

ZAKŁAD BUDOWY DRÓG I MOSTÓW



WYDZIAŁ PROJEKTOWANIA

68 – 300 LUBSKO , UL. BUDOWLANYCH 4 , TEL. 511 974 726.

OPIS TECHNICZNY.

I. STAN ISTNIEJACY:

Przewidziany do przebudowy odcinek drogi powiatowej nr: 1042F w kilometrze 7+395,00 – 9+985,00 stanowi ciąg drogi o nawierzchni bitumicznej o szerokości 4,10 do 5,00 m. Niniejsze opracowanie obejmują jednak jedynie przebudowę odcinka w kilometrze roboczym 2+184,06 – 2+404,22 wraz z remontem mostu w kilometrze 2+325,630 – 2+333,88. Trasa posiada trzy załamania w planie o łukach nie normatywnych bez przechyłek poprzecznych. Odcinek drogi zadrzewiony – drzewa zlokalizowane w poboczach. Trasa w nasypie. Teren zabudowany – zabudowania gospodarskie. W podłożu stwierdzono zaleganie piasków, żwirów i pospółek zaglinionych. Obiekt mostowy - konstrukcja nośna wykonana z dwuteowników walcowanych. W środku są to dźwigary NP450, a dwie skrajne belki to NP380. Pomost wykonano z ceowników ułożonych ramionami do góry i wypełnionych betonem. Ceowniki ułożono na podkładkach z blach ułożonych nie regularnie. Z boków zasypkę ujęto w blachy stalowe przyspawane do konstrukcji. Do blach i wystawionych ceowników pomostu przyspawano słupki poręczy. Przyczółki masywne wykonano z cegły i kamienia. Wykształcono w nich skrzydełka (odchylone od krawędzi jezdni) i murki Żwirowe. Belki są ustawione za pośrednictwem łożysk stalowych na granitowych ciosach podłożyskowych. Stan konstrukcji nośnej jest zły. Skorodowane są belki główne, zwłaszcza ich pasy górne na styku z podkładkami stalowymi. Ceowniki pomostu miejscami są skorodowane całkowicie i wypada z nich kruszywo ze skorodowanego betonu. Powodem korozji elementów pomostu jest przeciekająca woda – obiekt nie posiada izolacji. Nawierzchnia jezdni na obiekcie jest zawyżona (progi po obu stronach obiektu). Pobocza gruntowe wymagają profilowania. Stan podpór jest także zły. W części przywodnej lokalnie widoczne znaczne ubytki kamienia i cegieł. Na całych powierzchniach widoczne są ubytki spoin. Skrzydła są odkształcone i przesunięte co może świadczyć o utracie stateczności, zwłaszcza w górnej części ponad poziomem ław podłożyskowych. Na trasie brak urządzeń obcych.

Obiekt zlokalizowany jest na działkach nr: 230 – obręb Janowiec, nr: 414 i 347 – obręb Chichy i mieści się w istniejących granicach pasa drogowego.. Droga położona jest poza strefą ochrony konserwatorskiej i poza strefą szkód górniczych.

II. STAN PROJEKTOWANY:

2.1. PLAN SYTUACYJNY:

DROGA:

Początek opracowania od początku łuku poziomego W18 tj. w kilometrze 2+184,06, koniec opracowania koniec łuku poziomego W20 tj. w kilometrze 2+404,22.

W istniejące załamania trasy wpisano łuki poziome i trasa w planie przedstawia się następująco:

STAN ISTNIEJACY
PRZEBUDOWA

2+148,06 – 2+248,44 – łuk poziomy (P), o R = 300,00,
2+248,44 – 2+291,87 – prosta o L = 43,43 mb,
2+281,87 – 2+320,13 – łuk poziomy(L), o R = 300,00,
2+320,13 – 2+404,22 – łuk poziomy (P), o R = 100,00.

Założone promienie łuków uzależnione są od istniejącej korony drogi, która zawarta jest w ograniczonym pasie drogowym.

Zjazd na drogę gruntową wyokrąglono promieniami o R = 5,00 m.

W kilometrze 2+221,00 - 2+260,00 po stronie lewej, zaprojektowano zatokę autobusową, szerokość peronu 23,0 mb, głębokość zatoki 3,00 m. Dalej za zatoką zaprojektowano miejsca parkingowe w ilości 5 . Głębokość parkingu = 5,00 m. Od początku opracowania po stronie prawej zaprojektowano chodnik o szerokości 2,00 m. Koniec chodnika w kilometrze 2+289,37. Pobocza gruntowe o szerokości 1,00 m. W kilometrze 2+297,00 do końca opracowania zaprojektowano bariery energochłonne po stronie lewej i prawej.. W projekcie załączono decyzje na wycinkę drzew zlokalizowanych w poboczach drogi , na przedmiotowym odcinku wszystkie drzewa przeznaczono do wykarczowania.

MOST:

Istniejący obiekt wymaga prac remontowych w celu przywrócenia należytych funkcji jakie ma spełniać. Roboty remontowe dotyczą zarówno ustroju nośnego jak i istniejących podpór. Zakres prac remontowych nie zmienia wymiarów obiektu w planie.

Obliczenia statycznie – wytrzymałościowe obiektu wykonano zgodnie z aktualnie obowiązującymi normami projektowania obiektów żelbetonowych. Konstrukcję nośną obiektu zaprojektowano na klasę obciążeń „C” wg. PN-85/S-10030. Nośność podpór po remoncie oceniono na poziomie klasy „D” wg. PN-85/S-10030 – stąd taką ustalono nośność całego obiektu. Prace remontowe obejmują wykonanie nowej płyty nośnej wraz z remontem podpór istniejących – opaska wzmacniająca, nadbudowa ławy podłożyskowej. Wymiary obiektu pozostają nie zmienione w planie – wykonanie na istniejących przyczółkach.

2.2. PRZEKRÓJ NORMALNY:

Projektuje się wykorzystanie istniejącej nawierzchni bitumicznej do potrzeb podbudowy poprzez wyprofilowanie tłuczniem i masą bitumiczną w ilościach wskazanych w poszczególnych przekrojach poprzecznych. W celu uzyskania szerokości jezdni 6,00 m, projektuje się wykonanie poszerzenia w powierzchni istniejącego pobocza prawego.

Zaprojektowano następującą konstrukcję jezdni:

ISTNIEJĄCA NAWIERZCHNIA BITUMICZNA:

- profilowanie istniejącej nawierzchni tłuczniem i masą bitumiczną,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC12W50/70 o grubości 6 cm,
- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC8Ś50/70, o grubości 4 cm.

POSZARZENIE:

- stabilizacja gruntu cementem na miejscu o grubości 15 cm,
- podbudowa z tłucznia o grubości 25 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC12W50/70 o grubości 6 cm,
- warstwa ścierna z betonu asfaltowego AC8Ś50/70, o grubości 4 cm.

CHODNIK:

- kostka brukowa betonowa, szara, o grubości 6 cm,
- podsypka piaskowa, o grubości 5 cm.

WJAZDY + MIEJSCA DO PARKOWANIA:

- podbudowa z tłucznia o grubości 15 cm,
- podsypka cementowo – piaskowa o grubości 5 cm,
- kostka brukowa betonowa o grubości 8 cm, czerwona.

ZATOKA AUTOBUSOWA:

- stabilizacja gruntu cementem na miejscu o grubości 15 cm,
- podbudowa z tłucznia o grubości 25 cm,
- podsypka z gysu kamiennego 0-5 mm, grubości 5 cm,
- betonowa kostka brukowa czerwona o grubości 8 cm.

Spadek poprzeczny chodników o $i = 2\%$ do jezdni. Chodniki w krawężnikach betonowych 100 x 30 x 15, na ławie z betonu C 12/15. Obrzeża 100 x 30 x 8 na podsypce piaskowej.

Przekrój jezdni daszkowy o $i = 2\%$ na prostej, na łukach poziomych spadki zgodnie z planem sytuacyjnym.

Zatoka autobusowa o długości peronu 27,00 mb, szerokość 3,00 m. Chodnik z betonowej kostki brukowej. Spadek poprzeczny do jezdni o $i = 2\%$. Miejsca postojowe w ilości 5 szt, szerokości 2,30 m, głębokość 5,00 m. Nawierzchnia z betonowej kostki brukowej czerwonej o grubości 8 cm.

3. PRZEKRÓJ PODŁUŻNY:

Nową nawierzchnię dostosowano do istniejącej niwelety jezdni istniejącej, przyjmując jej wyprofilowanie dla potrzeb podbudowy. Na przedmiotowym odcinku przebieg niwelety przedstawia się następująco:

2+124,00 – 2+204,00	$i = 2,02\%$
2+204,00 – 2+247,50	$i = 1,21\%$
2+247,50 – 2+297,00	$i = 0,44\%$
2+297,00 – 2+339,78	$i = 0,28\%$
2+339,78 – 2+371,00	$i = 0,81\%$
2+371,00 – 2+407,00	łuk pionowy wklęsły o $R=2500,00$.

4. ODPROWADZENIE WÓD POWIERZCHNIOWYCH:

Projekt nie zmienia istniejącego systemu odprowadzenia wód opadowych.

5. ROBOTY ZIEMNE:

Roboty ziemne obejmują w zasadzie urobek pozyskany przy wykonaniu koryta pod nową konstrukcją jezdni na poszerzeniu. Minimalne poszerzenie korony przy założeniu że podstawa nasypu istniejącego nie ulega zmianie.

Bilans robót ziemnych stosownie tabeli robót ziemnych przedstawia się następująco:

- wykop całkowity	148,55 m ³
- nasyp całkowity	229,32 m ³
- do dowiezienia	80,82 m ³

Odległość transportu nadmiaru ziemi przyjęto 5 km.
Grunt kat. III.

6. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI:

:

▪ Powierzchnia naw. – w. ścieralna	1.374,61 m ²
▪ Powierzchnia poszerzenia	335,00 m ²
▪ Powierzchnia zatoki	97,50 mb
▪ Powierzchnia miejsc do parkowania	57,50 mb.

7. WPŁYW OBIEKTU NA ŚRODOWISKO.

Obiekt nie stwarza negatywnego wpływu na środowisko. Praktycznie dokonanie opisanej przebudowy nie zmieni rażąco stanu istniejącego.

AV. Ochrona przed hałasem i wibracją – zagrożenie nie występuje na nowo wykonanej nawierzchni bitumicznej.

B/. Ochrona wód i powierzchniowych otworów geologicznych – nie będą występowały zagrożenia zanieczyszczenia wód podziemnych z przyczyn j.w. Z uwagi na nizinny charakter nie zachodzi możliwość erozyjnego oddziaływania spływu wód opadowych. W sąsiedztwie nie występują ujęcia wody pitnej.

C/. Ochrona powietrza – zagrożenie nie występuje z uwagi na mały ruch pojazdów.

D/. Ochrona przyrody, krajobrazu, gruntów leśnych i rolnych:

Nie występuje.

E/. Ochrona środowiska kulturowego:

Nie występuje.

F/. Zagospodarowanie terenów zielonych:

Nie występuje.

8. WYCINKA DRZEW:

Na trasie przewidziano do wykarczowania 15 drzew. Drzewa rosną w poboczu w bezpośredniej odległości od istniejącej krawędzi jezdni powodując jej deformacje poprzez system korzeniowy. Nie bez znaczenia jest także fakt bezpieczeństwa ruchu kołowego, zwłaszcza na łukach poziomych. Drzewa posadzono przed 1945 rokiem i ich stan jest zły powodując zagrożenie także dla ruchu pieszego. Inwestor jest w posiadaniu decyzji na wykarczowanie drzew(w załączeniu).

9. URZĄDZENIA ZABEZPIEZAJĄCE:

W kilometrze 2+300,00 – 2+370,00 po stronie lewej i prawej zaprojektowano bariery zabezpieczające SP6(za wyjątkiem obiektu mostowego).

10. OZNAKOWANIE:

Projekt nie zmienia istniejącej organizacji ruchu.

11. WYWŁASZCZENIA:

Nie występują – roboty mieszczą się w istniejącym pasie drogowym.

12. URZĄDZENIA OBCE:

Wszystkie zawory i studnie istniejących w jezdni i chodnikach urządzeń podziemnych należy wyregulować do poziomu projektowanej niwelety. Wszelkie roboty ziemne w obrębie urządzeń podziemnych wykonać ręcznie.. Wykonawca przed przystąpieniem do robót powiadomi poszczególnych właścicieli sieci o rozpoczęciu prac i w razie potrzeby roboty będzie wykonywał pod ich nadzorem. W przypadku uszkodzenia urządzenia podziemnego lub natrafienie na urządzenia nie pokazane na mapie, a stwarzające niebezpieczeństwo, natychmiast zgłosić do właściciela sieci.

13. OBIEKTY MOSTOWE I PRZEPUSTY:

W punkcie I „Stan istniejący” opisano istniejącą konstrukcję obiektu mostowego. W celu utrzymania obiektu w należytym stanie wykonać należy prace remontowe pozwalające na przedłużenie trwałości mostu i spełniania należycie swojej funkcji. Roboty remontowe obejmują swoim zakresem ,podstawowe elementy obiektu:

- wymiana płyty nośnej,
- remont istniejących przyczółków.

Prace będą realizowane tak aby remontowany obiekt nie zmieniał swoich wymiarów w planie.

13.1. CHARAKTERYSTYKA PRZESZKODY. ŚWIATŁOMOSTU.

Przeszkodę dla obiektu stanowi potok łlawka. Światło poziome istniejącego obiektu wynosi 8,00 m(prostopadle do przyczółków), a światło pionowe około 1,30 m (mierzone od zwierciadła wody pod obiektem). Światło obiektu po remoncie nie ulegnie zmianie.

13.2. PROJEKTOWANY ZAKRES ROBÓT REMONTOWYCH.

Obliczenia statyczno – wytrzymałościowe obiektu wykonano zgodnie z aktualnie obowiązującymi normami projektowania obiektów żelbetowych. Konstrukcję nośną obiektu zaprojektowano na klasę obciążenia „C” wg. PN-85/S-10030. Nośność podpór po remoncie oceniono na poziomie klasy „D” wg. PN-85/S10030 – stąd taką ustalono nośność całego obiektu.

13.3. ZAKRES PRAC ROZBIÓRKOWYCH.

Projekt przewiduje rozbiórkę następujących elementów obiektu:

- przęsło wraz z elementami wyposażenia w całości,
- przyczółków wraz ze skrzydełkami do poziomu dolnej części granitowych ciosów Podłożyskowych,
- przywodne części przyczółków na głębokość około 15 cm na długości korpusów i skrzydełek w celu wykonania opaski,
- nasyp na długości skrzydeł do poziomu ich rozbiórki.

13.4. ZAKRES REMONTU PRZYCZÓŁKÓW:

Zaprojektowano żelbetonową nadbudowę przyczółka (na szerokości korpusu) w której wykształcono ławę podłożyskową wraz z ciosami oraz murki żwirowe. Ława opiera się w zasadniczej swej części na pozostawionej części przyczółka, a po za ni na podbudowie z chudego betonu o grubości 20 cm. Szerokość nadbudowy jest równa szerokości projektowanego obiektu wraz z gzymsami. Kształt górnej powierzchni dostosowano do projektowanego przekroju poprzecznego jezdni i chodników. Wysokość ciosów podłożyskowych należy dopasować do spadku poprzecznego obiektu. Z uwzględnieniem grubości łożysk i podlewki pod nimi. Ponieważ jest to zależne od rodzaju zakupionych łożysk pozostawia się szczegółowe zwymiarowanie ciosów po stronie Wykonawcy robót. Konstrukcja zbrojenia umożliwia ich dostosowanie bez wykonania dodatkowych prac projektowych. Po wykonaniu ław należy odtworzyć górne części skrzydeł wymurowując je z cegły odzyskanej z rozebranych elementów i nadając im pierwotny kształt. Skrzydła należy wymurować na styk z wykonaną ławą żelbetonową. W części przywodnej zaprojektowano wzmocnienie przyczółków i skrzydeł żelbetonową opaską. W tym celu należy najpierw rozebrać przyczółek na wysokości projektowanej opaski i na całej długości podpór, nawiercić otwory i osadzić pręty kotwiące (szczegóły na rysunkach konstrukcyjnych), wykonać zbrojenie opaski, deskowanie i zabetonować całość betonem B30. Roboty należy prowadzić w osłonie z gradzy ziemnej lub worków z piaskiem z równoczesnym wypompowaniem wody.

13.5. KONSTRUKCJA NOŚNA OBIEKTU:

Konstrukcję nośną obiektu zaprojektowano ze stalowych dwuteowników walcowanych NP450 w rozstawie 95 cm ze współpracującą żelbetonową płytą grubości 18 cm. Celowo dobrano dźwigary NP450 gdyż możliwe jest zastosowanie dźwigarów z odzysku (6 sztuk), co jednak będzie możliwe do stwierdzenia po rozebraniu pomostu i odsłonięciu pólek górnych dźwigarów. Projekt sporządzono przy założeniu, że belki istniejące nie będą się nadawały do wykorzystania (w przedmiarach i kosztorysie wyceniono zakup nowych belek). Belki poprzecznie stężono poprzecznicami z ceowników 200 mocowanymi na śruby do przyspawanych do belek żeber. Zaprojektowano pełne zespolenie belek z betonem płyty. Belki ustawiono na łożyskach stalowych stycznych o nośności 200 kN. Od strony Szprotawy są to łożyska stałe, po drugiej stronie ruchome. Zarówno łożyska stałe jak i ruchome muszą zapewniać możliwość obrotu belek podczas ugięcia. Płytcie pomostowej nadano spadki poprzeczne 2% do osi ścieku (linia krawężników) i przeciw spadki wynoszące 4%. Spadek podłużny jest stały i wynosi 0,25%. Pomiędzy krawędzią płyty a murkami żwirowymi należy pozostawić dylatacje szerokości 3 cm. Konstrukcję stalową (belki i poprzecznice) należy zabezpieczyć przed korozją poprzez pomalowanie przyjętym przez Inwestora zestawem malarskim po uprzednim przygotowaniu powierzchni (wymaganym dla przyjętego zestawu).

13.6. KONSTRUKCJA KAP CHODNIKOWYCH:

Kapy chodnikowe zaprojektowano z betonu B30 i tylko na długości płyty obiektu. Poza konstrukcją kształt kap chodnikowych nadano murkom żwirowym. Stąd należy zadbać należyte wykonanie murków zgodnie z zaprojektowanymi rzędnymi by

STANOWISKO PRACOWNIKÓW
ZADANIACH

połączenie z kapami na obiekcie było możliwe. Do konstrukcji kap są mocowane przy pomocy pętli wystawionych z płyty. W kapach i na murkach żwirowych wykształcono komory do wykonania dylatacji bitumicznych.

Mocowanie barier do konstrukcji kap zaprojektowano przy pomocy typowych kotew pętlicowych.

13.7. IZOLACJA I NAWIERZCHNIA NA OBIEKCIE I DOJAZDACH:

Na obiekcie zaprojektowano izolację z papy zgrzewalnej jednowarstwowej. Należy ją ułożyć na płycie i na betonie nadbudowy skrzydeł. Na płycie papę układa się pod jezdnią i na szerokości konstrukcji pod kapami. Na nadbudowie przyczółków tylko na szerokości jezdni z wywinięciem pod krawężnikiem i na pionową ścianę nadbudowy od strony zewnętrznej. Warstwę ochronną izolacji w postaci 4 cm z asfaltu twardo lanego należy ułożyć na długości obiektu i nadbudowy skrzydeł. Warstwę ścierną nawierzchni o grubości 4 cm z betonu asfaltowego należy wykonać podczas układania masy na remontowanym odcinku drogi.

13.8. ODWODNIENIE W OBRĘBIE OBIEKTU

Na obiekcie zaprojektowano odwodnienie powierzchniowe z odprowadzeniem wody do projektowanego rowu.

13.9. ELEMENTY WYPOSAŻENIA OBIEKTU:

Bariero poręcze energochłonne mocowane do kap chodnikowych za pomocą typowych kotew pętlicowych. Na długości zadruków (odcinki zatopienia krawężników) zaprojektowano odcinki przejściowe na których zastosowano słupki drogowe wbijane w rozstawie 200 cm i odcinki końcowe (początkowe).

13.10. POŁĄCZENIE MOSTU Z NASYPEM:

Zaprojektowano następujące elementy stanowiące połączenie obiektu z nasypem:

- dylatacje bitumiczne (np. typu Tarco) na całej szerokości jezdni i chodników Szerokości 50 cm nad łożyskami ruchomymi i szer. 30 cm nad stałymi.
- odcinki przejściowe na których następuje zatopienie krawężnika i zmiana spadku Poprzedniego z 4% do wewnątrz na 4% w kierunku zewnętrznym. Są one umocnione kostką betonową obramowaną od strony jezdni betonowym krawężnikiem Drogowym (krawężnik 20x30 cm na ławie z betonu B15) zaś od zewnątrz obrzeżem betonowym na ławie z betonu B15 . długość odcinków 3,00 m.
- wypełnienie wykopu za ławami żelbetowymi chudym betonem do wysokości spodu podbudowy jezdni. Na chudym betonie zaprojektowano podbudowę z betonu asfaltowego o grubości 8 cm i nawierzchnię jak na całym odcinku o grubości 4 cm.

Marek Z. Gmierski
ul. Armii Krajowej 11/04/ZG
projektowania specjalności
drogowej

STANOWISKO I PODPISANIE
17.05.2017

**INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY
ZDROWIA(bioz).**

Inwestycja: REMONT MOSTU DROGOWEGO JN11024824
I PRZEBUDOWA DROGI DOJAZDOWEJ W m. CHICHY
W CIĄGU DROGI POWIATOWEJ NR: 1042F
W KILOMETRZE 2_184,06 – 2+404,22.

Lokalizacja: działka nr. ewid: 230, 414, 347.

Branża: drogi..

Inwestor: POWIAT ŻAGAŃSKI.

2017.09.14 10:08:08
10.09.2017

Zgodnie z §2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. (Dz. U. z 2003 r. nr: 120, poz. 1126) w związku z art. 20. ust. 1, pkt 1b Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo Budowlane (tekst jednolity Dz. U. z 2006 r. nr. 156, poz. 1118) kierownik budowy jest zobowiązany sporządzić lub zapewnić sporządzenie planu BIOZ w oparciu o niniejszą informację.

1/. Zakres robót dla całego zamierzenia budowlanego:

Opracowanie obejmuje wykonanie przebudowy drogi powiatowej poprzez jej poszerzenie i wykonanie na powierzchni poszerzenia nowej konstrukcji jezdni. Podbudowa z kruszywa łamanego, nawierzchnia z betonu asfaltowego o szerokości 6,00 m. W zakres robót wchodzi także remont mostu poprzez remont górnej warstwy istniejących przyczółków i wykonanie nowego pomostu.

2/. Informacja dotycząca przewidywanych zagrożeń:

- praca maszyn budowlanych na terenie budowy i przebywanie osób w ich zasięgu, ruch drogowy.
- dostawa materiałów na teren budowy i manewry środków transportowych przy ich za i wyładunku.
- możliwość przechodzenia przez teren budowy osób tam niepracujących, w szczególności dzieci, dlatego też wszystkie prace muszą być prowadzone przy pełnej obserwacji terenu budowy oraz przez kierownika i pracujących tam ludzi.
- zagrożenia występujące z powodu nie stosowania indywidualnych ochron takich jak rękawice, nakolanniki, obuwie i odzież robocza.

3/. Informacje o wydzieleniu i oznakowaniu miejsca prowadzenia robót budowlanych:

- miejsce prowadzenia robót budowlanych w pasie drogowym należy odpowiednio oznakować i wprowadzić czasową organizację ruchu.
- miejsca robót nie zakończonych wynikających z przerw technologicznych itp. należy dodatkowo wygrodzić zaporami oraz oświetlić.

4/. Wskazania dotyczące przewidywanych zagrożeń występujących podczas robót budowlanych, określających skalę i rodzaj zagrożeń oraz miejsce i czas wystąpienia:

- rozpoczęcie robót należy poprzedzić sprawdzeniem czy zostały przez geodetę namierzone urządzenia (gazociąg, sieć energetyczna, linie kablowe).

- szczególną uwagę należy zachować przy wykonywaniu robót ziemnych w wykopie oraz przy zagęszczeniu gruntu i warstw podbudowy.

5/. Informacja o sposobie prowadzenia instruktażu pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót:

- przed przystąpieniem do pracy każdy z pracowników powinien przejść przeszkolenie z obowiązujących przepisów BHP odnośnie stanowiska pracy jaką będzie wykonywał oraz przeszkolenie ogólne z przepisów BHP dotyczące wszystkich prac prowadzonych w trakcie realizacji zadania.
- zatrudnieni pracownicy muszą posiadać wymagane uprawnienia stosowne do stanowiska pracy oraz aktualne badania lekarskie.
- wszyscy uczestnicy procesu inwestycyjnego pracujący i poruszający się na terenie budowy powinni być wyposażeni w odpowiedni sprzęt ochronny (kamizelki, kaski).
- dbałość o ciągłe zabezpieczenie terenu budowy tj. aktualizacja oznakowania robót i eliminowanie zagrożeń.

Zgodnie z obowiązującym Prawem Budowlanym oraz rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia wymagane jest, aby sporządzony plan BIOZ został pozytywnie zaopiniowany przez rzeczoznawcę w zakresie BHP.

Zgodnie z art. 21a, ust.1, pkt.1a ustawy z dnia 7 lipca 1994 roku. Prawo Budowlane plan BIOZ na budowie sporządza się jeżeli:

- przewidywane roboty budowlane mają trwać dłużej niż 30 dni roboczych i jednocześnie będzie przy nich zatrudnionych co najmniej 20 pracowników lub pracochłonność planowanych robót będzie przekraczać 500 osobodni.
- w trakcie budowy wykonywany będzie przynajmniej jeden z rodzajów robót budowlanych wymienionych w ust. 2, art. 21a w/w ustawy.

Marek Kusmierczyk
Wydział nr ew. 11/04/2G
zawodnia specjalności

STAROSTWO POWIAT
w ŻARACH