

## Tunnel i Wienerwald



### KORT BESKRIVNING

Wienerwaldtunneln är en viktig del av den nya linjen mellan Wien och St Pölten.

### PROJEKTET

Den övergripande byggåtgärden [Wienerwaldtunnel](#) var uppdelad i tre delar:

- Två parallella enkelspåriga tunnlar av mekaniserad konstruktion,  $L = 2 \times 10\,770$  m, som utgjorde den längsta delen
- En 2 356 m lång dubbelspårig tunnelsträcka med breddningsområde i konventionell konstruktion
- Jordarbeten med ca 2 miljoner  $m^3$  fasta massor, sanering av förorenade områden, vägbyggen, kanal- och betongbyggen

Under tunnelns gång, som var totalt 13 km lång, varierade täckningen mellan 6 och 190 meter. Tunnelns sträckning ledde genom lager av siltsten, lersten och sandsten. Lager av mörgel och mörgelsten passerade också igenom. Under körning förekom vatteninflöden på upp till 5 l/s.

De två 10,77 km långa enkelspåriga tunnlar kördes uppför en sluttning (0,3 % lutning) med två tunnelbormaskiner med

hård sten, vars skölddiameter var 10,69 m.

Den östra byggnadsdelen, som byggs med konventionell byggnadsmetod (NÖT), omfattar den 2 356 m långa dubbelspåriga tunneln samt 3 tunnlar för nödutgångar, 2 schakt för nödutgångar och 1 schakt för nödventilation. För att minimera sättningar grävdes sektionen först med hjälp av en almtunnel och senare med hjälp av kalott och bänkdrivning. Den slutliga beklädnaden utfördes med hjälp av tätning och inre beklädnad av armerad betong i en logistiskt komplicerad ö-operation från insidan till utsidan.

## DETALJERAD OMFATTNING

Den östra utgrävningen bestod av det 1 827 m långa dubbelspåriga vägbaneröret ( $A=120 \text{ m}^2$ ), det 409 m långa breddningsområdet med fyra breddningsetapper ( $A=120-250 \text{ m}^2$ ) och följande dubbelspåriga vägbanesektion ( $A 90 \text{ m}^2$  vardera).

Varierande geologi och grävprofiler krävde olika konstruktionsmetoder. Den dubbelspåriga tunneln byggdes ursprungligen med hjälp av grävmaskinsdrivning med sprängning för att minska sättningar (ca 80 m), sedan med drivning under en rörskärm (ca 320 m) och senare med kalott- och trossdrivning med 200-250 m mellanrum i en logistiskt komplicerad "ö-operation". Från cirka 1 200 m och framåt övergick man till sprängning.

Den konventionellt drivna östliga drivningen bestod av.

- det 1 827 m långa dubbelspåriga vägbaneröret med ett konstant utgrävningstvårsnitt ( $A=120 \text{ m}^2$ ),
- det 409 m långa breddningsområdet, där utgrävningens tvårsnitt breddades i fyra steg från  $120 \text{ m}^2$  till  $250 \text{ m}^2$ ,
- och även följande två rörsektioner med ett utgrävningensdiameter på  $90 \text{ m}^2$  vardera.

Rocken säkrades med våt sprutbetong "Mixed in Car", dvs. blandningen av sprutbetongen skedde i lastbilens mixer. Under ödrift försörjdes kalotten med våt blandning via en tunnelmastpump.

Allt grävt material transporterades bort med järnväg.

Den östra byggnadsdelen omfattade också tre tunnlar för nödutgångar, varav två mynnar ut i nödutgångsschakt (70 m och 40 m), och ett ventilationsschakt för nödutgångar (200 m).

Alla schakt konstruerades med hjälp av raiseboringsmetoden och avlägsnades med hjälp av slipforming.

Insättningen utfördes med hjälp av tätning och innerfoder av armerad betong. Förutom en bottenformningsvagn användes två 12 m långa valvformningsvagnar, en för valvet med standardtvårsnitt och det första breddningssteget och en för breddning två till fyra ( $A=140-250 \text{ m}^2$ ). Breddningen uppnåddes först genom att sprida ut formsatsen och sedan genom en ytterligare utvändigt monterad träkonstruktion.

Av logistiska skäl byggdes det inre skalet från insidan utåt och basen framåt. Det krävdes en brobalk över byggplatsen för inverteringen (inverteringsbro) för att säkerställa tillgången till byggplatsen för valvet nedströms.

Det inre skalet förblev i stort sett oförstärkt och förstärktes endast i breddnings-, korsnings- och portalområdena på en längd av 400 m och förstärktes dessutom med stålfibrer. Ett stort antal nischer av olika dimensioner krävde en mängd olika ytterligare stål- och träformar.

För de 10,77 km långa två parallella tunnelrören i den västra utfarten installerades först en WDI-invert av armerad och oarmerad betong. Detta följdes av installation och svetsning av en regnskärmsättning med hjälp av två ställningsbilar. Slutligen installerades ett 35 cm tjockt innerfoder av oarmerad betong. 14 månader planerades för installationen av hela

det inre skalet. Den höga produktionen på 36 m/dag kunde uppnås genom att koppla ihop tre formservrar (för både inverst och valv). Följaktligen användes tre kopplade valvformningsvagnar för valv och tre kopplade vändformningsvagnar för varje rör. Trots den förlängda omplaceringen krävde detta mindre formning och möjliggjorde bildandet av en blindfog som en blockfog. I kombination med specialtillverkad betong säkerställde den lägre stigningshastigheten en säker upphöjning.

## UTMANINGAR

- Simultan tunneldrivning med 2 TBM:er med sköld för hård bergsbotten
- Schutter-tunnel med 31,6 % lutning, L = 520 m, A = 14,80 m<sup>2</sup>
- Nödventilationshålan A = 168 m<sup>2</sup>

## HÅLLBARHET

Allt utgrävt material från TVM-linjen installerades som fyllnadsmaterial i järnvägsvallar längs en ca 10 km lång utomhussträcka samt i en soptipp för hushållsavfall som måste saneras i förväg.

## MER INFORMATION

### Eckdata

- Realisation 2004 - 2010
- Total längd 13,126 m
- Tvärsnitt för utgrävning 90 - 168 m<sup>2</sup>
- Geologi Lager av siltsten, lersten, sandsten, märelskikt och märelsten.

### Implenia i byggbranschen

Implenia Construction GmbH,  
Samhällsbyggnad  
Landsberger Straße 290 a, D-80687 München

### Uppgift

En del av den kommersiella ledningen  
ARGE-andel 30 %

### Tjänster som tillhandahålls

Byggande av en tunnel

### Konstruktionsmetod

- Hård bergart TBM Ø = 10,69 m
- L = 2 x 10,770 m, A = 90 m<sup>2</sup>, segmentfoder, d = 35 cm, b = 2,25 m
- Totalt 25 tvärsnitt, var 500:e meter
- Konventionell grävning med grävmaskin och sprängning
- L = 2 356 m, A = 80 - 250 m<sup>2</sup>

### Deltagare

Konstruktör  
Österrikiska federala järnvägar (ÖBB)

Ingenjör  
Implenia Construction GmbH  
Konstruktionsdesign (i JV)

ARGE  
ARGE Tunnel Wienerwald

## FAKTA

---

<b>Plats</b>	Westportal Wienerwaldtunnel , Österrike
<b>Status</b>	Färdigställd
<b>Projektvolym</b>	341 M EUR
<b>Byggstart</b>	Januari 2004
<b>Färdigställande</b>	Maj 2010
<b>TBM tunneldrivning</b>	✓

---

## TJÄNSTER/ARBETEN

---

Tunneldrivning

Trafiktunnlar



---

<https://implenia.com/sv-se/referenser/detail/ref/tunnel-i-wienerwald/>

Creation: 05.07.2026 12:44