ТИПОВАЯ ИНСТРУКЦИЯ № 24
ПО ОХРАНЕ ТРУДА ДЛЯ ДОРОЖНОГО РАБОТНИКА

(Руководствоваться с учетом требований Инструкции
по охране труда для работников всех профессий)

I. Общие требования безопасности

1. К работе в качестве дорожного работника допускаются лица, прошедшие медицинский осмотр, прошедшие инструктаж, обучение и проверку знаний по охране труда, пожарной безопасности, оказанию первой доврачебной помощи и имеющие на это специальное разрешение.

Дорожный рабочий должен знать Правила внутреннего трудового распорядка воинской части и их выполнять.

2. Дорожный рабочий должен знать Правила эксплуатации инструмента и приспособлений, применяемых в работе, и производить работы под руководством опытного руководителя (мастера, бригадира или другого ответственного лица).

3. Ручные инструменты должны быть исправными и отвечать техническим условиям на их изготовление. Топоры, лопаты, струги, зубила и др. должны иметь прочные, гладкие, хорошо подогнанные к металлическим частям и расклиненные в проушинах рукоятки.

Ручной инструмент, которым может быть нанесено ранение при переноске (перевозке), должен быть в чехлах, переносных ящиках или сумках.

4. Дорожный рабочий в период работы должен пользоваться средствами индивидуальной защиты (спецодежда, спецобувь, рукавицы, защитные очки, защитная каска и др.), выдаваемыми в воинской части.

5. Переноска одним грузчиком груза массой более 50 кг допускается на расстояние не свыше 60 м. При расстоянии свыше 60 м на пути грузчикам должны выставляться смены или применяться вспомогательные приспособления для перемещения груза.

Масса груза для взрослых женщин должна соответствовать нормам предельно допустимых нагрузок:

Подъем и перемещение тяжестей при чередовании с другой работой – 15 кг.

Подъем тяжестей на высоту 1,5 м – 10 кг.

Подъем и перемещение тяжестей постоянно в течение рабочей смены – 10 кг.

Суммарная масса грузов, перемещаемых в течение рабочей смены, не должна превышать 7000 кг.

gost.e-ecolog.ru

В массу поднимаемого и перемещаемого груза включается масса тары и упаковки.

При перемещении грузов на тележках или в контейнерах прилагаемое усилие не должно превышать 15 кг.

6. Предельная норма переноски тяжестей, для подростков (при ровной и горизонтальной поверхностях) на каждого человека, не должна превышать:

– для подростков женского пола от 16 до 18 лет – 10 кг,

– для подростков мужского пола от 16 до 18 лет – 16 кг при условии, если переноска связана с выполнением ими основной работы по специальности и занимает не более 1/3 всего затраченного подростком рабочего времени.

Подростки в возрасте до 18 лет не могут быть допущены к работе по переноске, смене, погрузке и разгрузке рельсов, шпал, крестовин, стрелочных переводов, переводных, постовых и охранных брусьев. Подростки моложе 16 лет к работе по переноске тяжестей не допускаются.

7. Лица, работающие в отдалении от основных пунктов питания и водоснабжения, должны иметь питьевую воду в индивидуальных флягах или термосах.

8. Организационное руководство работой осуществляет мастер непосредственно или через бригадира. Распоряжения и указания мастера являются обязательными для выполнения всеми рабочими.

9. Работы по строительству и содержанию лесовозных дорог проводятся в соответствии с утвержденной на каждую дорогу (участок) технологической картой. Каждый дорожный рабочий до начала работы должен быть ознакомлен с технологической картой и выполнять во время работы ее требования.

При подготовке трассы валка деревьев, обрубка сучьев, трелевка и раскряжевка хлыстов, корчевка пней, уборка корневищ, срезка кустарника должны производиться с соблюдением соответствующих требований безопасности.

10. Рабочие места, площадки, транспортные пути с наступлением темноты или плохой видимости (при тумане, дожде, снеге) должны иметь искусственное освещение с уровнем освещенности не ниже установленной отраслевыми нормами.

Работать без достаточного освещения рабочего места (30 лк.) не разрешается. Опасные для движения участки и зоны подъездных путей следует ограждать или выставлять на их границах дорожные знаки (для водителей), а также предупредительные надписи (для пешеходов), видимые в дневное и ночное время.

II. Требования безопасности перед началом работы

11. ***Дорожный рабочий обязан:***

а) ознакомиться с технологической картой (схемой);

б) получить от мастера или бригадира указание, на каком участке дороги производить работы;

в) проверить наличие и исправность ручного и механизированного инструмента. Все механизированные инструменты (электросверла, гайковерты и др.) после внешнего их осмотра должны быть проверены на холостом ходу. Работать неисправным инструментом запрещается;

г) перед началом работы дорожный рабочий должен осмотреть рабочее место и при необходимости расчистить его.

III. Требования безопасности во время работы

12. При работе землеройно-транспортных и строительно-дорожных машин дорожным рабочим, обслуживающим их, запрещается:

а) сидеть или стоять на раме, осях, дышле, в ковше или на опале машины;

б) находиться в опасной зоне работающей машины;

в) удалять корни, камни и другие предметы из-под рабочего органа машины во время ее движения, отцеплять прицепную машину до полной остановки трактора-тягача;

г) во время движения переходить с прицепной машины на трактор и обратно.

13. При строительстве искусственных сооружений бабы для ручной забивки свай должны быть снабжены достаточным числом ручек: четыре – для бабы массой до 100 кг и шесть – при массе свыше 100 кг. Ручки должны быть гладкими, иметь сечение овальной формы и располагаться по периметру бабы равномерно и с достаточным зазором, чтобы избежать повреждения пальцев работающих.

При забивке свай с подвесных подмостей необходимо тщательно проверить их устойчивость.

При забивке свай с помощью ворота или лебедки необходимо, чтобы ворот или лебедка были прочно и надежно закреплены на месте, а лебедка имела надежно действующие храповую собачку с пружиной и ленточный тормоз.

14. При необходимости замены подвергшейся загниванию части свай и опорной стойки моста должны быть приняты следующие меры безопасности:

а) ремонтируемая свая или стойка должны быть освобождены от всяких нагрузок;

б) перед снятием поперечных и продольных горизонтальных схваток опоры вместо них должны быть поставлены временные схватки, связи и крепления, обеспечивающие надежную устойчивость опоры.

15. При сборке ряжа каждый его угол, обращенный к берегу, должен быть закреплен самостоятельно канатом. Катки, на которых устанавливается ряж, должны быть прочно закреплены на все время сборки.

Пребывание людей на ряже во время его освобождения от строп, спуска на воду и подвозки к месту установки запрещается.

Во время загрузки ряж должен удерживаться на месте расчалками (канатами). При загрузке ряжей камнями необходимо соблюдать меры предосторожности, гарантирующие безопасность работников (устройство ограждений, лотков, подмостей). При производстве ряжных работ в целях безопасности необходимо иметь на видном месте спасательные принадлежности (круги, шесты, багры, лодки и т.п.) и пользоваться ими в случае надобности.

При устройстве и обшивке наклонных ребер и поверхностей шатров, сводных и ряжевых ледорезов работники должны пользоваться предохранительными поясами с веревками, прочно привязываться к устойчивым частям конструкции. Работы по устройству и ремонту поврежденных поверхностей ледореза разрешается производить только под надзором ответственного руководителя работ.

16. Подъем на опоры прогонов или других элементов основной несущей конструкции пролетного строения балочных и подкосных мостов должен производиться с помощью специальных приспособлений, обеспечивающих безопасность работ. Разрешается поднимать прогоны с земли или с боковых нижних подмостей по наклонным слегам при помощи канатов при условии соблюдения всех мер безопасности.

При укладке поперечин балочных и подкосных мостов или проезжей части мостов с фермами по прогонам должен быть устроен вспомогательный настил.

17. При распределении по земляному полотну щебня, гравия или песка необходимо:

а) подавать автомобиль-самосвал задним ходом при загрузке бункера укладчика или распределителя мелкого щебня по сигналу машиниста укладчика или мастера;

б) не подъезжать к бровке насыпи при работе укладчика или распределителя ближе 1 м;

в) регулировать толщину распределяемого или укладываемого слоя во время работы машины не разрешается;

г) проводить работы по отсыпке или снятию излишнего щебня или гравия после окончания механизированной россыпи и распределения этих материалов на данном участке или при остановленной машине.

18. Инструмент, применяемый для отделки асфальтобетонного покрытия из горячей смеси, необходимо подогревать в передвижной жаровне. Подогревать инструмент на кострах не разрешается.

Выгружать асфальтобетонную смесь из автосамосвала разрешается, убедившись в отсутствии работников в зоне выгрузки. При выгрузке смеси работники должны находиться в стороне, противоположной опрокидыванию кузова автосамосвала.

Застрявшую в кузове самосвала асфальтовую смесь разрешается выгружать при помощи специального скребка или лопаты с ручкой длиной не менее 2 м, стоя на земле.

Разноска горячей асфальтобетонной смеси совками или лопатами вручную допускается на расстоянии не более 8 м. При необходимости подачи горячей смеси на расстояние свыше 8 м к месту укладки следует применять тачки или носилки.

Распределять и разравнивать асфальтобетонную смесь необходимо в специальной обуви (на деревянной подошве).

При работе нескольких катков расстояние между ними должно быть не менее 5 м.

19. При устройстве черной дорожной одежды методом смешения, пропитки или поверхностных обработок жидкими вяжущими материалами (битум, эмульсия и др.), автогудронаторами, а также для подгрунтовки нижнего слоя асфальтобетонного покрытия необходимо:

а) проверить перед началом работы системы битумопроводов, кранов и распределителей, опробовать насос, осмотреть сопла распределителей и прочистить их;

б) проверить наличие и исправность огнетушителей, электроосвещения и звуковой сигнализации;

в) убедиться перед выездом с базы в надежности крепления распределительных труб и ручного распределителя;

г) проверить перед зажиганием форсунки надежность присоединения топливопроводов, исправность подачи топлива и давление в топливном бачке, а также отсутствие капель и подтеков битума в топке;

д) установить автогудронатор при наполнении цистерны на горизонтальной площадке;

е) проверить напорный шланг и надежность присоединения его к всасывающему патрубку, а также фильтра в приемной трубе;

ж) наполнять цистерну только через фильтр при малых и средних оборотах насоса;

з) наливать в цистерну горячий вяжущий материал при наличии в ней жидкости не разрешается;

и) подавать топливо при зажигании форсунки сначала слабой струей, постепенно увеличивая его подачу до нормальной. Зажигать форсунку следует только факелом (запальником) с ручкой длиной не менее 1,5 м;

к) погасить форсунки и закрыть вентили трубопровода подачи топлива до начала разлива вяжущего материала.

20. При разливе битума из распределительной трубы не разрешается находиться ближе 15 м от места разлива. При перерывах в работе сопло распределительной трубы должно быть опущено вниз.

21. При погрузке, укладке и разборке плит плитоукладчик или автокран должны быть заторможены ручным тормозом и установлены на все аутригеры.

При подаче плит для укладки необходимо направлять их движение баграми или веревками длиной не менее 4 м, не допуская пребывания работников ближе 1 м к плите.

Перемещение плит по кран-балке плитоукладчика допускается после надежного фиксирования захватывающего приспособления в тележке.

Укладывать плиты или щиты следует по схеме «от себя», продвигаясь по уже проложенной колее.

22. При строительстве временных дорог (усов) с ленточным покрытием должен использоваться транспортер-укладчик. При работе транспортера-укладчика необходимо:

– строповку лент или снятие строп, а также стыковку и разъединение лент производить только при заторможенных барабане и лебедке;

– транспортировку груженого укладчика производить при заторможенных барабане и лебедке. Свисающий конец ленточного покрытия должен быть закреплен на раме укладчика.

23. При осмотре участков дороги дорожный рабочий должен идти по обочине навстречу движению автомобилей. А при необходимости остановки устанавливать перед собой красный флажок (днем) или стойку с фонарем (ночью).

24. При производстве ремонтных работ по всей ширине проезжей части устройство объездов обязательно. В этом случае ремонтируемый участок закрывается для движения, за поворотом с дороги на объезд устанавливаются поперечные барьеры на всю ширину проезжей части. В зависимости от длительности ремонта эти барьеры могут быть переносными. Помимо барьера, закрытый для движения участок дороги ограждают дорожными знаками.

При производстве ремонтных работ на одной половине ширины проезжей части транспортные средства могут двигаться по второй половине. Ремонтируемый участок ограждается предупреждающими дорожными знаками **«РЕМОНТНЫЕ РАБОТЫ».**

Места ямочного ремонта проезжей части должны быть ограждены переносными стойками с укрепленными на них предупреждающими надписями **«РЕМОНТНЫЕ РАБОТЫ»**, устанавливаемыми на расстоянии 5 – 10 м перед и за ремонтируемым местом.

Материалы, вывезенные на линию для ремонта дороги, следует складывать на обочине, прилегающей к ремонтируемой стороне дороги.

25. Во время работы с отбойным молотком необходимо, чтобы буртик пики всегда прижимался к буксе; нельзя заглублять пику в дорожное покрытие до упора концевой пружины; при отвале пикой вырубленных кусков дорожных покрытий нужно останавливать отбойный молоток, выключая подачу сжатого воздуха.

26. При вырубке дорожных покрытий с применением кувалды, зубила, клиньев, топора необходимо соблюдать интервал между работающими не менее 3 м, обеспечивающий безопасность производства работ. Работники на этих видах работ должны быть обеспечены защитными приспособлениями (экранами).

При грохотке щебня, гравия и других материалов грохоты должны устанавливаться с подветренной стороны от работающих на таком расстоянии, чтобы образующаяся пыль не попадала на работников.

27. При производстве ремонтных работ с использованием передвижных (ручных) битумных котлов и гудронаторов необходимо соблюдать следующие требования:

а) котел устанавливать не ближе 50 м от места работы с учетом преобладающего направления ветра, чтобы предохранить работников от действия дыма и паров, образующихся при подогреве;

б) загружать котел не более чем на 3/4 его объема;

в) погасить немедленно горелку или залить дрова водой, если битум вспенивается и переливается через крышку котла;

г) плотно закрыть крышку при воспламенении битума в котле;

д) забор битума из котла производить насосом прицепного гудронатора. При мелком ямочном ремонте разрешается ручной разлив битума черпаками с ручкой длиной не менее 1 м;

е) следить при разливе битума из распределительного шланга, чтобы в зоне разлива не было посторонних лиц. Во время перерыва в разливе сопло распределительной трубы нужно опустить на землю.

28. При одновременной работе нескольких снегоочистителей по очистке дороги от снежных заносов в одном направлении дистанция между ними должна быть не менее 15 м.

При очистке дороги от снега роторным снегоочистителем расстояние от края его заднего колеса до бровки кювета должно быть не менее 1 м. Находиться в траншее, пробитой снегоочистителем, ближе 20 м от работающей машины не разрешается.

Во время очистки снега угольниками, прицепленными к машине, находиться на угольниках не разрешается.

Используемые для защиты от снежных наносов снегозащитные щиты необходимо хранить по 50 – 60 штук в наклонном положении, прислоняя их с двух сторон к устойчивым стенкам из стоек с поперечниками.

Колья должны храниться в конических штабелях заостренными концами вверх, штабели на уровне 2/3 высоты необходимо обвязывать проволокой.

Находиться рабочим в кузове автомобиля, перевозящего снегозащитные щиты и колья, запрещается.

Колья должны быть установлены до наступления заморозков, а щиты – после замерзания грунта. Щиты для установки на дорогу следует брать равномерно с обеих сторон штабеля, чтобы он не упал.

При работе путеукладчика необходимо соблюдать следующие требования безопасности:

а) производить строповку звена для выноса и укладки его в путь в середине его длины в заранее намеченных местах;

б) направлять движение выносимого звена только инвентарными баграми или пеньковыми канатами, находясь не ближе 1 м от звена;

в) подавать сигнал о выносе звена, убедившись в том, что на звене или на месте укладки его нет людей;

г) выравнивать и стыковать подвешенное звено, удерживая его за головку рельсов не ближе 40 см от стыка и следя при этом, чтобы руки и ноги не попали под шпалы.

29. При укладке пути строительно-ремонтным поездом необходимо:

а) двигаться на первой передаче;

б) установить на расстоянии 1 м от конца рельса последнего звена тормозной башмак;

в) пользоваться баграми для направления движущегося по кран-балке звена.

Не разрешается:

а) находиться на звене во время его движения по кран-балке, под поднятым звеном, сопровождать звено, находясь на платформе путеукладчика, или оставлять звено без присмотра в поднятом положении;

б) находиться на расстоянии ближе 10 м от рабочего каната в момент перетягивания пакетов.

30. При движении строительно-ремонтного поезда с одного участка на другой груз, находящийся на платформе и путеукладчике, следует надежно закрепить.

При разборке пути путерасширителем рабочим нельзя находиться на расстоянии ближе 5 м от разбираемого пути.

Передвигать строительно-ремонтный поезд за пределы строящегося или ремонтируемого пути следует только по распоряжению дежурного диспетчера.

31. При механизированной укладке пути переносить рельсы необходимо специальными клещами. Число работников, выделяемых для переноски рельсов, определяют исходя из массы рельса и допускаемой нагрузки на одного человека. Поднимать и опускать рельс работники должны по команде старшего бригады.

32. Бригада работников, занятая проведением путевых работ, должна быть снабжена ломами, маховыми подбойками, костыльными молотками, путевыми гаечными ключами, кирками, трамбовиками и гребками, переносными сигнальными знаками и путеизмерительными приборами.

Путь для переноски шпал и рельс должен быть ровным, очищенным от разбросанных шпал, инструмента и т.д., а со стороны опасных мест (обрывов, ущелий) огражден поручнями или канатом.

При работе при плохой видимости необходимо внимательно следить за приближением поездов и сигналами, которые подают сигнальщики. Место производства путевых ремонтных работ нужно ограждать сигналами остановки, уменьшения скорости, знаками о передаче сигнала в порядке, установленном действующими Правилами технической эксплуатации железных дорог колеи 750 мм и Инструкцией по сигнализации на узкоколейном железнодорожном транспорте предприятий лесной промышленности.

33. Запрещается приступать к работам до получения руководителем работ приказа поездного диспетчера о состоявшемся закрытии перегона, а также до ограждения сигналами места работ.

При проведении ремонтных работ на пути двумя рабочими им необходимо располагаться так, чтобы они могли наблюдать за приближением поезда с разных направлений. При работе на пути в одиночку необходимо располагаться лицом в сторону ожидаемого поезда и следить за его подходом. При приближении поезда к месту ремонта необходимо заблаговременно сойти с пути на ближайшую обочину земляного полотна или на широкое междупутье.

34. ***Запрещается:***

а) приступать к работам, требующим ограждения места работы сигналами, до их установки;

б) снимать сигналы, ограждающие место работы, до полного окончания работ, а также проверки состояния пути и соблюдения габарита.

35. Места производства работ, требующие остановки поездов, ограждаются следующим образом: переносной красный сигнал устанавливают на пути по середине участка, требующего ограждения, на расстоянии 25 м от границ ограждаемого участка; по обе стороны также ставятся перенос-

ные красные сигналы. На расстоянии длины расчетного тормозного пути от этих сигналов укладывают по три петарды и на расстоянии 100 м от первой, ближайшей к месту работы петарды, в направлении от места работы ставят переносные сигналы уменьшения скорости. Переносные сигналы уменьшения скорости и петарды должны находиться под охраной сигнальщиков, стоящих с ручными красными сигналами в 20 м от первой петарды в сторону работ. При производстве работ развернутым фронтом (более 100 м) переносные красные сигналы, установленные на расстоянии 25 м от границ участка, требующего ограждения, должны находиться под охраной сигнальщиков.

Места производства работ, требующие следования поезда с пониженной скоростью, ограждаются с обеих сторон сигналами уменьшения скорости на расстоянии 600 м.

36. При выполнении путевых ремонтных работ необходимо соблюдать следующие требования безопасности:

а) при ручной рихтовке пути заводить лом под подошву рельсов под углом не менее 45° и на глубину не менее 20 см;

б) поднимать путь подъемником или путевым домкратом, устанавливая их без перекосов на прочное основание;

в) менять шпалы вручную, применяя шпальные клещи;

г) проверять совпадение отверстий в накладках и рельсах бородком или болтом;

д) выдергивать костыли нужно костыльным ломом нажимом руки на его конец, ложиться туловищем на лом для создания дополнительных усилий не разрешается;

е) держать костыль строго вертикально при заживлении его для забивки. Первоначально костыль закрепить легким ударом, а затем забить до конца. При забивке костылей следует стоять над рельсом;

ж) обрезать концы рельсорезным станком при смене рельсов, если требуются укороченные рельсы;

з) применять специальные механические приборы при разгоне зазоров. Разгонка рельсов ударами запрещается;

и) следить при постановке и снятии пружинных противоугонов, чтобы вблизи на пути и обочине не было посторонних лиц. Ноги следует ставить так, чтобы исключалась возможность попадания в них случайно отскочившего противоугона.

При подвешенном рельсовом звене убирать мусор и щепу из-под подошвы рельса следует только метлой или веником. Ни в коем случае не разрешается делать это руками.

37. Во время производства путевых работ необходимо постоянно следить за тем, чтобы инструмент не находился под ногами, а новые и старые

материалы были аккуратно сложены и не мешали быстро сходить с пути при приближении поезда.

Измерять ширину колеи, величину возвышения рельса и величину подуклонки следует специальными приспособлениями (шаблоном для измерения подуклонки, стыковыми зазорами, путевым рабочим шаблоном, путевым шаблоном дорожного мастера и др.).

38. Не разрешается садиться на рельсы, концы шпал, внутри рельсовой колеи и на междупутье для отдыха во время перерывов в работе.

При встрече с работающими путевыми машинами следует отходить на расстояние не менее 5 м, при встрече со снегоочистителем – на расстояние не менее 10 м.

39. При доставке материалов для путевых работ платформы и тележки для транспортирования рельсов должны быть оборудованы специальными приспособлениями (кран-балками, подвесными клещами и захватами).

Ручная погрузка и выгрузка рельсов (стрелок) допускаются только при одиночной смене рельсов и производятся по слегам веревками со специальными крюками для зацепления за рельс. Концы слег, находящиеся на земле, должны быть прочно закреплены и установлены с уклоном не круче 1:3.

При погрузке и выгрузке рельсов под скаты вагонов (платформ) должны быть уложены тормозные башмаки.

Погрузка и выгрузка стрелок и крестовин производится так же, как и рельсов. Выгружать стрелки и крестовины без слег (бросать) запрещается.

Переносить шпалы и брусья, пропитанные антисептиками, следует шпальными клещами и другими специальными приспособлениями.

Путевой вагончик во время погрузки и выгрузки материалов должен быть надежно заторможен. Укладка и крепление грузов должны исключать возможность их произвольного развала. Шпалы на вагончике необходимо укладывать вдоль пути. Середина погруженных рельсов должна приходиться на середину вагончика, и оба конца рельса должны быть уравновешенны.

На платформах шпалы и брусья должны быть уложены ступенчатыми рядами. Выгрузку их необходимо начинать сверху. Производить выгрузку шпал и брусьев на ходу запрещается.

40. Доставлять балласт к месту путевых работ необходимо в специально приспособленных вагонах с помощью хоппер-дозаторов, думпкар, саморазгружающихся платформ и других специальных приспособлений.

41. Для защиты железнодорожного пути от снежных заносов с целью обеспечения безопасного и непрерывного движения на открытых участках необходимо своевременно устраивать снегозащитные заграждения (переносные щиты, живые изгороди т.д.).

Переносные щиты следует устанавливать до первого снегопада и заморозков и привязывать их к кольям, заранее забитым в землю на глубину 0,5 м и на расстоянии 1,9 м один от другого. Колья для этой цели выбирают толщиной 7 – 8 см и длиной 2 – 3 м.

На небольших участках железнодорожного пути очистка снега допускается вручную с предварительным ограждением сигнальными знаками фронта работы. Рабочие на очистке пути от снега должны быть обеспечены лопатами, кирками, ломами и т.п.

IV. Требования безопасности в аварийных ситуациях

42. Если битум вспенивается и переливается через крышку котла, необходимо немедленно погасить горелку или залить дрова водой.

При воспламенении битума в котле необходимо плотно закрыть его крышку.

43. Чтобы не быть пораженными во время грозы молнией, с приближением грозы рабочие обязаны прекратить работы на дороге и укрыться в помещении. Им запрещается:

а) прятаться под деревьями;

б) прислоняться к их стволам или высоким одиночным деревьям, столбам, мачтам и т.п.;

в) держать при себе или нести инструменты и другие металлические приспособления.

44. О каждом несчастном случае пострадавший или очевидец должен известить мастера или соответствующего руководителя работ.

45. Каждый работник должен уметь оказывать доврачебную помощь. Такая помощь оказывается немедленно, непосредственно на месте происшествия.

После оказания доврачебной помощи пострадавший должен быть направлен в ближайшее лечебное учреждение.

V. Требования безопасности по окончания работы

46. ***Дорожный рабочий обязан:***

а) привести в порядок рабочее место;

б) убрать или сложить строительные материалы;

в) очистить от пыли и грязи ручной инструмент и приспособления и убрать их на хранение.

gost.e-ecolog.ru