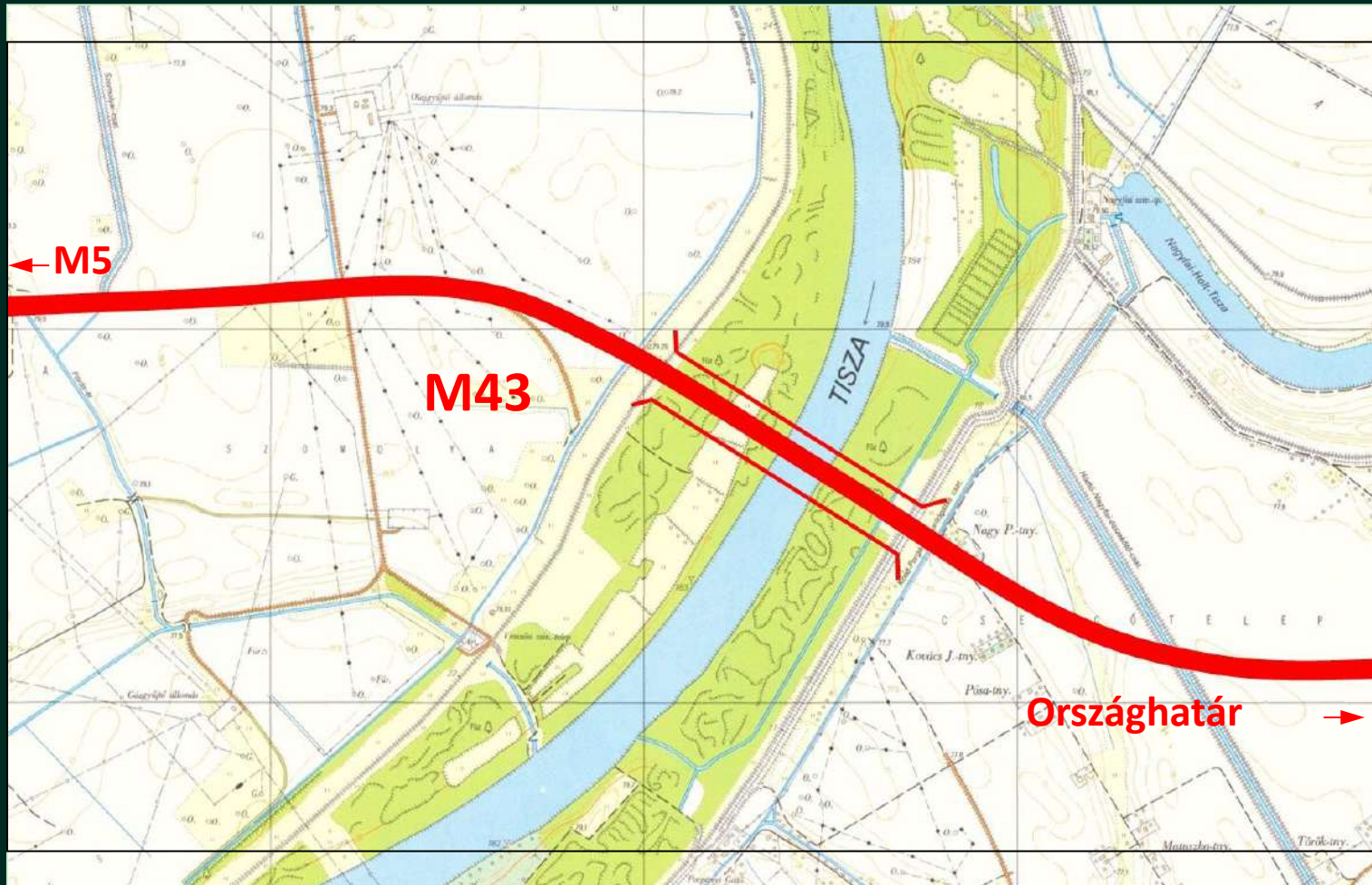


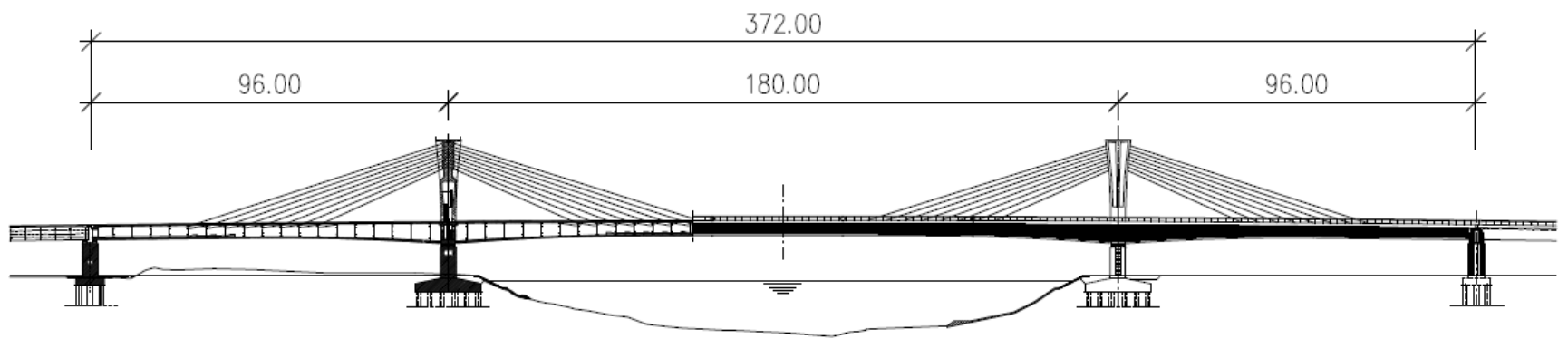
M43 Móra Ferenc Tisza híd



Helyszínrajz



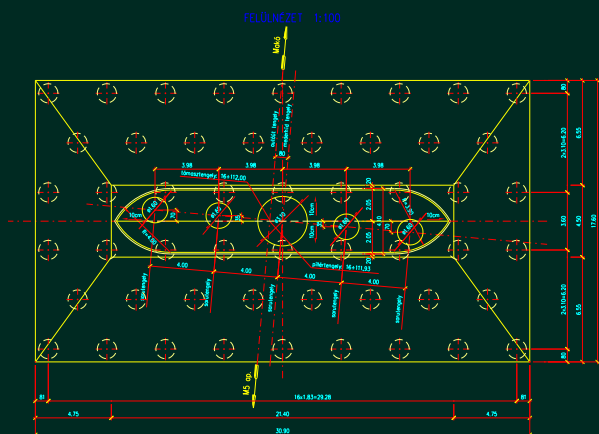
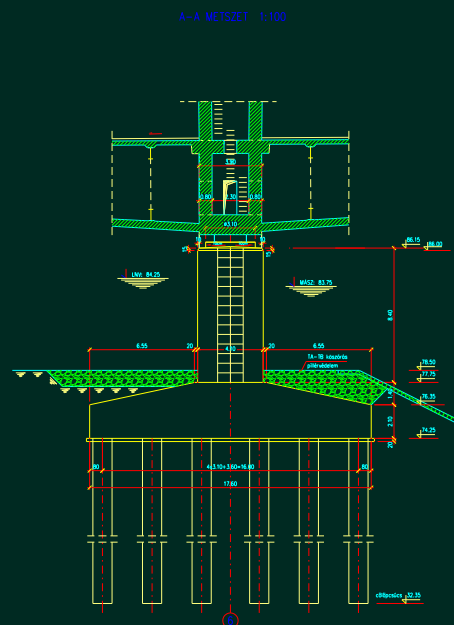
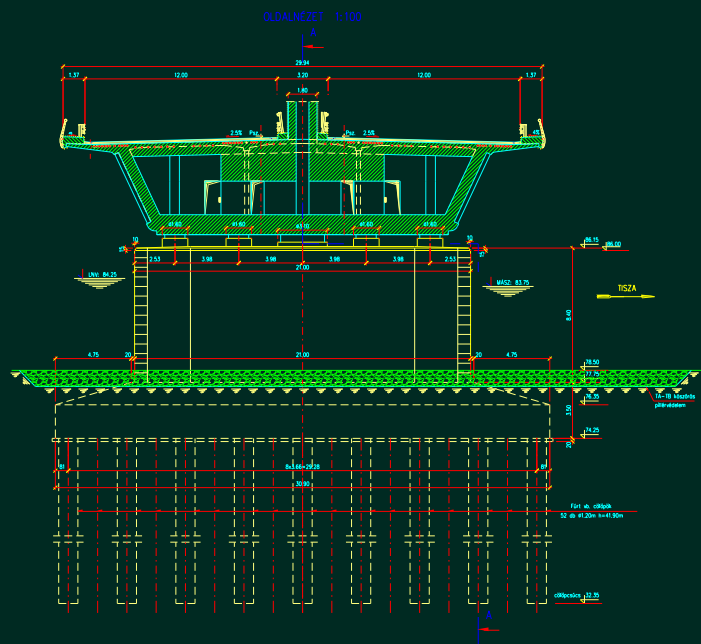
A mederhíd általános terve



nyílás: 96+180+96 m

hossz: 372 m

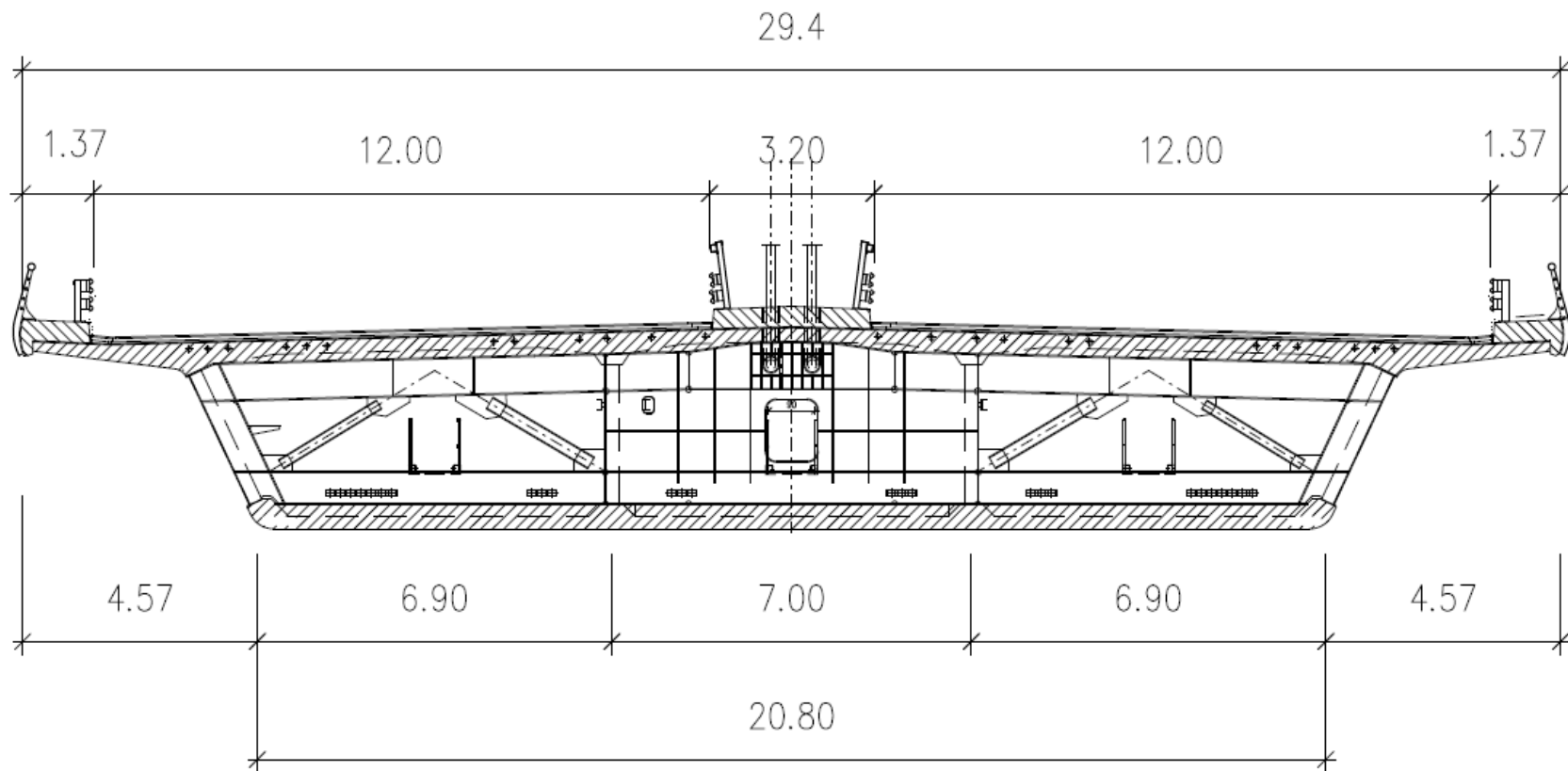
A 6-7 mederpillérek alapozása



cölöp: 52 db

cölöpösszefogó: 17,60 x 30,90 x 3,50 m.

Keresztmetszet



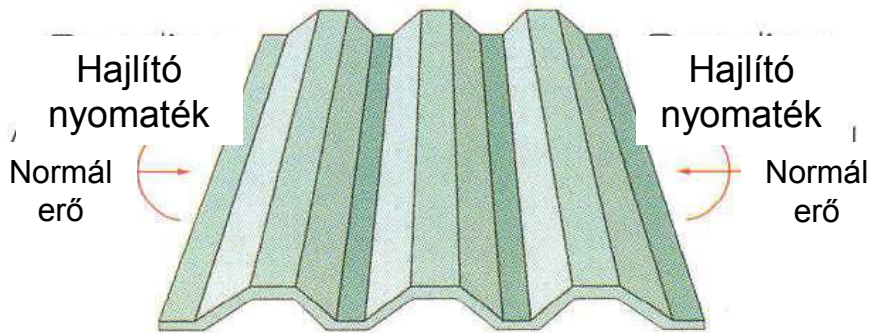
A keresztmetszet építés közben



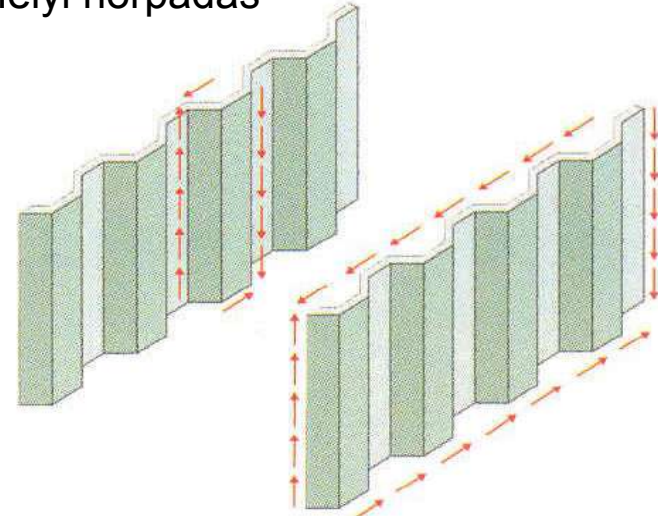
Acél hullámlemez gerinc

A hídtengety irányú erőkből és hajlító nyomatékból származó normál erőket nem képes felvenni

Az acél hullámlemez gerinc elsősorban nyírási horpadási ellenállással rendelkezik



Helyi horpadás



A teljes lemez horpadása

- A feszítés a pálya és fenék lemezre nagyobb hatással érvényesül, mivel az acél hullámlemez gerinc ellen tud állni a nyíróerőnek, anélkül, hogy a feszítésből származó nemkívánatos normálerőt továbbítaná.
- A főtartó önsúlya kisebb lesz, ezáltal a költségeket csökkenti, nagyobb nyílások áthidalására alkalmas.
- Nincs szükség a bordáknál vasszerelésre, és helyszíni betonozásra.

Acél keresztartó



Az acélszerkezetű belső váz



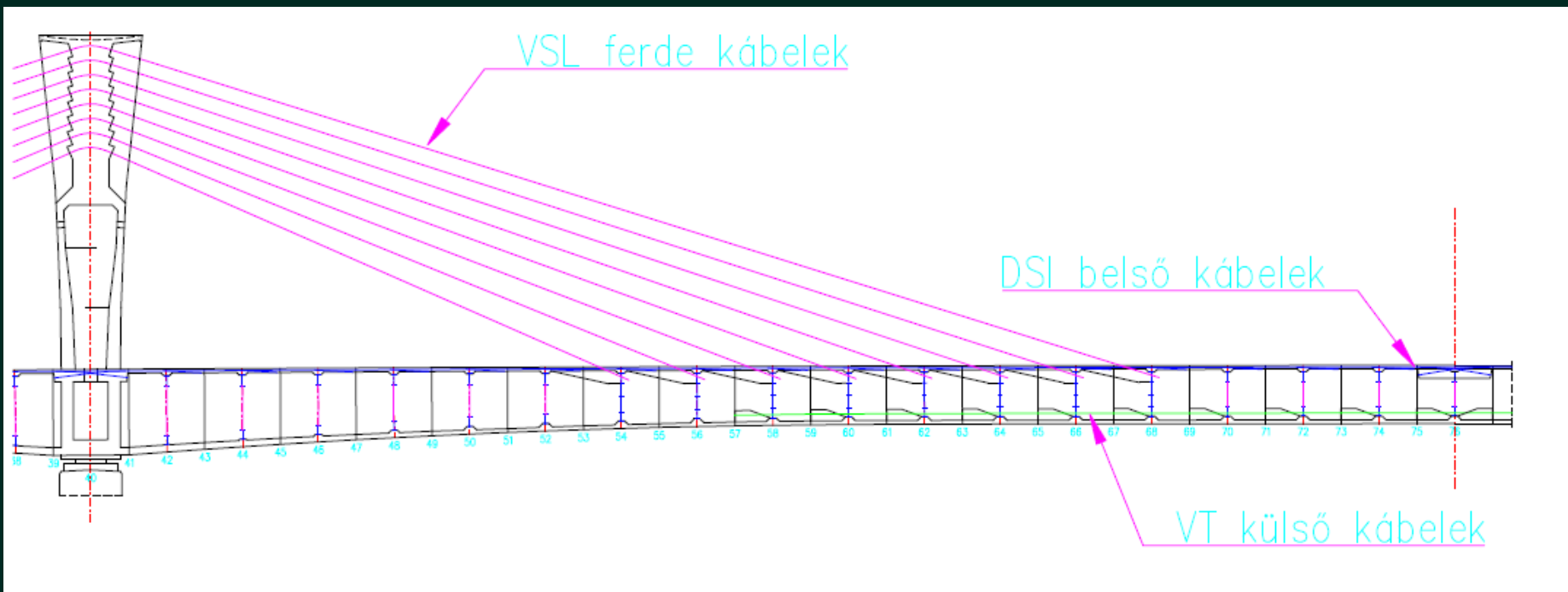
Indítózöm



Segédjárom

Feszítési rendszerek

1. DSI belső kábelek a pályalemezben
2. VT külső kábelek az acél keresztartókon átvezetve
3. VSL ferde kábelek



Belső kábelek



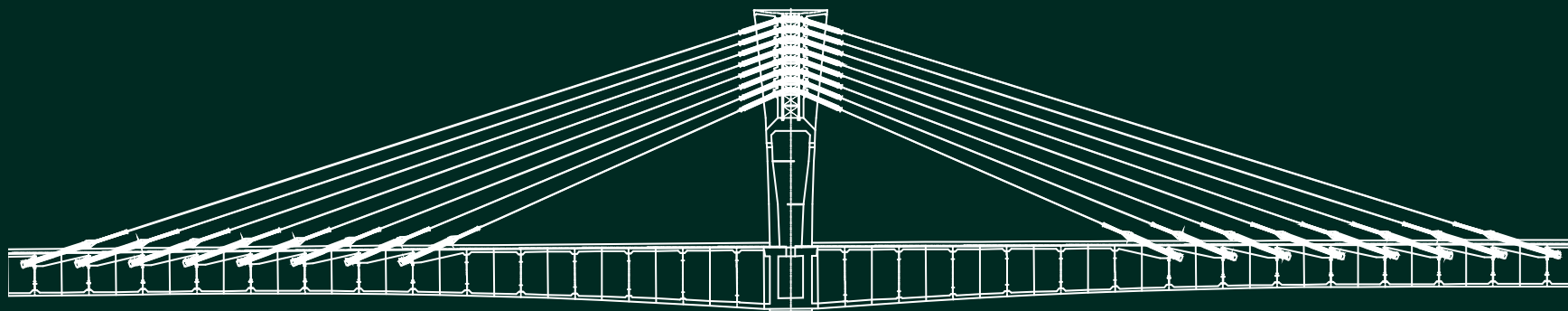
VT Külső kábelek

Átvezetés a kereszttartókon

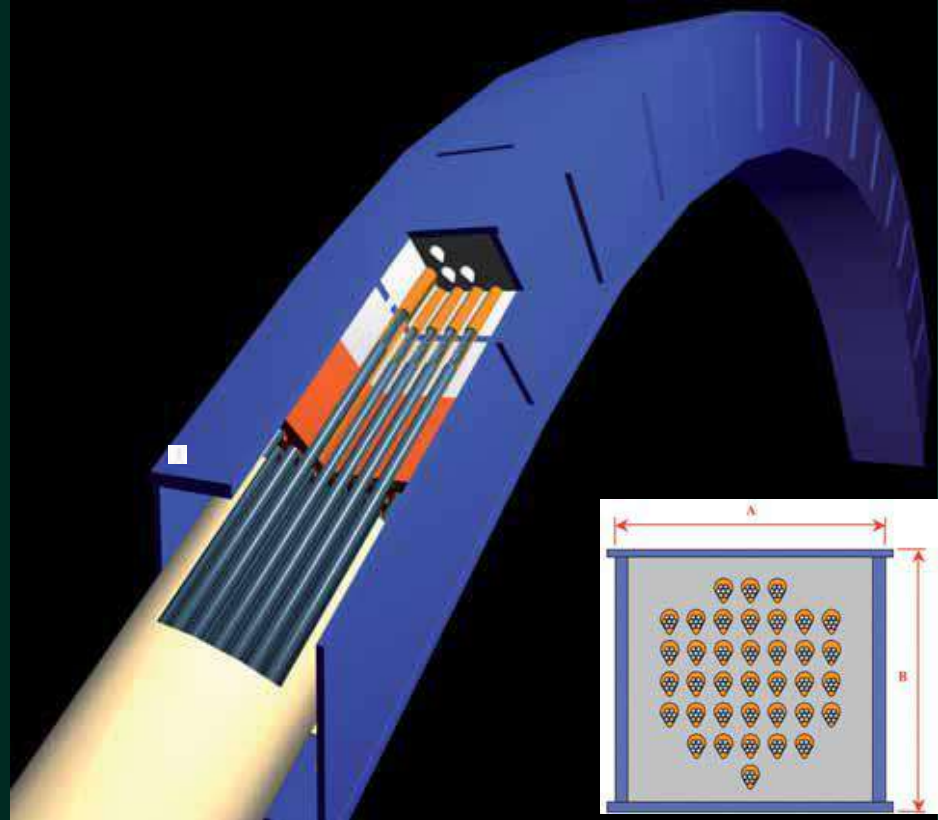
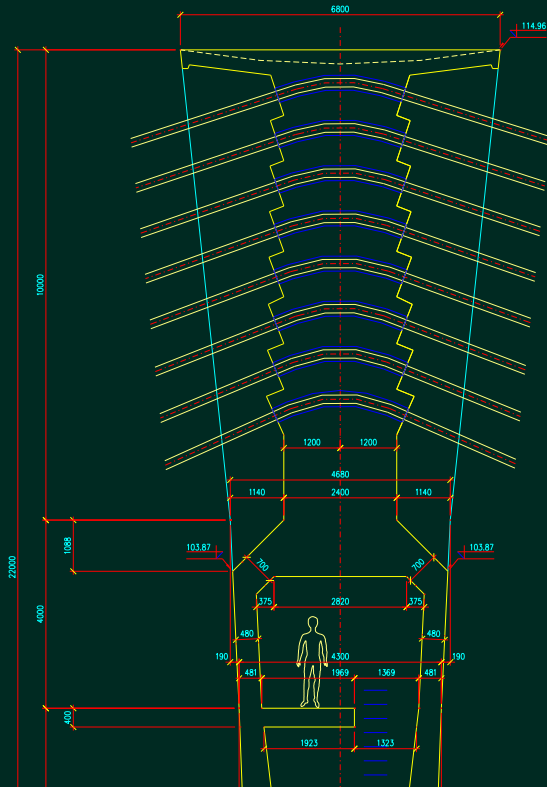
Lehorgonyzó tömb



A ferde kábelek elrendezése



A pilon az átvezetett kábelekkel



A nyeregszerkezet beépítés előtt



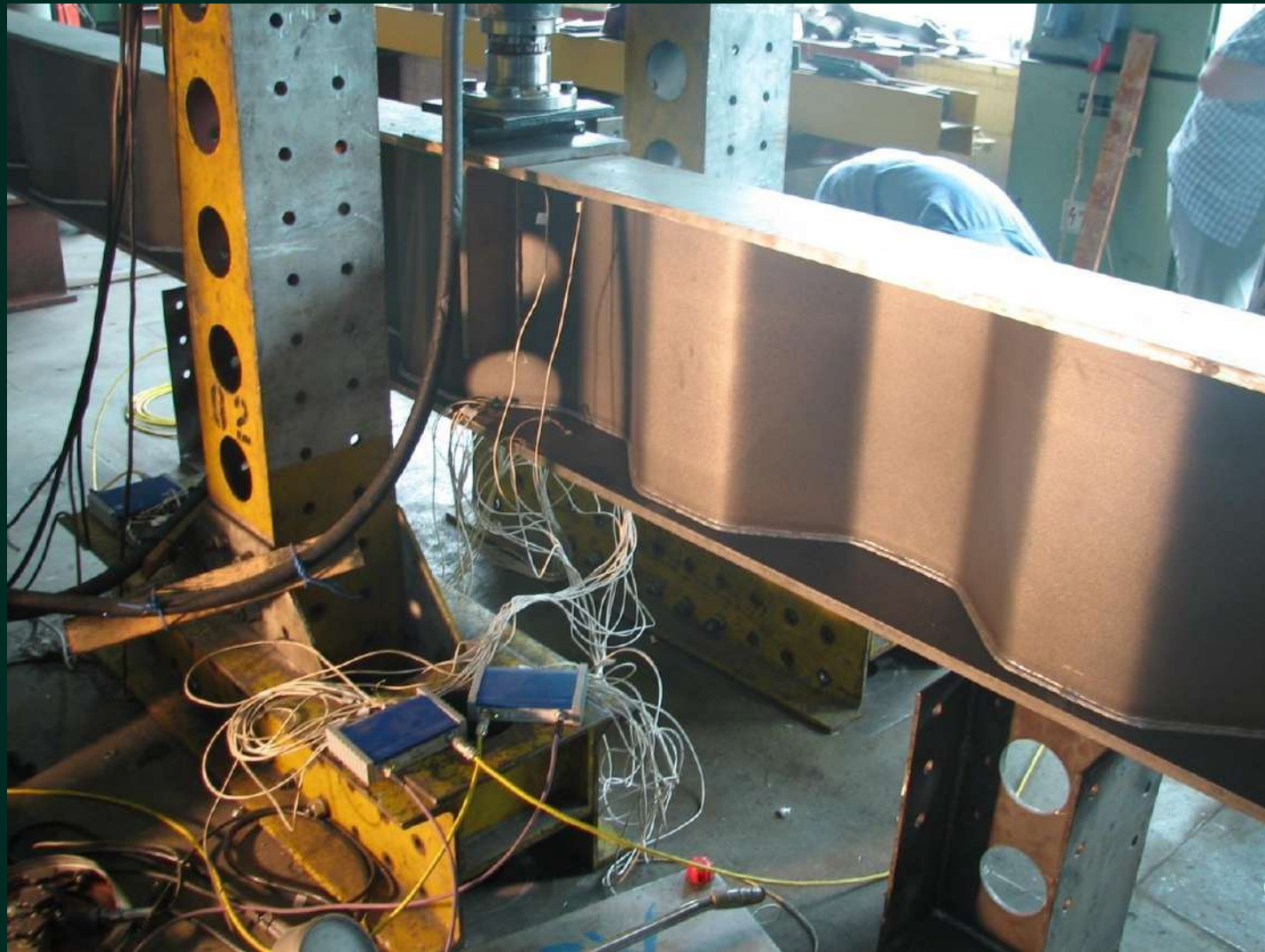
A ferde kábelek lehorgonyzása



A főtartó középső cellája

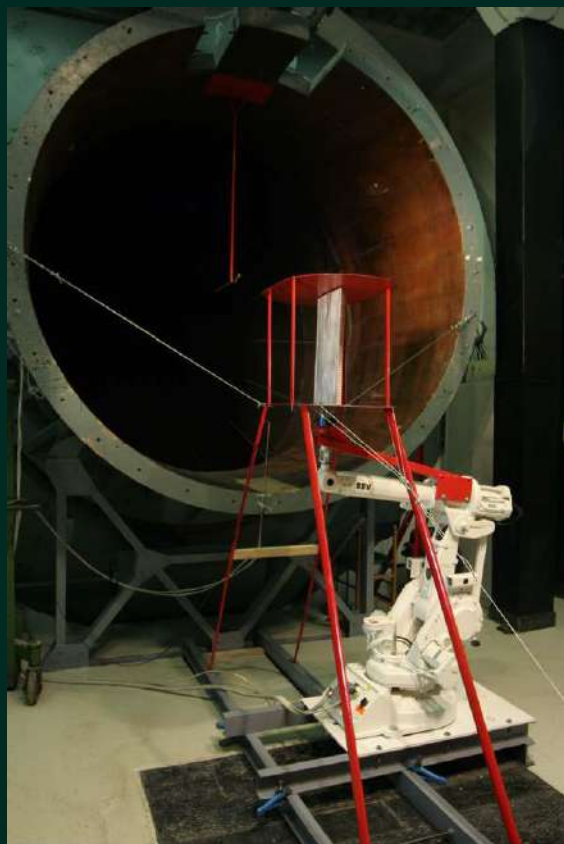


Az acél hullámlemez fáradási kísérlete



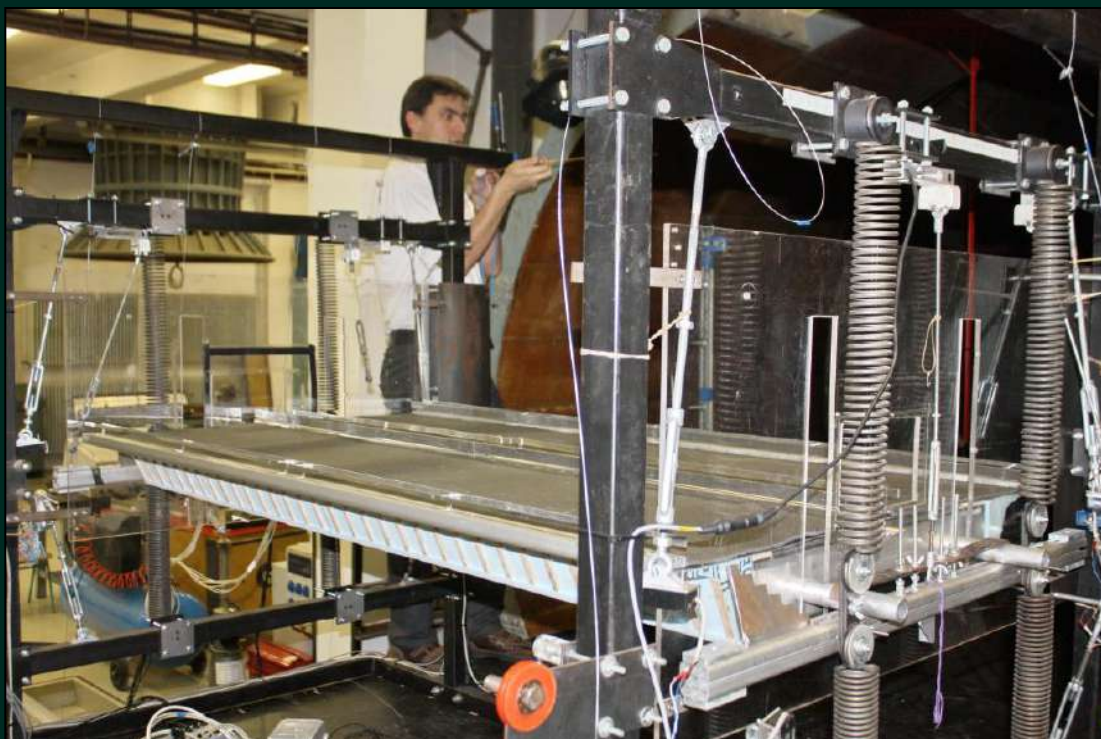
Szélcsatorna kísérletek

Kényszermozgatás



Szabadlengés módszere (jelenleg futó kutatási projekt)

(Nagyobb, részletgazdagabb modellek, pontosabb kiértékelési eljárások keresése)



Fő cél a flutter-együtthatók meghatározása, ezt követően a kritikus szélsébség számítása

Hídtartozékok



Díszvilágítás



Összefoglalás

Az acél hullámlemez alkalmazásával a szerelés közben alkalmazott belső kábelek feszítőereje a pályalemezben marad, így hatékonyabb a feszítés. A szerkezet zsaluzása és vasszerelése egyszerűbb. Nincs szükség a súlyos vasbeton gerincre.

Az extradosed statikai rendszer alkalmazásával kisebb főtartó méreteket választhatunk

A híd önsúlya és a felhasznált feszítőelemek száma ezekkel a megoldásokkal jelentősen csökkenthető volt egy hasonló fesztávú feszített gerendahídhöz képest.

A híd alapozásához és a főtartó szerkezeti elemeihez, a kisebb önsúly miatt, kevesebb anyagot kellett felhasználni.

A megvalósításban részt vettek

- **Megrendelő:**
NEMZETI INFRASTRUKTURA Zrt



- **Tervezés:**

Főtervező, Mederhíd:
Pont-TERV Zrt



Ártéri híd:
UVATERV Zrt



- **Kivitelezés:**

M43 ap. 2. szakasz:
Tisza M-43 Konzorcium



Tisza-híd:
Hídépítő Zrt

