

СТАНЦИЯ МЕТРО МЕЛКОГО ЗАЛОЖЕНИЯ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН В ГОРОДЕ ТАШКЕНТ, НА ПЕРЕСЕЧЕНИИ УЛИЦ ПАРКЕНТ И МИРЗО УЛУГБЕК

*Шарилов Суннатилло Шахобидин угли, студент 4-го курса
кафедры «Мосты и тоннели»*

*Белорусский национальный технический университет, г. Минск
(Научный руководитель – Яковлев А.А., старший преподаватель)*

Для строительства метрополитена был выбрана столица Узбекистана город Ташкент. Я выбрал один из очень популярных и переполненных улиц Ташкента Паркент и Мирзо Улугбек. Моей задачей было во первых, разгрузить этих улиц города для того чтобы людям было добраться до место назначения, и во вторых пространственная разобщенность мест жительства от основных мест приложения труда увеличивают нагрузку на транспортную систему и затраты времени на передвижения.

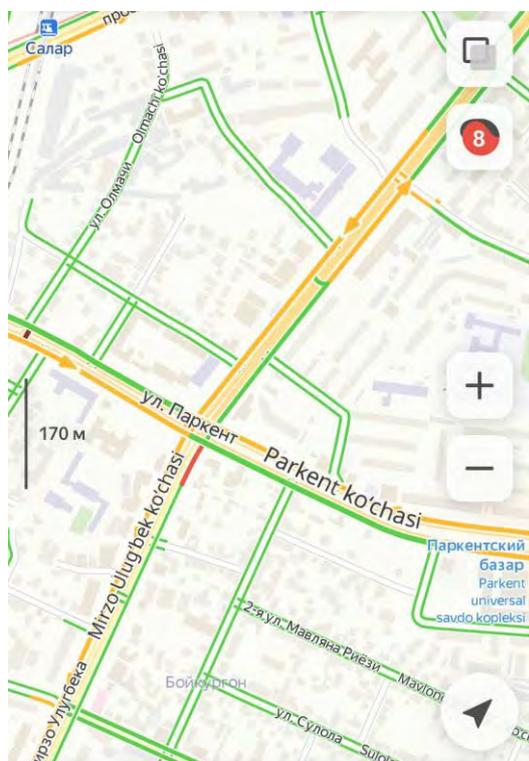


Рисунок 1 – Карта пробок

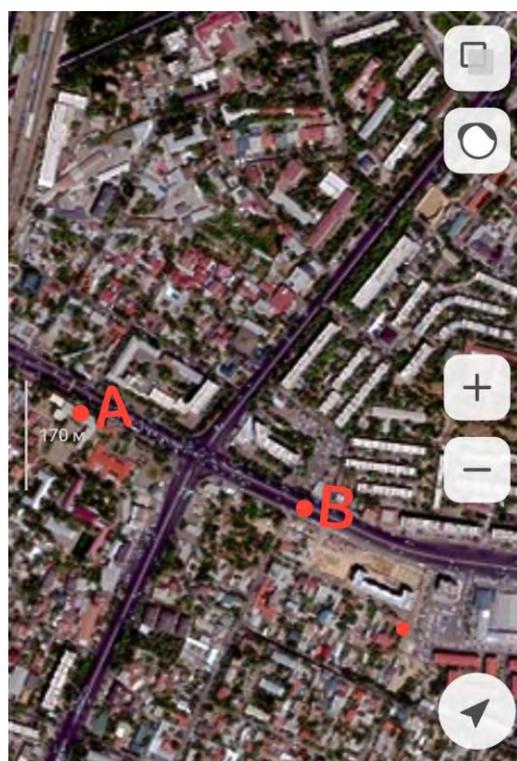


Рисунок 2 – Генеральный план

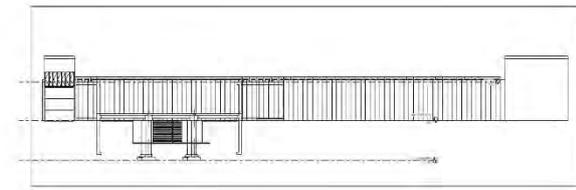


Рисунок 3 – Разрез метрополитена

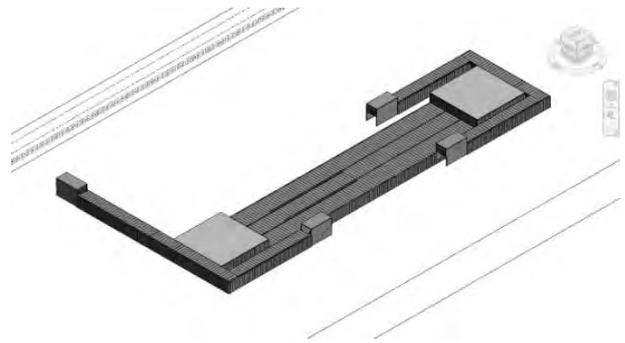


Рисунок 4 – Общий вид в ривете

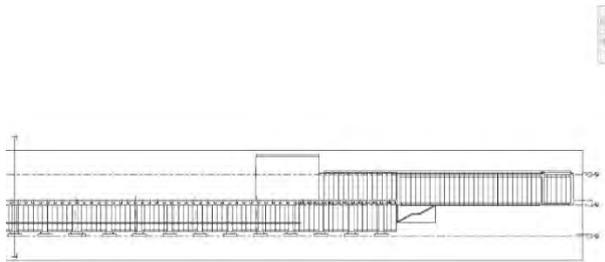


Рисунок 5 – Фасад метрополитена

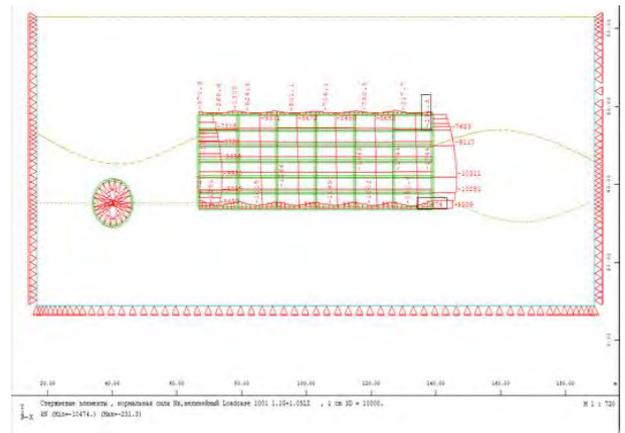


Рисунок 6 – Моменты возникающие в конструкциях тоннелей

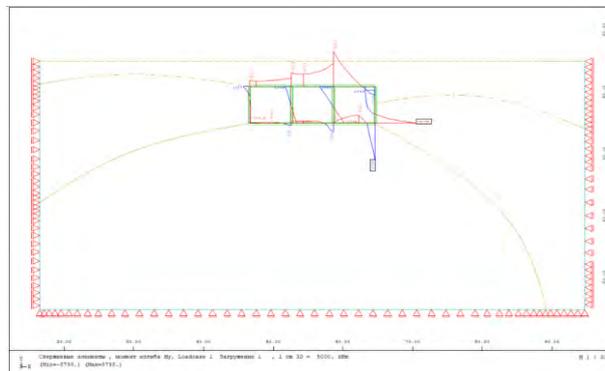


Рисунок 7 – Расчет метрополитена на внутренние усилия Nx

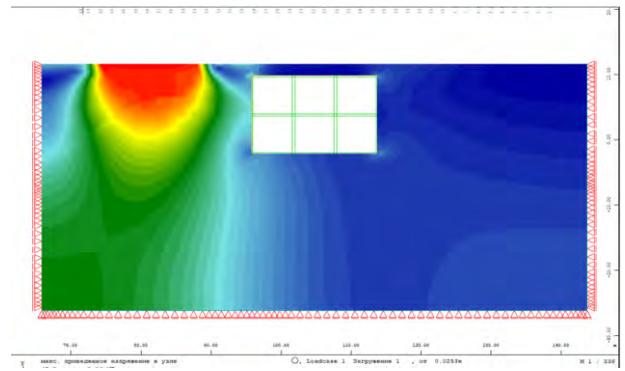


Рисунок 8 – Изо-поля напряжений по оси y (по вертикали)

Связь вестибюля с платформой обеспечивают эскалаторы и лестницы. Также были определены основные нагрузки и рассчитаны усилия, которые они вызывают в конструкции.

Литература:

1. Маковский Л.В. «Проектирование автодорожных и городских тоннелей». М., Транспорт, 1993 г.

2. Руппенейт К.В. Некоторые вопросы механики горных пород. М., Углетехиздат, 1954, 383 с.
3. Руппенейт К.В., Шейнин В.И. Некоторые статистические задачи расчета подземных сооружений. М., «Недра», 1969, 153 с.