

**СТАНЦИЯ МЕТРО МЕЛКОГО ЗАЛОЖЕНИЯ РЕСПУБЛИКИ
УЗБЕКИСТАН В ГОРОДЕ ТАШКЕНТ, НА ПЕРЕСЕЧЕНИИ УЛИЦ
АККУРГАН И ПРОС. МУСТАКИЛЛИК**

*Шукуров Аслиддин Меликул угли, студент 4-го курса
кафедры «Мосты и тоннели»*

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

Растянность города с севера на юг и пространственная разобщенность мест жительства от основных мест приложения труда увеличивают нагрузку на транспортную систему и затраты времени на передвижения.

В полной мере решить данные проблемы может метрополитен. Рельсовый вид общественного транспорта, трассы которого проложены отдельно от улиц, зачастую под землёй. Метрополитен (метро), городская внеуличная железная дорога для перевозок пассажиров. Название «метрополитен» принято в России и во многих других странах; другое название-«подземка»

В данной работе был разработан план метрополитена в город Ташкент и запроектирована станция заложения (назначены размеры центрального зала и платформ для посадки и высадки пассажиров).

Также были определены основные нагрузки и рассчитаны усилия, которые они вызывают в конструкции, с целью разгрузить улицы города и обеспечить мобильность населения. Принято решение запроектировать станцию вблизи центра города, которая снизит поток автомобилей в этой части населенного пункта. Строительство «глубокого» метро начинается с прокладки шахтного ствола для лифта, который будет доставлять метростроителей и необходимое оборудование «рабочее место»

Пространственная разобщенность мест жительства от основных мест приложения труда увеличивают нагрузку на транспортную систему и затраты времени на передвижения.

Координаты станционного комплекса:

Начало станционного комплекса, точка А -41.321041 N 69.301964 E. Конец станционного комплекса, Точка Б – 41.321239 N 69.304787 E.

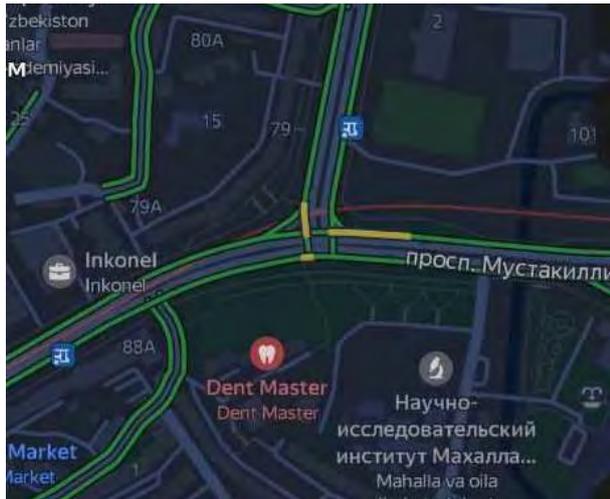


Рисунок 1 – Карта с пробок 8-9 баллов на ул. Г. Алиева



Рисунок 2 – Генеральный план



Рисунок 3 – Общий вид ревита

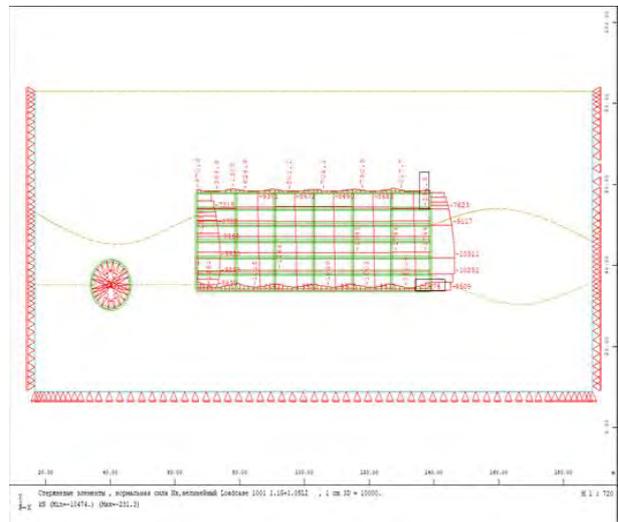


Рисунок 4 – Моменты возникающие в конструкциях тоннелей

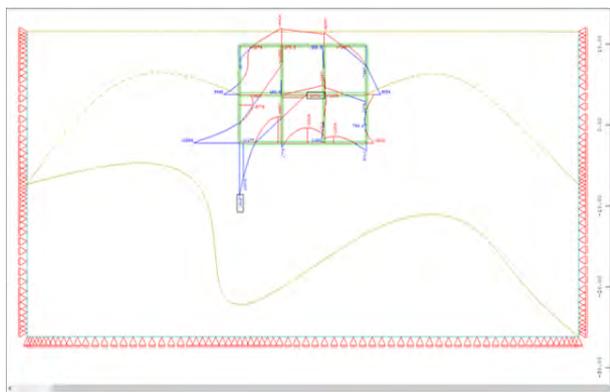


Рисунок 5 – Расчет метрополитена на внутренние Усилия

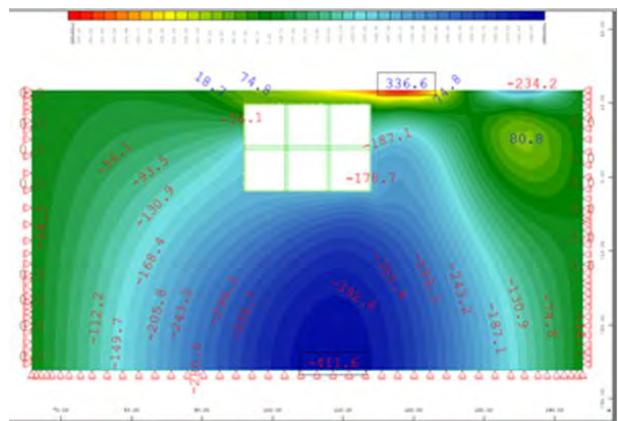


Рисунок 6 – Изо-поля напряжений по оси у (по вертикали)

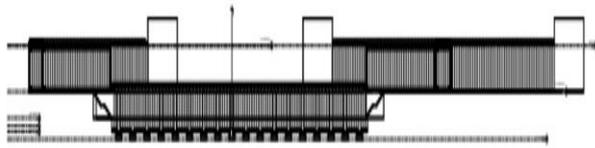


Рисунок 7 – Фасад метрополитена

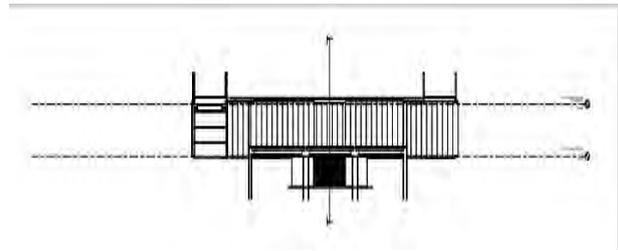


Рисунок 8 – Разрез метрополитена

Также были определены основные нагрузки и рассчитаны усилия, которые они вызывают в конструкции

Пространственная разобщенность мест жительства от основных мест приложения труда увеличивают нагрузку на транспортную систему и затраты времени на передвижения.

Связь вестибюль которой подразумевается крытое помещение, посредством которого пассажиры осуществляют перемещение с улицы к эскалаторам и платформам.

Также были определены основные нагрузки и рассчитаны усилия, которые они вызывают в конструкции.

Литература:

1. Пастушков Г.П., Кузьмицкий В.А., Пастушков В.Г., Олляк В.Ю., Кузьмицкий Д.В. Проектирование тоннелей, сооружаемых горным способом //—2005 С.96
2. ТКП 45-3.03-115-2008 (02250). МЕТРОПОЛИТЕНА. Строительные нормы проектирования.
3. Маковский Л.В. «Проектирование автодорожных и городских тоннелей». М., Транспорт, 1993 г.
4. Родькин И.С. Проветривание горных выработок при строительстве шахт. М., «Недра», 1970, 223 с.
5. Руппнейт К.В. Некоторые вопросы механики горных пород. М., Углетехиздат, 1954, 383 с.
6. Руппнейт К.В., Шейнин В.И. Некоторые статистические задачи расчета подземных сооружений. М., «Недра», 1969, 153 с.