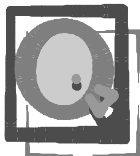


STUDIO

**STUDIO QUATTRO**

ARCH. HANNA KRAMARCZYK-LESNIAK

BIURO - PRACOWNIA
KATOWICE, 40-540, UL. SZPAKOW 51
TEL./FAX. 0-32 257 06 65, 0-32 251 58 72
e-mail: hanna.lesniak@studioquattro.eu

www.studioquattro.eu

Katowice, sierpień 2022 r.

OPIS TECHNICZNY

PROJEKT WYKONAWCZY

ZAKRES: BRANŻA DROGOWA

1.0. ZAŁOŻENIA PROJEKTOWE

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt budowlany w zakresie projektu wykonawczego, w zakresie drogowym, dla realizacji dokumentacji pn.:

„Modernizacja istniejącej izby przyjęć w celu wyodrębnienia strefy triażu i poczekalni dla pacjentów w związku z COVID - 19 w budynku przy ul. Kościuszki 29 – Szpital Miejski w Gliwicach spółka z o.o.”

1.1.INWESTOR

Szpital Miejski nr 4 w Gliwicach

ul. Kościuszki 29

44-100 Gliwice

1.2. DANE LOKALIZACYJNE PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

Szpital Miejski nr 4 w Gliwicach
ul. Kościuszki 29
44-100 Gliwice

WOJEWÓDZTWO: Śląskie

JEDNOSTKA: 246601_1 Gliwice

OBREB: 0038 Nowe Miasto

DZIAŁKI NR: 890

1.3. ZAKRES INWESTYCJI

Inwestycja dla:

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt budowlany w zakresie projektu PW, w zakresie drogowym, dla realizacji dokumentacji pn.:

„Modernizacja istniejącej izby przyjęć w celu wyodrębnienia strefy triażu i poczekalni dla pacjentów w związku z COVID - 19 w budynku przy ul. Kościuszki 29 – Szpital Miejski w Gliwicach spółka z o.o.”

- Realizacja wymiany nawierzchni drogowej oraz wykonanie poszerzenia drogi wewnętrznej.

I.3.1. PAB: BRANŻA DROGOWA

1.3.1.1. STAN ISTNIEJĄCY - ZAGOSPODAROWANIE TERENU

ISTNIEJĄCE UZBROJENIE TERENU

Teren objęty inwestycją – został zaznaczony na załączonej mapie –lokalizacja obiektu

PRZYŁĄCZA

- zg. z załączoną mapą – lokalizacja obiektu

ISTNIEJĄCE UZBROJENIE TERENU

- zg. z załączoną mapą - lokalizacja obiektu

ODWODNIENIE TERENU

- zg. z załączoną mapą - lokalizacja obiektu.

Odwodnienie terenu zostanie zrealizowane dostosowując spadki powierzchniowe powierzchni konstrukcji nawierzchni do spadku terenu istniejącego. Ze względu na powierzchnie utwardzone spadki nawierzchni zostaną skierowane w kierunku wpustów deszczowych.

ZIELEŃ ISTNIEJĄCA

- zg. z załączoną mapą - lokalizacja obiektu

KOMUNIKACJA, SPOSÓB DOSTĘPU DO DROGI PUBLICZNEJ

- Zgodnie z załączoną mapą - lokalizacja obiektu. Dostęp do drogi publicznej odbywa się poprzez układ wewnętrznych dróg dojazdowych..

ELEMENTY ZAGOSPODAROWANIA TERENU

- pozostają bez zmian, za wyjątkiem poszerzenia powierzchni utwardzonych niezbędnych do realizacji drogi manewrowej.

PROJEKTOWANY UKŁAD DROGOWY / KOMUNIKACYJNY

- pozostaje bez zmian, za wyjątkiem:

- Wykonania nawierzchni wewnętrznej drogi manewrowej wraz z wymianą części nawierzchni i konstrukcji.

DOSTĘPNOŚĆ OBIEKTU I TERENU DLA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH

Zagospodarowanie terenu wraz z obiektami j.w. zapewnia standardową obsługę osób niepełnosprawnych oraz osób ze szczególnymi potrzebami.

Zakres niniejszej dokumentacji nie zmienia warunków dostępności dla osób niepełnosprawnych oraz o szczególnych potrzebach.

Obiekt jest obiektem użyteczności publicznej, w zakresie ochrony zdrowia, i w tym obszarze jest przystosowany do korzystania przez osoby poruszające się na wózkach inwalidzkich oraz z ograniczonymi możliwościami ruchowymi.

PROJEKTOWANE UKSZTAŁTOWANIE TERENU

- pozostaje bez zmian, za wyjątkiem:

- Wykonania nawierzchni wewnętrznej drogi manewrowej wraz z wymianą części nawierzchni i konstrukcji.

PROJEKTOWANY UKŁAD ZIELENI

- pozostaje bez zmian, za wyjątkiem:

- Zmniejszenia części obszaru biologicznie czynnego ze względu na realizację placu manewrowego.

1.3.1.2. ZAŁOŻENIA PROJEKTOWE

ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

Istniejące zagospodarowanie terenu stanowi droga wewnętrzna, będąca dojazdem do szpitala publicznego. Nawierzchnia drogi wewnętrznej wykonana jest z kostki betonowej fazowanej o grubości około 8,0cm. Stan nawierzchni drogowej jest dobry. Brak jest widocznych spękań kostki betonowej, nie występują nierówności poprzeczne i podłużne oraz nie zaobserwowano koleinowania podbudowy. Droga wewnętrzna ograniczona jest krawężnikami betonowymi 15x30x100, wystającymi ponad nawierzchnię na wysokość około 12,0cm. Po północno-zachodniej stronie zlokalizowany jest postój pojazdów osobowych jako wydzielenie fragmentu drogi wewnętrznej.

Spadek poprzeczny oraz podłużny jest normatywny i stały, nieprzekraczający 6% nachylenia. Odwodnienie powierzchni utwardzonej stanowią wpusty deszczowe, zlokalizowane po północnej stronie istniejącego zagospodarowania.

Wpusty deszczowe włączone są w sieć kanalizacji deszczowej, biegnącej równolegle do fasady budynku.

Po północno-zachodniej stronie zlokalizowany jest również mur oporowy, betonowy, monolityczny. Mur oporowy stanowi niwelację terenu zielonego oraz jest zabezpieczeniem sieci kanalizacji ogólnospławnej i deszczowej, wykonanej w terenach zielonych.

Konstrukcje nawierzchni należy obramować krawężnikiem najazdowym oraz wyniesionym w zależności od usytuowania dragi na planie sytuacyjnym. Projektowaną drogę należy wykonać z spadkami podłużnymi i poprzecznymi minimum 2%. Korekta spadków poprzecznych i podłużnych na potrzeby odwodnienia powierzchniowego placu.

Realizację robót należy prowadzić zgodnie z normą PN-S-02205:1998 „Drogi Samochodowe, Roboty ziemne, Wymagania i badania”. Podłoże gruntowe musi spełniać wymagania gruntu niewysadzinowego klasy G1. W przypadku, gdy grunt jest innej klasy, zgodnie z obowiązującymi przepisami należy go do tej klasy doprowadzić.

Przewiduje się przebudowę części terenu utwardzonego, tj. drogi manewrowej pod nowy obiekt budowlany. Wokół nowopowstającej części zabudowy planuje się wymianę konstrukcji nawierzchni drogowej na szerokości około 1,40m, licząc od fasady nowego obiektu.

Konstrukcja nawierzchni podlegającej wymianie:

Warstwy konstrukcyjne nawierzchni	Grubość warstwy
KOSTKA BETONOWA TYPU BEHATON (SZARA) FAZOWANA	8 cm
PODSYPKA PIASKOWA 1:4	3 cm
KRUSZYWO ŁAMANE 4/31.5 STABILIZOWANE MECHANICZNIE	15 cm
KRUSZYWO ŁAMANE 31.5-63 STABILIZOWANE MECHANICZNIE	25 cm
WARSTWA MROZOOCHRONNA Z PIASKU	15 cm
GEOWŁÓKNINA 100	

Podłoże gruntowe należy sprawdzić pod względem nośności i w razie konieczności doprowadzić grunt rodzimy do parametrów gruntu niewysadzinowego $E > 100 \text{ MPa}$.

$I_d > 0,97$.

Obramowanie kostki od fasady budynku należy wykonać z obrzeża betonowego 8x30x100, posadowionego na ławie betonowej. Obrzeże należy zlicować z nawierzchnią kostki.

Ze względu na konieczność rezerwy terenu pod manewrowanie pojazdami wozów straży pożarnej oraz służb medycznych należy wykonać dodatkową powierzchnię utwardzenia terenu. W tym celu przewidziano rozbiórkę fragmentu istniejącego muru oporowego, będącego w kolizji z nowoprojektowanym placem manewrowym. Plac manewrowy zostanie ograniczony obwodowo za pomocą krawężnika wystającego, betonowego, 15x30x100. Krawężnik należy wynieść ponad poziom nawierzchni na wysokość około 12,0cm. Krawężnik będzie stanowił rozgraniczenie pomiędzy terenem zielonym a nowoprojektowanym układem drogowym. Od strony istniejącego terenu utwardzanego należy wprowadzić krawężnik najazdowych 22x20x100.

Spadek podłużny nawierzchni placu manewrowego zostanie dostosowany do istniejącego spadku drogi wewnętrznej i będzie skierowany w kierunku południowo-wschodnim.

Konstrukcja nawierzchni placu manewrowego

Warstwy konstrukcyjne nawierzchni	Grubość warstwy
KOSTKA BETONOWA TYPU BEHATON (SZARA) FAZOWANA	8 cm
PODSYPKA PIASKOWA 1:4	3 cm
KRUSZYWO ŁAMANE 4/31.5 STABILIZOWANE MECHANICZNIE	15 cm
KRUSZYWO ŁAMANE 31.5-63 STABILIZOWANE MECHANICZNIE	25 cm
WARSTWA MROZOOCHRONNA Z PIASKU	15 cm
GEOWŁÓKNINA 100	

Podłoże gruntowe należy sprawdzić pod względem nośności i w razie konieczności doprowadzić grunt rodzimy do parametrów gruntu niewysadzinowego $E > 100 \text{ MPa}$.

$I_d > 0,97$.

Trasa i niweleta drogi nowoprojektowanych elementów zostanie dostosowana do istniejącego zagospodarowania terenu i nie będzie przekraczać normatywnych spadków podłużnych i poprzecznych, tj. max 6%.

Powyższe jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430.)

Roboty ziemne będą prowadzone na głębokości korytowania i profilowania nowego układu drogowego z zachowaniem przepisów normy PN-S-02205:1998.

Wykonanie wykopów będzie postępować w kierunku podnoszenia się niwelety układu drogowego aby na bieżąco utrzymać odpływ wód z wykopu.

Spadki poprzeczne i podłużne oraz utwardzenie nawierzchni spowoduje dostępność układu komunikacyjnego dla osób niepełnosprawnych.

TRASA I NIWELETA DROGI

Wysokościowo drogi objęte opracowaniem należy wykonać uwzględniając:

- istniejące ukształtowanie terenu,
- obowiązujące przepisy zgodne z zgodny z Rozporządzeniem Ministra Transportu I Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r.p w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430 z późn. zm.).

ODWODNIENIE DROGI

Odwodnienie drogowe będzie realizowane za pomocą spadków nawierzchni poprzez spływ powierzchniowy.

ROBOTY ZIEMNE

Wszelkie wymagania i badania dotyczące drogowych robót ziemnych należy przyjmować zgodnie z normą PN-S-02205:1998.

WYKOPY

Wykonanie wykopów powinno postępować w kierunku podnoszenia się niwelety, aby umożliwić odpływ wód z wykopu. Odsłonięte podczas wykonywania wykopów źródła wody należy ująć za pomocą rowów lub drenów. Wody opadowe należy odprowadzić poza teren robót.

NASYPY

Nie przewiduje się wykonania nasypów. Tereny zielone należy pokryć warstwą ziemi urodzajnej grubości min. 15 cm i obsiać mieszanką traw.