

III . INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA

I OCHRONY ZDROWIA .

Temat:

**Budowa wjazdu z miejscami parkingowymi w miejscu integracji Gilów
z drogi gminnej Gilów przez wieś w miejscowości Gilów.**

Adres obiektu :

**Miejscowość : Gilów,
Gmina : Bliżyn,
Województwo: świętokrzyskie,
Nr działek: 305, 307 obręb Gilów.**

Inwestor :

**Gmina Bliżyn
ul. Kościuszki 79 ^a
26- 120 Bliżyn**

Data opracowania: 27 grudnia' 2012 r.

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA :

1. Zakres robót zamierzenia budowlanego .
2. Wykaz istniejących obiektów budowlanych .
3. Elementy zagospodarowania terenu mogące stwarzać zagrożenie.
4. Przewidywane zagrożenia i środki zapobiegawcze .
5. Warunki prowadzenia robót w pasie drogowym .

1. Zakres robót zamierzenia budowlanego .

Celem opracowania jest budowa zjazdu z drogi gminnej Gilów przez wieś na teren działki przyległej do drogi na której planowane jest wykonanie 10-ciu miejsc parkingowych w tym jedno dla osoby niepełnosprawnej. Zakres opracowania obejmuje teren działki nr 307 na której zlokalizowane jest miejsce integracji społecznej wsi Gilów w tym min. boisko do gry w siatkówkę, altana wraz z miejscem na ognisko i grillem oraz plac zabaw dla najmłodszych mieszkańców wsi. Założono szerokość drogi manewrowej w obszarze miejsc parkingowych na 5,00m. Miejsca parkingowe odsunięte są od strony północnej i południowej o ponad 50,00m natomiast od strony wschodniej o 6,00m od granic działki. Miejsca parkingowe oddalone są odpowiednio o 23,00m (strona północno - wschodnia) od najbliższego budynku gospodarczego oraz o 48,00m (strona północno - wschodnia) od okien najbliższych pomieszczeń przeznaczonych na stały pobyt ludzi. Działka 307 jest płaska o stałym nachyleniu w kierunku południowym oraz jest częściowo urządzona. Zaprojektowano odwodnienie projektowanych miejsc parkingowych – jako odwodnienie powierzchniowe za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych z odprowadzeniem poprzez ściek skarpowy w postaci ścieku muldowego prefabrykowanego (60x50x15cm) do istniejącego rowu przydrożnego.

Przedmiotowe przedsięwzięcie jest zlokalizowane na terenie gminy Bliżyn. Przedsięwzięciem objęte jest: budowa zjazdu z drogi gminnej Gilów przez wieś na teren działki przyległej do drogi na której planowane jest wykonanie 10-ciu miejsc parkingowych w tym jedno dla osoby niepełnosprawnej. Zakres opracowania obejmuje teren działki nr 307 na której zlokalizowane jest miejsce integracji społecznej wsi Gilów w tym min. boisko do gry w siatkówkę, altana wraz z miejscem na ognisko i grillem oraz plac zabaw dla najmłodszych mieszkańców wsi. Inwestycja znajduje się w całości w obszarze zabudowanym. Celem niniejszego przedsięwzięcia jest poprawa bezpieczeństwa ruchu poprzez zlokalizowanie miejsc postojowych poza koroną drogi. Szerokość jezdni drogi gminnej wynosi 5,00m z pobocznymi obustronnymi o szerokości 0,5m. Wody opadowe z drogi odprowadzane są do istniejącego rowu obustronnego poprzez odwodnienie powierzchniowe za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych. Działka 307 jest płaska o stałym nachyleniu w kierunku południowym oraz jest częściowo urządzona.

Teren inwestycji położony jest w odległości około 13,0 km na północny zachód od granic rezerwatu

archeologicznego „RYDNO.” Nie przewiduje się negatywnego wpływu planowanej inwestycji na najbliższe obszary Europejskiej Sieci Ekologicznej „Natura 2000”, z uwagi na ich położenie poza zasięgiem możliwych przewidywanych oddziaływań przedsięwzięcia, również w kontekście zagrożeń i zakazów określonych dla tych obszarów. W rejonie inwestycji nie znajdują się siedliska przyrodnicze oraz nie występują gatunki roślin i zwierząt, dla ochrony których wyznaczony został obszar „Natura 2000”. Najbliższy obszar wyznaczony siecią „Natura 2000” o nazwie Lasy Suchedniowskie (Suchedniowsko - Oblęgorski Park Krajobrazowy) leży w południowo - wschodnim kierunku w odległości ok. 5,5 km od planowanej inwestycji. W kierunku zachodnim w odległości ok. 16,0 km znajduje się Konecko - Łopuszniański Obszar Chronionego Krajobrazu. Dolina Krasnej oddalona jest od terenu inwestycji o ok. 12,0 km. W bliskim sąsiedztwie planowanej inwestycji nie występują pomniki przyrody oraz nie znajdują się inne obszary chronione i parki krajobrazowe.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych (Dz. Ustaw 2012r. poz. 463) - na terenie działki przeznaczonej pod budowę wjazdu i miejsc parkingowych występują proste warunki gruntowe (proste warunki gruntowe - występujące w przypadku warstw gruntów jednorodnych genetycznie i litologicznie, zalegających poziomo, nie obejmujących mineralnych gruntów słabonośnych, gruntów organicznych i nasypów niekontrolowanych, przy zwierciadle wody poniżej projektowanego poziomu posadawiania oraz braku występowania niekorzystnych zjawisk geologicznych).

Budowa wjazdu i miejsc parkingowych będzie realizowana w I kategorii geotechnicznej (pierwsza kategoria geotechniczna, która obejmuje posadawianie niewielkich obiektów budowlanych o statycznie wyznaczalnym schemacie obliczeniowym, w prostych warunkach gruntowych, w przypadku których możliwe jest zapewnienie minimalnych wymagań na podstawie doświadczeń i jakościowych badań geotechnicznych takich jak m.in.: wykopy do głębokości 1,20m i nasypy do wysokości 3,00m wykonywane zwłaszcza przy budowie dróg, pracach drenażowych oraz układaniu rurociągów).

Konstrukcję nawierzchni należy zaprojektować zgodnie z zaleceniami zawartymi w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1991 r. W sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.Nr 43 poz.420 z 14 maja 1999 r.). Biorąc pod uwagę rodzaj terenu przyległego wraz z jego przeznaczeniem proponuje się zaprojektować wzmocnioną konstrukcję zarówno drogi manewrowej, jak i miejsc postojowych w celu zapobieżenia ewentualnego zniszczenia nawierzchni, jeżeli na wjazd i miejsca parkingowe wjechałby samochód ciężarowy lub autokar o masie całkowitej pojazdu powyżej 2500kg. Proponuje się zastosowanie następującego rodzaju nawierzchni :

- warstwa odcinająca z piasku stabilizowanego cementem $RM = 2,5 \text{ MPa}$ gr. 20cm,
- podbudowa zasadnicza z tłucznia kamiennego gr. 20cm.
- warstwa podsypki cementowo – piaskowej gr. 3cm,
- nawierzchni z kostki betonowej brukowej gr. 8cm.

Niweletę nawierzchni zjazdu i drogi manewrowej zaprojektowano w nawiązaniu do istniejącego terenu i jezdni z zapewnieniem właściwego odwodnienia powierzchniowego do istniejącego rowu.

Zaprojektowano odwodnienie projektowanych miejsc parkingowych – jako odwodnienie powierzchniowe za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych z odprowadzeniem poprzez ściek skarpowy w postaci ścieku muldowego prefabrykowanego (60x50x15cm) do istniejącego rowu przydrożnego. Długość ścieku skarpowego wynosi 3,50m. Część przelotowa pod zjazdem z rur prefabrykowanych Ø 40cm wynosi 9m. Rury zakończone ściankami oporowymi prefabrykowanymi.

W pobliżu planowanego przedsięwzięcia polegającego na budowie zjazdu i miejsc postojowych, nie występują urządzenia podziemne, które kolidowałyby z planowanym zakresem robót mającym charakter powierzchniowy. Na działce przeznaczonej do realizacji inwestycji zlokalizowany jest słup linii energetycznej napowietrznej niekolidujący z inwestycją.

2. Wykaz istniejących obiektów budowlanych .

- Pas drogowy drogi gminnej.

3. Elementy zagospodarowania terenu mogące stwarzać zagrożenie.

Na terenie objętym wpływem realizacji przedsięwzięcia nie ma elementów zagospodarowania terenu , które mogły by stwarzać zagrożenie dla ludzi .

4. Przewidywane zagrożenia i środki zapobiegawcze .

W ramach prowadzonych prac budowlanych należy przestrzegać stosownych i aktualnych przepisów dotyczących warunków i sposobów wykonywania określonych czynności , a także warunków i wymogów dotyczących stosowanego sprzętu, maszyn i urządzeń . Należy też stosować odpowiedni nadzór nad prowadzonymi pracami .

- Każdy pracownik musi być wstępnie przeszkolony w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy na stanowisku roboczym .
- Na terenie budowy należy stosować robocze ubrania ochronne .
- Prace pomiarowe , obmiarowe i wykonawcze prowadzone bezpośrednio na drodze lub w pobliżu innych dróg i linii kolejowych wymagają właściwych oznaczeń i zabezpieczeń .
- Maszyny drogowe i inne urządzenia muszą być sprawne technicznie .

- Należy przestrzegać instrukcji obsługi maszyn i sprzętu drogowego .
- Obsługą maszyn i urządzeń mogą zajmować się pracownicy , którzy posiadają stosowne uprawnienia oraz kwalifikacje .
- Ruch pojazdów na budowie powinien odbywać się w sposób ustalony i w miejscach określonych w technologii robót drogowych .
- Prace prowadzone w pobliżu obcych urządzeń naziemnych i podziemnych, a szczególnie w pobliżu linii elektrycznych , gazowych , przewodów pod ciśnieniem – wodociągów , należy prowadzić ze szczególną ostrożnością w sposób określony w przepisach oraz pod bezpośrednim nadzorem upoważnionego pracownika i po zgłoszeniu do odpowiedniego właściciela sieci lub uzbrojenia podziemnego .
- Należy bezwzględnie przestrzegać wymogów dotyczących prowadzenia drogowych robót ziemnych , ze szczególnym uwzględnieniem wykonania wykopów .
- Roboty ciesielskie , zbrojarskie , betoniarskie , rozbiórkowe oraz ewentualne prace na wysokości należy prowadzić zgodnie z obowiązującymi przepisami BHP.
- Na terenie budowy powinno być zorganizowane zaplecze techniczne z pomieszczeniem socjalno – sanitarnym dla pracowników .
- Wskazane jest na terenie zaplecza technicznego zorganizowanie punktu pierwszej pomocy .

5. Warunki prowadzenia robót w pasie drogowym .

1. Oznakowanie robót prowadzonych w pasie drogowym musi być zgodne z :

- ustawą z dnia 20 czerwca 1997r - Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz. U. z roku 2005 Nr 108 poz. 908) z późniejszymi zmianami).
 - Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z roku 2003 nr 220, poz. 2181),
 - projektem indywidualnym w przypadku konieczności zamknięcia drogi i skierowania ruchu objazdem lub gdy z organizacji robót wynika, że nie można zastosować projektu typowego powołanej wyżej Instrukcji oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym.
1. Wszystkie znaki zastosowane do oznakowania robót muszą być odblaskowe (folia co najmniej 1 generacji), o jedną kategorię większe niż przewidywane do stałego oznakowania danej drogi.
 2. Oznakowanie pozostawione na noc musi być uzupełnione o światła ostrzegawcze barwy żółtej do zamocowania na zaporach . Światła winny być widoczne z odległości co najmniej 250m oraz zapalać się i gasnąć z częstotliwością 60 do 120 cykli na minutę.

3. *Niezależnie od powyższego wprowadza się obowiązek stosowania min. 3 lamp jw. na wszystkich robotach powodujących konieczność zajęcia części jezdni lub (przez całą dobę).*
4. Oznakowanie robót podlega dwukrotnemu odbiorowi przez Inspektora nadzoru (poprzez poświadczenie wpisem do dziennika budowy).
 - przed jego ustawieniem na drodze, pod kątem spełnienia wymogów formalnych oraz jego kompletności i jakości ,
 - oraz po ustawieniu pod kątem prawidłowości ustawienia.
5. *Sposób ustawienia oznakowania musi być na każdym etapie prowadzenia robót dostosowany do istniejącego oznakowania pionowego i poziomego drogi.*
6. Prawo i obowiązek kontroli oznakowania robót mają : inspektor nadzoru , przedstawiciel Inwestora oraz służby do tego uprawnione .
7. W przypadku nieprawidłowego oznakowania robót zleconych przez Inwestora , nadzór budowy jest zobowiązany natychmiast podjąć kroki w celu usunięcia nieprawidłowości , a w przypadku lekceważenia poleceń zażądać ukarania osób z personelu Wykonawcy odpowiedzialnych za utrzymanie prawidłowego oznakowania .
8. Schemat oznakowania i zabezpieczenia robót Wykonawca zobowiązany jest umieścić w Dzienniku Budowy przed przystąpieniem do robót.

II. Wykonawca robót jest zobowiązany do:

1. Takiej organizacji robót aby nie powodować bez koniecznej potrzeby niszczenia elementów pasa drogowego nie objętych umową o wykonaniu robót. W przypadku uszkodzenia lub zniszczenia jakiegokolwiek elementu pasa drogowego Wykonawca naprawi lub odbuduje go na koszt własny;
2. Bezzwłocznego uporządkowania terenu pasa drogowego i terenu przyległego po zakończeniu robót , oraz protokolarnego jego przekazania przedstawicielowi Inwestora .

III. Wykonawca robót ponosi skutki prawne za ewentualne szkody osób trzecich spowodowane prowadzeniem robót w pasie drogowym w związku z:

1. Niewłaściwym oznakowaniem i zabezpieczeniem robót .
2. Wadami technicznymi wykonanych robót powstałymi w okresie gwarancyjnym.