



Fogarasi Miklós János

technikus, vállalkozó

Bakonybánk, Táncsics u. 18.

Elérhetőségek: 34/ 359 926, 70/ 246 86 48

mjfogarasi@freemail.hu

Tev. kódok: 742013, 452301, 723001, 748712

Névjegyzéki szám: FMV-Közl.ép.-B/11-077/10

MEGVALÓSULÁSI DOKUMENTÁCIÓ

Tárgy: Út – vasút keresztezés átépítése
Kivitelezés helye: Székesfehérvár – Komárom vasútvonal
766 – 767 szelvénye
Ideje: 2006 július 24, 25.
Megrendelő: EGÚT Zrt. 53. sz. Területi Főmérnöksége
2893.Tata Pf:329
Kivitelező: Fogarasi Miklós
2885 Bakonybánk, Táncsics u. 18.

A munkavégzés vázlatos leírása:

Július 24 – 25 éjszaka végzett, vasúti forgalom kizárása mellett végrehajtott vasúti felépítmény csere :

Felvonulás, szükséges eszközök telepítése :	18,45
Előkészítő munkák megkezdése :	19,00
Közút lezárása, „Bodan” útátjáró burkolati rendszer elbontásának kezdete :	19,30
Vágányzár kezdete, vasúti felépítmény bontásának kezdete :	21,40
Felépítményi anyagok és kapcsolószerkezetek eltávolítása befejeződik, és az ágyazati anyag nagygépes eltávolítása kezdetét veszi :	22,30

Az ágyazati anyag kitermelése mellett az alépítmény korona kialakítása, illetve helyreállítása egy ütemben folyamatosan történt vibro hengeres tömörítéssel. Ekkor vált nyilvánvalóvá, hogy az előzetes feltételezésekkel ellentétben az alépítmény korona lejtése a pálya jobb oldala felé mutat. Szakmai szempontból indokolt volt, hogy a terveken az alépítmény bal oldalán feltüntetett vízvezető szivárgó cső elhelyezését felül kell vizsgálni, és a műszaki szempontból helyes jobb oldalon kell lefektetni.



Tekintve, hogy a végzett munka egy nagyobb beruházás részét képezte, és elvégeztével a közúti közlekedés még nem indult be, az ágyazati anyag közvetlen közeléből is el lehetett távolítani az elsárosodott talajrészeket függetlenül attól, hogy a vasúti felépítmény valójában mennyi talajmozgatást tett volna szükségesé.

A kialakított és megfelelő mértékben tömörített alépítményre megkezdődhetett az alépítményi védőréteg elterítése. Eközben megtörtént a szivárgó cső elhelyezése, és szükséges lejtésének beállítása is. A védőréteg (homokos kavics) réteges tömörítés mellett került beépítésre úgy, hogy annak vastagsága megfeleljen a vonatkozó szakmai előírásoknak. Következő réteg a zúzottkőből kialakított alsó ágyazat, melyet a védőréteghez hasonlóan elterítés után tömöríteni kellett.



Befejeződik a talaj, és alsóágyazati munka, valamint megkezdődik a felépítményi szerkezetek helyre szállítása, és összeszerelése. 01,50



Az összeszerelés befejezése, felsőágyazat behordása a vágányba,
és a szükséges irány valamint fekszint szabályozási munkák
megkezdése :

03,20

Vágányzár vége, második szabályozási ütem folyamatban

04,00

Vágány átépítése befejeződött, munkaterület elhagyása és felkészülés a „Strail”
útátjáró burkolati rendszer megépítésére, szerelésére.

05,20

Július 25. Közutas járófelület kialakítása :

„Strail” útátjáró rendszer szélső (közút felőli) aszfalt talpgerendájának kialakítása és tömörítése után, a burkolati gumielemezek illesztése és összeszerelése történt.



Elkészülte után a csatlakozó közúti aszfalt burkolat az elhelyezett „Strail” elemekkel közvetlenül összeilleszthető.

A kialakított út – vasút kereszteződés helye, helyzete, magassági-, lejt-, és irányviszonyai megegyeznek az elbontott átjáróéval.

Július 26. Hézagnélküli vasúti pálya helyreállítására :

„AT” hegesztési munkafelületek előkészítése majd a négy darab sínhegesztés folyamatos végrehajtásának megkezdése

06,00

Utolsó (negyedik) hegesztés elkészülte és a szükséges vágányszabályozási munkák kezdete

09,00

A sínhegesztési munkálatok semleges hőmérsékleti tartományban lettek elvégezve, ezért a pálya nem igényel utólagos lélegeztetést. A varratok műszeres vizsgálaton estek át, a hegesztésekről kiállított jegyzőkönyvet a Megrendelő képviselője a helyszínen átvette. A munka végeztével a hegesztési csúcsfeszültség elosztatás a vonatkozó technológiai előírásoknak megfelelően megtörtént. A vasúti pálya eredeti formájában, korlátozások nélkül biztonságosan üzemeltethető.

Felhasznált anyagok:

Homokos kavics (alépitményi védőréteg)	10 m ³
Műanyag szivárgó cső (Drain)	
Zúzottkő (alsó-, és felsőágyazat)	20 m ³
„LM” jelzésű vasbeton alj	20 db
„Geo” lezorító rendszer	
alátét lemez	40 db
síncsavar	80 db
Geo szár + lezorító lemez + gyűrű + anya	80 db
szabvány 24 m-es 48,5 kg/fm tömegű acélsín	2 szál
„Strail” útátjáró burkolati rendszer	8 mező
„AT” sínhegesztés	4 db

Az elkészült útátjáró geometriai jellemzői :

Vasúti szempontból a pálya megőrizte eredeti irány-, magassági-, és lejtviszonyait. Az alkalmazott aljak műanyagbetéttel készültek, nyomtávértékük gyári beállítású szabványos 1435 mm.

Közúti szempontból az átjáró burkolati rendszer a Megrendelő által kitűzött helyen lett összeszerelve, a rendszer tulajdonságaiból adódó ideális elhelyezkedéshez képest maximum 30 cm-es eltolódással.