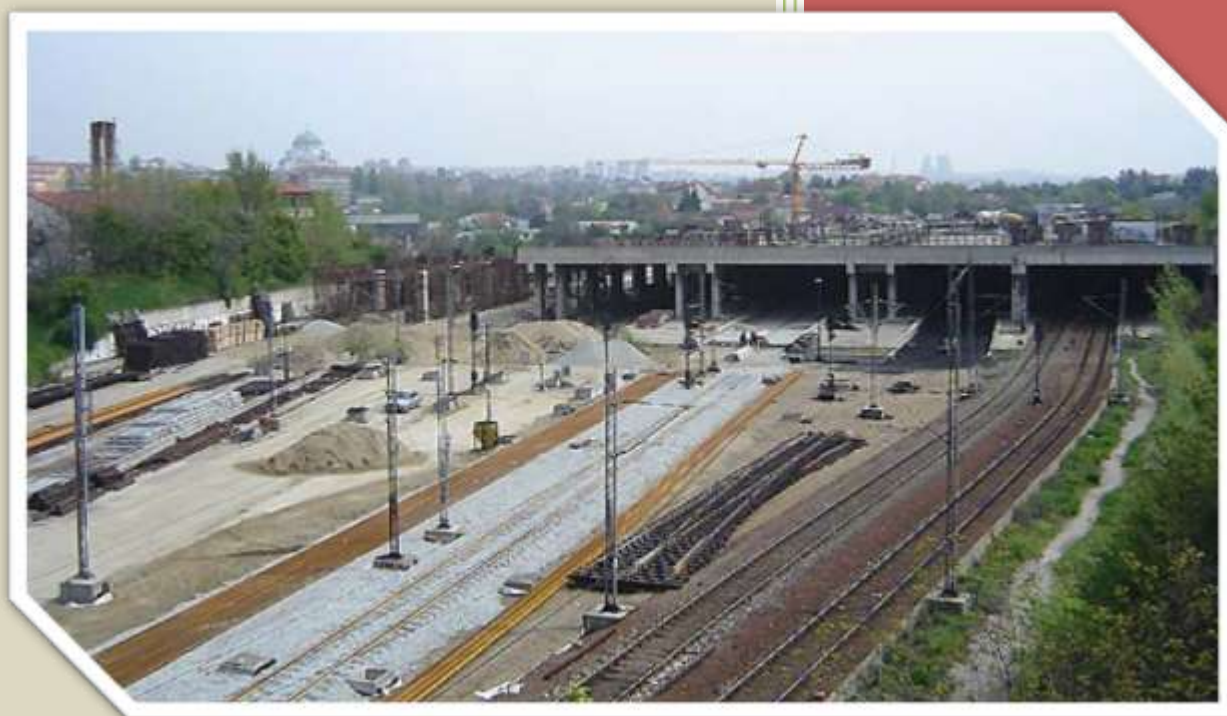


мај 2010.

**КОЛОСЕЦИ 5. И 6. У СТ. БЕОГРАД ЦЕНТАР**  
**Колосек на армирано бетонској плочи**



дипл.инж.грађ. Д. МИНИЋ

БЕОГРАДЧВОР д.о.о.

мај 2010.

Изградња колосека 5. и 6. са привременом везом на леви банатски колосек (колосек према стајалишту Карађорђевог парка) која укључује и осталу потребну железничку инфраструктуру има за циљ успостављање двоколосечног саобраћаја кроз станицу у свим правцима, ка станици Нови Београд, односно Раковица и стајалишту Карађорђевог парка.

Радови се одвијају по уговореној динамици, тако да се окончање истих може очекивати до краја идућег месеца (уговорени рок је 30. јун 2010. године), а самим тим и постизање планираног циља, безбедније и поузданије одвијање железничког саобраћаја кроз и до станице Београд Центар - Прокоп, са могућношћу повећања учесталости возова на свим правцима који се сустичу у станици.



Тренутно се изводе радови у зони између перона III и IV, на монтажи и причвршћивању шине колосека бр. 6 за бетонску плочу.

Израда 5. и 6. колосека на бетонској плочи у зони станичних перона у техничко-технолошком и експлоатационом смислу јесте суштински део целокупне инвестиције.

Наиме, ради се о прототипском решењу савремених колосека са еластичним причвршћењем шине за армирано бетонску плочу, која се до сада нису примењивала на пругама Железница Србије.

Колосеци 5. и 6. на овом делу станице изводе се на носећој континуалној,

двоструко армираној бетонској плочи, укупне дужине  $L=460\text{m}$ , ширине  $4,08\text{m}$  и дебљине  $d=30\text{cm}$ . Привидне спојнице налазе се на растојањима од  $6\text{m}$ , а просторне (експанзионе) спојнице налазе се на растојању од  $48\text{m}$ .



Носећа бетонска плоча, марка бетона МБ40 са додатком полипропиленских влакана  $900\text{gr/m}^3$ , заједно са шинама и еластичним причврсним прибором чини јединствену техничку целину и има поред осталог за циљ, да максимално смањи директну буку и преношење вибрација на пројектом дефинисане слојеве доњег строја, односно темеље и стубове објекта, а самим тим и елиминише, односно сведе евентуалну структурну буку у пословним и комерцијалним садржајима на бетонској плочи, изнад перона - кота 105, на прихватљив ниво.



Иначе, колосеци се раде са шинама 60 Е1 и еластичним причврсним прибором произвођача „Pandrol“, Велика Британија, на прелазним пољима укупне дужине  $L=11,70\text{m}$ , према тунелу Сењак, односно  $L=7,80\text{m}$  према тунелу Дедиње, са причврсним прибором типа „VIPA“, а на преосталом делу колосека између перона, са причврсним прибором типа „VANGUARD“.

Такође, пратећи ефекти овог техничког решења колосека рефлектују се и на плану одржавања, које је знатно јефтиније и ефикасније, како у техничком погледу, тако и у хигијенском смислу, а и на пољу укупног естетског изгледа станице, простор перона и колосека.

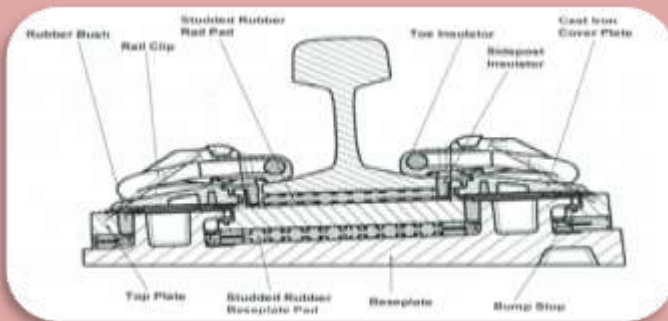


Колосеци 5. и 6. ван перона изведени су са колосечном решетком, коју чине шине 60 Е1 и преднапрегнути армирано бетонски прагови дужине  $L=2,60\text{m}$ , са еластичним причврсним прибором типа „FAST CLIP“, утопљеном у туцанички застор еруптивног порекла.

## КАТАЛОГ



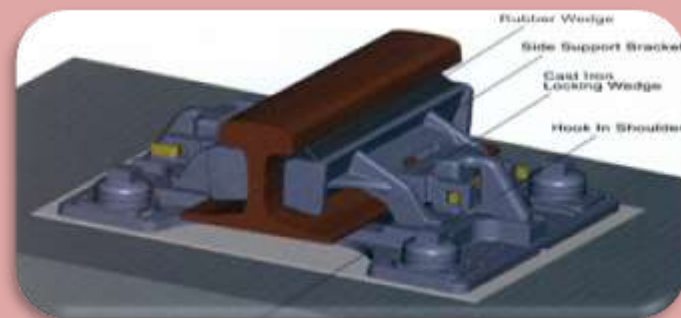
VIRA - изглед



VIRA - пресек



VANGUARD - изглед



VANGUARD - изглед