

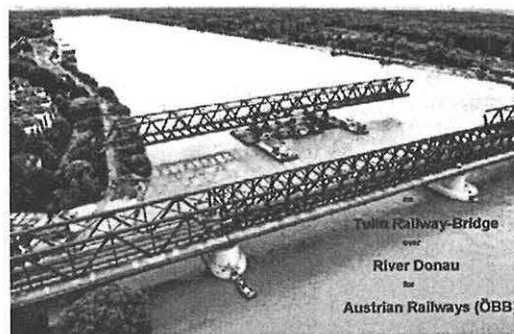
[特別企画(ミニ講演+ポスター講演)(8)]

省メンテナンス・レール支持方式の事例

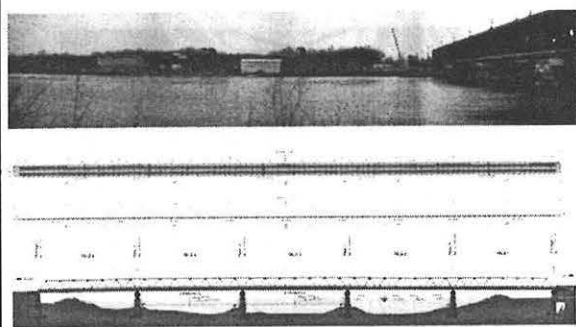
オーストリア国鉄・Tulln
鋼製トラス橋の樹脂固定

Desember 4. 2009
edilon)(sedra GmbH
Martin HANISCH

オーストリア国鉄・ドナウ川の鋼製トラス橋



複線鉄道橋梁の概要



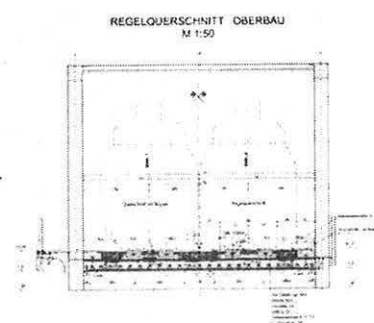
橋梁の諸元と断面

<基本仕様>

- 軌 間: 1435mm
- 全 長: 2 x 440m
- レール: UIC 60
- 完 成: 2009年9月

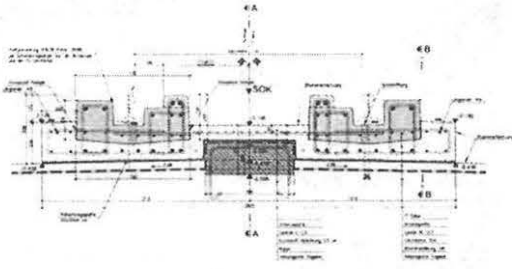
<新構造軌道採用理由>

- 騒音の低減
- 省メンテナンスの実現



軌道断面

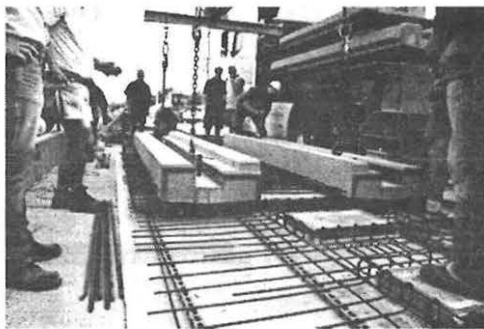
プレハブ・ビームのレール支持部と現場打設コンクリートを組合わせた「セミ・プレハブ」工法を採用



PC床版上に軌道スラブの鉄筋を配置



工場製作プレハブ・ビームを据付

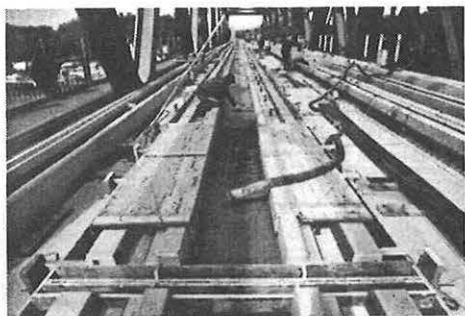


プレハブ・ビームの設置完了断面



スラブ・コンクリートの打設

精度を要するレール溝部の型枠工が不要となりコンクリート打設も容易



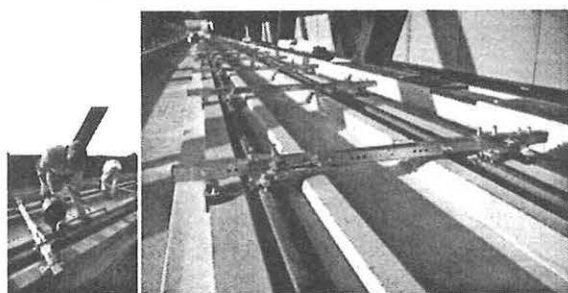
セミ・プレハブ方式軌道スラブの完了

全現場打設工法に比べてレール溝精度が格段に向上
工期は型枠工期間がほとんど要らないので短縮可能



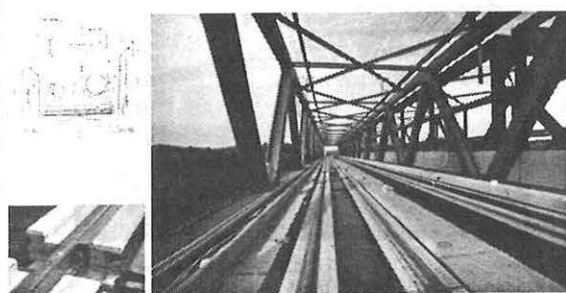
「トップ・ダウン」式レール設置と樹脂充てん

新しく開発した微調整可能な治具を用いレール据付精度の向上を実現



樹脂固定方式レール締結

保守が必要な締結金具類が無く、軌道狂いの整正も不要



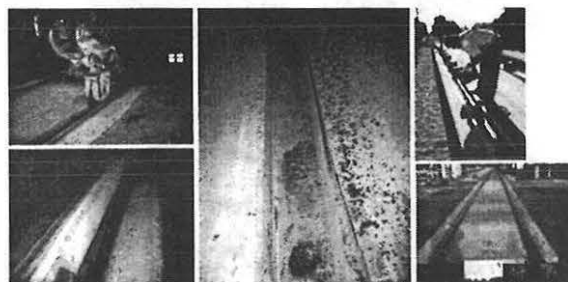
工事完成後載荷試験

反射騒音を低減するための砕石を敷き詰めて完成



樹脂固定式のレール交換は容易

ユンボに取付けた回転可能なカッターで樹脂を切り取り新レールを樹脂で再固定



ご清聴有難うございました。