

# ПРОЕКТ „РЕХАБИЛИТАЦИЯ НА ЖП ИНФРАСТРУКТУРА ПО ЖП ЛИНИЯТА ПЛОВДИВ - БУРГАС“



**ДП НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА**

**Представяне на нова технология при  
строителството на горното строене на железен път  
в България**

**Ръководител строителство на обособена позиция 1  
и 2: инж. Боян Делчев,  
“ТРЕЙС ГРУП ХОЛД АД**



**Проект:** „Рехабилитация на жп инфраструктура по жп линия Пловдив - Бургас“

**Финансиране:** ОП “Транспорт” 2007 – 2013 г. по Приоритетна ос 1 - Развитие на железопътната инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси.

**Възложител:** ДП Национална компания „Железопътна инфраструктура“

**Управляващ орган:** Дирекция „Координация на програми и проекти“ към Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията

**Изпълнител:** „ДЖИСИЕФ - СК-13 - ТРЕЙС РЕЙЛИНФРА КОНСОРЦИУМ“

**Строителен надзор:** ДЗЗД „ЕТАКОНС - ВИТО ПРАТО“

**Стойност на строителните договори:**  
316 968 850,42 лева без ДДС

**Стойност на договора за строителен надзор:**  
9 893 505,60 лева без ДДС

**Източници на финансиране:**

Кохезионен фонд:	228 108 673,09
Национално съфинансиране:	57 027 168,28
Съфинансиране ДП НКЖИ:	41 726 514,65



# Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от железопътната линия Пловдив – Бургас



## ЖЕЛЕЗОПЪТНА МРЕЖА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ



- При изпълнението на проектите по рехабилитация, модернизация и ново строителство на железопътни линии, водещо място заема горното строене на железния път.
- Състоянието на железния път е основния компонент за увеличаване скоростта на движение на влаковете.





Технологиите, по които се извършват работите по горно строене на железния път са основно две:

- **разделен способ** – отделно се полагат траверсите и отделно релсите.
- **„звеневи” способ** - железният път се полага с предварително заготвени звена с дължина 25 м.



## Как е в момента?

**Дейностите по полагане на железния път се осъществява по руска технология, която е на повече от 30 години.**

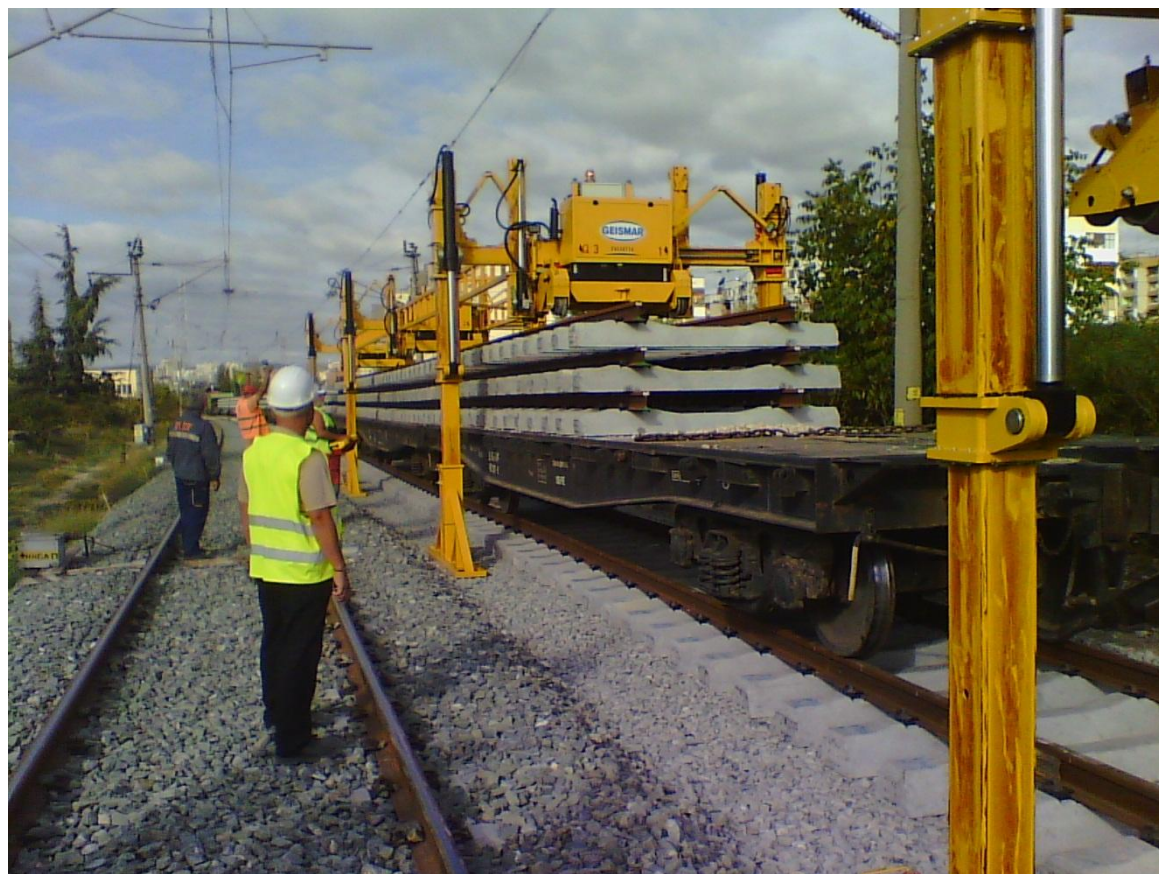
- Машините са оборудвани с дизелови двигатели (танкови двигатели) с голям разход на гориво – смазочни материали.
- Теглото на пътеполагачия кран и моторната платформа е над 140 т.
- Екипите са между 12 - 15 души.
- Полагат се звена с максимална дължина 25 м.





## Новата технология S 2PV включва следните машини:

- Хидравлични кранчета REM XL – общо 6 бр.
  - три за разтоварване на нови звена от вагони и
  - три броя за полагане на същите звена с дължина 36 м. на трасето.



## Технологията – S2PV включва още:

- Два броя подвижни платформи:
  - LEM 460 – 1 бр. и 1 бр.
  - LMC 4611 със смесен ход на движение – по железен път и по предварително положен баластов килим с дебелина около 25 см.





## Технологията – S 2PV включва и:

- Монтажна ферма (гредата за товарене и транспорт) тип R2PV444 за транспортиране на звено с дължина 36 м.





# Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от железопътната линия Пловдив – Бургас



## **Преимуществата на системата:**

- 1. Много по-голяма мобилност, не е необходим коловоз за домуване на техниката.**
- 2. Намален разход на гориво – смазочни материали на системата S 2PV спрямо пътеполагащия кран УК 25/18 и моторна платформа.**
- 3. Обслужващият персонал на системата S 2PV е 4-5 души, а на пътеполагащия кран УК 25/18- 12- 15 души.**
- 4. Системата S2PV е радиоуправляема и само при проблем се минава на ръчно управление.**
- 5. Производителността на системата S2PV е средно 800 - 1000 м/ за 8 часа, а на УК 25/15 е 400 - 700 м/за 8 часа.**





## Заклучение:

Системата S 2PV е нова – от 2008 г. и е с много по-голяма

- **производителност**
- **мобилност**
- **ефективност**

от досега използваните. Тя дава възможност за първи път в България да се полага железен път по звеневиден способ с релси тип 60E1 на стоманобетонни траверси с еластично скрепление с дължина на звеното - 36 м.





ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ 2007-2013  
По близо, по близки...



**TRACE**



**БЛАГОДАРЯ ЗА  
ВНИМАНИЕТО!**

[www.tracebg.com](http://www.tracebg.com)