

Dopuszczalne zużycia torów tramwajowych

1. Największa dopuszczalna szerokość toru

1.1. Szerokość nominalna 1435 mm.

1.2. Na prostych i łukach o promieniu $R > 100$ m: 1445 mm;1.3. Na łukach o promieniach $R < 100$ m: 1450 mm;

2. Dopuszczalne zużycie szyn

2.1. Szyny rowkowe

2.1.1. Dopuszczalne zużycie pionowe główki szyny: $P < 18$ mm;2.1.2. Dopuszczalne zużycie boczne główki szyny: $B < 15$ mm;

2.1.3. Dopuszczalne zużycie pionowe i boczne główki szyny (z zastrzeżeniem punktu 2.1.2):

$$P + B/3 < 18 \text{ mm};$$

2.2. Szyny kolejowe

2.2.1. Dopuszczalne zużycie pionowe główki szyny:

2.2.2.1 o ciężarze do 43 kg/mb: $P < 12$ mm;2.2.3.2 o ciężarze ponad 43 kg/mb: $P < 15$ mm;2.2.4. Dopuszczalne boczne zużycie główki szyny bez względu na jej ciężar: $B < 15$ mm;

2.2.5. Dopuszczalne jednoczesne zużycie pionowe i boczne główki szyny:

2.2.5.1. o ciężarze do 43 kg/mb: $P + B/3 < 12$ mm;

2.2.5.2. o ciężarze ponad 43 kg/mb (z zastrzeżeniem punktu 2.2.2)

$$P + B/3 < 15 \text{ mm};$$

2.3. Pęknięcia podłużne i poprzeczne

Niedopuszczalne są zarówno w szynach rowkowych jak i kolejowych pęknięcia podłużne i poprzeczne oraz wyszczerbienia współpracujących z kołem powierzchni główek szyn o wyszczerbieniach przekraczających 3 mm. O ile szyny z wymienionymi uszkodzeniami nie mogą być naprawione przez napawanie, powinny być usunięte z toru.

3. Dopuszczalne zużycie rozjazdów

3.1. Szyny w rozjazdach

Dopuszczalne zużycie zgodnie z punktem 2

3.2. Zwrotnice

3.2.1. dopuszczalne zużycie boczne iglicy: 10 mm;

3.2.2. dopuszczalne zużycie pionowe iglic i szyn zwrotnicowych: 15 mm;

3.2.3. dopuszczalna szerokość toru zgodnie z punktem 1;

3.2.4. Pęknięcia podłużne i poprzeczne, wyszczerbienia

Niedopuszczalne są pęknięcia podłużne i poprzeczne w iglicach i szynach zwrotnicowych oraz wyszczerbiania współpracujących z kołem powierzchni, iglic lub główek szyn zwrotnicowych. O ile elementy zwrotnic z wymienionymi uszkodzeniami nie mogą być naprawione przez napawanie, należy poszczególne uszkodzone elementy lub całą zwrotnicę wymienić.

3.3. Krzyżownice

3.3.1. Dopuszczalna szerokość toru w obrębie krzyżownic zgodnie z punktem 1;

3.3.2. Dopuszczalna głębokość rowków w miejscu krzyżujących się szyn (łuków): 14 mm;

Powierzchnie pracujące rowków w krzyżownicach należy systematycznie napawać w celu utrzymania głębokości rowków w granicach wartości najbardziej zbliżonej do: 12 mm;

3.3.3. Pęknięcia

Niedopuszczalne są pęknięcia krzyżownic. W przypadku braku możliwości dokonania naprawy drogą napawania, krzyżownice należy wymienić.

4. Dopuszczalne odchylenia poziomu i kierunku szyn

4.1. Różnica poziomu obu szyn na prostej: < 30 mm;

4.2. Wichrowatość toru - suma przeciwnych różnic poziomów obu szyn na prostej, gdy odległość pomiędzy punktami stwierdzenia takich różnic jest mniejsza od 10 m: < 25 mm;

4.3. Odchylenie w stosunku do wymaganej przechyłki: < 20 mm;

4.4. Spadek z szyny na szynę w styku, w kierunku ruchu: < 2 mm;

4.5. Wzniesienie szyny nad szynę w styku w kierunku ruchu: niedopuszczalne;

4.6. Boczne odchylenie krawędzi roboczej szyny do wewnątrz toru w kierunku ruchu: niedopuszczalne;

4.7. Boczne odchylenie krawędzi roboczej szyny na zewnątrz toru, w kierunku ruchu: < 5 mm;

5. Dopuszczalne odkształcenia nawierzchni drogowej w torach

5.1. Wysadziny i zapadnięcia toru

Wysadziny nawierzchni drogowej lub zapadnięcia toru, w wyniku czego powstaje różnica poziomu między nawierzchnią a główką szyny: < 25 mm;

5.2. Zapadnięcie nawierzchni drogowej w stosunku do poziomu główki szyny: < 10 mm;

Uwaga:

Analogicznie jak dla nawierzchni drogowej – odchyłki obowiązują w stosunku do powierzchni pokryw urządzeń podziemnych i innych obiektów położonych w torach.