



Emmanuel Köhler en Jean Detry hebben de leiding over de werken

station

Moderniseringswerken in Gembloers Een strak georkes

In het kader van de modernisering van de as Brussel-Luxemburg heeft Infrabel een belangrijke werf geopend in de buurt van het station van Gembloers. Op het programma staan de verbetering van de spoorwegbedding en de vernieuwing van de sporen en de bovenleiding.

Het gaat om een globale herinrichting van het station”, legt Emmanuel Köhler, industrieel ingenieur in het arrondissement Infrastructuur van Ronet, uit aan Connect. “Op dit moment zorgt de slechte staat van de sporen in Gembloers ervoor dat de treinen moeten vertragen tot 80 km/u, terwijl het tracé een doorgang aan 160 km/u moet garanderen. Om de snelheid te kunnen verhogen moeten we werk maken van een stabielere spoorwegbedding, een minder bochtig tracé en een aangepaste signalisatie.”

“We hebben eerst de spoorwegbedding verbeterd en de wissels, de sporen en de dwarsbalken vervangen. Door de kleilaag onder de ballast kon het regenwater niet in de grond doordringen, waardoor het water bleef staan en er moddervorming ontstond. Met alle gevolgen van dien voor de stabiliteit van de sporen.”

Om dit probleem te verhelpen, hebben



De eerste fasen van de werken zijn het uitgraven van de spoorwegbedding, onder de ballast, en het wegvoeren van de aarde





Nadien wordt er een geotextiel geplaatst (om te voorkomen dat de klei naar boven komt in de ballast) dat nadien bedekt wordt met meerdere lagen stenen

treerde operatie

we de grond uitgegraven tot op een diepte van 1m60: deze grondlaag onder de ballast werd vervangen door een steenslagverharding, zodat de grond gestabiliseerd kan worden en het water kan wegvloeien naar nieuwe afwateringskanalen.

Tijdens de duurvan de werken werd er zo ieder weekend 1500 ton aarde weggevoerd en werd de vrijgekomen ruimte daarna verhard.

Een race tegen de klok

“Per weekend hebben we ongeveer 125 m sporen vervangen: het spoor werd op vrijdag rond middernacht gedemonteerd, en tegen maandagmorgen 5u moest alles opnieuw op zijn plaats liggen. Een echte race tegen de klok! Het vergde een heel strak georkestreerde operatie om dit tot een goed einde te brengen. Gelukkig konden we rekenen op de ervaring en het professionalisme van de leider van de werken, Jean Detry, de medewerkers van Infrabel en de

aannemers.”

De volgende stappen...

Het aan te passen spoorgedeelte werd onderverdeeld in 3 zones: de sporenbundel aan de kant *Brussel*, het centrale deel (perrons) en de sporen langs de kant *Namen*.

Tegen eind juni 2009 zal het hele deel aan de kant *Brussel* heringericht zijn.

De werken aan het centrale deel en aan het deel richting *Namen* zullen in 2010 beginnen en in 2011 worden afgerond. Ook daar zullen de spoorwegbeddingen verbeterd worden en zullen er nieuwe wissels, nieuwe bovenleidingen en een nieuwe signalisatie geplaatst worden. Bovendien worden alle perrons eveneens volledig vernieuwd.

Het totale budget voor deze grootschalige werf bedraagt 30 miljoen euro. Het gaat om een belangrijke investering die zal zorgen voor betere treinverbindingen tussen Brussel, Luxemburg en Straatsburg.



Na de plaatsing en stabilisatie van de ballast, kan men de dwarsliggers, de sporen en de wissels plaatsen