

## 目次

### 地铁车站地下连续墙裂缝控制标准的优化探讨

吴小将1, 刘国彬1, 卢礼顺2, 李志高1

(1. 同济大学 地下建筑与工程系, 上海 200092; 2. 上海磁悬浮交通发展有限公司, 上海 201204)

收稿日期 2005-6-26 修回日期 2005-7-28 网络版发布日期 2008-3-19 接受日期 2005-6-26

**摘要** 通过对上海软土地区的几个地铁车站深基坑工程的地下连续墙的弯矩和钢筋应力进行跟踪分析, 得到了这些基坑地下连续墙所受弯矩的包络图, 并与地下连续墙能承受的弯矩极值进行对比, 得到深基坑工程地下连续墙的弯矩承载能力还有一定的发挥余地。分析了导致设计中地下连续墙配筋偏大的原因主要是由于最大裂缝宽度  $w_{lim} = 0.2 \text{ mm}$  引起的, 若将地下连续墙的最大裂缝宽度放宽至  $w_{lim} = 0.3 \text{ mm}$ , 则在可以满足深基坑工程地下连续墙的弯矩承载能力的同时, 也可大大地降低地下连续墙的配筋, 减少工程投资, 达到充分利用建设资金的目的。

**关键词** [地下工程](#); [深基坑](#); [地下连续墙](#); [承载力](#); [最大裂缝宽度](#)

分类号

**DOI:**

通讯作者:

作者个人主页: [吴小将1](#); [刘国彬1](#); [卢礼顺2](#); [李志高1](#)

## 扩展功能

本文信息

▶ [Supporting info](#)

▶ [PDF\(205KB\)](#)

▶ [\[HTML全文\]\(0KB\)](#)

▶ [参考文献\[PDF\]](#)

▶ [参考文献](#)

服务与反馈

▶ [把本文推荐给朋友](#)

▶ [加入我的书架](#)

▶ [加入引用管理器](#)

▶ [引用本文](#)

▶ [Email Alert](#)

▶ [文章反馈](#)

▶ [浏览反馈信息](#)

相关信息

▶ [本刊中 包含“地下工程; 深基坑; 地下连续墙; 承载力; 最大裂缝宽度”的相关文章](#)

▶ 本文作者相关文章

- [吴小将](#)
- [刘国彬](#)
- [卢礼顺](#)
- [李志高](#)