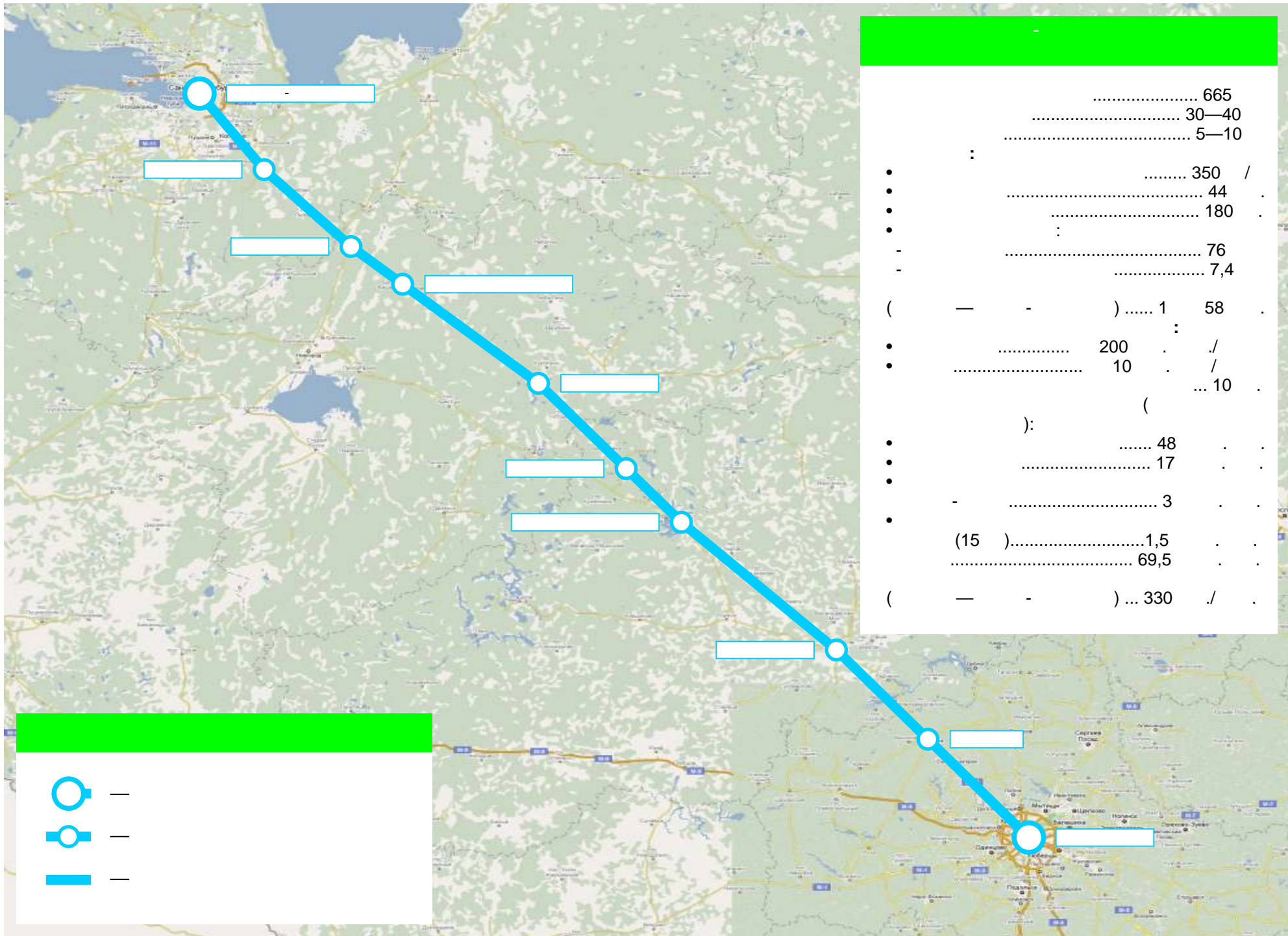



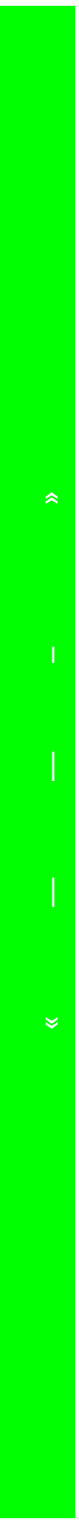


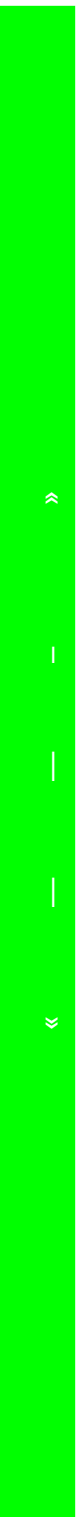


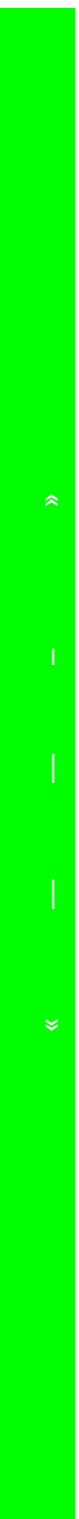
2009



-  —
-  —
-  —







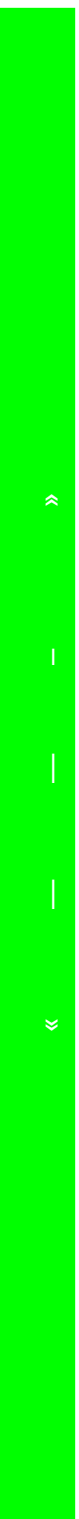
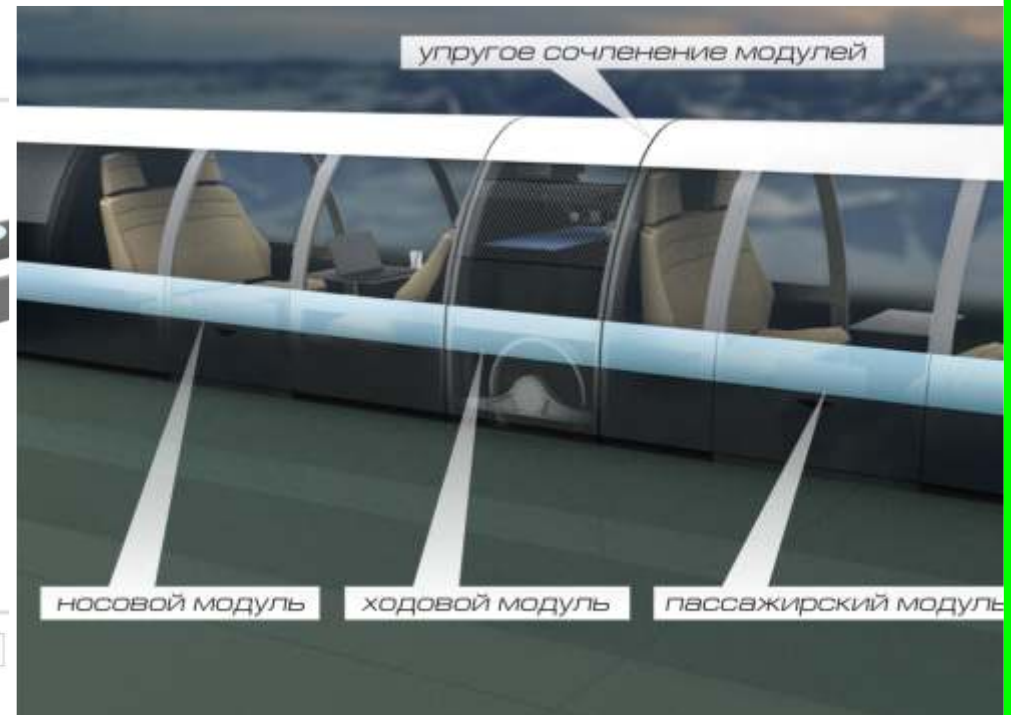
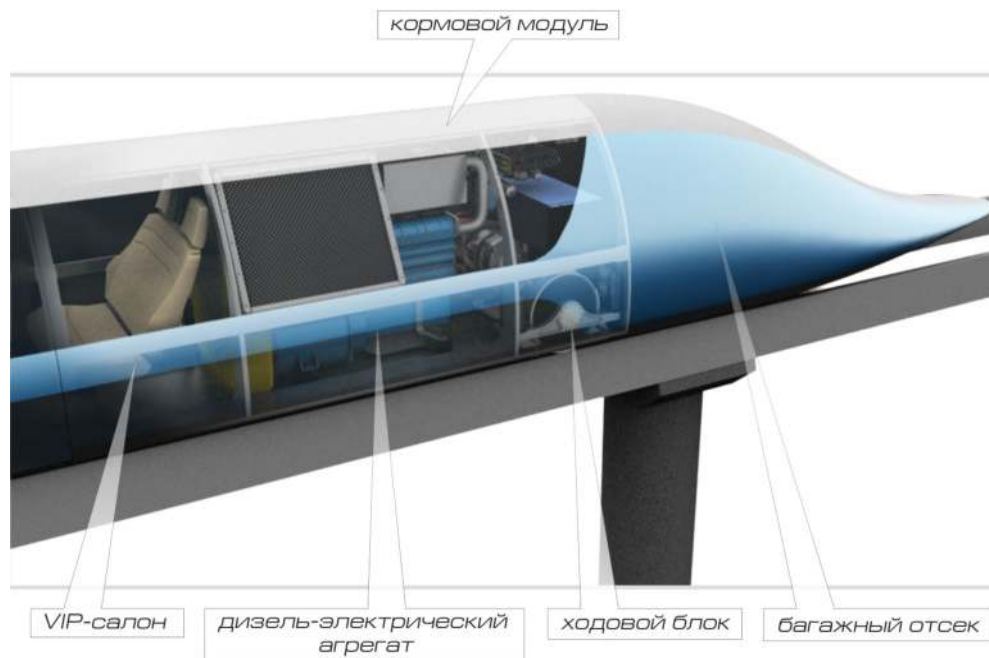
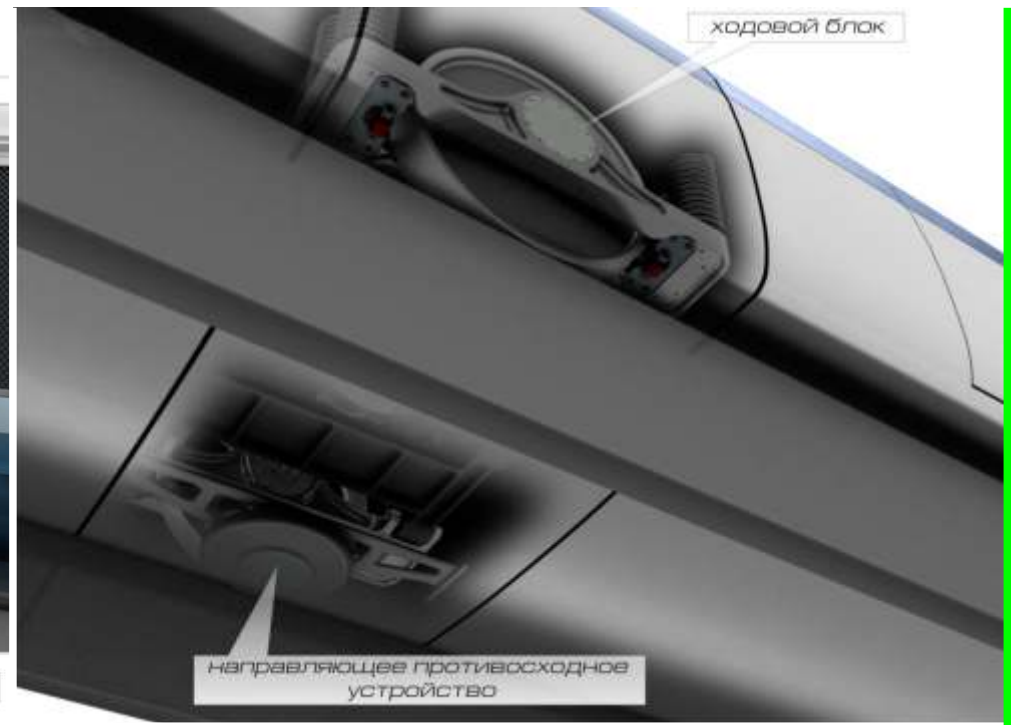
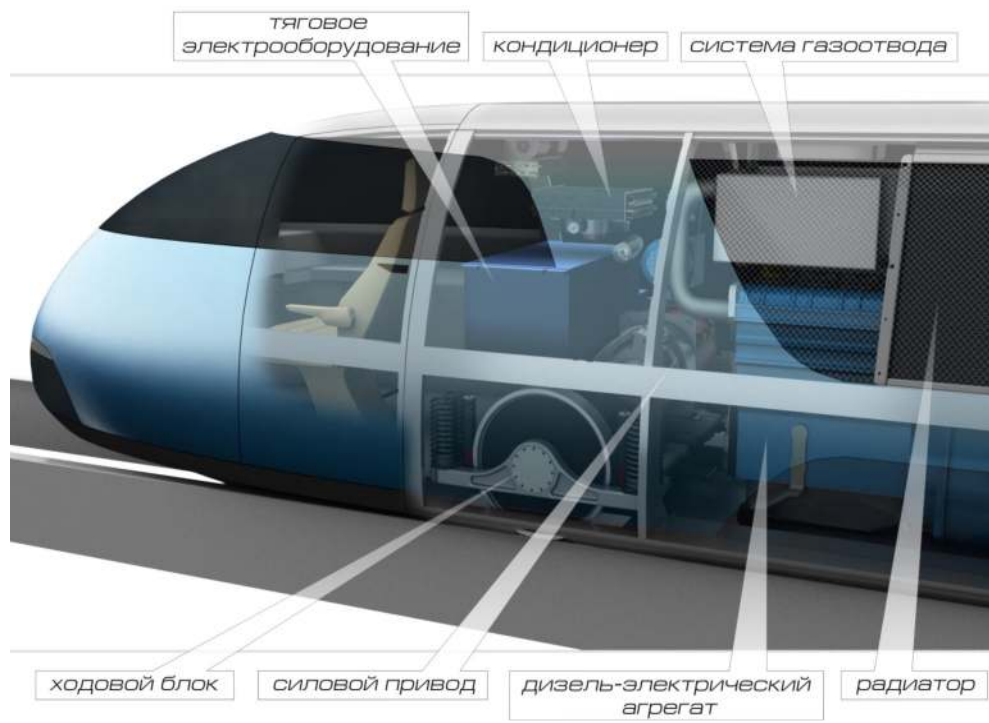
-327

VIP-

VIP-

-327

1		44 (8 VIP-)
2		14300
3		19500
4	- - - -	40700 1600 1675 1250
5	, /	350
6		12 12
7	- /100 (350 / ,) - /100	23 0,5
8	- (W)	2,5



Ориентировочная стоимость высокоскоростного (360 км/час) двухпутного СТЮ «С.-Петербург — Москва» 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 (665 км), млн. USD						Себестоимость ¹ проезда пассажира (665км), USD/чел.
						Путевая структура и опоры	Подвижной состав ²	Вокзалы, депо	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 15000 USD/пасс.

³ Безопасное расстояние на трассе между соседними юнибусами, связанными в поезд электронной сцепкой, — 100—200 м; при нештатном торможении впереди идущего юнибуса с ускорением 1 м/с², он будет сближаться с сзади идущим юнибусом в течение 14—20 сек., что достаточно для адекватного реагирования автоматической 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 спроектирована 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 скоростью движения) — юнибусов-«мотоциклов», юнибусов-«легковых автомобилей», юнибусов-«микроавтобусов» и т.д., в том числе находящихся в личном (частном) пользовании. В этом СТЮ не будет отличаться от автомобильной дороги.

15—20

,
,
(
,
,
)

15—20

,
,
,
,
:
«
»,
30—40
,
5—10
,
,
.

3—5

«

»

2,5—3

2—2,5

— 1,5

« — — — »

665
— 1 58
— 50 /100
— 330 ./

()

« — — »:

- — — 1000 ;
- — — 40 . . ;
- — 5 . . ;
- — 2 . . ;
- 100 . ;
- — 500
- (—) — 400 100 . . ;
- — — 400 . .