

WARUNKI TECHNICZNE BUDOWY (PRZEBUDOWY) ZATOKI AUTOBUSOWEJ

Nazwa zadania:

Projekt przebudowy ulicy Zebrzydowickiej w Pielgrzymowicach na odcinku od sklepu przy pos. 89 do granicy Powiatu Pszczyńskiego.

Zatokę autobusową zaprojektować z zachowaniem warunków określonych w § 119 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 14.05.1999 r., nr 43, poz. 430).

W szczególności zatokę autobusową, ze względu na bezpieczeństwo ruchu, należy usytuować:

1. na prostym w planie odcinku drogi lub na łuku, z zastrzeżeniem ust. 6 i 7 w/w § 119,
2. za skrzyżowaniem,
3. na drodze jednojezdniowej z przesunięciem w kierunku ruchu względem zatoki dla kierunku przeciwnego,
4. na odcinku drogi o pochyleniu podłużnym nie większym niż: 4 % na drogach klasy G i drogach niższych klas.
5. nie projektować zatok w obrębie łuku pionowego z uwagi na ograniczoną widoczność.

Przy przebudowie albo remoncie drogi na terenie zabudowy dopuszcza się wyjątkowo inne usytuowanie zatoki autobusowej niż określono wyżej w pkt. 2.

Zgodnie z pkt. 6, § 119 w/w Rozporządzenia, można wykonać zatokę autobusową po wewnętrznej stronie łuku w planie, jeżeli:

- na terenie zabudowy jest zapewniona odległość widoczności na zatrzymanie,
- poza terenem zabudowy prędkość miarodajna nie jest większa niż 70 km/h, a widoczność przed i za zatoką jest zapewniona na odległość co najmniej 1,5 raza większą, niż wymagana odległość widoczności na zatrzymanie.

Zgodnie z pkt. 7, § 119 w/w Rozporządzenia, można wykonać zatokę autobusową po zewnętrznej stronie łuku w planie lub za wierzchołkiem wypukłego łuku w przekroju podłużnym, jeżeli widoczność przed zatoką jest zapewniona na odległość co najmniej równą wymaganej odległości widoczności na zatrzymanie. Zatoka autobusowa na łuku w planie powinna być oddzielona od jezdni bocznym pasem dzielącym.

Wg pkt. 8, § 119 w/w Rozporządzenia, zatoka autobusowa powinna być wykonana o parametrach nie mniejszych niż:

1. długość krawędzi zatrzymania - 20,00 m,
2. szerokość zatoki przy jezdni - 3,00 m,
3. szerokość zatoki - 3,50 m, jeżeli jest ona oddzielona od jezdni bocznym pasem dzielącym,
4. wyokrąglenie załomów krawędzi jezdni łukami o promieniu – 30,00 m,
5. szerokość peronu - 1,50 m,
6. pochylenie poprzeczne jezdni w zatoce 2,00 %, skierowane do krawędzi jezdni drogi lub zgodnie z jej pochyleniem w zależności od warunków odwodnienia.

Należy zachować normatywne skosy:

- skos wyjazdowy z drogi nie powinien być większy niż 1:8 (tzn. $3 \times 8 = 24,0$ m),
- skos wjazdowy na drogę nie powinien być większy niż 1:4 (tzn. $3 \times 4 = 12,0$ m).

Łączna długość zatoki autobusowej wraz z jej krawędzią zatrzymania i dwoma skosami powinna wynosić: $24,0 + 20,0 + 12,0 = 56,00$ m (przy założeniu trzy metrowej szerokości zatoki).

Wg pkt. 9, § 119 Rozporządzenia, dopuszcza się na ulicach klasy G inne parametry zatoki autobusowej dostosowane do wymiarów pojazdów, dla których jest ona przeznaczona.

Urządzenie dla ochrony pieszych przed warunkami atmosferycznymi (wiata), powinno być oddzielne dla każdego kierunku ruchu i odsunięte od wewnętrznej krawędzi zatoki co najmniej o 1,5 m, a jeżeli zatoka nie jest wykonywana nie mniej niż 2,5 m od krawędzi jezdni drogi. Urządzenie to nie może ograniczać widoczności na drodze i w obrębie skrzyżowania.

Wymagana konstrukcja nawierzchni zatoki autobusowej zlokalizowanej wzdłuż drogi powiatowej:

- 1) Obowiązujące obciążenia dla ruchu KR6.
- 2) Warstwa ścieralna:
 - a) brukowa kostka betonowa grub. 10 cm – kolor czerwony, ułożona na podsypce cementowo - piaskowej 1:4,
 - b) lub kostka kamienna wielkowymiarowa (np. granitowa regularna 18/18 cm, 16/20 cm) z wypełnieniem spoin zaprawą cementowo – piaskową, osadzona w mieszance betonowej na mokro,
 - c) lub beton cementowy o klasie wytrzymałościowej C35/45 (B40).
3. Podbudowa zasadnicza z betonu cementowego C25/30 (B30), ewent. C16/20 (B20).
4. Pozostałe warstwy do zaprojektowania (biorąc pod uwagę rozpoznane warunki gruntowo – wodne podłoża, zachowując warunek na mrozoodporność).
5. Krawężnik kamienny wtopiony 15 x 30 cm na ławie betonowej, ułożony wzdłużnie po krawędzi jezdni oddzielający jezdnię drogi powiatowej od powierzchni projektowanej zatoki autobusowej, z zachowaniem kontynuacji ścieku przykrawężnikowego, mogącego w skrajnych przypadkach (występowania minimalnych pochyłeń) tworzyć tzw. „ściek łamany” odprowadzający wody deszczowe do zaprojektowanych wpustów ulicznych.
6. Krawężnik stanowiący obrys projektowanej zatoki wystający 15 x 30 cm, betonowy, wibroprasowany, ewentualnie kamienny – na ławie betonowej z oporem (beton C12/15).