

SZYBCIEJ PO MOŚCIE ŚREDNICOWYM



foto. PKP PLK SA

Dotychczasowa prędkość maksymalna pociągów przejeżdżających przez warszawski most średnicowy – 40 km/h – zostanie podwyższona do 60 km/h PKP Polskie Linie Kolejowe SA podpisały umowę na naprawę wiślanej przeprawy. Prace zapewnią utrzymanie przepustowości linii przebiegających po moście do czasu planowanej kompleksowej modernizacji trasy Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia. Zaplanowane roboty pozwolą na przywrócenie

prędkości eksploatacyjnej pociągów, jaka obowiązuje na całej trasie Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia. Bez przeprowadzenia zaplanowanych robót konieczne byłoby jej dalsze obniżanie, co spowodowałoby znaczne zmniejszenie przepustowości podmiejskiej linii średnicowej przebiegającej przez Warszawę.

Roboty, które przeprowadzą PKP Polskie Linie Kolejowe SA na moście średnicowym, będą wiązały się przede

wszystkim z wymianą szyn o długości ponad 3700 m, 2888 mostownic wraz z naprawą elementów mocujących je do konstrukcji mostu oraz blach przeciwpożarowych. Wymienione zostaną również szyny o długości blisko 330 m wraz z ponad 550 podkładami w strefach dojazdowych za i przed mostem. Wykonawca robót zajmie się też zagęszczeniem podsypki pod torami. Zasadnicze roboty w części podmiejskiej warszawskiego mostu średnicowego będą prowadzone od 29 czerwca do 1 września 2013 r. Na czas prac remontowych wdrożona zostanie specjalna organizacja ruchu pociągów, która pozwoli ograniczyć niedogodności związane z zamknięciem obu torów podmiejskich. W ramach umowy o wartości 9 347 999,99 zł brutto, podpisanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA z wykonawcą, firmą Intop Warszawa Sp. z o.o., na części dalekobieżnej mostu średnicowego w pierwszej połowie 2014 r. zostaną przeprowadzone prace o podobnym zakresie. ↗

WZNOWIENIE KOLEJOWEGO RUCHU Z LUBLINA DO LUBARTOWA



foto. PKP PLK SA



Realizacja tego projektu umożliwiła wznowienie przewozów pasażerskich, zawieszonych w 2000 r. Inwestycja objęła modernizację i naprawę nawierzchni kolejowej na długości ponad 25 km oraz modernizację obiektów inżynierskich, w tym dwóch ponad 100-letnich mostów i wiaduktu kolejowo-drogowego. Pasażerowie korzystają z nowo wybudowanych czterech peronów na przystankach w Wandzinie, Niemcach,

Ponikwodziu i Zadębku oraz z trzech zmodernizowanych w Lubartowie, Rudniku, Bystrzycy. Perony wyposażono w nowe wiaty, tablice informacyjne oraz nowe oświetlenie, dostosowano je także do potrzeb osób niepełnosprawnych. Realizacja projektu pozwoliła również na podwyższenie bezpieczeństwa na skrzyżowaniach torów z drogami. Zmodernizowano 10 przejazdów kolejowych, montując samoczynną

sygnalizację przejazdową, półrogatki i telewizję przemysłową. Odtworzenie parametrów technicznych linii umożliwi jazdę pociągów pasażerskim z prędkością do 120 km/h i towarowym do 80 km/h. Od uruchomienia przewozów na tej trasie będzie kursowało pięć par pociągów pasażerskich dziennie, będą to szynobusy. Czas przejazdu na 26-kilometrowym odcinku wynosi niewiele ponad 30 minut. ↗

SZCZECIŃSKI SZYBKI TRAMWAJ



Po wielu latach przygotowań rozpocznie się budowa Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju. Miasto podpisało umowę na dofinansowanie inwestycji. W najbliższym czasie podpisana też będzie umowa z wykonawcą prac budowlanych, firmą STRABAG Sp. z o.o.

Przedsięwzięcie obejmuje budowę Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju na odcinku od Basenu Górniczego do pętli pośredniej Turkusowa o długości 4 km. Wybudowane zostanie torowisko na wykonanych w ramach przeprawy mostowej przez rzekę Regalicę estakadach oraz na moście. W dalszej części linia tramwajowa będzie biegła po terenie oraz w wykopach. Po przekroczeniu Regalicy linia tramwajowa przebiegać będzie między jezdniami ul. Hangarowej, po czym bezkolizyjnie dla

ruchu samochodowego skróci do ul. Jaśminowej, dalej prowadzona będzie pod wiaduktem kolejowym w kierunku os. Słonecznego. W zakres inwestycji wchodzi również budowa wiaduktów nad Szczecińskim Szybkim Tramwajem w ulicach Hangarowej i Batalionów Chłopskich oraz budowa przystanków i pośredniej pętli Turkusowa. ↗



fot. Urząd Miasta Szczecina

NOWYM TOREM Z TORUNIA DO BYDGOSZCZY



Rewitalizacja linii kolejowej prowadzona przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA między Toruniem a Bydgoszczą pozwoli skrócić czas podróży pociągów o ponad jedną czwartą.

Tylko dwa i pół miesiąca zajęły prace na 18-kilometrowym odcinku pomiędzy Solcem Kujawskim a Cierpicami. Tak szybki postęp prac był możliwy dzięki wykorzystaniu najnowocześniejszych, energooszczędnych i wysoko wydajnych maszyn torowych. Przy rewitalizacji linii pracuje m.in. pociąg do potokowego układania nawierzchni, tzw. kombajn PUN. W ramach inwestycji wykonano już roboty na długości 19,6 km toru, tj. na odcinku Cierpice – Solec Kujawski i na stacji Toruń. W lutym 2013 r. wykonawca rozpoczął prace na placu budowy na długości ok. 16,4 km toru (między Solcem Kujawskim a stacją Bydgoszcz Wschód, na stacji Solec Kujawski i na stacji Toruń Główny na kolejnych trzech torach).

Na szlaku Solec Kujawski – Bydgoszcz Łęgnowo zostały wykonane prace przygotowawcze do budowy tzw. warstwy ochronnej podtorza. Rozebrano nawierzchnię torową, czyli szyny i podkłady wraz z podsypką tłuczniową,

oraz przygotowano podtorze. W tym miejscu zostanie wbudowana warstwa ochronna (obecnie gromadzony jest materiał na placu budowy), a następnie zmontowany zostanie nowy tor. Później na tor wjedzie podbijkarka torowa, która zagęści podsypkę tłuczniową, oraz zgrzewarka łącząca odcinki szyn w jedną całość. Podobne roboty zostaną wykonane w torach na stacji Solec Kujawski. Na odcinku Bydgoszcz Łęgnowo – Bydgoszcz Wschód oraz w torach stacji Toruń Główny, wymienione zostały szyny i podkłady. Po zakończeniu czyszczenia tłucznia, następnie zgrzaniu szyn oraz podbiciu i stabilizacji tory będą mogły zostać przekazane do eksploatacji. ↗



fot. PKP PLK SA

LINIA CHORZÓW BATORY – TCZEW W REWITALIZACJI



PKP Polskie Linie Kolejowe SA podpisały umowę na rewitalizację kolejnej części magistrali łączącej Zagłębie Dąbrowskie z wybrzeżem. Inwestycję zrealizuje PORR (Polska) SA do końca 2013 r.

Zadanie o wartości 19 687 000 zł netto zostanie wykonane w trybie zaprojektuj i zbuduj. Jego celem jest skrócenie czasu przejazdu oraz poprawa bezpieczeństwa na odcinku linii od stacji Poddębice do stacji Kłudna o długości ponad 11 km.



fot. PKP PLK SA

Obecnie z uwagi na nie najlepszy stan techniczny toru ruch pociągów odbywa się z prędkością 20 km/h. W ramach robót rewitalizacyjnych linii kolejowej od stacji Poddębice do stacji Kłudna przewidziane są następujące roboty: wymiana szyn, podkładów, oczyszczenie i uzupełnienie podsypki tłuczniowej, oczyszczenie rowów bocznych, oczyszczenie skarp, remont nawierzchni drogowej na dziewięciu przejazdach kolejowych, remont 11 rozjazdów.

Linia kolejowa Chorzów Batory – Tczew, oznaczona numerem 131, jest jedną z najdłuższych linii kolejowych w Polsce, ma ponad 497 km. Od 2010 r. PKP Polskie Linie Kolejowe SA stopniowo ogłaszają przetargi na modernizację kolejnych odcinków tej linii. ↗



fot. PKP PLK SA



Tradycje od 1920 roku

PPI CHROBOK S.A.



- pogrążanie i wyciąganie grodzic stalowych
- kotwy, gwoździe gruntowe i mikropale
- wiertnictwo badawcze, poszukiwawczo-rozpoznawcze, piezometryczne
- wbijanie kształtowników stalowych dla potrzeb ścianek berlińskich
- pale przemieszczeniowe FDP
- pale CFA
- mikrotuneling do $\varnothing 2400\text{mm}$
- kolumny DSM i pale rurowe
- przewierthy i przeciski poziome do $\varnothing 2800\text{mm}$
- przewierthy sterowane do $\varnothing 800\text{mm}$
- iniekcje wysokociśnieniowe jet-grouting
- relining do $\varnothing 1000\text{mm}$
- projektowanie w zakresie wyżej wymienionych robót inżynieryjnych

43-220 Bojszowy Nowe, ul. Kowola 11
tel. +48 32 218 98 88, fax +48 32 218 94 47
ppi@chrobok.com.pl

www.chrobok.com.pl

PRZEBUDOWA MOSTU PRZEZ ODRĘ



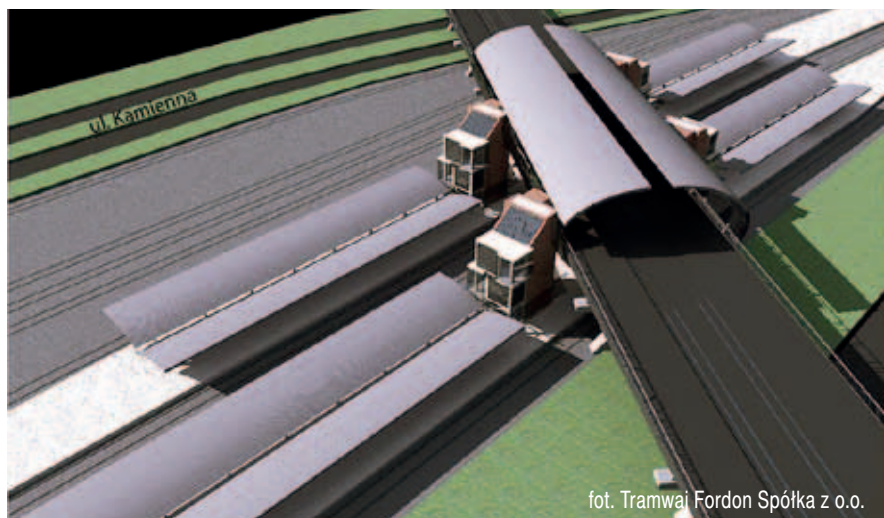
fol. PKP PLK SA

Przebudowa mostu prowadzona jest w ramach modernizacji trasy E59. Obecnie wykonywane są roboty związane ze skuwaniem zużytych elementów żelbetowych i przygotowanie wzmocnień

filarów. Nad rzeką są już elementy nowej przeprawy. Widać montaż ciężkich konstrukcji stalowych. Prace trwają na obu brzegach i nie powstrzymała ich nawet zimowa aura.

Nową przeprawę stworzą dwa przęsła stalowe o łącznej długości 131 m i żelbetowa konstrukcja na 27 odnowionych i wzmocnionych filarach. Ze względu na wymagania przeciwpowodziowe będzie wyższa o 35 cm od poprzedniej, którą zdemontowano w grudniu 2012 r. Gdy nowa przeprawa połączy Osobowice z Popowicami, to przejmie ruch pociągów. Demontaż i zmiany obejmą wówczas równoległy obiekt, po którym obecnie jeżdżą pociągi. Modernizacja mostów będzie kosztowała ok. 41 mln zł i zakończy się w 2014 r. Bezpośrednim wykonawcą jest firma Intercor Sp. z o.o. z Zawiercia. ↗

BUDOWA TRAMWAJU DO FORDONU



fol. Tramwaj Fordon Spółka z o.o.

W lutym br. wydano dwa zezwolenia na budowę linii tramwajowej do bydgoskiego Fordonu. Pierwsze zezwolenie dotyczy terenów kolejowych, na których powstanie estakada i węzeł przesiadkowy Bydgoszcz Wschód. Natomiast drugi dokument wyraża opinię na temat budowy linii na terenach gminnych. Do całości potrzebne jest jeszcze zezwolenie na prowadzenie prac na terenach wojewódzkich. Nadal trwa ocena wniosków złożonych o dopuszczenie do postępowania przetargowego na budowę linii. Wykonawca wyłoniony zostanie w dwuetapowym postępowaniu przetargowym. Spośród 13 złożonych

wniosków komisja wskaże pięciu oferentów, którzy dopuszczeni zostaną do drugiego etapu. Z nich wybrany zostanie wykonawca inwestycji. Budowa linii tramwajowej do dzielnicy Fordon, z przebudową układu drogowego w ciągu ulic Fordońskiej, Lewińskiego, Akademickiej, Andersa i węzłem integracyjnym w obszarze stacji kolejowej Bydgoszcz Wschód, to największa inwestycja drogowo-komunikacyjna w Bydgoszczy realizowana w ostatnich latach. Wartość całego projektu wynosi ponad 368,886 mln zł netto, z czego ponad 209,768 mln zł stanowi dofinansowanie unijne. ↗

TRAMWAJEM NA BIELANY



W marcu ruszyła budowa linii tramwajowej do kampusu uniwersyteckiego na Bielanych. Pierwszy tramwaj dotrze tam pod koniec czerwca 2014 r. Zadanie jest częścią projektu *Rozwój sieci komunikacji tramwajowej w Toruniu w latach 2007-2013*.

Inwestycja jest prowadzona w systemie zaprojektuj i zbuduj. W ramach umowy firma Budimex SA zaprojektuje i zbuduje linię tramwajową do kompleksu Uniwersytetu Mikołaja Kopernika od skrzyżowania ulic Bema i Sienkiewicza, przez ulice Sienkiewicza, Gagarina i Szosę Okrężną, do pętli tramwajowej Bielany, a także linię tramwajową w al. Solidarności wraz z węzłem integracyjnym tramwajowo-autobusowym. Powstaną też trzy tory odstawkowe postojowe na pętli tramwajowej przy ul. Olimpijskiej. Te trzy zadania będą kosztowały łącznie 47,3 mln zł. ↗



fol. Urząd Miasta Torunia

TECHNOLOGIA TINES W KORYTARZU EUROPA – CHINY



fol. Tines SA

Na torach szlakowych linii Kzylsaj – Kzygrut, zarządzanych przez szykmdenzki oddział przewoźników kazachskiej kolei, zastosowano pierwszy przejazd kolejowy w technologii Tines.

Jednym z kluczowych czynników, który zdecydował o wyborze tego rozwiązania, jest wysoka odporność systemu na degradację nawierzchni przejazdowej, przystosowanej do ruchu pojazdów ciężarowych, które będą obsługiwać

powstającą drogę techniczną na potrzeby budowy odcinka korytarza tranzytowego Europa Zachodnia – Chiny zachodnie. Właściwości technologii zagwarantują także bezpieczeństwo ruchu oraz żywotność nawierzchni w rejonie przejazdu. Zintegrowana nawierzchnia kolejowo-drogowa LC-L stosowana jest na przejazdach eksploatowanych w warunkach nacisku osi pojazdów szynowych do 245 kN, samochodowych do 140 kN. Rozwiązanie

charakteryzuje się także zmniejszeniem oddziaływań dynamicznych wywołanych przez przejeżdżające pojazdy na konstrukcję drogi szynowej i jej otoczenie.

Uruchomiona w Republice Kazachstanu produkcja Tines umożliwi efektywną współpracę z rynkiem kazachskim oraz krajami sąsiednimi. W 2012 r. kazachskie koleje wybudowały 87 nowych stacji kolejowych, a także zmodernizowały prawie 650 km głównych linii kolejowych. Liczby te najlepiej obrazują możliwości Kazachstanu jako państwa nastawionego na nowoczesność, o wysokim potencjale inwestycyjnym. „To nasz pierwszy wspólny projekt z kolejami Kazachstan Temir Żoły, poprzedzony jak w przypadku przewoźników w innych krajach, wieloetapowym procesem certyfikacji. Jestem przekonany, że rozwiązania sprawdzone w eksploatacji wielu kluczowych inwestycji w Polsce umożliwią rozwinięcie współpracy z kolejami kazachskimi na szeroką skalę” – skomentował Tomasz Szuba, prezes zarządu Tines SA. ↗



GŁĘBOKIE FUNDAMENTOWANIE

- pale wiercone tradycyjne i CFA
- pale prefabrykowane
- pale stalowe
- pale drewniane
- mikro-pale

ZABEZPIECZENIA WYKOPÓW

- ścianki szczelne stalowe
- ścianki berlińskie
- palisady z pali

STABILIZACJA PODŁOŻA

- kolumny z dowolnego materiału
- kolumny jet-grouting

PRZESŁONY PRZECIWFILTRACYJNE

- przesłony w technologii WIPS
- przesłony z grodzic winylowych

REGULACJA NABRZEŻY

- grodzice stalowe
- grodzice winylowe

ZABEZPIECZENIA SKARP I ZBOCZY

- kotwy i gwoździe gruntowe

PROJEKTOWANIE W W.W ZAKRESIE



Segar Sp. z o.o.
ul. A. Krzywoń 8/48
01-391 Warszawa
tel. + 48 - 22 - 3538060
fax: + 48 - 22 - 3538061
www.segar.pl / e-mail: segar@segar.pl
biuro i baza: ul. Graniczna 45, 96-321 Słubica A