

# 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:**

<b>nr</b>	<b>nawierzchnia</b>	<b>wykończenie</b>	<b>pow. m2</b>
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			<b>1 580,13</b>

### **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