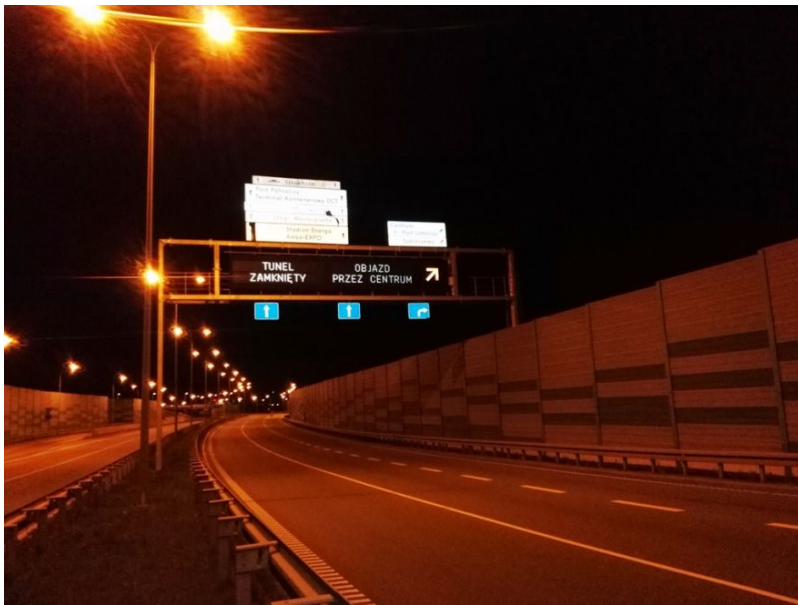


Jak serwisowany jest najdłuższy tunel w Polsce?

Utworzono: poniedziałek, 24, kwiecień 2017 11:21



Niemal 1,4 km trasy, ponad 25 tys. samochodów dziennie, kursujących 35 metrów poniżej poziomu rzeki - tunel pod Martwą Wisłą obchodził właśnie rok funkcjonowania. To pierwsza taka inwestycja w Polsce, wymagająca specjalnych systemów utrzymania i serwisu.

23 kwietnia 2016 została oddana do użytku jedna z największych i najbardziej kosztownych inwestycji w historii Gdańska - tunel pod Martwą Wisłą. Jej koszt wyniósł prawie 900 milionów złotych. Inwestycja umożliwiła bezpośredni dojazd z portu lotniczego do portu morskiego, łącząc trasy Sucharskiego i Słowackiego. Codzienne korzysta z tunelu ponad 25 tysięcy samochodów.

Nad prawidłowym funkcjonowaniem tunelu czuwa około 20-osobowy zespół, złożony z przedstawicieli Gdańskiego Zarządu Dróg i Zieleni (GZDiZ) i pracowników Siemensu z branży Mobility. Rocznie wykonywanych jest około 1000 różnych czynności związanych z przeglądami obiektu.

- Praca w tunelu jest bardzo wymagająca, potrzebna jest wiedza z różnych dziedzin oraz maksymalna koncentracja. Rutynowe podejście do działań serwisowych jest bardzo niebezpieczne. Działamy zgodnie z harmonogramem i zestawieniem czynności, które musimy wykonywać w odpowiednim czasie. Począwszy od codziennych przeglądów całego obiektu tzn. wszystkich pomieszczeń znajdujących się zarówno w trzech budynkach technicznych i pod tunelem. Poprzez okresowe przeglądy i testowanie różnych systemów. Skończywszy na generalnym corocznym czyszczeniu i testowaniu. Zdarzają się jednak nagłe sytuacje na które trzeba być przygotowanym i natychmiast reagować, tak aby utrzymać bezpieczne i prawidłowe funkcjonowanie tunelu - mówi Andrzej Kuźnicki, kierownik projektu utrzymania tunelu pod Martwą Wisłą z Siemens. Sp. z o.o.

Tunel jest wyposażony w ponad 30 najnowocześniejszych systemów, zapewniających maksymalne bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego. Zespół zajmujący się utrzymaniem tunelu kontroluje m.in. prawidłowe funkcjonowanie

Jak serwisowany jest najdłuższy tunel w Polsce?

Utworzono: poniedziałek, 24, kwiecień 2017 11:21

instalacji, obejmujących:

- Tablice zmiennej treści,
- Oświetlenie i energetykę,
- Wentylację,
- Automatykę,
- Bezpieczeństwo przeciwpożarowe,
- Punkty SOS,
- Monitoring i detekcja zdarzeń (ponad 100 kamer na obiekcie),
- Sieć IT,
- Zasilanie podstawowe i awaryjne,
- Kanalizację deszczową, wodociągową i hydroforową,
- Przepompownie wód.

Zadaniem zespołu utrzymującego tunel także jest dbanie o jego czystość, w tym m.in. czyszczenie urządzeń tunelowych, usuwanie pozostałości po kolizjach i awariach pojazdów czy mycie ścian tunelu.

- Tunel jest zamykany dwa razy w miesiącu z soboty na niedzielę, w godzinach 22.00-6.00, w ramach tzw. przerwy technicznej kiedy to ekipy serwisowe mają do swojej dyspozycji osiem godzin. W tym czasie odbywa się m.in. mycie tunelu, w tym znaków drogowych, oświetlenia, czujników czy kamer. Przeglądy, kontrola i testy urządzeń w punktach SOS i przejściach poprzecznych. Współpracujemy w tym zakresie z lokalnymi polskimi firmami podwykonawczymi – dodaje Andrzej Kuźnicki z Siemens Sp. z o.o.

Źródło: Siemens