

PROJEKT BUDOWLANO-WYKONAWCZY

**Przebudowa podjazdu dla karetek Szpitalnego Oddziału
Ratunkowego
w Wojewódzkim Szpitalu w Łomży
Al. Piłsudskiego 11, 18-404 Łomża
działka nr 12191/3,
jed. ewid. Łomża-miasto, obr. ewid. Łomża 2**

kategoria obiektu budowlanego XI

**inwestor:
Szpital Wojewódzki im. K.S. Wyszyńskiego w Łomży
Al. Piłsudskiego 11, Łomża 18-404**

autorzy i zakres opracowania:

branża:	projektant / sprawdzający:	upr. bud. nr	zakres:	podpis
ARCHITEKTURA:	proj. arch. R. Góralczyk-Osowicka spr. arch. A. M. Piotrowska	07/2003/OL 27/98/OL	- proj. architektury	
KONSTRUKCJA:	proj.: inż. A. Chmąrycz spr.: mgr inż. K. Pilarczyk	WAM/0099/POOK/04 66/01/OL	- proj. konstrukcji	

Dokumentacja chroniona Prawem Autorskim Dz. U. Nr 24 poz. 83 23.02.1994 r.
Wszelkie zmiany, powielanie, udostępnianie osobom trzecim bez zgody autorów zabronione.

kwiecień 2020

PROJEKT BUDOWLANO-WYKONAWCZY architektura

**Przebudowa podjazdu dla karetek Szpitalnego Oddziału
Ratunkowego**

**w Wojewódzkim Szpitalu w Łomży
Al. Piłsudskiego 11, 18-404 Łomża
działka nr 12191/3,
jed. ewid. Łomża-miasto, obr. ewid. Łomża 2**

kategoria obiektu budowlanego XI

inwestor:

**Szpital Wojewódzki im. K.S. Wyszyńskiego w Łomży
Al. Piłsudskiego 11, Łomża 18-404**

autorzy i zakres opracowania:

branża:	projektant:	upr. bud. nr	zakres:	podpis:
ARCHITEKTURA:	arch. R. Góralczyk-Osowicka spr. arch. A. M. Piotrowska	07/2003/OL 27/98/OL	- proj. architektury	

Dokumentacja chroniona Prawem Autorskim Dz. U. Nr 24 poz. 83 23.02.1994 r.
Wszelkie zmiany, powielanie, udostępnianie osobom trzecim bez zgody autorów zabronione.

kwiecień 2020

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I.	Opis	
II.	Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia na budowie	
III.	Rysunki:	
1.	sytuacja	skala 1:500
2.	podjazd	skala 1:100
3.	przekrój A – A	skala 1:50
4.	przekrój B – B	skala 1:50
5.	przekrój C – C	skala 1:50
6.	balustrada schodów	skala 1:50
7.	balustrada, detal	skala 1:25, 1:10

OPIS
do projektu przebudowy podjazdu dla karetek Szpitalnego Oddziału Ratunkowego
w Wojewódzkim Szpitalu w Łomży
Al. Piłsudskiego 11, 18-404 Łomża, działka nr 12191/3

I. Podstawa opracowania:

- zlecenie Inwestora;
- wytyczne Inwestora i Użytkowników;
- archiwalna dokumentacja projektowa;
- wizje lokalne;
- inwentaryzacja do celów projektowych;
- dokumentacja projektowa z listopada 2014 r.;
- aktualnie obowiązujące ustawodawstwo dotyczące opracowywanego zakresu;
- uzgodnienia z Inwestorem i międzybranżowe;

II. Inwestor:

Szpital Wojewódzki im. K.S. Wyszyńskiego w Łomży
Al. Piłsudskiego 11, Łomża 18-404

III. Jednostka projektowa:

Autorska Pracownia Architektoniczna
Architekt Renata Góralczyk-Osowicka
ul. Kopernika 1/20
10-510 Olsztyn

IV. Zakres opracowania:

Przedmiotem opracowania jest dokumentacja projektowa przebudowy podjazdu dla karetek Szpitalnego Oddziału Ratunkowego Wojewódzkiego Szpitala w Łomży.

Remontowany podjazd znajduje się przy budynku „C” i prowadzi na 1 piętro, gdzie mieści się SOR. Remont polega na odtworzeniu zniszczonej konstrukcji i zniszczonych nawierzchni podjazdu i powiązanych z nim schodów.

Projekt nie ingeruje w zagospodarowanie terenu i nie ma wpływu na wygląd zewnętrzny obiektu.

V. Obszar oddziaływania inwestycji

Obszar oddziaływania obiektu - podjazdu dla karetek Szpitalnego Oddziału Ratunkowego w Wojewódzkim Szpitalu w Łomży - zgodnie z art. 34 ust. 3 pkt 5 Prawa Budowlanego, mieści się w całości na działce Inwestora.

VI. Charakterystyka obiektu – stan istniejący

Podjazd dla karetek do izby przyjęć Szpitala Wojewódzkiego w Łomży został wybudowany na początku lat 80-tych XX wieku. Podjazd o konstrukcji żelbetowej monolitycznej, elementy konstrukcyjne szalowane i betonowane w miejscu przeznaczenia. Szerokość podjazdu waha się w przedziale od 6.00 m w odcinkach skrajnych do 9.00 m w strefie środkowej. Z budynkiem szpitala podjazd połączony jest łącznikiem żelbetowym. Do łącznika, równolegle do podjazdu prowadzą schody żelbetowe.

VII. Stan projektowany – funkcja

Układ konstrukcyjny i funkcjonalny pozostaje bez zmian. Projekt przewiduje remont istniejącego podjazdu oraz demontaż istniejących balustrad (naprawa ubytków po demontażu) i montaż nowych balustrad od czoła podjazdu, schodów.

VII. Projektowane rozwiązania budowlane:

7.1. technologia naprawy podjazdu – głównej konstrukcji podjazdu – spodnia część i boki:

- skucie luźnych fragmentów betonu aż do nośnej warstwy. „Zdrową”, nośną warstwę należy oczyścić i sprawdzić jej pH. Próbnik powinien wykazać odczyn zasadowy. W innym przypadku należy mechanicznie usunąć kolejne warstwy aż do betonu o właściwym pH;
- odsłonięte pręty zbrojeniowe należy oczyścić z otuliny betonowej oraz możliwej rdzy aż do miejsc nieskorodowanych do stopnia SA 2,5, (jasny metaliczny wygląd). I oczyścić sprężonym powietrzem, a w razie konieczności odtłuścić acetonem;
- tak przygotowaną powierzchnię stali zbrojeniowej należy pomalować powłoką antykorozyjną np. CD30 zgodnie z instrukcją producenta systemu;
- po wstępnym przeschnięciu powłoki antykorozyjnej nakładamy kolejną warstwę powłoki – warstwę kontaktową do wyrównania różnic pelzania betonu starego i nowych zapraw naprawczych;
- po związaniu zaprawy kontaktowej należy wypełnić ubytki. W zależności od głębokości należy zastosować odpowiednią zaprawę do naprawy betonów np. CD25 (ubytki od 5-30 mm) lub CD26 (ubytki od 30-100 mm) UWAGA: nie można dopuścić do przekroczenia czasu wiązania warstwy kontaktowej, zgodnie z instrukcją producenta. Jeśli to nastąpi, to należy kolejny raz nałożyć warstwę kontaktową na zupełnie już stwardniałej warstwie poprzedniej;
- po wykonaniu uzupełnień, całość zagruntować np. gruntem CT16 i pokryć tynkiem zawierającym mieszankę kruszyw o strukturze granitu np. CT 710 VISAGE w kol. Nordic White lub równowazną

7.2. technologia naprawy podjazdu – górna część – jezdnia, opaska, chodnik:

- zdjąć zniszczoną asfaltową warstwę wierzchnią i warstwę podbudowy jezdni – do głównej konstrukcji;
 - zdjąć zniszczoną asfaltową warstwę wierzchnią i podbudowę chodnika – do głównej konstrukcji;
 - skuć zniszczone, częściowo połamane krawężniki;
 - skucie luźnych fragmentów betonu aż do nośnej warstwy;
 - w przypadku odsłoniętych prętów - pręty zbrojeniowe należy oczyścić z otuliny betonowej oraz możliwej rdzy aż do miejsc nieskorodowanych do stopnia SA 2,5, (jasny metaliczny wygląd), i oczyścić sprężonym powietrzem, a w razie konieczności odtłuścić acetonem;
- UWAGA: operacje odsłaniania głównych prętów podjazdu oraz wzmacniania i naprawy konstrukcji żelbetowej wykonywać etapami w odcinkach, co 3 m ze względu na ryzyko osłabienia konstrukcji podczas robót remontowych.
- odtworzenie zniszczonych dylatacji – szczegóły wg projektu branży konstrukcyjnej;
 - w przypadku silnego skorodowania stali konstrukcje należy wzmocnić dodatkowymi prętami – wg projektu konstrukcji,
 - odsłonięte pręty zbrojeniowe należy oczyścić z otuliny betonowej oraz możliwej rdzy aż do miejsc nieskorodowanych do stopnia SA 2,5, (jasny metaliczny wygląd). I oczyścić sprężonym powietrzem, a w razie konieczności odtłuścić acetonem;
 - tak przygotowaną powierzchnię stali zbrojeniowej należy pomalować powłoką antykorozyjną np. CD30 zgodnie z instrukcją producenta systemu;
 - po wstępnym przeschnięciu powłoki antykorozyjnej nakładamy kolejną warstwę powłoki – warstwę kontaktową do wyrównania różnic pelzania betonu starego i nowych zapraw naprawczych;
 - po związaniu zaprawy kontaktowej należy wypełnić ubytki. W zależności od głębokości należy zastosować odpowiednią zaprawę do naprawy betonów np. CD25 (ubytki od 5-30 mm) lub CD26 (ubytki od 30-100 mm) UWAGA: nie można dopuścić do przekroczenia czasu wiązania warstwy kontaktowej, zgodnie z instrukcją producenta. Jeśli to nastąpi, to należy kolejny raz nałożyć warstwę kontaktową na zupełnie już stwardniałej warstwie poprzedniej;

- od góry uszczelnić podjazd papą zgrzewalną polimero-asfaltową;
- odtworzenie krawężników – szczegóły wg projektu branży konstrukcyjnej;
- krawędzie podjazdu zabezpieczyć obróbką blacharską – blacha ocynkowana – wg. rysunków;
- na papie wykonać nawierzchnię z betonu asfaltowego – zgodnie z proj. konstrukcji i specyfikacją – odpowiednio do nawierzchni: w miejscach komunikacji pieszej – w kolorze jasnoszarym ze spadkiem w kierunku jezdni, na jezdni w kolorze ciemno szarym;

Uwaga: wykonawca musi wziąć pod uwagę konieczność demontażu i ponownego montażu pętli indukcyjnej przy bramie wjazdowej na SOR.

7.3. technologia naprawy płyty łączącej podjazd z budynkiem szpitala i schodów zewnętrznych :

- spód i boki – jak w pkt. 7.1;
 - wierzch płyty:
 - popękaną i zniszczoną warstwę okładziny kamiennej usunąć w całości;
 - skucie luźnych fragmentów betonu aż do nośnej warstwy;
 - w przypadku odsłoniętych prętów - pręty zbrojeniowe należy oczyścić z otuliny betonowej oraz możliwej rdzy aż do miejsc nieskorodowanych do stopnia SA 2,5, (jasny metaliczny wygląd). i oczyścić sprężonym powietrzem, a w razie konieczności odtłuścić acetonem;
- UWAGA: operacje odsłaniania głównych prętów podjazdu oraz wzmacniania i naprawy konstrukcji żelbetowej wykonywać etapami w odcinkach, co 3 m ze względu na ryzyko osłabienia konstrukcji podczas robót remontowych;
- odsłonięte pręty zbrojeniowe należy oczyścić z otuliny betonowej oraz możliwej rdzy aż do miejsc nieskorodowanych do stopnia SA 2,5, (jasny metaliczny wygląd). I oczyścić sprężonym powietrzem, a w razie konieczności odtłuścić acetonem;
 - tak przygotowaną powierzchnię stali zbrojeniowej należy pomalować powłoką antykorozyjną np. CD30 zgodnie z instrukcją producenta systemu;
 - po wstępnym przeschnięciu powłoki antykorozyjnej nakładamy kolejną warstwę powłoki – warstwę kontaktową do wyrównania różnic pelzania betonu starego i nowych zapraw naprawczych;
 - po związaniu zaprawy kontaktowej należy wypełnić ubytki. W zależności od głębokości należy zastosować odpowiednią zaprawę do naprawy betonów np. CD25 (ubytki od 5-30 mm) lub CD26 (ubytki od 30-100 mm) UWAGA: nie można dopuścić do przekroczenia czasu wiązania warstwy kontaktowej, zgodnie z instrukcją producenta. Jeśli to nastąpi, to należy kolejny raz nałożyć warstwę kontaktową na zupełnie już stwardniałej warstwie poprzedniej;
 - krawędzie płyty zabezpieczyć obróbką blacharską – blacha ocynkowana – wg. rysunków;
 - od góry uszczelnić podjazd papą zgrzewalną polimero-asfaltową;
 - na papie wykonać nawierzchnię z płyt kamiennych – granitowych – płomieniowanych gr. 3 cm w kol. Blanc Perle na podbudowie z szybko twardniejącej masy posadzkowej gr. 4 – 8 cm np. CN 87; ze spadkiem w kierunku jezdni na kleju elastycznym, mrozoodpornym do kamienia naturalnego wg wytycznych producenta;
 - schody wykonać analogicznie – stopnice – wykończyć płytami granitowymi, płomieniowanymi gr. 3 cm w kol. Blanc Perle;

UWAGA ! : w miejscach dylatacji pracujących należy odpowiednio umieścić taśmę uszczelniającą np. CL152;

VIII. Projektowane wykończenie zewnętrzne:

- balustrady – montaż balustrad od czoła podjazdu, schodów wg projektu – całość ze stali nierdzewnej, kwasoodpornej, szczotkowanej - 0H18N9 (304).
- istniejące stalowe odbojnice w rejonie wiaty dla karet – oczyścić mechanicznie z istniejącej powłoki, zabrudzeń, nawarstwień, oczyścić z soli i tłuszczów. Nanieść po jednej warstwie: grunt epoksydowy następnie farbę barierową utwardzoną poliamidem. Krycie wierzchnie - farba poliuretanowej w kolorze stalowym.
- obróbki blacharskie – wymiana na nowe z blachy ocynkowanej lub powlekanej proszkowo.

IX. Zestawienie nawierzchni podjazdu:

nr	nawierzchnia	wykończenie	pow. m2
1	jezdnia	asfalt w kol. ciemno-szarym	1 044,68
3	chodnik	asfalt w kol. jasno-szarym	475,73
4	łącznik budynku z podjazdem	płyty kamienne	43,10
5	schody	płyty kamienne	16,62
suma			1 580,13

UWAGA

Projekt rozpatrywać łącznie z projektami branżowymi.

Stosować obowiązujące normy i przepisy.

Użyte materiały muszą posiadać wszystkie atesty wymagane polskim prawodawstwem.

Ze względu, że jest to obiekt istniejący dokładne wymiary wszystkich elementów zdjąć z natury.

Wszystkie wskazane w projekcie oznaczenia indywidualizujące opisywane materiały, urządzenia, technologie lub rozwiązania techniczne, w szczególności: znaki towarowe, patenty, nazwy producentów, oznaczenia modeli produktów lub urządzeń, zawarte zarówno w opisach jak i na rysunkach, mają charakter przykładowy i niewiążący. W każdym przypadku występowania w tekście projektu lub opisie rysunku takiego oznaczenia indywidualizującego przyjąć należy w sposób dorozumiany, że występuje ono każdorazowo wraz ze zwrotem „lub równoważny”. Rozumieć przez to należy, że dopuszcza się zastosowanie rozwiązań, urządzeń lub materiałów równoważnych, o nie gorszych niż opisane w projekcie parametrach technicznych, spełniających obowiązujące przepisy prawa oraz normy, a także atesty i certyfikaty dopuszczające do stosowania na obszarze Unii Europejskiej. W przypadku zastosowania rozwiązań, materiałów lub urządzeń równoważnych Wykonawca zobowiązany jest wykazać, że proponowane przez niego rozwiązania, materiały lub urządzenia równoważne spełniają wskazane wyżej wymagania.

opracowanie: mgr inż. arch. Renata Góralczyk-Osowicka

Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia na budowie

1. Zakres robót

Projektuje się remont podjazdu dla karetka Szpitalnego Oddziału Ratunkowego w Wojewódzkim Szpitalu w Łomży przy Al. Piłsudskiego 11 w Łomży.

2. Wykaz istniejących obiektów budowlanych

Remontowany podjazd zlokalizowany jest wzdłuż budynku „C” wielobryłowego budynku szpitala, wybudowanego w latach 80-tych XX wieku budynku.;

3. Elementy, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi

Na terenie wokół podjazdu są w następujące instalacje: wodna, kanalizacji sanitarnej, hydrantowa, elektryczna – zachować szczególną ostrożność. Przed bramą wjazdową na SOR umieszczona jest pętla indukcyjna – należy zachować należną ostrożność

4. Instruktaż pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych.

Pracownicy, przed przystąpieniem do pracy, powinni być zapoznani z ryzykiem zawodowym związanym z pracą na danym stanowisku pracy.

Na placu budowy powinny być udostępnione pracownikom do stałego korzystania aktualne instrukcje bezpieczeństwa i higieny pracy dotyczące:

- wykonywania prac związanych z zagrożeniami wypadkowymi lub zagrożeniami zdrowia pracowników;
- obsługi maszyn i innych urządzeń technicznych;
- postępowania z materiałami szkodliwymi dla zdrowia i niebezpiecznymi;
- udzielania pierwszej pomocy.

Wyżej wymienione instrukcje powinny określać czynności do wykonywania przed rozpoczęciem danej pracy, zasady i sposobu bezpiecznego wykonywania danej pracy, czynności do wykonania po jej zakończeniu oraz zasady postępowania w sytuacjach awaryjnych stwarzających zagrożenia dla życia lub zdrowia pracowników.

Nie wolno dopuścić pracownika do pracy, do której wykonywania nie posiada wymaganych kwalifikacji lub potrzebnych umiejętności, a także dostatecznej znajomości przepisów oraz zasad bhp.

Bezpośredni nadzór nad bezpieczeństwem i higieną pracy na stanowiskach pracy sprawują odpowiednio kierownik budowy (kierownik robót) oraz mistrz budowlany, stosownie do zakresu obowiązków.

5. Środki techniczne i organizacyjne zapobiegające niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlanych.

Przestrzeganie przepisów bhp na placu budowy prowadzi do powstania bezpośrednich zagrożeń dla życia i zdrowia pracowników.

Przyczyny organizacyjne powstawania wypadków przy pracy:

- niewłaściwa ogólna organizacja pracy;
- niewłaściwy podział pracy lub rozplanowanie zadań;
- niewłaściwe polecenia przełożonych;
- brak nadzoru;
- brak instrukcji posługiwania się czynnikami materialnym;
- tolerowanie przez nadzór odstępstw od zasad bezpieczeństwa pracy;
- brak lub niewłaściwe przeszkolenie w zakresie bezpieczeństwa i ergonomii;
- dopuszczenie do pracy człowieka z przeciwwskazaniami lub bez badań lekarskich;
- niewłaściwa organizacja stanowiska pracy:
- niewłaściwe usytuowanie urządzeń na stanowiskach pracy;
- nieodpowiednie przejścia i dojścia;
- brak środków ochrony indywidualnej lub niewłaściwy ich dobór.

Przyczyny techniczne powstania wypadków przy pracy:

- niewłaściwy stan czynnika materialnego:
- wady konstrukcyjne czynnika materialnego, będące źródłem zagrożenia;
- niewłaściwa stateczność czynnika materialnego;
- brak lub niewłaściwe urządzenia zabezpieczające;
- brak środków ochrony zbiorowej lub niewłaściwy ich dobór;
- brak lub niewłaściwa sygnalizacja zagrożeń;
- niedostosowanie czynnika materialnego do transportu, konserwacji lub napraw;
- niewłaściwe wykonanie czynnika materialnego;

- zastosowanie materiałów zastępczych;
- niedotrzymanie wymaganych parametrów technicznych;
- wady materiałowe czynnika materialnego:
 - ukryte wady materiałowe czynnika materialnego;
- niewłaściwa eksploatacja czynnika materialnego:
 - nadmierna eksploatacja czynnika materialnego;
 - niedostateczna konserwacja czynnika materialnego;
 - niewłaściwe naprawy i remonty czynnika materialnego.

Osoba kierująca pracownikami jest obowiązana:

- organizować stanowiska pracy zgodnie z przepisami i zasadami bezpieczeństwa i higieny pracy;
- dbać o sprawność środków ochrony indywidualnej oraz ich stosowania zgodnie z przeznaczeniem;
- organizować, przygotowywać i prowadzić prace, uwzględniając zabezpieczenie pracowników przed wypadkiem przy pracy, chorobami zawodowymi i innymi chorobami związanymi z warunkami środowiska pracy;
- dbać o bezpieczny i higieniczny stan pomieszczeń pracy i wyposażenia technicznego, a także o sprawność środków ochrony zbiorowej i ich stosowania zgodnie z przeznaczeniem.

Na podstawie:

- oceny ryzyka zawodowego, występującego przy wykonywaniu robót na danym stanowisku pracy;
- wykazu prac szczególnie niebezpiecznych;
- określenia podstawowych wymagań bhp przy wykonywaniu prac szczególnie niebezpiecznych;
- wykazu prac wykonywanych przez co najmniej dwie osoby;
- wykazu prac wymagających szczególnej sprawności psychofizycznej, kierownik budowy powinien podjąć stosowne środki profilaktyczne mające na celu:
 - zapewnić organizację pracy i stanowisk pracy w sposób zabezpieczający pracowników przed zagrożeniami wypadkowymi oraz oddziaływaniem czynników szkodliwych i uciążliwych;
 - koordynowanie realizacji zadań zapobiegających zagrożeniom bezpieczeństwa i ochrony zdrowia;
 - zapewnić likwidację zagrożeń dla zdrowia i życia pracowników głównie przez stosowanie technologii, materiałów i substancji nie powodujących takich zagrożeń.

W razie stwierdzenia bezpośredniego zagrożenia dla życia lub zdrowia pracowników, osoba kierująca pracownikami obowiązana jest do niezwłocznego wstrzymania prac i podjęcia działań w celu usunięcia tego zagrożenia.

Pracownicy zatrudnieni na budowie powinni być wyposażeni w środki ochrony indywidualnej oraz odzież i obuwie robocze, zgodnie z tabelą norm przydziału środków ochrony indywidualnej oraz odzieży i obuwia roboczego, opracowanego przez pracodawcę.

Środki ochrony indywidualnej w zakresie ochrony zdrowia i bezpieczeństwa użytkowników tych środków powinny zapewniać wystarczającą ochronę przed występującymi zagrożeniami np. upadek z wysokości, uszkodzenie głowy, twarzy, wzroku, słuchu. Kierownik budowy obowiązany jest informować pracowników o sposobach posługiwania się tymi środkami.

Na budowie powinien być wywieszony na widocznym miejscu wykaz zawierający adresy i numery telefonów: najbliższego punktu lekarskiego, najbliższej straży pożarnej, posterunku policji.

Zgodnie z art. 21a ust 1 Prawa Budowlanego, kierownik budowy jest obowiązany sporządzić lub zapewnić sporządzenie, przed rozpoczęciem budowy, planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia dla danej inwestycji.

Opracowanie:

mgr inż. arch. Renata Góralczyk - Osowicka