

## OPIS TECHNICZNY

Do projektu „Przebudowa ulicy Spacerowej w Łukęcinie – Gmina Dziwnów”

### **1. Podstawa opracowania**

- a) Umowa PFP.032.24.2011 z dnia 12.08.2011r dotycząca opracowania projektu;
- b) Wtórnik mapy zasadniczej w skali 1:500. Pomiary uzupełniające sytuacyjno-wysokościowe przeprowadzone w terenie w sierpniu i wrześniu 2011r.;
- c) Przepisy i normatywy dotyczące projektowania dróg:
  - Ustawa z 21 marca 1985r. o drogach publicznych (Dz.U nr 204 poz. 2086 z 2004r. z późniejszymi zmianami);
  - Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2-go marca 1999r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U nr 43 poz.430 z 1999r.);
  - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych z dnia 31.02.2002r. oraz Załącznik - „Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i ich umieszczenie na drogach”;
  - Ustawa o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych Dz.U nr 80 poz. 721 z dnia 10 kwietnia 2003r.;
  - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23-go września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywanie nadzoru nad tym zarządzeniem;
  - Katalog powtarzalnych elementów drogowych –Transprojekt W-wa 1992r.;
  - Ogólne Specyfikacje Techniczne GDDP Warszawa 1998r.:
    - D-00.00.00 Wymagania ogólne
    - D-01.01.01 Odtworzenie trasy i punktów wysokościowych
    - D-01.02.01 Zdjęcie warstwy humusu lub darniny
    - D-02.00.01 Roboty ziemne. Wymagania ogólne
    - D-02.03.01 Wykonanie nasypów
    - D-01.02.04 Rozbiórka elementów dróg i ulic
    - D-03.02.01a Regulacja pionowa kraterów ściekowych i włączów
    - D-04.04.00 Podbudowa z kruszywa. Wymagania ogólne
    - D-04.01.01 Profilowanie i zagęszczenie podłoża
    - D-04.01.01 Koryto wraz z profilowaniem i zagęszczenie podłoża
    - D-04.02.01 Warstwa odcinająco-odsączająca wraz z jej zagęszczeniem
    - D-05.03.05b Nawierzchnia z betonu asfaltowego. Warstwa wiążąca
    - D-05.03.05a Nawierzchnia z betonu asfaltowego. Warstwa ścieralna
    - D-05.03.11 Frezowanie nawierzchni asfaltowej na zimno

- D-05.03.23 Nawierzchnia z betonowej kostki brukowej
- D-06.01.01 Pobocza
- D-07.02.01 Oznakowanie pionowe
- D-07.02.02 Oznakowanie poziome
- D-08.01.01 Krawężniki betonowe
- D-08.03.01 Obrzeża chodnikowe
- uzgodnienia ze Zleceniodawcą.

## **2. Temat i zakres opracowania**

Tematem opracowania jest przebudowa ulicy Spacerowej na terenie miejscowości Łukęcin gm. Dziwnów. Przebudowywana ulica znajduje się na działkach geodezyjnych Nr 529/11; 514; 529/9; 24/2.

Projekt zakłada przebudowę polegającą na poprawie równości istniejącej nawierzchni bitumicznej wraz z wykonaniem poszerzenia jezdni do 6,0m na całym projektowanym odcinku. A także wykonanie ciągów pieszo-rowerowych, zjazdów gospodarczych do posesji jak również skrzyżowań z drogami poprzecznymi.

## **3. Stan istniejący**

Ulica Spacerowa na całej długości posiada istniejącą nawierzchnię bitumiczną szerokości 4,0 m. Stan techniczny nawierzchni zły, odkształcony w przekroju poprzecznym jak i profilu podłużnym, wymagającym remontu cząstkowego. Brak urządzonych ciągów pieszych jak i ścieżki dla rowerów. Zaznaczyć należy że ulica ta stanowi naturalny ciąg spacerowy do miejscowości Pobierowo wykorzystywany przez wczasowiczów.

## **4. Stan projektowany**

Zgodnie z Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2-go marca 1999r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie ulicę Spacerową należy zaliczyć do klasy „L” – lokalna. Prędkość projektowa dla tej klasy winna wynosić 30; 40 km/h. Najmniejsza szerokość w liniach rozgraniczających ulicy w przekroju jednojezdniowym winna wynosić 12m.

W chwili obecnej tj. przed przebudową warunek szerokości w liniach rozgraniczających nie jest spełniony. Odcinek ulicy Spacerowej objęty przebudową jest długości 719,60mb.

### **4.1 Projektowana ulica w planie sytuacyjnym**

Szerokość istniejącego jak i przyszłego pasa drogowego, warunki odwodnienia jak i istniejąca zabudowa (granice działek), a szczególnie potrzeby ruchowe zarówno pojazdów jak i pieszych wymagają przyjęcia określonych parametrów technicznych ulicy.

Ulica Spacerowa jak już wspomniano wcześniej stanowi naturalny ciąg pieszo-jezdny na wschód wybrzeża morskiego do najbliższej miejscowości na wybrzeżu tj. Pobierowa. Aktualnie przy tej ulicy znajdują się ośrodki wypoczynkowe stąd istniejąca jak i projektowana jezdnia drogi o nawierzchni bitumicznej. Wolą inwestora jest by niniejszy projekt zaczynał się w miejscu wskazanym. Natomiast do realizacji zdaniem projektantów jest rozpoczęcie przebudowy na skrzyżowaniu z ul. Słoneczną. Ulica Spacerowa zaprojektowana jest jako ciąg komunikacyjny składający się z jezdni drogi szerokości 6,0m o nawierzchni bitumicznej oraz ciągu pieszo-rowerowego równoległego do jezdni. Jezdnia posiadać będzie szerokość 6,0m, a ciąg pieszo-rowerowy 2,0+2,0m. Jezdnia poszerzona zostanie z 4,0 do 6,0m, a przyległy ciąg pieszo-rowerowy 2,0+2,0m z kostki betonowej brukowej zostanie wytrasowany od podstaw. Obydwa pasy oddzielać będzie pas pobocza gruntowego (pas zieleni szerokości 2,0m). Ciąg pieszo-rowerowy to kostka betonowa brukowa 2,0m koloru szarego dla rowerów i 2,0m kostka brukowa betonowa bezzfazowa koloru żółtego dla pieszych. Na trasie zaprojektowano 4 łuki poziome o promieniach  $R=253m$ ,  $R=603m$ ,  $R=173m$ ,  $R=403m$  jako łuki istniejącej jezdni bitumicznej. Na początkowym odcinku ciąg pieszy zlokalizowany jest po prawej stronie jezdni i posiada szerokość projektowaną 2,5m. Po przeciwległej krawędzi jezdni zlokalizowano ścieżkę rowerową szerokości 2,0m, stanowiącą na tym odcinku poszerzenie istniejącej nawierzchni jezdni. W km 0+063,60 zlokalizowano przejście dla pieszych. Od tego kilometra, aż do końca projektowanego odcinka, ścieżka rowerowa i chodnik stanowią wspólny ciąg. W końcowym odcinku pkt. C km +708,20 zaprojektowano skrzyżowanie zwykłe z ulicą Piwną oraz drogą wewnętrzną na teren ośrodka wypoczynkowego. Szerokość jezdni dróg przyległych wynosi 5,0 i 4,0m, gdzie 4,0 m to jezdnia techniczna ośrodka wypoczynkowego. Założono wykonanie na trasie koniecznych wjazdów jak i skrzyżowań z drogami poprzecznymi.

#### 4.2 projektowana ulica w przekroju poprzecznym

Jezdnia ulicy drogi na całej długości posiadać będzie przekrój daszkowy 2% na prostej, oraz spadek jednostronny 2% na łuku. Różnice spadków zostaną wykonane na prostych przejściowych o długości 20,0m. Ciąg pieszo-rowerowy posiadać będzie przekrój 2% jednostronny na zewnątrz ulicy. Pas zieleni szerokości 2,0m pomiędzy jezdnią a ciągiem pieszo-rowerowym 4% w kierunku środka pasa. Pobocze zewnętrzne 75 cm szerokości ze spadkiem 6% na zewnątrz. Szczegóły na rysunku Nr 3 „przekroje konstrukcyjne”.

#### 4.3 projektowana ulica w profilu podłużnym

Szczegóły w części rysunkowej na rys. Nr 4 . Zaznaczyć należy że w profilu podłużnym projektowana ulica ma pochylenie zbliżone do istniejących, gdyż tak wymusza konfiguracja terenu. Pochylenie od 0,3% do 2,81%.

## **5. Odwodnienie**

Miejscowość Łukęcin nie posiada urządzonej kanalizacji burzowej stąd takie zaprojektowanie ulicy które umożliwi, poprzez przyjęte pochylenie podłużne jak i spadki poprzeczne, odwodnić utwardzone powierzchnie w przyległy teren.

### konstrukcja ciągu pieszo-rowerowego:

- 6 cm – kostka betonowa brukowa typu cegła beżowa w kolorze żółtym na ciągu pieszym i grafitowym na ciągu rowerowym;
- 5 cm- podsypka piaskowo-cementowa 1:4;
- 20 cm podbudowa z kruszywa łamanego 0-31,5mm stabilizowanego mechanicznie;
- 10 cm warstwa odsączająca – odcinająca z piasku.

## **6. Znaki wysokościowe**

Całość projektowanych rzędnych nawiązano do sieci państwowej. Założono w pobliżu planowanych robót repery robocze.

- km +082,10 strona prawa kamień graniczny Rpr1 H=8,245m
- km +453,60 strona prawa narożnik ogrodzenia cokół Rpr2 H=1,73
- km +703,60 strona prawa kamień graniczny Rpr3 H=13,02m
- Rp strona lewa budynek trafostacji H=13,494m

## **7. Inne**

W związku z przebudowa drogi zachodzić będzie konieczność wycinki drzew w ilości 85szt.

## **8. Urządzenia obce**

Roboty w pobliżu występujących urządzeń obcych wykonywać zgodnie z zaleceniami ich właścicieli przedstawionych w uzgodnieniach.

W związku z tym, że nie przewiduje się istotnych zmian wysokościowych w stosunku do stanu istniejącego, nie przewidziano przebudowy urządzeń obcych (uzbrojenia terenu).

Przewidziano regulację w pionie i tak:

- studnie rewizyjne, studnie teletechniczne, zawory wodne i gazowe

## **9. Oznakowanie pionowe**

Zakłada się, że przebudowana ulica będzie pełnić funkcję deptaka spacerowego- rowerowego oraz funkcję komunikacyjną. W związku z powyższym, wprowadzona organizacja ruchu zakłada możliwość dojazdu do posesji zlokalizowanych wzdłuż ulicy, a postój pojazdów możliwy będzie w miejscach wyznaczonych i oznakowanych lub na terenie prywatnych posesji. Szczegółowa

lokalizacja znaków została przedstawiona w części rysunkowej niniejszego opracowania. Projektuje się następujące oznakowanie pionowe:

- A-7 „ustąp pierwszeństwa” – szt. 2
- D-6 „przejście dla pieszych” – szt. 2
- C 13/16- „droga dla rowerów i pieszych” – szt. 2
- C 13/16a „koniec drogi dla rowerów i pieszych” – szt. 2
- C-13a „koniec drogi dla rowerów” szt. 1
- C-13 „droga dla rowerów” szt. 1
- A-12b „zwięźzenie jezdni – prawostronne” szt. 1

Oznakowanie poziome:

Należy wykonać przejście dla pieszych szerokości 4,0 m. Na ciągu rowerowym w pasie drogowym ul. Spacerowej należy wykonać piktogramy „rower” szt. 20. Do oznakowania poziomego należy użyć farby do znakowania jezdni odblaskowej. Na odcinku od km 0+000 do km 0+063,60 po stronie lewej wykonać linię pojedynczą ciągłą, szeroką (P-2b) jako wydzielenie pasu dla rowerów.

Wielkość i widoczność znaków – do oznakowania drogi należy zastosować znaki o grupie wielkości „mini”. Znaki drogowe wykonane mają być z blachy ocynkowanej z podwójnie zaginaną krawędzią. Dla zapewnienia widoczności znaku z odległości pozwalającej kierującemu pojazdem jego spostrzeżenie, odczytanie i prawidłową reakcję, do wykonania lic znaków należy zastosować folii odblaskowej typu 1. W przypadku znaku A-7, D-6 należy zastosować folie odblaskowe typu 2. Znaki umieścić należy po prawej stronie jezdni, przy zachowaniu wymaganej skrajni drogowej tj. minimum 0,50m od krawędzi jezdni oraz mini. 2,0 - 2,2 m od podłoża do dolnej krawędzi znaku (jak w szczególności). Na jednym słupku umieszcza się z zasady jeden znak. Następny powinien być umieszczony za poprzedzającym w odległości min. 10m. W przypadku zastosowania dwóch znaków na jednym słupku, należy je umieszczać w układzie pionowym. Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni. Odchylenie tarcz znaków powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni. W przypadku znaków umieszczonych na łukach poziomych, odchylenie tarcz znaków należy skorygować zależnie od wielkości promienia oraz jego kierunku.

Gryfice, 12 marca 2012r.

Informacja Bezpieczeństwa i ochrony zdrowia

PRZEDSIĘWZIECIE: Przebudowa ulicy Spacerowej w Łukęcinie – Gmina Dziwnów

TEMAT: Roboty drogowe  
CZĘŚĆ: INFORAMCJA BIOZ

ZAMAWIAJĄCY: Gmina Dziwnów

Opracowała: Bożena Cichoń  
Projektant

## **SPIS TREŚCI**

1. Cel i zakres opracowania
2. Podstawa opracowania
3. Akty normatywne i przepisy techniczno – budowlane
4. Opis stanu istniejącego
5. Stan projektowany
6. Zakres i kolejność robót
7. Elementy zagospodarowania terenu
8. Zagrożenia występujące podczas realizacji robót oraz środki techniczne i organizacyjne zapobiegające niebezpieczeństwu
9. Zaplecze budowy
10. Miejsce przechowywania dokumentacji budowy

## **1. Cel i zakres opracowania**

Celem jest opracowanie planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia przy przebudowie ulic pn. „Przebudowa ulicy Spacerowej w Łukęcinie – Gmina Dziwnów”.

## **2. Podstawa opracowania**

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz. U. z 2003r. Nr 120, poz. 1126).

## **3. Akty normatywne i przepisy techniczno – budowlane**

Oparto się na następujących aktach normatywnych i przepisach techniczno – budowlanych (mających również zastosowanie przy realizacji przedsięwzięcia):

- Ustawa z dnia 1994.07.07 „Prawo budowlane” (Dz. U. Nr 83 poz. 414) obowiązująca w trakcie projektowania, wykonawstwa i użytkowania obiektów.
- Projekt budowlany.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. z dnia 19 marca 2003 r.).

## **4. Opis stanu istniejącego**

Ulica Spacerowa na całej długości posiada istniejącą nawierzchnię bitumiczną szerokości 4,0 m. Stan techniczny nawierzchni zły, odkształcony w przekroju poprzecznym jak i profilu podłużnym, wymagającym remontu częściowego. Brak urządzonych ciągów pieszych jak i ścieżki dla rowerów. Zaznaczyć należy że ulica ta stanowi naturalny ciąg spacerowy do miejscowości Pobierowo wykorzystywany przez wczasowiczów.

## **5. Stan projektowany**

Zgodnie z Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2-go marca 1999r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie ulice ulicę Spacerową należy zaliczyć do klasy „L” – lokalna. Prędkość projektowa dla tej klasy winna wynosić 30; 40 km/h. Najmniejsza szerokość w liniach rozgraniczających ulicy w przekroju jednojezdniowym winna wynosić 12m.

W chwili obecnej tj. przed przebudową warunek szerokości w liniach rozgraniczających nie jest spełniony. Odcinek ulicy Spacerowej objęty przebudową jest długości 719,60mb.

### 4.4 Projektowana ulica w planie sytuacyjnym

Szerokość istniejącego jak i przyszłego pasa drogowego, warunki odwodnienia jak i istniejąca zabudowa (granice działek), a szczególnie potrzeby ruchowe zarówno



pojazdów jak i pieszych wymagają przyjęcia określonych parametrów technicznych ulicy.

Ulica Spacerowa jak już wspomniano wcześniej stanowi naturalny ciąg pieszo-jezdny na wschód wybrzeża morskiego do najbliższej miejscowości na wybrzeżu tj. Pobierowa. Aktualnie przy tej ulicy znajdują się ośrodki wypoczynkowe stąd istniejąca jak i projektowana jezdnia drogi o nawierzchni bitumicznej. Wolą inwestora jest by niniejszy projekt zaczynał się w miejscu wskazanym. Natomiast do realizacji zdaniem projektantów jest rozpoczęcie przebudowy na skrzyżowaniu z ul. Słoneczną. Ulica Spacerowa zaprojektowana jest jako ciąg komunikacyjny składający się z jezdni drogi szerokości 6,0m o nawierzchni bitumicznej oraz ciągu pieszo-rowerowego równoległego do jezdni. Jezdnia posiadać będzie szerokość 6,0m, a ciąg pieszo-rowerowy 2,0+2,0m. Jezdnia poszerzona zostanie z 4,0 do 6,0m, a przyległy ciąg pieszo-rowerowy 2,0+2,0m z kostki betonowej brukowej zostanie wytrasowany od podstaw. Obydwa pasy oddzielać będzie pas pobocza gruntowego (pas zieleni szerokości 2,0m). Ciąg pieszo-rowerowy to kostka betonowa brukowa 2,0m koloru szarego dla rowerów i 2,0m kostka brukowa betonowa bezfazowa koloru żółtego dla pieszych. Na trasie zaprojektowano 4 łuki poziome o promieniach  $R=253m$ ,  $R=603m$ ,  $R=173m$ ,  $R=403m$  jako łuki istniejącej jezdni bitumicznej. Na początkowym odcinku ciąg pieszy zlokalizowany jest po prawej stronie jezdni i posiada szerokość projektowaną 2,5m. Po przeciwległej krawędzi jezdni zlokalizowano ścieżkę rowerową szerokości 2,0m, stanowiącą na tym odcinku poszerzenie istniejącej nawierzchni jezdni. W km 0+063,60 zlokalizowano przejście dla pieszych. Od tego kilometra, aż do końca projektowanego odcinka, ścieżka rowerowa i chodnik stanowią wspólny ciąg. W końcowym odcinku pkt. C km +708,20 zaprojektowano skrzyżowanie zwykłe z ulicą Piwną oraz drogą wewnętrzną na teren ośrodka wypoczynkowego. Szerokość jezdni dróg przyległych wynosi 5,0 i 4,0m, gdzie 4,0 m to jezdnia techniczna ośrodka wypoczynkowego. Założono wykonanie na trasie koniecznych wjazdów jak i skrzyżowań z drogami poprzecznymi.

#### 4.5 projektowana ulica w przekroju poprzecznym

Jezdnia ulicy drogi na całej długości posiadać będzie przekrój daszkowy 2% na prostej, oraz spadek jednostronny 2% na łuku. Różnice spadków zostaną wykonane na prostych przejściowych o długości 20,0m. Ciąg pieszo-rowerowy posiadać będzie przekrój 2% jednostronny na zewnątrz ulicy. Pas zieleni szerokości 2,0m pomiędzy jezdnią a ciągiem pieszo-rowerowym 4% w kierunku środka pasa. Pobocze zewnętrzne 75 cm szerokości ze spadkiem 6% na zewnątrz. Szczegóły na rysunku Nr 3 „przekroje konstrukcyjne”.

#### 4.6 projektowana ulica w profilu podłużnym

Szczegóły w części rysunkowej na rys. Nr 4. Zaznaczyć należy że w profilu podłużnym projektowana ulica ma pochylenie zbliżone do istniejących, gdyż tak wymusza konfiguracja terenu. Pochylenie od 0,3% do 2,81%.

## **6. Zakres i kolejność robót**

- Zagospodarowanie terenu budowy:
  - roboty przygotowawcze – wytyczenie geodezyjne,
  - wyznaczenie miejsc postojowych na terenie budowy dla pojazdów i sprzętu używanego w trakcie wykonywania robót budowlanych,
  - roboty rozbiórkowe - urządzenie składowisk materiałów rozbiórkowych,
  - wyznaczenie dróg komunikacyjnych,
  - teren budowy wyposaża się w niezbędny sprzęt do gaszenia pożaru,
- Zmiana organizacji ruchu – w przypadku prowadzenia robót w obrębie jezdni należy sporządzić projekt tymczasowej organizacji ruchu i uzyskać zatwierdzenie Zarządzającego ruchem dla tej kategorii ulic.
- Roboty ziemne – wykonanie koryta pod warstwy konstrukcyjne;
- Ustawienie krawężnika i obrzeży;
- Wykonanie warstw konstrukcyjnych – podbudowy;
- Wykonanie nawierzchni jezdni i ciągów pieszo-rowerowych, chodników.

## **7. Kolejność realizacji poszczególnych obiektów**

1. zabezpieczenie i oznakowanie placu budowy
2. rozbiórki istniejących ciągów pieszych
3. wykonanie koryta pod warstwy konstrukcyjne
4. ustawienie krawężników i obrzeży
5. wykonanie podbudowy
6. ułożenie nawierzchni jezdni i ciągów pieszo-rowerowych, chodników

## **8. Zagrożenia występujące podczas realizacji robót oraz środki techniczne i organizacyjne zapobiegające niebezpieczeństwu**

- Zagrożenia związane z ruchem pojazdów po czynnym pasie jezdni,
- Zagrożenia związane z pracą ludzi w pobliżu pracujących maszyn budowlanych,
  - koparka,
  - zagęszczarka,
- Zagrożenia związane z pracą w miejscu sąsiadującym z przebiegającymi w pobliżu różnego rodzaju instalacjami podziemnymi (energetyczne, wodociągowe, kanalizacyjne, telekomunikacyjne),
- Zagrożenie związane z poruszaniem się środków transportu.

### *Zasady postępowania*

Podczas prac przy czynnej części jezdni wprowadzone zostaną następujące środki ochrony zdrowia i życia:

- Kierownik robót, majster przed rozpoczęciem robót każdorazowo w ciągu 5-10 min poucza pracowników o warunkach bezpieczeństwa i higieny pracy w zakresie robót przewidzianych na dany dzień i związanych z nimi zagrożeniach.
- Każdy pracownik powinien być dopuszczony do pracy tylko w nienagannym ubraniu ochronnym oraz powinien mieć kamizelkę koloru pomarańczowego.

- Ze względu na prowadzenie prac w terenie miejskim, miejsce robót należy ogrodzić i odpowiednio oznakować (tablice ostrzegawcze).
- Koparka w czasie pracy powinna być ustawiona w odległości od wykopu co najmniej 0,6m poza granicą naturalnego klina odłamu.
- Należy wyznaczyć strefę niebezpieczną i ją oznakować.
- Ruch środków transportu powinien odbywać się poza granicą naturalnego klina odłamu.
- Przed rozpoczęciem robót budowlanych ustala się istniejące trasy przebiegu mediów.
- Poszukiwanie tych instalacji powinno odbywać się ręcznie a odkryte przewody tych instalacji powinny być odpowiednio zabezpieczone na uchwytach i konstrukcjach.
- W czasie prowadzenia robót zabrania się pracownikom samodzielnego opuszczania miejsca pracy bez powiadomienia kierownika robót, zdejmowania znaków drogowych i innych zabezpieczeń miejsca pracy.
- Opuszczenie miejsca robót może nastąpić po stwierdzeniu przez kierownika robót, że stan budowy nie stanowi zagrożenia bezpieczeństwa osób postronnych.
- Na terenie budowy mogą znajdować się wyłącznie pracownicy zatrudnieni oraz uprawnieni pracownicy kontroli i nadzoru.
- Każdy pracownik ma obowiązek powiadomić kierownika budowy o zaistniałym wypadku przy pracy oraz o zauważonych zagrożeniach dla zdrowia i życia.
- Poinformować pracowników o sposobie postępowania przy wystąpieniu zagrożenia środowiskowego i jego zapobieganiu.
- Zapoznać pracowników z ryzykiem zawodowym na danym stanowisku pracy.
- Stosować bezpieczne przejścia dla pieszych (pomosty, barierki, oznakowanie taśmą).
- Dokonać pomiarów elektrycznych barakowozów zaplecza budowy, szafek energetycznych.

## **9. Zaplecze budowy**

Zaplecze budowy znajdować się będzie w niedalekiej odległości od prowadzonych robót. Ustawione zostaną tam szaloty oraz barakowóz na pomieszczenie socjalne i sprzętowe. W miejscu tym przewidziano także tymczasowe składowanie materiałów oraz postój sprzętu budowlanego.

## **10. Miejsce przechowywania dokumentacji budowy**

Dokumentacja techniczna i dokumentacja budowy znajdują się w biurze kierownika budowy.

W biurze kierownika budowy znajdować się będą także:

- środki pierwszej pomocy, apteczka,
- środki ochrony przeciwpożarowej w postaci gaśnicy

Opracowała  
Bożena Cichoń