

На форуме "Наш транспорт" развернулось исключительно интересное обсуждение метростроевцами проекта, получения положительных экспертиз, а также нерациональности затрат на строительство Бутовской линии. Приятно почитать, что думают молодые циничные метростроевцы о старушенциях, которые попадут в ЧС и как они будут спрыгивать, ломая себе ноги, и бежать, спасаясь от возгорания. Дай Бог этим двуногим метростроевцам дожить до возраста старушенций и не стать инвалидами среднего возраста.

[форум](#)

1. [sul](#) (Сулейман Аль Кудях, работает в Метрогипротрансе) 7.3.2012, 21:05

- Я в экспертизе чуть-ли не ночевал только за последний месяц. Многих сил это стояло проходить главгос и повторно экологическую.....

Правда можете теперь нас все же поздравить, мы с честью защитили свой проект, который все же подвергся за все эти годы 80% переработке.

2. [vlad_svd](#) 7.3.2012, 21:17

- Межтоннельные сбойки каждые 160 метров остались?

3. [Супок](#) 8.3.2012, 1:59

- Платформенные двери появились на станциях?

4. [sul](#) 8.3.2012, 10:57

vlad_svd - **НЕТ Каждые 500 метров теперь.**

Сурок - **должны появиться. В ТЗ есть про них пункт отдельный. Только там пока не все так просто. В Алма-ате такие двери были предусмотрены, потом их демонтировали за ненужностью.**

5. [vlad_svd](#) 9.3.2012, 2:22

Цитата(sul @ 8.3.2012, 10:57) □ Каждые 500 метров теперь.

- **Что не может не радовать**

А как СНиП обошли?

5.16.25 Для эвакуации пассажиров следует предусматривать также переходы из одного тоннеля в другой: людские соединительные сбойки, вентиляционные сбойки.

Расстояние между сбойками должно быть не более 160 м при использовании на линии подвижного состава без возможности прохода людей по вагонам вдоль поезда и не более 200 м - при использовании подвижного состава с наличием такой возможности.

6. [Батон](#) 9.3.2012, 6:52

- **Наверное здравый смысл победил - через 200 метров это уже не эвакуация, а разброд и шатание по тоннелю получается. Да и кстати, ударную волну не погасит в должной мере...**

7. [sul](#) 10.3.2012, 10:14

Цитата(Сурок @ 9.3.2012, 0:37) □ Думают под какой ПС располагать электродвери?

- В проекте они учтены. Сейчас же рабочку надо выдавать, а там море вопросов, т.к. это дело новое для Московского метрополитена: какие материалы использовать, на какие сигналы реагировать, куда выводить сигналы, какие устанавливать датчики. Как быть в случае ЧС и т.д. и т.п..... Т.ч. думаем пока

Цитата(vlad_svd @ 9.3.2012, 2:22) □ А как СНиП обошли?

- уже с 2008 года СТУ проталкиваем + согласие метрополитена о том, что эвакуация из горящего состава предусмотрена на станции, а не в тоннеле. ВНИИПО и ДНД МЧС РФ согласовали.

Цитата(Батон @ 9.3.2012, 6:52) □ Наверное здравый смысл победил - через 200 метров это уже не эвакуация, а разброд и шатание по тоннелю получается. Да и кстати, ударную волну не погасит в должной мере...

- Снятие напряжения с контактного рельса - это 6-7 минут, т.е. нельзя начать эвакуацию до этого момента. За это время уже все успеют отравиться угарным газом.

Наше предложение: состав едет до станции - это порядка 2 минут, в случае, если горит головной вагон и состав не может ехать, то его толкает сзади идущий состав. А так, то мое мнение, что сами ПС надо оборудовать средствами ПБ и пожаротушения, а не людей по 7 минут в горящих вагонах томить.

8. [Батон](#) 10.3.2012, 10:28

- Конечно же. Протолкать до станции тоже актуально, правда тут опять же нюанс - это всё работает, если ни одна тележка не сошла с рельс.

9. [von_gobelen](#) 10.3.2012, 10:32

Цитата(sul @ 10.3.2012, 10:14) □ сами ПС надо оборудовать средствами ПБ и пожаротушения

- Игла уже есть, только тушит вместе с людьми.

10. [REzak](#) 10.3.2012, 15:58

Цитата(sul @ 10.3.2012, 10:14) □ Снятие напряжения с контактного рельса - это 6-7 минут, т.е. нельзя начать эвакуацию до этого момента. За это время уже все успеют отравиться угарным газом.

- Что-то это все диверсией пахнет... А если правда сход с рельсов... Старушенциям до сбойки 250м., в худшем случае, топать или 100? Я думаю разница очевидна, да и горение состава на станции - замечательно просто... Потом на полгода закрывать на ремонт и покраску что-ли? И там людей то побольше будет, не задохнутся УГ?

11. [sul](#) 11.3.2012, 9:56

- Старушенция пока спрыгнет, все ноги себе переломает, если в течении 5-7 минут не умрет от угарного газа в вагоне.

А сбойки - это дурь какая-то. Если уж и делать сбойки, то необходимо предусматривать тамбур-шлюзы, чтоб в соседний тоннель дым не попадал, а так все это только закапывание денег

Сурок

- Да там все просто, прозрачные перегородки высотой 2 метра, как-то так.... (прим. Это пишет проектировщик!)

12. [Петушков Илья](#) 11.3.2012, 10:53

- Это не повод отказываться от мер безопасности. Если в конструкции 81-740 нет адекватных способов вывода людей из состава, это не значит, что нужно в критической ситуации их обрекать на смерть.

13. [REzak](#) 11.3.2012, 11:10

- Бог с ними, с старушенциями. Хотя все очень спорно, во-первых слезть ей помогут, во-вторых у всех больше шансов уйти в соседний перегонник.

Что с горящим составом на станции и последствиями?

14. [vlad svd](#) 11.3.2012, 14:45

Цитата(REzak @ 10.3.2012, 15:58) □ Что-то это все диверсией пахнет...

- Остальные 300+ километров линий в ММ как-то живут без этих пресловутых сбоек каждые 160 метров, требование которых появилось только в последней редакции СНиП.

ИМХО, в любой ситуации должен быть найден некий оптимум между риском ЧП и стоимостью минимизаций последствий.

А почему 160, а не, например, 50 метров? идти 25 или 80 для старушек тоже немаловажно.

То есть, ИМХО, должны быть тщательно учтены все риски и методы их минимизации с учетом вероятностей возникновения и стоимости предотвращения.

15. [REzak](#) 11.3.2012, 16:54

- Зачем людям унитазы, они и так могут...

Я думаю, что польза от большего количества сбоек будет и с точки зрения эксплуатации и с точки зрения безопасности. И то, что здесь ими пренебрегли, вопрос только срыва сроков, поставленных городом, а не чего-то другого.

16. [Супок](#) 11.3.2012, 23:40

- Человеческая жизнь ценнее денег. На безопасности экономить нельзя.

17. [von gobelen](#) 11.3.2012, 23:46

- С этим никто не спорит. Вопрос только в том, как её реализовать, чтобы не сделать только хуже.

Мы вроде бы здесь об этом говорим.

Вот возьмём ситуацию с пожаром. Куда поезд девать, как людей эвакуировать. ИГЛА потушит, но вместе с людьми. Гнать горящий поезд на станцию не вариант. К тому же двери затруднят эвакуацию, т.к. надо ещё в экстремальной ситуации встать грамотно. Без всех этих дверей можешь встать как хочешь, на эвакуацию пассажиров значения иметь не будет, а скорость эвакуации увеличится... И тут таких вопросов про эти двери море.

18. [sul](#) 12.3.2012, 12:05

- Это еще до Собянина тема началась, в 2008 еще.

Сбойки - это удобно для эксплуатации, а для безопасности надо еще щлюзование предусматривать, чтоб дым в соседний тоннель не попадал. А какое количество одновременно пропустит один тамбур-шлюз??? Вопросов очень много, но сбойки их не решают. Тут другие методы нужны.

19. [Василий.](#) 13.3.2012, 14:29

Цитата(sul @ 10.3.2012, 10:14) □ Снятие напряжения с контактного рельса - это 6-7 минут, т.е. нельзя начать эвакуацию до этого момента. За это время уже все успеют отравиться угарным газом.

- А почему нельзя быстрее снять напряжение? В схеме питания поездов метро разве есть инерционные элементы? И то не всякий инерционный элемент будет целых 7 минут выключаться.

20. [Ярополк](#) 13.3.2012, 16:52

- Ага. Автоматическая закоротка. Железная. Выбрасывается на три рельса сразу нажатием специальной аварийной кнопки из кабины. В результате КЗ обесточивается питающий фидер на ближайшей СТП. Все остальные находящиеся на перегоне поезда останавливаются и дым неотвратно заволакивает всех. Помощи больше ждать неоткуда. Так, начав с шутки, я закончил картинкой ужаса. А может, и жаль, что это только фантазии .

21. [Paolo](#) 17.3.2012, 22:33

- А действительно [двухэтажное здание бывшего стройрынка](#) будет использоваться метростроителями на время проведения работ. Оно не попадает в зону строительства станции? Если да, то на мой взгляд это правильное решение использовать существующие строения!

22. [sul](#) 21.3.2012, 13:40

- Решили под штаб сохранить.

23. [vlad_svd](#) 21.3.2012, 14:30

- А по завершении строительства - снесут ли так и оставят?

24. [sul](#) 22.3.2012, 12:26

- по проекту должны снести.

25. [Paolo](#) 26.3.2012, 20:42

- На Новоясеневском просп. вялотекущее положение на стройплощадке. Как-будто активность еще снизилась. Не понятно, как они хотят к концу 2013 года уложиться?

26. [~AR~](#) 28.3.2012, 15:17

- А почему продлевают именно БЛЛМ, а не КРЛ к СТЛ?

27. [REzak](#) 28.3.2012, 15:50

- Если вопрос в обозначениях, а не в самой сути проблемы, то все просто. КРЛ примыкает к тупикам БЛ, следовательно является её продолжением.

28. [~AR~](#) 29.3.2012, 1:31

- Это лукавый ответ. Тоже самое можно сказать про КАлЛ. КРЛ примыкает к тупикам КАлЛ, значит КАлЛ продолжение КРЛ.

Если бы строящейся отрезок бы был продолжением КРЛ, то он бы и обозначался как КРЛ и новый БП не строили!

29. [Ярополк](#) 29.3.2012, 2:40

- Это ответ просто от балды, а не лукавый. Бутовская линия является непосредственным продолжением главных путей СТЛ. Нечто подобное в Мосметро сегодня встречается единственно на АПЛ, непосредственным ответвлением от главных путей которой является Филёвская линия. КРЛ ни сейчас, ни после постройки продления никакого отношения к Бутовской линии иметь не будет, между ними даже ССВ строить не предполагается. А вот с точки зрения пассажира

Бутовская линия является продолжением СТЛ, и вскоре станет продолжением КРЛ, потому что пассажиру интересен путь, по которому он ходит пешком или едет стоя/сидя на попе, и рельсы пассажира не интересуют ни в какой мере. Он порой вообще не знает, сколько штук их там под вагоном. Бутовскую линию продлевают потому, что расчёт пассажиропотоков показал большую целесообразность такого действия по сравнению с продлением КРЛ к СТЛ, ибо обеспечивает больший комфорт проезда пассажиров и меньшие эксплуатационные расходы в будущем, т.е. себестоимость перевозки пассажиров. У нас в метрЕ что дороже всего? - Электричество!

30. [Vlad](#) 29.3.2012, 3:50

- Дороже всего - зарплата, около 43%. Электричество и теплоэнергия - по затратам на самом последнем месте (~12%).

31. [~AR~](#) 29.3.2012, 19:19

Цитата(Ярополк @ 29.3.2012, 2:40)□ Бутовскую линию продлевают потому, что расчёт пассажиропотоков показал большую целесообразность такого действия по сравнению с продлением КРЛ к СТЛ, ибо обеспечивает больший комфорт проезда пассажиров и меньшие эксплуатационные расходы в будущем, т.е. себестоимость перевозки пассажиров.

- Да какой, на один известный символ комфорт, если пассажирам приходится

делать дополнительную пересадку? Целесообразность ещё в том, что будет прямая пересадка между КРЛ и СТЛ вне центра, поэтому новый участок будет сильно востребован. А эксплуатационные расходы по началу только будут минимальными, в итоге будет дороже и гемороя больше, вспомните про ФЛ или первые года эксплуатации БЛ. Тогда в Варшавском ныли, что им нужно 2 типа ПС содержать, а это отдельные технические требования, переобучение, нулевые рейсы Русичей по СТЛ, забивая график, свои требования эксплуатации на БЛ.

Вот такое надо было сделать на участке Строгино-2-Митино, который в КалЛ бы вошёл!

32. [cjc](#) 4.4.2012, 11:24

- А кто-нибудь новости читает?

Вот МТУ Ростехнадзора и суд уже поддержал - <http://mos.gosnadzor.ru/news/terrnews/629-...nadzora-po.html>

33. [Paolo](#) 4.4.2012, 13:55

- А ну теперь понятно, почему возникло затишье на стройплощадке в конце марта сего года

34. [von gobelen](#) 4.4.2012, 15:20

- На лапу не дали скорее всего. Просто-напросто это доказывает, что у "приглашённых" отсутствуют нужные связи для решения подобных проблем. А то, что эти проблемы будут было понятно с самого начала.

Мне вот интересно, если бы генпроектировщиком метро был бы МГТ, а генподрядчиком в Бутово ММС, то такие бы проблемы возникали или бы решались в кулуарах, не доходя до общественности?

35. [cjc](#) 4.4.2012, 15:44

- Здесь просто МТУ показывает что на территории они главные. Кроме этого были нарушения и обращения граждан по ведомствам.

Приостановка была для СМУ-9 на ЛДЛ. Причем они не просто так приехали проверять.

Если идут плановые проверки, то все готовятся и обычно проходит все ровно. Но если приезжают по сигналу, да еще из Прокуратуры, то это совсем другая песня. Сам понимаешь что одно уважаемое ведомство не может ошибаться, поэтому другое уважаемое ведомство приезжает на объект не чай попить, а набрать материала для обоснованного отчета о проделанной работе. Всегда этого самого материала огромное количество в любое время суток у всех и на всех.

Чем закончится - да ничем. Одни отчитаются, другие успокоятся.

36. [МОНАХ](#) 4.4.2012, 20:11

- Что означает МТУ и ММС?

Межрегиональное технологическое управление и ОАО «Московский Метрострой»

СООТВЕТСТВЕННО

37. [REzak](#) 4.4.2012, 20:44

Цитата(von_gobelen @ 4.4.2012, 15:20) □ Просто-напросто это доказывает, что у "приглашённых" отсутствуют нужные связи для решения подобных проблем.

- А причем здесь приглашенные? Коммуникатней московские фирмы занимались. Уж кому, как не им знать, как и что.

Когда запрос через другую организацию (прокуратура в данном случае) денег можно не пытаться давать. Можно срок огрести.

38. [von_gobelen](#) 4.4.2012, 20:48

Цитата(REzak @ 4.4.2012, 20:44) □ А причем здесь приглашенные?

- У тебя же к Генподрядчику идут в любом случае. У нас это МУП Казметрострой.

39. [REzak](#) 4.4.2012, 20:53

- У Казанцев с "прикрытием" все нормально. Санкции на кого наложили? Данный случай деньгами не пахнет. Только наказанием.

40. [sul](#) 10.4.2012, 23:09

- Щит в Бутово смонтирован, сегодня завозили блоки, при мне 2 фуры разгрузились, залит лоток перегонного тоннеля. На Лесопарковой уже создан большой запас обделки для КМС. На ВК на ПК06+04 делают БСС и частично выполнен Джет на участке примыкания, замковый ДЖЕТ (за БСС) и лотковый Джет будут делать после окончания работ по устройству БСС. На Новоясеневском копают котлован под тупик, бурят трубы там, где возможно. Коммуникации отстают.

41. [Батон](#) 12.4.2012, 22:22

Цитата(Paolo @ 12.4.2012, 21:34)□ Дата торжественного запуска щита еще не определена?

- Наверное хранят в тайне от "защитников" Хотя слились они все куда то после выборов

42. [rino](#) 12.4.2012, 23:24

- Не беспокойтесь, они рядом если что, правда сейчас в заМКАДье в районе Зоны Отдыха Битца и Коммунарки, лес отвоевывают от застройки.

43. [Батон](#) 13.4.2012, 7:02

- Ну вот там им и место. А ещё лучше пусть за 101-м километром что-нибудь отвоевывают.

44. [sul](#) 17.4.2012, 2:11

- На завтра запланирован пуск щита. Пожелаем ТТСовцам удачной и безаварийной проходки.

45. [sul](#) 17.4.2012, 19:47

- "Ольга" пошла и выдала первую вагонетку, теперь очередь за "Полиной" (прим.

Ольга и Полина имена щитов)

Цитата(Paolo @ 17.4.2012, 11:48)☐ Наверное Собянин с Хуснуллиным приедут?

- Был только Швецов и Дорофеев + МИП + Я и ГИП+ много не знакомых лиц

46. [sul](#) 18.4.2012, 12:26

Цитата(oleg1980tow @ 17.4.2012, 20:37)☐ Когда по графику "Ольга" должна финишировать в демонтажной камере у "Лесопарковой"?

- Если все хорошо, то 5-6 месяцев:)

47. [Paolo](#) 18.4.2012, 23:04

- Насколько я понял, творение Берлина уже увезли на реконструкцию? (прим. Флюгер «Ноев Ковчег» - автор Л.Л.Берлин)

48. [sul](#) 18.4.2012, 23:13

- Должны в КДМИ провести реставрацию, дабы восстановить его на месте.

49. [vvp](#) 19.4.2012, 21:40

- Покопался немного в инете: [вот результат](#)
вкратце:

- парк развлечений будет развлекательной частью супермегакомплекса офисов, торговли и жилья
- строиться будет на территории Варшавского техцентра и окрестностей
- проект задумывался давно, но видимо сейчас его решили засветить заново
- про территории вояк (а там рядом 2 ВЧ) - ни слова
- и да, Лесопарковая будет в пешеходной доступности.

50. [evmt](#) 20.4.2012, 10:49

- Там от южного вестибюля Аннино ближе чем от Лесопарковой, причем пройти можно почти по прямой, а от Лесопарковой придется обходить территорию МРЭО ГИБДД и военной части.

51. [Олег34](#) 20.4.2012, 12:29

- Кажется стало наконец понятно зачем строят Лесопарковую. Для доступа к военным частям. С этой точки зрения может оно и правильно, т.к. там к ним добираться совершенно нереально было.

52. [cjc](#) 20.4.2012, 12:32

- Это лишний раз доказывает что строительство ст. Лесопарковая и трата многих миллионов из бюджета до сих пор официально необоснованно. Не более.

Давайте проведем опрос, кто будет в ВЧ добираться на метро:

- срочники ВС РФ**
- немногочисленные офицеры ВС РФ**
- шпионы ЦРУ**
- диверсанты НАТО**

53. [von gobelen](#) 20.4.2012, 15:30

Цитата(cjc @ 20.4.2012, 12:32) Это лишний раз доказывает что строительство ст. Лесопарковая и трата многих миллионов из бюджета до сих пор официально необоснованно.

- Ты всерьёз ещё надеешься это обоснование увидеть?

54. [cjc](#) 20.4.2012, 16:00

Цитата(von_gobelen @ 20.4.2012, 15:30) Ты всерьёз ещё надеешься это обоснование увидеть?

1. За миллионные откаты (докажите что их не было) можно было бы фантазию включить и написать хоть какую-нибудь ахинею, дав нам повод исписать еще десяток страниц на форуме.

2. Вдруг кто-то делал планировочное решение, как и для "Суворовской".

Чем больше подобных проектов я вижу (а за последнее время их что-то все больше и больше) тем все сильнее убеждаюсь что школа проектировщиков и архитекторов в нашей стране выродилась.

55. [von_gobelen](#) 20.4.2012, 16:33

- Проект был подготовлен ещё при Михалыче. Зачем мучиться, пипл и так съест. Это же не экономический проект, а политические игрища Михалыча, только расплачивается за них приходится ССС.

Я тебе честно скажу, что у меня фантазии не хватает, чтобы придумать хоть какое-нибудь экономическое обоснование не только Лесопарковой, но и всей БЛЛМ. Я теперь точно могу сказать, что весь проект БЛЛМ экономически неэффективен. И уж если так нужно было метро в Бутово и связка с КРЛ, то СТЛ на 3 станции + БП-УАЯ в помощь на всю жизнь. На наш с тобой срок хватило бы за глаза.

56. [vvp](#) 20.4.2012, 17:59

- Полностью согласен. Интересно, кто-нибудь посчитал, насколько дороже обошлась БЛЛМ вместо продления СТЛ на 2 станции?

57. [von_gobelen](#) 20.4.2012, 18:13

- МГТ точно считали, только в обратной последовательности.

58. [vvp](#) 20.4.2012, 18:21

- В обратной последовательности, это что БЛЛМ дешевле продления СТЛ?

59. [von_gobelen](#) 20.4.2012, 18:25

- Нет, сначала продление СТЛ (90-е), потом строительство БЛЛМ (2000).

60. [cjc](#) 20.4.2012, 18:45

- Еще был вариант Солнцевской ветки так же по принципу легкого метро. На него была проработка, трассировка и точно предпроектная (а возможно и проект, я не помню что именно за чертежи у меня пылились), но потом отказались, так как проблем с БЛЛМ хватило.

В те времена что только не придумывали и как не фантазировали. В итоге сейчас расхлебывать. Хотя ситуация показывает что никто не расхлебывает, а только пуще прежнего пытается затянуть петлю транспортного коллапс на "шее" города. Как будто нам пяти колец мало.

Вот и сейчас пытаются решить "тупиковый" проект конца 90-х как можно быстрее, не забывая при этом сделать задел для будущего строительства. Т.е. получается что проблемы не решаются, а изыскиваются способы транспортной доступности еще неосвоенных территорий, для привлечения инвесторов. Т.е. строительство транспортных путей для возведения еще большего количества квадратных метров. Делая и этот проект тупиковым изначально.

61. [Vlad](#) 20.4.2012, 21:44

- Бутовская линия появилась директивным порядком, когда на Градсовете ГИПу и ГАПу сказали - сидеть и молчать.

62. [Paolo](#) 20.4.2012, 21:51

- Не согласен. Даже если первоначально как проект "легкое метро" Бутовская линия была ошибкой, это не значит, что ее не нужно в настоящее время развивать!

63. [cjc](#) 20.4.2012, 21:58

- Так Бутовская и так существует и не особо жалуется.

И какое отношение ст. Лесопарковая имеет к развитию БЛЛМ? Что она разовьет, кроме как ненужного обслуживания пустой станции для белок и диверсантов НАТО ?

64. [Paolo](#) 20.4.2012, 22:12

- А, ну если речь идет только о Лесопарковой, то я с полностью согласен - она там явно не нужна (или в крайнем случае как аварийный выход).

Если бы ее разместили между Старобитцевской ул. и МКАД в зоне жилой застройки Северного Бутова - это еще вопрос.

Во-первых она исчерпала свою пропускную способность в часы "пик" при нынешнем интервале.

Во-вторых продление линии уменьшит нагрузку на серую ветку.

В третьих улучшит транспортные связи между районами Юго-Запада.

Разве проект не нужный?

65. [cjc](#) 20.4.2012, 22:26

- Только о ней и трассировке куска линии через ООПТ.

В существующем виде - нерациональный, сырой и тупиковый.

Пересуды о строительстве метро

Автор: Admin2

23.04.2012 20:47
