

bitumiczną.

Poza płytą z obu stron wykonana będzie nawierzchnia asfaltobetonowa:

warstwa ścieralna	SMA 0/12.8	grub. 5cm
warstwa wiążąca	BA 0/25	grub. 8cm
podbudowa zasadnicza	BA 0/31.5	grub. 15cm
podbudowa pomocnicza		
kruszywo łamane	0/63	grub. 8cm

Płyty od strony jezdni należy pokryć bitumem i okleić taśmą bitumiczną.

Przekrój normalny rys nr 8

(tory o rozstawie 3,90 m) na żelbetowej płycie,, Edilon” przejazdowej z szyną pływającą (dwa tory w obrębie przejazdu tramwajowego .)
km 1,567 – 1,582

Przekrój torowiska jak wyżej lecz dla rozstawu między osiami torów 3,90 m.

9. ODWODNIENIE UKŁADU TOROWEGO

Tory odwodnione będą przy pomocy drenu francuskiego.

Projektowany dren francuski zlokalizowano w odległości 1.75m od osi toru Świętochłowice-Bytom.

Projektowany spadek torowiska w kierunku drenu francuskiego przyjęto 2%.

Przyjęto dren francuski o wymiarach 40cmx50cm w otulinie z geotekstylu.

Odprowadzenie wody z drenu przewidziano do studzienek kanalizacji deszczowej zlokalizowanej przy ul. Łagiewnickiej. Połączenie drenu francuskiego ze studzienkami wykonane będzie z rur PCV Ø110mm.

W projekcie przewidziano zabudowę skrzynek odwadniających z których woda odprowadzona będzie do kanalizacji drogowej rurą / zbieracz 110 mm PVC –U SN8 // 1.344, km 1,590 /

10. ZABUDOWA PRZYRZĄDÓW WYRÓWNAWCZYCH

W projekcie budowlanym przewidziano zabudowę przyrządów wyrównawczych po 2 kpl. w każdym torze (km 1,370 i 1,649).

11. OGRANICZENIE WPŁYWU PRĄDÓW BŁĄDZĄCYCH

Zgodnie z normą PN-921E-05024 należy wykonać:

- 1) Łączniki międzytorowe z linki miedzianej o przekroju co najmniej 0.5mm² przyspawane do szyn
- 2) Łączniki międzytokowe z linki miedzianej 0.5mm² przyspawane do szyn

12. BEZPIECZEŃSTWO WYKONANIA ROBÓT

Roboty związane z przebudową torowiska tramwajowego wymagają nadzoru Służb Specjalistycznych, których urządzenia znajdują się w pasie roboczym jak i przebudowywanego torowiska.