

Izvedba konstrukcije vozišča v predorih in vpliv le- te na hrup in vibracije ob prevozih vlakov

Konstrukcija zgornjega ustroja na novi progi Divača – Koper bo po večini dolžine proge drugega tira (85 %) izvedena kot tir na togi podlagi, razen na delu trase od postaje Divača do vstopnega portala predora Lokev (T1) ter od izstopnega portala predora Škofije (T8) pa do postaje Koper tovorna, kjer je predviden oziroma deloma že zgrajen klasičen tir na gramozni gredi.

Sama zasnova tira na togi podlagi je bistveno drugačna kot pri klasičnem tiru, saj gre v tem primeru za prefabricirane armirano betonske plošče z uporabo podlivnega betona pod temi elementi. Vse skupaj temelji na plošči za raznos obtežbe, ki je položena direktno nad betonom talnega oboka.

Tirnice, ki se polagajo v dolžini najmanj 100 m so potem specialno zvarjene v t.i. neprekinjeno zvarjeni tir. Preko njih se obtežba kolesnih dvojic prenaša na pritrdilna mesta na katerih so položene elastične pritrdilne plošče. Sile oz deformacije se amortizirajo v elastičnem pritrdilnem materialu. V nadaljevanju se obtežba prenaša na prefabricirano nosilno ploščo tira, ki ima na svojem spodnjem delu elastični dušilni element oziroma elastično kontaktno površino.

Torej, gre za najsodobnejšo in v tujini preverjeno izvedbo konstrukcije tira, ki je v vseh pogledih naprednejša od tira na gramozni gredi in ki zaradi dejstva, da so tirnice zvarjene v celotni dolžini ne povzroča udarcev na stikih in hrupa ob tresenju oz vibriranju gramozne grede.