

Opis techniczny

do projektu budowlanego

„Przebudowa ul. Dworcowej w m. Trzemeszno

Gmina Trzemeszno działka nr 17/13, 17/18, 44 i 36 ark.1”

1. Dane ogólne

- 1.1. Obiekt:** Przebudowa ul. Dworcowej w m. Trzemeszno Gmina Trzemeszno działka nr 17/13, 17/18, 44 i 36 ark.1
- 1.2. Zadanie:** Opracować dokumentację przebudowy ul. Dworcowej w Trzemesznie Gmina Trzemeszno o długości $L=525,00m$ wraz z chodnikiem, ścieżką rowerową i placem przed budynkiem dworca.
- 1.3. Inwestor:** Gmina Trzemeszno
ul. Gen. H. Dąbrowskiego 2
62-240 Trzemeszno
- 1.4. Numery działek:** 17/13, 17/18, 44, 36 arkusz 1 obręb 0001 Trzemeszno – obręb 1
Jednostka ewidencyjna 300309_5 Trzemeszno – miasto
Działki przeznaczone pod drogę
Własność Gmina Trzemeszno

2. Podstawa opracowania

- 2.1.** Mapa zasadnicza w skali 1 : 1000 woj. wielkopolskie powiat gnieźnieński obręb 0001 Trzemeszno – obręb 1 jednostka ewidencyjna 300309_4 Trzemeszno – miasto działki nr 17/13, 17/18, 44, 36 arkusz 1 Stan na dzień 10.08.2016 r. wykonał Anna Świątek Starosta Gnieźnieński Powiatowy Zarząd Geodezji, Kartografii, Katastru i Nieruchomości z up. Starosty Krystyna Maciejewska Kierownik Działu Zasobu Geodezyjnego Kartograficznego w Gnieźnie GK.U.6642.1025.2016 z dnia 10.08.2016r.

2.2. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej nr 430 z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

2.3. Warunki gruntowo-wodne

Na całym odcinku drogi gminnej występują dobre warunki gruntowo-wodne. Występują grunty zakwalifikowane do grupy nośności podłoża G1 oraz niski poziom wód gruntowych nie zagrażający istniejącej nawierzchni bitumicznej w postaci wysadzin.

2.4. Przebieg ul. Dworcowej w m. Trzemeszno:

droga główna gminna $L=525,00\text{m}$ $s=5,50\text{m}$

PT km 0+000,00 początek drogi przy drodze gminnej w m. Trzemeszno o nawierzchni bitumicznej

KT 0+525,00 koniec drogi gminnej przy wjeździe na bocznice kolejową

2.5. Szczegółowe wytyczne uzgodnione ze służbami technicznymi Inwestora.

2.6. Umowa o wykonanie prac projektowych.

2.7. Pomiary własne autora wraz z wizją lokalną w terenie

3. Lokalizacja obiektu

Droga gminna ul. Dworcowa usytuowana jest w północnej części miasta Trzemeszno. Droga gminna rozpoczyna się od drogi gminnej Al. Odzyskania Niepodległości a kończy się przy wjeździe na bocznice kolejową.. Odcinek drogi gminnej przebiega w odcinku prostym.

Przebieg drogi gminnej ul. Dworcowa w m. Trzemeszno:

- km 0+000,00 PT przy drodze gminnej o nawierzchni bitumicznej
- km 0+525,00 KT – koniec przy wjeździe na bocznice kolejową.

Droga gminna dojazdowa do dworca kolejowego o nawierzchni bitumicznej w złym stanie technicznym wymagająca przebudowy. Odcinek drogi gminnej o długości 525,00 m z chodnikiem, ścieżką rowerową i placem przy dworcu kolejowym.

4. Stan istniejący

Droga gminna ul. Dworcowa o wieloletniej nawierzchni bitumicznej o szerokości zmiennej od 5,50m do 6,00m z drobnymi ubytkami i pęknięciami. Rozpoczyna się przy drodze gminnej Al. Odzyskania Niepodległości o nawierzchni bitumicznej i biegnie w stronę dworca kolejowego a kończy się przy wjeździe na bocznice kolejową. Pas drogowy drogi gminnej o szerokości 16,0 ÷ 30,0 m (50 m przy dworcu). Odcinek pokazany do przebudowy na rys. nr 2 plan sytuacyjny to odcinek prosty o długości 525,00m.

5. Projekt techniczny budowlano – wykonawczy

Dla zapewnienia należytych warunków eksploatacyjnych i estetycznych na terenie przy dworcu kolejowym koniecznym staje się przebudowa drogi gminnej ul. Dworcowej na planowanym odcinku 525,00 wraz z chodnikami, ścieżką rowerową i placem przy dworcu.

5.1. Podstawowe parametry techniczne

- prędkość projektowa 30 km/h
- kategoria ruchu KR1
- nośność nawierzchni 80kN/oś
- szerokość jezdni bitumicznej 5,50 m
- łączna długość odcinka drogi gminnej L=525,00 mb
- szerokość chodnika 1,50 m i 2,00m
- szerokość chodnika ze ścieżką rowerową 3,50 m
- spadek poprzeczny drogi 2 % daszkowy
- spadek poprzeczny chodnika i ścieżki rowerowej jednostronny 2%
- spadek poprzeczny placu przy dworcu 0,50 ÷ 1,00 %
- teren zabudowany
- droga gminna publiczna Gminy Trzemeszno
- szerokość w liniach rozgraniczających 16,00 do 30,00m

5.2. Plan orientacyjny

Przebudowa ul. Dworcowej w m. Trzemeszno Gmina Trzemeszno o długości 525,00m i szerokości 5,50m realizowane w jednym etapie pokazano na rys. nr 1.

5.3. Plan sytuacyjny

Plan sytuacyjny ul. Dworcowej w m. Trzemeszno Gmina Trzemeszno o długości 525,00 m pokazano na rys. nr 2. Droga gminna przebiega w pasie drogowym będącym własnością Gminy Trzemeszno działki nr 17/13, 17/18, 44 i 36 arkusz 1 obręb 0001 Trzemeszno – obręb 1 jednostka ewidencyjna 300309_4 Trzemeszno – miasto.

5.4. Przekrój podłużny

Niweleta przebudowywanej ulicy Dworcowej posiada punkty stałe tj. skrzyżowanie z drogą gminną, zjazdu oraz przebiega w terenie równinnym. Niweleta drogi gminnej przebiega po istniejącym śladzie i charakteryzuje się małym spadkiem podłużnym 0,153%.

5.5. Konstrukcja nawierzchni ul. Dworcowej 0+000,00 ÷ 0+250,00

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S $h=4\text{cm}$
- skropienie emulsją asfaltową w ilości $0,5\text{kg/m}^2$
- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC11W $h_{\text{sr}}=4\text{cm}$
- skropienie emulsją asfaltową w ilości $0,8\text{kg/m}^2$
- mechaniczne frezowanie nawierzchni średnio 4 cm
- istniejąca oczyszczona podbudowa bitumiczna

5.6. Konstrukcja nawierzchni ul. Dworcowej 0+250,00 ÷ 0+525,00

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S $h=4\text{cm}$
- skropienie emulsją asfaltową w ilości $0,5\text{kg/m}^2$
- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC11W $h_{\text{sr}}=4\text{cm}$
- skropienie emulsją asfaltową w ilości $0,8\text{kg/m}^2$
- istniejąca oczyszczona nawierzchnia bitumiczna

5.7. Konstrukcja nawierzchni zjazdu

- kostka betonowa grafitowa $h=8\text{ cm}$
- podsypka cementowo – piaskowa $h=5\text{ cm}$
- podbudowa: chudy beton 7,5 ÷ 9,0 MPa $h=15\text{ cm}$
- podsypka piaskowa $h=10\text{ cm}$

5.8. Konstrukcja nawierzchni chodnika ze ścieżką rowerową

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC8S $h=4$ cm
- podbudowa: chudy beton $7,5 \div 9,0$ MPa $h=15$ cm
- podsypka piaskowa $h=10$ cm

5.8. Konstrukcja nawierzchni chodnika

- kostka betonowa szara $h=8$ cm
- podsypka cementowo – piaskowa $h=5$ cm
- podsypka piaskowa $h=10$ cm

5.9. Konstrukcja nawierzchni chodnika wzmocnionego

- kostka betonowa czerwona $h=8$ cm
- podsypka cementowo – piaskowa $h=5$ cm
- podbudowa: chudy beton $7,5 \div 9,0$ MPa $h=15$ cm
- podsypka piaskowa $h=10$ cm

5.10. Konstrukcja nawierzchni placu przed dworcem

- kostka betonowa dekoracyjna $h=8$ cm (np. Starobruk K-1 melanż czerwony/żółty/ brązowy lub Bruk EPOKA klasyczny lub o podobnych parametrach zbliżony do architektury dworca)
- podsypka cementowo – piaskowa $h=3$ cm
- wyrównanie istniejącej podbudowy chudym betonem $7,5 \div 9,0$ MPa $h_{sr}=10$ cm
- mechaniczne skucie istniejącej nawierzchni bitumicznej

5.11. Szczegóły konstrukcyjne

- Szczegół A: krawężnik betonowy $15 \times 30 \times 100$ cm na ławie betonowej C12/15 z oporem,
- Szczegół A*: krawężnik betonowy $15 \times 30 \times 100$ cm na ławie betonowej C12/15 z oporem wraz ze ściekiem z kostek betonowych,
- Szczegół B: krawężnik wjazdowy $15 \times 22 \times 100$ cm na ławie betonowej C12/15 z oporem,
- Szczegół B*: krawężnik wjazdowy $15 \times 22 \times 100$ cm na ławie betonowej C12/15 z oporem wraz ze ściekiem z kostek betonowych,
- Szczegół C: obrzeże betonowe $8 \times 30 \times 100$ cm na ławie betonowej C12/15 z oporem.

5.12. Odwodnienie

Odwodnienie powierzchniowe za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych jezdni, chodników i ścieżki rowerowej w pobocze gruntowe i istniejące wpusty kanalizacji deszczowej.

5.13. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Na początku ul. Dworcowej przy drodze gminnej zaprojektowano nowy znak A-7 „Ustąp pierwszeństwo przejazdu” z nowym słupkiem. Przy przejściu dla pieszych wraz z przejazdem rowerowym ustawiono znak D-6b, a przy samym przejściu dla pieszych znak D-6. Ścieżkę rowerową i chodnik oznakowano za pomocą znaków C-13/16, C-13a/16a, C-13a i C-16.

Na ustawienie znaków po zakończeniu przebudowy wykonany zostanie projekt stałej organizacji ruchu zatwierdzony przez organ zarządzający ruchem t.j. Starostwo Powiatowe w Gnieźnie.

6. Kolizje i przeszkody

Na terenie przebudowywanej ul. Dworcowej znajdują się sieć wodociągowa, sieć kanalizacyjna, sieć elektryczna, sieć gazowa i sieć teletechniczna, które nie kolidują z przebudową ul. Dworcowej. Przed rozpoczęciem robót należy wykonać przekopy próbne w celu zinwentaryzowania urządzeń podziemnych których nie ma na mapie zasadniczej lub w celu ich precyzyjnego znalezienia.

Prace ziemne w pobliżu urządzeń podziemnych prowadzić ręcznie wcześniej wykonując przekopy próbne. W przypadku uszkodzenia urządzenia podziemnego koszty naprawy ponosi Wykonawca robót.

Uwaga! W/w uzbrojenie nie koliduje z przebudową ul. Dworcowej. Roboty ziemne będą się odbywać na głębokości do 30 cm od niwelety jezdni co nie spowoduje ingerencji lub kolizji w podziemne urządzenia infrastruktury drogowej tj. wodociąg, linię energetyczną itp. Urządzenia podziemne są zlokalizowane na głębokości 0,6 ÷ 1,8 m. Wykonawca przed rozpoczęciem robót powiadomi właścicieli urządzeń podziemnych w terminie 7 dni przed rozpoczęciem robót.

7. Uzgodnienia dokumentacji

W związku przechodzeniem przez tereny, których właścicielem jest Gmina Trzemeszno a ponadto wykonywane roboty mieszczą się w granicach pasa drogi gminnej i traktowane są jako przebudowa drogi gminnej publicznej dlatego też zachodzi konieczność ich zgłoszenia do Starostwa Powiatowego w Gnieźnie jako zgłoszenie zamiaru wykonania robót budowlanych.

W/w zadanie nie wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, gdyż jest drogą gminną publiczną z wydzielonym odrębnie pasem drogowym o długości mniejszej od 1 kilometra.

8. Działania techniczne i organizacyjne wynikające z ochrony środowiska

Dokonując analizy planowanego przedsięwzięcia oraz uwzględniając: zakres inwestycji, skalę przedsięwzięcia i wielkość zajmowanego terenu stwierdza się brak negatywnego wpływu na środowisko oraz zdrowie ludzi, na klimat akustyczny, przyrodę oraz krajobraz i odczucia estetyczne. Inwestycja ta poprawiająca układ komunikacyjny ulic gminnych wpłynie na obniżenie obciążenia środowiska naturalnego przez obniżenie hałasu i drgań wywoływanych przez przejeżdżające pojazdy oraz zmniejszy ilość emitowanych do atmosfery spalin. Rozwiązania projektowe inwestycji nie powodują zagrożeń w zakresie zanieczyszczenia gleb, powietrza, wód powierzchniowych, wód podziemnych, hałasu, ochrony przyrody oraz gospodarki odpadami. Technologia robót zakłada wbudowanie materiałów na podbudowę (chudy beton) bezpośrednio z samochodów bez składowania oraz wykonanie ułożenia nawierzchni bitumicznej dwuwarstwowej również bez składowania bezpośrednio z samochodów.

Materiały na podbudowę z chudego betonu są neutralne i przyjazne dla środowiska. Nawierzchnia jezdni wykonana z masy mineralno-bitumicznej jako mieszanka materiałów naturalnych występujący w przyrodzie i nie zagrażający środowisku i człowiekowi (asfalt, materiały skalne). W przypadku skażenia ziemi wyciekami ropopochodnymi przez pojazdy technologiczne budowy i inne pojazdy likwidacją i utylizacją skażonej ziemi zajmie się wyspecjalizowane przedsiębiorstwo. Prowadzone prace

budowlane przy inwestycji realizowane będą w porze dziennej od godziny 6.00 do godziny 20.00 z małymi utrudnieniami dla lokalnej społeczności. Planowana inwestycja poprawi bezpieczeństwo i komunikację wewnętrzną dróg gminnych oraz nie spowoduje szkód w środowisku naturalnym.

9. Uwagi ogólne

Bezwzględnie przestrzegać bezpieczeństwa i higieny pracy podczas prowadzenia robót drogowych oraz oznakować i zabezpieczyć strefę robót przed dostępem osób trzecich. Na podstawie informacji o bezpieczeństwie i ochronie zdrowia wykonać **plan BIOZ** /kierownik budowy/ dla w/w modernizacji (przebudowy) zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 23 czerwca 2003 r. Dz. U. nr 120 poz. 1126.

Cały zakres robót należy wykonać zgodnie z projektem budowlanym, Szczegółowymi Specyfikacjami Technicznymi dla poszczególnych rodzajów robót, obowiązującymi normami, sztuką inżynierską oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami bezpieczeństwa i higieny pracy.

Opracował

mgr inż. Mieczysław Łebedyński
zrzeszony WKP/BD/2899/01

grudzień 2016 r.

Informacja BIOZ

Zakres robót wraz z kolejnością ich realizacji:

Zadanie: **Przebudowa ul. Dworcowej w m. Trzemeszno Gmina Trzemeszno działka nr 17/13, 17/18, 44 i 36 ark. 1**

Droga publiczna gminna Gminy Trzemeszno

Działka nr 17/13, 17/18, 44 i 36 arkusz 1 obręb 0001 Trzemeszno – obręb 1

Jednostka ewidencyjna 300309_4 Trzemeszno – miasto

Działka przeznaczone pod drogę

Własność Gmina Trzemeszno

Inwestor: Gmina Trzemeszno
 ul. Gen. H. Dąbrowskiego 2
 62-240 Trzemeszno

Podstawa opracowania: Art. 20.1 ust. 1 pkt. 1b ustawy Prawo Budowlane Tekst jednolity Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23.06.2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia.
Dz. U. nr 120/2003 poz. 1126

Planowany zakres robót:

- roboty pomiarowe
- roboty zabezpieczające
- roboty rozbiórkowe
- roboty ziemne
- ułożenie krawężnika i obrzeża betonowego
- wykonanie podsypki piaskowej
- wykonanie podbudowy z chudego betonu
- skropienie podbudowy emulsją asfaltową
- ułożenie warstwy wiążąco-wyrównawczej AC11W
- ułożenie warstwy ścieralnej AC11S
- ułożenie nawierzchni z kostki betonowej
- ustawienie znaków drogowych

1. Wykaz rodzajów robót, których specyfikę należy uwzględnić w planie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia

- 1.1. Roboty wykonywane są w pasie drogowym drogi gminnej z wyłączeniem ruchu na określonych odcinkach drogi gminnej przy wykonywaniu warstwy ścieralnej i wiążącej.

2. Rodzaj i skala zagrożeń oraz miejsce i czas ich występowania

- 2.1. **Potknięcie, poślizgnięcie i upadek na tym samym poziomie** – nierówność terenu, namoknięty grunt – występuje na całej budowie przez cały okres wykonywania robót,
- 2.2. **Uderzenie i przygniecenie przez przemieszczane przedmioty** – występuje na terenie placu budowy i zaplecza w czasie ręcznego i mechanicznego przemieszczania przedmiotów przez cały czas trwania budowy,
- 2.3. **Uderzenie i przygniecenie przez przemieszczane materiały** – występuje na terenie placu budowy i zaplecza w czasie ręcznego i mechanicznego przemieszczania przedmiotów przez cały czas trwania budowy,
- 2.4. **Najeżenie przez środki transportu** – występuje podczas transportowania wszelkiego rodzaju materiałów, narzędzi i sprzętu jak również przy istniejącym ruchu drogowym – występuje w czasie całego okresu wykonywania robót,
- 2.5. **Najeżenie przez maszyny budowlane** – występuje w czasie wykonywania robót ziemnych, wszystkich warstw konstrukcyjnych z użyciem ładowarek, równiarek, walców, Ścinawek – występuje w czasie całego okresu realizacji robót,
- 2.6. **Pochwycenie przez maszyny i urządzenia** – występuje w czasie Prac przy których używane są piły tarczowe i łańcuchowe, szlifierki – występuje w czasie całego okresu realizacji robót,
- 2.7. **Uderzenie o nieruchome przedmioty** – występuje na całym placu budowy i zapleczu w czasie całego okresu realizacji,
- 2.8. **Obrażenia przez kontakt z przedmiotami ostrymi oraz szorstkimi** – występuje na terenie placu budowy, zaplecza placu budowy oraz miejsca składowania materiałów, podczas prowadzenia robót rozbiórkowych, w czasie całego okresu realizacji,
- 2.9. **Obrażenia przez kontakt z przedmiotami będącymi w ruchu** – elektronarzędzia oraz urządzenia znajdujące się na budowie - w czasie całego okresu realizacji,
- 2.10. **Porażenie prądem elektrycznym** – występuje w czasie całego okresu realizacji robót w czasie posługiwania się elektronarzędziami oraz w czasie obsługi urządzeń i maszyn napędzanych energią elektryczną,
- 2.11. **Obrażenia doznane wskutek rozerwania się tarczy** – podczas wykonywania robót z użyciem tarcz do cięcia i do szlifowania występuje w czasie całego okresu realizacji robót.

3. Sposób wydzielenia i oznakowania miejsc przewidywanych zagrożeń

Wydzielenie i oznakowane będą następujące miejsca niebezpieczne:

- 3.1. **Strefy niebezpieczne** wynikające z pracy maszyn drogowych. Wyznaczony pracownik powinien obserwować pracę koparki, ładowarki, walca i zapobiegać wejściu do strefy pracowników i osób postronnych.
- 3.2. **Pracujące maszyny i urządzenia**

3.2.1. Samochody samowyładowcze i skrzyniowe, równiarki, frezarki, rozścielacze, walce oraz inny ciężki sprzęt używany na budowie powinien być wyposażony w automatyczne podawanie sygnałów dźwiękowych w czasie wykonywania manewru cofania. W przypadku braku możliwości automatycznego podawania sygnałów kierowca lub operator zobowiązany będzie do ręcznego podawania sygnałów. Ponadto w/w sprzęt wyposażony winien być w tzw. „koguty błyskowe”.

3.3. Wydzielenie i oznakowanie miejsc prowadzenia robót budowlanych

3.3.1. Oznakowanie i wydzielenie miejsc robót wykonywanych w obrębie pasa drogowego po którym odbywa się ruch wykonać zgodnie z zatwierdzonym projektem tymczasowej organizacji ruchu.

3.4. Sposób zabezpieczenia budowy przed dostępem osób nieupoważnionych

3.4.1. Zaplecza placu budowy oraz miejsca postojowe maszyn i pojazdów powinny być dozorowane a dozorujący zobowiązani będą do niedopuszczenia na teren dozorowany osób postronnych,

3.4.2. Nadzór techniczny oraz brygadziści zobowiązani będą do zwracania uwagi na zbliżające się do miejsca wykonywania robót osoby postronne i informowanie ich o zakazie wstępu bezpośrednio do strefy robót. Wszystkie osoby realizujące roboty budowlane będą wyposażone w identyfikującą odzież ochronną i roboczą.

3.5. Sposób zabezpieczenia parku maszynowego podczas przerw w pracy i w nocy przed przypadkowym uruchomieniem przez osoby nieupoważnione

3.5.1. Operatorzy i kierowcy mają zakaz opuszczania kabiny w czasie pracy silnika.

3.5.2. W przypadku opuszczenia kabiny kierowca lub operator zobowiązany jest do wyłączenia silnika, wyjęcia kluczyka ze stacyjki, pozostawienia drążka zmiany biegów w pozycji biegu wstecznego lub pierwszego, zamknięcia kabiny oraz podłożenia klinów pod koła w przypadku pozostawienia maszyny lub pojazdu na dużym spadku.

3.5.3. Po zakończeniu pracy maszyny i pojazdy parkować w wyznaczonych miejscach na zapleczach placów budów lub na placach budów. Kabiny maszyn i pojazdów należy zamykać na zamki lub kłódki, a teren parkowania dozorować.

3.5.4. Teren parkowania maszyn i pojazdów powinien być oświetlony w godzinach nocnych światłem elektrycznym.

3.6. Sposób zabezpieczenia urządzeń elektrycznych

3.6.1. Instalacja elektryczna na zapleczach placów budów i placach budów powinna być zabezpieczona wyłącznikami różnicowo-prądowymi.

3.6.2. Wszystkie elementy urządzeń elektrycznych znajdujące się pod napięciem zabezpieczyć osłonami.

4. Instruktaż pracowników

4.1. Szkolenie wstępne stanowiskowe – instruktaż stanowiskowy – prowadzi bezpośredni przełożony pracownika lub osoba przez niego upoważniona przed podjęciem pracy każdego nowo zatrudnionego na danym stanowisku lub zmieniającego rodzaj wykonywanej pracy. W ramach instruktażu szkolony jest także zapoznawany z ryzykiem zawodowym dla danego stanowiska pracy. Pracownik zatrudniony na kilku stanowiskach pracy przechodzi instruktaż stanowiskowy obowiązujący na każdym z tych stanowisk. Czynności te są potwierdzane zaświadczeniami przechowywanymi w aktach osobowych pracownika.

4.2. Uwzględnianie w trakcie szkolenia wstępnego zasad obowiązujących przy realizacji robót szczególnie niebezpiecznych i mających wpływ na środowisko wszelkie prace z udziałem maszyn, których w czasie awarii może nastąpić wyciek oleju lub innej niebezpiecznej dla środowiska substancji.

4.3. Określenie zasad postępowania w przypadku wystąpienia zagrożenia dla ludzi i środowiska (awarie, katastrofy)

4.3.1. Postępowanie na wypadek wycieku oleju wskutek awarii maszyny.

Każdy pracownik w przypadku zauważenia wycieku oleju z urządzeń technicznych używanych do transportu materiałów oraz do wykonywania robót zobowiązany jest do:

- optycznego ustalenia rozmiarów wycieku
- ustalenia potencjalnych zagrożeń dla środowiska
- zgłoszenie awarii bezpośredniemu przełożonemu i kierownikowi budowy.

Jeżeli wyciek oleju nie stwarza zagrożenia należy to miejsce gdzie wystąpił wyciek posypać absorbentem – środkiem chemicznym znajdującym się na terenie zaplecza budowy.

W wyjątkowych sytuacjach, gdy absorbent nie jest dostępny może go zastąpić inna substancja np. piasek, trociny.

Po wykonaniu tej czynności należy przystąpić do usunięcia przyczyny wycieku. Jeżeli pracownik (kierowca, operator) nie jest w stanie sam usunąć tej przyczyny jest zobowiązany powiadomić telefonicznie o tym zdarzeniu Kierownika Budowy, a w przypadku nieobecności – jego zastępców. W celu powiadomienia należy skorzystać z każdego dostępnego źródła powiadamiania w tym również z prywatnego telefonu komórkowego. Osoby powiadomione o zdarzeniu wysyłają na miejsce awarii zespół mechaników w celu usunięcia przyczyn wycieku.

Materiał absorbujący wymieszany z olejem należy zebrać do foliowego worka, a następnie dostarczyć na teren bazy do magazynu tymczasowego składowania opadów niebezpiecznych.

Pracownik (kierowca, operator) zobowiązany jest powiadomić Kierownika Budowy o usunięciu awarii. Jeżeli rozmiar wycieku spowodował skażenie cieków wodnych, gruntu, przedostał się do kanalizacji lub istnieje realne prawdopodobieństwo istnienia takiej możliwości, pracownik (kierowca, operator) zobowiązany jest niezwłocznie powiadomić najbliższą jednostkę **Państwowej Straży Pożarnej – tel. 998** z podaniem miejsca zdarzenia, rodzajem substancji i przypuszczalną ilością wycieku.

4.3.2. Postępowanie na wypadek zaistnienia katastrofy budowlanej

Katastrofą budowlaną – jest niezamierzone, gwałtowne zniszczenie obiektu budowlanego lub jego części, a także konstrukcyjnych elementów rusztowań, elementów urządzeń formujących, ścianek szczelnych i obudowy wykopów.

W razie zaistnienia katastrofy budowlanej każdy pracownik jest zobowiązany:

- udzielić pomocy poszkodowanym,
- powiadomić osobiście lub z każdego dostępnego źródła powiadamiania w tym również z prywatnego telefonu komórkowego kierownika budowy a w przypadku nieobecności jego zastępcę.

Kierownik budowy zobowiązany jest:

- przeciwdziałać rozszerzeniu się skutków katastrofy,
- zabezpieczyć miejsce katastrofy przed zmianami uniemożliwiającymi prowadzenie postępowania wyjaśniającego (nie stosuje się do czynności

mających na celu ratowanie życia lub zabezpieczenie przed rozszerzaniem się skutków katastrofy),

- niezwłocznie powiadomić o katastrofie:
 - dyрекcję
 - właściwy organ (Powiatowy Inspektor Nadzoru Budowlanego=
 - właściwego miejsca prokuratora
 - inwestora, inspektora nadzoru inwestorskiego, projektanta obiektu budowlanego.

4.4. Określenie konieczności oraz zasad stosowania przez pracowników środków ochrony indywidualnej zabezpieczających przed skutkami zagrożeń

- kamizelki ostrzegawcze – należy używać przez cały czas pracy na budowie celem lepszej widoczności pracownika przez operatorów obsługujących wszelkiego rodzaju maszyny i sprzęt,
- konieczność używania innych ochron osobistych będą określali kierownicy bezpośrednio na budowie przed przystąpieniem do wykonania robót, przy których stwierdzono konieczność ich użycia.
- Środki ochrony osobistej powinny zabezpieczać pracowników przed urazami mechanicznymi spowodowanymi odpryskami rozbieranych części nawierzchni i oparzeniami przy stosowaniu mas bitumicznych.

4.5. Określenie zasad bezpośredniego nadzoru nad pracami szczególnie niebezpiecznymi

Obowiązek organizowania, przygotowania i kierowania pracami w sposób bezpieczny, zabezpieczając przed wypadkami, zgodnie z obowiązującymi przepisami bezpieczeństwa i higieny pracy spoczywa na kierowniku budowy, kierowniku robót lub majstrze. Aktualnie nadzorujący robotami na czas swojej nieobecności powinien wyznaczyć zastępcę. Każdemu pracownikowi nadzoru technicznego powinny być znane adresy i numery telefonów najbliższego punktu lekarskiego, najbliższej straży pożarnej i posterunku policji.

Kierownik robót odpowiedzialny jest do przestrzegania wszelkich zasad bezpiecznego wykonania tych prac.

5. Instrukcja bezpieczeństwa pożarowego

5.1. Instrukcja alarmowa w przypadku powstania pożaru

- a) Każdy pracownik, który pierwszy zauważy pożar obowiązany jest natychmiast powiadomić o nim współpracowników oraz inne osoby, które w tej chwili znajdują się w strefie zagrożenia,
- b) Należy powiadomić z każdego dowolnego źródła, w tym również z prywatnego telefonu komórkowego Straż Pożarną podając:
 - gdzie się pali (adres, nazwa obiektu)
 - co się pali
 - czy zagrożone jest życie ludzkie
 - numer telefonu, z którego się dzwoni oraz swoje nazwisko (po odłożeniu słuchawki należy chwilę odczekać, by umożliwić ewentualne sprawdzenie wiarygodności zgłoszenia)
- c) Należy powiadomić z każdego dowolnego źródła, w tym również z prywatnego telefonu kierownika.
- d) Należy udzielić pomocy poszkodowanym.

- e) Należy przystąpić do gaszenia pożaru podręcznym sprzętem gaśniczym zachowując przy tym szczególną ostrożność.
- f) Do czasu przybycia Straży Pożarnej, kierownictwo akcji ratowniczej obejmują w/w osoby zgodnie z hierarchią, które organizują akcję i rozdzielają zadania. Pozostali pracownicy zobowiązani są podporządkować się ich poleceniom.
- g) Podczas akcji należy zachować spokój i nie wpadać w panikę.

TELEFONY ALARMOWE

998 Państwowa Straż Pożarna

997 Policja

999 Pogotowie Ratunkowe

112 z telefonu komórkowego

Opracował

mgr inż. Mieczysław Łebedyński
zrzeszony WKP/BD/2899/01

Grudzień 2016 r.

Opracowanie: Projekt budowlany

Stadium: PB

Temat: Przebudowa ul. Dworcowej w m. Trzemeszno

Załączniki: Opis techniczny + część rysunkowa

Branża: Drogowa

Zamawiający: Gmina Trzemeszno
ul. Gen. H. Dąbrowskiego 2
62-240 Trzemeszno

Zespół realizujący:

Stanowisko	Imię i nazwisko	Nr upr. bud.	Podpis i data
Kierownik pracowni	mgr inż. Mieczysław Łebedyński	164/88/PW	
Projektant	Mirosława Ignasiak	476/87/Pw	
Asystent projektanta	inż. Janusz Łebedyński		

Za przedsiębiorstwo
mgr inż. Mieczysław Łebedyński

Gniezno grudzień 2016

Zrzeszony WKP/BD/2899/01

Spis załączników

I Część opisowa

1. Spis treści
2. Strona tytułowa
3. Opis techniczny
4. Informacja o planie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia

II Część rysunkowa

- | | |
|----------------------------|-----------|
| 1. Plan orientacyjny | rys. nr 1 |
| 2. Plan sytuacyjny | rys. nr 2 |
| 3. Przekrój normalny | rys. nr 3 |
| 4. Szczegóły konstrukcyjne | rys. nr 4 |
| 5. Profil podłużny | rys. nr 5 |

III Część formalno – prawna

1. Mapa ewidencyjna
2. Uprawnienia projektanta
3. Przynależność do Izby Inżynierów Budownictwa
4. Oświadczenie projektanta

Projekt budowlany

**Przebudowa ul. Dworcowej w m. Trzemeszno
Gmina Trzemeszno działka nr 17/13, 17/18, 44 i 36**

Biuro Inżynieryjno – Techniczne

„K I E R”

62-200 Gniezno Os. Wł. Łokietka 18/5

tel. 61 425-22-11, 507-172-128

NIP 784-125-99-64 REGON 634460624

Biuro: ul. Lednicka 3

Opracowanie: Projekt budowlany

Stadium: PB

**Temat: Przebudowa ul. Dworcowej w m. Trzemeszno Gmina
Trzemeszno działka nr 17/13, 17/18, 44 i 36**

Załączniki: Opis techniczny + część rysunkowa

Branża: Drogowa

Autor: Mirosława Ignasiak

Zamawiający: Gmina Trzemeszno

Data opracowania: grudzień 2016

I Część opisowa

- 1. Spis treści**
- 2. Strona tytułowa**
- 3. Opis techniczny**
- 4. Informacja o planie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia**

II Część rysunkowa

1. Plan orientacyjny	rys. nr 1
2. Plan sytuacyjny	rys. nr 2
3. Przekrój normalny	rys. nr 3
4. Szczegóły konstrukcyjne	rys. nr 4
5. Profil podłużny	rys. nr 5

III Część

formalno – prawna

1. Mapa ewidencyjna

2. Uprawnienia projektanta

3. Przynależność do Izby Inżynierów Budownictwa

4. Oświadczenie projektanta

08/XII/KR/16

Grudzień 2016 r.

Oświadczenie projektanta

Biuro Inżynieryjno – Techniczne „KIER” Projektant Mirosława Ignasiak 62-200 Gniezno ul. Topolowa 18 posiadająca uprawnienia budowlane 476/87/PW i przynależność do Izby Inżynierów Budownictwa WKP/BD/6167/02 z terminem ważności do 31.12.2016r. oświadcza, że projekt budowlany pt. „Przebudowa ulicy Dworcowej w m. Trzemeszno” dla Inwestora Gmina Trzemeszno ul. Gen. H. Dąbrowskiego 2 62-240 Trzemeszno została wykonana zgodnie z umową, obowiązującymi przepisami, normami technicznymi i jest kompletna w stosunku do celu, któremu ma służyć.

Oświadczenie zgodnie z art.20.1 ust.4 Prawo Budowlane.

Z poważaniem