>	<p>В ПОДД не показаны предупредительные знаки «Двухстороннее движение», чтобы предупредить/проинформировать водителей, следующих в обоих направлениях, когда организовано два встречных потока по одной полосе. Установлен один знак «Двигайтесь медленно», но он слишком общий и не предупреждает о риске лобового столкновения. Допущение того, что водители забудут, что они находятся на двухсторонней дороге, создает высокий риск лобового столкновения.</p>	<p>ВЫСОКИЙ</p>	 <p>Фото: Филлип Джордан</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Переделать ПОДД, чтобы он отражал установку дублирующих отражающих предупредительных знаков «Двухстороннее движение» на расстоянии не превышающем 500 м на участке с встречным движением на автомагистрали с разделительной полосой. - Обеспечить, чтобы предупредительные знаки были видны в обоих направлениях движения. 	

КМ.	ПРОБЛЕМА БЕЗОПАСНОСТИ	РИСК	ФОТО	РЕКОМЕНДАЦИЯ	ОТВЕТ ЗАКАЗЧИКА
ОБЩИЕ	Не было замечено, чтобы рабочие носили отражающую или очень хорошо заметную одежду на строительной площадке во время проведения инспектирования. Это требование изложено в Контракте и представляет очень важный вопрос для обеспечения личной безопасности.	СРЕД.	 <p>Фото: Филлип Джордан</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Обеспечить, чтобы Подрядчик предоставил отражающую, очень хорошо заметную одежду для всех рабочих. - Обеспечить, чтобы все рабочие носили эту одежду. - Периодически контролировать ситуацию и проверять, все ли рабочие носят очень хорошо заметную одежду все время на протяжении осуществления работы. 	
км 256+20 0	Бочки, наполненные бетоном, используются в качестве разделителей и для установки знаков «Отклонение движения» на этом рабочем месте. Они представляют собой придорожные препятствия и являются очень опасными, если с ними столкнется небольшое транспортное средство или мотоциклист.	СРЕД.	 <p>Фото: Филлип Джордан</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Дать указания Подрядчику убрать эти бочки, наполненные бетоном, и заменить их видимыми, но «щадящими» техническими средствами управления движением (такими, как пластмассовые дорожные конусы, ограждающие тумбы) и отражающими металлическими указателями. 	

Аудиторская команда провела этот аудит безопасности дорожного движения на этапе детального проектирования в соответствии с Руководством ЦАРЭС по аудиту безопасности дорожного движения.

ПОДПИСАНО:

{ВСТАВИТЬ ИМЯ ЗДЕСЬ} Руководитель команды от имени команды АБДД {ДАТА}