

USŁUGI PROJEKTOWE **sc**

drogi, ulice, organizacja ruchu

inż. Franciszek Rytwiński tel. 266-87-64; 601-86-87-78
 ul. gen. Władysława Andersa 42 09-410 **Płock**
 NIP 774-27-49-470 e-mail: rondofr@poczta.onet.pl

PROJEKT BUDOWLANY PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ działki nr: 34 i 140 (obręb Dobrów) oraz 77 (obręb Teodorów) w miejsc. Dobrów i Teodorów, gm. Szczawin Kościelny długość odcinka 0,695 km

Inwestor: Gmina Szczawin Kościelny, pow. Gostynin

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA			
		strona	nr rys.
1.	Projekt zagospodarowania terenu	2-4	
2.	Projekt architektoniczno-budowlany	5-9	
3.	Informacja dotycząca BIOZ	10-13	
4.	Oświadczenia proj. i spr. z zaświadczeniami	14-18	
5.	Decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego	19-23	
RYSUNKI			
6.	Orientacja	24-24	
7.	Projekt zagospodarowania terenu	25-25	2.0
8.	Przekroje normalne	26-26	3.0
9.	Profil podłużny	27-27	4.0
10.	Oryginały map do celów projektowych (w egz. nr 1)	28-28	

Projektant: inż. Franciszek Rytwiński upr. drog 148/88
 Asystent: inż. Tomasz Dudkiewicz
 Sprawdził: mgr inż. Zenobia Skutnik upr. drog. 46/91

Egz. nr 1, 2, 3, 4

Płock 2012.07

PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU

- część opisowa -

1. PRZEDMIOT INWESTYCJI

Celem niniejszego opracowania jest przebudowa drogi gminnej w miejsc. Dobrów i Teodorów, gm. Szczawin Kościelny o długości 695 m.

2. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Teren objęty opracowaniem zlokalizowany jest w obszarze terenów rolnych, leśnych oraz zabudowy rolniczej.

Istniejące uzbrojenie:

- wodociąg gminny, na terenach prywatnych poza pasem drogowym, z poprzecznym przejściem pod projektowaną drogą,
 - sieć telekomunikacyjna, na terenach prywatnych poza pasem drogowym oraz w pasie drogowym,
 - napowietrzna sieć energetyczna, na terenach prywatnych poza pasem drogowym,
- Na całym obszarze drzewa i krzewy na granicy pasa drogowego.

Odwodnienie drogi odbywa się powierzchniowo na przyległy teren, droga częściowo okopana rowami.

Granica pasa drogowego biegnie po granicach działek przyległych do drogi, szerokość pasa drogowego wynosi od około 6,5 m do około 8,5 m.

Droga o nawierzchni tłuczniowej, posiada ukształtowany przebieg tak w planie i w profilu. Korony drogi nie wchodzi w kolizję z gruntami prywatnymi, mieści się w granicach pasa drogowego.

Oznakowanie pionowe i poziome nie występuje na terenie objętym opracowaniem.

3. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

Opracowanie obejmuje:

- wykonanie drogi o nawierzchni bitumicznej o dł. 695m i szer. 3,1m,
- uzupełnienie poboczy pospółką o szer. 0,5m po obydwu stronach drogi,
- wykonanie zjazdów o nawierzchni żwirowej z projektowanej drogi do działek przyległych (do granicy pasa drogowego),

Parametry do projektowania drogi gminnej wynikające z rozporządzenia MTiGM z dnia 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego:

- droga gminna dojazdowa,
- długość projektowanej drogi 695m,
- szerokość jezdni 3,1m,
- kategoria ruchu KR1, ruch lekki,
- szerokość poboczy 2x0,5m,
- ilość jezdni 1 oraz ilość pasów ruchu 2,
- prędkość projektowa 50 km/h,
- szerokość pasa drogowego w granicach istniejących działek drogowych do 8,5m,

- linie rozgraniczające drogę docelowo szer. 10m,

Odwodnienie projektowanej drogi odbywać się będzie za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych powierzchniowo na nieutwardzone pobocza drogi (działka drogowa).

Na całym obszarze drzewa i krzewy na granicy pasa drogowego.

Projektowana droga mieści się w granicach pasa drogowego, nie ma konieczności dzielenia gruntów. Teren objęty opracowaniem stanowi własność Gminy Szczawin Kościelny (dz. nr 34, 140 i 77).

4. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI

- Długość drogi o naw. bitumicznej 695 m,
- Powierzchnia drogi o naw. bitumicznej około 2,2 tys. m²,

5. DANE INFORMUJĄCE – ochrona konserwatorska

Planowana inwestycja zlokalizowana jest poza strefą objętą ochroną konserwatorską.

6. WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ NA TEREN ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO

Teren inwestycji znajduje się poza granicami terenów górniczych.

7. INFORMACJA O ZAGROŻENIACH DLA ŚRODOWISKA ORAZ HIGIENY I ZDROWIA UŻYTKOWNIKÓW PROJEKTOWANEGO OBIEKTU

Zgodnie z rozporządzeniem RM z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, § 3.1., pkt. 60 do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1km. Zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych § 4., pkt. 2 droga jest budowlą wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiącą całość techniczno-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowaną w pasie drogowym. Zgodnie z ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko § 71.2. „Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wymagane dla planowanych: 1) przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko; 2) przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko”. W związku z powyższym dla planowanej inwestycji o długości 695m nie ma potrzeby sporządzania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

Inwestycja realizowana będzie poza obszarami cennymi przyrodniczo, zarówno podczas budowy jak i eksploatacji nie naruszy równowagi przyrodniczej. Planowana inwestycja nie będzie miała wpływu na obszar Natura 2000, najbliższym obszarem chronionym zaliczonym do Natura 2000 jest Dolina Środkowej Wisły kod PLB140004 – położona w odl. około 25km od terenu robót. Inne obszary chronione to Puszcza Kampinoska kod

PLC140001 (30km), Gostynińsko-Włocławski Park Krajobrazowy kod (30km) oraz Dolina Skrwy Lewej kod PLH 140051 (30km).

Zakres oddziaływania inwestycji ogranicza się do działek jak na stronie tytułowej i nie narusza interesów osób trzecich.

W wyniku budowy drogi gminnej:

- poprawią się warunki komunikacyjne, wzrośnie bezpieczeństwo pieszych,
- natężenie ruchu nie ulegnie zmianom, poprawi się tylko komfort jazdy, nie nastąpi zwiększenie a raczej zmniejszenie emisji spalin do atmosfery,
- poprawią się warunki w otoczeniu drogi, zniknie pylenie spowodowane przez przejeżdżające pojazdy i wiatr,
- szybkość pojazdów nie ulegnie zmianie, droga położona na obszarze o szybkości istniejąca i projektowanej do 50km/h,
- z drogi korzystać będą tylko mieszkańcy, droga po całkowitym zakończeniu przebudowy pozostanie drogą lokalną, brak przesłanek wzrostu jej znaczenia poza poprawą warunków komunikacyjnych mieszkańców.

8. INNE KONIECZNE DANE

Występują roboty proste takie jak:

- podbudowa i nawierzchnia drogi w technologii tradycyjnej, konstrukcje nieskomplikowane,
- uporządkowanie poboczy,

PROJEKT ARCHITEKTONICZNO – BUDOWLANY

-opis techniczny-

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- 1.1. Mapa zasadnicza, sytuacyjno-wysokościowa z uzbrojeniem podziemnym w skali 1:1000, aktualna do celów projektowych
- 1.2. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej nr 430 z dnia 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. nr 43 z 14.05.1999r.)
- 1.3. Katalog Typowych Konstrukcji Podatnych i Półsztywnych Nawierzchni Ulic – Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej - Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych – Warszawa 1990r.
- 1.4. Uzgodnienia branżowe.
- 1.5. Obowiązujące przepisy i normy.
- 1.6. Decyzja o lokalizacji inwestycji celu publicznego

2. STAN ISTNIEJĄCY

Teren objęty opracowaniem zlokalizowany jest w obszarze terenów rolnych, leśnych oraz zabudowy rolniczej. Droga ma znaczenie lokalne i umożliwia dojazd do przyległych posesji.

Na całej długości droga przebiega po istniejącym pasie drogowym, nie wchodzi w kolizję z gruntami prywatnymi. Droga o nawierzchni tłuczniowej grubości około 15cm, posiada ustabilizowany przebieg w terenie przy szerokości pasa drogowego od około 6,5m do około 8,5m. Teren inwestycji pochyły o rzędnych od około 96.50 m npm do 98.50 m npm, droga lekko wyniesiona nad teren.

Granica pasa drogowego biegnie po granicach działek przyległych do drogi, szerokość pasa drogowego wynosi od około 6,5 m do około 8,5 m.

Na całym obszarze drzewa i krzewy na granicy pasa drogowego.

Odwodnienie drogi odbywa się powierzchniowo na przyległy teren, droga częściowo okopana rowami.

Brak oznakowania pionowego i poziomego.

Droga biegnie po gruntach Gminy Szczawin Kościelny (dz. nr 34, 140 i 77).

3. STAN PROJEKTOWANY

3.1. Dane wejściowe

Zgodnie z rozporządzeniem MTiGM z dnia 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie oraz uzgodnieniami z inwestorem (decyzja o lokalizacji inwestycji celu publicznego), droga została zakwalifikowana jako droga gminna dojazdowa.

Parametry przyjęte do projektowania uzgodnione z inwestorem i zgodne z rozporządzeniem MTiGM z dnia 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie:

- droga gminna dojazdowa,
- długość projektowanej drogi 695m,
- szerokość jezdni 3,1m,
- kategoria ruchu KR1, ruch lekki,
- szerokość poboczy 2x0,5m,
- ilość jezdni 1 oraz ilość pasów ruchu 2,
- prędkość projektowa 50 km/h,
- szerokość pasa drogowego w granicach istniejących działek drogowych do 8,5m,
- linie rozgraniczające drogę docelowo szer. 10m,

Szerokość pasa drogowego wynosi od około 6,5 m do około 8,5 m. Projektowana droga mieści się w granicach pasa drogowego, nie ma konieczności dzielenia gruntów. Teren objęty opracowaniem stanowi własność Gminy Szczawin Kościelny (dz. nr 34, 140 i 77).

Na całym obszarze drzewa i krzewy na granicy pasa drogowego.

3.2. Zakres robót

Zakres robót obejmuje:

- wykonanie drogi o nawierzchni bitumicznej o dł. 695m i szer. 3,1m,
- uzupełnienie poboczy pospółką o szer. 0,5m po obydwu stronach drogi,
- wykonanie zjazdów o nawierzchni żwirowej z projektowanej drogi do działek przyległych (do granicy pasa drogowego),

3.3. Przebieg w planie i profilu

Zamierzenie budowlane polegające na przebudowie drogi gminnej w miejsc. Dobrów i Teodorów składa się z jednego odcinka:

- km od 0+000 do 0+695, projektowana nawierzchnia bitumiczna o szer. 3,1m z zjazdami żwirowymi na działki przyległe (do granicy pasa drogowego),

Przebieg projektowanej drogi został dopasowany do istniejących granic pasa drogowego. Składa się z krótkich odcinków prostych i łuków poziomych, wpisanych w istniejący pas drogowy. Szczegóły pokazano na projekcie zagospodarowania terenu - rys. 2.0.

Niweleta drogi po istniejącym terenie z niezbędnym wyniesieniem dla wykonania konstrukcji i nadania odpowiednich spadków.

3.4. Konstrukcja nawierzchni

Konstrukcja nawierzchni jezdni km od 0+000 do 0+695:

- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego gr. 5cm,
- podbudowa z kruszywa niesortowanego gr. do 10cm,
- istniejąca nawierzchnia tłuczniowa gr. 15cm,
- pochylenie poprzeczne dwustronne 2%.

3.5. Odwodnienie

Odwodnienie projektowanej drogi odbywać się będzie za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych powierzchniowo na nieutwardzone pobocza drogi (działka drogowa).

3.6. Warunki grutowo-wodne

Zgodnie z rozporządzeniem MTIGM z dnia 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne nr 430, załącznik nr 4, grupa nośności G1 są to warunki dobre dla wykonania podbudowy bezpośrednio na gruncie, bez wzmocnienia podłoża lub stosowania warstw odsączających.

3.7. Warunki geotechniczne

Na podstawie wizji w terenie i badań gruntowych makroskopowych, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24.09.1998r poz. 839 rodzaj warunków gruntowych określa się jako proste – poziom posadowienia nawierzchni powyżej poziomu wód gruntowych; a kategorię geotechniczną jako pierwszą – wykopy do 60cm, nasypy do 50cm.

3.8. Organizacja ruchu.

Projekt tymczasowej i stałej organizacji ruchu stanowi odrębne opracowanie.

4. BILANS ROBÓT

długość drogi o naw. bitumicznej :	695 m,
powierzchnia drogi o naw. bitumicznej	około 2,2 tys. m ² ,

5. KOLIZJE I UZGODNIENIA

5.1. Kolizje:

- wodociąg gminny - głębokość zagłębienia około 2m ppt. wykopy pod drogę i zjazdy do 0,5m ppt nie występuje więc możliwość uszkodzenia wodociągu w trakcie prowadzonych robót,

5.2. Uzgodnienia:

- Zespół Uzgadniania Dokumentacji Projektowej – zgodnie z rozporządzeniem MRRiB z dnia 2 kwietnia 2001 r. w sprawie geodezyjnej ewidencji sieci uzbrojenia terenu oraz zespołów uzgadniania dokumentacji projektowej, § 8.2. „uzgodnień w pasie drogowym lub liniach rozgraniczających drogi dokonuje się w oparciu o przepisy o drogach publicznych, a także o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie”, w związku z powyższym dla planowanej inwestycji opinia ZUDP nie jest wymagana,

- Wycinka drzew i krzewów – nie przewiduje się wycinki drzew i krzewów,
- Działania gruntów – nie przewiduje się podziałów gruntów prywatnych,

6. OBSZAR ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU NA ŚRODOWISKO

Zgodnie z rozporządzeniem RM z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, § 3.1., pkt. 60 do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1km. Zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych § 4., pkt. 2 droga jest budowlą wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiącą całość techniczno-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowaną w pasie drogowym. Zgodnie z ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko § 71.2. „Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wymagane dla planowanych: 1) przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko; 2) przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko”. W związku z powyższym dla planowanej inwestycji o długości 695m nie ma potrzeby sporządzania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

Inwestycja realizowana będzie poza obszarami cennymi przyrodniczo, zarówno podczas budowy jak i eksploatacji nie naruszy równowagi przyrodniczej. Planowana inwestycja nie będzie miała wpływu na obszar Natura 2000, najbliższym obszarem chronionym zaliczonym do Natura 2000 jest Dolina Środkowej Wisły kod PLB140004 – położona w odl. około 25km od terenu robót. Inne obszary chronione to Puszcza Kampinoska kod PLC140001 (30km), Gostynińsko-Włocławski Park Krajobrazowy kod (30km) oraz Dolina Skrzywińskiej kod PLH 140051 (30km).

Zakres oddziaływania inwestycji ogranicza się do działek jak na stronie tytułowej i nie narusza interesów osób trzecich.

W wyniku budowy drogi gminnej:

- poprawią się warunki komunikacyjne, wzrośnie bezpieczeństwo pieszych,
- natężenie ruchu nie ulegnie zmianom, poprawi się tylko komfort jazdy, nie nastąpi zwiększenie a raczej zmniejszenie emisji spalin do atmosfery,
- poprawią się warunki w otoczeniu drogi, zniknie pylenie spowodowane przez przejeżdżające pojazdy i wiatr,
- szybkość pojazdów nie ulegnie zmianie, droga położona na obszarze o szybkości istniejąca i projektowanej do 50km/h,
- z drogi korzystać będą tylko mieszkańcy, droga po całkowitym zakończeniu przebudowy pozostanie drogą lokalną, brak przesłanek wzrostu jej znaczenia poza poprawą warunków komunikacyjnych mieszkańców.

Wymagania dla wykonawcy robót:

- w fazie realizacji przedsięwzięcia należy wygaszać silniki spalinowe maszyn i pojazdów wykorzystywanych na potrzeby realizacji inwestycji w czasie, gdy nie są eksploatowane,
- wszystkie roboty prowadzić w porze dziennej, zakres robót ograniczony do pasa drogowego, unikać nadmiernych uciążliwości dla środowiska i hałasu,

- wody opadowe bezpośrednio na pobocza i teren przymgły w granicach pasa drogowego, gdy pobocza wąskie doprowadzić „rynną” do poboczy,
- chronić powierzchnię ziemi przed zanieczyszczeniem, kruszywo dostarczać bezpośrednio w koryto jezdni a nie na składowisko,
- chronić istniejący drzewostan,
- odpady z masy bitumicznej wywieźć na bazę do recyklingu,
- odpady o kodzie 170504 magazynować w przyzmię usytuowanej w miejscu nie kolidującym z pracami budowlanymi. Odpady te wykorzystać do kształtowania poboczy i przyległego terenu,
- zwracać szczególną uwagę na możliwość zanieczyszczenia gruntu i wód materiałami ropopochodnymi,
- wszelkie roboty związane z planowanym przedsięwzięciem prowadzić zgodnie z obowiązującymi przepisami, dokumentacją projektową oraz w sposób nie zagrażający zdrowiu i życiu ludzi.

7. OCHRONA KONSERWATORSKA

Planowana inwestycja zlokalizowana jest poza strefą objętą ochroną konserwatorską.

8. PRZEWIDYWANY TERMIN PRZYSTĄPIENIA DO ROBÓT – od września 2012 r.

USŁUGI PROJEKTOWE sc

drogi, ulice, organizacja ruchu

inż. Franciszek Rytwiński tel. 266-87-64; 601-86-87-78
ul. gen. Władysława Andersa 42 09-410 Płock
NIP 774-27-49-470 e-mail: rondofr@poczta.onet.pl

INFORMACJA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA DLA PRZEBUDOWY DROGI GMINNEJ Działka nr 34 i 140 (obręb Dobrów) oraz 77 (obręb Teodorów) w miejsc. Dobrów i Teodorów, gm. Szczawin Kościelny długość odcinka 0,695 km

Inwestor: Gmina Szczawin Kościelny

Projektant: inż. Franciszek Rytwiński upr. drog 148/88
Asystent: inż. Tomasz Dudkiewicz
Sprawdził: mgr inż. Zenobia Skutnik upr. drog. 46/91

Płock 2012.07

INFORMACJA
DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA
dla przebudowy drogi gminnej w miejsc. Dobrów i Teodorów

1. ZAKRES ROBÓT OBEJMUJE:

- wykonanie nawierzchni,
- wykonanie poboczy,
- wykonanie zjazdów,

Roboty prowadzone będą bezpośrednio na lub przy drodze, przy normalnym ruchu pojazdów ograniczonym tylko urządzeniami zabezpieczającymi.

2. WSKAZANIE ISTNIEJĄCYCH OBIEKTÓW BUDOWLANYCH

Droga biegnie na obszarze terenów rolnych, leśnych oraz zabudowy rolniczej.

3. WSKAZANIE ELEMENTÓW ZAGOSPODAROWANIA DZIAŁKI LUB TERENU KTÓRE MOGĄ STWARZAĆ ZAGROŻENIE BEZPIECZEŃSTWA I ZDROWIA LUDZI

Linia energetyczna, napowietrzna, nie stanowi zagrożenia, nie występują roboty z użyciem dźwigu.

4. ZAGROŻENIA W TRAKCIE ROBÓT

Głównym zagrożeniem dla pracowników będą przejeżdżające pojazdy i w związku z tym należy pamiętać że:

- prawidłowe i staranne oznakowanie robót wpływa w sposób zasadniczy na bezpieczeństwo ruchu w obrębie prowadzonych robót,
- podstawowym znakiem ostrzegającym o robotach jest znak A-14,
- wszelkie znaki i sygnały związane z robotami muszą być usuwane niezwłocznie po zakończeniu robót lub przestawiane w miarę ich postępu,
- do oznakowania robót stosujemy wyłącznie znaki odblaskowe duże, o czytelnym piktogramie
- podstawowym urządzeniem zabezpieczającym jest zaporą białą-czerwoną o szerokości deski 30 cm,
- konstrukcja pachołków i znaków przenośnych używanych do oznakowania robót musi zapewniać odpowiednią stabilność,
- poza ww uwagami obowiązują warunki BHP przy robotach na drodze, na budowie obowiązuje bezwzględny nakaz noszenia kamizelek ostrzegawczych barwy pomarańczowej.

- oznakowanie robót zgodnie z zatwierdzoną tymczasową organizacją ruchu na czas budowy.

5. INSTRUKTAŻ PRACOWNIKÓW PRZED PRZYSTĄPIENIEM DO REALIZACJI ROBÓT SZCZEGÓLNIE NIEBEZPIECZNYCH

Szkolenia w dziedzinie bhp dla pracowników zatrudnionych na stanowiskach robotniczych, przeprowadza się jako:

- szkolenie wstępne
- szkolenie okresowe.

Szkolenia te przeprowadzane są w oparciu o programy poszczególnych rodzajów szkolenia.

Szkolenia wstępne przechodzą wszyscy nowo zatrudniani pracownicy przed dopuszczeniem do wykonywania pracy. Obejmuje ono zapoznanie pracowników z podstawowymi przepisami bhp zawartymi w Kodeksie pracy, w układach zbiorowych pracy i regulaminach pracy, zasadami bhp obowiązującymi w danym zakładzie pracy oraz zasadami udzielania pierwszej pomocy. Szkolenie wstępne na stanowisku pracy powinno zapoznać pracowników z zagrożeniami występującymi na określonym stanowisku pracy, sposobami ochrony przed zagrożeniami, oraz metodami bezpiecznego wykonywania pracy na tym stanowisku.

Pracownicy przed przystąpieniem do pracy, powinni być zapoznani z ryzykiem zawodowym związanym z pracą na danym stanowisku pracy.

Fakt odbycia przez pracownika szkoleń oraz zapoznania z ryzykiem zawodowym, powinien być potwierdzony przez pracownika na piśmie oraz odnotowany w aktach osobowych pracownika.

Szkolenie wstępne podstawowe w zakresie bhp, powinny być przeprowadzone w okresie nie dłuższym niż 6 miesięcy od rozpoczęcia pracy na określonym stanowisku pracy. Szkolenia okresowe w zakresie bhp dla pracowników zatrudnionych na stanowiskach robotniczych, powinny być przeprowadzane w formie instruktażu nie rzadziej niż raz na 3 lata.

Na placu budowy powinny być udostępnione pracownikom do stałego korzystania, aktualne instrukcje bezpieczeństwa i higieny pracy dotyczące:

- wykonywania prac związanych z zagrożeniami wypadkowymi lub zagrożeniami zdrowia pracowników,
- obsługi maszyn i innych urządzeń technicznych,
- postępowania z materiałami szkodliwymi dla zdrowia i niebezpiecznymi,
- udzielania pierwszej pomocy.

Bezpośredni nadzór nad bezpieczeństwem i higieną pracy na stanowiskach pracy sprawują odpowiednio kierownik budowy (kierownik robót) oraz majster budowy, stosownie do zakresu obowiązków.

Osoba kierująca pracownikami jest obowiązana:

- organizować stanowiska pracy zgodnie z przepisami i zasadami bezpieczeństwa i higieny pracy,
- dbać o sprawność środków ochrony indywidualnej oraz ich stosowania zgodnie z przeznaczeniem,
- organizować, przygotowywać i prowadzić prace, uwzględniając zabezpieczenie pracowników przed wypadkami przy pracy, chorobami zawodowymi i innymi chorobami związanymi z warunkami środowiska pracy,
- dbać o bezpieczny i higieniczny stan pomieszczeń pracy i wyposażenia technicznego, a także o sprawność środków ochrony zbiorowej.

Środki ochrony indywidualnej w zakresie ochrony zdrowia i bezpieczeństwa użytkowników tych środków powinny zapewniać wystarczającą ochronę przed występującymi zagrożeniami (np. upadek z wysokości, uszkodzenie głowy, twarzy, wzroku, słuchu). Kierownik budowy jest informować pracowników o sposobach posługiwania się tymi środkami.

6. WSKAZANIE ŚRODKÓW TECHNICZNYCH I ORGANIZACYJNYCH ZAPOBIEGAJĄCYCH NIEBEZPIECZEŃSTWOM WYNIKAJĄCYCH Z WYKONYWANIA ROBÓT BUDOWLANYCH

Zagrożenia wynikają z prowadzenia robót przy czynnej drodze i zostały omówione w p-cie 4.