

<<地铁系统结构防水劣化与修缮>>

图书基本信息

书名：<<地铁系统结构防水劣化与修缮>>

13位ISBN编号：9787030313096

10位ISBN编号：7030313097

出版时间：2011-6

出版时间：科学出版社

作者：薛绍祖

页数：151

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问：<http://www.tushu007.com>

## <<地铁系统结构防水劣化与修缮>>

### 内容概要

在我国地铁建设大发展的时期，作者从质量为本、安全为先的角度，论述了地铁结构防水设计、防水施工、防水工程维护管理的要素。

全书共分4章：第1章为各国地铁结构防水掠影，重点介绍了国内外地铁结构防水的发展历程；第2章介绍地铁系统结构防水劣化及危害；第3章介绍地铁隧道维修管理及技术；第4章介绍地铁结构防水劣化修缮案例分析及实务以及运营地铁系统的补修补强、渗漏水整治最新技术动向。

《地铁系统结构防水劣化与修缮》可供城市轨道交通建设的设计、施工、监理技术人员，城市轨道交通土建设施运行与维修管理人员，以及大专院校相关专业师生阅读参考。

## <<地铁系统结构防水劣化与修缮>>

### 作者简介

薛绍祖，1939年生，祖籍山西稷山，教授级高级工程师、国家注册监理师，长期从事地铁建设、隧道与地下工程防水、化学注浆等的科研、设计、施工、监理等工作。

曾任上海地铁运营有限公司副总工程师。

现为上海地铁咨询监理科技有限公司顾问、上海市建智建设工程咨询人才培训中心兼职教授。

## <<地铁系统结构防水劣化与修缮>>

### 书籍目录

前言第1章 各国地铁结构防水掠影1.1 中国地铁1.1.1 北京地铁1.1.2 上海地铁1.1.3 香港地铁1.2 日本地铁1.3 新加坡地铁1.4 俄罗斯地铁1.5 匈牙利地铁1.6 德国地铁1.7 法国地铁1.8 英国地铁1.9 美国地铁1.10 加拿大地铁第2章 地铁系统结构防水劣化及危害2.1 从五则媒体报道说起事件一：上海地铁中山公园站突发性进水事件事件二：上海地铁1号线全线瘫痪事件三：隧道结构顶部变形缝处混凝土剥落事件四：10号线南京东路站现惊险一幕两块天花板吊顶砸落事件五：莲花路地铁站出口通道天花板脱落2.2 结构防水劣化现象透析2.3 钢筋混凝土病害2.3.1 保护层混凝土碳化引起钢筋锈蚀2.3.2 溶出性腐蚀2.3.3 化学腐蚀2.3.4 钢筋锈蚀现象透析第3章 地铁隧道维修管理及技术3.1 维修管理3.1.1 地铁隧道维修管理的基本理念3.1.2 地铁隧道维修管理的基本原则3.1.3 地铁隧道变异的检查和调查3.2 活动缝的渗漏水整治3.2.1 日本3S工法3.2.2 欧洲预制嵌件法3.2.3 欧洲软管注浆法3.2.4 泡沫橡胶管塞缝法3.3 环氧树脂的应用3.3.1 高渗透改性环氧树脂材料3.3.2 工程实例3.4 混凝土剥离修补技术3.4.1 典型实例3.4.2 维尼纶网格3.4.3 裂缝修补系统3.5 无机防水涂料3.5.1 无机防水涂料的分类定位3.5.2 无机防水涂料的研究发展3.6 结构混凝土的裂缝自愈3.7 电脉冲防渗技术3.8 非线性阻尼探质技术第4章 地铁结构防水劣化修缮案例分析及实务4.1 工程实例分析4.1.1 过河段矩形区间隧道4.1.2 上海常熟路地铁车站4.1.3 上海火车站地铁车站4.1.4 工程质量缺陷追记4.2 修缮案例4.2.1 车站出入口楼梯渗漏水4.2.2 车站变形缝4.2.3 车站水平通道4.2.4 道床与衬砌间隙4.2.5 管片嵌缝防水4.3 上海首座地铁车站土建工程的特色4.3.1 工程概况4.3.2 基坑开挖时支撑系统的改进4.3.3 端头井的中心岛式支撑法4.3.4 车站结构壳体不设变形缝4.3.5 用倒滤层解决抗浮问题4.3.6 结语4.4 地下防水工程施工监理实务要点4.4.1 引言4.4.2 规范概要4.4.3 基本概念4.4.4 地下防水工程施工监理实务要点4.4.5 地下工程渗漏水检验与检测方法4.4.6 防水专业监理工程师的职责参考文献

## <<地铁系统结构防水劣化与修缮>>

### 章节摘录

2007年12月2日，地铁与九铁的车务运作正式合并；当天，九铁营运告终；与此同时，地铁公司也易名为港铁公司。

合并后的综合铁路系统全长168.1km，由9条市区线共80个车站组成。

20世纪60年代，香港经济急速发展，人口不断增加，公共交通的需求量越来越大。

因此，香港政府于1964年邀请了英国的道路研究部门，就香港交通未来发展进行研究，并在1967年发表了《香港乘客运输研究》，强调急需兴建大容量运输系统，以解决当时的交通问题。

1967年9月，英国费尔文霍士顾问工程公司提出了香港兴建城市地下铁路系统的可行性研究报告：全长51km，4条路线分9期兴建，耗资150亿港元。

当时建议的4条路线为荃湾线、观塘线、港岛线、沙田线。

1968年，该顾问公司就倡议的建造估价做出修正；1970年，该顾问公司完成对兴建地下铁路系统的进一步研究，提交最终报告书：建议兴建一个全长52.7km的地下铁路系统，分成3条主要行车线——港九线、港岛线、东九龙线以及两条港九线支线——荃湾支线、观塘支线。

该顾问公司同时建议以“分期兴建”方式兴建首期共长20km的路线，为“早期系统”。

“早期系统”包括港岛线（上环街市—海军船坞）、港九线（海军船坞—旺角）、观塘支线（旺角—彩虹）。

1972年，香港政府成立了集体运输临时管理局，原则上同意先行兴建“早期系统”。

1973年3月，香港政府曾于地铁沿线的港岛旧海军船坞、尖沙咀半岛酒店、荔枝角及乐富的地底兴建试验隧道，试验地质。

该试验隧道英国财团中标，以900万港元兴建，合约条款注明，该财团3年内不参与其他地铁承建项目，以示公允。

同一时间，香港政府为工程进行招标，共有8个财团投标，而政府则初步选定了4个国际财团。

当时的计划是将工程以固定价格的单一合约形式批出。

1974年初，日本财团签署了承投工程意向书，但在同年11月因石油危机问题而对投资前景悲观，决定退出，以致有关计划一度暂停。

<<地铁系统结构防水劣化与修缮>>

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:<http://www.tushu007.com>