

Nazwa elementu projektu budowlanego:	<b>PROJEKT TECHNICZNY- ARCHITEKTURA</b>
Nazwa zamierzenia budowlanego:	<i>OPRACOWANIE DOKUMENTACJI TECHNICZNEJ I BUDOWLANEJ NA POTRZEBY MODERNIZACJI KOMORY KARETEK. PODJAZDU ORAZ POPRAWY DOSTĘPNOŚCI DO WEJSCIA NA SOR</i>
Adres obiektu budowlanego:	95-200 PABIANICE, ul Jana Pawła II, 68
Kategoria obiektu budowlanego:	XI
Nazwa jednostki ewidencyjnej:	MIASTO PABIANICE
Nazwa i numer obrębu ewidencyjnego:	P-5
Numery działek ewidencyjnych:	100802_1.0005.480/4
Inwestor:	Pabianickie Centrum Medyczne ul Jana Pawła II, 68 95-200 Pabianice

Dokument:	1009.A.DT.OPIS PT ARCHITEKTURA
Rewizja:	01

ZAKRES OPRACOWANIA	PEŁNIONA FUNKCJA PROJEKTOWA	IMIĘ I NAZWISKO, SPECJALNOŚĆ I NUMER UPRAWNIEŃ BUDOWLANYCH	DATA OPRAC	PODPIS
ARCHITEKTURA BUDYNKU	Projektant	mgr inż. arch. <b>GRZEGORZ JANISZEWSKI</b>	I 2025	
	Specjalność uprawnień	do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w		
	Numer uprawnień	121/01/WŁ		

## SPIS TREŚCI PROJEKTU WYKONAWCZEGO

### CZĘŚĆ OPISOWA I ZAŁĄCZONE DOKUMENTY

<b>1</b>	<b>INFORMACJE OGÓLNE.....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>PROGRAM UŻYTKOWY PRZEBUDOWY.....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>STAN ISTNIEJĄCY.....</b>	<b>4</b>
3.1	KOMORA SOR .....	4
3.2	BRAMY DO KOMORY .....	5
3.3	POSADZKA KOMORY .....	5
3.4	KONSTRUKCJA PODJAZDU.....	5
3.5	USTRÓJ NIOSĄCY .....	5
3.6	PODPORY.....	5
3.7	NAWIERZCHNIE I IZOLACJE. ....	5
<b>4</b>	<b>WYBURZENIA.....</b>	<b>5</b>
4.1	KOMORA SOR .....	6
4.2	PODJAZDY – WIADUKTY .....	6
4.3	TEREN.....	6
<b>5</b>	<b>ROZWIĄZANIA KONSTRUKCYJNO-MATERIAŁOWE.....</b>	<b>6</b>
5.1.1	KONSTRUKCJA PODJAZDU.....	6
5.1.2	FILARY .....	7
5.1.3	PŁYTY DROGOWE WIADUKTÓW .....	7
5.1.4	NOWE BALUSTRADY.....	7
5.1.5	ELEMENTY DROGOWE.....	8
5.1.6	KOMOROA SOR-u .....	8
5.1.7	SUFIT SOR-u.....	8
5.1.8	OSWIETLENIE.....	8
5.1.9	ELEMENTY NISKOPRADOWE.....	8
5.1.10	BRAMY AUTOMATYCZNE I DRZWI WEJŚCIOWE SOR-u.....	8
5.1.11	POSADZKA KOMORY SOR-u.....	9
5.1.12	INFORMACJA WIZUALNA.....	9
5.1.13	Dostępność dla osób niepełnosprawnych .....	9
5.1.14	Zaniki drogowe kierunkowe .....	9
5.1.15	Obróbki blacharskie.....	9
<b>6</b>	<b>ROZWIĄZANIA TECHNICZNO-BUDOWLANE .....</b>	<b>9</b>
6.1	STOLARKA OKIENNA.....	9
6.2	STOLARKA DRZWIOWA.....	9
6.3	WYKOŃCZENIE ŚCIAN.....	9
6.4	DYLATACJE .....	9
6.5	MIEJSCA STYKU POWIERZCHNI DROGOWYCH Z NOWYMI NAWIERZCHNIAMI.....	10
6.6	NAPRAWA POWIERZCHNIOWA KONSTRUKCJI WIADUKTÓW I WTÓRNA OSŁONA ZBROJENIA .....	10
<b>7</b>	<b>DANE DOTYCZĄCE WARUNKÓW OCHRONY PRZECIWPOŻAROWEJ.....</b>	<b>10</b>
7.1	ELEMENTY OCHRONY P.POŻ BEZ ZMIAN PONIEWAŻ JEST TO REMONT WSZYSTKIE ELEMENTY NISKOPRADOWE OCHRONY I SYGNALIZACJI PRZECIWPOŻAROWYCH NALEŻY PRZYWRÓCIĆ DO STANU PIERWOTNEGO.. .....	10
<b>8</b>	<b>DOKUMENT ZAŁĄCZONY - OŚWIADCZENIE PROJEKTANTÓW.....</b>	<b>10</b>

**CZĘŚĆ RYSUNKOWA**

LP	NUMER RYSUNKU	STADIUM	NAZWA RYSUNKU
1	1009.A.L.01	INWENTARYZACJA	RZUT PRZYZIEMIA -TEREN
2	1009.A.L.02	INWENTARYZACJA	RZUT PODJAZDU
3	1009.A.L.03	INWENTARYZACJA	RZUT PRZYZIEMIA
4	1009.A.L.04	INWENTARYZACJA	RZUT KOMORY
5	1009.A.L.05	INWENTARYZACJA	RZUT SUFITU
6	1009.A.L.06	INWENTARYZACJA	RZUT DACHU
7	1009.A.E.07	INWENTARYZACJA	ELEWACJE
8	1009.A.S.08	INWENTARYZACJA	PRZEKROJE A-A, B-B
9	1009.A.L.09	INWENTARYZACJA	WIDOK ISTNIEJĄCY
10	1009.A.L.11	WYBURZENIA	RZUT PRZYZIEMIA - TEREN
11	1009.A.L.12	WYBURZENIA	RZUT PODJAZDU
12	1009.A.L.13	WYBURZENIA	RZUT DACHU
13	1009.A.L.14	WYBURZENIA	RZUT SUFITU
14	1009.A.L.15	WYBURZENIA	ELEWACJE
15	1009.A.L.16	WYBURZENIA	PRZEKROJE A-A, B-B
16	1009.A.L.17	PROJEKT	RZUT PRZYZIEMIA -TEREN
17	1009.A.L.18	PROJEKT	RZUT PODJAZDU
18	1009.A.L.19	PROJEKT	RZUT SUFITU
19	1009.A.L.20	PROJEKT	ELEWACJE
20	1009.A.L.21	PROJEKT	PRZEKROJE A-A, B-B
21	1009.A.L.22	PROJEKT	PRZEKROJE WIADUKTU
22	1009.A.L.23	PROJEKT	DETALE BALUSTRADY
23	1009.A.L.24	PROJEKT	ROZSTAW SŁUPKÓW BALUSTRADY
24	1009.A.L.25	PROJEKT	ZNAKI
25	1009.A.L.26	PROJEKT	ZESTAWIENIE BRAM WJAZDOWYCH
26	1009.A.L.27	PROJEKT	WIDOK PROJEKTOWANY

## 1 INFORMACJE OGÓLNE

**Wszędzie tam gdzie w treści dokumentacji przedmiot zamówienia został opisany przez odniesienie do norm, ocen technicznych, specyfikacji technicznych i systemów referencji technicznych dopuszcza się rozwiązania równoważne z opisywanym.**

Wszędzie tam gdzie w treści dokumentacji, stanowiącej opis przedmiotu zamówienia, zostały wskazane normy, znaki towarowe, patenty lub pochodzenie, źródła lub szczegółowe procesy, które charakteryzują produkty lub usługi dostarczane przez konkretnego wykonawcę - dopuszcza się normy, metody, materiały, urządzenia, systemy, technologie itp. równoważne do przedstawionych w opisie przedmiotu zamówienia. Dopuszcza się, więc zaproponowanie w ofercie wszelkich równoważnych odpowiedników rynkowych o właściwościach nie gorszych niż wskazane w dokumentacji.

Parametry wskazanego standardu określają jedynie minimalne warunki techniczne, eksploatacyjne, użytkowe, jakościowe i funkcjonalne, jakie ma spełniać przedmiot zamówienia. Wskazane znaki towarowe, patenty, marki lub nazwy producenta czy źródła lub szczególne procesy wskazujące na pochodzenie określają jedynie klasę produktu, metody, materiałów, urządzeń, systemów, technologii itp. W ofercie można przyjąć metody, materiały, urządzenia, systemy, technologie itp. innych marek i producentów, jednak o parametrach technicznych, jakościowych i właściwościach użytkowych oraz funkcjonalnych odpowiadających wskazanym metodom, materiałom, urządzeniom, systemom, technologiom itp.

Rysunki architektoniczne należy rozpatrywać łącznie z projektami technicznymi branżowymi. Przed przystąpieniem do robót wykonawca powinien zapoznać się z całością dokumentacji branżowej.

Wymiary na rzutach kondygnacji podano w cm. Wszystkie wymiary i wartości rzędnych należy sprawdzić w rzeczywistości na budowie. W przypadku zaistniałych rozbieżności, wartości te należy skorygować w porozumieniu z projektantem.

W sprawach nieokreślonych dokumentacją obowiązują:

- warunki techniczne wykonania i odbioru robót budowlano-montażowych - normy Polskiego Komitetu Normalizacyjnego
- instrukcje, wytyczne, świadectwa dopuszczenia, atesty Instytutu Techniki Budowlanej
- warunki techniczne producentów i dostawców materiałów budowlano-instalacyjnych

## 2 PROGRAM UŻYTKOWY PRZEBUDOWY

Przedmiotem dokumentacji jest remont podjazdu dla karet do komory SOR, poprawa dostępności do wejścia na SOR dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich. Modernizacja komory właściwej SOR poprzez dodanie wentylacji z czujnikiem tlenu węgla zmiany oświetlenia i bram wjazdowych.

## 3 STAN ISTNIEJĄCY

Na rzutach inwentaryzacyjnych pokazano aktualny układ pomieszczeń strefy objętej opracowaniem oraz elementy Zagospodarowania terenu objęte projektem wraz z rodzajem wykończenia dróg i chodników.

Całkowita długość podjazdu (w osi podjazdu, pomiędzy osiami podparcia na przyczółkach): około 68.64 m

Szerokość podjazdu wraz z chodnikami: około 5.36 m

Szerokość konstrukcji ustroju podjazdu: około 5.00 m Szerokość użytkowa jezdni: 3.88 m

Szerokość chodników (od lica gzymsu do lica krawężnika): 2x0.74 m

Rozpiętości teoretyczne ustroju niosącego (w osi podjazdu):

$L1 = 2.92 + 5 \times 6.60 + 6.62 + 4 \times 6.505$  m

Wysokość ustrojowa podjazdu (odległość od górnej krawędzi konstrukcji nośnej przęsła do spodu łożysk):  $h = 0.45$  m

Wysokość konstrukcyjna podjazdu (wysokość zawarta między poziomem nioślety i spodem konstrukcji przęsła):  $h = 0.60$  m.

### 3.1 Komora SOR

Komora SOR nieogrzewana z dwoma bramami wjazdowymi otwieranymi ręcznie z parą drzwi dla ruchu pieszego oraz dostępem do poczekalni i windy dla osób niepełnosprawnych. Posadzka z żywicy epoksydowej z licznymi ubytkami. Sufit podwieszany kasetonowy w układzie 60/60 z widoczną konstrukcją. W komorze nie ma obecnie wentylacji mechanicznej z czujnikiem czadu. Ściany w formie witryny aluminiowej przeszklonej na profilu zimnym. konstrukcja SOR-u stalowa. Słupy stalowe spięte ażurową belką stalową.

całkowita powierzchnia komory wynosi 137,4 m<sup>2</sup>

komora posiada sufit podwieszany kasetonowy o wypełnieniu z płyt z wełny mineralnej o wymiarach 60/60 osadzonych na konstrukcji widocznej typowej dla sufitów podwieszanych. Sufit podwieszony jest do wtórnej konstrukcji drewnianej, która podwieszona jest do konstrukcji głównej dachu komory SOR.

### 3.2 Bramy do komory

Obecnie komorę obsługują dwie segmentowe bramy uruchamiane ręcznie.

### 3.3 Posadzka komory

W komorze posadzka wykonana jest z dwóch typów materiałów. Typ pierwszy dla karetek wykonany jest z żywicy epoksydowej. Typ drugi dla ruchu pieszego z gresu mrozoodpornego na kleju z fugą.

### 3.4 konstrukcja podjazdu

Podjazd składa się z trzech części. Dwie części skrajne to tak zwane wiadukty dojazdowe, część środkowa to wiadukt postojowy na którym jest komora SOR. Poszczególne części różnią się konstrukcją i szerokością ustroju niosącego.

### 3.5 Ustrój niosący

Konstrukcja wiaduktów dojazdowych stanowi ciągła żelbetowa, monolityczna belka oparta przegubowo na szerokich słupach żelbetowych o przekroju 120x30 cm. Os jednego wiaduktu dojazdowego stanowi linia prosta, os drugiego wiaduktu dojazdowego znajduje się w łuku poziomym o promieniu  $R=10.65$  m. Prostoliniowy wiadukt dojazdowy posiada ustrój nośny trzyprzęsłowy, wiadukt dojazdowy w łuku, podzielony dylatacją poprzeczną na dwie części o ustrojach dwuprzęsłowych, wiadukt postojowy ustrój dwuprzęsłowy ze wspornikami, na których opierają się przegubowo pojedyncze przęsła o zmiennej szerokości łączące wiadukty dojazdowe z wiaduktem postojowym. Przęsła opierające się na wiadukcie postojowym i wiaduktach dojazdowych posiadają zmienną szerokość dostosowaną do szerokości wiaduktu postojowego. Wiadukt postojowy posiada zwiększoną szerokość do 9.00 m i jego konstrukcja nośna składa się z dwóch równoległych belek dwuprzęsłowych w rozstawie 3.00 m opartych przegubowo na dwóch rządach skupów żelbetowych o przekrojach jak w wiaduktach dojazdowych. belki nośne podjazdów posiadają przekrój poprzeczny 120x45 cm. W belkach tych zamocowane są obustronne wsporniki płytowe o rozpiętości 1.90 m i przekroju zmiennym od 25 do 10 cm. Na krawędziach płyt znajdują się żelbetowe kapy chodnikowe z zamocowanymi belkami gzymsowymi w których osadzone są balustrady z płaskowników.

### 3.6 Podpory

Podpory skrajne podjazdu stanowią żelbetowe, monolityczne przyczółki w postaci ścian oporowych, płytowo-kątowych. Podpory pośrednie są szerokimi żelbetowymi, monolitycznymi słupami o przekroju poprzecznym 120x30 cm, zamocowanymi w żelbetowych, monolitycznych stopach fundamentowych.

### 3.7 Nawierzchnie i izolacje.

Nawierzchnie jezdni stanowią asfaltobetonowa warstwa ścieralna i wiążąca o łącznej grubości 7 cm. Jezdnia oddzielona jest od chodników krawężnikami o wysokości 12 cm. izolacja płyty ustroju niosącego stanowi izolacja typu ciężkiego w postaci trzech warstw papy asfaltowej na lepiku.

Nawierzchnia jezdni stanowi ciągła warstwa nad przyczółkami i dylatacjami przęseł. Odwodnienie na podjeździe odbywa się powierzchniowo za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych poza konstrukcją obiektu.

Wszelkie uszkodzenia zostały opisane w ekspertyzie technicznej  
EKSPERTYZA TECHNICZNA DYLATACJI KONSTRUKCYJNYCH PODJAZDU DLA KARETEK W PABIANICKIM  
CENTRUM MEDYCZNYM. AUTOR DR INŻ. DARIUSZ ZAREBA, MGR. INŻ. ANDRZEJ ZWOLSKI.  
DATA OPRACOWANIA 02.2021

Powyższa ekspertyza w zakresie wniosków jest integralną częścią projektu i musi być rozpatrywana w całości.  
Ekspertyza w załączniku.

## 4 WYBURZENIA

Zakres wyburzeń obejmuje:

#### 4.1 Komora SOR

- Demontaż istniejącego sufitu podwieszanego
- Demontaż bram segmentowych wraz z konstrukcją ościeżnicy bram i blachami maskującymi i progiem najazdowym
- Demontaż oświetlenia wstropowego
- Demontaż systemów niskoprądowych, które są do ponownego montażu.

#### 4.2 Podjazdy – wiadukty

Przed przystąpieniem do prac remontowych należy zabezpieczyć (podeprzeć) poszczególne części wiaduktu podporami stalowymi zgodnie z zapisami ekspertyzy.

Do usunięcia są kapy chodnikowe na całej długości po obu stronach podjazdu wiadukt A i B wraz z kapami zostaną usunięte balustrady stalowe. Następnie należy usunąć warstwę ścierną asfaltobetonu z warstwami papy.

#### 4.3 Teren

Na terenie do usunięcia jest drzewo opisane w dokumentacji. System korzeniowy drzewa wypiętrza asfalt na drodze powoduje erozję podjazdu, który jest drogą dojazdu dla osób niepełnosprawnych do windy, którą te osoby wjeżdżają na SOR. Korzenie drzewa oprócz deformacji nawierzchni drogi (wypływanie korzeni) będą wpływać na podpory wiaduktów Sor-u co docelowo zmieni ich geometrię i finalnie wyłączy z użytkowania. Dodatkowym niebezpieczeństwem jest możliwość wywrotu omawianego drzewa z powodu wypływania się układu korzennego który we fragmentach wystaje ponad nawierzchnię drogi.

**WYKONAWCA MA OBOWIĄZEK PRZEPROWADZANIA ZMIAN W CZĘŚCI DYLATACJI KONSTRUKCJI WIADUKTÓW POD NADZOREM OSOBY UPRAWNIONEJ. JEST TO ELEMENT KRYTYCZNY, KTÓRY W TRAKCIE WYKONYWANIA ODKRYWEK JAK RÓWNIEŻ WYKONYWANIA PRAC NAPRAWCZYCH MOŻE WPŁYWAĆ NA BEZPIECZEŃSTWO OSÓB TAM PRACYJĄCYCH ORAZ OSÓB PORUSZAJĄCYCH SIĘ POD WIADUKTEM. NALEŻY ZE SZCZEGÓLNĄ UWAGĄ OGRODZIĆ TEREN BUDOWY I NIEDOPUŚCIĆ OSÓB TRZECICH DO PRZEBYWANIA POD WIADUKTAMI W CZASIE REMONTU.**

### 5 ROZWIĄZANIA KONSTRUKCYJNO-MATERIAŁOWE

#### 5.1.1 KONSTRUKCJA PODJAZDU

Zakres robót naprawczych obejmuje usunięcie istniejącej nawierzchni jezdni i kap chodnikowych oraz warstw pod nawierzchnią do poziomu izolacji przeciwwodnej, wymian istniejącej izolacji, napraw i uszczelnienie wszystkich dyatacji konstrukcyjnych, wykonanie nowej nawierzchni podjazdu. Wykonanie nowych balustrad z obróbką blacharską i izolacją zgodnie z detalem rysunkowym. Naprawę wszystkich ubytków spodu wiaduktu metodami naprawczymi z systemowych zestawów naprawczych. Podczas prac odkrywkowych, które należy rozpocząć od pierwszej dyatacji w osiach 3 i 4 oraz należy dokonać naprawy wszystkich uszkodzonych elementów nośnych podjazdu (filary).

Np. Wykonać napraw uszkodzonych powierzchni betonowych za pomocą np. zestawu naprawczego firmy SIKA oraz wykonać zabezpieczenie antykorozyjne całego ustroju nośnego. Odtworzyć strukturę powierzchniową filarów. Końcowo pomalować całą konstrukcję impregnatami do betonu w kolorze białym.

W celu profilaktycznego zabezpieczenia oparcia konstrukcji projektuje się wykonanie dodatkowych podparć płyty podjazdu na obu wspornikach przy łączniku za pomocą elementów stalowych z rygla z dwuteownika HEB100 i dwóch słupków z profilu zamkniętego RK100x100x5 ustawionych na bloczkach betonowych (dla każdego z obu oparc). W trakcie wykonywania remontu należy stwierdzić stan zbrojenia wspomnika krótkiego oparcia konstrukcji wiaduktu na belkach wiaduktu postojowego. W przypadku zadowalającego ich stanu można rozebrać tymczasowe podparcie. W przeciwnym razie należy zaprojektować docelowe podparcie wspornika.

### 5.1.2 FILARY

Luźne fragmenty tynku lub otuliny zbrojenia filarów należy usunąć i dokonać napraw preparatami naprawczymi bo betonowych i żelbetowych elementów konstrukcyjnych.  
Np. Sika® Repair-13 F

### 5.1.3 PŁYTY DROGOWE WIADUKTÓW

Płyty drogowe naprawić w miejscach wskazanych na rysunkach zgodnie z instrukcjami zawartymi dla preparatów do napraw konstrukcji żelbetowych.

### 5.1.4 NOWE BALUSTRADY

Nowe balustrady wykonać zgodnie z detalem ze stali ocynkowanej hutniczo. Kotwy chemiczne Fischer lub Hilti lub równoważne.

lp	WIADUKT A	długość (mm)	ilość/szt.	ilość m.b.
1	nazwa elementu			
2	C UPN 50/38/5 -belka dolna	900	74	
3	C UPN 50/38/5 -belka górna	900	74	
4	C UPN 100/55/5 słup balustrady	1400	80	
5	płatownik 20/5 - tralka	917	518	
6	kątownik 50/50/5	900	74	
7	pochwył fi 50 tylko po stronie wewnętrznej wiaduktu a (na pozostałych balustradach bez pochwyłu)			40
8	płatownik dolny słupa balustrady 100/300/5	300	80	
9	Wspornik słupa 450/7/5		160	

lp	WIADUKT B	długość (mm)	ilość/szt.	
1	nazwa elementu			
2	C UPN 50/38/5 -belka dolna	900	64	
3	C UPN 50/38/5 -belka górna	900	64	
4	C UPN 100/55/5 słup balustrady	1400	70	
5	płatownik 20/5 - tralka	917	448	
6	kątownik 50/50/5	900	64	
7	płatownik dolny słupa balustrady 100/300/5	300	70	
8	Wspornik słupa 450/7/5		128	

W zestawieniu nie uwzględniono fragmentów wypełnienia balustrady pomiędzy dylatacjami. Są to miejsca, które należy zmierzyć z natury po rozlokowaniu wszystkich słupów balustrady.

### 5.1.5 ELEMENTY DROGOWE

Dla rozdziálu ruchu pieszego od ruchu samochodowego projektuje się separatory ruchu niskie najazdowe o wysokości nie mniejszej niż 10 cm. Dodatkowo przewiduje się znaki drogowe oraz bramkę ograniczającą wysokość wjeżdżających pojazdów.

#### WIADUKT A

- Ogranicznik ruchu 32 szt. Ogranicznik parkingowy z polipropylenu PPC - odbojnica, separator 180 cm np. firmy ARFEN lub równoważne.
- Balustrady 76 m.b.

#### WIADUKT B

- Ogranicznik ruchu 24 szt. Ogranicznik parkingowy z polipropylenu PPC - odbojnica, separator 180 cm np. firmy ARFEN lub równoważne
- Balustrady około 45 m.b.

### 5.1.6 KOMOROA SOR-u

Ściany komory bez zmian.

### 5.1.7 SUFIT SOR-u

Projektuje się nowy sufit w kolorze białym listwowy. Wymiana sufitu dotyczy tylko komory bez przedsionka przed windą. Dodatkowo należy wykonać elementy podkonstrukcji dla zawieszenia napędów do bram oraz systemu wentylacji awaryjnej. Firmy Pruszyński typ S/184 lub równoważne. Kolor biały.

#### **NOWY SUFIT 130M<sup>2</sup>**

### 5.1.8 OSWIETLENIE

Nowe oświetlenie montowane na suficie listwowym. LEDOWE np. firmy Lampa sufitowa plafon zewnętrzny OUTLINE LED L IP44 LED 50W 3000K 11362 Nowodvorski. lub równoważne.

#### **25 NOWYCH OPRAW LEDOWYCH LINIOWYCH.**

### 5.1.9 ELEMENTY NISKOPRADOWE

Należy przywrócić istniejące czujniki niskoprądowe ze starego sufitu. Jeżeli przywracane czujki są niesprawne należy wymienić na nowe.

### 5.1.10 BRAMY AUTOMATYCZNE I DRZWI WEJŚCIOWE SOR-u

Nowe bramy z napędem elektrycznym z możliwością sterowania z pkt. Rejestracji SOR-u można zastosować komunikację bezprzewodową. Silnik i automatyka bramy przemysłowa do częstego uruchamiania (zamykanie otwieranie). Brama musi być przygotowana na co najmniej 300 (zamykanie -otwieranie) uruchomień na dobę. Brama musi posiadać zestaw czujek fotokomórki dla zabezpieczenie przed zamknięciem w trakcie ruchu pojazdu. Dla bramy wjazdowej od wiaduktu B czujki zabezpieczające muszą być ustawione dwa metry przed bramą oraz w świetle otworu bramy + pętla indukcyjna wyłapująca stojący samochód przed komorą, która uruchomi automatyczne otwieranie. Dodatkowo od w komorze przy bramie wjazdowej i wyjazdowej należy zamontować ręczne otwieranie bramy. Zamykanie automatyczne po 0,5 min od otwarcia (szczegóły do uzgodnienia z użytkownikiem) Dla bramy wyjazdowej od strony wiaduktu A czujki zlokalizowane 50 cm przed bramą w komorze sor. Dopuszcza się inne systemu zabezpieczenie bramy oferowane przez dostawcę za każdym razem należy je uzgodnić z użytkownikiem. Brama czterosegmentowa, segment drugi i trzeci przeszklony. Na całej szerokości bramy w trzech lub czterech podziałach szkło bezpieczne przezroczyste. Bramy np. **ALUMINIOWA BRAMA Z WĄSKIM TŁOCZENIEM** Bramy K2 1A wykonane są z blach aluminiowych i wypełnione pianką poliuretanową o właściwościach izolacyjnych, grubości 40 mm. Zastosowanie aluminium pozwala obniżyć ciężar płaszcza bramy niemal o połowę w porównaniu z bramą stalową.(krishome) lub równoważne.

Należy wymienić obróbki blacharskie wokół bram wjazdowych wymienić słupy ościeżnicowe otworu konstrukcyjnego bramy wjazdowej. Docelowo przywrócić stan pierwotny w kolorze i przekrojach konstrukcyjnych.



Użyte kształtowniki muszą posiadać powłoki zabezpieczenia antykorozyjnego. Wymiana progu najazdowego. W drzwiach wejściowych wymienić progi uzupełnić gress podobny do istniejącego.

Po zmianie układu nawierzchni wiaduktów zmienia się wysokości poziomów wiaduktu do poziomu progów drzwi wejściowych w celu dostosowania tych wysokości dopuszcza się próg dwucentymetrowy pozostałą różnicę wysokości należy zniwelować kratą pomostową lub profilując wylewany asfalt polimerowy w postaci pochylni w odległości nie mniejszej niż 150 cm od drzwi wejściowych.

**UWAGA**

**5OBUDOWA NAPĘDU BRAMY NIE MOŻE ZAWĘŻAĆ ŚWIATŁA PRZEJAZDU BRAMY PONIŻEJ 3 M.**

**5.1.11 POSADZKA KOMORY SOR-u**

Naprawa posadzki w komorze w części ruchu pojazdów, która wykonana jest z żywicy. Należy uzupełnić ubytki i wykonać nową posadzkę z żywicy w kolorze niebieskim. Gress uzupełnić nowymi płytkami w zbliżonym kolorze.

**5.1.12 INFORMACJA WIZUALNA**

Projektuje się nowe znaki i tablice kierunkowe w celu łatwiejszego zdefiniowania dostępu dla osób niepełnosprawnych poprzez windę z poziomu -1 (teren)

**5.1.13 Dostępność dla osób niepełnosprawnych**

Projektuje się jedno miejsce dla osób niepełnosprawnych w podcieniu. Miejsca oznaczone znakami pionowymi, dojścia pomalowane w pasy, biały i niebieski o szerokości 30 cm farba akrylowa drogowa lub inne równoważne. Malowanie zgodnie z projektem.

**5.1.14 Znaki drogowe kierunkowe**

Znaki zlokalizowane zgodnie z rysunkiem, osadzone na sztycy 80/80/5 zakotwiczone w bucie betonowym o średnicy około 50 cm na głębokość 1 m.

**5.1.15 Obróbki blacharskie**

Obróbki blacharskie wykonać zgodnie z detalem w kolorze RAL 7024. BLACHA POWLEKANA SATYNA.

**6 ROZWIĄZANIA TECHNICZNO-BUDOWLANE**

**6.1 STOLARKA OKIENNA**

W sekcji pierwszej i ostatniej okien naświetla montowane będą czerpnia i wyrzutnia systemu wentylacji awaryjnej. Po demontażu szyby należy zamontować wentylator w pakiecie nieprzeziernym w kolorze niebieskim jak kolor pakietów nieprzeziernych pierwszego rzędu ściany komory.

**6.2 STOLARKA DRZWIOWA**

Bez zmian

**6.3 WYKOŃCZENIE ŚCIAN**

Bez zmian

**6.4 Dylatacje**

Styk nowej nawierzchni z nawierzchnią istniejącą na podjazdach, które nie podlegają przebudowie

Wykonać nowe dylatacje systemowe w dwóch poziomach pierwszy zabezpieczający konstrukcję betonową drugi w warstwie nawierzchni ścieralnej.

#### **WIADUKT A**

- Dylatacja 1 - prosta 5,50 m.b.
- Dylatacja 2 – wspornikowa 9,00 m.b.

#### **WIADUKT B**

- Dylatacja 3 – wspornikowa 9,00 m.b.
- Dylatacja 4 - prosta 5,50 m.b.
- Dylatacja 5- prosta 5,50 m.b.

#### **6.5 Miejsca styku powierzchni drogowych z nowymi nawierzchniami**

Ze względu na obniżenie wysokości nawierzchni wykończonej wiaduktów zwłaszcza części skrajnych (zdjęcie nakryw chodnikowych) należy przebudować fragmenty dróg na styku w odległości około 2 metrów dostosowując pochylenie do nowej wysokości wiaduktów tak aby nie powstawały zastoiny wody w lokalnych obniżeniach.

#### **6.6 Naprawa powierzchniowa konstrukcji wiaduktów i wtórna osłona zbrojenia**

Powierzchnia do remontu konstrukcji żelbetowej wynosi około 105 m<sup>2</sup>. Oczywiście w trakcie realizacji inwestycji jeśli pojawia się na ogniska korozji betonu również będą podlegać naprawie.

### **7 DANE DOTYCZĄCE WARUNKÓW OCHRONY PRZECIWOPOŻAROWEJ**

#### **7.1 Elementy ochrony p.poż bez zmian ponieważ jest to remont wszystkie elementy niskoprądowe ochrony i sygnalizacji przeciwpożarowych należy przywrócić do stanu pierwotnego..**

### **8 DOKUMENT ZAŁĄCZONY - OŚWIADCZENIE PROJEKTANTÓW**

Oświadczamy że:

Projekt techniczny architektury remontu podjazdu dla karetek do komory SOR, poprawy dostępności do wejścia na SOR dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich oraz modernizacji komory właściwej SOR w Pabianicach przy ul. Jana Pawła II, 68 na działce ewidencyjnej 100802\_1.0005.480/4, obręb P-5 sporządzony został zgodnie z obowiązującymi przepisami, normami, zasadami wiedzy technicznej oraz jest kompletny z punktu widzenia celu, któremu ma służyć.

ZAKRES OPRACOWANIA	PEŁNIONA FUNKCJA PROJEKTOWA	IMIĘ I NAZWISKO, SPECJALNOŚĆ I NUMER UPRAWNIENI BUDOWLANYCH	DATA OPRAC	PODPIS
ARCHITEKTURA	Projektant	mgr inż. arch. <b>GRZEGORZ JANISZEWSKI</b>	I 2025	
	Specjalność uprawnień	do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w		
	Numer uprawnień	121/01/WŁ		