

# 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](mailto:rondofr@poczta.onet.pl)

### PROJEKT BUDOWLANY

#### PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ G-26

**działka nr: 318 w obrębie Łaziska, miejsc. Łaziska, gm. Słubice**  
**długość odcinka 0,160 km**

**Inwestor: Gmina Słubice, pow. płocki**

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	19-22	
<b>RYSUNKI</b>			
11	Orientacja	23-23	
12	Projekt zagospodarowania terenu	24-24	2.0
13	Przekroje normalne	25-25	3.0
14	Profil podłużny	26-26	4.0
15	Oryginały map do celów projektowych (w egz. nr 2)	27-27	

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 2012.11**

# PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU

## - część opisowa -

### 1. PRZEDMIOT INWESTYCJI

Celem niniejszego opracowania jest przebudowa drogi gminnej G-26 w miejsc. Łaziska, gm. Słubice o długości 160 m.

### 2. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Teren objęty opracowaniem zlokalizowany jest w obszarze zabudowy zagrodowej i rolniczej przestrzeni produkcyjnej.

Brak jest uzbrojenia podziemnego i nadziemnego w granicach pasa drogowego.

Na całym obszarze brak drzew i krzewów w granicach pasa drogowego.

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

Granica pasa drogowego biegnie po granicach działek przyległych do drogi, szerokość pasa drogowego wynosi od około 4 m do około 5 m.

Droga o nawierzchni gruntowej, 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. 160m i szer. 3,5m,
- uzupełnienie poboczy kruszywem o szer. do 0,5m po obydwu stronach drogi, do granicy pasa drogowego,
- wykonanie zjazdów o nawierzchni żwirowej z projektowanej drogi gminnej 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 ich usytuowanie i miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego:

- droga dojazdowa klasy „D”,
- długość projektowanej drogi 160m,
- szerokość jezdni 3,5m,
- kategoria ruchu KR1, ruch lekki,
- szerokość poboczy 2x0,5m (do granicy pasa drogowego),
- ilość jezdni 1 oraz ilość pasów ruchu 2,
- prędkość projektowa 30 km/h,
- szerokość pasa drogowego w granicach istniejących działek drogowych do 5m,
- linie rozgraniczające drogę szer. 15m,

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

Brak drzew i krzewów w granicach pasa drogowego.

Projektowana droga mieści się w granicach pasa drogowego, nie ma konieczności dzielenia gruntów. Teren objęty opracowaniem stanowi własność Gminy Słubice (dz. nr 318).

#### **4. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI**

- Długość drogi o naw. bitumicznej 160 m,
- Powierzchnia drogi o naw. bitumicznej około 0,6 tys. m<sup>2</sup>,

#### **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 160m 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 10km od terenu robót. Inne obszary chronione to Gostynińsko-Włocławski Park Krajobrazowy (35km), Dolina Skrzy Lewej kod PLH 140051 (60km), Kampinowska Dolina Wisły kod PLH 140029 (10km) oraz Kampinowski Park Narodowy (30km).

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

W wyniku przebudowy 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 30km/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 ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego.

### 2. STAN ISTNIEJĄCY

Teren objęty opracowaniem zlokalizowany jest w obszarze zabudowy zagrodowej i rolniczej przestrzeni produkcyjnej. 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 gruntowej grubości około 30cm, posiada ustabilizowany przebieg w terenie przy szerokości pasa drogowego od około 4 m do około 5 m. Teren inwestycji płaski o rzędnych około 119.50 m npm, droga lekko wyniesiona nad teren.

Granica pasa drogowego biegnie po granicach działek przyległych do drogi, szerokość pasa drogowego wynosi od około 4 m do około 5 m.

Na całym obszarze brak drzew w granicach pasa drogowego.

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

Brak oznakowania pionowego i poziomego.

Droga biegnie po gruntach Gminy Słubice (dz. nr 318).

### 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 do klasy „D” – 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 dojazdowa klasy „D”,
- długość projektowanej drogi 160m,
- szerokość jezdni 3,5m,
- kategoria ruchu KR1, ruch lekki,
- szerokość poboczy 2x0,5m (do granicy pasa drogowego),
- ilość jezdni 1 oraz ilość pasów ruchu 2,
- prędkość projektowa 30 km/h,
- szerokość pasa drogowego w granicach istniejących działek drogowych do 5m,
- linie rozgraniczające drogę szer. 15m.

Szerokość pasa drogowego wynosi około 4-5m. Projektowana droga mieści się w granicach pasa drogowego, nie ma konieczności dzielenia gruntów. Teren objęty opracowaniem stanowi własność Gminy Słubice (dz. nr 318).

Brak drzew i krzewów w granicach pasa drogowego.

### 3.2. Zakres robót

Zakres robót obejmuje:

- wykonanie drogi o nawierzchni bitumicznej o dł. 160m i szer. 3,5m,
- uzupełnienie poboczy kruszywem o szer. do 0,5m po obydwu stronach drogi, do granicy pasa drogowego,
- wykonanie zjazdów o nawierzchni żwirowej z projektowanej drogi gminnej do działek przyległych (do granicy pasa drogowego).

### 3.3. Przebieg w planie i profilu

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

- km od 0+000 do 0+160, projektowana nawierzchnia bitumiczna o szer. 3,5m z zjazdami żwirowymi na działki przyległe (do granicy pasa drogowego).

Przebieg projektowanej drogi został dopasowany do istniejących granic pasa drogowego. Składa się z krótki 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:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70 gr. 3cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 35/50 gr. 5cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 gr. 10cm,
- pochylenie poprzeczne jednostronne 2%.

### 3.5. Odwodnienie

Odwodnienie projektowanej drogi odbywać się będzie za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych powierzchniowo na pobocze i przyległy teren (działka drogowa) a następnie przez wsiąkanie i parowanie.

### 3.6. Opinia geotechniczna

Zgodnie z rozporządzeniem MT,BiGM z dnia 25.04.2012r w sprawie ustalenia geotechnicznych posadowienia obiektów budowlanych, grupa nośności G1 są to warunki gruntowe proste, grunty jednorodne genetycznie i litologicznie, nie występują wykopy ani nasypy, dla wykonania podbudowy bezpośrednio na gruncie, bez wzmacniania podłoża lub stosowania warstw odsączających.

Na podstawie wizji w terenie i badań gruntowych makroskopowych, zgodnie z rozporządzeniem MT,BiGM §4.1,p-t 3.1c, oraz p-t 4 i §6.1.2, grunty zaliczono do pierwszej kategorii geotechnicznej – poziom posadowienia nawierzchni powyżej poziomu wód gruntowych, bez występowania nasypów i wykopów. Dla obiektów budowlanych pierwszej kategorii geotechnicznej (drogi), zakres badań geotechnicznych jest wystarczający na podstawie badań makroskopowych, piaski drobne i średnie szare, I<sub>D</sub>-0,4, wymagają dogęszczenia

Poziom wód gruntowych ponad 1,0m ppt.

### 3.7. Organizacja ruchu.

Projekt tymczasowej i stałej organizacji ruchu stanowi odrębne opracowanie.

## 4. BILANS ROBÓT

długość drogi o naw. bitumicznej :	160 m,
powierzchnia drogi o naw. bitumicznej	około 0,6 tys. m <sup>2</sup> ,

## 5. KOLIZJE I UZGODNIENIA

### 5.1. Kolizje:

- brak kolizji

### 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,
- Działenia gruntów – nie przewiduje się dziedzeń z 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 160m 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 10km od terenu robót. Inne obszary chronione to Gostynińsko-Włocławski Park Krajobrazowy (35km), Dolina Skrwy Lewej kod PLH 140051 (60km), Kampinowska Dolina Wisły kod PLH 140029 (10km) oraz Kampinowski Park Narodowy (30km).

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

W wyniku przebudowy 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 30km/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 marca 2013 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](mailto:rondofr@poczta.onet.pl)

### **INFORMACJA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA DLA PRZEBUDOWY DROGI GMINNEJ G-26 Działka nr 318 (obręb Łaziska) w miejsc. Łaziska, gm. Słubice długość odcinka 0,160 km**

**Inwestor: Gmina Słubice**

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

**Płock 2012.11**

**INFORMACJA**  
**DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA**  
**dla przebudowy drogi gminnej w miejsc. Łaziska**

**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 zabudowy zagrodowej i rolniczej przestrzeni produkcyjnej, pod nawierzchnią brak uzbrojenia.

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

Brak uzbrojenia nadziemnego i podziemnego w obszarze opracowania.

**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 biało-czerwona 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.