

## Neues Depot und Werkstatt der NStCM in Trélex (VD)

### Charakteristische Angaben

Schottergleis (Meterspur): 960 m  
Feste Fahrbahn (Meterspur): 72 m  
Einfache Weichen: 13  
Doppelte Kreuzungsweiche: 1  
Gleiseindeckung System Bodan: 130 m  
Prellböcke: 6  
Bahnübergänge mit STRAIL-Platten: 2  
Mandatsdauer: 2018 - 2023  
Ausführung: 2021 - 2023  
Baukosten: 2.8 M CHF (Fahrbahn)  
Honorar: 150 000 CHF

### Organisation

Projektleiter: Jean-Georges Trouillet  
Projektleiter Stv.: Denis Radomiak  
Bauherrschaft: Nyon-St.Cergue-Morez (NStCM),  
Stéphane Rickli  
Baumeister: Membrez SA

### Leistungen Aegerter & Bosshardt

Planung der Schotterfahrbahn und der festen Fahrbahn  
- Bauprojekt  
- Submission  
- Ausführungsprojekt  
- Fachbauleitung  
- Inbetriebnahme



Ansicht des Werkstattgebäudes



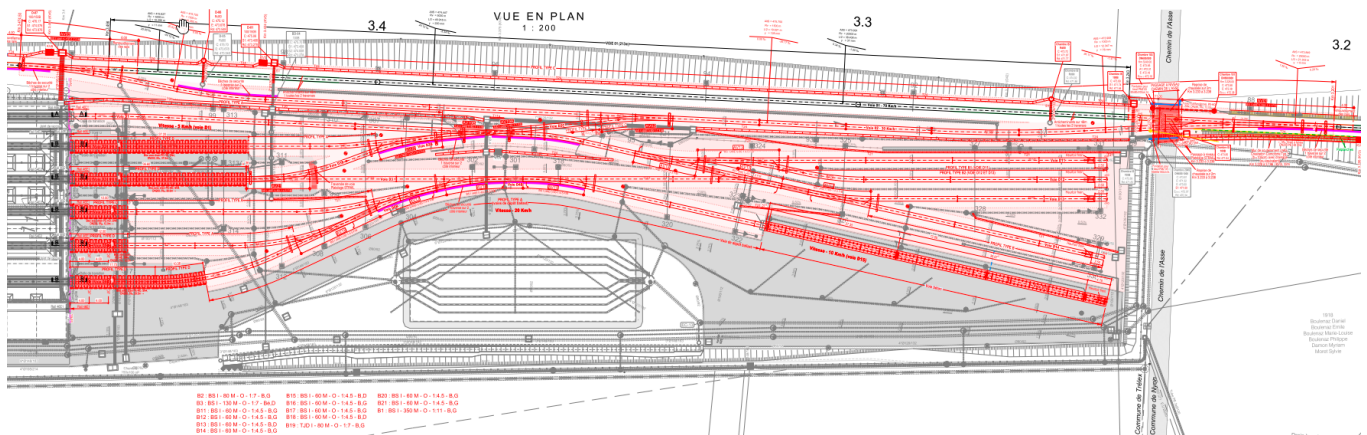
Gleisbauarbeiten

### Ausgangslage

Das derzeitige Depot der Nyon-St.Cergue-Morez (NStCM) bei der Haltestelle «Les Plantaz» stammt aus dem Jahr 1914 und entspricht nicht mehr den Betriebs- und Sicherheitsanforderungen. Die NStCM hat beschlossen, ein neues Depot zwischen den HaltestellenASSE und Trélex zu erstellen. Aegerter & Bosshardt wurde als Subunternehmer von SD Ingénierie beauftragt, die Gleisanlagen im Aussenbereich des Depots sowie deren Anschluss an das bestehende Netz zu planen.

### Projektbeschreibung

Das neue Depot besteht aus einem Verwaltungsgebäude und einer Werkstatt. Im neuen Depot wird die gesamte Flotte der NStCM gewartet werden. Zu diesem Zweck wurden im Aussenbereich ausgedehnte Gleisanlagen mit mehreren Abstellgleisen vorgesehen.



Gleisprojektplan des neuen Depots in Trélex



Gleisbauarbeiten



Gleisabschnitt mit Bodan-Platten

Das neue Werkstattdepot wird über zwei einfache in das Hauptgleis eingebaute Anschlüsse an das bestehende Netz angeschlossen. Diese beiden Weichen führen zu den Gleisanlagen des Depots. Das Gleis D1 liegt unter dem Vordach des Gebäudes und bietet Zugang zur Waschanlage. Die Gleise D2 bis D3 sind der laufenden Instandhaltung vorbehalten, während die Gleise D4 bis D6 für längerfristige Instandhaltungsarbeiten genutzt werden. Die Gleise D11 bis D14 dienen zum Abstellen von Fahrzeugen oder dem Verladen von Material. Gleis D15 schliesslich ist für das Be- und Entladen von Rollmaterial vorgesehen.

Weil es kein Vorprojekt für das Gleis gab, bestanden die Leistungen von Aegerter & Bosshardt zunächst darin, ein Bauprojekt im Hinblick auf die Ausschreibung der Arbeiten zu erstellen.

In dieser Phase wurden die Oberbauarten sowie die technischen Spezifikationen der Weichen genau definiert. Ebenso wurden die Prellböcke definiert und entsprechend den vom Bauherrn vorgegebenen Anforderungen dimensioniert.

Da die Gleisabschnitte vor den Hallentoren für Strassenfahrzeuge befahrbar sein mussten, wurden mehrere Varianten verglichen (Betongleis, Edilon-Sedra, STRAIL, Bodan). Ebenfalls zur Aufgabe gehörte die Planung der zwei Bahnübergänge, die sich am Rande des Depots befinden.

Die Planungsarbeiten wurden in enger Zusammenarbeit mit den anderen Projektbeteiligten durchgeführt: Projektverfasser der Hoch- und Tiefbauarbeiten, Erdungsspezialist, Spezialist für Sicherheitsanlagen usw.

Für die Ausschreibung wurden zwei Lose definiert: Gleis- und Weichenverlegung (Los 1) und Weichenlieferung (Los 2).

## Ausführung

Die Bauarbeiten begannen 2021 und erfolgten in mehreren Etappen, die eng mit den Hoch- und Tiefbauarbeiten koordiniert wurden.

Die Gleisanlagen wurden parallel zum Bau des Hauptgebäudes verlegt. Die Weichen, die den Zugang zum Netz ermöglichen, wurden in zwei Wochenendsperrungen verlegt.