



Сравнительный анализ Струнного транспорта Юницкого (СТЮ) и Московской монорельсовой транспортной системы (ММТС)

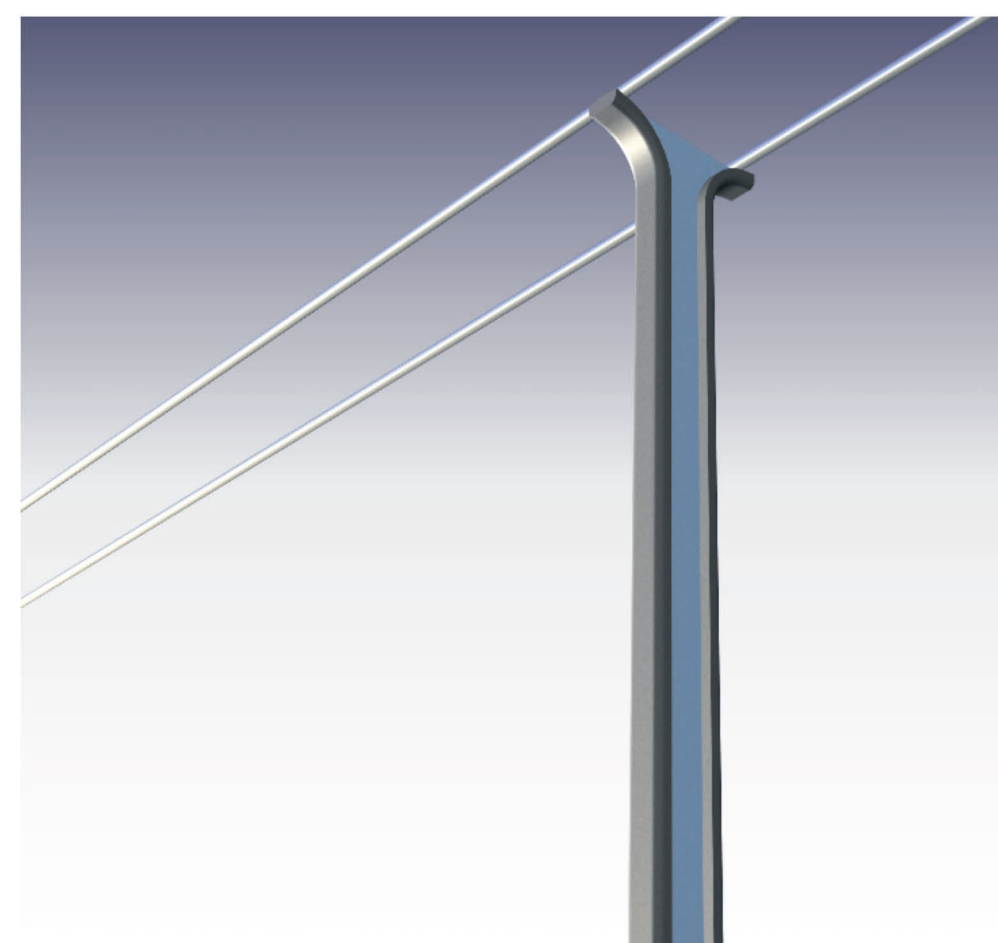
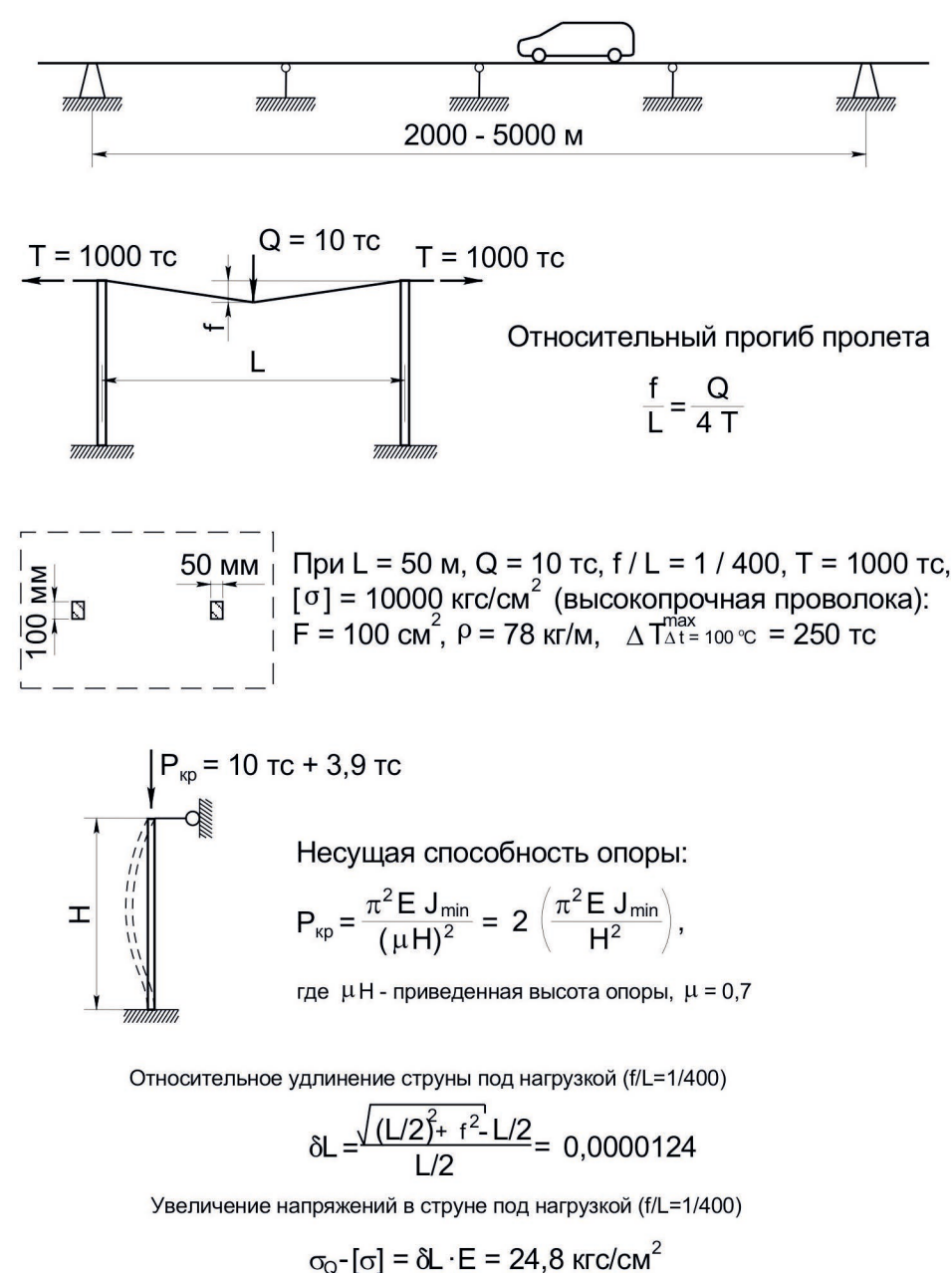


Струнный транспорт Юницкого

Московская монорельсовая транспортная система

1. Принципиальные отличия

СТРУННОЕ ПРОЛЕТНОЕ СТРОЕНИЕ

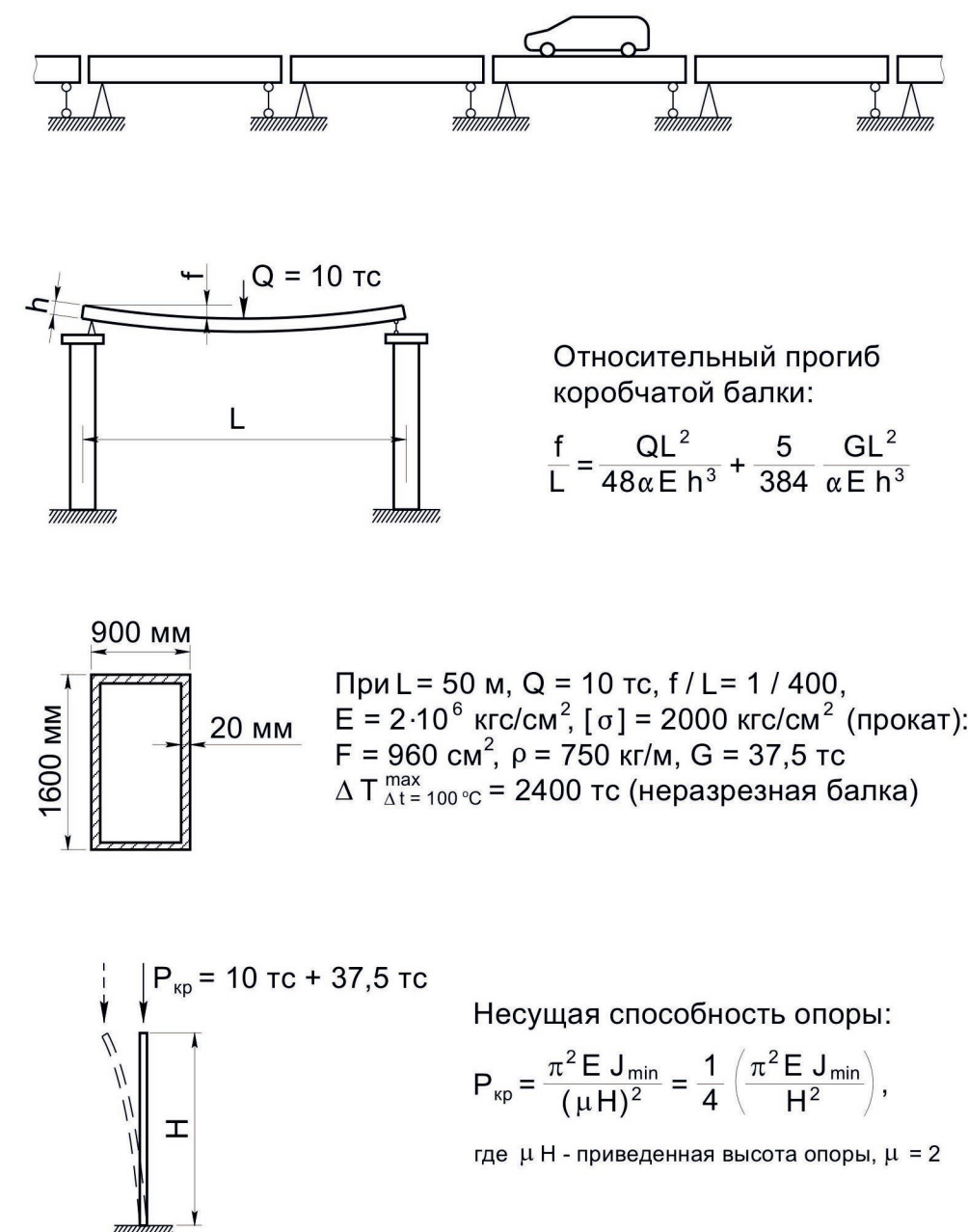


Высота промежуточной опоры 8-15 метров.



Рельс-струна проектируется и монтируется по нормативам висячих и вантовых мостов на срок службы 50 – 100 лет и не требует сертификации (как и у мостов, необходима лишь экспертиза проектной документации и испытания при вводе в эксплуатацию). Имеет стальную головку, установленную на корпусе, внутри которого натянуты струны. В смонтированном состоянии струны, имеющие прогиб (20 – 30 мм на пролете), и корпус, имеющий выгиб вверх (20 – 30 мм), объединены в жесткую конструкцию специальным бетоном. В электрифицированном варианте выполнения рельс-струна установлен на электроизоляторах (рельсы изолированы друг от друга и опор). Составные элементы рельса-струны выпускаются промышленностью России и имеют сертификаты качества. Разработаны типовые конструкции рельса-струны для различных природно-климатических условий, длин пролетов и расчетных скоростей движения. Стоимость 1 км двухпутного СТЮ (без подвижного состава и инфраструктуры) около 1 млн. USD.

БАЛОЧНОЕ ПРОЛЕТНОЕ СТРОЕНИЕ



Движение состава из шести вагонов осуществляется по балке. Балка имеет большое поперечное сечение, благодаря которому и обеспечивается устойчивость состава. ММТС характеризуется большим расходом материалов на пролетные строения, опоры. Из-за системы подвеса вагон имеет неблагоприятную динамику колебаний и плохую аэродинамику, поэтому монорельсовые дороги являются низкоскоростными (скорость до 60 км/час). Стоимость 1 км монорельсовой трассы около 10 млн. USD. (без подвижного состава и инфраструктуры).

Температурный шов

