

Összességében a vizsgálat során megállapítottam, hogy a BKV vonalhálózatán jelenleg közlekedő járműtípusok (GANZ, T5C5, TW6000, Siemens Combino) valamennyi burkolt vágányon közlekedhetnek. Lovász István úr felvetése a 1074-es, 476-os pályaszámú villamosok közlekedtetésével kapcsolatban helytálló azzal a megkötéssel, hogy az **1. táblázatban** meghatározott R_{\min} értékeknél nagyobb sugarú burkolt Ri59-13 sínes vágányokban a szóban forgó járművek közlekedhetnek.

1. táblázat: R_{\min} sugar értékek nosztalgia járművek esetén

Járműtípus	R_{\min}	Hátlap és szakáll közötti távolság
1074-es pályaszámú	40 m	-0,10 mm
476-os pályaszámú	30 m	-0,10 mm
FVV CsM 4.	35 m	-0,05 mm
UV pótkocsi	35 m	0,28 mm

Lovász úr levelezésében többször javasolta a régi utasítás visszaállítását, erre azonban a szerkesztéses vizsgálat alapján nincs szükség. A sínek káros kopását kissugarú ívekben elkerülni nem lehet, a síneket csak ellenállóbbá lehet tenni a koptató hatással szemben.

A gyakorlati tapasztalat alapján elmondható, hogy a 2000-ben kiadott Közúti vasúti pályaépítési és fenntartási műszaki adatok és előírások c. utasítás 42. táblázatában az ívsugar függvényében megadott minimális nyomcsatorna értékek a jelenleg a BKV vonalhálózatán található valamennyi burkolt vágány esetében biztosítva van, amennyiben ívben és egyenesben is Ri59-13 sínt alkalmaznak.

A Közúti vasúti pályaépítési és fenntartási műszaki adatok és előírások c. utasítás 42-43. táblázatainak fejlécéből javaslom törölni az alábbi bekezdést: „3,80 m-es merevtengelytávolságú, 0,60 m-es futó körátmérőjű mértékadó járműhöz”, mivel a szerkesztéses vizsgálatból kiderült, hogy a mértékadó jármű (UV pótkocsi) 35 m-nél kisebb sugarú ívben nem közlekedhet, mivel a jármű kerékpárja az ív belső

Ale Tamás, Infrastruktúra-építő MSc szak, levelező tagozat, **2012/2013 őszi félév**

Burkolt közúti vasúti vágányok paramétereinek (nyomtávolság, vezetéstávolság, vályúbőség) optimalizálása, a kissugarú ($R \leq 40m$) ívekben keletkező sínkopások vizsgálata kapcsán

sínszálának szakállát károsan koptatja. Ez valamennyi a mértékadó járműnél nagyobb tengelytávolságú járműnél igaz.

A BKV vágányhálózatán a kissugarú ($R \leq 40\text{m}$) ívekben javasolom a 7. pontban bemutatott három technológia közül bármelyik alkalmazását, előzetes kalkulációt követően, mely technológiák a síneket ellenállóbbá teszik, ill. a kopási folyamatot meghosszabbítják.