

# **OPIS TECHNICZNY**

## **DO PROJEKTU BUDOWLANEGO NOWEGO PAWILONU SZPITALNEGO PRZY ULICY ZEGADŁOWICZA W SOSNOWCU – CZĘŚĆ DROGOWA**

### **1. Podstawa opracowania**

Podstawą opracowania projektu budowlanego Nowego Pawilonu Szpitalnego przy ulicy Zegadłowicza w Sosnowcu jest umowa zawarta z Sosnowieckim Szpitalem Miejskim w Sosnowcu.

### **2. Materiały wyjściowe do projektowania**

- 2.1 Fragment planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego dla miasta Sosnowiec.
- 2.2 Decyzja o warunkach zabudowy i zagospodarowaniu terenu.
- 2.3 Zaktualizowana mapa zasadnicza w skali 1:500 do projektowania.
- 2.4 Własne pomiary uzupełniające.
- 2.5 Wypis z rejestru gruntów.
- 2.6 Dokonane uzgodnienia lokalizacyjne.

### **Dane ogólne**

### **3. Zakres opracowania**

Zgodnie z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Sosnowca obsługę komunikacyjną projektowanego Szpitala Miejskiego w Sosnowcu będzie zapewniać istniejący zewnętrzny układ komunikacyjny ulic Zegadłowicza i Ostrogórskiej, należące do układu podstawowego miasta.

Projektowana inwestycja obejmuje budowę obiektów kubaturowych, budowę dróg manewrowych, ciągów pieszych i towarzyszącej infrastruktury technicznej.

Obsługę komunikacyjną projektowanego pawilonu szpitalnego będzie zapewniać wewnętrzny układ komunikacyjny ściśle związany z układem ogólnomiejskim.

#### **4. Charakterystyka stanu istniejącego**

Do istniejącego układu komunikacyjnego należą ulica Zegadłowicza i ulica Ostrogórska. Istniejący zespół posiada własny wewnętrzny układ komunikacyjny, ściśle związany z układem podstawowym miasta.

#### **5. Charakterystyka stanu projektowanego**

Projektowane drogi manewrowe i ciągi piesze będą zapewniać obsługę projektowanego pawilonu szpitalnego i zostaną włączone do istniejącego wewnętrznego układu komunikacyjnego Szpitala Miejskiego w Sosnowcu, który jest podłączony do istniejącego układu podstawowego miasta.

Główne połączenie komunikacyjne będzie zapewniać istniejąca ulica Zegadłowicza w Sosnowcu.

Zaprojektowano jezdnie manewrowe o spadkach poprzecznych 2%.

Powierzchnia jezdni manewrowych wynosi	1500,00 m <sup>2</sup>
Powierzchnia ciągów pieszych	460,00 m <sup>2</sup>

Łączna powierzchnia wynosi:	<b><u>1960,00 m<sup>2</sup></u></b>
-----------------------------	-------------------------------------

#### **6. Uzasadnienie merytoryczne przyjętych rozwiązań technicznych**

Przyjęte rozwiązania techniczne zostały przesądzone istniejącym zagospodarowaniem przestrzennym terenu, jego lokalizacją, decyzją o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu oraz wytycznymi Inwestora.

Istniejące dojazdy przesądziły o przyjętych rozwiązaniach geometrycznych, wysokościowych oraz technicznych projektowanego układu komunikacyjnego.

#### **7. Konstrukcja nawierzchni**

Do zaprojektowania konstrukcji nawierzchni, jako wyjściowy przyjęto prognozowany Średni Dobowy Ruch w roku (ŚDR) pojazdów ciężkich w przekroju drogi, w dziesiątym roku do oddania drogi do eksploatacji.

Wyznaczono kategorię ruchu na podstawie liczby osi obliczeniowych 100-115kN na dobę na pas obliczeniowy.

Projektowane drogi wewnętrzne należą do kategorii ruchu KR2 na podłożu G3.

### **Konstrukcja jezdni menewrowych:**

- warstwa ścieralna grub. 8cm z betonowej kostki brukowej typu „HOLLAND” koloru szarego i bordowego o wymiarach 20x10x8cm
- podsypka cementowo-piaskowa 1:3 grub. 3 cm
- podbudowa zasadnicza grub. 20cm z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0-31,5mm
- warstwa wzmacniająca grub. 49cm z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o granulacji 0-63mm
- geotekstyl o gęstości  $>250\text{g/m}^2$
- warstwa wyrównawcza z piasku grub. 3cm

Nawierzchnię jezdni i należy obramować krawężnikiem betonowym ułożonym na ławie betonowej z oporem o wym. 10x35 cm, klasa betonu B15.

### **Konstrukcja ciągów pieszych:**

- warstwa ścieralna z kostki kamiennej granitowej o wymiarach 5x5x10cm
- podsypka cementowo-piaskowa 1:3 grub. 3 cm
- podbudowa zasadnicza grub. 13cm z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0-31,5mm

## **8. Odwodnienie**

Odwodnienie powierzchniowe zapewniać będą wpusty uliczne podłączone do projektowanej kanalizacji deszczowej.

Projektowane spadki poprzeczne i podłużne jezdni zapewniają odprowadzenie wody opadowej z powierzchni ulicy ściekiem przy krawężnikach do wpustów ulicznych.

Projektowane odwodnienie liniowe odprowadza wody opadowe z pochylni pomiędzy projektowanym pawilonem a segmentem C istniejącego budynku szpitalnego.