

## I. CZĘŚĆ OPISOWA

### SPIS TREŚCI

<b>1.</b>	<b>PODSTAWA OPRACOWANIA.....</b>	<b>- 3 -</b>
<b>2.</b>	<b>INWESTOR .....</b>	<b>- 3 -</b>
<b>3.</b>	<b>PRZEDMIOT OPRACOWANIA.....</b>	<b>- 3 -</b>
<b>4.</b>	<b>STAN ISTNIEJĄCY .....</b>	<b>- 4 -</b>
<b>5.</b>	<b>STAN PROJEKTOWANY .....</b>	<b>- 4 -</b>
5.1.	ROZWIĄZANIE SYTUACYJNE.....	- 4 -
5.2.	ROZWIĄZANIE WYSOKOŚCIOWE .....	- 4 -
5.3.	KONSTRUKCJE NAWIERZCHNI .....	- 5 -
5.3.1.	<i>Konstrukcja nawierzchni drogi pożarowej - „N1” .....</i>	<i>- 5 -</i>
5.4.	SZCZEGÓŁY KONSTRUKCYJNE.....	- 5 -
5.5.	ODWODNIENIE.....	- 5 -
<b>6.</b>	<b>ROBOTY ZIEMNE.....</b>	<b>- 6 -</b>

## II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Rys. D-1	Orientacja	skala 1:10 000
Rys. D-2	Plan sytuacyjny	skala 1:500
Rys. D-3	Przekroje konstrukcyjne, szczegóły	skala 1:50
Rys. D-4	Przekrój podłużny	skala 1:50/500

## **1. PODSTAWA OPRACOWANIA**

Projekt sporządzono na podstawie:

- a) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej nr 430 z dn. 02.03.1999r (DU 43 z dn. 14.05.1999) w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie
- b) Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane.
- c) Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. O drogach publicznych.
- d) Wymagania Techniczne 2
- e) Plan sytuacyjno – wysokościowy w skali 1 : 500
- f) Wizja w terenie, inwentaryzacja stanu istniejącego
- g) Uzgodnienia z Inwestorem
- h) Projekty branżowe

## **2. INWESTOR**

Inwestorem dla przedmiotowego zadania jest:

**Zespół Opieki Zdrowotnej w Oświęcimiu**

**ul. Wysokie Brzegi 4**

**32-600 Oświęcim**

## **3. PRZEDMIOT OPRACOWANIA**

Przedmiotem opracowania jest projekt budowlany pn.: „Budowa przewiązek komunikacyjnych pomiędzy budynkami I, II i III z instalacjami wewnętrznymi, przebudowa instalacji wewnętrznych poza budynkiem (elektrycznych, wodnych i kanalizacyjnych), budowa drogi pożarowej oraz rozbiórka istniejącego parterowego łącznika na dziedzińcu budynku nr 1.”.

Projekt wykonano zgodnie z warunkami określonymi w rozporządzeniu 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). Zakres merytoryczny opracowania obejmuje rozwiązania w zakresie części drogowej – projekt drogi pożarowej.

## **4. STAN ISTNIEJĄCY**

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w centralnej części miasta Oświęcim, przy ulicy Wysokie Brzegi 4 na działkach inwestora nr 2007/22, 2007/23, 2007/24, obręb 0001, Oświęcim Miasto. Przedmiotem inwestycji jest teren wewnętrzny szpitala na którym, w miejscu planowanej inwestycji znajduje się dojście dla pieszych z asfaltu w złym stanie technicznym, skarpy oraz tereny zielone. Na końcu projektowanej drogi pożarowej znajduje się droga dojazdowa z kostki betonowej, ograniczona krawężnikami.

W obrębie przedmiotowej inwestycji znajdują się sieci podziemne: wodociąg, gazociąg, kanalizacja deszczowa, kanalizacja sanitarna, sieć energetyczna niskiego napięcia oraz gazociąg. W miejscu dowiązania do istniejącej drogi manewrowej znajduje się sieć ciepłownicza z komorami ciepłowniczymi nie kolidująca z przedmiotową inwestycją. Wody opadowe odprowadzane są na przyległe tereny zielone oraz do istniejącej kanalizacji. Teren porośnięty niską roślinnością oraz kilkoma drzewami posiada równomierne ukształtowanie, poza północno wschodnią częścią, gdzie znajdują się zejście do podziemia. Spadek terenu ukształtowany jest w kierunku południowo – wschodnim, a rzędne mieszczą się w przedziale od 239.01 do 240.19 m n.p.m.

## **5. STAN PROJEKTOWANY**

### **5.1. ROZWIĄZANIE SYTUACYJNE**

Projekt zakłada budowę drogi pożarowej o długości 120.69m składającej się z dwóch odcinków prostych połączonych łukiem poziomym o promieniu  $R=10m$  i szerokości 4.5m ograniczonej obustronnie krawężnikiem betonowym 15/30cm. Na włączeniu do istniejących dróg manewrowych po stronie zachodniej zaprojektowano łuki wyokrąglające krawędzie jezdni o promieniu  $r=7.0m$ , a po stronie wschodniej o promieniu  $r=5.0m$  i  $7.0m$ .

### **5.2. ROZWIĄZANIE WYSOKOŚCIOWE**

Wysokościowo przedmiotowy odcinek drogi pożarowej dopasowano do istniejących dróg manewrowych oraz do istniejącego ukształtowania terenu. Niweleta projektowanej jezdni składa się z odcinków prostych o pochyleniu 1.0%, 1.1% oraz 1.5% połączonych ze sobą łukami pionowymi o promieniu  $R=280.0m$  i  $R=300.0m$ . Pochylenie poprzeczne jezdni wynosi 2.0% w kierunku południowym, a krawężniki betonowe zaprojektowano z odkryciem  $h=12cm$ .

### 5.3. KONSTRUKCJE NAWIERZCHNI

#### 5.3.1. KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI DROGI POŻAROWEJ - „N1”

8cm – kostka brukowa betonowa szara

3cm – podsypka cementowa piaskowa 1:4

25cm – podbudowa z kruszywa łamanego 0/31.5mm stabilizowana mechanicznie układana w dwóch warstwach, maksymalna wysokość warstwy  $h=15\text{cm}$

20cm – podbudowa z kruszywa łamanego 0/63mm stabilizowana mechanicznie

----- geowłóknina separacyjno - filtracyjna

---

51 cm

### 5.4. SZCZEGÓŁY KONSTRUKCYJNE

- **Szczegół „K”:** Krawężnik betonowy 15/30cm na podsypce cementowo – piaskowej (1:4) o grubości 5cm, na ławie betonowej z oporem (bet. C12/15) o objętości 0.08 m<sup>3</sup>/mb.
- **Szczegół „K+S1”:** Krawężnik betonowy 15/30cm ze ściekiem z dwóch rzędów kostki kamiennej 20x10x8 cm posadowiony na podsypce cementowo-piaskowej o stosunku 1:4 o gr. 5cm oraz ławie betonowej z bet. C12/15 o obj. równej 0.13 m<sup>3</sup>/mb o grubości 15cm.

### 5.5. ODWODNIENIE

Wody opadowe z projektowanej drogi pożarowej zostaną odprowadzone poprzez spadki poprzeczne i podłużne do projektowanych krawężników betonowych ze ściekiem z dwóch rzędów kostki i dalej do projektowanych studzienek wodościekowych typowych fi 500mm z osadnikiem bez syfonu. Lokalizacja studzienek:

- hm:0+22.83 – lewostronna
- hm:0+65.30 – prawostronna
- hm:0+97.61 – prawostronna

Ze studzienek wodościekowych wody opadowe zostaną odprowadzone za pomocą przykanalików do projektowanej kanalizacji deszczowej wg odrębnego opracowania.

## **6. ROBOTY ZIEMNE**

Roboty ziemne polegać będą na wykonaniu wykopu pod konstrukcję nawierzchni jezdni drogi pożarowej. Przed przystąpieniem do robót drogowych należy wykonać wszystkie roboty branżowe (sieciowe). Kolejnym krokiem będzie uformowanie koryta wraz z wykonaniem poszczególnych warstw projektowanych elementów. Nadmiar ziemi należy odwieźć na miejsce wskazane przez Inwestora. Istniejąca skarpa od strony północnej (zejście do kondygnacji podziemnych) pozostaje bez zmian.

**PROJEKTOWAŁ:**

**MGR INŻ. JAKUB CZERNECKI**