

Spis treści

I. Część opisowa.

1. Opis
2. Orientacja

II. Część rysunkowa.

Wiadukt kolejowy w ciągu linii nr 8 Kraków - Warszawa

- | | | | |
|----|---------------------------------------|----------------|---------|
| 1. | Widok z góry | w skali 1:500, | rys. 1a |
| 2. | Przekrój poprzeczny przęsła / podpora | w skali 1:50, | rys. 2a |
| 3. | Widok z boku | w skali 1:100, | rys. 3a |

Wiadukt kolejowy w ciągu linii nr 95 Kraków Mydlniki - Podłęże

- | | | | |
|----|-----------------------------|----------------|---------|
| 4. | Widok z góry | w skali 1:500, | rys. 1b |
| 5. | Przekrój poprzeczny przęsła | w skali 1:50, | rys. 2b |
| 6. | Widok z boku | w skali 1:100, | rys. 3b |

**„Opracowanie wielobranżowego projektu koncepcyjnego
rozbudowy Al. 29 Listopada na odcinku od ul. Opolskiej do granicy
miasta Krakowa wraz z materiałami do wniosku o wydanie decyzji
o środowiskowych uwarunkowaniach”**

OBIEKTY INŻYNIERSKIE

Opis

1. Podstawa i zakres opracowania

Projekt koncepcyjny opracowano na zlecenie Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie, ul. Centralna 53, 31-586 Kraków, w ramach umowy nr 290/ZIKiT/2013 z dnia 03.07.2013 roku.

Zakres zadania polega na opracowaniu rozwiązań koncepcyjnych obiektów inżynierskich kolidujących z planowaną rozbudową Al. 29 listopada na odcinku od ul. Opolskiej do granicy miasta. Przebudowie podlegać będą dwa wiadukty kolejowe:

- wiadukt w ciągu linii kolejowej nr 8 Warszawa – Kraków (km ~316.210, projektowany km ~320.122)
- wiadukt w ciągu linii kolejowej nr 95 Kraków Mydlniki – Podłęże (km ~7.973)

2. Dane wyjściowe

- Projekt koncepcyjny branży drogowej
- Warunki PKP Polskie Linie Kolejowe nr IZDK3-505-122/13 z dnia 7.10.2013
- Stanowisko PKP nr IRO3Plg-505-26/13 z dnia 18.11.2013

3. Stan istniejący

Obiekt w ciągu linii kolejowej nr 8 Warszawa – Kraków

W stanie istniejącym wiadukt w ciągu linii kolejowej nr 8 Warszawa – Kraków (km ~316.210) jest obiektem jednoprzęsłowym o rozpiętości przęsła około 18m. Obiekt nie posiada koryta balastowego. Każdy tor posiada odrębną konstrukcję. Konstrukcja przęsła jest stalowa, na każdy obiekt przypadają po dwie blachownice stalowe. Przyczółki obiektu są masywne betonowe.

Obiekt w ciągu linii kolejowej nr 8 Warszawa – Kraków

W stanie istniejącym wiadukt w ciągu linii kolejowej nr 95 Kraków Mydlniki – Podłęże (km ~7.973) to obiekt posiadający 3 przęsła o rozpiętości ok. 5m, 18m, 5m. Obiekt posiada koryto balastowe. Konstrukcja przęsła dla poszczególnych torów oddzielona jest przerwą dylatacyjną. Obiekt posiada konstrukcję betonową. Na każdy tor przypadają dwa dźwigary betonowe. Podpory pośrednie słupowe, betonowe. Podpory skrajne masywne, betonowe.

4. Koncepcja

Obiekt w ciągu linii kolejowej nr 8 Warszawa – Kraków

W rozwiązaniu koncepcyjnym przedstawiono obiekty jednoprzęsłowe o rozpiętości przęsła 50.0m (oddzielne konstrukcje dla poszczególnych torów). Zgodnie z warunkami PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. obiekty dostosowano do skrajni budowli 2-SM. Przestrzeń pod wiaduktem dostosowano do normatywnej skrajni pionowej drogowej.

Przedstawione rozwiązanie zakłada wykonanie obiektu o konstrukcji stalowej z korytem balastowym. Szerokość koryta balastowego pod pojedynczym torem wynosiła będzie 4.4m. Dodatkowo na obiektach zaplanowano przejścia służbowe o szerokości 0.75m oddzielne dla każdego toru. Głębokość koryta balastowego wynosić będzie minimum 0.75m mierząc od główki szyny. Dźwigary zaprojektowano jako stalowe

kratownicowe, poprzecznice stalowe, koryto balastowe stanowić będzie płyta ortotropowa.

Przyczółki zaprojektowano jako monolityczne, ukształtowanie ław podłożyskowych zapewnić będzie możliwość zastosowania siłowników do regulacji łożysk lub wymiany przęseł.

Obiekt w ciągu linii kolejowej nr 8 Warszawa – Kraków

W rozwiązaniu koncepcyjnym zaproponowano obiekty jednoprzęsłowe o rozpiętości przęsła 40.0m. Zgodnie z otrzymanymi warunkami PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zaplanowano wykonanie dwóch oddzielnych obiektów dla poszczególnych torów.

Przedstawiona koncepcja zakłada wykonanie obiektu jednoprzęsłowego (konstrukcja ramy jednoprzęsłowej, żelbetowej, sprężonej, przegubowo podpartej na fundamentach) o zmiennej wysokości dźwigarów głównych.

Szerokość koryta balastowego pod pojedynczym torem wynosiła będzie 4.4m. Dodatkowo na obiektach zaplanowano przejścia służbowe o szerokości 0.75m oddzielne dla każdego toru. Głębokość koryta balastowego wynosić będzie minimum 0.75m mierząc od główki szyny.

Przy przyczółkach zaprojektowano ściany oporowe równoległe do krawędzi projektowanych jezdni.