



VERNIEUWINGSWERKEN L73

Spoorwerken tussen DIKSMUIDE EN DE PANNE

Dit najaar, van 23 september tot 15 november, heeft Infrabel spoorwerken uitgevoerd op de L73 tussen Diksmuide en Koksijde. Grote werken, die om de inzet van grote machines vroegen.

Op het 16,5 km lange baanvak tussen Diksmuide en Koksijde, heeft Infrabel de dwarsliggers vernieuwd en de ballast gezift. Daarnaast werden ook 12 overwegen uitgerust met een geluidsarme en onderhoudsvriendelijke bekleding in rubber. In de stations van De Panne en Veurne werden de perronsporen ook vernieuwd.

Ingenieur David Van Hoey, leidend ambtenaar, technisch sectorchef Herman De Raedt en technisch ondersectorchef Rik Nollet, werfleiders, volgen de werken op de voet op. "Voor de werken op L73 zetten we speciale werktreinen in. Maar eerst wordt de werfzone voorbereid, de installaties seininrichting worden weggenomen, een kraan schept

de ballast rond de dwarsliggers weg en de bevestigingen tussen rails en dwarsliggers worden verwijderd."

Grof geschut

Herman: "Dan is het tijd voor de grote middelen. De P93 (foto 1), de vernieuwingstrein, heft de rails op, duwt deze uit elkaar, schept de oude dwarsligger op en vervangt deze door een nieuwe. Daarna komt de WP93 (2), eigenlijk een grote voorraadwagen met bevestigingsmateriaal. Beneden in deze machine zitten 4 mannen: zij leggen de isolatoren en pandrolkluwen op de juiste plaats op de dwarsliggers."

Na deze grote machines volgt een ploeg om de rails te bevestigen aan de dwarsliggers (3). Daarna passeren ook 2 kranen die de ballast weer in het spoor trekken.

Rik: "De C75 (4), de zifttrein, zift daarna de ballast: de te kleine steentjes voert hij af en de grote, goede stenen belanden weer in het spoor. Daarachter komt de SSP, een ballastprofileermachine (5), die de ballast weer in het spoor brengt en verdeelt. Vervolgens voert onze opmetersploeg (6) de nodige metingen uit

"Voor deze werken zetten we verschillende gespecialiseerde werktreinen in."

David Van Hoey



Herman De Raedt,
David Van Hoey
en Rik Nollet

en bepaalt de gewenste ligging van het spoor volgens de plannen.”

Herman: “Na de opmetingen sturen we de onderstopper (7) op het traject. Op basis van de meetgegevens zal deze machine het spoor op de juiste plaats leggen en ballast onder de dwarsliggers duwen. Dan volgt nog een ballastploeg om het ballastbanket te profileren. Op plaatsen waar er ballast te kort is, zal de ballastrein er bijlossen. Intussen kunnen de ploegen van de seininrichting hun installaties terugplaatsen. Ten slotte passeert ook de DGS, de stabilisatorrein, die met het spoor en de ballast trilt om zettingen uit te lokken. Zo simuleert deze machine 70.000 ton treinverkeer!”

Laswerk

David: “Na de doorrit van de werktreinen worden de spoorstaven weer aan elkaar gelast. Een week na de werken controleert de opmetersploeg de ligging van het vernieuwde spoor en komen de ballastploeg, onderstopper en ballastrein eventuele zettingen corrigeren. Pas daarna mogen treinen weer aan volle snelheid over het spoor rijden.” ■

infrastructuur



Het vernieuwde station van Geel werd officieel geopend



De vernieuwde stopplaats van Olen



Nieuwe onthaalinfrastructuur IN GEEL EN OLEN

Infrabel, NMBS en NMBS-Holding hebben op woensdag 2 oktober de nieuwe onthaalinfrastructuur in de stopplaats van Olen en in het station van Geel officieel ingehuldigd. De nieuwe infrastructuur zal de treinreizigers meer veiligheid en comfort bieden.

Eind mei 2012 startten de werken in het station van Geel. In Geel heeft Infrabel de perrons verlengd tot 330 meter, verhoogd tot 55 cm en verhard over de hele lengte. Er kwamen extra schuilhuisjes en zitbanken voor de pendelaars. In Geel werd ook een tunnel gebouwd onder de sporen. Voortaan kunnen de reizigers in alle veiligheid snel van het ene perron naar het andere wandelen in plaats van de bewaakte overweg te moeten gebruiken.

Stopplaats Olen

Ook in de stopplaats van Olen werden beide perrons verlengd en verhard. Vroeger stonden lange treinen gedeeltelijk op de overweg aan het station waardoor die langer dicht bleef.

Bovendien konden mensen die in Olen wilden uitstappen niet in de laatste wagons zitten omdat die niet aan het perron kwamen. Zowel in Olen (€ 850 000) als in Geel (€ 1 500 000) betekent deze investering een aanzienlijke verbetering voor de veiligheid en het comfort van de Kempense treinreiziger.

Elektrificatie tussen Herentals en Mol op schema

Zowel op de perrons van Olen als van Geel werden al de eerste bovenleidingspalen gezet in het kader van de elektrificatie van de spoorlijn tussen Herentals en Mol (ongeveer 20 km). Die werken zijn nog volop bezig en zitten op schema. Het hele project zou klaar moeten zijn tegen midden 2015. ■