

**PRZEBUDOWA DROGI LEŚNEJ  
„TURYSTYCZNA” W LEŚNICTWIE KOSZARAWA  
CICHA  
(materiały do zgłoszenia)**



**INWESTOR/ZAMAWIAJĄCY  
SKARB PAŃSTWA  
PAŃSTWOWE GOSPODARSTWO LEŚNE  
LASY PAŃSTWOWE  
NADLEŚNICTWO JELEŚNIA**

**LOKALIZACJA :Obręb Koszarawa, działka nr 241705\_2.0001.8493/22**

**AUTOR OPRACOWANIA:**  
Mirosława Łukasik  
uprawnienie budowlane nr 1493/94  
w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej  
w zakresie dróg

**JELEŚNIA 25 września 2025**

**Egz.1**

## **I. PODSTAWA OPRACOWANIA.**

1. Podstawą opracowania projektu „Przebudowy drogi leśnej „Turystyczna” Leśnictwie Koszarawa Cicha ” jest zlecenie Nadleśnictwa Jeleśnia.

Do sporządzenia projektu wykorzystano:

- mapę gospodarczą w skali 1:10000 (inwestora)
- inwentaryzacja drogi
- pomiary w terenie

2. Normatywy techniczne :

- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 22 marca 2006 w sprawie szczegółowych zasad zabezpieczenia przeciwpożarowego lasów.
- Dyrekcja Generalna Lasów Państwowych - Poradnik techniczny – Drogi Leśne.
- Uzgodnienia z Nadleśnictwem Jeleśnia
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 czerwca 2022r. w sprawie przepisów techniczno - budowlanych dotyczących dróg publicznych . (Dz.U.2015, poz.1554)
- Obwieszczenie Klimatu i Środowiska z dnia 27 kwietnia w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie szczegółowych zasad zabezpieczenia przeciwpożarowego lasów ( Dz.U.2022 poz 1065).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych ( Dz. U. Nr 47 poz. 401 ),

## **II. INWESTOR.**

Inwestorem „Przebudowy drogi leśnej „Turystyczna” Leśnictwie Koszarawa Cicha ”, jest Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe Nadleśnictwo Jeleśnia z siedzibą 34-340 Jeleśnia, ulica Suska 5.

## **III. LOKALIZACJA.**

Droga leśna przeznaczona do przebudowy zlokalizowana jest na terenie województwa śląskiego, powiat żywiecki, Gmina Koszarawa i znajduje się na terenie Nadleśnictwa Jeleśnia w leśnictwie Koszarawa Cicha .

**Całkowita długość odcinka drogi do przebudowy wynosi 290,0 mb.**

#### **IV. PRZEDMIOT I CEL OPRACOWANIA.**

Celem niniejszego opracowania jest dokumentacja projektowo-kosztorysowa „Przebudowy drogi leśnej „Turystyczna” Leśnictwie Koszarawa Cicha ” na terenie Nadleśnictwa Jeleśnia. Zakres rzeczowy prac związanych z przebudową drogi zawiera się w obszarze działki o nr ewidencyjnym **241705\_2.0001.8493/22** w obrębie Koszarawa.

Projektowana do przebudowy droga leśna „Turystyczna” stanowi także dojazd pożarowy nr 4.

Istniejąca droga wymaga poprawy warunków bezpieczeństwa ruchu pojazdów obsługi leśnej i obsługi służb ratowniczych na wypadek wystąpienia warunków szczególnych – pożar, wichury, zagrożenie życia ludzi. Planowana przebudowa zapewni właściwe użytkowanie oraz spowoduje poprawę parametrów technicznych.

Dla istniejącej drogi nie wydzielono pasa drogowego. Zgodnie z art.3 p.2 Ustawy z dnia 28 września 1991r. o Lasach Państwowych istniejący dojazd nie stanowi obiektu budowlanego, gdyż stanowi urządzoną część lasu. Przewidziany zakres robót mieści się w zakresie definicji przebudowy w związku z powyższym zgodnie z art. 29.p.3.1 Prawa Budowlanego zgodę na realizację inwestycji należy uzyskać poprzez zgłoszenie robót nie wymagających pozwolenia na budowę.

Zakresem opracowania objęto odcinek drogi leśnej o łącznej długości **290,0mb.**

##### **4.1. Opis stanu istniejącego.**

Istniejąca droga leśna ma swój początek w km 0+000 na skrzyżowaniu z drogą publiczną. Droga posiada znacznie uszkodzoną i skoleinowaną nawierzchnię bitumiczną o szerokość jezdni 3,10-3,20m z dwustronnymi poboczami. Spadki podłużne nie przekraczają 12%. Rodzaj powstałych uszkodzeń świadczy o braku wymaganej nośności konstrukcji.

Wymagania jakie powinny spełniać drogi leśne, określa rozporządzenie w sprawie szczegółowych zasad zabezpieczenia ppoż. lasów. Zgodnie z par.7 drogi leśne, które są wykorzystywane jako dojazdy pożarowe powinny być utrzymane w sposób zapewniających ich przejezdność .Parametry nawierzchni utwardzonej powinny mieć:

- nośność co najmniej 10t i nacisk osi 5 ton
- mijanki o szerokości co najmniej 3,0m, położone w odległości nie większej niż 300m od siebie.

Powyższa droga wymaga zmiany parametrów technicznych – zwiększenia nośności drogi poprzez wykonanie nowej nawierzchni wraz z częściową podbudową bitumiczną, poprawy elementów odwodnienia oraz budowy mijanki.

Droga jest jednojezdniową dwukierunkową o nawierzchni bitumicznej z dwustronnymi poboczeniami, które są miejscowo wypłukane lub ich wysokość i ukształtowanie nie pozwala na swobodny spływ wód powierzchniowych do rowów oraz na tereny leśne powodując nawadnianie korpusu drogi. Istniejące rowy i przepusty wymagają odmulenia.

Biorąc pod uwagę dostępność lasu w aspekcie pozyskania drewna, zabiegów gospodarczo-hodowlanych oraz zabezpieczenia przeciwpożarowego Nadleśnictwo Jeleśnia ze względu na brak nośności drogi, jej uszkodzenia, brak mijanek podjęło decyzję o przeprowadzeniu przebudowy tej drogi.

## **V. OPIS ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWYCH.**

### **5.1. Wiadomości wstępne**

Przebudowa drogi i odbywać się będzie po jej istniejącym śladzie. Wszystkie roboty będą prowadzone w pasie drogowym w/w działki i nie wykroczą poza obszar opracowania. **Zakres robót nie koliduje z sieciami uzbrojenia terenu.**

Zakres robót obejmuje wykonanie robót:

- przygotowawczych,
- robót ziemnych pod przygotowanie mijanki
- podbudowa pod przygotowanie mijanki
- naprawy uszkodzeń jezdni poprzez wykonanie podbudowy bitumicznej w miejscach powstałych kolein
- budowę mijanki
- wykonanie warstwy wiążącej oraz ścieralnej jezdni i mijanki z mieszanek mineralno-bitumicznych,
- robót odwodnieniowych w zakresie odmulenia rowów, czyszczenia przepustów, wymiany 1,0m uszkodzonego przepustu  $\phi$  800, umocnienie miejscowo płytami ażurowymi skarp rowu
- ścięcie poboczy i ich odtworzenie z tłucznia kamiennego ,

Wody opadowe odprowadzane będą poprzez spadki poprzeczne jezdni i poboczy do rowów istniejących oraz na tereny leśne.

Po wykonaniu robót droga posiadać będzie jezdnię twardą ulepszoną (bitumiczną), jednopasową (jednojezdniową) o szerokości 3.10m oraz pobocza tłuczniowe z kruszywa frakcji 0/31,5mm. Pochylenie poprzeczne jezdni daszkowe 2%.

Szerokość poboczy średnia 0,5m. uformowane z 5% spadkiem.

Nie przewiduje się znaczącej korekty niwelety. Proponowany przebieg dostosowany jest do obecnego stanu wpisanego w warunki terenowe, Skrajnia drogi ze względów na wymogi przeciwpożarowe musi pozostać wolna od trwałych elementów budowli i wyposażenia drogi, takich jak: słupki znaków, poręcze, bariery, gałęzie i pnie drzew.

## 5.2. Dane charakterystyczne przyjętych rozwiązań technicznych

- Długość do przebudowy – 290,0mb
- Szerokość pasa drogowego – 4,20m
- Szerokość jezdni – 3,10m
- Szerokość mijanki 3,0m
- Szerokość poboczy zmienna – 0,5m miejscowo w rejonie zjazdu 1,0m (dostosowanie do istn. terenu)
- Pochylenie poprzeczne jezdni daszkowe - 2%
- Pochylenie poprzeczne poboczy - 5%
- Największe pochylenie niwelety nie przekroczy 12%
- Rodzaj nawierzchni - twarda ulepszona- bitumiczna
  - warstwa wiążąco AC16W grubości 4cm
  - warstwa ścieralna AC 11W grubości 4cm
  - miejscowo w miejscu kolein wzmocnienie istniejącej konstrukcji poprzez wykonanie podbudowy bitumicznej i uzupełnienie warstwą mieszanki AC22P gr. średnio 6cm
    - Rodzaj konstrukcji i nawierzchni na mijance - twarda ulepszona- bitumiczna
      - warstwa wiążąco AC16W grubości 4cm
      - warstwa ścieralna AC 11W grubości 4cm
      - górna warstwa podbudowy tłuczniowej 0/31,5mm o gr. 10cm
      - dolna warstwa podbudowy tłuczniowej 0/56 mm o grubości 30cm
- pobocza z tłucznia kamiennego fr. 0- 32mm o gr. 15cm
- Prędkość projektowana - 30km/h
- Efekty gospodarcze:
  - a) poprawa parametrów technicznych i użytkowych drogi
  - b) poprawa ekonomiki i bezpieczeństwa ruchu drogowego,
  - c) osiągnięcie warunków przejezdności w ciągu roku,
  - d) umożliwienie zabiegów gospodarczo-hodowlanych,
  - e) umożliwienie transportu drewna,
  - f) umożliwienie- poprawa dojazdu do gaszenia pożaru

### Zestawienie konstrukcji nawierzchni wraz z poboczami (m2)

Kilometraż	Warstwa wiążąca m2	Warstwa ścieralna	Pobocza tłuczniowe gr.15cm śr.
<b>0+000-0+0+005</b> (wlot )	<b>34,50</b>	<b>34,50</b>	$0,5*5,0*2=5,0$
<b>0+005-0+250</b>	$245,0*3,20=784,0$	$245,0*3,10=759,50$	$245,0*0,5*2=245,0$
<b>0+250-0+290</b>	$40,0*3,20=128,0$	$40,0*3,10=124,0$	$40,0*0,5+40*1,50=80,0$
<b>Mijanka w km</b> <b>0+265 (środek str.</b> <b>lewa)</b>	<b>120,0m2</b>	<b>120m2</b>	$58,0*0,5=29,0$
<b>Zjazdy w km</b> <b>0+260+ poszerzenie</b> <b>wlotu w km 0+000</b>	$15,0*3,20+15,0=63,0$	$15,0*3,10+15,0=61,50$	$15,0*0,5+15,0*1,0=22,50$
<b>Razem</b>	<b>1.129,50m2</b>	<b>1.099,50m2</b>	<b>380,50 m2</b>

#### **5.3.2. Przekrój podłużny**

Niweletę budowanej drogi dostosowano do istniejącego ukształtowania terenu i przebiegu istniejącej drogi

#### **5.3.3. Odwodnienie korony drogi: rowy.**

Odwodnienie jezdni – bez zmian powierzchniowe do istniejących rowów.

#### **5.3.4. Mijanki i zjazdy**

Zaprojektowano wykonanie nowej mijanki w km 0+265 w celu umożliwienia wymijania się pojazdów wzdłuż drogi. Mijankę zaprojektowano naprzeciw istniejącego rozjazdu w km 0+260. Szerokość mijanki wynosi 3,0 m, szerokość jezdni wraz z mijanką 6,1 m, a szerokość korony 7,1 m. Długość mijanki bez skosów wynosi 23 m. Skosy przy wjeździe i zjeździe z mijanki wynoszą 1:7. Łuki wyokrąglające skosy przy wjeździe wynoszą 50 m, a przy zjeździe z mijanki 40 m. Konstrukcja nawierzchni i pochylenie poprzeczne zaprojektowano takie jak na jezdni głównej, podbudowa tłuczniowa o grubości 40cm.

Schemat wykonania mijanek pokazano na rysunku

Na istniejącym zjeździe na długości 15,0m wykonać konstrukcję jak na jezdni głównej.

#### **5.3.5. Kanał technologiczny**

Przebudowany drogi leśnej nie stanowi zgodnie z ustawą o lasach obiektu budowlanego i nie mają do niego zastosowania przepisy o drogach publicznych dlatego nie ma konieczności wykonania kanału technologicznego.

### **Zestawienie rowów do odmulenia:**

W celu odpowiedniego odprowadzenia wód opadowych z remontowanej drogi przewiduje się że istniejące rowy zostaną udrożnione poprzez wyprofilowanie, nadanie spadków podłużnych oraz odmulenie.

<b>Kilometraż rowu strona prawa</b>	<b>Długość rowu [m]</b>	<b>Średnia głębokość odmulenia [cm]</b>	<b>Umocnienie płytami ażurowymi 100x75</b>
0+000- 0+257+ wlot	257+5,0	20	
0+268-0+289	21	20	5,20
Rozjazd w km 0+260	17	20	5,20
<b>RAZEM</b>	<b>300</b>		<b>10,40</b>

### **VI. WARUNKI DOTYCZĄCE WYMAGAŃ OCHRONY INTERESÓW OSÓB TRZECICH.**

Przebudowa drogi leśnej nie może utrudniać dostępu do nieruchomości sąsiednich.

Należy zapewnić dojazdy do nieruchomości sąsiednich.

Realizacja budowy nie może wywoływać uciążliwości poprzez hałas, wibracje, zakłócenia energetyczne oraz powodować zanieczyszczenia powietrza , wody i gleby.

Roboty budowlane nie mogą pozbawić osób trzecich:

- dostępu do dróg ,
- możliwości korzystania z wody , kanalizacji , gazu , energii elektrycznej i ciepłej oraz ze środków łączności.

### **VII. WARUNKI OCHRONY DZIEDZICTWA KULTUROWEGO I ZABYTKÓW ORAZ DÓBR KULTURY WSPÓŁCZESNEJ.**

Na terenie objętym przebudową nie występują obiekty zabytkowe.

Zgodnie z art. 32 ust.2 Ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami , każdy kto w trakcie prowadzenia robót ziemnych odkryje przedmiot, co do którego istnieje przypuszczenie iż jest zabytkiem , jest zobowiązany:

- wstrzymać wszelkie roboty budowlane mogące uszkodzić , lub zniszczyć odkryty przedmiot,
- zabezpieczyć, przy użyciu dostępnych środków, ten przedmiot i miejsce jego odkrycia,
- niezwłocznie zawiadomić o tym Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

Zakres robót nie wpływa na warunki środowiskowe.

Przewidziano użycie następujących materiałów budowlanych:

-tłucznie kamienne, masa mineralno-bitumiczna, rura betonowa, płyty ażurowe są one zgodne z Polskimi Normami, jeśli posiadają atesty dopuszczające je do użycia w budownictwie drogowym obojętne dla środowiska, nie pogarszają lecz wręcz polepszają istniejący stan oddziaływania obiektu na środowisko i zdrowie ludzi.

Przewidywany wpływ na środowisko z wyszczególnieniem dla poszczególnych asortymentów robót:

- sposób odprowadzenia ścieków z wód opadowych - ścieki z wód opadowych odprowadzane będą tak jak dotychczas powierzchniowo lub do rowów przydrożnych bez konieczności oczyszczenia
- wynikające z istniejącego stanu nawierzchni gruntowej
- wytwarzane odpady powstałe w wyniku budowy drogi: humus z korytowania i ziemia z wykopów rowów zostanie wbudowana we wskazane przez inwestora miejsce w poboczu lub poza rowami wraz z wyrównaniem terenu poza rowami
- emisji hałasu oraz wibracji: realizacja inwestycji zmniejszy do minimum obecnie występującą z przyczyn na nierówności nawierzchni gruntowej wibracje, a nowo wykonana nawierzchnia tłuczniowa jezdni zmniejszy emisję hałasu
- wpływ obiektu budowlanego na istniejący drzewostan, powierzchnię ziemi, w tym glebę, wody powierzchniowe i podziemne - projektowana inwestycja do minimum eliminuje niekorzystny wpływ tego obiektu na otoczenie
- wykazanie że, przyjęte w projekcie architektoniczno-budowlanym rozwiązania przestrzenne, funkcjonalne i techniczne ograniczają lub eliminują wpływ obiektu budowlanego na środowisko przyrodnicze, zdrowie ludzi i inne obiekty budowlane, zgodnie z odrębnymi przepisami - projektowana przebudowa konstrukcji nawierzchni drogi zlikwiduje istniejące zagrożenia wypadkowe, poprawi standard użytkowania wszystkim uczestnikom ruchu drogowego, przedłuży żywotność pojazdów, likwiduje zapylenie, poprzez cichą nawierzchnię tłuczniową zdecydowanie obniży istniejący poziom hałasu powodowany przez pojazdy. Po realizacji inwestycji teren wokół przepustów należy doprowadzić go do stanu pierwotnego.

Nie przewiduje się żadnego negatywnego wpływu wykonanych prac na środowisko naturalne oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie.

Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. z dnia 3 grudnia 2004 r.) ( §3 ust.1 pkt.56 ) projektowane przedsięwzięcie nie kwalifikuje się jako mogące znacząco oddziaływać na środowisko.

## **IX. DZIAŁANIA ZMNIEJSZAJĄCE SKUTKI ODDZIAŁYWANIA**

Podstawowym działaniem zmniejszającym skutki oddziaływania podczas prowadzenia robót drogowych jest zapoznanie się wykonawcy z walorami przyrodniczymi związanymi z tym

obszarem. Prowadzenie prac drogowych z wykorzystaniem maszyn o niskiej emisji spalin i niskim poziomie hałasu. Prace prowadzone mogą być tylko w obrębie pasa drogowego.

Sprzęt mechaniczny powinien dojeżdżać najkrótszą drogą. Sprzęt należy zatrzymywać tylko w miejscach wyznaczonych przez pracownika leśnego.

Należy wprowadzić miejsce przeznaczone na zbiórkę odpadów i śmieci oraz ustalić częstotliwość ich wywozu z terenów leśnych na składowiska śmieci.

Nadmiar ziemi z wykopów i korytowania zostanie wykorzystany do wbudowania w placówki składowe.

System korzeniowy drzew należy chronić przed uszkodzeniem.

Pobocza i skarpy wokół drzew kształtować w sposób umożliwiający dopływ opadowej wody do systemu korzeniowego. Wykonawca robót budowlanych musi posiadać uregulowaną stronę formalną w zakresie wytwarzania i gospodarowania odpadami stosownie do wymogów ustawy z 27 kwietnia 2001r. o odpadach (Dz. U. Nr 62, poz. 628 ze zmianami). Odpady należy wywozić na składowiska odpadów w szczelnie zamkniętych pojemnikach lub pod plandeką (materiały masowe).

Roboty należy prowadzić sprawnym sprzętem, bez wycieków oleju czy paliwa.

Należy prowadzić prace zgodnie z opracowaną technologią i zaleceniami inwestora.

**INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA  
i OCHRONY ZDROWIA**

NA PODSTAWIE ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY Z DNIA 23 CZERWCA  
2003 r. W SPRAWIE INFORMACJI DOTYCZĄCEJ BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA  
ORAZ PLANU BEZPIECZEŃSTWA  
I OCHRONY ZDROWIA

**PRZEBUDOWA DROGI DOJAZDOWEJ „TURYSTYCZNA” W LEŚNICTWIE  
KOSZARAWA CICA**

ADRES BUDOWY: woj. śląskie, powiat żywiecki, gmina Jeleśnia ,  
miejscowość Koszarawa

**Identyfikator działek ewidencyjnych**  
**Obręb Koszarawa, działka nr 241705\_2.0001.8493/22**

**INWESTOR:** Nadleśnictwo Jeleśnia  
Ul. Suska 5, Jeleśnia

**PROJEKTANT :** Mirosława Łukasik branża drogowa  
Upr. konstrukcyjno – inżynierskie  
w zakresie dróg i nawierzchni lotniskowych nr 1496/97

Wrzesień 2025r.

## **CZĘŚĆ OPISOWA**

### **1. ZAKRES ROBÓT DLA CAŁEGO ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO ORAZ KOLEJNOŚĆ REALIZACJI POSZCZEGÓLNYCH OBIEKTÓW**

Planowana inwestycja polega na „Przebudowie drogi leśnej „Turystyczna” w leśnictwie Koszarawa Cicha”. Łączna długość odcinka objętego robotami wynosi 0,290 km.

### **2. WYKAZ ISTNIEJĄCYCH OBIEKTÓW BUDOWLANÝCH**

Przebudowa drogi objętej niniejszym wnioskiem przebiegać przez tereny niezurbanizowane i nieuźbrojone- tereny lasów. Istniejąca droga posiada zmienną szerokość od 3,2 – 3,10m. pobocza w dużej mierze zniszczone przez spływające wody deszczowe oraz częściowo zarośnięte trawą.

### **3. WYKAZ ELEMENTÓW ZAGOSPODAROWANIA DZIAŁKI, KTÓRE MOGĄ STWARZAĆ ZAGROŻENIE BEZPIECZEŃSTWA I ZDROWIA LUDZI.**

brak.

### **4. WSKAZANIE DOTYCZĄCE PRZEWIDYWANYCH ZAGROŻEŃ WYSTĘPUJĄCYCH PODCZAS REALIZACJI ROBÓT BUDOWLANÝCH, OKREŚLAJĄCE SKALĘ I RODZAJE ZAGROŻEŃ ORAZ MIEJSCE I CZAS ICH WYSTĄPIENIA.**

Zagrożenie stanowią roboty ziemne wykonywane ręcznie lub mechanicznie, roboty związane z transportem materiałów i ich składowaniem, roboty wykonywane w wykopie i z wykonywaniem nawierzchni bitumicznej.

Ważną sprawą w trakcie prowadzenia i przygotowania inwestycji jest odpowiednie zabezpieczenie terenu budowy przed dostępem osób niepowołanych.

### **5. WSKAZANIE SPOSOBU PROWADZENIA INSTRUKTAŻU PRACOWNIKÓW PRZED PRZYSTĄPIENIEM DO REALIZACJI ROBÓT SZCZEGÓLNIENIE BEZPIECZNYCH**

Pracownicy pracujący przy inwestycji powinni być przeszkoleni pod względem bhp i posiadać aktualne badania lekarskie, stosowne uprawnienia do obsługi sprzętu budowlanego, uprawnienia do pracy na wysokościach.

Pracownicy biorący udział w procesie budowlanym powinni być przeszkolenie w ramach szkoleń bhp zgodnie z przepisami szczegółowymi. ponadto bezpośrednio przed przystąpieniem do realizacji robót związanych z inwestycją należy przeprowadzić indywidualny instruktaż polegający na: określeniu sposobu bezpiecznego wykonywania robót, szczegółowym poinformowaniu pracowników o występujących zagrożeniach podczas realizacji robót, przedstawieniu metod postępowania w przypadku bezpośredniego zagrożenia życia lub zdrowia oraz instruktaż stanowiskowy. instruktaże powinien zapewnić pracodawca zgodnie z warunkami kodeksu pracy i bhp.

6. WSKAZANIE ŚRODKÓW TECHNICZNYCH I ORGANIZACYJNYCH, ZAPOBIEGAJĄCYM NIEBEZPIECZEŃSTWOM WYNIKAJĄCYCH Z WYKONANIA ROBÓT BUDOWLANYCH W STREFACH SZCZEGÓLNEGO ZAGROŻENIA ZDROWIA LUB W ICH SĄSIEDZTWIE, W TYM ZAPEWNIAJĄCYCH BEZPIECZNĄ I SPRAWNĄ KOMUNIKACJĘ UMOŻLIWIAJĄCĄ SZYBKĄ EWAKUACJĘ NA WYPADEK POŻARU, AWARII I INNYCH ZAGROŻEŃ.

Plac budowy powinien być oznakowany oraz odpowiednio podzielony na : drogę tymczasową na placu budowy, składowiska materiałów – otwarte i zamknięte, przebieralnia, pomieszczenia socjalne, pomieszczenie gdzie będzie możliwość udzielenia pierwszej pomocy z umieszczeniem apteczki lekarskiej, pomieszczenia przechowywania.

zakaz wstępu na teren budowy osobom nieupoważnionym, ściśle przestrzeganie przepisów bhp oraz stosowanie się do zaleceń producentów poszczególnych materiałów stosowanych w procesie budowlanym.

Pracownicy powinni posiadać odpowiednie badania, odzież ochronna i roboczą. sprzęt stosowany i elektronarzędzia powinny posiadać znak bezpieczeństwa ce. prace na wysokościach prowadzić w zabezpieczeniu (rusztowania, barierki ochronne, liny, pasy zabezpieczające)wszystkie roboty prowadzić zgodnie z warunkami bhp i p.poż. przed przystąpieniem do robót pracodawca powinien zapewnić instruktaż stanowiskowy.