

Przegląd inwestycji tunelowych

Minimalne wymagania bezpieczeństwa dla tuneli w ciągu S19

28 października 2021 r. zespół do spraw bezpieczeństwa tuneli podpisał protokół końcowy dotyczący minimalnych



wymagań bezpieczeństwa dla tuneli zlokalizowanych w ciągu drogi ekspresowej S19 na odcinku węzeł Babica – węzeł Domaradz. Ustalenia stanowią podstawę do dalszych prac projektowych. Ich celem jest zapewnienie

w przyszłości niezbędnych, wspólnie wypracowanych standardów bezpieczeństwa w projektowanych tunelach i infrastrukturze z nimi związanej. Obecnie realizowane są prace przygotowawcze do budowy drogi ekspresowej S19 na odcinku Rzeszów Południe – Barwinek, należącej do Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T). Inwestycja swoim zakresem obejmie m.in. budowę trzech tuneli o łącznej długości ok. 6 km. W ramach koncepcji programowej drogi ekspresowej S19 na odcinku węzeł Babica – węzeł Domaradz (długość 23,45 km) finalizowane są prace projektowe dotyczące m.in. szeroko rozumianego bezpieczeństwa obiektów inżynierskich, w tym dwóch tuneli drogowych: T-1 o długości 2910 m i T-2 o długości 990 m. W celu zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa użytkowników dróg w tunelach powołany został zespół składający się z urzędnika zabezpieczenia tuneli oraz przedstawicieli Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Rzeszowie, Podkarpackiego Urzędu Wojewódzkiego, Państwowej Straży Pożarnej, Policji, Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego, Lotniczego Pogotowia Ratunkowego i Wojewódzkiej Stacji Pogotowia Ratunkowego. Zespół opiniował i uzgadniał rozwiązania techniczno-organizacyjne w aspekcie zapewnienia niezbędnych i wymaganych prawem standardów bezpieczeństwa w projektowanych tunelach i infrastrukturze z nimi związanej na każdym etapie realizacji inwestycji. Wszystkie wspólnie wypracowane ustalenia zostały zawarte w podpisanym protokole końcowym.

Źródło: tekst i wizualizacja GDDKiA O. Rzeszów, www.gov.pl/web/gddkia-rzeszow

Testy tunelu pod Ursynowem na POW

GDDKiA potwierdza, że budowa tunelu pod Ursynowem do-



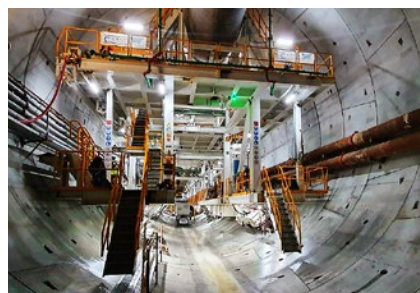
biegła końca, jednak przed jego oddaniem muszą zakończyć się pozytywnym wynikiem testy i procedury odbiorowe. Obiekt musi przejść wszystkie niezbędne kontrole, by zapewnić pełne bezpieczeństwo

kierowców. Niestety otwarcie POW wraz z tunelem prawdopodobnie czeka kolejne opóźnienie, ponieważ tunel w październiku 2021 r. znowu nie przeszedł testów, jakie przed oddaniem go do użytku przeprowadziła Państwowa Straż Pożarna. Wykonawca ma usunąć usterkę wentylacji. Dopiero wtedy możliwe będzie uzyskanie pozytywnej opinii Straży Pożarnej, niezbędnej, by złożyć do Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Warszawie wniosek o wydanie decyzji o pozwoleniu na użytkownię. To także będzie czasochłonna procedura administracyjna. Pracownicy WINB muszą sprawdzić obszerną dokumentację powykonawczą, następnie przeprowadzić kontrolę w terenie i wydać decyzję o pozwoleniu na użytkowanie. Ostatnim etapem procesu odbiorowego będzie kontrola Wojewody Mazowieckiego. Po sprawdzeniu dokumentacji w zakresie bezpieczeństwa oraz otrzymaniu opinii urzędnika bezpieczeństwa Wojewoda wyda zgodę na otwarcie tunelu. Dopiero ta decyzja da GDDKiA zielone światło na dopuszczenie do ruchu S2 pomiędzy węzłami Puławska i Warszawa Wilanów wraz z tunelem. Drogowcy zakładają, że stanie się to jeszcze w 2021 r.

Źródło: tekst GDDKiA O. Warszawa, fot. K. Nalewajko, www.gov.pl/web/gddkia-warszawa

TBM Wyspiarka dotarła na wyspę Wolin

Maszyna drążąca TBM Wyspiarka, która w marcu 2021 r. rozpoczęła wykonywanie tunelu w Świnoujściu, w połowie



września pokonała ciśnienie Świny i dotarła do ściany komory odbiorczej na wyspie Wolin. Następnie maszyna wprowadzona została do komory odbiorczej, co jest procesem wieloetapowym i mu-

siało być wykonane z dużą precyzją. Jeszcze przez ok. dwa miesiące po zakończeniu wiercenia maszyna o masie 2740 t i długości ok. 100 m będzie stopniowo demontowana. Równocześnie zaczną się pierwsze prace związane z wyposażeniem tunelu, w tym z montażem konstrukcji wewnętrznych. Obecnie w zakładzie prefabrykacji na placu budowy trwa już produkcja płyt podstropowych i elementów, na których będzie posadowiona jezdnia w tunelu. Dalsze prace będą obejmowały instalacje wewnętrzne, systemy monitoringu, wentylacji, przeciwpożarowe i pozostałe roboty wykończeniowe. Ważnym elementem robót będzie również wykonanie wyjść ewakuacyjnych do galerii pod jezdnią, co będzie wymagało użycia technologii mrożenia gruntu. Ukończenie inwestycji planowane jest jesienią 2022 r.

Źródło: tekst i zdjęcie GDDKiA, www.gov.pl/web/gddkia

**Zawsze więcej
na >>>**



**budownictwo
inżynierskie.pl**

