

С. Практический пример 3: Аудит на этапе дорожных работ по модернизации двух участков международной автомагистрали

(i) Название

151. Полное техническое название аудита, включая его местонахождение и цели.

(ii) Аудиторская группа

152. Имя и роль каждого члена аудиторской группы.

(iii) Общая информация о проекте

153. Этот проект включает модернизацию двух самых западных участков международной автомагистрали. Первый – это существующая автомагистраль с разделительной полосой, которая будет модернизирована до Класса I – четырехполосной автомагистрали с разделительной полосой. Он пролегает от пункта пересечения границы (км 256,7) до окрестностей пограничного поселка городского типа на км 252,1. Работы на этом участке включают реконструкцию обоих направлений проезжей части, замену четырех поврежденных кульвертов, устройство бордюров и каналов на трех ключевых перекрестках, и замену двух старых мостов. Второй участок расположен между км 252,1 и мостом через реку на км 240,9. Работы включают расширение и модернизацию этого участка автодороги протяженностью 11,2 км до Класса II – двухполосной автомагистрали в соответствии со стандартом проектирования Трансазиатских автомагистралей.

154. Общая протяженность проекта составляет 15,8 км. Большая часть автомагистрали пролегает по полого-волнистой местности, но первые три километра (в западном направлении от моста) находятся в холмистой местности с резкими горизонтальными кривыми и крутыми уклонами. Автомагистраль используется, главным образом грузовыми автомобилями и автобусами, и в меньшей степени легковыми автомобилями и мотоциклами, а также пешеходами и гужевым транспортом.




155. Строительные работы начались в первую неделю мая. Аудит на этапе дорожных работ был проведен в соответствии с условиями контракта. Он включал камеральный аудит планов организации дорожного движения (ПОДД), представленных подрядчиком, а также аудит первоначального ПОДД после его развертывания. В данном отчете представлены ключевые результаты аудита в ходе производства дорожных работ.

(iv) Сведения об аудите

156. Аудит безопасности дорожного движения включал камеральный аудит планов организации дорожного движения, проведенный 10–11 апреля. Инспектирование на строительном участке было проведено в понедельник 11 апреля (в дневное и ночное время), чтобы аудиторская команда ознакомилась с автодорогой на этом участке. Погода во время инспектирования была облачной и теплой. Последующее инспектирование было проведено во вторник 10 мая, в первый день, когда был введен в действие ПОДД и начались строительные работы. Инспектирование на строительной площадке проводилось во второй половине дня и поздно вечером. Погода была ясной и теплой/жаркой.




157. Результаты аудита представлены в таблице 10.

Таблица 10: Практический пример 3–Результаты аудита на этапе дорожных работ по модернизации двух участков международной автомагистрали

Км	Проблема безопасности	Риск	Фото	Рекомендации	Ответ заказчика
Проблемы безопасности, выявленные камеральным аудитом планов организации дорожного движения для международной автомагистрали					
Общие	В ПОДД указано недостаточное количество светоотражающих предупреждающих знаков. На существующей автомагистрали в некоторых местах скорость составляет до 80 км/ч и некоторые водители могут не заметить предварительный предупреждающий знак, если он будет установлен только на правой стороне автомагистрали. Все предупреждающие знаки должны дублироваться (на обеих сторонах дороги) в зоне предупреждения.	Высокий		<ul style="list-style-type: none"> Дублировать все знаки дорожных работ, используемые в этом проекте, обеспечив установку парного знака на левой стороне проезжей части, с тем чтобы парные знаки соответствовали всем знакам, установленным на правой стороне. 	
Общие	В ПОДД отсутствуют знаки ограничения скорости или повторяющиеся знаки ограничения скорости. Рекомендуется последовательно применять ограничение скорости до 40 км/ч в каждой рабочей зоне для обеспечения безопасности участников дорожного движения и дорожных рабочих.	Высокий		<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 предупреждения и затем продолжать напоминать водителям об этом ограничении, установив пары повторяющихся знаков ограничения скорости 40 км/ч с интервалами 1 км. 	
С км 252,1 до км 256,7	В ПОДД указана недостаточная длина переходных участков в местах, где две полосы движения сливаются в одну (обычно перед участками, на которых транспортные средства перенаправляются на другую проезжую часть). На основе ПОДД не ясно, какие технические средства будут использоваться, чтобы направлять транспортные средства в переходных зонах. Необходимо обеспечить, чтобы для этой цели использовались только хорошо видимые неповреждающие технические средства (такие как дорожные конусы).	Высокий		<ul style="list-style-type: none"> Использовать Руководство ЦАРЭС «Более безопасные дорожные работы», чтобы определить необходимую длину переходных зон для этих участков. Транспортные потоки будут двигаться со скоростью около 60 км/ч и должны будут сливаться (2 полосы в 1 полосу), следовательно, длина зоны должна быть около 100 м. 	

продолжение на следующей странице

продолжение таблицы 10

Км	Проблема безопасности	Риск	Фото	Рекомендации	Ответ заказчика
С км 252,1 до км 256,7	В ПОДД не показаны предупреждающие знаки «Двустороннее движение», чтобы предупредить/проинформировать водителей, следующих в обоих направлениях, в случаях, когда организовано два встречных потока по одной полосе. Имеется один знак «Тихий ход», но он слишком общий и не предупреждает о риске лобового столкновения. Если позволить водителям забыть, что они находятся на полосе с двусторонним движением, это создаст высокий риск лобового столкновения.	Высокий		<ul style="list-style-type: none"> Доработать ПОДД, чтобы он включал установку дублирующих светоотражающих предупреждающих знаков «Двустороннее движение» с интервалами не более 500 м на участке с встречным движением на автомагистрали с разделительной полосой. Обеспечить, чтобы предупреждающие знаки были видны для обоих направлений движения. 	
Общие	Во время проведения инспектирования не было замечено, чтобы рабочие носили на участке работ спецодежду высокой видимости или со светоотражающими элементами. Это требование содержится в контракте и представляет очень важный аспект обеспечения личной безопасности.	Средний		<ul style="list-style-type: none"> Обеспечить, чтобы Подрядчик предоставил спецодежду высокой видимости или со светоотражающими элементами для всех рабочих. Обеспечить, чтобы все рабочие носили такую спецодежду. Периодически контролировать ситуацию и проверять, все ли рабочие носят спецодежду высокой видимости во время выполнения работы. 	
Км 256+200	Бочки, заполненные бетоном, используются в качестве разделителей полос и как стойки для указателей объезда на этом участке работ. Они представляют собой придорожные препятствия и очень опасны, если с ними столкнется небольшое транспортное средство или мотоциклист.	Средний		<ul style="list-style-type: none"> Дать указания подрядчику убрать эти бочки с бетоном, и заменить их видимыми, но «щадящими» техническими средствами регулирования движения (такими, как пластмассовые дорожные конусы, переносные столбики) и светоотражающими металлическими указателями. 	

Км = километр, км/ч = километров в час, м =метр, ПОДД = план организации дорожного движения.

Аудиторская группа провела данный аудит безопасности дорожного движения на этапе производства дорожных работ в соответствии с Руководством ЦАРЭС по аудиту безопасности дорожного движения.

ПОДПИСАНО:

{ УКАЗАТЬ ИМЯ } Руководитель группы от имени Группы аудита безопасности дорожного движения { ДАТА }

Источник: Азиатский банк развития.