

Po wykonaniu uzupełnienia nasypu należy wykonać humusowanie skarp o grubości 10 cm, a następnie wykonać obsianie nasionami traw.

3.3.7 Odwodnienie.

Odwodnienie płyty pomostu zapewniają jej odpowiednio ukształtowane spadki podłużne. Woda opadowa przesączająca się przez podsypkę tłuczniovą spływa po izolacji płyty zgodnie z dwukierunkowym spadkiem podłużnym. Spadki podłużne na pomoście mają wartość 2%. Woda zostaje odprowadzona po pomoście do drenu z perforowanej rury PVC średnicy 100 mm ułożonego za przyczółkami i odprowadzona rurami PVC pełnościenne do podnóża nasypu, gdzie ścieki korytkowe odprowadzają ją do rowów przydrożnych. Woda spływająca z jezdni pod wiaduktem będzie odpływać do ścieków korytkowych umieszczonych wzdłuż jej krawędzi i odprowadzana ściekami naskarpowymi do rowu. Odwodnienie pokazano na rysunku nr 1.

3.3.8 Umocnienie skarp nasypów.

Skarpy nasypów zostaną umocnione prefabrykatami betonowymi gr. 12 cm. Podwalinę pod umocnienia o wymiarach 30x80 cm należy wykonać z betonu B 20.

3.3.9 Schody naskarpowe.

W celu zapewnienia dla służb utrzymaniowych PKP zejścia pod obiekt na skarpach zaprojektowano betonowe jednobiegowe schody naskarpowe prostopadłe do osi toru. Są to typowe schody wykonane z betonowych elementów prefabrykowanych ułożonych na ławie żwirowej, obramowane obrzeżem betonowym o wymiarach 8x30 cm. Konstrukcję schodów przedstawia karta SCHO 1 wg [23]. Schody po prawej stronie schodzącego zabezpieczone zostaną balustradą stalową wykonaną z rur stalowych średnicy 48 mm wykonanych ze stali klasy R35 osadzonych w fundamencie z betonu B30. Balustrada zabezpieczona zostanie antykorozyjnie przez cynkowanie ogniowe uzupełnione powłoką malarską. Szczegóły balustrady na schodach naskarpowych przedstawia karta BAL 6 wg [23].

3.3.10 Nawierzchnia kolejowa.

Na obiekcie odtworzona zostanie istniejąca nawierzchnia. Podkłady ułożone będą na podsypce zgodnie ze standardami obowiązującymi dla całej linii.

3.3.11 Konstrukcja odciażająca z wiązek szyn.

Dla wykonania środkowej części oczepu żelbetowego konieczne jest wykonanie konstrukcji odciażającej. Przy zastosowaniu rozwiązania typowego i szyn długości 18,0 m dla każdego z przyczółków należy wykonać oddzielną konstrukcję odciażającą i zamontować i zdemontować ją dwukrotnie. Wykonawca może zastosować szyny większej długości i po wykonaniu adaptacji rozwiązania typowego wykonać jedną wspólną konstrukcję odciażającą dla prowadzenia prac jednocześnie przy obydwu przyczółkach. Kolidujące z konstrukcją odciażającą dzioby odbojnicy wiaduktu w km 2,102 należy na czas prowadzenia odciażenia zdemontować i zakres powolnej jazdy $U=15$ km/h wydłużyć poza wiadukt sąsiadujący. Po demontażu odciażenia dzioby odbojnicy należy zamontować na powrót.

3.3.12 Dowiązanie wysokościowe

Wszystkie rzędne w projekcie podane są w układzie Kronsztad 65.

Kierownik Projektu


mgr inż. Mariusz Montusiewicz