

ДП НКЖИ  Утвърждавам Ген. директор	ДП “НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА” ИЗМЕНЕНИЕ № 1 НА ТЕХНИЧЕСКАТА СПЕЦИФИКАЦИЯ	ТС – ЖИ 025-2017
СТОМАНОБЕТОННИ ТРАВЕРСИ ЗА НОРМАЛНИ ЖП ЛИНИИ 1435 ММ СТ6		

Дата на утвърждаване: 16.05.2023 г.

Заменя:

Ключови думи: жп линия, траверса, предварително напрегнат стоманобетон, безподложни еластични скрепления

Reinforced concrete sleepers for railways with track-gauge 1435 mm. CT-6

Шпалы из железобетона для железных дорог колеи 1435 мм. СТ-6

	Влиза в сила от: 16.05.2023
--	------------------------------------

1. В Точка 3. НОРМАТИВНИ ПОЗОВАВАНИЯ се добавя нов стандарт:

БДС EN 13230-6:2020 Железопътна техника. Релсов път. Бетонни траверси и опори.
Част 6: Проектиране

2. Точка 5.6.1. Механични характеристики се променя на:

Критерии за съответствие 28 дни след производството ($k_t = 1,1$), съгласно БДС EN 13230-6:2020.

* Натоварване в подрелсово сечение, при който се появява първа пукнатина Fr_t , където $Fr_t > Fr_0 = 1.1 \times 168 \text{ kN} = 185 \text{ kN}$ (фиг. 9).

* Натоварване в средно сечение, при който се появява първа пукнатина Fc_m , където $Fc_m > Fc_{оп} = 1.1 \times 37 = 41 \text{ kN}$ (фиг. 10).

* Натоварване в подрелсовото сечение, в резултат на който се отваря постоянна пукнатина (след разтоварване) с широчина $0,05 \text{ mm}$, $Fr_{0,05} > k_{1s} \times Fr_0$ (фиг. 9).

* Натоварване в подрелсовото сечение, в резултат на който настъпва разрушение на бетона, $Fr_B > k_{2s} \times Fr_0$ (фиг. 9).