

PROJEKT BUDOWLANY



ST PROJEKT Jacek Staniek
Kąty 18, 29-100 Włoszczowa
NIP 6090010369, tel. 600 319 265



Zlecniodawca :
Inwestor:

**Gmina Masłowice
Masłowice 4
97-515 Masłowice**



Nazwa inwestycji:

Przebudowa drogi w miejscowości Chełmo.



Adres inwestycji:

**m. Chełmo, dz. nr ewid. 172, 402, 477 obręb 0003 Chełmo,
gm. Masłowice**

Stadium: P B

Branża: DROGOWA,

Autor branży drogowej:	mgr inż. Jacek Staniek	
Projektant branży drogowej:	mgr inż. Kamil Ziółkowski LOD/2541/PWOD/14	

Kategorie obiektów budowlanych:
XXV – drogi i kolejowe drogi szynowe

Spis zawartości: Projekt zagospodarowania terenu, opis do projektu, oświadczenie projektanta, uprawnienia projektanta, informacja BIOZ, rysunki (wg spisu treści), uzgodnienia.

Kąty, Sierpień 2020

1.Spis treści

1.	SPIS TREŚCI	2
2.	PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU.....	3
2.1	ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU:	3
2.2	OPIS PROJEKTOWANYCH ZADAŃ:	4
2.3	OBSZARU ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU.....	4
3.	PROJEKT BRANŻY DROGOWEJ	6
3.1	INFORMACJE OGÓLNE:.....	6
3.2	OPIS PROJEKTOWANYCH ZADAŃ:	6
3.3	ODWODNIENIE	9
3.4	WARUNKI GRUNTOWO-WODNE	9
3.5	WPŁYW NA ŚRODOWISKO.	9
3.6	URZĄDZENIA OBCE	10
3.7	KOLIZJE.....	10
4.	INFORMACJA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA.....	11
5.	CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....	17
5.1	RYS. 1 LOKALIZACJA	17
5.2	RYS. 2 PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU	18
5.3	RYS. 3 PRZEKROJE POPRZECZNE DROGI	19
6.	OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA.....	20
7.	IZBA, UPRAWNIENIA PROJEKTANTA.....	21

2.PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU

2.1 ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU:

Obszar, na którym planowana jest przebudowa drogi gminnej (dojazdowej) w miejscowości Chełmo, znajduje się na działkach nr ewid. 172, 402, 477 obręb 0003 Chełmo, gm. Masłowice.

Na działce nr ewid. 402 znajduje się jezdnia drogi gminnej o nawierzchni mineralno-bitumicznej o stałej szerokości około 4,2 m.b.. Jezdnia na całym odcinku posiada pobocza gruntowe. W km ok 0+050.00 pod istniejącą drogą znajduje się przepust drogowy.

Na działce nr ewid. 172 znajduje się jezdnia drogi gminnej o nawierzchni mineralno-bitumicznej o stałej szerokości około 4,2 m.b.. Jezdnia na całym odcinku posiada pobocza gruntowe. W km ok 0+848.50 pod istniejącą drogą znajduje się przepust drogowy.

Na działce nr ewid. 477 znajduje się jezdnia drogi gminnej o nawierzchni mineralno-bitumicznej. Jezdnia posiada pobocza gruntowe.

Pas drogowy przebudowywanej drogi przebiega wzdłuż pól uprawnych. Jezdnia posiada częściowo rowy przydrożne.

Na działkach nr ewid. 172, 402, 477 obręb 0003 Chełmo znajduje się uzbrojenie terenu:

- sieć telekomunikacyjna,
- sieć wodociągowa,
- sieć elektroenergetyczna.

W chwili obecnej konstrukcja drogi (podbudowa oraz warstwa asfaltu) nie spełnia wymagań nośności dla minimalnej kategorii ruchu KR1, co powoduje powstawanie spękań zmęczeniowych, odbitych, zniszczeń powierzchniowych oraz coraz większych odkształceń w profilu poprzecznym drogi. Pobocza drogi są wyniesione poza nawierzchnię jezdni, co znacznie utrudnia spływ wody z jezdni przyczyniając się do degradacji konstrukcji oraz pogorszenia warunków na drodze. Stan drogi w chwili obecnej pozwala na jej przebudowę bez konieczności wymiany podbudowy, a jedynie na ułożeniu nowej warstwy asfaltowej. Brak wykonania natychmiastowej przebudowy doprowadzi jezdnię do jeszcze większych spękań nawierzchni asfaltowej, powstania coraz większych nierówności poprzecznych drogi oraz

zniszczenia podbudowy, co w przyszłości znacznie zwiększy koszty przebudowy.

2.2 OPIS PROJEKTOWANYCH ZADAŃ:

Projektuje się przebudowę drogi gminnej (dojazdowej) w miejscowości Chełmo na działkach o numerze ewidencyjnym 172, 402, 477 obręb 0003 Chełmo, gm. Masłowice. Przebudowa drogi obejmuje odcinek o długości 999.90 m.b.. Projektuje się wykonanie nowej warstwy ścieralnej na istniejącej nawierzchni o średniej grubości 4 cm. wraz z obustronnymi poboczami utwardzonymi o szerokości 0,75 m.

W zakresie branży drogowej projektuje się :

- Wykonanie warstwy ścieralnej na istniejącej nawierzchni o średniej grubości 4 cm.
- Wykonanie obustronnych poboczy utwardzonych z kruszywa łamanego
- Miejscowe wykonanie warstwy wyrównawczo-wiążącej w ilości 50 kg/m²
- Wykonanie mijanki szerokości łącznej 5.0 m.b. w km około 0+950.00

Powierzchnia projektowanej jezdni mineralno-bitumicznej: 4265 m²

Długość przebudowywanej drogi: 999.90 m.b.

Powierzchnia poboczy utwardzonych: 1505,0 m²

2.3 OBSZARU ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU

Obszar oddziaływania zamyka się w granicy działek inwestycyjnych nr ewid. 172, 402, 477 obręb 0003 Chełmo. Ponadto projektowana przebudowa drogi w miejscowości Chełmo na działkach nr ewid. 172, 402, 477 nie wprowadza ograniczeń w zagospodarowaniu działek sąsiednich oraz nie narusza interesu osób trzecich.

Wyznaczenia obszaru oddziaływania przedsięwzięcia dokonano w oparciu o art. 3 pkt. 20 Prawa budowlanego, który stanowi, że przez obszar oddziaływania obiektu należy rozumieć teren wyznaczony w otoczeniu obiektu budowlanego na podstawie przepisów odrębnych, wprowadzających związane z tym obiektem ograniczenia w zagospodarowaniu tego terenu.

Dane określające wpływ eksploatacji górniczej na działkę lub teren zamierzenia budowlanego, znajdującego się w granicach terenu górniczego:

Planowana przebudowa nie znajduje się w granicach terenu górniczego.

Informacje i dane o charakterze i cechach istniejących i przewidywalnych zagrożeń środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanych obiektów budowlanych i ich otoczenia w zakresie zgodnym z przepisami odrębnymi:

Brak przewidywanych zagrożeń środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników przebudowywanego obiektu budowlanego.

3.PROJEKT BRANŻY DROGOWEJ

3.1 INFORMACJE OGÓLNE:

Podstawą do wykonania niniejszego opracowania są:

- Zlecenia Inwestora
- Mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500
- Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 21 maja 2019 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy – Prawo budowlane (Dz. U. 2019 poz. 1186);
- Obwieszczenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 23 grudnia 2015 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2016 poz. 124),
- Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25.04.2012r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz.U. z 2012 poz. 462 z późn. zmianami).

3.2 OPIS PROJEKTOWANYCH ZADAŃ:

3.2.1 Założenia projektowe

L.p.	Parametr	Stan istniejący	Założenia projektowe
1.	Kategoria drogi	Droga gminna	Droga gminna
2.	Klasa drogi	Droga dojazdowa - D	Droga dojazdowa- D
3.	Prędkość Projektowa	-	V=30km/h
4.	Długość nawierzchni asfaltowej	999.90 m.b.	999.90 m.b.
5.	Nawierzchnia jezdni	Beton asfaltowy	Beton asfaltowy
6.	Szerokość jezdni	4.2 m.b.	4.2 m.b.
7.	Szerokość poboczy	Pobocza gruntowe zmiennej szerokości	Pobocza utwardzone szerokości 0.75 m.b.
8.	Przekrój poprzeczny:	Zmienny	Daszkowy

3.2.2 Parametry drogi.

Projektuje się przebudowę drogi w miejscowości Chełmo na działkach o

numerach ewidencyjnych 172, 402, 477 obręb 0003 Chełmo, gm. Masłowice. Przebudowa drogi obejmuje odcinek o długości 999.90 m.b.. Projektuje się wykonanie nowej warstwy ścieralnej na istniejącej nawierzchni o średniej grubości 4 cm. wraz z obustronnymi poboczami utwardzonymi o szerokości 0,75 m. Projektuje się również miejscowe wykonanie warstwy wyrównawczo-wiążącej w ilości 50 kg/m².

3.2.3 Konstrukcja drogi.

Ze względu na stan istniejącej nawierzchni przebudowa drogi będzie polegała na wykonaniu nowej warstwy mineralno-bitumicznej ścieralnej oraz miejscowo wiążąco-wyrównawczej na istniejącej nawierzchni jezdni.

Konstrukcja jezdni:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S 50/70 wg PN-EN 13108-1:2008 gr. średnia 4 cm
- skropienie emulsją asfaltową C 60 B3 ZM wg PN-EN 13808:2013-10 w ilości 0.1-0.3 kg/m²
- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 wg PN-EN 13108-1, średnio w ilości 50 kg/m² (występuje tylko miejscowo w przypadku większych nierówności, założono 10 % całkowitej powierzchni)
- skropienie emulsją asfaltową C 60 B3 ZM wg PN-EN 13808:2013-10 w ilości 0.1-0.3 kg/m² (występuje tylko miejscowo w przypadku większych nierówności, założono 10 % całkowitej powierzchni)
- Istniejąca nawierzchnia mineralno – bitumiczna
- Istniejąca podbudowa

W km od 0+109.92 do km 0+154.84 wykonać obustronne poszerzenie jezdni do szerokości 5 m. – zgodnie z Rys. 2 Projekt zagospodarowania terenu.

W km około 0+950.00 wykonać mijankę do szerokości 5 m. (konstrukcja jezdni jak na poszerzeniach) – zgodnie z Rys. 2 Projekt zagospodarowania terenu.

Konstrukcja jezdni (na poszerzeniach istniejącej jezdni):

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S 50/70 wg PN-EN 13108-1:2008 gr. 4 cm

- skropienie emulsją asfaltową C 60 B3 ZM wg PN-EN 13808:2013-10 w ilości 0.1-0.3 kg/m²
- Warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 wg PN-EN 13108-1 gr. 3 cm
- skropienie emulsją asfaltową C60 B10 ZM wg PN-EN 13808:2013-10 w ilości 0.5-0.7 kg/m²,
- podbudowa zagęszczona mechanicznie - tłuczeń frakcji 0-31.5mm gr.10 cm, wg PN-S-06102:1997, PN-EN 933-1:2012, PN-EN 1097-2:2010
- podbudowa zagęszczona mechanicznie - tłuczeń frakcji 0-63.0mm gr.15 cm, wg PN-S-06102:1997, PN-EN 933-1:2012, PN-EN 1097-2:2010
- warstwa odsączająca z pospółki stabilizowanej mechanicznie gr. 15 cm wg PN-S-06102:1997, PN-EN 933-1:2012, PN-EN 1097-2:2010.
- istniejąca podłoże gruntowe - profilowanie i zagęszczanie.

Dodatkowo na poszerzeniu dla wzmocnienia połączenia nowej i istniejącej nawierzchni należy zastosować geosiatkę o szerokości 1 m.b. o właściwościach:

- Wytrzymałość na rozciąganie: - wzdłuż pasma $\geq 50,0$ kN/m
- Wytrzymałość na rozciąganie:- wszerz pasma $\geq 50,0$ kN/m

3.2.4 Trasa drogi.

Droga w stanie istniejącym jest drogą klasy dojazdowej. Przebudowa zostanie wykonany zgodnie z istniejącą osią jezdni. Plan sytuacyjny drogi został przedstawiony na rysunku nr 2.

3.2.5 Niweleta drogi.

Z uwagi na to, iż przebudowa zostanie wykonany śladem istniejącej drogi nie przewiduje się zmian wysokościowych w stosunku do istniejącej niwelety drogi. Profil podłużny projektowanej jezdni należy dostosować do istniejącego ukształtowania jezdni. Projektowaną drogę należy dopasować wysokościowo w miejscu połączenia z istniejącymi nawierzchniami mineralno-bitumicznymi.

3.2.6 Przekrój poprzeczny drogi.

Projektuje się jezdnię o przekroju daszkowym 2% pozwalającym na

odprowadzenie wody na tereny przydrożne. Szerokość projektowanej jezdni wynosi 4,2 m.b., w miejscu mijanki 5,0 m.b. Szerokość poboczy wynosi 75 cm. Spadek poprzeczny daszkowy o wartości 2%.

Uwaga: Dopuszcza się na budowie korekty przekroju poprzecznego (zmniejszenie lub zwiększenie nachylenia poprzecznego jezdni), celem lepszego dopasowania do istniejącego przekroju poprzecznego jezdni. Korekta przekroju poprzecznego nie może wpływać negatywnie na odwodnienie jezdni.

3.2.7 Wykonanie poboczy utwardzonych z kruszywa łamanego

W ramach przebudowy należy również wykonać utwardzone pobocza wzdłuż drogi. Przed wykonaniem poboczy należy wykonać ścięcie istniejących poboczy gruntowych, a następnie ułożenie warstwy kruszywa łamanego o frakcji 0-31,5. Pobocze należy wykonać o grubości 10 cm i szerokości 75 cm. Nachylenie poprzeczne pobocza wykonać o spadku 8% w kierunku od jezdni. Utwardzone pobocze poprawi spływ wody spoza jezdni oraz zabezpiecza konstrukcję drogi przed podmywaniem przez wody opadowe.

3.3 ODWODNIENIE

Za pomocą przekroju daszkowego wody opadowe zostaną sprowadzone na tereny przydrożne oraz do rowów przydrożnych jak dotychczas. Pobocza tłuczniowe poprawią spływ wody poza pas jezdni.

3.4 WARUNKI GRUNTOWO-WODNE

Na całym opracowaniu stwierdzono występowanie gruntów G1. Warunki gruntowe w zależności od stopnia ich skomplikowania zalicza się do prostych a przedmiotowa inwestycja zaliczona jest do pierwszej kategorii geotechnicznej.

3.5 WPŁYW NA ŚRODOWISKO.

Planowana inwestycja polegająca na przebudowie drogi w miejscowości Chełmo na działkach o numerach ewidencyjnych 172, 402, 477 obręb 0003 Chełmo zgodnie z §3 ust. 1, pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 09.11.2010 r.

((Dz.U. Nr 213/2010, poz. 1397 z późniejszymi zmianami) nie jest zaliczana do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Z uwagi na istniejący stan drogi oraz na zakres planowanych robót przedsięwzięcie nie spowoduje pogorszenia istniejących warunków związanych z uciążliwością i szkodliwością dla środowiska, a wręcz warunki te polepszy (mniejszy hałas spowodowany obecnie złym stanem nawierzchni oraz mniejsze wydzielanie spalin wynikające z krótszego czasu przejazdu).

3.6 URZĄDZENIA OBCE

Na działkach zlokalizowanych wzdłuż projektowanej inwestycji znajduje się

- sieć telekomunikacyjna
- sieć wodociągowa
- sieć elektroenergetyczna

***Uwaga:** Wykopy w miejscach z uzbrojeniem podziemnym, w pobliżu słupów linii energetycznej, wykonać ręcznie z zachowaniem szczególnej ostrożności w porozumieniu z przedstawicielami właścicieli tych obiektów. Roboty z wykorzystaniem sprzętu zmechanizowanego wykonywać z zachowaniem szczególnej ostrożności tak aby nie naruszyć uzbrojenia naziemnego.*

Wszystkie napotkane przewody podziemne na trasie wykonywanego wykopu, krzyżujące się lub biegnące równolegle z wykopem, powinny być zabezpieczone przed uszkodzeniem a w razie potrzeby podwieszone tak aby umożliwiały eksploatację.

3.7 KOLIZJE.

Brak.

4. INFORMACJA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA



ST PROJEKT Jacek Staniek
Kąty 18, 29-100 Włoszczowa
NIP 6090010369, tel. 600 319 265



Zleceniodawca :
Inwestor:

Gmina Masłowice
Masłowice 4
97-515 Masłowice



Nazwa inwestycji:

Przebudowa drogi w miejscowości Chełmo



Adres inwestycji:

**m. Chełmo, dz. nr ewid. 172, 402, 477 obręb 0003 Chełmo,
gm. Masłowice**

Branża: DROGOWA,

Autor branży drogowej:	mgr inż. Jacek Staniek	
Projektant branży drogowej:	mgr inż. Kamil Ziółkowski LOD/2541/PWOD/14	

Kąty, Sierpień 2020

4.1 ZAKRES ROBÓT DLA CAŁEGO ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO ORAZ KOLEJNOŚĆ REALIZACJI POSZCZEGÓLNYCH OBIEKTÓW (ZADAŃ)

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz. U. Nr 120, poz. 1126) każde planowane zamierzenie winno być poprzedzone analizą bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w zależności od zakresu i warunków realizacji planowanej inwestycji. Zakres robót drogowych dla niniejszego zamierzenia inwestycyjnego dotyczy:

4.1.1 Roboty rozbiórkowe i przygotowawcze

- Oczyszczenie nawierzchni mineralno-bitumicznej

4.1.2 Główne roboty branży drogowej

- Wykonanie warstwy wiążąco-wyrównawczej
- Wykonanie warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego
- Wykonanie poboczy tłuczniowych

4.2 WYKAZ ISTNIEJĄCYCH OBIEKTÓW BUDOWLANYCH

Istniejące obiekty budowlane to droga w miejscowości Chełmo. Na działkach zlokalizowanych wzdłuż projektowanej inwestycji znajduje się:

- sieć telekomunikacyjna,
- sieć wodociągowa,
- sieć elektroenergetyczna.

4.3 WSKAZANIE ELEMENTÓW ZAGOSPODAROWANIA DZIAŁKI LUB TERENU, KTÓRE MOGĄ STWARZAĆ ZAGROŻENIE BEZPIECZEŃSTWA I ZDROWIA LUDZI

W rejonach projektowanych robót drogowych występuje uzbrojenie podziemne i naziemne. Dla wykonania zaplanowanych robót drogowych nie przewiduje się przebudowy infrastruktury inżynierskiej.

4.4 WSKAZANIE DOTYCZĄCE PRZEWIDYWANYCH ZAGROŻEŃ WYSTĘPUJĄCYCH PODCZAS REALIZACJI ROBÓT BUDOWLANYCH, OKREŚLAJĄCE SKALĘ I RODZAJE ZAGROŻEŃ ORAZ MIEJSCE I CZAS

ICH WYSTĘPOWANIA

Realizacja wymienionych robót wymaga zwrócenia szczególnej uwagi i dozoru w przypadku realizacji robót w rejonie występowania zagrożeń wymienionych poniżej:

- Prace w pasie drogowym pod ruchem – należy je prowadzić zgodnie z projektem czasowej organizacji ruchu opracowanym przez wykonawcę robót oraz pozytywnie zaopiniowanym przez zarządcę drogi, odpowiednie jednostki administracyjne oraz policję.
- Prace w rejonie skrzyżowań z liniami energetycznymi niskiego, średniego i wysokiego napięcia – ściśle należy przestrzegać przepisów BHP wykonywania prac budowlanych sprzętem mechanicznym zarówno w przypadku linii napowietrznych jak i kabli ułożonych w gruncie.
- Prace w rejonie występujących skrzyżowań z wodociągami - wykonywać pod nadzorem właściwych służb branżowych i w sposób zapewniający ochronę pracujących ludzi.
- Należy stosować zasadę, że nie wszystkie prace można w pełni zmechanizować. Dotyczy to w szczególności robót ziemnych w rejonie istniejących przewodów infrastruktury technicznej. Część prac należy wykonywać ręcznie przy pełnym rozpoznaniu lokalizacji sieci i zabezpieczeniu bezpieczeństwa ludzi pracujących w wykopach.
- Prace budowlano–montażowe prowadzone podczas silnego wiatru i burzy.
- Wszelkie prace rozbiórkowe, prowadzone zarówno mechanicznie jak i ręcznie.

4.5 WSKAZANIE SPOSOBU PROWADZENIA INSTRUKTAŻU PRACOWNIKÓW PRZED PRZYSTĄPIENIEM DO REALIZACJI ROBÓT SZCZEGÓLNIE NIEBEZPIECZNYCH.

Konieczna jest znajomość przepisów w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy przez osoby pełniące nadzór techniczny na budowie: brygadzystę, majstra budowlanego, kierownika robót, kierownika budowy oraz personel inżynieryjno–techniczny wykonawcy robót budowlano–montażowych. Przed przystąpieniem pracownika do realizacji robót należy przeprowadzić właściwy instruktaż ze wskazaniem tych zagrożeń, które w danych warunkach prowadzenia robót

i na konkretnym odcinku trasy mogą spowodować określone zagrożenia dla zdrowia i życia pracownika, w szczególności:

Nie wolno dopuścić do zadania pracownika nie posiadającego wymaganych kwalifikacji, uprawnień czy umiejętności do jego wykonania a także dostatecznej znajomości przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy.

Pracodawca jest zobowiązany do zapewnienia przeszkolenia pracownika w zakresie BHP przed dopuszczeniem go do pracy oraz prowadzenia okresowych szkoleń w tym zakresie. Szkolenie wstępne obejmuje instruktaż ogólny, instruktaż stanowiskowy i szkolenie podstawowe. Odbycie przez pracownika instruktażu ogólnego i instruktażu podstawowego winno być potwierdzone przez pracownika na piśmie i odnotowane w jego aktach osobowych. Szkolenie podstawowe winno być zakończone egzaminem sprawdzającym. Szkolenie okresowe obowiązuje osoby objęte szkoleniem podstawowym.

Szkolenie okresowe przechodzą pracownicy zatrudnieni na stanowiskach robotniczych (w formie instruktażu) nie rzadziej niż raz na 3 lata, a na stanowiskach, na których występują duże zagrożenia wypadkowe – nie rzadziej niż raz w roku. Pracownicy, inne osoby kierujące pracownikami (np. mistrzowie, kierownicy) podlegają szkoleniom nie rzadziej niż co 6 lat. Szkolenie okresowe powinno być zakończone egzaminem sprawdzającym.

Niezależnie od ukończonych szkoleń, które winny być prowadzone według określonych programów dostosowanych pod względem formy i treści do realnie występujących zagrożeń i uciążliwości na określonym stanowisku czy grupie stanowisk, zatrudnionych przy budowie pracownikom na niebezpieczeństwo prowadzenia robót ziemnych. Szczególną uwagę winni zachować operatorzy maszyn budowlanych wykonujących roboty ziemne. Może się bowiem zdarzyć, że pomimo aktualizacji, na mapie nie zostały zaznaczone urządzenia i sieci infrastruktury technicznej.

W czasie prowadzenia robót należy stosować następujące akty prawne i przepisy:

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz.U. 2003 nr 47 poz. 401),

- Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26.09.1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz. U. Nr 129 poz. 844 z późniejszymi zmianami),
- Ustawa z dn. 29.06.1974 r. Kodeks Pracy z późniejszymi zmianami – dział X,
- Warunki techniczne wykonywania robót budowlano–montażowych, przepisy szczegółowe, normy itp.

4.6 WSKAZANIE ŚRODKÓW TECHNICZNYCH I ORGANIZACYJNYCH, ZAPOBIEGAJĄCYCH NIEBEZPIECZEŃSTWOM WYNIKAJĄCYM Z WYKONYWANIA ROBÓT BUDOWLANYCH W STREFACH SZCZEGÓLNEGO ZAGROŻENIA ZDROWIA LUB W ICH SĄSIEDZTWIE, W TYM ZAPEWNIAJĄCYCH BEZPIECZNĄ I SPRAWNĄ KOMUNIKACJĘ, UMOŻLIWIAJĄCĄ SZYBKĄ EWAKUACJĘ NA WYPADEK POŻARU, AWARII I INNYCH ZAGROŻEŃ

W celu sprawnego i bezpiecznego prowadzenia prac budowlanych niezbędne jest wskazanie właściwych środków technicznych i organizacyjnych zapobiegających niebezpieczeństwom wynikającym z prowadzenia tych robót w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub życia i w ich sąsiedztwie. W szczególności umożliwiających szybką ewakuację na wypadek pożaru, wybuchu, osunięcia się ziemi, poważnego wypadku drogowego z udziałem sprzętu i ludzi lub wszystkich innych niebezpieczeństw mogących towarzyszyć prowadzeniu robót drogowych pod ruchem.

W tym celu konieczne są:

- właściwy instruktaż pracowników,
- rozmieszczenie urządzeń przeciw pożarowych wraz z drogami dojazdowymi (np. sąsiadujące ulice),
- rozmieszczenie sprzętu ratunkowego (apteczki, nosze itp.),
- rozmieszczenie i oznaczenie granic obszarów wewnętrznych i zewnętrznych stref pracy sprzętu mechanicznego i pomocniczego,
- rozwiązanie układów komunikacyjnych, transportowych na potrzeby budowy z uwzględnieniem komunikacji do przyległych do przebudowywanej drogi posesji,

- oznakowanie robót zgodnie z zatwierdzonym projektem czasowej organizacji ruchu.

Uwagi:

- Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia jest podstawą odrębnego opracowania – Planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia „Planu BIOZ zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. (Dz. U. Nr 120 z dnia 10 lipca 2003 r. poz. 1126).
- Niniejsza „Informacja BIOZ” stanowi integralną część projektu budowlanego „Przebudowa drogi w miejscowości Chełmo”.

5.CZĘŚĆ RYSUNKOWA

5.1 RYS. 1 LOKALIZACJA

5.2 RYS. 2 PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU

5.3 RYS. 3 PRZEKROJE POPRZECZNE DROGI

6.OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA

7.IZBA, UPRAWNIENIA PROJEKTANTA