

PARAMETRY ODBIOROWE ALCEO I - JAKOŚĆ GEOMETRYCZNA PO PODBIJANIU  
ACCEPTANCE PARAMETERS ALCEO I - TRACK GEOMETRY QUALITY AFTER TAMPING

ver: 21B17A po 21A20A

Załącznik I-7-1

			Acceptance classes (Ac) at the final stage after works with new track				Acceptance classes (Ac) at the final stage after works without track renewal				Acceptance classes (Ac) at the preliminary stage to restore railway traffic only																	
ident	ZBIÓR	parametr	Klasy odbiorowe (Ac) przy odbiorze ostatecznym po robotach z wymianą toru				Klasy odbiorowe przy odbiorze ostatecznym po robotach bez wymiany toru				Klasy odbiorowe przy odbiorze eksploatacyjnym tylko dla przywrócenia ruchu				parameters in English language													
				Ac1		Ac2	Ac3	Ac4			Ac5		Ac6	Ac7					Ac8			Ac9		Ac10	Ac11	Ac12	Ac13	Ac14
V≤ 40	40 <V ≤ 60	60 <V≤ 80		80 <V≤ 120	120 <V≤ 160	160 <V≤ 200	200 <V≤ 250	V≤ 40	40 <V ≤ 60		60 <V≤ 80	80 <V≤ 120	120 <V≤ 160	160 <V≤ 200	200 <V≤ 250	V≤ 40	40 <V ≤ 60	60 <V≤ 80	80 <V≤ 120	120 <V≤ 160		160 <V≤ 200	200 <V≤ 250					
wk.0	k1	k2	k3	k4	k5	k6	k7	k8	k9	k10	k11	k12	k13	k14	k15	k16	k17	k18	k19	k20	k21	k22	k23					
w1	SZEROKOŚĆ TORU	SZEROKOŚĆ TORU - POSZERZENIE toru poza rozjazdami w [mm]	+4	+4	+4	+4	+4	+3	+3	+7	+7	+7	+5	+5	+4	+4	+30	+30	+25	+20	+15	+15	+15	TRACK GAUGE - WIDENNING [MM] (deviation from design vaule)				
w2		SZEROKOŚĆ TORU - POSZERZENIE (średnia/100m-do-szczytowej)	xxx	xxx	xxx	+3	+2	+2	+2	xxx	xxx	xxx	+3	+2	+2	2+	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	TRACK GAUGE - WIDENNING [MM] (mean/100m-to-peak)				
w3		SZEROKOŚĆ TORU - ZWĘŻENIE toru poza rozjazdami w [mm]	-3	-3	-3	-3	-2	-2	-2	-2	-3	-3	-3	-3	-2	-2	-2	-7	-7	-5	-5	-5	-3	-3	TRACK GAUGE - NARROWING [MM] (deviation from design vaule)			
w4		SZEROKOŚĆ TORU - ZWĘŻENIE (średnia/100m-do-szczytowej)	xxx	xxx	xxx	-1	0	0	0	0	xxx	xxx	xxx	-1	0	0	0	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	TRACK GAUGE - NARROWING [MM] (mean/100m-to-peak)			
w5		GRADIENT SZEROKOŚCI [mm] (różnica między pomierzonymi na dł. 1 m)	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	TRACK GAUGE - CHANGE [MM] (difference between measured on 1 m length)			
REJESTRTORY PODBIJAREK TAMPING MACHINE REGISTRATOR	w6	PRZECZYŁKA [mm] (odchylenie od wartości projektowej)	± 3	± 3	± 3	± 3	± 3	± 2	± 2	± 3	± 3	± 3	± 3	± 3	± 2	± 2	± 15	± 15	± 13	± 10	± 10	± 8	± 7	CROSS LEVEL [mm] (deviation from design value)				
	w7	NIERÓWNOŚCI PIONOWE	D1 nierówności pionowe <b>każdego toku</b> [mm] (średnia-do-szczytowej)	± 4	± 4	± 4	± 3	± 3	± 2	± 2	± 4	± 4	± 4	± 3	± 3	± 2	± 2	± 21	± 18	± 16	± 14	± 10	± 8	± 6	D1 PROFILE <b>EACH RAIL</b> [mm] (mean-to-peak)			
	w8		D1 nierówności pionowe <b>każdego toku</b> [mm] (odchylenie standardowe na 200m)	1,1	1,1	1,1	0,9	0,7	0,5	0,5	1,3	1,3	1,3	1,3	1,0	0,8	0,8	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	D1 PROFILE <b>EACH RAIL</b> [mm] (standard deviation on 200m section)			
	w9	NIERÓWNOŚCI POZIOME	D2 (IMU) nierówności pionowe <b>każdego toku</b> [mm] (średnia-do-szczytowej)	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	± 2	± 2	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	± 3	± 3	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	± 16	± 14	D2 (IMU) PROFILE <b>EACH RAIL</b> [mm] (mean-to-peak)			
	w10		D1 nierówności poziome <b>wybranego toku</b> [mm] (średnia-do-szczytowej)	± 4	± 4	± 4	± 2	± 2	± 2	± 2	± 4	± 4	± 4	± 2	± 2	± 2	± 2	± 18	± 18	± 18	± 12	± 8	± 6	± 6	D1 ALIGNMENT <b>of the CHOSEN RAIL</b> [mm] (mean-to-peak)			
	w11		D1 nierówności poziome <b>wybranego toku</b> [mm] (odchylenie standardowe na 200m)	1,1	1,1	1,1	0,9	0,7	0,5	0,5	1,3	1,3	1,3	1,1	0,9	0,7	0,7	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	D1 ALIGNMENT <b>of the CHOSEN RAIL</b> [mm] (standard deviation on 200m section)		
	w12		D2 (IMU) nierówności poziome <b>wybranego toku</b> [mm] (średnia-do-szczytowej)	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	± 2	± 2	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	± 3	± 3	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx	± 13	± 10	D2 (IMU) ALIGNMENT <b>of the CHOSEN RAIL</b> [mm] (mean-to-peak)			
w13	WICHROWATOŚĆ NA BAZIE 3 M (mm) (odchylenie od wartości projektowej)		± 3	± 3	± 3	± 3	± 3	± 3	± 3	± 3***	± 3***	± 3***	± 3***	± 3	± 3	± 3	± 10	± 10	± 10	± 10	± 10	± 10	± 10	TWIST OVER 3 M LENGTH [MM] (deviation from design value)				
	w14	POŁOŻENIE TORU	POŁOŻENIE TORU W PROFILU [MM] (różnica do niwelety projektowej)		± 25	± 25	± 25	± 20	± 15	± 10	± 10		± 25	± 25	± 25	± 20	± 15	± 10	± 10		± 25	± 25	± 25	± 20	± 15	± 10	± 10	TRACK POSITION VERTICAL [MM]
	w15		POŁOŻENIE TORU W PLANIE [MM] (różnica do osi projektowej)		± 25*	± 25*	± 25*	± 20*	± 15*	± 10	± 10		± 25	± 25	± 25	± 20*	± 15*	± 10	± 10		± 25	± 25	± 25	± 20*	± 15*	± 10	± 10	TRACK POSITUON HORIZONTAL [MM]
	w16		POŁOŻENIE WZDŁUŻNE ROZJAZDU [mm] (różnica do projektowego położenia)		± 25	± 25	± 25	± 20	± 15	± 10	± 10		± 25	± 25	± 25	± 20	± 15	± 10	± 10		± 25	± 25	± 25	± 20	± 15	± 10	± 10	SWITCH POSITION [MM]
w101	* na długości peronów powiększonej o 20m z każdej stony przybliżenie toru do peronu nie więcej niż o 6 mm w stosunku do nominalnej osi toru ** określa się poprzez pomiary przy znakach regulacji a pomiędzy znakami na długiej cięciwie																							Calculation of D1 is possible after passing (tamping) some lengtn of track. Shorter tamping sections require starting of the measuring run itself ca 50 m earlier WORD "of the CHOSEN RAIL" refers to a rail selected in order to press at the measuring trolleeyes of the tamping machine				
w102	Poza torami szlakowymi i głównymi zasadniczymi wykonuje się pomiar do znaków a jedynie w przypadkach wątpliwych pomiary na długiej cieciiwie																											
w103	Dopuszczalne odchylenia w szerokości toru w nowych rozjazdach zgodnie z wartościami podanymi protokołach odbiorowych jak dla odbiorów ODB 2/3																											
w104	Dopuszczalne odchylenia w szerokości toru zasadniczego w rozjazdach staroużytecznych zgodnie z wartościami podanymi w Instrukcji Id-4, tablica 19-19 dla przedziału prędkości 160 < V ≤ 250																											
w105	* na długości peronów powiększonej o 20m z każdej stony przybliżenie toru do peronu nie więcej niż o 6 mm w stosunku do nominalnej osi toru ** określa się poprzez pomiary przy znakach regulacji a pomiędzy znakami na długiej cięciwie																											
w106	***dla torów klasycznych ± 6																											
w107	Klasy odbiorowe 5-8 stosuje się w zakresie adekwatnym do wykonanych robót, w tym użycia mateiałów staroużytecznych (np. oczyszczanie podsypki nie ingeruje w szerokość toru i gradient szerokości, które wobec tego nie podlegają ocenie w ramach wykonanego zakresu robót																											
w108	Dopuszczalne odchylenia w szerokości toru zasadniczego w rozjazdach staroużytecznych zgodnie z wartościami podanymi w Instrukcji Id-4, tablica 19-19 dla przedziału prędkości 160 < V ≤ 250																											
w109	W konstrukcjach specjalnych, np. rozjazdy i skrzyżowania torów oraz przyrządach wyrównawczych, przekroczenia podanych wartości mogą wystąpić ze względu na specjalną konstrukcję tych urządzeń																											
w110	Zliczanie fal D1 następuje dopiero po przejechaniu (podbiciu) pewnego odcinka. Krótsze odcinki podbijania wymagają rozpoczęcia jazdy pomiarowej 50m przed odcinkeim podbijania																											
w111	ZAPIS w brzmieniu "wybranego toku" dotyczy toku szynowego wybranego na danym odcinku do docisku wózków namiarowych podbijarki																											