

Рисунок 2.14 – Многоярусная поддерживающая опора:

а – 1-й этап строительства (одноярусная опора для скоростного пассажирского транспорта); б – 2-й этап (добавлен второй ярус для грузового и пассажирского общественного транспорта); в – вид на двухъярусную опору сбоку;  
1–5 – транспортные модули, соответственно: для индивидуального пользования; типа «микроавтобус»; платформа для перевозки габаритных грузов, например, легковых автомобилей; типа «автобус»; платформа для перевозки контейнеров (для сыпучих, жидких и штучных грузов)

Анкерные опоры в СТС (рисунок 2.15) установлены с шагом  $l_a = 1-100$  км, который определяется технологией строительства струнной путевой структуры, рельефом местности и расчетным усилием натяжения струн.

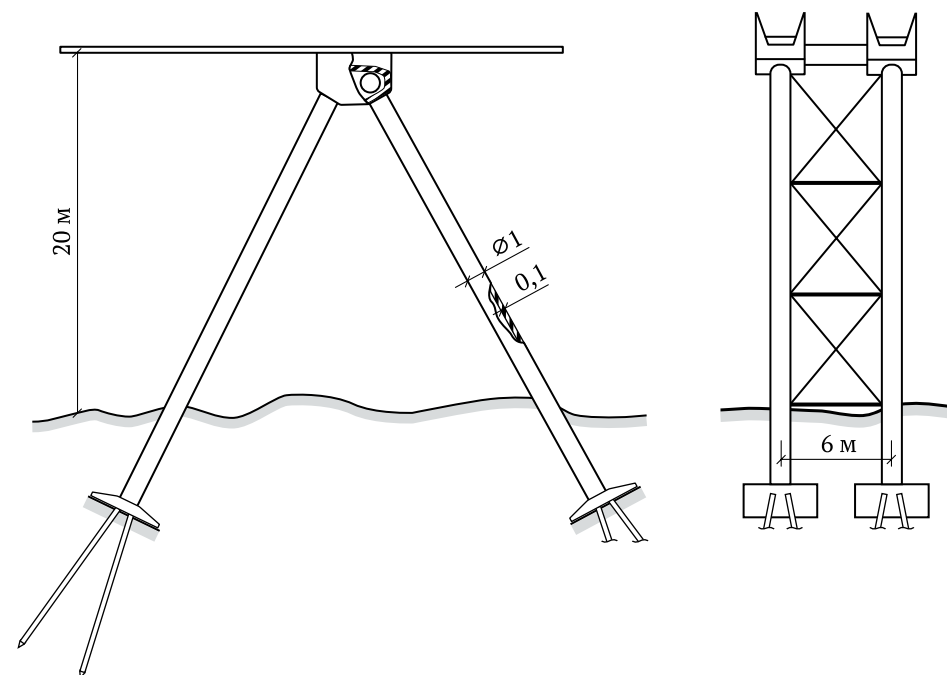


Рисунок 2.15 – Анкерная опора (вариант)

На этих опорах осуществляется анкеровка растянутых струн, поэтому они рассчитаны на одностороннее воздействие горизонтальной силы (100–1000 тс и более), которые возникают в процессе строительства СТС, а также в случае обрыва всех струн эксплуатирующейся трассы, например, в результате падения на путевую структуру самолета. В случае обрыва всех струн участок путевой структуры между соседними анкерными опорами подлежит восстановлению. Из этих соображений расстояние между ними должно быть минимальным, хотя это и приведет к удорожанию трассы. Опоры воспринимают также дополнительные напряжения в струне, возникающие в результате ее температурных деформаций, которые могут достигать в климатических зонах с резко континентальным климатом 20 % от расчетных усилий натяжения струн. Такие дополнительные нагрузки могут возникнуть лишь в процессе строительства трассы (на ее конечных участках, если они оставлены на зиму недостроенными), а также на первой