

Projekt przystanku komunikacji miejskiej w Warszawie ETAP 3

Dokumentacja architektoniczno-budowlana i wykonawcza:

- wiaty przystankowej

- słupka przystankowego stałego
- słupka przystankowego tymczasowego
- bariery odgradzającej pełnej i ażurowej
- ławki wolnostojącej
- kosza na śmieci
- stojaka rowerowego
- skrzyni na piasek

Wykonawca: Towarzystwo Projektowe s.c. G.Niwiński, J.Porębski

Współpraca: Tejbrant Polska Sp. z o.o.

Data: 3.12.2007

Wiata

Projekt wiaty tworzy typoszereg 22 wariantów. Dzielią się one na wiaty węższe (tramwajowe -1,15m) i szersze (autobusowe – 1,6m) oraz na trzy długości (7,8 m, 6,6 m, 5,4 m). Warianty zróżnicowane są także ze względu na długość tylnej ściany - wiaty otwarte (śródmiejskie) i zabudowane (osiedlowe).

Wiaty zbudowane są z dwóch zasadniczych części: dachu wspartego na konstrukcji bramowej i ściany tylnej. W zależności od szerokości wiaty ściana tylna montowana jest bliżej lub dalej od podłużnej osi konstrukcyjnej. Dotyczy to wszystkich trzech długości wiat (7,8 m, 6,6 m, 5,4 m). W wersji węższej (115 cm) ściana tylna montowana jest zawsze bliżej osi. Konstrukcja bramowa wykonana została ze specjalnie zaprojektowanego profilu aluminiowego zawierającego oświetlenie i podparta jest w wersjach szerszych dwoma pionowymi słupkami (rura stalowa o średnicy 48 mm i grubości ścianki 6,2 mm) oraz wspornikami wychodzącymi ze ściany tylnej. Całość konstrukcji jest chromianowana i malowana lakierem proszkowym IGP 581ME71319A10 lub analogicznym.

Konstrukcja bramowa osadzona jest na elementach stalowych wystających z prefabrykowanej płyty fundamentowej z betonu zbrojonego i połączona z nimi przy pomocy połączeń śrubowych. Płyta fundamentowa przywożona jest na miejsce montażu w dwóch (dla wiat większych) lub jednym kawałku i osadzona w gruncie poniżej powierzchni zabruku. Jest też możliwość fundamentowania punktowego w wyjątkowych sytuacjach (podziemna infrastruktura).

Poszycie dachu stanowią bryty poliwęglanowe o grubości 10 mm z podgiętymi ku górze krawędziami tak, aby uzyskać spadki wewnętrzne w kierunku podłużnej osi dachu. Zewnętrzne połączenie dachu oklejone są rastrem liniowym (80%) z białej folii, do zastosowań zewnętrznych, odpornej na UV, zabezpieczającym przed operacją słoneczną. Element poszycia dachu stanowiący przejście pomiędzy dachem a ścianą boczną wykonany jest również z poliwęglanu formowanego metodą termoplastyczną. Połączenia brytów dachu uszczelnione są przezroczystą uszczelką o przekroju H. Zewnętrzna krawędź dachu i ścian bocznych jest usztywniona i wzmocniona przy pomocy specjalnie zaprojektowanego profilu aluminiowego malowanego farbą proszkową na kolor czerwony RAL 3020 (traffic red). Dodatkowe usztywnienie połączenia dachu stanowią odciągi wykonane z płaskownika ze stali nierdzewnej. Ściany boczne wykonane są ze szkła hartowanego o grubości 10 mm, a w środkowej części znajduje się zadrukowany (sitodruk, kolor analogiczny do koloru konstrukcji) pas o szerokości

profilu głównego. Ściana tylna wiat wykonana jest ze specjalnie zaprojektowanych profili aluminiowych wypełnionych szkłem hartowanym o grubości 8 mm. Cokół ściany tylnej utworzony ze specjalnie zaprojektowanego profilu aluminiowego jest miejscem mocowania ławki lub podpórki dla osób stojących wykonanych z impregnowanego drewna liściastego (olejowana dębina). Do szyby tylnej przyklejone są kształtki z półprzezroczystej folii poliwęglanowej o grubości 1 mm spełniające funkcje oparcia ławki. Ściana tylna zintegrowana jest konstrukcyjnie z jednym lub dwoma dwustronnymi kasetonami reklamowymi.

Kasetony te wykonane w technologii, gdzie matówkę stanowi przewodząca światło tafla poliwęglanowa, a grubość dwustronnego kasetonu wynosi 9 cm.

Informacja dotycząca nazwy przystanku oraz numerów linii umieszczona jest na aluminiowej belce pomalowanej na kolor biały (RAL 9016 – traffic white), podwieszanej pod konstrukcją wiaty i wspartej na dwóch słupkach. Tło informacji stanowi folia odblaskowa (analogiczna do folii pierwszej generacji firmy 3M). Litery i cyfry wykonane są z folii nieodblaskowej

Rozkłady jazdy umieszczone są w gablocie mocowanej do szyby ściany tylnej lub bocznej. Mapa z planem komunikacji umieszczana jest zawsze w gablocie mocowanej do szyby tylnej ściany od strony chodnika lub od strony jezdni, w zależności od wariantu wiaty. Od strony najazdu do szyby bocznej przyklejony jest od tyłu znak przystanku komunikacji miejskiej D-15 lub D-17.