

NAZWA I ADRES ZAMAWIAJĄCEGO	<div data-bbox="711 203 1230 450" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="711 488 1238 521" data-label="Text"> 34-323 Ślemień ul. Krakowska 148 </div>			
NAZWA I ADRES OBIEKTU BUDOWLANEGO	„MODERNIZACJA DROGI DOJAZDOWEJ DO GRUNTÓW ROLNYCH - UL. OSIEDŁOWA W M. ŚLEMIENI - PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ PUBLICZNEJ UL. OSIEDŁOWA W ŚLEMIENIU”			
STADIUM	MATERIAŁY DO ZGŁOSZENIA ROBÓT – PRZEBUDOWA DROGI W GRANICACH ISTNIEJĄCEGO PASA DROGOWEGO			
Jednostka ewidencyjna: Ślemień		Obręb: Ślemień		
Kategoria obiektu budowlanego: Kategoria XXV - ISTNIEJĄCA PUBLICZNA DROGA GMINNA				
Identyfikator działek: 241712_2.0003.4851/1; 241712_2.0003.2958/12				
STANOWISKO	IMIĘ I NAZWISKO	NR UPRAWNIEŃ	SPECJALNOŚĆ	PIECZĄTKA I PODPIS
PROJEKTANT:	mgr inż. Damian Kruczyński	SLK/8002/PWBD/18	DROGOWA	
<div data-bbox="189 1453 590 1485" data-label="Text"> DATA OPRACOWANIA: LIPIEC 2025 </div> <div data-bbox="1042 1453 1342 1485" data-label="Text"> EGZEMPLARZ NR 1 2 </div>				

SPIS ZAWARTOŚCI PROJEKTU

A.	CZĘŚĆ OPISOWA	3
1.	PODSTAWA OPRACOWANIA	3
2.	PRZEDMIOT I ZAKRES OPRACOWANIA.....	3
3.	STAN ISTNIEJĄCY	3
4.	STAN PROJEKTOWANY	4
5.	ROZBIÓRKI ELEMENTÓW ZAGOSPODAROWANIA PASA DROGOWEGO	7
6.	ZIELEŃ	7
7.	OCHRONA GRUNTÓW ROLNYCH I LEŚNYCH	7
	MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO	8
9.	INFORMACJA O WPŁYWIE EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ	8
11.	WPŁYW INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO	8
12.	OKREŚLENIE OBSZARU ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU ZGODNIE Z ART. 20 UST 1 PKT 1C PRAWA BUDOWLANEGO	9
13.	INFORMACJE UZUPEŁNIAJĄCE	9
B.	INFORMACJA BIOZ.....	10
	DO IZBY INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA	12
D.	CZĘŚĆ GRAFICZNA	15

A. CZĘŚĆ OPISOWA

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Opracowanie wykonane jest na zlecenie Gminy Ślemień, ul. Krakowska 148, 34-323 Ślemień, dotyczące wykonania projektu inwestycji pod nazwą „Modernizacja drogi dojazdowej do gruntów rolnych – ul. Osiedlowa w m. Ślemień– Przebudowa ul. Osiedlowa w Ślemieniu”.

Podstawę formalną stanowi:

- Zlecenie Inwestora Podstawy techniczne:
- Wizja i pomiary w terenie.
- Oględziny i ocena przedmiotowej drogi.
- Uzgodnienia z Inwestorem.
- Ustawa z dnia 07.07.1994 r. – Prawo budowlane, tekst jednolity;
- Mapa zasadnicza w skali 1:500;
- Inne aktualne normy, przepisy oraz literatura techniczna.

2. PRZEDMIOT I ZAKRES OPRACOWANIA

Celem opracowania jest wykonanie projektu budowlano - wykonawczego uproszczonego zakładającego przebudowę drogi wraz z opisem sposobu i zakresu prac budowlanych dla przebudowy drogi gminnej publicznej ul. Osiedlowa w miejscowości Ślemień na długości 450 mb. Przedmiotowa przebudowa nie wykracza poza działki określone w dokumentacji i we wniosku.

Zakres opracowania obejmuje :

- przebudowę nawierzchni drogi poprzez miejscowe poszerzenia jezdni do jednolitej szerokości 4,00m;
- uzupełnienie poboczy;

Dokładny zakres prac opisano w dalszej części. Lokalizację przedmiotowej inwestycji przedstawiono na rysunku - „Plan sytuacyjny”

3. STAN ISTNIEJĄCY

Przedmiotowe droga zlokalizowana jest na terenie gminy Ślemień. Jest to gmina wiejska w województwie śląskim, w powiecie żywieckim.

Obecny stan drogi przeznaczonej do przebudowy jest niezadowolający. Nawierzchnia z asfaltu z widocznymi spękaniami charakteryzują się wysokim stopniem wyeksploatowania. Posiada ona liczne, ubytki, uszkodzenia nawierzchni; przełomy, wykruszenia przy krawężniach. Nawierzchnia wymaga przebudowy.

W stanie istniejącym, droga posiadają przekrój drogowy o zmiennej szerokości od 3,70m – 5,20m. Droga posiada zmienny spadek na łukach poziomych i na prostych. Niweleta drogi dostosowana jest do przyległego terenu.

Na przedmiotowym odcinku drogi występują zjazdy zwykłe.

Uzbrojenie terenu o małej gęstości.

Odwodnienie realizowane jest obecnie przy pomocy spadków poprzecznych i podłużnych. Wody opadowe odprowadzane są na teren inwestora.

Teren sąsiadujący z inwestycją charakteryzuje się terenami rolnymi skupionymi wzdłuż ciągów komunikacyjnych.

4. STAN PROJEKTOWANY

4.1 Przeznaczenie i program użytkowy obiektu

Obiektem objętym przebudową jest publiczna droga gminna. Przeznaczeniem obiektu jest prowadzenie ruchu pieszego i kołowego lokalnego.

Celem robót budowlanych dla przebudowy dróg jest poprawa bezpieczeństwa, ergonomii i komfortu użytkowania drogi.

4.2 Powiązanie z innymi drogami

Istniejący układ komunikacyjny nie ulegnie zmianie.

Ulica Osiedlowa posiada powiązanie z gminną drogą publiczną (ul. Za Wodą) oraz drogą wojewódzką 946 ul. Zakopiańska – poza zakresem opracowania.

4.3 Podstawowe parametry techniczne inwestycji

Parametry techniczne:

- droga gminna publiczna
- klasa drogi – D
- prędkość projektowa - 40 km/h
- długość odcinka – 450 m
- szerokość jezdni – 4,0 m - dwukierunkowy 1/1 – zgodnie z § 17. 1. *Szerokość pasa ruchu na jezdni z jednym pasem ruchu powinna być mniejsza niż suma szerokości dwóch pasów ruchu, ale nie mniejsza niż 3,50 m*
- pobocza obustronne o szerokości – 0,5 m – zgodnie z § 27. 1. *Do ruchu pieszych projektuje się drogę dla pieszych, drogę dla pieszych i rowerów lub pobocze*
- droga jednojezdniowa, jednopasowa
- Nawierzchnia jezdni: beton asfaltowy - Kategoria obciążenia ruchem KR1

4.4 Rozwiązanie sytuacyjne

Jezdnia

W planie przebieg drogi pozostaje niezmieniony lecz zostanie ona doprowadzona do jednolitej szerokości poprzez poszerzenia, geometria pionowa pozostaje bez zmian. W granicach opracowania wykonane zostanie wyrównanie krawędzi jezdni. Przebieg planowanej przebudowy jest bezpośrednio powiązany z przebiegiem istniejącej drogi. Wykonanie przebudowy nawierzchni drogi ma na celu ujednolicenie szerokości jezdni poprzez poszerzenia oraz wykonanie nowych warstw nawierzchni w ramach istniejącej drogi, uzupełnienie kruszywa łamanego na powierzchni poboczy.

Pochylenie podłużne jezdni dostosowane do jej ukształtowania istniejącego. Pochylenie poprzeczne, jednostronne 2% w kierunku obniżenia terenu.

Planowane roboty związane z przebudową obejmą:

- frezowanie/niwelacja/uzupełnienie i profilowanie istniejącej nawierzchni do wymaganych rzędnych. Na tak przygotowanej powierzchni należy ułożyć warstwę wiążącą z betonu asfaltowego 0/16mm o grubości 5,0cm i warstwę ścieralną z betonu asfaltowego 0/11mm o grubości 4,0cm. Szczegóły odnośnie konstrukcji nawierzchni na jezdni podano w dalszej części opracowania.

- wykopy pod poszerzenie, ułożenie warstw z kruszywa do wymaganych rzędnych. Na tak przygotowanej powierzchni należy ułożyć warstwę wiążącą z betonu asfaltowego 0/16mm o grubości 5,0cm i warstwę ścieralną z betonu asfaltowego 0/11mm o grubości 4,0cm. Szczegóły odnośnie konstrukcji nawierzchni na jezdni podano w dalszej części opracowania.

Pobocza, zjazdy i skrzyżowania.

Planuje się uzupełnienie poboczy w zakresie działki drogowej. Uzupełnienie poboczy należy wykonać z kruszywa łamanego (kliniec) 0/31,5mm stabilizowanego mechanicznie gr. 8cm. Pochylenie poprzeczne pobocza zgodnie z kierunkiem pochylenia jezdni i dalej w kierunku urządzeń odwadniających drogę.

Istniejące zjazdy należy wyremontować tj. ułożyć taką samą nawierzchnię jak w stanie dotychczasowym, na długości i szerokości odpowiadającej stanowi istniejącemu. Spadek zjazdu wyprofilować w sposób pozwalający na optymalne połączenie nowej nawierzchni drogi z istniejącą nawierzchnią zjazdu. Zjazdy należy realizować w granicy działki drogowej.

4.5 Rozwiązanie wysokościowe

Przebieg wysokościowy drogi będącej przedmiotem opracowania pozostaje niezmienny w stosunku do stanu istniejącego. Niweleta jezdni zostanie bez zmian. Początek i koniec opracowania został dowiązany wysokościowo do stanu istniejącego.

Istniejące wläzy studzienek kanalizacyjnych oraz skrzynki zasuw wodociągowych występujące w pasie drogi należy wyregulować i dostosować wysokościowo do niwelety jezdni oraz pochyleń podłużnych i poprzecznych nowej nawierzchni jezdni.

4.6 Przekroje typowe

Droga posiada przekrój poprzeczny ze spadkiem obustronnym 2%. Przekroje typowe dla planowanych rozwiązań zamieszczono na rysunku nr 3.

4.7 Dostosowanie obiektu dla osób niepełnosprawnych

Przedmiotowa przebudowywana droga nie ogranicza dostępności osobom niepełnosprawnym.

4.8 Obciążenie ruchem

Projektowaną drogą uczęszczać będą głównie samochody osobowe dojeżdżające do istniejących budynków mieszkalnych.

Z uwagi na oczekiwany „blisko zerowy” ruch samochodów ciężarowych przyjęto kategorię ruchu KR1 (zgodnie z „Katalogiem typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych”).

4.9 Odwodnienie

Odwodnienie powierzchniowe drogi zostaje zapewnione poprzez odpowiednie ukształtowanie spadków jezdni, jednocześnie dostosowując się do istniejących pochyleń podłużnych i poprzecznych nawierzchni. W ramach inwestycji planuje się wyremontować istniejące urządzenia odwadniające m.in. ścianki i wyloty urządzeń odwadniających. Nie ingeruje się w istniejące stosunki wodne.

Wszystkie wody opadowe zagospodarowane zostaną na terenie Inwestora.

4.10 Urządzenia uzbrojenia terenu.

Przed przystąpieniem do robót ziemnych należy wykonać ręcznie wykopy kontrolne, celem dokładnej lokalizacji istniejących na trasie przewodów uzbrojenia podziemnego. Wszelkie prace w pobliżu istniejącego uzbrojenia terenu należy prowadzić pod nadzorem użytkownika tego uzbrojenia, ręcznie ze szczególnym zwróceniem uwagi na obowiązujące wymagania BHP. Wszystkie napotkane przewody podziemne na trasie wykonywanego wykopu, krzyżujące się lub biegnące równolegle z wykopem należy zabezpieczyć przed uszkodzeniem, a w razie potrzeby podwiesić w sposób zapewniający ich eksploatację. **Ze względu na brak głębokich wykopów nie występują kolizje z istniejącym uzbrojeniem podziemnym.** Nie wyklucza się istnienia w terenie uzbrojenie niezainwentaryzowanego. Wszystkie studnie, wpusty oraz zasuwy należy dostosować wysokościowo (regulacja pionowa) do nowych rzędnych góry nawierzchni.

Wszystkie roboty budowlane dotyczą górnych warstw nawierzchni i w większości będą prowadzone w nasypie, w związku z tym nie ma możliwości wystąpienia kolizji z istniejącymi sieciami podziemnymi zlokalizowanymi w pasie drogi.

4.11 Roboty ziemne

Wszelkie wymagania i badania dotyczące drogowych robót ziemnych należy przyjmować zgodnie z normą PN-S-02205:1998.

Ziemie z wykopów, z uwagi na jej własności należy wykorzystać do niwelacji terenu przy innych inwestycjach. Nadmiar ziemi należy wywieźć poza teren budowy.

4.12 Warunki gruntowo-wodne

Według Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24 września 1998r (Dz. U. Nr 126, poz. 839) w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych podłoże jest proste, inwestycja zalicza się do I kategorii geotechnicznej. Omawiany obszar leży na terenie zewnętrznych Karpat Zachodnich, zlokalizowany jest w obrębie Beskidu Śląskiego i Kotliny Żywieckiej. Zbudowany jest z utworów trzeciorzędowych i kredy dolnej. Trzeciorząd reprezentowany jest przez margle globigerynowe i piaskowce ciężkowickie, utwory czwartorzędowe to mieszanina otoczków, piaskowców z drobniejszą frakcją żwirów i piasków zaglinionych. Zwierciadło wody ma generalnie charakter swobodny i stabilizuje się na głębokości 1 do 2,5 m przy znacznych wahaniach w cyklach retencyjnych. Zasilanie wód gruntowych odbywa się drogą bezpośredniej infiltracji opadów atmosferycznych.

4.13 Konstrukcje nawierzchni

Konstrukcja nawierzchni jezdni przyjęto wg warunków technicznych wydanych przez Inwestora przedmiotowej inwestycji.

- **Projektowana konstrukcja nawierzchni dróg**

Górne warstwy konstrukcyjne nawierzchni	Grubość warstwy
warstwa ścieralna z AC11S	4 cm
warstwa wiążąca z AC16W	5 cm
istniejąca nawierzchni z asfaltobetonu – frezowanie/profilowanie/skropienie/uzupełnienie podbudowy	5-10 cm

Górne warstwy konstrukcyjne nawierzchni - poszerzenie	Grubość warstwy
warstwa ścieralna z AC11S	4 cm
warstwa wiążąca z AC116W	5 cm
podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie	20 cm
podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego 0/63 stabilizowanego mechanicznie	30 cm
• pobocza	
Opis warstwy	Grubość warstwy
pobocze z kruszywa łamanego 0/31,5mm stabilizowanego mechanicznie	8 cm

5. ROZBIÓRKI ELEMENTÓW ZAGOSPODAROWANIA PASA DROGOWEGO

Projekt przewiduje rozbiórki następujących elementów:

- rozbiórkę istniejącej nawierzchni jezdni, zjazdów

Wszystkie materiały przewidziane do rozbiórki Wykonawca robót zagospodaruje we własnym zakresie stosując zasadę, że w pierwszej kolejności materiały te zostaną przekazane do odzysku a w przypadku braku takiej możliwości do unieszkodliwiania (traktując składowanie jako ostateczność). W przypadku przekazywania tych materiałów innym podmiotom należy mieć na względzie fakt, że podmioty te winny posiadać odpowiednie zezwolenia na transport i przejmowanie odpadów (zgodnie z ustawą o odpadach).

6. ZIELEŃ

Na przedmiotowym odcinku, w pasie drogowym drogi nie występuje roślinność w postaci drzew lub krzewów, której usytuowanie koliduje z planowaną przebudową drogi. Nie przewiduje się wycinki drzew i krzewów.

7. OCHRONA GRUNTÓW ROLNYCH I LEŚNYCH

W terenie pod planowaną inwestycję nie występują ograniczenia wynikające z ochrony gruntów rolnych i leśnych.

8. INFORMACJA O WPISIE PRZEDMIOTOWEGO TERENU DO REJESTRU ZABYTKÓW ORAZ O OCHRONIE WYNIKAJĄCEJ Z

MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

Teren, na którym prowadzone będą roboty związane z zamierzeniem inwestycyjnym nie jest wpisany do rejestru zabytków i nie podlega ochronie na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

9. INFORMACJA O WPŁYWIE EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ

Teren objęty inwestycją nie znajduje się w granicach terenu górniczego i nie jest objęty wpływem eksploatacji górniczej.

10. INFORMACJA O POŁOŻENIU DZIAŁKI WZGLĘDEM OBSZARU NATURA 2000.

Teren, na którym planuje się wykonanie planowanej inwestycji nie leży na terenie obszaru „Natura 2000”.

11. WPŁYW INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO

Zaprojektowana droga wewnętrzna nie wymagają decyzji środowiskowej zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko z dnia 10 września 2019r.:

§ 3. 1. Do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się następujące rodzaje przedsięwzięć:

62) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1–5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;

Przewidywany zakres oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a także warunki lokalne wynikające z usytuowania planowanej inwestycji nie wymusza stosowania specjalnych technik oraz technologii związanych ze specyfiką funkcji.

Inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na środowisko. Ilość pojazdów oraz intensywność ruchu nie spowoduje wzrostu i przekroczenia norm hałas i zanieczyszczenia środowiska.

Oddziaływanie na środowisko w niewielkim stopniu na etapie budowy o zakresie lokalnym ograniczonym do granicy działki, na której wykonana zostanie inwestycja.

Projektowane prace nie przewidują prac w granicach parku krajobrazowego ani rezerwatu przyrody. Na terenie projektowanym lub w sąsiedztwie nie występują pomniki przyrody oraz nie ustanowiono obszaru Natura 2000.

Planowana inwestycja nie wpłynie negatywnie na formy ochrony przyrody żywej i nieożywionej oraz krajobrazu, nie zostanie pogorszony stan siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków roślin i zwierząt. Planowane przedsięwzięcie nie będzie miało istotnego negatywnego oddziaływania na obszary prawnie chronione.

12. OKREŚLENIE OBSZARU ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU ZGODNIE Z ART. 20 UST 1 PKT 1C PRAWA BUDOWLANEGO

W myśl art. 20 Prawa budowlanego, należy określić obszar oddziaływania obiektu, tj. terenu wyznaczonego w otoczeniu obiektu budowlanego na podstawie przepisów odrębnych, wprowadzających związane z tym obiektem ograniczenia w zagospodarowaniu, w tym zabudowy, tego terenu.

Realizacja inwestycji polegające na remoncie układu dróg wewnętrznych nie zmieni oddziaływania na powietrze, gdyż natężenie ruchu samochodowego nie ulegnie zmianie.

Na podstawie analizy oddziaływania inwestycji (na powierzchnię ziemi, krajobraz, klimat, wody powierzchniowe i podziemne, jakość powietrza atmosferycznego, rośliny, zwierzęta, siedliska przyrodnicze, ekosystemy), nie stwierdzono dla planowanego przedsięwzięcia konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, o którym mowa w art. 135 ustawy Prawo ochrony środowiska z dnia 27 kwietnia 2001r. (t.j. Dz. U. z 2016 r., poz. 672).

Biorąc powyższe pod uwagę stwierdza się, że wszystkie wpływy planowanego przedsięwzięcia związane z klimatem środowiskowym takie jak zanieczyszczenie powietrza, gleby czy hałas ograniczą się do granic pasa drogowego.

W związku z powyższym zasięg oddziaływania planowanej przebudowy ograniczy się do nieruchomości gruntowych, na których planowana jest przedmiotowa inwestycja.

13. INFORMACJE UZUPEŁNIAJĄCE

- Punkty geodezyjne podlegające ochronie należy odtworzyć.
- Teren prac podczas prowadzenia robót budowlanych należy ogrodzić, teren powinien być niedostępny dla osób bezpośrednio niezatrudnionych przy robotach budowlanych.
- Wszystkie roboty budowlane powinny być prowadzone zgodnie z projektem, przepisami techniczno-budowlanymi, obowiązującymi Polskimi Normami oraz zasadami wiedzy technicznej, przepisami p.poż., bezpieczeństwa i higieny pracy i pod nadzorem osoby do tego uprawnionej, z zachowaniem szczególnych środków ostrożności, przy użyciu wyrobów budowlanych dopuszczonych do obrotu i powszechnego stosowania w budownictwie.
- Wszystkie prace należy prowadzić pod nadzorem osoby uprawnionej.
- W miejscach zbliżeń i skrzyżowań z istniejącym uzbrojeniem podziemnym, prace ziemne wykonywać ręcznie.
- Wykonawca jest odpowiedzialny za jakość wykonanych robót, bezpieczeństwo wszelkich czynności na terenie budowy, metody użyte przy budowie oraz za ich zgodność z normami i dokumentacją projektową.
- Materiał rozbiórkowy i gruz należy wywieźć na wyznaczone do tego celu wysypisko.
- W czasie wykonywania robót Wykonawca powinien, zainstalować wszystkie tymczasowe urządzenia zabezpieczające i poprawiające bezpieczeństwo na czas trwania robót, zapewniając w ten sposób bezpieczeństwo pojazdów i pieszych.
- Po zakończeniu robót budowlanych teren placu budowy należy uporządkować i zagospodarować zgodnie z przeznaczeniem

B. INFORMACJA BIOZ

1. Zakres robót oraz kolejność realizacji poszczególnych obiektów

Zakres prowadzonych najważniejszych robót:

1. Zabezpieczenie terenu robót przed wstępem niepowołanych osób
2. Przekopy kontrolne
3. Roboty ziemne
4. Regulacja włazów istniejących sieci
5. Podbudowy z kruszyw
6. Roboty nawierzchniowe
7. Roboty wykończeniowe

2. Elementy zagospodarowania terenu które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi

Szczególną uwagę należy zwrócić na

1. Roboty wykonywane w sąsiedztwie linii energetycznych
2. Roboty wykonywane przy komorach i studniach kanalizacyjnych

3. Przewidywane zagrożenia podczas realizacji robót budowlanych. Skala i rodzaje zagrożeń

Roboty drogowe będą prowadzone częściowo „pod ruchem”, dlatego szczególną uwagę należy zwrócić na właściwe zabezpieczenie robót według uprzednio opracowanych i zatwierdzonych projektów tymczasowych zmian istniejącej organizacji ruchu.

Należy również zwrócić uwagę na zabezpieczenie przed wstępem na teren budowy przez osoby nieupoważnione.

Podczas realizacji robót budowlanych miejscami, w których mogą wystąpić zagrożenia są między innymi:

- Wykonywanie wykopów pionowych bez rozparcia, przy przewidywanej w projekcie głębokości oraz prace montażowe w wykopach stanowią zagrożenie przysypania ziemią;
- Roboty wykonywane pod lub w pobliżu przewodów linii elektroenergetycznych w odległości liczonej poziomo od skrajnych przewodów mniejszych niż 3,0 m dla linii o napięciu znamionowym nie przekraczającym 1 Kv,

Przewidywane zagrożenia

1. Zasypanie pracowników w wyniku zawalenia się ścian wykopów
2. Wpadnięcie do wykopu lub studzienki na skutek uderzenia (np. łyżką koparki);
3. Obsunięcie się ziemi z krawędzi wykopu lub poślizgnięcie się;
4. Porażenie prądem podczas prowadzenia robót w pobliżu przewodów energetycznych;
5. Potrącenie robotników przez pojazdy samochodowe.

4. Wskazanie sposobu prowadzenia instruktażu pracowników przed przystąpieniem do robót szczególnie niebezpiecznych

Szkolenie należy prowadzić zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 28.05.1996r. w sprawie szczegółowych zasad szkolenia w dziedzinie BHP.

Kadra inżynieryjno-techniczna powinna ukończyć podstawowe i okresowe kursy w zakresie BHP dla osób kierujących pracownikami, uwzględniające czynniki i zagrożenia charakterystyczne dla tego typu prac. Pracownicy pracujący na stanowiskach robotniczych powinni zostać objęci szkoleniem okresowym w zakresie BHP. Przed przystąpieniem do realizacji robót kierownictwo powinno

przeprowadzić instruktaż pracowników na placu budowy ze wskazaniem miejsc i robót szczególnie niebezpiecznych.

W przypadku wystąpienia zagrożenia pracownik ma obowiązek zgłoszenia bezpośrednio swojemu przełożonemu (brygadziście, majster, kierownik), a następnie powiadomienie odpowiednich służb ratunkowych (STRAŻ POŻARNA, POGOTOWIE RATUNKOWE, GAZOWE, ENERGETYCZNE).

5. Środki techniczne i organizacyjne zapobiegające niebezpieczeństwom

Wszystkie miejsca mogące stwarzać zagrożenia muszą zostać wygradzone oraz dodatkowo oznakowane tablicami informacyjnymi takimi jak: „GŁĘBOKIE WYKOPY”, „ROBOTY NA WYSOKOŚCIACH”, „WYCINKA DRZEW”. Oznakowanie będzie także dotyczyło miejsc wymagających zabezpieczenia przed wstępem osób trzecich. Prace szczególnie niebezpieczne powinny być prowadzone w obecności kierowników poszczególnych robót oraz pod nadzorem technicznym przedstawicieli właścicieli sieci.

Dla zapobieżenia zagrożeniom należy przedsięwziąć następujące środki:

1. Oznakować i zabezpieczyć teren przed dostępem osób postronnych;
2. Opracować i zatwierdzić do realizacji projekty tymczasowych zmian istniejącej organizacji ruchu – na czas prowadzonych robót.
3. Zadbać o dobrą komunikację na terenie budowy dotyczącą: dojścia pracowników do stanowiska pracy, dostawy materiałów budowlanych, zejścia do budynków oraz uwzględnić możliwość ewentualnej ewakuacji osób zagrożonych lub poszkodowanych na wypadek pożaru, awarii i innych zagrożeń;
4. Wykonać umocnienie konstrukcją rozporową ścian wykopów i zabezpieczającą skarpy. Typ konstrukcji dostosować do głębokości, rodzaju gruntu, czasu utrzymania wykopu, obciążeń transportem, składowaniem materiałów i innych obciążeń w sąsiedztwie wykopów.
5. Przy wykopach płytszych (do 1,0 m) i gruncie spoistym wykonać ściany pochylone z uwzględnieniem klina naturalnego odłamu gruntu;
6. Ograniczyć napływ wód deszczowych i zapewnić ich odprowadzenie z dna wykopu;
7. Zachować bezpieczną odległość wykopów od innych budowli i obiektów (np. budynków, ogrodzeń, drzew, itp.);
8. Przed każdorazowym rozpoczęciem robót w wykopie sprawdzić stan skarp i umocnień;
9. Prace przy skrzyżowaniach z innymi sieciami prowadzić pod nadzorem osób odpowiadających za dany rodzaj sieci;
10. Kierownik budowy jest odpowiedzialny za sporządzenie dla inwestycji Planu Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia (BIOZ). Szczegółowy zakres planu BIOZ powinien spełniać wymagania przedstawione w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 roku w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych.

6. Przepisy związane

Roboty budowlane należy prowadzić zgodnie z aktualnie obowiązującymi przepisami, w szczególności:

1. Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 06.02.2003 roku w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. Nr 47 poz. 401);
2. Rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 20.09.2001r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas eksploatacji maszyn i innych urządzeń technicznych do robót ziemnych, budowlanych i drogowych;
3. Rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 17.09.1999r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy urządzeniach i instalacjach energetycznych;

4. Rozporządzeniem Ministra Budownictwa i przemysłu Materiałów Budowlanych z dnia 28.03.1972r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy wykonywaniu robót budowlano – montażowych i rozbiórkowych.

C. UPRAWNIENIA I ZAŚWIADCZENIA O PRZYNALEŻNOŚCI DO IZBY INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

BRANŻA DROGOWA

1.1) mgr inż. Damian Kruczyński UPR.BUD. SLK/8003/PWBD/18

1.2) mgr inż. Damian Kruczyński - Zaświadczenie o przynależności do Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa

D. CZĘŚĆ GRAFICZNA

1. Spis rysunków:

D-1 ORIENTACJA
D-2 PLAN SYTUACYJNY
D-3 PRZEKROJE TYPOWE