

Występują one w stanie luźnym do średnio zagęszczonego.

7. PROJEKTOWANA PRZEBUDOWA LINII TRAMWAJOWEJ BYTOM – ŚWIĘTOCHŁOWICE, ŚWIĘTOCHŁOWICE - BYTOM

7.1. Projektowana przebudowa w planie

Zgodnie z założeniami w decyzji lokalizacyjnej nr 33/2006 z dnia 17.10.2006 zaprojektowano przełożenie linii tramwajowej poza ulicę Łagiewnicką od kilometra 1.300 – km 1.891

Przełożona linia tramwajowa będzie dwutorowa o rozstawie osiowym torów wynoszącym **3,90 m** / od km. 1300 do 1,672 i od km 1.672 do km 1.891 **2.90m** od km. 1.672 do km 1.891. Dalej istniejąca linia 2,90 m.

Podyktowane to jest zapewnieniem bezpiecznego prowadzenia ruchu tramwajowego.

7.2. Projektowana geometria torów

Projektując geometrię torów miano na uwadze prowadzenie linii tramwajowej w miarę równoległe do przebudowywanej ulicy Łagiewnickiej z zachowaniem parametrów budowy tramwaju szybkiego.

Projektowane promienie łuków poziomych dla torów przyjęto:

Tor relacji Świętochłowie – Bytom:

R=305m (W1); R=300m (W3); R=150m (W5);
R=155m (W7); R=150m (W8);

Tor relacji Bytom - Świętochłowie:

R=300m (W2); R=305 (W4); R=1000m (W6); R=1005m (W9);
R=155m (W10); R=150m (W11). R= 155m (W 12)

Szybkość, przechyłkę toru oraz długości krzywych przejściowych podano w zestawieniu tabelarycznym dla poszczególnych łuków (**plan sytuacyjny rysunek nr 1**).

7.3. Profil podłużny przebudowywanych torów

Dla przełożonej linii tramwajowej zaprojektowana została optymalna niweleta torów uwarunkowana sąsiedztwem drogi oraz infrastrukturą.

Projektowane pochylenia są następujące:

4,46‰	na długości	44,82m
2,35‰	na długości	25,58m
7,05‰	na długości	75,20m
29,27‰	na długości	68,34m
33,01‰	na długości	114,80m
37,95‰	na długości	60,35m
40,31‰	na długości	66,73m
16,46‰	na długości	116,25m
24,99‰	na długości	44,81m

Załomy profilu podłużnego wyokrąglono łukami pionowymi o promieniu R=2000m , 2500m, 3000m.