



«

»

115487, , . , 18/29



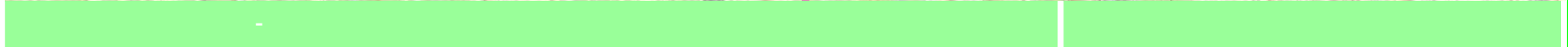
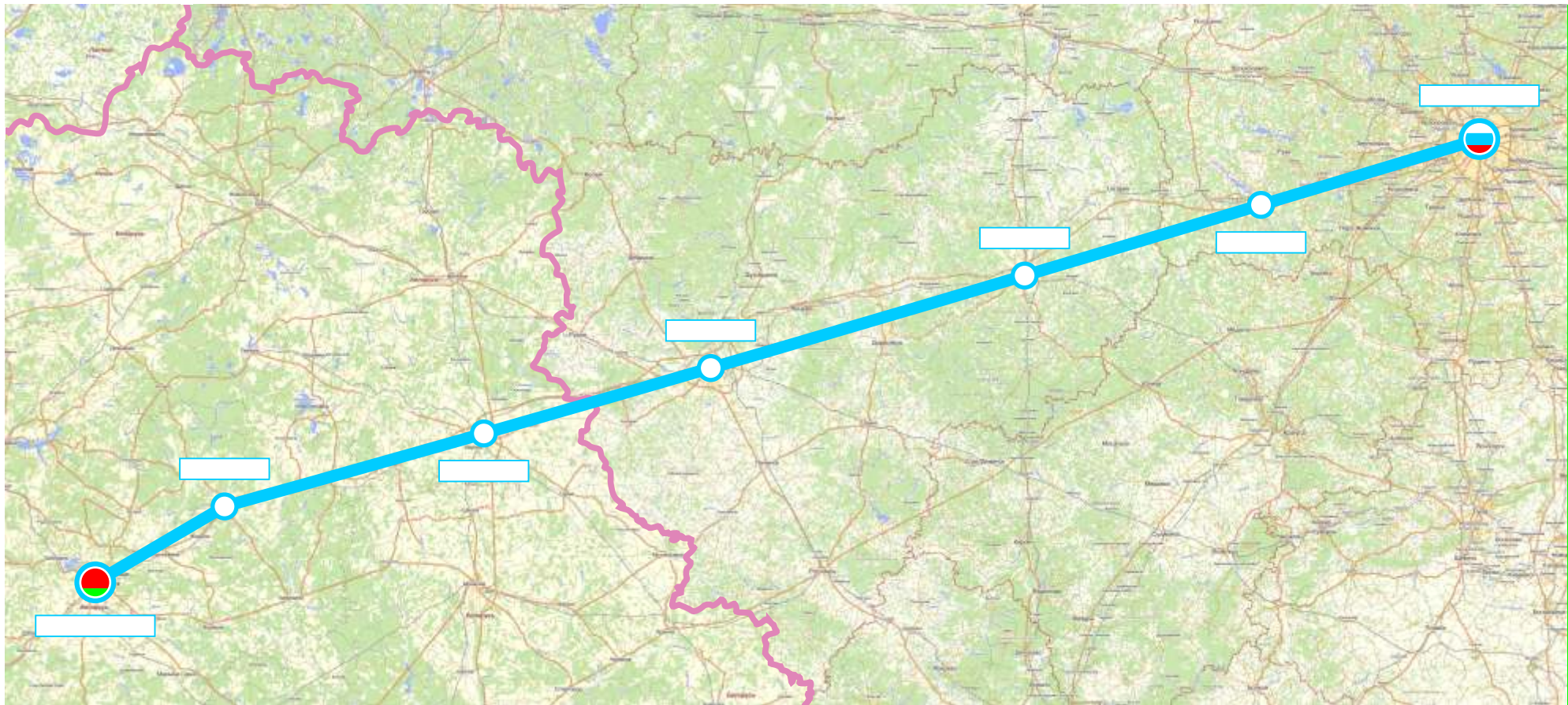
«

—

»



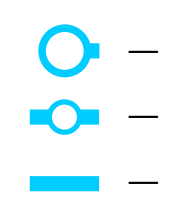
, 2010



..... 675
 30—40
 5—10
 (.....)
 675) 100 . /
 :

- 350 /
- 44
- 190
-
- 76
- 7,6
- — : 2 05 . (—) 340 ./

— 675) 800 . /
 - 7 .
 (.....)
 : 54 . .
 19 . .
 - 3 . .
 (18) 1,5 . .
 **77,5** . .









-327

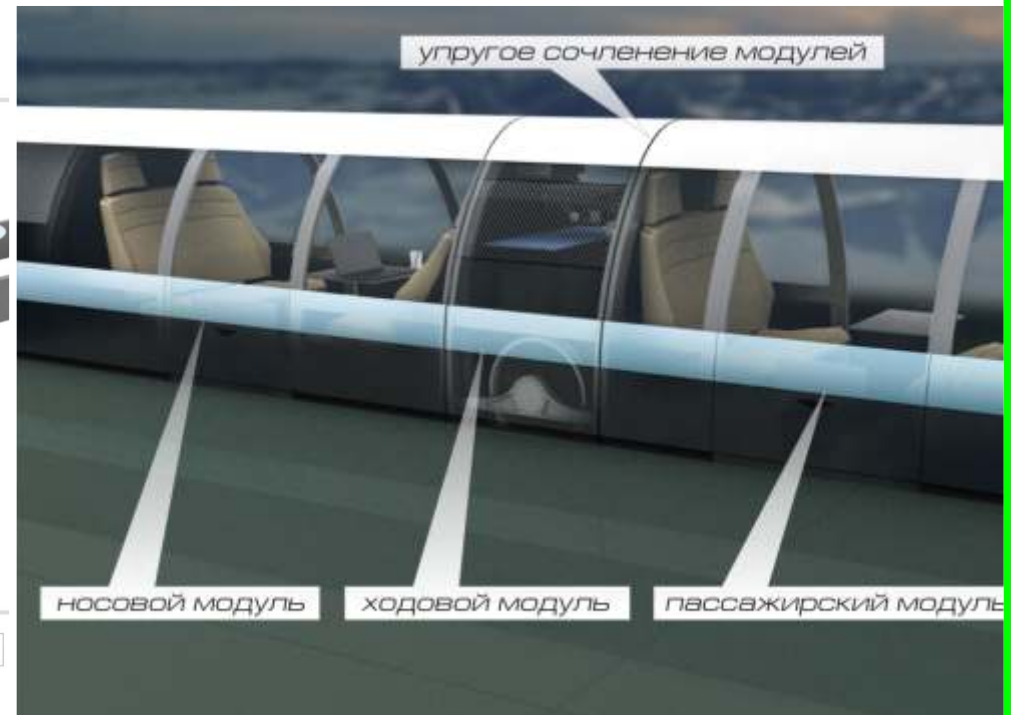
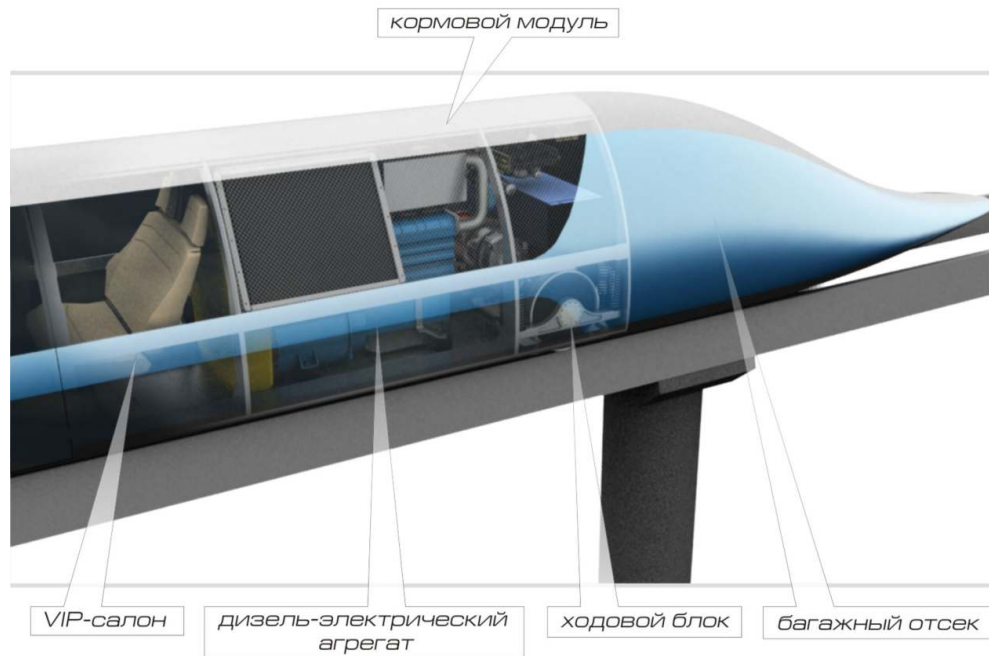
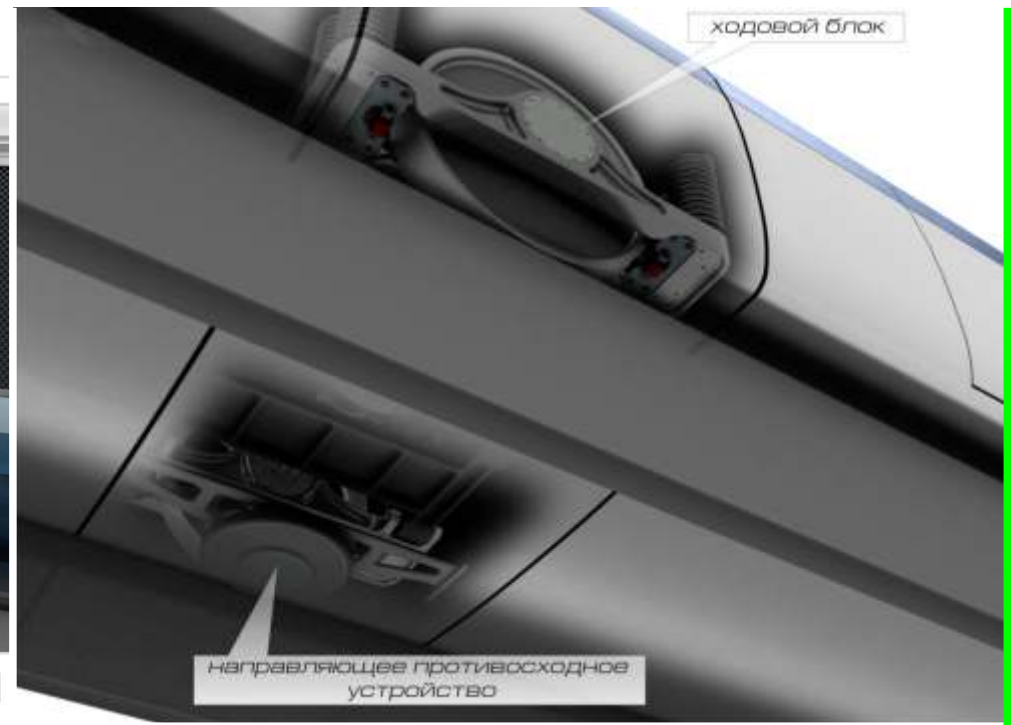
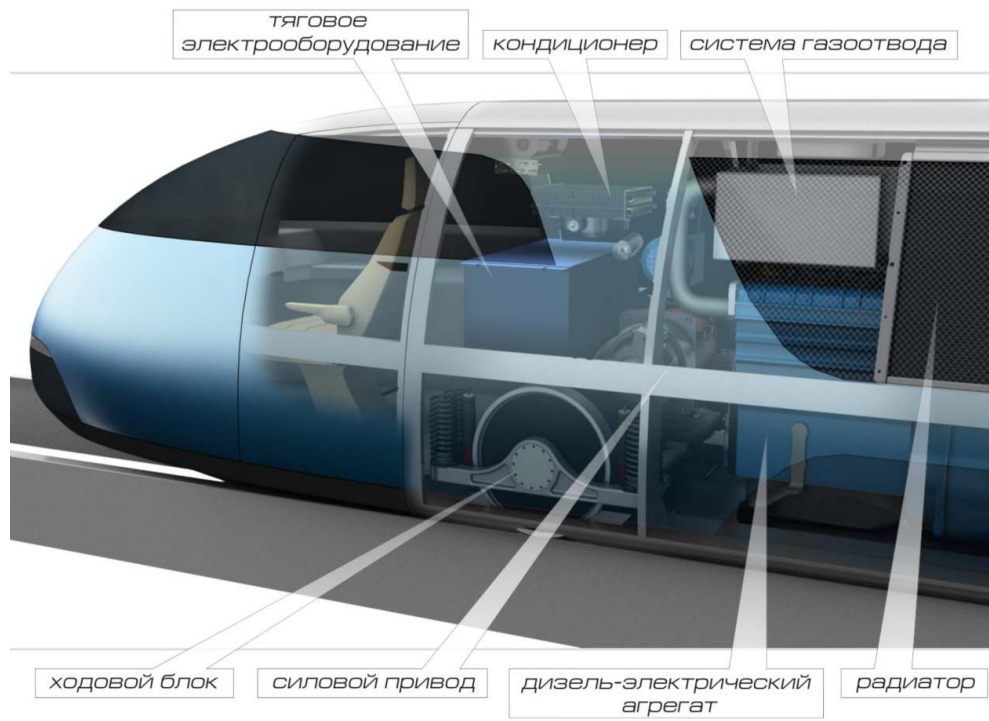
VIP-

VIP-

-327

1		44 (8 VIP-)
2		14300
3		19500
4	- - - -	40700 1600 1675 1250
5	, /	360
6		12 12
7	- /100 (360 / ,) - /100	23 0,5
8	- (W)	2,5





Ориентировочная стоимость высокоскоростного (360 км/час) двухпутного СТЮ «Москва—Минск» в различных вариантах исполнения (для двухстороннего пассажиропотока 100 тыс. пасс./сутки, в зависимости от вместимости юнибуса и колеи путевой структуры)

Вместимость юнибуса, чел.	Требуемое количество юнибусов, шт.	Ширина колеи, м	Организация движения по трассе	Интервал движения поездов (или одиночных юнибусов), сек.	Расстояние между центрами соседних поездов (или одиночными юнибусами) на трассе, м	Ориентировочная стоимость ¹ двухпутного СТЮ (675 км), млн. USD						Себестоимость ¹ проезда пассажира (675 км), USD/чел.
						Путевая структура и опоры	Подвижной состав ²	Воззлы, дапе	Система управления	Всего система СТЮ неэлектрифицированная	Всего система СТЮ электрифицированная	
1	7710	0,75	поездами ³ из 30 юнибусов	52	5200	450	120	90	350 ⁴	1010	1600	25
2	3855	0,75	поездами ³ из 15 юнибусов	52	5200	550	120	85	350 ⁴	1105	1700	20
5	1542	1,00	поездами ³ из 6 юнибусов	52	5200	750	120	80	350 ⁴	1300	1800	15
10	771	1,00	поездами ³ из 3 юнибусов	52	5200	950	120	75	350 ⁴	1495	1950	13
25	308	1,25	одиночными юнибусами	43	4300	1150	120	70	75 ⁵	1415	1850	11
50	154	1,50	одиночными юнибусами	86	8600	1550	120	65	75 ⁵	1810	2200	10
100	77	1,75	одиночными юнибусами	172	17200	2200	120	60	75 ⁵	2455	2800	9

¹ Уточняется при проектировании.

² Стоимость 1-го пассажирского места в юнибусе практически не зависит от его вместимости и при серийном производстве составит примерно 15 000 USD/пасс.

³ Безопасное расстояние на трассе между соседними юнибусами, связанными в поезд электронной сцепкой, — 100—200 м; при штатном торможении впереди идущего юнибуса с ускорением 1 м/с², он будет обгонять сзади идущий юнибус в течение 14—20 сек., что по времени достаточно для адекватного реагирования системы управления каждым поездом; на станции юнибусы в поезде стоят вплотную друг к другу (по мере снижения скорости движения юнибусов они сближаются друг с другом, по мере увеличения скорости удаляются друг от друга, сохраняя временной интервал движения между ними, например, равный 2 сек., тогда, например, при скорости 100 м/сек. расстояние между ними на трассе будет равно 200 м, а при скорости 5 м/сек. — 10 м).

⁴ Автоматическая система управления.

⁵ Ручная система управления.

Примечание: По трассе одновременно могут двигаться с расчётной скоростью движения (360 км/час) юнибусы и меньшей вместимости, чем расчётная. Например, если транспортная система «второго уровня» будет проектироваться под 50-ти местные юнибусы (аналог в автомобильном транспорте — междугородный автобус), то будет разрешено движение и любых других юнибусов меньшей массы с любой меньшей вместимостью (но с той же шириной колеи и с той же расчётной скоростью движения) — юнибусов-«мотоциклов» (1—2 чел.), юнибусов-«легковых автомобилей» (3—5 чел.), юнибусов-«микровнозусов» (8—15 чел.) и т.д., в том числе находящихся в личном (частном) пользовании. В этом СТЮ не будет отличаться от автомобильной дороги.

« »

() 360 /

6—8 , 50—70

7—10 . , 20

50 / , 100

() .

30 (100)

5—10) , (;

100 , —

« » () .

« » ,

25—30 —

15—20 (

10—15 — « » —

1,5—2 — 1,50 1,25

50 .



100 , — 2 . . . ; — 1000 : — 100 . . . ; — 700 . . . ;

() ,

— ,
,
,
(, ,) .

15—20

15—20

,
.
:
, « » ,
30—40
(,
5—10 ,
:
,) ,
,
.

3—5

« »

, . ,
2,5—3

() — 2 . . .
2—2,5 .

» — 2 05 675 . . .
— 340 ./ 50 /100 . . . ,

()

- « — »:
- — 2000 ;
- — 40 . . . ;
- — 5 . . . ;
- — 2 . . . ;
- 100 . . . ; — 500 .
- ;
- () — 400 100 . . . ;
- — 400 . . .

