

OGSiD[®] DRS und der Tunnelbau läuft rund

Interview mit Bengt Åge Fjørtoft, Qualitäts- und Systemleiter der AGJV

Die Follo-Linie (norwegisch: Follobanen) ist eine geplante 20 Kilometer lange Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Oslo und Ski, Norwegen. Sie wird parallel zur Østfold-Linie verlaufen und für 250 km/h (155 mph) ausgelegt sein. Endstationen werden der Osloer Hauptbahnhof und die Station in Ski sein. Der größte Teil der Strecke, 18,5 Kilometer (12 Meilen), wird ein zweiröhriger Tunnel sein, der der längste Eisenbahntunnel des Landes sein wird. Der Baubeginn erfolgte 2014 und wird voraussichtlich bis Dezember 2022 abgeschlossen sein. Die Follo-Linie wurde von Bane NOR, der norwegischen nationalen Eisenbahnverwaltung, in Auftrag gegeben.



Sieben Betonsegmente werden benötigt, um einen kompletten Tunnelring zu montieren. Insgesamt werden für die Herstellung des 18,5 km langen Doppeltunnels fast 20.000 komplette Ringe oder 140.000 Betonsegmente benötigt.

Um diese enorme Anzahl von Segmenten mit ihren Produktionsdaten und Qualitätskontrollen bis hin zur Installation im Tunnel zu bewältigen, war ein datenbankgestütztes System notwendig. Dieses System wurde von der OGS GmbH, einem Spezialisten für Segmentverfolgung, geliefert. Ein besonderes Merkmal war

die gleichzeitige Handhabung von 3 Produktionslinien an einem Standort inklusive Lagerung und Dokumentation der Montage in den Tunnelröhren.



Bengt Åge Fjørtoft als Leiter des Qualitätsmanagements beim Hersteller AGJV, wurde nach Abschluss der Vortriebsarbeiten befragt.

1. Welche Vorteile hat die Nutzung der Software?

Wir haben die Software sowohl für die Verfolgung der Tunnelsegmentproduktion als auch für die Installation eingesetzt. Mit mehr als 160.000 produzierten (einschließlich invertierter Segmente) und installierten Segmenten war es ein Schlüssel zu einem Segmentverfolgungssystem wie DRS, das über vollständige Produktionsdaten des Segments, Qualitätsstatus des Segments, Standort und endgültige Einbaulage verfügt. Das System bietet einen einfachen und schnellen Zugriff auf diese Daten und ist mit seiner Excel-Exportfunktion nützlich für Analysen und Berichte.

Uns hat es so gut gefallen, dass wir zusammen mit OGS eine modifizierte Version implementiert haben, die auch die Logistik und den Einbau von Fertigteilgehwegen im Tunnel unterstützt.

2. Welche Herausforderungen brachte die Umsetzung mit sich?

Die größten Herausforderungen waren die Ausbildung und deren Umsetzung. Um jeden dazu zu bringen, das System zu benutzen, d.h. die Scanner / Handheld-Monitore so zu benutzen, wie es gefordert war.

3. Was sind die herausragenden Eigenschaften für Sie?

Die Übersicht, die das System bietet.

4. Würden Sie auch etwas kritisieren?

Einige der Scanner waren für uns etwas enttäuschend. Die angekündigte Reichweite war schwer zu erreichen. Wir hatten die Notwendigkeit, das Segment vom Boden und bis zur Spitze der Stapel 5-7 Meter über dem Boden zu scannen. Das war hart.



5 Was schätzen Sie an der Zusammenarbeit mit OGS?

Den effizienten und professionellen Service. OGS ist flexibel und bereit, sich die Änderungen, die wir während des Projekts angefordert haben, anzuhören und zu verstehen.

6. Würden Sie OGS empfehlen?

Ja

7 Wie beurteilen Sie unser Betreuungskonzept auch im Hinblick auf den Projektverlauf?

Im Allgemeinen hat es während des Projekts gut funktioniert, sogar noch besser, als wir mit der direkten Kommunikation mit OGS begannen. Am Anfang wurde OGS als Subunternehmer für das komplette TBM-Überwachungssystem geführt, was in Ordnung war. Aber es funktionierte natürlich noch besser, als wir später im Projekt mit dem direkten Dialog begannen.

Vielen Dank Herr Bengt Åge Fjørtoft für das Interview.