

Депутат Квасов раскритиковал качество ремонта трамвайных путей по улице Партизанская

Депутат городской Думы Иркутска Александр Квасов подверг критике качество ремонта трамвайных путей по улице Партизанская.

В своем аккаунте Фейсбук депутат пишет:

"Ремонт трамвайных путей по ул.Партизанской. Куда уходят бюджетные деньги? И кто нас всех за дураков то держит? Это же все не безопасно! Могут люди погибнуть! Зима конечно морозом все прихватить и до весны как то все простоит. Но ведь весной трамвайное полотно осядет в грунт и все придется переделывать или будем ждать пока трамвай с людьми перевернется?"

Ладно. Эмоции в сторону. Для тех кто должен контролировать данные работы - почитайте СНиП III-39-76 "Трамвайные пути" и сделайте выводы!"









Для особо непонятливых депутат полностью цитирует соответствующий норматив:

"Это из СНиПа III-39-76 "Трамвайные пути" пункт 3.3. Нижний слой балласта должен укладываться непосредственно на уплотненное земляное полотно или подстилающий слой песка, а верхний слой - на уплотненный нижний слой балласта после укладки на него путевой рельсо-шпальной решетки.

Движение транспортных средств по земляному полотну при неустойчивом состоянии грунта не допускается.

3.4. Нижний слой балласта должен укладываться такой толщины, чтобы его поверхность после укатки находилась не менее чем на 7 см ниже проектной отметки подошвы шпал.

3.5. Нижний слой балласта следует распределять по земляному полотну или на подстилающий слой песка равномерно и уплотнять: щебеночный и шлаковый балласты - катками с гладкими вальцами, гравийный балласт - самоходными катками на пневматических шинах, а песчаный балласт - механизированными трамбовками или поверхностными вибраторами, применяя при необходимости полив водой. Допускается уплотнение гравийной смеси производить катками с металлическими вальцами - вначале легкими (5-8 т), а затем более тяжелыми (10 т и более).

3.6. Уплотнять нижний слой щебня в выемке следует в два этапа: в первый этап до достижения устойчивого положения фракций щебня и во второй - до достижения надлежащей жесткости щебеночного слоя за счет взаимозаклинивания щебня.

Признаками достижения необходимого уплотнения в первом этапе служит прекращение образования волны перед катком и отсутствие заметной на глаз осадки щебня, а во втором этапе - отсутствие подвижности щебня и следа от прохода катка.

3.7. Уплотнение щебеночного балласта катками следует начинать от краев корыта с последующим приближением проходов катков к оси пути, перекрывая предыдущие следы на 1/3 ширины барабана.

3.8. При уплотнении во второй этап щебень непосредственно перед его укаткой следует поливать водой поливочными машинами из расчета 12-15 л/м² укатываемой поверхности. В первый этап укатки следует поливать водой лишь щебень осадочных пород из расчета 8-40 л/м².

3.9. Гравийные смеси, применяемые для балластирования пути, должны быть оптимальными. Готовить их

надлежит в карьерах.

К гравию, имеющему округлые формы, следует примешивать 15-20% щебня мелких фракций.

При уплотнении гравийную смесь с недостаточной ее влажностью следует поливать водой из расчета 6-12 л/м² уплотняемой поверхности. Верхний подбивочный слой должен быть из щебня фракций 10-40 мм.

3.10. При нижнем слое балласта из шлакового щебня верхний слой следует выполнять из каменного щебня фракций 10-40 мм.

Шлаковый щебень перед распределением его по земляному полотну следует поливать водой из расчета 25-35 л/м² неуплотненного щебня и в процессе уплотнения тяжелыми катками поливать водой малыми дозами из расчета 50-60 л/м² неуплотненного щебня.

После уплотнения шлакового слоя его необходимо через один-два дня поливать водой в течение 10-12 дней из расчета 2-2,5 л/м² в день.

3.11. Количество проходов катка по одному месту при уплотнении щебня, гравия и шлака должно определяться опытным уплотнением и быть указано в журнале производства работ.

3.12. Уплотнение щебня, гравия и шлака при переувлажненном земляном полотне не допускается. Работы в этих случаях следует приостановить и возобновить их при достижении оптимальной влажности земляного полотна.

ПУТЕУКЛАДОЧНЫЕ РАБОТЫ

3.23. Путьукладочные работы следует выполнять преимущественно звеньевым способом, предварительно заготавливая на звеноборочных базах (монтажных площадках) звенья из скрепленных между собой рельсов и шпал (рельсо-шпальных решеток) и блоки специальных частей (стрелок, крестовин, пересечений, компенсаторов).

Звенья и блоки перед отправкой к месту укладки должны проходить проверку качества их сборки.

3.24. Укладку шпал и рельсов в путь следует производить непосредственно на нижний балластный слой, очищенный от мусора и грязи, с последующей выверкой шпал по заданному расстоянию между их осями и эпюре.

При разгрузке рельсы должны предохраняться от повреждения. Сбрасывание рельсов при разгрузке не допускается.

3.25. Шпалы следует укладывать на прямых участках - по угольнику, на кривых - по направлению радиуса кривой, а в стрелочных переводах - по типовым эпюрам.

Концы шпал должны выравниваться по шнуру на однопутных линиях - справа по ходу пикетажа, а на двухпутных - справа по ходу движения трамвая.

3.26. Переход от участков рельсов, уложенных с подуклонкой, к участкам рельсов и специальных частей, уложенных без подуклонки, следует осуществлять постепенно на протяжении не менее 10 м.

3.27. Крепление рельсов к деревянным шпалам шурупами или костылями следует производить по предварительно высверленным вертикально по шаблону отверстиям, залитым креозотом или другим антисептиком. Забивка шурупов и подгибание костылей запрещается.

3.28. При установке рельсовых скреплений подкладки должны опираться на шпалы всей плоскостью. Перекос подкладок и опирание подошвы рельса на реборды подкладок не допускаются.

3.29. Стыки обеих рельсовых нитей следует располагать по угольнику. На прямых участках забег стыка одной нити относительно стыка другой допускается не более 20 мм, на кривых участках - не более 20 мм плюс половина укорочения рельсов.

3.30. Поперечные путевые тяги надлежит устанавливать до прикрепления рельсов к шпалам. Тяги, как правило, следует располагать непосредственно над шпалами: на прямых участках - перпендикулярно оси пути, а на кривых - радиально.

3.31. Для дорожных покрытий путей из железобетонных плит или брусчатки следует применять плоские тяги. Для других типов покрытий, а также на кривых радиусом менее 500 м открытых путей, следует применять круглые тяги.

Отверстия для тяг следует сверлить на высоте 60-70 мм от подошвы рельса. Прожигание отверстий в рельсах запрещается.

3.32. Переход от колеи 1524 мм к колее 1521 мм следует производить, сближая рельсы не более чем на 1 мм на 1 м пути.

Переход на кривых участках пути к уширенной колее следует производить путем смещения внутреннего рельса на всем протяжении переходной кривой.

3.33. Противоугоны должны устанавливаться так, чтобы они прилегали к боковой поверхности шпал, а зуб каждого противоугона (на правой и левой рельсовых нитях) располагался снаружи колеи.

3.34. Крепление контррельсов к рабочему рельсу следует производить болтами и тягами поочередно. Стыки контррельсов должны быть сборными. Болты в стыках следует устанавливать гайками внутрь колеи.

Контррельсы должны прикрепляться к шпалам с внутренней стороны колеи, а рабочие рельсы - с наружной стороны.

3.35. После подъёмки пути, подбивки шпал и рихтовки пути должна производиться обкатка трамвайных путей поездной нагрузкой не менее 20 тыс. т.

3.36. Рельсовый путь после обкатки окончательно отрихтовывается, устанавливается на отметки продольного профиля (с превышением до 10 мм на осадку), производится окончательная подбивка шпал и контролируется правильность установки пути.

5. ПРИЕМКА РАБОТ. ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОЧЕГО ДВИЖЕНИЯ

5.1. Акты освидетельствования скрытых работ должны составляться после окончания работ по устройству:

земляного полотна и водоотводных устройств;

нижнего балластного слоя;

бетонной плиты;

верхнего строения пути и основания для дорожного покрытия при закрытых путях.

С введением в действие СНиП 2.05.09-90 „Трамвайные и троллейбусные линии“ с 1 января 1991 г. утрачивает силу СНиП II-41-76 “Электрифицированный городской транспорт. Трамвайные и троллейбусные линии”. А я ссылаюсь на действующий и по сей день СНиП III-39-76 “Трамвайные пути”. И по ответу чувствуется что сами вы СНиП 2.05.09-90 „Трамвайные и троллейбусные линии“ не читали и не знаете что про подбивку щебеночного балласта под шпалу электрошпалоподбойками ни слова не сказано. А сам данный СНиП 2.05.09-90 рассказывает нам во первых строках о "Настоящие нормы и правила распространяются на проектирование вновь строящихся и реконструируемых транспортных сооружениях, располагаемых в населенных пунктах:

трамвайных линий (с шириной рельсовой колеи на прямых участках 1524 мм) обычных, скоростных, грузовых и служебных, а также располагаемых на территории депо и ремонтных мастерских (заводов); троллейбусных линий; зданий и сооружений для хранения, ремонта и обслуживания подвижного состава электрического транспорта. Когда как действующий СНиП III-39-76 "Трамвайные пути" начиная с пункта 1.1. информируют нас о том что "Правила настоящей главы должны соблюдаться при производстве и приемке работ по строительству (реконструкции) трамвайных путей колеи 1524 (1521) мм на линиях обычного и скоростного трамвая".

Любопытно то, что, несмотря на четкую формулировку депутата, мэрия традиционно дала совершенно невнятный и ошибочный ответ:

"Мы проконсультировались со специалистами по этому поводу и получили следующий комментарий:
"Автор ссылается на устаревший СНиП III-39-76, который предусматривал уплотнение подстилающего слоя балласта механизированными катками перед укладкой рельсо-шпальной решетки.

Но вместо вышеуказанного СНиПа в 1990 г. был введен в действие СНиП 2.05.09-90 «Трамвайные и Троллейбусные линии». В данных Строительных Нормах и Правилах указано: что при производстве ремонта трамвайного пути в качестве балласта используется щебень ГОСТ 7394-85. Толщина подстилающего слоя для трамвая составляет 15-20 см, который подбивается под шпалу электрощипоподбойками. Механизированное уплотнение щебня катками не предусмотрено. После выставки и подбивки пути производится обкатка пути под нагрузкой 80 тыс. т/км. с последующим проведением послеосадоочного ремонта. Это исключает возможность опрокидывания трамвайного вагона вследствие просадки пути. Проводимые в настоящее время виды работ полностью соответствуют требованиям СНиП и безопасности движения".

Автор: Артур Скальский © Babr24.com ТРАНСПОРТ, ИРКУТСК 👁 11767 09.10.2014, 13:45 🔄 1473
URL: <https://babr24.com/?ADE=129457> Bytes: 11272 / 10471 Версия для печати

👍 Порекомендовать текст

Поделиться в соцсетях:

ДРУГИЕ СТАТЬИ В СЮЖЕТЕ: ["ДОРОГИ ИРКУТСКА"](#)

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [ВКонтакте](#)
- [Вайбер](#)
- [Одноклассники](#)

Связаться с редакцией Бабра в Иркутской области:
irkbabr24@gmail.com

Автор текста: **Артур
Скальский.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)
Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь
Телеграм: [@bur24_link_bot](#)
эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова
Телеграм: [@irk24_link_bot](#)
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: [@kras24_link_bot](#)
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: @nsk24_link_bot
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: @tomsk24_link_bot
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: @babrobot_bot
эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)