

M20 OPERATION BROCK

VERKEHRSMANAGEMENT NACH DEM BREXIT MIT DEM ROAD ZIPPER SYSTEM



ROAD ZIPPERTM
BY LINDSAY

Der Verkehrsfluss zwischen dem Vereinigten Königreich und Frankreich ist schon seit Langem eine Herausforderung. Täglich fahren Autos und über 15.000 Nutzfahrzeuge über die Autobahn M20, um Fährn zu erreichen oder in den Eurotunnel hineinzufahren.

Vor dem Brexit wurde der Verkehr durch das Programm „Operation Stack“ gemanagt – ein Programm, mit dem Nutzfahrzeuge an der M20 geparkt bzw. „gestapelt“ wurden, wenn der Betrieb über den Ärmelkanal durch schlechtes Wetter, Brände oder Probleme mit Arbeitskräften unterbrochen war. Nach dem Brexit ist Operation Stack wegen der langen Einsatzzeit, der Logistik und der Unmöglichkeit, in Richtung Küste fahrende Autos im Gegenverkehr laufen zu lassen, keine Option mehr. Außerdem muss der Nutzverkehr, der frei zwischen dem französischen Hafen Calais und dem englischen Hafen Dover fließt, aufgrund der neuen britischen Gesetze für Grenzkontrollen anhalten.

Als der Brexit am 1. Januar 2021 in Kraft trat, kam ein neuer Verkehrsmanagementplan, bekannt als Operation Brock oder „OpBrock“, auf der M20 zwischen London und dem Hafen Dover zum Einsatz. Ein Schlüsselfaktor von OpBrock ist das flexible Barriersystem Road Zipper™ – eine fortschrittliche

Lösung, die zukünftige Flexibilität und schnelle Reaktionsfähigkeit ermöglicht, einschließlich der Option, die Straßenkonfiguration je nach Verkehrs- und Hafenbedingungen zu ändern.

Auf der M20 besteht das Road Zipper System™ aus zwei Hauptkomponenten – ein Meter lange, anpassbare, auf Zug beanspruchte Betonelemente, die aneinandergereiht werden und so eine durchgehende Wand bilden, und Maschinen, die diese Wand inmitten des aktiven Verkehrs anheben und versetzen. Dadurch wird sichergestellt, dass die Autobahn bei Störungen offen bleibt, während sie unter normalen Verkehrsbedingungen weiterhin mit drei Fahrstreifen, einem Standstreifen und einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 112 km/h in beide Richtungen geführt wird.

„Diese hochmoderne Technik kann schnell, einfach und sicher eingesetzt werden, damit Fahrer im ganzen Land unabhängig von den Umständen problemlos an ihr jeweiliges Ziel gelangen können“, so der britische Verkehrsminister Grant Shapps.

Das Road Zipper System wurde mit minimaler Einschränkung des Verkehrsflusses in nur einer Nacht eingerichtet. Die vorher verwendeten Stahlbarrieren von Operation Stack hätten vier- bis sechswöchige Verkehrsstörungen auf der M20 zur

Folge gehabt, um sie einzurichten und aufzustellen. Die beweglichen Betonelemente von Road Zipper werden auf dem Standstreifen oder dem Mittelstreifen gelagert und können schnell eingesetzt werden, wenn die Verkehrsbedingungen es erfordern. Anders als Stahlbarrieren müssen sie nicht von Hand verlegt werden.

In der Anfangsphase bietet Road Zipper eine vollständige Gegenspur für Autofahrer auf der M20 in Richtung London, sodass in Hafenrichtung der M20 Kapazität für das Management des Nutzverkehrs entsteht. Je nach den aktuellen Bedingungen auf der M20 und am Hafen kann das System schnell angepasst werden, um eine neue Verkehrskonfiguration zu schaffen, wie 2x1 mit Pannestreifen oder 2x2 bei längeren Störungszeiten. Lindsay rundete das schlüsselfertige System mit S-A-B™ stahlverstärkten Absperrschranken in Wunschlänge und TAU Tube™ Anpralldämpfern ab.

Der erfolgreiche Einsatz des Road Zipper Systems wurde in Zusammenarbeit mit der Design-Beratungsfirma und dem operativen Vertragspartner Highways England erreicht. Lindsay arbeitete auch Hand in Hand mit internen Teams und dem globalen Partnernetzwerk zusammen, um schnell und effektiv sicherzustellen, dass das Projekt trotz der Herausforderungen durch die globale COVID-19-Pandemie im Zeit- und Budgetrahmen blieb.



18135 Burke Street, Suite 100 • Omaha, NE 68022 • +1 (402) 829-6800 USA Gebührenfrei: (888) 800-3691 • www.lindsay.com