

Załącznik do zarządzenia Nr 24/2010 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 25 października 2010 r.



**PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**

**Warunki techniczne utrzymania nawierzchni z podkładami  
typu Y Id-115**

Warszawa, 2010 rok

## Spis treści

1.	Zakres stosowania warunków .....	3
2.	Dodatkowe wymagania dotyczące utrzymania nawierzchni z podkładami typu „Y”	3
3.	Dokumenty związane.....	4

## 1. Zakres stosowania warunków

- (1) Niniejsze Warunki:
  - a) stanowią uzupełnienie wymagań [Id1] dotyczących utrzymania nawierzchni kolejowej poprzez uwzględnienie podkładów typu Y na łukach toru bezстыkowego o promieniu  $R_{min} = 250$  m bez prowadnic,
  - b) powinny być spełnione w ramach utrzymania i diagnostyki linii kolejowych
  - c) powinny być stosowane przez jednostki organizacyjne PKP PLK S.A.
- (2) Odstępstwa od niniejszych Warunków leżą w kompetencji Centrali spółki PLK S.A. poprzez Biuro Dróg Kolejowych

## 2. Dodatkowe wymagania dotyczące utrzymania nawierzchni z podkładami typu „Y”

- (1) W zakresie [Id-1] –par. 5. W torach z podkładami typu „Y” i szynami o ciężarze rzędu 49 kg/mb pochylenie szyn wynosić może 1:20 lub 1:40.
- (2) W zakresie [Id-1] –par. 6. W odniesieniu do nawierzchni z podkładami typu „Y” szerokość przymy podsypki za czołami podkładów powinna wynosić nie mniej niż 0,30 m a nadsypka nie jest wymagana.
- (3) W zakresie [Id-1] –par. 8. W przypadku nawierzchni bezстыkowej z podkładami typu „Y” na łukach o  $R_{min} = 250$  m prowadnic nie stosuje się.
- (4) W zakresie [Id-1] –par. 46. W odniesieniu do nawierzchni ułożonej na łukach o promieniu mniejszym niż 300 m na długości przekraczającej 150 m – w tym nawierzchni a podkładami typu „Y” – ostateczny montaż szyn i połączeń utrwalających wymagany stan naprężeń należy dokonać po wypełnieniu tłucznem okienek między podkładami co najmniej do 2/3 wysokości podkładów belkowych oraz do górnej wysokości podkładów typu „Y”.
- (5) W zakresie [Id-1] – par. 39. Przy zabezpieczaniu pęknięcia w toku szynowym toru bezстыkowego ułożonego na łuku o promieniu mniejszym niż 300 m i długości przekraczającej 150 m należy przeciąć dodatkowo drugi tok szynowy i zabezpieczyć zgodnie z obowiązującymi zasadami.
- (6) W zakresie [Id-1] –par. 46. W odniesieniu do nawierzchni ułożonej na łukach o promieniu mniejszym niż 300 m na długości przekraczającej 150 m – w tym nawierzchni z podkładami typu „Y” – długość ogniów szynowych jednorazowo poddawanych rozprężaniu nie powinna być większa niż 420 m, a rolki wspomagające przemieszczenia szyn należy umieszczać co 15 podkład.
- (7) W zakresie [Id-1] – par. 48. W łukach toru bezстыkowego o promieniu mniejszym niż 300 m i długości przekraczającej 150 m ostateczną naprawę pękniętej szyny należy wykonać wraz z regulacją sił podłużnych w obu tokach szynowych na długości nie mniejszej niż 100 m z każdej strony.

- (8) W zakresie [Id-1] – par 50. W łukach toru bezстыkowego o promieniu mniejszym niż 300 m i długości przekraczającej 150m wymiana szyny jednego toku powinna być wykonywana wraz z regulacją sił podłużnych w obu tokach szynowych.
- (9) W zakresie [Id-1] – par 53. W łukach toru bezстыkowego o promieniu mniejszym niż 300 m i długości przekraczającej 150 m maksymalna wartość jednorazowego podnoszenia toru w ramach utrzymania nie powinna przekraczać 0,06 m. W odniesieniu do robót remontowych i modernizacyjnych należy stosować zakresy podnoszeń toru zgodne z WTWiO.
- (10) W zakresie [Id-1] – par 54. W łukach toru bezстыkowego o promieniu mniejszym niż 300 m i długości przekraczającej 150m maksymalna wartość jednorazowo dokonywanych przemieszczeń toru w płaszczyźnie poziomej w ramach utrzymania nie powinna przekraczać 0,04 m. W odniesieniu do robót remontowych i modernizacyjnych należy stosować zakresy przesunięć zgodne z WTWiO.
- (11) W zakresie [Id-1] – par 55. W łukach toru bezстыkowego o promieniu mniejszym niż 300 m i długości przekraczającej 150m maksymalna długość odcinka toru nieobsypanego tłuczniem wskutek zmechanizowanego oczyszczania podsypki nie może przekraczać 60 m. W robotach oczyszczania podsypki należy stosować zasady określone w WTWiO.

### **3. Dokumenty związane**

- (1) Id-1 – Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych.
- (2) Rozporządzenie MTiGM z dnia 10.09.1998 r. „W sprawie Warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie” Dz. U. Nr 151
- (3) Warunki Techniczne Wykonania i Odbioru Robót Nawierzchniowo-Podtorzowych wprowadzone dn.20.05.2003r wraz z nowelizacją z dn.16.05.2006r.