

**Лесопарковая и Битцевский Парк**

Vlad 04.04.2009 02:02

На сайте архитектурного бюро Метрогипротранса появились подробности о продлении Бутовской линии ЛМ от Старокачаловской ирендеры станций:

<http://www.arhmetro.ru/portfolio/1/40/>

<http://www.arhmetro.ru/portfolio/1/41/>

=====

Продление Бутовской линии московского метрополитена от станции «Улица Старокачаловская» до станции «Новоясеневская» Калужско-Рижской линии с размещением станции и пересадочного узла предполагает разгрузить действующую Серпуховско-Тимирязевскую линию метрополитена и улучшить транспортное обслуживание населения районов Северное и Южное Бутово.

Начальный участок трассы проектируемой линии проходит по жилому району Бутово вблизи многоэтажной жилой застройки; между МКАД и Новоясеневским проспектом пересекает территорию природного парка «Битцевский лес».

На всём протяжении строительство трассы предусмотрено в тоннелях мелкого заложения. На участке располагаются две станции – «Лесопарковая» и «Битцевский парк». Обе станции сооружаются открытым способом.

Лесопарковая

Филиппов В. З. , Петросян С. А.

Проектирование 2009-2010

Строительство 2010-2013

Станция «Лесопарковая» размещена в районе 35-го километра МКАД параллельно автодороге. Станция мелкого заложения с двумя подземными вестибюлями. Платформа связана с каждым из вестибюлей двухмаршевой лестницей. У каждого вестибюля по одной лестнице, выходящей на поверхность. Лестницы накрываются павильонами из лёгких металлических конструкций. Для людей с ограниченными возможностями у одного из вестибюлей предусмотрены пассажирские лифты для спуска на уровень пешеходного перехода и из уровня кассового зала в уровень платформы станции.

Платформенная часть станции представлена в двух вариантах: односводчатом, сооружаемом методом передвижной опалубки, и однопролётном, когда под единым перекрытием размещается посадочная платформа и кассовые залы обоих вестибюлей. Перекрытие в этом случае представляет из себя единую перекрёстно-ребристую плиту с ромбовидными кессонами.

Полы платформенной части и вестибюлей покрываются полированными плитами гранита разных тонов, образующими простой геометрический рисунок. Стены станции и вестибюлей облицовываются полированными плитами мрамора тёплых тонов. Цоколи стен и свода – полированный гранит.

картинки:

<http://www.arhmetro.ru/modules/files/uploads/lesoparkovaya.jpg>

<http://www.arhmetro.ru/modules/files/uploads/lesoparkovaya1.jpg>

Битцевский парк

Проектирование 2009-2010

Строительство 2010-2013

Шумаков Н. И. , Мун Г. С.

Станция «Битцевский парк» размещена в конце Новоясеневского проспекта параллельно действующей станции «Новоясеневская» Калужско-Рижской линии, образуя с ней пересадочный узел.

Размещение станции «Битцевский парк» в плане обусловлено местоположением действующей станции, сложным рельефом местности и сложившейся градостроительной обстановкой. Размещение станции в продольном профиле принято в отметках действующей линии.

Станция предусмотрена с одним наземным вестибюлем с учетом возможности выхода на поверхность через станцию «Новоясеневская».

Вестибюль связан группой эскалаторов и лестничных сходов с серединой платформы станции «Битцевский парк» и с южным вестибюлем действующей станции «Новоясеневская», в настоящее время не обслуживающим пассажирские потоки. Через проектируемый наземный вестибюль предусмотрена организация входа-выхода пассажиров на обе станции узла.

Пересадка на станцию «Новоясеневская» предусмотрена из северного торца проектируемой станции, а также через южный вестибюль действующей станции.

Архитектурное решение платформенного участка станции – ассиметричный свод с протяженными кессонами.

картинки (большого размера, поэтому привожу только ссылки):

<http://www.arhmetro.ru/modules/files/uploads/b.jpg>

<http://www.arhmetro.ru/modules/files/uploads/b1.jpg>

<http://www.arhmetro.ru/modules/files/uploads/b2.jpg>

=====

Самое интересное, что, пожалуй чуть ли не впервые после первой очереди (наземные станции ФЛ не в счет), вход на станцию будет не через торец, а на середину платформы.

Правда, как получается, что сначала "Станция предусмотрена с одним наземным вестибюлем", который "связан с серединой платформы", а в следующем предложении "Пересадка на станцию «Новоясеневская» предусмотрена из северного торца проектируемой станции", я, честно говоря, не очень понял.

Re: Лесопарковая и Битцевский Парк

[Иван Садовский](#) 04.04.2009 10:39

> Правда, как получается, что сначала "Станция
> предусмотрена с одним наземным вестибюлем",
> который "связан с серединой платформы", а в
> следующем предложении "Пересадка на станцию
> «Новоясеневская» предусмотрена из северного торца
> проектируемой станции", я, честно говоря, не очень
> понял.

Станция ориентирована в направлении запад-восток, а выход с мостика в центре зала уходит на север :-))

Чем не "из северного торца"? :-))

Re: Лесопарковая и Битцевский Парк

[Vlad](#) 04.04.2009 10:54

Станция, коль параллельна Новоясеневской, ориентирована с юго-востока на северо-запад. Да и расположена с севера от Новоясеневской, так что переход с мостика будет на юг.

Re: Лесопарковая и Битцевский Парк

[ДФ](#) 04.04.2009 12:19

Vlad писал(а):

> Станция «Лесопарковая» размещена в районе 35-го
> километра МКАД параллельно автодороге.

на внешней или внутренней стороне?

Re: Лесопарковая и Битцевский Парк

[Конст. Карасёв](#) 04.04.2009 12:25

"Сретенский бульвар" в стиле дарк-фолк уже есть, теперь будет "Битцевский парк" для любителей ска. Ждём проектов станций для эмо, готов и растаманов!

Полуофф: так всё-таки Новоясеневская? Что-то пока никаких следов переименования не видно(-)

[Darkfun](#) 04.04.2009 12:56

0

Re: Лесопарковая и Битцевский Парк

[shuricos](#) 04.04.2009 16:27

Vlad писал(а):

> Правда, как получается, что сначала "Станция
> предусмотрена с одним наземным вестибюлем",
> который "связан с серединой платформы", а в
> следующем предложении "Пересадка на станцию
> «Новоясеневская» предусмотрена из северного торца
> проектируемой станции", я, честно говоря, не очень
> понял.

Ну, я могу, конечно же, ошибаться, но у меня никаких вопросов это не вызвало: выход в город из середины

платформы сам по себе, а переход на другую станцию в торце платформы - сам по себе. Это два разных варианта покидания платформы. В чем сомнения-то?

Re: Лесопарковая и Битцевский Парк

[петер](#) 04.04.2009 21:15

проекты неплохие, но все-таки подогрешие. лесопарковая - это точно какой-то нереализованный проект метрогипротранса примерно с начала 90-х (проект кажется был сделан для юга лдл или гзл), а битцевский парк по идее недалеко от проекта ст. крылатское.

странно. в мgt все-таки работают весьма талантливые люди, они могли бы и придумать что-нибудь новое...

Re: Лесопарковая и Битцевский Парк

[Антон Куликов](#) 04.04.2009 21:54

Какая-то интересная тенденция вырисовывается... На одной ветке рядом "Лесо_парк_овая" и "Битцевский_Парк_", "_Ясенев_о" и "Ново_ясенев_ская", "_Ново_гиреев_о" и "_Ново_косин_о_". Куда же это всё пойдёт...

ИМХО, это лучше, чем Марьино и Марьино Роща вообще в разных краях одной линии... (-)

[shuricos](#) 05.04.2009 10:29

Антон Куликов писал(а):

> Какая-то интересная тенденция вырисовывается... На
> одной ветке рядом "Лесо_парк_овая" и "Битцевский
> _Парк_", "_Ясенев_о" и "Ново_ясенев_ская",
> "_Ново_гиреев_о" и "_Ново_косин_о_". Куда же это
> всё пойдёт...

Редактировано 1 раз(а). Последний раз 05.04.09 10:29 пользователем shuricos.

Ничего, ещё сочинят "Новокожуховскую" на Калининской линии и "Новочеркизовскую" на хорде. :) (-)

[Виталий Шамаров](#) 05.04.2009 16:06

0

Re: Лесопарковая и Битцевский Парк

[ailcat](#) 05.04.2009 17:11

Вот только мне не очень понятно, почему не продлить рыжую ветку?

Re: Лесопарковая и Битцевский Парк

[_Ярополк_](#) 05.04.2009 19:23

ailcat писал(а):

> Вот только мне не очень понятно, почему не
> продлить рыжую ветку?

Изжёвано и пережёвано много раз.

Неблагоприятно по причине многопересадочности, перегруженности пересадочных узлов и дороговизны последующей эксплуатации.

Re: Лесопарковая и Битцевский Парк

[Джек Да Моска](#) 05.04.2009 23:25

Ярополк писал(а):

> Неблагоприятно по причине многопересадочности,
> перегруженности пересадочных узлов и дороговизны
> последующей эксплуатации.

Не знаю, кто, где и что это пережёвывал. Ваши заявления, они на чём ниб. основаны? По пунктам:
 1) перегруженности пересадочных узлов? Каких узлов?
 2) дороговизны чего?
 3) последующей эксплуатации. Тут я совсем не понял.

Re: Лесопарковая и Битцевский Парк

[Сура](#) 05.04.2009 23:46

Джек Да Моска писал(а):

 > _Ярополк_ писал(а):
 > > Неблагоприятно по причине многопересадочности,
 > > перегруженности пересадочных узлов и
 > > дороговизны
 > > последующей эксплуатации.
 > Не знаю, кто, где и что это пережёвывал. Ваши
 > заявления, они на чём ниб. основаны? По пунктам:
 > 1) перегруженности пересадочных узлов? Каких
 > > узлов?
 > 2) дороговизны чего?
 > 3) последующей эксплуатации. Тут я совсем не понял.

... потому что 8-вагонный состав КРЛ не влезет на станции Бутовской линии.
 Зачем обсуждать остальные причины? Это как: почему вы не стреляли? Ну во-первых не было пороха...
 Остальные причины можете не приводить.

Сура

Re: Лесопарковая и Битцевский Парк

[Джек Да Моска](#) 05.04.2009 23:48

Сура писал(а):

 > Джек Да Моска писал(а):
 > -----
 > -----
 > > _Ярополк_ писал(а):
 > > > Неблагоприятно по причине
 > > > многопересадочности,
 > > > перегруженности пересадочных узлов и
 > > > дороговизны
 > > > последующей эксплуатации.
 > > Не знаю, кто, где и что это пережёвывал. Ваши
 > > заявления, они на чём ниб. основаны? По
 > > пунктам:
 > > 1) перегруженности пересадочных узлов? Каких
 > > > узлов?
 > > 2) дороговизны чего?
 > > 3) последующей эксплуатации. Тут я совсем не
 > > понял.
 > >
 > ... потому что 8-вагонный состав КРЛ не влезет на
 > > станции Бутовской линии.
 > > Зачем обсуждать остальные причины? Это как: почему
 > > вы не стреляли? Ну во-первых не было пороха...
 > > Остальные причины можете не приводить.
 > >
 > Сура
 > Только КРЛ можно продлить до "УАЯ", именно это я имел ввиду.

Редактировано 1 раз(а). Последний раз 05.04.09 23:54 пользователем Джек Да Моска.

Re: Лесопарковая и Битцевский Парк

[_Ярополк_](#) 06.04.2009 04:46

Джек Да Моска писал(а):

 >
 > Только КРЛ можно продлить до "УАЯ", именно это я
 > > имел ввиду.

Совершенно верно. Так себе все это и представляют.

Теперь давайте посмотрим.

1) Едет тётя из Юж/Бутова с сумками, большими, сама большая... в Город. К дочери на Академическую. Села на БАУ, доехала одну станцию, и вылезать пришла пора. Поезд дальше не идёт. Долгий (относительно для большой тётки) переход по лестницам на БДД. Поезд приехал, едем. Прошло пять минут - и уже вылезать. Опять по лестницам вниз вверх вниз топать куда-то (ибо на УАЯ переход будет по определению уже длиннее, чем на БДД) - пришли. Наконец приехал поезд. Теперь можно спокойно сесть... Такая вот картинка. Сколько тётя потратила на переходы? 5 - 10 минут. Ещё минимум 4 минуты на ожидание поезда дважды. Удобно? Не-а. Сколько будет таких тёт? Прорва. Молодых людей и девчонок с косичками ещё больше. И разве все полезут на второй на переход из тех, кто уже сел на СТЛ? Нет, потому что половине из тех, кому было бы удобнее ехать по КРЛ, будет откровенно лень. Разгрузки СТЛ не получится. А два перегона БДД - УАЯ будут загружены под самое не могу.

2) БДД сейчас переполнена, потому что ВСЕ пассажиры, которые едут по БЛ, выходят на БДД. Говорят там толкотня жудкая. (Сам живём никогда не видел, просто никогда не был там). Теперь мы будем строить продление оранжевой линии к УАЯ. Все из тех людей, кто сейчас добирается до КРЛ на автобусах, сразу сядут в метро и поедут снова на БДД, где выйдут. Если не Выхино, то ВДНХ получится на БДД точно. Что с безопасностью делать будем? Дальше УАЯ вообще маленькая станция. На толпы никак не рассчитана. Тоже безопасность, ибо толпы. Поняли мою мысль?

3) Ну, хорошо, продлили восьмивагонную линию до УАЯ. Сейчас от Ясенева до Новоясне... тьфу ты... Битцевского парка поезда ходят пустыми. Будет ли от Ясенева до УАЯ и наоборот достаточный пассажиропоток, чтобы заполнять восьмивагонные поезда? Не думаю. Скорее Каховка по сравнению с этим будет очень заполненной линией. Делать зону на БП на КРЛ смертельно опасно для графика. (Возможен вариант Молодёжной). Гонять пустые восьмивагонные номерные всяко затратнее, более энергоёмко и менее эффективно, чем средней загруженности асинхронные Русичи. Электричества нажётся намного больше, чем экономия 3 км проходки.

Часть 4-я... Нет, главная. Что мы выигрываем от продления от Старокачаловкой к Битцевскому парку?

Пассажиры при поездке в сторону КРЛ делают только одну пересадку. Удобно и большая экономия времени. Даже если поезд под лесом будет ехать столько же, как и два поезда с пересадкой, для пассажира время всё равно сэкономится, потому что он ЕДЕТ, а не теряет бог знает сколько времени на ожидания электрического дилижанса. Далее. БДД разгрузится наполовину как минимум от противоположного варианта. Те, кому надо на СТЛ - выйдут. Те, кому надо в Город, но всё равно как, - могут и не выйти, ибо лень. Те, кому надо в сторону КРЛ и которых сейчас нет, потому что они едут на автобусах, - не выйдут, и проедут мимо. Про пункт 3 уже объяснил. Восьмивагонные коллекторные доползают до БП и относительно заполненные уезжают обратно. Дополнительного расхода почти нет. РОусичи едут себе и едут под лесом, изо всех сил экономя электроэнергию для родного метро.

Вот такие вот совершенно умозрительные раскладки. Выгода для дилетанта очевидна. Если сюда придёт специалист и расскажет о выгоде путём математических выкладок - милости просим, будем рады.

Редактировано 1 раз(а). Последний раз 06.04.09 04:51 пользователем _Ярополк_.

Re: Лесопарковая и Битцевский Парк

[ailcat](#) 06.04.2009 07:05

- 1) притянуто за ТАКИЕ УШИ, шо пипец
- 2) пожалуй, этот аргумент можно зачесть как имеющий смысл.
- 3) вот тут соглашусь только в том, что Бутовская линия экономичнее. Но не из-за асинхронников (их экономия почти полностью убивается более тяжелым вагоном), а из-за *меньшей составности и меньшей парности*.

Но в таком случае пересадочную станцию надо делать не на расположенном на отшибе на самом краю застройки Битцепарке/Новоясеневской (кстати, почему не оставили Битцепарк рыжей ветке, а Новоясеневской не назвали новую станцию бутовской? маразм и идиотизм какой-то получается), а на Ясенево (создав там мощный пересадочный узел, благо немеряно наземного транспорта проходит, но, в отличие от Теплового Стана, нет рынка и диких пробок Профсоюзной) - кроссплатформенную пересадку БЛ-КРЛ. А участок от расположенного на отшибе Битцепарка до Ясенево передать Бутовской ветке. Тогда для основных масс пассажиров рыжей ветки пересадочность не увеличится, для бутовцев - уменьшится, и только Битцепарковцы (из-за небольшого числа которых сейчас очень часто гоняют неэкономичные номерные) получат не сильно напряжную пересадку (которую, как я писал выше, делать кроссплатформенной - благо Ясенево это позволяет, в отличие от Битцепарка)

Редактировано 1 раз(а). Последний раз 06.04.09 07:13 пользователем [ailcat](#).

Re: Лесопарковая и Битцевский Парк

ailcat 06.04.2009 07:20

И, это... не надо меня пугать отсутствием переходного тупика в Ясенево.
Если действительно делать кроссплатформу - рязкую нитку загоняем на внутренние пути, и организуем боковой сход с путей новой станции в зоне восточных служебных помещений Ясенево - разборка обделки потребует минимальной, а основное путевое развитие будет на строящейся станции.
А вот тупик Бутовской - это да, это будет нифига не удобно, если не перекрещивать его с Ясенево или не делать в сторону Лесопарковой.

UPD:

Кстати, не смог найти на молоте схему трассировки Ясенево и Битцепарка - асы в этом деле, подкиньте, плз., прямые ссылки...

Re: Лесопарковая и Битцевский Парк

Fedor81 06.04.2009 07:45

Ярополк, только никто ничего не выиграет, если будет такая же туфта, какая сейчас творится со Старокачаловской ул.
Поэтому оборотные тупики за "новым битцевским парком" надо строить СРАЗУ, а не через 5-10 лет.
А вообще, эка невидаль, ёлы-палы, построить тупички за Старокачаловской...
Кстати, баян, а зачем они буду нужны? Оборачивать часть поездов? Вот этого делать, ИМХО, ни в коем случае не надо :)

Редактировано 1 раз(а). Последний раз 06.04.09 07:50 пользователем Fedor81.

Re: Лесопарковая и Битцевский Парк

Антон Чиграй 06.04.2009 09:45

> 1) Едет тётя из Юж/Бутова с сумками, большими,
> сама большая... в Город. К дочери на
> Академическую.

> И разве все полезут на второй на переход из тех,
> кто уже сел на СТЛ? Нет, потому что половине из
> тех, кому было бы удобнее ехать по КРЛ, будет
> откровенно лень.

Хочешь сказать, что ехать с двумя (ещё более длинными) пересадками через кольцо им будет не лень, а с одной пересадкой лень?

Re: Лесопарковая и Битцевский Парк

Vlad 06.04.2009 12:03

Приветствую!

Уууу.. как все запущено...

> Теперь давайте посмотрим.

Давайте

> 1) Едет тётя из Юж/Бутова с сумками, большими,
> сама большая... в Город. К дочери на
> Академическую.

Опп-ля.

А почему мы рассматриваем только Юбутово?

Почему не рассматриваем Северное, Центральное и Южное Чертаново, Бирюлево-Западное (в сумме население этих районов в разы больше, чем Юбутово).

И для пассажиров всех этих районов, поездка в зону тяготения юга КРЛ будет всяко удобнее через продленную к УАЯ КРЛ, нежели через БП, как по расстоянию, таки по количеству пересадок.

> Сколько будет таких тётъ?

Дада!

Сколько будет таких тётъ из зоны тяготения юга СТЛ (суммарноенаселение порядка миллиона человек)?

> девчонок с косичками ещё больше. И разве все
> полезут на второй на переход из тех, кто уже сел
> на СТЛ?

И всем им будет разве удобнее ехать на БДД, чтобы пересестына ЛМ, чтобы попастьна КРЛ?

- > 2) БДД сейчас переполнена, потому что ВСЕ
- > пассажиры, которые едут по БЛ, выходят на БДД.
- > Говорят там толкотня жудкая. (Сам живьём никогда
- > не видел, просто никогда не был там).

А вы посмотрите.

Даже в пик поезда отходят с занятыми сидячими местами и несколькими стоящими на вагон, ибо большинсво хотят сидеть и готовы ждать следующего поезда.

- > Теперь мы
- > будем строить продление оранжевой линии к УАЯ. Все
- > из тех людей, кто сейчас добирается до КРЛ на
- > автобусах, сразу сядут в метро и поедут снова на
- > БДД, где выйдут.

Нет, на УАЯ.

- > Дальше УАЯ вообще маленькая станция.

Да ну? И чем же УАЯ меньше БДД?
Платформа уже? или может быть короче?

- > На толпы
- > никак не рассчитана.

Абсолютно так же как и БДД.

- > Поняли мою мысль?
- Не-а. Да вы и сами не поняли.

- > 3) Ну, хорошо, продлили восьмивагонную линию до
- > УАЯ. Сейчас от Ясенева до Новоясне... тьфу ты...
- > Битцевского парка поезда ходят пустыми. Будет ли
- > от Ясенева до УАЯ и наоборот достаточный
- > пассажиропоток, чтобы заполнять восьмивагонные
- > поезда? Не думаю.

А подумайте.

Что экономически эффективнее -- строить и эксплуатировать 5-километровый кусок БДД-БП или 2,5-километровый БП-УАЯ?

- > (Возможен вариант Молодёжной). Гонять пустые
- > восьмивагонные номерные всяко затратнее, более
- > энергоёмко и менее эффективно, чем средней
- > загруженности асинхронные Русичи. Электричества
- > нажётся намного больше, чем экономия 3 км
- > проходки.

Посчитайте (цыфири все известны).

Даже если согласиться с вашими доводами, вполне можноорганизовать зону по БП.

- > Часть 4-я... Нет, главная. Что мы выигрываем от
- > продления от Старокачаловкой к Битцевскому парку?
- >
- > Пассажиры при поездке в сторону КРЛ делают только
- > одну пересадку.

Только пассажиры Южного Бутово (менее 200 тыс человек).

Для всех остальных пассажиров (в том числе и Северного Бутово) удобнее продление КРЛ к УАЯ.

- > Удобно и большая экономия времени.
- > Даже если поезд под лесом будет ехать столько же,
- > как и два поезда с пересадкой, для пассажира время
- > всё равно сэкономится, потому что он ЕДЕТ, а не
- > теряет бог знает сколько времени на ожидания
- > электрического дилижанса.

Не понял.

Если время в пути одинаковое (хотя оно отличается в 2 раза - пропорционально расстоянию), то для пассажиров из Северного и Южного Бутово время в пути не изменится, для пассажиров зоны тяготения СТЛ "внутри МКАД" - оно уменьшится за чет уменьшения пересадочности и отсутствия перегонов УАЯ-БДД и примернополовины перегона БДД-БП.

- > Далее. БДД разгрузится

- > наполовину как минимум от противоположного
- > варианта.

Каким образом разгрузится БДД?

- > Те, кому надо на СТЛ - выйдут. Те, кому
- > надо в Город, но всё равно как, - могут и не
- > выйти, ибо лень. Те, кому надо в сторону КРЛ и
- > которых сейчас нет, потому что они едут на
- > автобусах, - не выйдут, и проедут мимо.

Те, кому нужно на КРЛ -- сейчас едут через Серпуховскую-Октябрьскую.

Я сам лично езжу каждый день из Бутово как раз на Академическую и могу абсолютно точно сказать, что это самый быстрый путь, по сравнению со всеми вариантами использования НОТ (хоть по МКАД на БП, хоть через Чертановскую-Калужскую, хоть через Нахимовский-Профсоюзная).

- > Про пункт
- > 3 уже объяснил. Восьмивагонные коллекторные
- > доползают до БП и относительно заполненные уезжают
- > обратно. Дополнительного расхода почти нет.
- > РОусичи едут себе и едут под лесом, изо всех сил
- > экономя электроэнергию для родного метро.

Инфраструктура создается на срок, гораздо больший времени жизни ПС, так что аргументировать, что на какой-то линии ходит более энерго-эффективный ПС и поэтому нужно строить в 2 раза более длинный перегон -- бред.

Да и экономия расхода электроэнергии "скифичей" по сравнению с "номерными" совсем не двукратная.

- > Вот такие вот совершенно умозрительные раскладки.

Совершенно умозрительные.

- > Выгода для дилетанта очевидна.

Ключевое слово -- "дилетанта".

- > Если сюда придёт
- > специалист и расскажет о выгоде путём
- > математических выкладок - милости просим, будем
- > рады.

Соотношения населения Южного Бутово по сравнению с Северным, Центральным и южным Чертаново, Северным Бутово (которому тоже удобнее будет через УАЯ), Бирюлево-Западное (которое тоже висит на юге СТЛ) -- достаточны, или нужны еще аргументы?

Re: Лесопарковая и Битцевский Парк

[ailcat](#) 06.04.2009 13:02

Vlad, спасибо огромное!

У меня как-то совсем из головы вылетело, что КРЛ выгоднее тянуть до УАЯ, а не к БДД...

И после УАЯ утянуть хвост рыжей ветки в маленький район Бирюлево (с двумя станциями - одной в Западном Бирюлево и одной в Восточном).

Кстати, такой "хвост" КРЛ - до первой станции (Западное Бирюлево) будет практически той же длины, что и подление Бутовской линии!!!

Редактировано 4 раз(а). Последний раз 06.04.09 13:24 пользователем [ailcat](#).

Re: Лесопарковая и Битцевский Парк

[levkovi](#) 06.04.2009 13:40

А почему бы не оставить задел за Битцевским парком (новоясеневской) на перспективу продления КРЛ до УАЯ?

Re: Лесопарковая и Битцевский Парк

[Сура](#) 06.04.2009 14:27

[ailcat](#) писал(а):

- > Vlad, спасибо огромное!
- > у меня как-то совсем из головы вылетело, что КРЛ
- > выгоднее тянуть до УАЯ, а не к БДД...
- > И после УАЯ утянуть хвост рыжей ветки в

- > немаленький район Бирюлево (с двумя станциями -
- > одной в Западном Бирюлево и одной в Восточном).
- > Кстати, такой "хвост" КРЛ - до первой станции
- > (Западное Бирюлево) будет практически той же
- > длины, что и подление Бутовской линии!!!

Заметьте, продление Бутовской линии до БП не мешает продлению в перспективе КРЛ до УАЯ и дальше.

Сура

Re: Лесопарковая и Битцевский Парк

Vlad 06.04.2009 14:46

Приветствую!

- > Заметьте, продление Бутовской линии до БП не
- > мешает продлению в перспективе КРЛ до УАЯ и
- > дальше.

Технологически -- мешет как минимум тем, что трассы пересекаются.

Не факт, что от конца тупиков за БДД будет достаточное расстояние для обеспечения разноуровневого пересечения с трассой Бут ЛМ с учетом допустимых уклонов.

Практически -- мешает тем, что после реализации продления БутЛМ, о продлении КРЛ к УАЯ можно будет и не вспоминать.

Надеюсь, не надо объяснять почему :)

Редактировано 1 раз(а). Последний раз 06.04.09 14:59 пользователем Vlad.

Re: Лесопарковая и Битцевский Парк

[_Ярополк_](#) 06.04.2009 15:01

Vlad писал(а):

> Приветствую!

Взаимно обязательно.

- > А почему мы рассматриваем только Юбутово?
- > Почему не рассматриваем Северное, Центральное и
- > Южное Чертаново, Бирюлево-Западное (в сумме
- > население этих районов в разы больше, чем
- > Юбутово).

Потому что для них всегда планировался трамвай через битцевский лес параллельно газопроводу.

- >
- > > На толпы
- > > никак не рассчитана.
- >
- > Абсолютно так же как и БДД.
- >
- > > Поняли мою мысль?
- > Не-а. Да вы и сами не поняли.

Моя мысль была простая: если есть выбор между 1) оставлять ту же толпу на БДД и добавлять ещё толпу на УАЯ и 2) уменьшать толпу на БДД вдвое и отправить вторую половину толпы на совсем пустой БП, то лучше второй вариант.

Платформа УАЯ менее удобна для пересадки по причине узости, она не проектировалась как пересадочная. Пересадка её ещё более заузит. На такой узкой платформе с пересадкой люди будут чувствовать ещё и психологический дискомфорт, как сейчас на Библиотеке (даже не в пик). А на БДД и колонны есть, и просторные галереи над ними.

Растоптали вы меня на ура, но я не сопротивляюсь, ибо знаю, что дилетант.

А профессиональных проектировщиков с цифрами на форуме всё равно не хватает.

Редактировано 1 раз(а). Последний раз 06.04.09 15:02 пользователем [_Ярополк_](#).

Re: Лесопарковая и Битцевский Парк

Vlad 06.04.2009 15:15

Приветствую!

- > Потому что для них всегда планировался трамвай
- > через битцевский лес параллельно газопроводу.

Т.е. отсутствие одной пересадки для 200 тыс жителей Юбутова -- это гораздо важнее, чем наличие лишней пересадки с/на тармвай (вместо продления КРЛ) для ~ миллиона жителей остальных районов?
Браво!

- > Моя мысль была простая: если есть выбор между
- > 1) оставлять ту же толпу на БДД и добавлять ещё
- > толпу на УАЯ

Откуда возьмется толпа на УАЯ?

- > и 2) уменьшать толпу на БДД вдвое и
- > отправить вторую половину толпы на совсем пустой
- > БП, то лучше второй вариант.

Опять не понял.

Имеем:

вариант а)

продление БутЛМ до БП (официальный).

Толпа на БДД стала такой же как и была, (сколько пассажиров Юбутова, которые едут на КРЛ, столько же приедет с УАЯ/Пражской для поездки на КРЛ)
Загрузка лимитирующих перегонов СТЛ уменьшилась за счет оттока пассажиров Юбутова, Сбутова, Чертаново-южного и центрального (которые раньше ездили через Кольцо).

вариант б)

продление КРЛ у УАЯ

Толпа на БДД уменьшилась (пассажиры с "внутрикадного" юга СТЛ) едут не до БДД, а до УАЯ.
Загрузка лимитирующего преегона СТЛ еще больше уменьшилась, так как для поездки на КРЛ теперь едут не через Кольцо еще и жители Чертаново-Северного.

- > Платформа УАЯ менее удобна для пересадки по
- > причине узости,

Она точно такой же ширины, как и платформа БДД.
Можете измерить рулеткой -- будет ровно 10 метров.

- > оне не проектировалась как
- > пересадочная. Пересадка её ещё более заузит.

Смешно :)

А переход в центре зала БДД не заужает платформу? :)

- > такой узкой платформе с пересадкой люди будут
- > чувствовать ещё и психологический дискомфорт, как
- > сейчас на Библиотеке (даже не в пик). А на БДД и
- > колонны есть, и просторные
- > галереи над ними.

Бред.

Ширина и длина платформ в обоих случаях абсолютно одинаковая (Бил тут не пример -- там ширна платформы 8 метров).

Более того, на БДД как раз колонны, которые во-первых, занимают свободное место на платформе, а во-вторых, как раз зрительно уменьшают станцию и "люди будут чувствовать ещё и психологический дискомфорт".

См, например, Севастопольскую.

А вот галереи над путями никакого отношения к площади платфрмы не имеют, ибо люди все равно спустятся с них на платформу -- ни на УАЯ ни на БДД галереи не используются как транзитный подуличный переход (как одно время было в Харькове на Университете)

Re: Лесопарковая и Битцевский Парк

Путеводитель 07.04.2009 01:10

Vlad писал(а):

> Приветствую!

- >
- > > Потому что для них всегда планировался трамвай
- > > через битцевский лес параллельно газопроводу.
- >
- > Т. е. отсутствие одной пересадки для 200 тыс
- > жителей Юбутова -- это гораздо важнее, чем наличие
- > лишней пересадки с/на трамвай (вместо продления
- > КРЛ) для ~ миллиона жителей остальных районов?
- > Bravo!

Цифры завышены и там и там. Во-первых, восточная часть Юбутова непосредственно на СТЛ висит, во-вторых, половина ЮАО, висящая на СТЛ никак на миллион не тянет.

- > Толпа на БДД стала такой же как и была, (сколько
- > пассажиров Юбутова, которые едут на КРЛ, столько
- > же приедет с УАЯ/Пражской для поездки на КРЛ)
- > Загрузка лимитирующих перегонов СТЛ уменьшилась за
- > счет оттока пассажиров Юбутова, Сбутова,
- > Чертаново-южного и центрального (которые раньше
- > ездили через Кольцо).

... и увеличилась за счёт притока Ясенева и ТС, ибо при отсутствии пересадки в центре, так поедут не только по м-ту юг-юг, но и юг-север, но в целом, конечно, загрузка уменьшилась. Однако, не так давно Вы меня смогли убедить, что загрузка юга КРЛ выше юга СТЛ. Получается, что нагрузка на более загруженный радиус (лим. перегон) возрастёт, а на менее загруженный снизится.

- > вариант б)
- > продление КРЛ у УАЯ
- >
- > Толпа на БДД уменьшилась (пассажиры с
- > "внутрикадного" юга СТЛ) едут не до БДД, а до
- > УАЯ.
- > Загрузка лимитирующего перегона СТЛ еще больше
- > уменьшилась, так как для поездки на КРЛ теперь
- > едут не через Кольцо еще и жители
- > Чертаново-Северного.

... и увеличилась за счёт р-на Коньково, но в целом, опять снизилась, см. выше.

- > Она точно такой же ширины, как и платформа БДД.
- > Можете измерить рулеткой -- будет ровно 10
- > метров.

Товарищ просто не любит односводь.

- > Бред.
- > Ширина и длина платформ в обоих случаях абсолютно
- > одинаковая (Бил тут не пример -- там ширина
- > платформы 8 метров).
- >
- > Более того, на БДД как раз колонны, которые
- > во-первых, занимают свободное место на платформе,
- > а во-вторых, как раз зрительно уменьшают станцию и
- > "люди будут чувствовать ещё и психологический
- > дискомфорт".
- > См, например, Севастопольскую.

Видимо, кто-то чувствует "психологический дискомфорт" от односводов.

- > А вот галереи над путями никакого отношения к
- > площади платформы не имеют, ибо люди все равно
- > спустятся с них на платформу -- ни на УАЯ ни на
- > БДД галереи не используются как транзитный
- > подуличный переход (как одно время было в Харькове
- > на Университете)

Не понял, что за галереи на УАЯ?

Re: Лесопарковая и Битцевский Парк

[Mousemaster](#) 07.04.2009 08:00

Путеводитель писал(а):

-
- > ... и увеличилась за счёт притока Ясенева и ТС,
 - > ибо при отсутствии пересадки в центре, так поедут
 - > не только по м-ту юг-юг, но и юг-север, но в

- > целом, конечно, загрузка уменьшилась. Однако, не
- > так давно Вы меня смогли убедить, что загрузка юга
- > КРЛ выше юга СТЛ. Получается, что нагрузка на
- > более загруженный радиус (лим. перегон) возрастёт,
- > а на менее загруженный снизится.

Любая пересадка за пределами центра разгружает лимитирующие перегоны обеих линий, так как те пассажиры, кому надо с окраины одной линии в срединную зону другой, до лимитирующих перегонов вообще не доезжают. (Под срединной зоной я понимаю всевозможные Профсоюзные, Академические, Тульские, Нагатинские и т. д., где рабочих мест немеряно.)

Re: Лесопарковая и Битцевский Парк

Vlad 07.04.2009 12:37

Приветствую!

- > Цифры завышены и там и там.

Немного :)

но не забывайте, что на юге СТЛ висят еще Щербинка, Подольск и Климовск (где-то на 2/3, так как так же тяготеют к ГЗЛ через Царицыно).

- > ... и увеличилась за счёт притока Ясенева и ТС,
- > ибо при отсутствии пересадки в центре, так поедут
- > не только по м-ту юг-юг, но и юг-север, но в
- > целом, конечно, загрузка уменьшилась. Однако, не
- > так давно Вы меня смогли убедить, что загрузка юга
- > КРЛ выше юга СТЛ. Получается, что нагрузка на
- > более загруженный радиус (лим. перегон) возрастёт,
- > а на менее загруженный снизится.

ИМХО, за счет оттока с обоих радиусов пассажиров, которые ехали юг-юг через Кольцо (как в моем примере из Бутово на Академическую), загрузка именно лимитирующих перегонов уменьшится и на КРЛ и на СТЛ.

- > Товарищ просто не любит односводь.
- :)

- > Не понял, что за галереи на УАЯ?

Это уже мой глюк... :)

Re: Лесопарковая и Битцевский Парк

Путеводитель 08.04.2009 01:36

Vlad писал(а):

-
- > Приветствую!

Взаимно!

- > > ... и увеличилась за счёт притока Ясенева и ТС,
- > > ибо при отсутствии пересадки в центре, так
- > поедут
- > > не только по м-ту юг-юг, но и юг-север, но в
- > > целом, конечно, загрузка уменьшилась. Однако,
- > не
- > > так давно Вы меня смогли убедить, что загрузка
- > юга
- > > КРЛ выше юга СТЛ. Получается, что нагрузка на
- > > более загруженный радиус (лим. перегон)
- > возрастёт,
- > > а на менее загруженный снизится.
- >
- > ИМХО, за счет оттока с обоих радиусов пассажиров,
- > которые ехали юг-юг через Кольцо (как в моем
- > примере из Бутово на Академическую), загрузка
- > именно лимитирующих перегонов уменьшится и на КРЛ
- > и на СТЛ.

Не думаю, что их так много на лимитирующих перегонах. Вы - человек прагматичный, для Вас главное - время, Вы наверняка испробовали разные пути, прежде, чем выбрали именно этот. Тем более, Вы не уточнили, из какого Бутова ездите. Многие выбирают путь по меньшему кол-ву пересадок, и если у их подъезда останавливается автобус до КРЛ, поедут на нём, например, из ЮБутова это всего лишь одна пересадка с автобуса на метро, а через центр получается аж целых 3, да и до метро (лёгкого) зачастую дойти или доехать надо. Тем более, что переход Серпуховская - Добрынинская, мягко говоря, проблемный. Хотя в

последнее время замечаю, что в р-не 9:30 популяция пингвинов там заметно сократилась, что там сейчас на час раньше - ХЗ. Да и в "континентальной" части НТ на уч-ках Чертановская - Калужская, Каховская - НЧ (Калужская), Нахим - Профсоюзная забит по уши. А при постройке БЛ до БП поток примерно располовинится, и приток бутовских пассажиров на КРЛ, ИМХО, превзойдёт отток пересаживающихся на СТЛ через БЛ.

Re: Лесопарковая и Битцевский Парк

[Karel](#) 08.04.2009 20:47

Мое скромное мнение, что обрубок от БП до УАЯ не решит проблему забитости НОТа на линиях Профсоюзная-Нахимовский, Калужская-Чертановская, и одновременно похоронит продление Бутовки, разгрузку БДД, и гипотетический участок кольца Каховская-Калужская. В общем, это попытка убить двух зайцев сразу.

Редактировано 1 раз(а). Последний раз 08.04.09 20:47 пользователем [Karel](#).

Re: Лесопарковая и Битцевский Парк

[Hovrinskij](#) 08.04.2009 21:08

Я думаю, лучше всего заняться участком Каховская - Калужская. Продление БЛМ с 2-мя подземными станциями-пустышками - это дурь, которая тянется от изначальной дури - постройки ЛМ(привет "экономившим" на постройке нормальной линии в ЮБ).

///Мое скромное мнение, что обрубок от БП до УАЯ не решит проблему забитости НОТа на линиях Профсоюзная-Нахимовский, Калужская-Чертановская, и одновременно похоронит продление Бутовки, разгрузку БДД, и гипотетический участок кольца Каховская-Калужская. В общем, это попытка убить двух зайцев сразу.

А вот Калужская-Каховская как раз все поставленные задачи решит и создаст кучу новых связей.

Калужская-Каховская финансово будет соизмерима по стоимости с Битцепак-Бирюлево. И останется Бирюлево в очередной раз без метро... (-)

[ailcat](#) 08.04.2009 23:15

Участок Калужская-Каховская финансово будет соизмерима по стоимости с Битцепак-Бирюлево. И останется Бирюлево в очередной раз без метро... (-)

Re: Лесопарковая и Битцевский Парк

[Hovrinskij](#) 08.04.2009 23:23

///И останется Бирюлево в очередной раз без метро... (-)

Бирюлево и должно оставаться без метро. Бирюлево нужно нормальное сообщение по железным дорогам.

Re: Лесопарковая и Битцевский Парк

[ailcat](#) 08.04.2009 23:33

Скажите это жителям Бирюлева.

Электричка для них = лишняя пересадка + лишние 22р за проезд. И не более того.

Я все же *на данном этапе* за продление от Битцепарка в Бирюлево через УАЯ, хотя продление Каховской линии (пересадочной для всех!) не менее интересно, т.к. связывает по югу целых 3 ветки.

Re: Лесопарковая и Битцевский Парк

[Alexejd](#) 08.04.2009 23:47

[ailcat](#) писал(а):

-
- > Скажите это жителям Бирюлева.
 - > Электричка для них = лишняя пересадка + лишние 22р
 - > за проезд.

Последнее - чисто организационный вопрос. Что мешает, как во всех крупных городах Европы и Северной Америки сделать единый тариф на все виды транспорта, включая городскую электричку. А удобнее её для жителей Бирюлева представить сложно. 20 минут до центра, 2 станции в самом центре р-на, о чём ещё можно мечтать?

Кстати, разве Калужский радиус не перегружен? Почему все проекты и прожекты направлены на то, чтобы повесить на неё ещё больше? Окончательно убить?

хотя продление
> Каховской линии (пересадочной для всех!) не менее
> интересно, т. к. связывает по югу целых 3 ветки.

Именно, а при дальнейшем продлении на юго-восток и юго-запад даже 7 радиусов, создавая кучу удобных связей и решая одну из самых больших проблем - отсутствие надёжной транспортной связи южного и юго-восточного АО. ИМХО - после транспортного обслуживания Сити, самый приоритетный из проектов метро.

Редактировано 1 раз(а). Последний раз 08.04.09 23:48 пользователем Alexej d.

В силу некоторых причин - каховскую линию продлить на восток не получится. Так что - только на запад... (-)

[ailcat](#) 08.04.2009 23:51

В силу некоторых причин - каховскую линию продлить на восток не получится.
Так что - только на запад... (-)

Это каких таких причин?

[Vlad](#) 09.04.2009 00:01

> В силу некоторых причин - каховскую линию продлить
> на восток не получится.

Это каких таких причин?

Re: Калужская-Каховская финансово будет соизмерима по стоимости с Битцепак-Бирюлево. И останется Бирюлево в очередной раз без метро...

[Я.В.](#) 09.04.2009 15:45

[ailcat](#) писал(а):

> Участок Калужская-Каховская финансово будет
> соизмерима по стоимости с Битцепак-Бирюлево. И
> останется Бирюлево в очередной раз без метро...
> (-)

Метро в Бирюлево и так в обозримых планах не значится.

Даже, если и дойдет КРЛ до УАЯ (что маловероятно и неправильно), то дальше уж точно не пойдет.

По-моему лучше в Бирюлево продлить трамвай от конечной остановки УАЯ, далее мимо одноименного метро и далее в Бирюлево. Места для него на проезжей части при обособленном движении вполне хватит.

Re: Лесопарковая и Битцевский Парк

[Я.В.](#) 09.04.2009 15:47

[Novrinskij](#) писал(а):

> А вот Калужская-Каховская как раз все поставленные
> задачи решит и создаст кучу новых связей.

А еще лучше Каховская-пр. Вернадского.

Немного хоть разгрузится переход на Парке культуры и на Библиотеке.

Re: Калужская-Каховская финансово будет соизмерима по стоимости с Битцепак-Бирюлево. И останется Бирюлево в очередной раз без метро...

[ailcat](#) 09.04.2009 16:06

И именно из-за этого Бирюлево Западное считается неблагополучным районом.

Вон, риэлторы пророчат ему 5-кратное удешевление жилья к 2011 году...

Это не рекорд (та же коровинка и Гольяново упаду больше) - но близко к тому.

К тому же СКОРОСТНОЙ ТРАМВАЙ - это дополнительная пересадочность, при которой он уже НЕ БУДЕТ подвозящим транспортом (т.е. к нему самому будут подвозить, как к метро).

То есть транспортная проблема района таким способом решена не будет (СТ будет незагружен)

Re: Калужская-Каховская финансово будет соизмерима по стоимости с Битцепак-Бирюлево. И останется Бирюлево в очередной раз без метро...

[Я.В.](#) 09.04.2009 16:32

ailcat писал(а):

- > И именно из-за этого Бирюлево Западное считается
- > неблагополучным районом.
- > Вон, риэлторы пророчат ему 5-кратное удешевление
- > жилья к 2011 году...
- > Это не рекорд (та же коровинка и Гольяново упаду
- > больше) - но близко к тому.

Интересно, откуда такие заманчивые данные?

- > К тому же СКОРОСТНОЙ ТРАМВАЙ - это дополнительная
 - > пересадочность, при которой он уже НЕ БУДЕТ
 - > подвозящим транспортом (т.е. к нему самому будут
 - > подвозить, как к метро).
 - > То есть транспортная проблема района таким
 - > способом решена не будет (СТ будет незагружен)
- Зачем скоростной. Я про обычный на обособленной полосе говорю. Просто подвозящий к метро или к электричке. Если будет регулярно ходить, то все ОК.

Re: Калужская-Каховская финансово будет соизмерима по стоимости с Битцепак-Бирюлево. И останется Бирюлево в очередной раз без метро...

Vlad 09.04.2009 16:41

Приветствую!

- > К тому же СКОРОСТНОЙ ТРАМВАЙ - это дополнительная
- > пересадочность, при которой он уже НЕ БУДЕТ
- > подвозящим транспортом (т.е. к нему самому будут
- > подвозить, как к метро).
- > То есть транспортная проблема района таким
- > способом решена не будет (СТ будет незагружен)

При грамотной трассировке, линию трамвая можно провести в Бирюлево так, что большая часть района Бирюлево-Западное будет в зоне пешеходной доступности.

И такая возможность в Бирюлево есть:

Россошанская - переход через ЖД - Харьковская - Медынская - кольцо у перекрестка с Булатниковской)
 Даже при такой незначительной протяженности по району (всего около 1 км), линия по Харьковской и Медынской до Булатниковской покрывает большую часть жилого массива в пределах своей пешеходной доступности.
 А уж если закольцевать а-ля Строгино по Булатниковской/Булатниковскому пр-ду с подходом к ЖД-станциям Бирюлево-пассажирская и товарная, то было бы вообще замечательно.

Правда, боюсь, всё ограничится только линией к новому депо по Востряковскому, тогда, действительно, толку от такого трамвая для жителей Бирюлево будет немного.

Редактировано 1 раз(а). Последний раз 09.04.09 16:43 пользователем Vlad.

Re: Калужская-Каховская финансово будет соизмерима по стоимости с Битцепак-Бирюлево. И останется Бирюлево в очередной раз без метро...

ailcat 09.04.2009 18:02

я. в.

- 1) информация с РБК-Недвижимости.
- 2) Если уж и делать трамвай для Бирюлева - то он должен идти по Бирюлево как обьий (с достаточно частыми остановками), но, выходя из района, "включать первую космическую" и чесать к ближайшему метро за минимальное время.

Re: Калужская-Каховская финансово будет соизмерима по стоимости с Битцепак-Бирюлево. И останется Бирюлево в очередной раз без метро...

ailcat 09.04.2009 18:05

Vlad,

Тогда уж трассировать трамвай так, чтоб он проходил через оба Бирюлева и вывозил народ к двум веткам метро.
 Естественно с частым (400-500 м максимум) осаовками по самим Бирюлево и с максимальной скоростью от выездас района и до метро.

Re: Калужская-Каховская финансово будет соизмерима по стоимости с Битцепак-Бирюлево. И останется Бирюлево в очередной раз без метро...

Я.В. 10.04.2009 12:27

ailcat писал(а):

- > 2) Если уж и делать трамвай для Бирюлева - то он
 - > должен идти по Бирюлево как обычный (с достаточно
 - > частыми остановками), но, выходя из района,
 - > "включать первую космическую" и чесать к
 - > ближайшему метро за минимальное время.
- В Строгино примерно так и есть - перегон через строгинский мост довольно приличный.

Re: Калужская-Каховская финансово будет соизмерима по стоимости с Битцепак-Бирюлево. И останется Бирюлево в очередной раз без метро...

Mousemaster 10.04.2009 12:54

ailcat писал(а):

-
- > 2) Если уж и делать трамвай для Бирюлева - то он
 - > должен идти по Бирюлево как обьый (с достаточно
 - > частыми остановками), но, выходя из района,
 - > "включать первую космическую" и чесать к
 - > ближайшему метро за минимальное время.

Но с остановкой на Красном Строителе для пересадки на ж. д.

Естественно с остановкой! Платформа ж внутри Бирюлево! (-)

ailcat 10.04.2009 15:10

Естественно с остановкой! Платформа ж внутри Бирюлево! (-)

Re: Лесопарковая и Битцевский Парк

Hovrinskij 13.04.2009 09:07

Насчет трамвая в Бирюлево - а не приведет ли его прокладка к оттоку пассажиров с электричек в пользу соседних донельзя перегруженных веток ММ? Можно ли будет считать подобную ситуацию улучшением?

Re: Лесопарковая и Битцевский Парк

ailcat 13.04.2009 10:46

Цитата (Hovrinskij)

Насчет трамвая в Бирюлево - а не приведет ли его прокладка к оттоку пассажиров с электричек в пользу соседних донельзя перегруженных веток ММ?

Однозначно приведет к оттоку абсолютно перегруженных редко ходящих электричек в немного перегруженное (на лимитирующих перегонах зеленой и серой веток) метро

Цитата (Hovrinskij)

Можно ли будет считать подобную ситуацию улучшением?

Для жителей обоих Бирюлевых, добирающихся сейчас до метро в сверхпереполненных редко ходящих электричках - да.

Для жителей Западного Бирюлева, теряющих сейчас в битком набитых автобусах и маршрутках по полчаса-часу в пробках до Пражской или Аннино - однозначно да.

Для жителей Восточного Бирюлева, продирающегося в редких автобусах и нечастых маршрутках до Царицыно - конечно да.

Для пассажиров зеленой ветки. скорее всего, ничего не изменится (трамвай будет подвозить все к тому же Царицыно)

А вот для тех пассажиров юга серой ветки, которые привыкли ехать "с комфортом" - скорее всего, немного ухудшится, т. к. пересадка "с Павелецкого вокзала на кольцевую метро" (пересаживающихся Нижние котлы - м. Нагатинская в расчет не берем - они все равно садились до лимитирующего перегона) сменится пересадкой с трамвая на УАЯ.

Re: Калужская-Каховская финансово НЕ БУДЕТ соизмерима по стоимости с Битцепак-

Бирюлево.

Aeros 13.04.2009 11:12

ailcat писал(а):

- > Участок Калужская-Каховская финансово будет
- > соизмерима по стоимости с Битцепак-Бирюлево. И
- > останется Бирюлево в очередной раз без метро...
- > (-)

Ну, с чего взяли-то?!

От м. Битцевский Парк до платф. Бирюлёво-Пасс. минимум порядка 6,8 км. и строительство трёх станций : 1) с переходом на УАЯ, 2) у платф. Красный Строитель, 3) в районе платф. Бирюлёво-Пасс.
+ ещё желательна 4) в районе Липецкой ул.

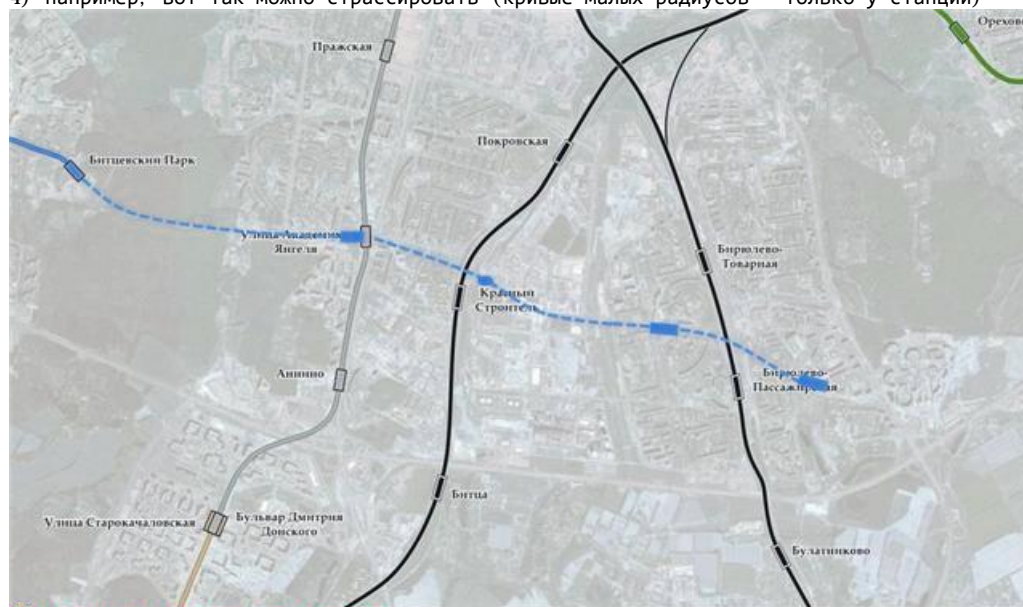
От м. Каховская до пересечения Севастопольского с Каховкой и потом до м. Калужская чуть более 3,5 км. Причём, минус то, что уже есть за м. Каховская в направлении к "Бухаресту".
И построить нужно всего две станции.

Редактировано 2 раз(а). Последний раз 13.04.09 11:13 пользователем Aeros.

Re: Калужская-Каховская финансово НЕ БУДЕТ соизмерима по стоимости с Битцепак-Бирюлево.

ailcat 13.04.2009 11:30

- 1) А кто Вам сказал, что строить надо до Бирюлево-Пассажирской? Давайте все-таки не будем загружать дальними пассажирами лимитирующий перегон (а оставим нагрузку от них "как есть" - на кольцевую линию)
- 2) Аналогично - Красный строитель. Задел под станцию - согласен, оставить надо. Но на самой санции однозначно стоит сейчас сэкономить - промзона Красных котлов находится на удалении всего 15 минут пешком от УАЯ, Аннино и предлагаемой станции
- 3) По километражу - согласен, побольше получится рыжую ветку в бирюлево тянуть (хотя и не в 2 раза, как Вы пишете). Однако вы забыли об одной мелочи - условиях трассировки. А условия таковы, что продление рыжей ветки большую часть трассы можно строить даже открытым способом, да и идет она по простым грунтам (разве что эстакада или насыпь нужна вблизи Битцепарка для перехода через овраг), в то время как продление Каховки уже застроено сверху высотными домами (если обходить - линию придется делать с частыми поворотами малых радиусов, что есть зло) - то есть "покатит" только щитовая проходка на достаточной глубине. А это медленнее и дороже...
- 4) например, вот так можно страссировать (кривые малых радиусов - только у станций)



[Посмотреть в оригинальном размере](#)

Re: Калужская-Каховская финансово НЕ БУДЕТ соизмерима по стоимости с Битцепак-Бирюлево.

workweek 13.04.2009 11:51

ailcat писал(а):

- > в то время как продление Каховки уже застроено
- > сверху высотными домами (если обходить - линию
- > придется делать с частыми поворотами малых
- > радиусов, что есть зло) - то есть "покатит" только
- > щитовая проходка на достаточной глубине. А это
- > медленнее и дороже...

А что, разве техзону для продления БКЛ мелким уже застроили? ;)

Или трамвай?

[ailcat](#) 13.04.2009 12:35

Если же прокладывать скоростной трамвай - то трассировка действительно выглядит интересней.

Да, огорворки про пунктирные линии:

Обозначенная пунктиром альтернативная трасса у МКАДа и Царицино позволяет сэкономить на возведении насыпи и мостового перехода над ж/д - правда, короткий участок под мостами, скорее всего, придется делать сплетенкой или однопуткой;

Выделенная пунктиром альтернативная трасса на севере Западного Бирюлева лучше охватывает высотную застройку, оставляя непонятно-что чуть севернее не столь удобным по транспорту.

Кстати, можно еще продлить линию трамвая от УАЯ-автобусного до Битцепарка - на первый взгляд - достаточно нужный участок, но сопряженный с необходимостью строительства эстакады (которую, кстати, можно сразу строить по нормам метро)

"Тещин язык" на обоих переходах через ж/д обусловлен обходом горловин ж/д станций, которое, кроме прочего, позволяет устроить подъемы и спуски с умеренной крутизной (с другой стороны, южный переход между Бирюлевыми можно будет совместить с явно запланированным автоматом)

Естественно, что вне Бирюлева трамвай воистину скоростной и чешет с минимумом остановок и максимальной скоростью прямо до пересадки на метро.



[Посмотреть в оригинальном](#)

Увы, судя по карте - ЧАСТЬ техзоны Каховской линии уже застроена. Хотя это и выглядит полным абсурдом (хотя... хочется верить, что это я чего-то путаю) (-)

[ailcat](#) 13.04.2009 12:36

Увы, судя по карте - ЧАСТЬ техзоны Каховской линии уже застроена. Хотя это и выглядит полным абсурдом (хотя... хочется верить, что это я чего-то путаю) (-)

Редактировано 1 раз(а). Последний раз 13.04.09 12:42 пользователем [ailcat](#).

Re: Калужская-Каховская финансово НЕ БУДЕТ соизмерима по стоимости с Битцепак-Бирюлево.

[Алекс Э.](#) 13.04.2009 12:38

- > 4) например, вот так можно страссировать

Вторую станцию в Бирюлево надо сделать несколько севернее, а затем есть смысл провести линию под парком и далее в Орехово-Борисово со станцией в районе Каширского шоссе и соединить линию с Зябликово.

Правда, возникают вопросы с тем, что же делать с КРЛ в Новоясеневе (ибо гибрид КРЛ и Люблинки будет чересчур длинен), но лично я такой проект считаю наиболее оптимальным.

Наверно, путаете. По крайней мере, знающие люди утверждают, что техзона цела (-)

[workweek](#) 13.04.2009 12:51

0

Re: Калужская-Каховская финансово НЕ БУДЕТ соизмерима по стоимости с Битцепак-Бирюлево.

ailcat 13.04.2009 13:01

Цитата (Алекс Э)

Вторую станцию в Бирюлёво надо сделать несколько севернее,

А что там находится севернее? промзона и пустыри? То есть, по-вашему, к ним подъезд важнее, чем в более густонаселенную южную часть Бирюлево? Не уверен.

Единственный, на мой взгляд, разумный вариант такой трассировки - это если подводить одну станцию к Бирюлево-Товарному, а другую строить возле Бирюлева-Пассажирского. Обеспечивая в обоих случаях переход через ж/д в оба Бирюлева и дальнейший развоз пассажиров автобусами. Не самый худший, кстати, вариант.

Цитата (Алекс Э)

а затем есть смысл провести линию под парком и далее в Орехово-Борисово со станцией в районе Каширского шоссе и соединить линию с Зябликово.

Ой ли? Мы получим два длииинных перегона, на которых поезда будут ходить незагруженными... ПМСМ, тогда логичнее трассировать рыжую ветку сразу на север Бирюлева - с переходом на ж/д станцию Бирюлево-Товарная (там явно планируется многоэтажная застройка), и оттуда выводить к Царицыно, где устраивать кросс-платформенную пересадку (да, я знаю что этим ощутимо загрузим зеленую ветку - зато дадим хорошую связь Бирюлевым и сделаем их более интересными для жилья). Главное достоинство такой перетрассировки - мы избегаем незагруженных перегонов (т.е. на южном участке рыжая ветка таки возит пассажиров).

Хотя, особо это отмечу, при продлении Каховской ветки до Калужки (!!!) трамвай через оба Бирюлева со скоростными участками между Бирюлевыми и метро - будет намного разумнее.

Цитата (Алекс Э)

Правда, возникают вопросы с тем, что же делать с КРЛ в Новоясеневе (ибо гибрид КРЛ и Люблинки будет чересчур длинен), но лично я такой проект считаю наиболее оптимальным.

- 1) я все-таки не совсем понял, как вы хотите страссировать линию дальше. Пожалуйста, нарисуйте вашу трассу (вот вам [удобная топооснова](#) для этого);
- 2) кракозябра из КРЛ и достроенной ЛЛ как раз выходит практически идеальной - на 2 часа ходу! после которых машинистам полагается отдых :)

Re: Калужская-Каховская финансово НЕ БУДЕТ соизмерима по стоимости с Битцепак-Бирюлево.

Алекс Э. 13.04.2009 13:20

- > А что там находится севернее? промзона и пустыри?
- > То есть, по-вашему, к ним подъезд важнее, чем в более густонаселенную южную часть Бирюлево?

На пересечении Липецкой и Лебедянской. Чтобы поближе не к МКАДу, а к центру микрорайона.

- > Ой ли? Мы получим два длииинных перегона,
- > на которых поезда будут ходить незагруженными...

Три и два километра – это так много? Или Вы предлагаете строить станции там, где они не нужны, лишь бы перегоны короче были? Во-вторых, длинные перегоны – это ещё и скорость. В любом случае, при имеющихся условиях по-другому никак не постоить.

Кстати, вот схема с моей трассировкой. Как мне кажется, всё логично.

- > при продлении Каховской ветки до Калужки (!!!) трамвай через оба Бирюлева
- > со скоростными участками между Бирюлевыми и метро - будет намного разумнее.

Какое отношение трамвай в Бирюлёво имеет отношение к продлению Каховки на запад?

- > я все-таки не совсем понял, как вы хотите страссировать линию дальше.
- > Пожалуйста, нарисуйте вашу трассу

Например, обрубить основную КРЛ на «Тёплом стане» со строительством второй станции, а отрезанный кусок вести либо в район «Юго-Западной», либо в Солнцево (что будет весьма идеально: огромный район за МКАДом получает выход сразу на четыре линии: КРЛ, СЛ, Солнцевскую и Бирюлёвский радиус).

Re: Калужская-Каховская финансово НЕ БУДЕТ соизмерима по стоимости с Битцепак-Бирюлево.

ailcat 13.04.2009 14:34

1) а вы мою схему точно смотрели? и рисовали вроде по аэрофотосъемке, а не ущербной схеме. Ладно, поясню - в Восточном бирюлево в моем варианте станция построена южнее по двум причинам:

- а) практически рядом с предложенной Вами трассой проходит ж/д ветка в выемке. Ветка - действующая. Если

что, такие ветки являются существенным препятствием для пешеходной и транспортной досягаемости. Таким образом, на деле нам надо размещать станцию в центре любого из районов (но не на окраине южного вблизи разделяющей их ветки) - из северной части района все равно будет подвоз на НОТ, причем до Царицына, а не до увеличивающего время поездки отростка рыжей ветки)

б) по другую сторону Лобненской улицы вблизи МКАДа есть микрорайон с плотной высотной застройкой (который явно будет развиваться в сторону неосвоенных территорий рядом). Я размещаю станцию так, чтобы обеспечить удобное прямое сообщение со строящимся районом без проезда по стоящей в пробке Лобненской ул (а только пересекая ее поперек)

2) я предлагаю трассировать линии так, чтобы они принимали на себя приличную часть пассажиропотока. Проводить же линию практически параллельно МКАД бессмысленно в силу того, что она НЕ СОКРАЩАЕТ время в пути. "Поворот" рыжей ветки в царицыно - в итоге сократит время в пути (а при устойчиве кросс-платформенной пересадки, что в царицыно реально, - не будет обременителен) как минимум для жителей Бирюлевых, а для жителей Бутово - не сделает его дольше пересадки через кольцо (кроме случаев поездки на северо-запад).

Кстати, первоначальный вариант Бутовской ветки предполагал ее продление как раз через Бирюлево в Царицыно - и я считаю этот вариант куда как разумнее идиотизма (сорри за мой английский) с его продлением до КРЛ.

3) Связь между Каховской линией и трамваем в Бирюлево состоит лишь в том, что построив трамвай и отпарпотовав, о преодлении каховки напрочь забудут (связь же между линиями обеспечили? обеспечили!)

4) весьма идеально, на мой взгляд, будет вести Каховскую линию на запад сперва до Калужской, потом до Вернадского, и уже оттуда куда-то гнуть (как минимум на олимпийскую деревню).

Например, вот так (белым помечен альтернативный вариант трассировки в Олимпийскую деревню - с более ранним выходом на Мичуринский проспект):



[Посмотреть в оригинальном размере](#)

Редактировано 1 раз(а). Последний раз 13.04.09 14:35 пользователем ailcat.

Re: Калужская-Каховская финансово НЕ БУДЕТ соизмерима по стоимости с Битцевак-Бирюлево.

[workweek](#) 13.04.2009 15:46

ailcat писал(а):

- > б) по другую сторону Лобненской улицы вблизи МКАДа
- > есть микрорайон с плотной высотной застройкой
- > (который явно будет развиваться в сторону
- > неосвоенных территорий рядом). Я размещаю станцию

- > так, чтобы обеспечить удобное прямое сообщение со
- > строящимся районом без проезда по стоящей в пробке
- > Лобненской ул (а только пересекая ее поперек)
- >
- >

Я вам перестал понимать... Каким образом вы хотите протрассировать линию из Бирюлева к Лобненской улице???

Re: Калужская-Каховская финансово НЕ БУДЕТ соизмерима по стоимости с Битцепак-Бирюлево.

[workweek](#) 13.04.2009 15:48

Алекс Э. писал(а):

- > Например, обрубить основную КРЛ на «Тёплом стане»
- > со строительством второй станции, а отрезанный
- > кусок вести либо в район «Юго-Западной», либо в
- > Солнцево (что будет весьма идеально: огромный
- > район за МКАДом получает выход сразу на четыре
- > линии: КРЛ, СЛ, Солнцевскую и Бирюлёвский радиус).

А вы знаете, как расположена станция Теплый стан относительно, например, Профсоюзной улицы? Чтобы завернуть линию к Юго-Западной или в Солнцево, кривые будут похлеще, чем на Солнцевке, которую хотят к существующему Парку Победы привязать.

Эээээ... через ЛИПЕЦКУЮ улицу, есно. Че-то перемкнуло, опечатался... (-)

[ailcat](#) 13.04.2009 15:50

Эээээ... через ЛИПЕЦКУЮ улицу, есно. Че-то перемкнуло, опечатался... (-)

Нормально Теплый стан расположен. Смотрим на мою схему- положение станций там достаточно корректно прорисовано (-)

[ailcat](#) 13.04.2009 15:52

Нормально Теплый стан расположен. Смотрим на мою схему- положение станций там достаточно корректно прорисовано (-)

Да, корректно. И как к Ю-3 всё это завернуть? (-)

[workweek](#) 13.04.2009 16:01

[ailcat](#) писал(а):

- > Нормально Теплый стан расположен. Смотрим на мою
- > схему- положение станций там достаточно корректно
- > прорисовано (-)

Д

Re: Да, корректно. И как к Ю-3 всё это завернуть?

[Я.В.](#) 13.04.2009 16:49

[workweek](#) писал(а):

Если КРЛ обрубить на ТС, то путь от БП-Ясенева и ТС можно дальше продлить в Тропарево через ул. Акад. Варги. Будет очень хорошая связка.

Re: Калужская-Каховская финансово НЕ БУДЕТ соизмерима по стоимости с Битцепак-Бирюлево.

[Я.В.](#) 13.04.2009 16:51

[ailcat](#) писал(а):

- > 4) весьма идеально, на мой взгляд, будет вести
- > Каховскую линию на запад сперва до Калужской,
- > потом до Вернандского, и уже оттуда куда-то гнуть
- > (как минимум на олимпийскую деревню).

> Например, вот так (белым помечен альтернативный
> вариант трассировки в Олимпийскую деревню - с
> более ранним выходом на Мичуринский проспект):
Вот-вот. Я примерно о том же говорил. Пока Солнцевскую линию не дотянут в центр, она могла бы быть соединена с Каховской.

Re: Тёплый стан и Бирюлёво

I.Vasin 13.04.2009 17:08

приветствую,

господа хорошие,
прежде чем "рубить" что-то на "Тёплом стане", вы поглядите детально как там станция расположена и каких усилий будет стоить организация там потенциальной пересадки и потенциальной перетрассировки линии. я уж не говорю про саму абсолютную бесполезность организации пересадки таковой, но всё же - вы иногда спускайтесь с небес на землю.

то же относится и к линии под Дендропарком в сторону Зябликова. пассажиропоток там рассчитывали как-либо?

вы просто определитесь, что за проблемы вы решаете своими проектами. если транспортные проблемы Бирюлёва, то начинать нужно немножко не с того конца.

с уважением.

Re: Да, корректно. И как к Ю-3 всё это завернуть?

workweek 13.04.2009 18:22

Я. В. писал(а):

> workweek писал(а):
> Если КРЛ обрубить на ТС, то путь от БП-Ясенева и
> ТС можно дальше продлить в Тропарево через ул.
> Акад. Варги. Будет очень хорошая связка.

Я очень извиняюсь, но я этого не писал. Цитата не моя.

Re: Увы, судя по карте - ЧАСТЬ техзоны Каховской линии уже застроена. Хотя это и выглядит полным абсурдом (хотя... хочется верить, что это я чего-то путаю)

Vlad 14.04.2009 00:33

Приветствую!

> Увы, судя по карте - ЧАСТЬ техзоны Каховской линии
> уже застроена. Хотя это и выглядит полным абсурдом
> (хотя... хочется верить, что это я чего-то путаю)

В не те карты смотрите.
Все там в порядке с техзоной.
Вообще, НЯЗ, в Москве не застроено ни одной техзоны, зарезервированной под метро. Даже там, где метро больше не планируется. И все проекты, располагаемые вблизи техзон проходят обязательное согласование в Метрогипротранс

Редактировано 1 раз(а). Последний раз 14.04.09 00:35 пользователем Vlad.

Re: Увы, судя по карте - ЧАСТЬ техзоны Каховской линии уже застроена. Хотя это и выглядит полным абсурдом (хотя... хочется верить, что это я чего-то путаю)

Путеводитель 14.04.2009 00:42

Vlad писал(а):

> Вообще, НЯЗ, в Москве не застроено ни одной
> техзоны, зарезервированной под метро. Даже там,
> где метро больше не планируется. И все проекты,
> располагаемые вблизи техзон проходят обязательное
> согласование в Метрогипротранс

А у Беговой в начале Хорошёвского шоссе?

Re: Калужская-Каховская финансово НЕ БУДЕТ соизмерима по стоимости с Битцепак-Бирюлево.

Vlad 14.04.2009 00:43

Приветствую!

- > а затем есть смысл провести линию под парком и
- > далее в Орехово-Борисово со станцией в районе
- > Каширского шоссе и соединить линию с Зябликово.

Кстати, такая техзона там есть.

- > Царицыно, где устраивать кросс-платформенную
- > пересадку

Хм. . устраивать "перехлест" тоннелей мелкого заложения под Царицынским прудом конечно технически возможно (можно и на Марсе метро построить), но вряд ли оправдано.

- > Хотя, особо это отмечу, при продлении Каховской
- > ветки до Калужки (!!!)

А к чему столько восклицательных знаков? Так оно рано или поздно и будет.

- > (вот вам удобная топооснова для
- > этого);

Вообще-то при ссылке на авторский продукт принято указывать авторство и первоисточник.

Автор схемы -- Евгений Викентьев.

Оригинал -- здесь:

<http://metro.molot.ru/img/mskrail.jpg>

И перевыкладывать на радикал -- совсем не обязательно.

А где там была техзона?

Vlad 14.04.2009 00:45

Приветствую!

- > А у Беговой в начале Хорошёвского шоссе?

А где там была техзона?

Re: Калужская-Каховская финансово НЕ БУДЕТ соизмерима по стоимости с Битцепак-Бирюлево.

Vlad 14.04.2009 00:54

Приветствую!

- > Кстати, первоначальный вариант Бутовской ветки
- > предполагал ее продление как раз через Бирюлево в
- > Царицыно

Не было такого никогда.

Бутовскую линию с самого начала планировалось продлять (без указания сроков) именно к БП.

Вы путаете с хордой Митино-Бутово, которая, действительно, должна была пройти через Бирюлево. Вот только Царицыно (которое пишется через "ы") тут вообще не при чем -- хорда трассировалась через Варшавскую.

Ее реинкарнация в новой версии актуализации генплана рисуется через Орехово-Каширскую

- > 3) Связь мажду Каховской линией и трамваем в
- > Бирюлево состоит лишь в том, что построив трамвай
- > и отрапортовав, о преодлении каховки напрочь
- > забудут (связь же между линиями обеспечили?
- > обеспечили!)

Это вы сами придумали?

Редактировано 1 раз(а). Последний раз 14.04.09 00:57 пользователем Vlad.

Re: Калужская-Каховская финансово НЕ БУДЕТ соизмерима по стоимости с Битцепак-Бирюлево.

Vlad 14.04.2009 01:02

> б) по другую сторону Лобненской улицы вблизи МКАДа

Лобненская -- это в данном случае Липецкая или Лебедянская? :)))

Редактировано 1 раз(а). Последний раз 14.04.09 01:04 пользователем Vlad.

Re: А где там была техзона?[Путеводитель](#) 14.04.2009 01:07

Vlad писал(а):

> А где там была техзона?

Возможно я ошибаюсь, но была где-то инфа, что ДОНСтроевские домища постороны в именно в техзоне несостоявшейся хорды.

Там хорда должна была идти глубоким? (-)[workweek](#) 14.04.2009 01:10

0

Да

Vlad 14.04.2009 01:14

> Там хорда должна была идти глубоким?

Да

Re: Увы, судя по карте - ЧАСТЬ техзоны Каховской линии уже застроена. Хотя это и выглядит полным абсурдом (хотя... хочется верить, что это я чего-то путаю)[Сура](#) 14.04.2009 01:16

Vlad писал(а):

> Приветствую!

>

> > Увы, судя по карте - ЧАСТЬ техзоны Каховской
> линии> > уже застроена. Хотя это и выглядит полным
> абсурдом> > (хотя... хочется верить, что это я чего-то
> путаю)

>

>

> В не те карты смотрите.

> Все там в порядке с техзоной.

Кстати, а кто-нибудь может изобразить на мэпс-гугле планы узла Каховская-Севастопольская. Я и так, и эдак пытался - вроде всё просто, угол между станциями ровно 90 гр, но тогда куда идут тупики Каховской? Я на местности я не помню соосность вестибюлей и подуличных переходов.

Сура

Re: Увы, судя по карте - ЧАСТЬ техзоны Каховской линии уже застроена. Хотя это и выглядит полным абсурдом (хотя... хочется верить, что это я чего-то путаю)

Vlad 14.04.2009 01:30

Приветствую!

> Кстати, а кто-нибудь может изобразить на
> мэпс-гугле планы узла Каховская-Севастопольская.

1-я страница этого треда:

Трасса БКЛ от Влада Лаврова:

<http://maps.google.com/maps/ms?ie=UTF8&hl=en&msa=0&msid=115291096563768926577.000439908d27869288a94&t=k&z=10>

> и так, и эдак пытался - вроде всё просто, угол
> между станциями ровно 90 гр,

Там не "ровно 90 гр".

Севастопольская -- под Азовской, Каховская -- под Каховкой :) (точнее, "срезает" угол, образованный Чонгарским бульваром и Каховкой)

> но тогда куда идут
> тупики Каховской?

По Каховкой.

Re: Калужская-Каховская финансово НЕ БУДЕТ соизмерима по стоимости с Битцепак-Бирюлево.

[ailcat](#) 14.04.2009 01:33

Vlad

1) В данном случае, конечно же, Липецкая. Я исправился через сообщение (ну перемкнула меня что-то).

2) за автора наложения схемы на аэрофотосъемку (Евгений Викентьев) - спасибо.

Я не смог найти первоисточник (т.к. сам рисовал на сохраненной копии) - потому выложил то, чем располагал сам. (У меня вообще дружба с молот.ру не заладилась - ни одной из приведенных Вами схем на нем найти не получается...)

Re: Увы, судя по карте - ЧАСТЬ техзоны Каховской линии уже застроена. Хотя это и выглядит полным абсурдом (хотя... хочется верить, что это я чего-то путаю)

[Сура](#) 14.04.2009 01:44

Vlad писал(а):

>
> > и так, и эдак пытался - вроде всё просто, угол
> > между станциями ровно 90 гр,
>
> Там не "ровно 90 гр".

>
> Севастопольская -- под Азовской, Каховская -- под
> Каховкой :) (точнее, "срезает" угол, образованный
> Чонгарским бульваром и Каховкой)

Умом понимаю, на плане не вписывается :) Там точно не 90 гр? И Севастопольская уходит точно под Азовскую, а не обходит слева здания на Азовской?

> > но тогда куда идут
> > тупики Каховской?
>
> По Каховкой.

Если Каховская под Каховкой, а Севастопольская под Азовской - то в месте сочленения получается нехило непрямой угол.

Сура

Re: Увы, судя по карте - ЧАСТЬ техзоны Каховской линии уже застроена. Хотя это и выглядит полным абсурдом (хотя... хочется верить, что это я чего-то путаю)

[Vlad](#) 14.04.2009 02:01

Приветствую!

> Умом понимаю, на плане не вписывается :) Там точно
> не 90 гр?

Точно

- > И Севастопольская уходит точно под
- > Азовскую, а не обходит слева здания на Азовской?

Тут не понял.

Куда уходит? ты имеешь в виду на юг от перекрестка?

Да, Севастопольская точно под Азовской (ну может смещена чуть западне еот оси проезже части).

Вообще, давай, все-таки оперировать (когда мы говорим о геогр картах) понятиями "запад" и "восток", а не "право" и "лево".

Я, честно говоря, не понял что ты сказал и какие здания должна обходить СТЛ?

- > Если Каховская под Каховкой, а Севастопольская под
- > Азовской - то в месте сочленения получается нехило
- > не прямой угол.

Ну я же написал -- не точно по оси Каховки -- ось станции "срезает" угол, образованный Чонгарским бульваром и Каховкой"

Re: Калужская-Каховская финансово НЕ БУДЕТ соизмерима по стоимости с Битцепак-Бирюлево.

Vlad 14.04.2009 02:03

Приветствую!

- > 2) за автора наложения схемы на аэрофотосъемку
- > (Евгений Викентьев) - спасибо.

Евгений автор не НАЛОЖЕНИЯ а ВСЕЙ СХЕМЫ.

- > (У меня вообще дружба с молот.ру
- > не заладилась - ни одной из приведенных Вами схем
- > на нем найти не получается...)

Не понял? Что именно найти не получается?

Re: Увы, судя по карте - ЧАСТЬ техзоны Каховской линии уже застроена. Хотя это и выглядит полным абсурдом (хотя... хочется верить, что это я чего-то путаю)

Путеводитель 14.04.2009 02:10

Сура писал(а):

-
- > Умом понимаю, на плане не вписывается :) Там точно
 - > не 90 гр? И Севастопольская уходит точно под
 - > Азовскую, а не обходит слева здания на Азовской?

То, что не 90 гр. видно невооружённым глазом на переходе.

А чем автомобильный путепровод продления Россошанской улицы не устраивает? (0)

Иван Садовский 14.04.2009 05:58

- > "Тещин язык" на обоих переходах через ж/д
- > обусловлен обходом горловин ж/д станций, которое,
- > кроме прочего, позволяет устроить подъёмы и спуски
- > с умеренной крутизной (с другой стороны, южный
- > переход между Бирюлевыми можно будет совместить с
- > явно запланированным автомостом)

А чем автомобильный путепровод продления Россошанской улицы не устраивает?

Re: Лесопарковая и Битцевский Парк

Павел89 14.04.2009 11:40

вот только какой дурак будет ехать из южного бутова до битцевского парка, чтобы потом еще 11 станции пилить по КРЛ, когда можно это сделать по СТЛ, мне неясно

Re: Увы, судя по карте - ЧАСТЬ техзоны Каховской линии уже застроена. Хотя это и выглядит полным абсурдом (хотя... хочется верить, что это я чего-то путаю)

Сура 14.04.2009 11:46

Путеводитель писал(а):

 > Сура писал(а):
 > -----
 > -----
 >
 > > Умом понимаю, на плане не вписывается :) Там
 > точно
 > > не 90 гр? И Севастопольская уходит точно под
 > > Азовскую, а не обходит слева здания на Азовской?
 >
 >
 > То, что не 90 гр. видно невооружённым глазом на
 > переходе.

Тогда вопрос отпадает, я исходит из того, что угол 90 гр.
 Спасибо.

Сура

Re: Увы, судя по карте - ЧАСТЬ техзоны Каховской линии уже застроена. Хотя это и выглядит полным абсурдом (хотя... хочется верить, что это я чего-то путаю)

[Сура](#) 14.04.2009 11:54

Vlad писал(а):

>
 > > И Севастопольская уходит точно под
 > > Азовскую, а не обходит слева здания на Азовской?
 >
 >
 > Тут не понял.
 > Куда уходит? ты имеешь в виду на юг от
 > перекрестка?
 > Да, Севастопольская точно под Азовской (ну может
 > смещена чуть западнее еот оси проезже части).
 > Вообще, давай, все-таки оперировать (когда мы
 > говорим о геогр картах) понятиями "запад" и
 > "восток", а не "право" и "лево".
 > Я, честно говоря, не понял что ты сказал и какие
 > здания должна обходить СТЛ?

До сих пор я полагал, что СТЛ идёт от НахПр под Азовской до угла с Болотниковской, а далее не поворачивает вместе с Азовской под 6 часов, а идёт дальше по прямой на юго-юго-запад между домами 18 и 21. Затем, обойдя с запад строения 22 по Азовской, поворачивает на 30 гр под 5 часов на траверз Каховки. Поскольку я давно там не был, и визуалью плохо помню соосность станций, то я вот так вот думал. :)

Сура

Тот, кому КРЛ удобней. Если даже сейчас на автобусе по пробкам едут, то что уж про метро говорить (-)

[workweek](#) 14.04.2009 14:43

0

Re: А чем автомобильный путепровод продления Россошанской улицы не устраивает?

[ailcat](#) 21.04.2009 08:40

Цитата (*Иван Садовский*)

>>> "Тещин язык" на обоих переходах через ж/д
 >>> обусловлен обходом горловин ж/д станций

А чем автомобильный путепровод продления Россошанской улицы не устраивает?

Исключительно тем, что:

- проходит далеко от пл. "Красный строитель" (делая хуже внутрирайонное сообщение)
- не очень удачно трассируется по Западному Бирюлеву - ибо входит в самую середину вытянутого с юга на север района. На мой взгляд, входить в Западное Бирюлево нужно с юга, охватывать его дугой на север, проходить мимо обеих ж/д Бирюлево (захватывая близкие к станциям пассажиропотоки с обеих сторон ж/д), также по югу переходить ж/д в восточную часть Бирюлево, делать крюк к Липецкой улице (для принятия пассажиров высотного района за ней), далее уходить через район вверх к Царицыно (можно и вдоль Липецкой

страссировать, с учетом того, что пассажиров вблизи ж/д соберет параллельный ей участок маршрута).
 в) в настоящий момент территория со стороны Бирюлево используется как логистический центр. И упомянутая Вами трасса разрежет его пополам. Хотя, если автомобильный переход все же начнут строить - думаю, что вполне можно страссировать трамвай и параллельно ему (с выходом напрямую на Харьковскую ул), хотя это и сделает трам неудобным для жителей южной части Бирюлево (оставив их на автобусе до Пражской - благо, на юге затройка большей частью малоэтажная)...

Да, я на своей схеме трамвая упустил перегон до рыжей ветки, завернув трам на существующее кольцо на УАЯ-автобусной. Естественно, что скоростной вариант стоит тянуть до Битцепарка.

Битцепарк/Новоясеневская - неправильная станция для связи БутЛ и КРЛ

[ailcat](#) 21.04.2009 08:52

И все-таки, для случая продления Бутовской линии до Калужско-Рижской, пресадочной нужно делать именно Ясенево.
 И перегон Битцепарк-Ясенево передавать Бутовской линии.

Немного о трассировке такого варианта:

Новую станцию построить севернее нынешней на минимальном расстоянии (к северу рельеф возвышается), и при вводе обе нитки КРЛ направить на внутренние пути. Обоот поездов КРЛ производить по тупику в сторону Битцепарка, о

оборотный тупик Бутовской линии также устроить в сторону Битцепарка (но обязательно - с отводом состава с основного пути сразу за концом платформы). Я прекрасно понимаю, что такое решение ограничивает парность - но зарываться под тоннели КРЛ будет заметно дороже, а парность на Бутовской линии врядли будет сильно повышаться...

Или я неправ?

Re: Битцепарк/Новоясеневская - неправильная станция для связи БутЛ и КРЛ

[Vladislav E. Lavrov](#) 21.04.2009 14:13

[ailcat](#) писал(а):

 > на внутренние пути. Обоот поездов КРЛ производить
 > по тупику в сторону Битцепарка

Какой тупик? Там уклон 45 тыс, что ровно в 15 раз больше профиля, на котором можно делать пути для оборота и отстоя.

Re: Битцепарк/Новоясеневская - неправильная станция для связи БутЛ и КРЛ

[ailcat](#) 21.04.2009 14:51

Vladislav E. Lavrov

Тогда позвольте задать Вам несколько вопросов:

- 1) ограничение уклона в 3 тыс - это ограничение только для самого тупика (и на стрелках уклон может быть больше) или для всего участка от торца платформы до дальнего конца тупиков?
- 2) Уклон тоннелей в сторону Битцепарка - нисходящий?
- 3) Глубина заложения Ясенево (от УГР)? /NB: чтобы оценить возможность строительства параллельной станции полностью открытым способом/
- 4) План (топосхему) размещения станции Ясенево - можно узреть? /NB: дабы оценить возможность устройства оборотных тупиков КРЛ раскрытием котлована/

Просто у меня возникла мысль - организовать горизонтальные участки на путях пристраиваемой параллельно станции, а ответвления от них на обратный путь (которые все равно в кривых) врезать в существующие тоннели с "подныриванием" до их уклона

P. S. Или вообще дикая мысль - организовать схему, как в Кунцево. А имеющийся уклон тоннелей - использовать для заглубления оборотного тупика КРЛ под уровень оборотных стрелок БутЛ. (Я прекрасно понимаю, что вариант а-ля Партизанская с прибытием БутЛ на средний путь интереснее - ну да фиг знает, сколько десятков метров туннелей придется перешивать без вскрытия котлована...)

Редактировано 1 раз(а). Последний раз 21.04.09 14:53 пользователем [ailcat](#).

Re: Битцепарк/Новоясеневская - неправильная станция для связи БутЛ и КРЛ

[Vladislav E. Lavrov](#) 21.04.2009 15:28

[ailcat](#) писал(а):

 > Тогда позвольте задать Вам несколько вопросов:
 > 1) ограничение уклона в 3 тыс - это ограничение

> только для

Так сами посмотрите в СП 32-105-2004 и СНиП 32-02-2003 - там все это есть.

Чем дальше расположен оборот от торца платформы, тем меньше будет парность поездов (простой пример - Третьяковска-Калининская - максимум что можно - 34 пары). На КРЛ сейчас - 38 (максимум в Москве - 39). В Ясенево оборот непосредственно за платформой - не сделать, поэтому парность будет - 34-35. Затея бессмысленна и вредна при любых вариантах ;-]

Di xi

Re: Битцепарк/Новоясеневская - неправильная станция для связи БутЛ и КРЛ

Vlad 21.04.2009 16:40

Приветствую!

> Чем дальше расположен оборот от торца платформы,
> тем меньше будет парность поездов

А при чем тут удаленность от станции?

Топологически удаленность тупика от платформы никаким образом не может влиять на парность. Дело все-таки не в самом удалении, а в расположении блок-участков и плане-профиле пути (и связанных с ними ограничениями).

> (простой пример
> - Третьяковска-Калининская - максимум что можно -
> 34 пары).

Ну так тут дело как раз в блок-участках и профиле пути.

Re: Битцепарк/Новоясеневская - неправильная станция для связи БутЛ и КРЛ

Vlad 21.04.2009 16:50

Приветствую!

> 1) ограничение уклона в 3 тыс - это ограничение
> только для самого тупика (и на стрелках уклон
> может быть больше) или для всего участка от торца
> платформы до дальнего конца тупиков?

СП 32-105-2004 МЕТРОПОЛИТЕНА

5.2.3. Стрелочные переводы размещать на прямых участках пути с уклоном не более 5 ‰ в трудных условиях - с уклоном не более 10 ‰. Расстояние от начальных точек кривых в плане, а также от вертикальных кривых в профиле до центра стрелочного перевода - не менее 20 м. Расстояние от центра стрелочного перевода до начала платформы станции - не менее 25 м.

5.2.7. Продольный уклон подземных и закрытых наземных участков линий принимать не менее 3 ‰. В обоснованных случаях допускается располагать отдельные участки линий на горизонтальной площадке. При этом продольный уклон dna водоотводного лотка принимать не менее 2 ‰.

Продольный уклон подземных и закрытых наземных участков линий принимать не более 40 ‰.

В трудных условиях на подземных и закрытых наземных участках общей протяженностью не более 1500 м, которые могут быть разделены станцией или перегонном протяженностью до 500 м, допускается принимать продольный уклон не более 45 ‰ при отсутствии на этом участке отвода возвышения наружного рельса и не более 43 ‰ - при его наличии. При необходимости на этих участках скорость движения поездов ограничивать с применением технических средств.

При общей длине участка с уклоном 45 ‰ равной 1500 м, прилегающие к его концам участки располагать на уклонах не более 20 ‰ и протяженностью не менее 1500 м каждый.

Станционные пути, предназначенные для оборота и отстоя поездов, располагать на уклоне 3 ‰ с подъемом к станции.

Сопряжение двух элементов продольного профиля, направленных в разные стороны с уклонами, превышающими 5 ‰, выполнять элементом профиля с уклоном не более 5 ‰.

Прямолинейные смежные элементы продольного профиля при алгебраической разности значений уклонов, равной или превышающей 2 ‰, сопрягать в вертикальной плоскости круговыми кривыми с радиусами: 3000 м - на главных путях у станции; 5000 м - на главных путях перегонов; 1500 м - на соединительных путях. Для трудных условий допускается уменьшать радиусы вертикальных кривых на главных путях у станций до 2000 м, на перегонах - до 3000 м.

Длину элемента продольного профиля принимать не менее расчетной длины поезда на перспективу; длину прямой вставки между смежными кривыми - не менее 50 м.

> 2) Уклон тоннелей в сторону Битцепарка -

> нисходящий?

нет, в сторону БП подъем, потом спуск.

> 3) Глубина заложения Ясенево (от УГР)

Около 9 метров

> 4) План (топосхему) размещения станции Ясенево -
> можно узреть?

Примерно вот так:

<http://www.wikimapia.org/#lat=55.6059631&lon=37.533685&z=18&l=1&m=a&v=2>

> P.S. Или вообще дикая мысль - организовать схему,
> как в Кунцево.

А смысл?

К чему такой гемморрой?

Только ради включения участка Ясенево-новоясеневская в БутЛМ?

> А имеющийся уклон тоннелей -
> использовать для заглубления оборотного тупика КРЛ
> под уровень оборотных стрелок БутЛ.

Там уклон тоннелей не просто так, а из-за рельефа.

Да, парность на БутЛМ собираются значительно повышать.

Редактировано 2 раз(а). Последний раз 21.04.09 16:54 пользователем Vlad.

Re: Битцепарк/Новоясеневская - неправильная станция для связи БутЛ и КРЛ

[Vladislav E. Lavrov](#) 21.04.2009 17:48

Vlad писал(а):

> А при чем тут удаленность от станции?
> Топологически удаленность тупика от платформы
> никаким образом не может влиять на парность. Дело
> все-таки не в самом удалении, а в расположении
> блок-участков и плане-профиле пути (и связанных с
> ними ограничениями).

> Ну так тут дело как раз в блок-участках и профиле
> пути.

Вот как раз чем больше блок-участков от выходного до оборота - тем меньше скорость и для сзади идущего состава (отсюда - уменьшение парности).

На Третьяковской от выходного 291 - скорость 60, следующий ТР-289 - скорость 40, потому что потом будет по отклонению на стрелки 1/3. Теперь сравни, где быстрее получается обернуться на скорости 40 - на Третьяковской, где надо ехать 700 метров или на обычном 6-и стрелочнике - где 200 метров.

На Третьяковской от выходного до 3-го станционного - 4 БУ, ни большее ни меньшее их количество не увеличит парности, только уменьшит.

Про профиль - не понял ничего :-/ На Третьяковской и "вниз" и "верх" - скорость одинакова по двум путям - 60 и на стрелках 40.

Я конечно уже знаю по наслышке ;-] что специально обученные люди - дураки полные и в метре ничего не понимают, но вот, обрати внимание на выделенное, не беря в особое внимание остальное:

Движение 44 пар восьмивагонных составов при пуске линии до станции "Жулебино-1" возможно только при выполнении следующих мероприятий:

максимального приближения (до 25 м) стрелочных переводов к торцу платформы станции с расположением стрелок под вестибюлем;

попеременного захода поездов в каждый тупик с максимально возможной скоростью движения.

Редактировано 2 раз(а). Последний раз 21.04.09 17:53 пользователем Vladislav E. Lavrov.

Re: Битцепарк/Новоясеневская - неправильная станция для связи БутЛ и КРЛ

[Vlad](#) 21.04.2009 19:14

Приветствую!

- > Вот как раз чем больше блок-участков от выходного
- > до оборота - тем меньше скорость и для сзади
- > идущего состава (отсюда - уменьшение парности).

Топологически протяженность участка от платформы до съезда абсолютно не важна.

Или ты хочешь сказать, что при закрытии станции "Битцевский Парк" для пассажиров и высаживании всех в "Ясенево", парность на КРЛ уменьшится? Ведь возросло кол-во блок участков от последней станции до оборота!

- > На Третьяковской от выходного 291 - скорость 60,
- > следующий ТР-289 - скорость 40, потому что потом
- > будет по отклонению на стрелки 1/3. Теперь сравни,
- > где быстрее получается обернуться на скорости 40 -
- > на Третьяковской, где надо ехать 700 метров или на
- > обычном 6-и стрелочнике - где 200 метров.

Т. е. все дело в организации блок-участков и расположении светофоров, а не расстоянии. А почему от выходного 60, а не 80?

- > На Третьяковской от выходного до 3-го станционного
- > - 4 БУ, ни большее ни меньшее их количество не
- > увеличит парности, только уменьшит.

- > Про профиль - не понял ничего :-/ На Третьяковской
- > и "вниз" и "верх" - скорость одинакова по двум
- > путям - 60 и на стрелках 40.

Так а почему там 60, а не 80?

- > Движение 44 пар восьмивагонных составов при пуске
- > линии до станции "Жулебино-1" возможно только при
- > выполнении следующих мероприятий:
- > максимального приближения (до 25 м) стрелочных
- > переводов к торцу платформы станции с
- > расположением стрелок под вестибюлем;

Это уже совсем другой случай -- здесь приближение требуется по той простой причине, что уход на стрелку должен быть с одной стороны на скорости не выше 40, а с другой стороны требуется максимально быстро освободить станционный путь для следующего состава, и ея (стрелки) отодвигание потребует движение не с максимально-возможной скоростью и ускорением, а не выше 40, что, действительно, приведет к уменьшению парности.

А вот если стрелку **совсем далеко** отодвинуть, чтобы на пути к ней составы могли после станции разогнаться сразу до 80 (освобождая платформу) и тормозить уже непосредственно перед стрелкой (т.е. фактически симитировать еще один перегон), то высокая парность точно так же будет возможна.

Re: Битцепарк/Новоясеневская - неправильная станция для связи БутЛ и КРЛ

[ailcat](#) 21.04.2009 23:38

Vlad писал(а):

1) СП 32-105-2004 МЕТРОПОЛИТЕНЫ...

Спасибо!

2) в сторону БП подъем, потом спуск.

хм...

3) Глубина заложения Ясенево (от УГР) - около 9 метров

то есть, параллельную станцию и оборотные тупики так можно будет строить открытым способом

4) Размещение станции Ясенево - Примерно вот так...

Мда... судя по всему, параллельную станцию намного логичнее размещать южнее - под дорогой. И не исключено, что немного глубже...

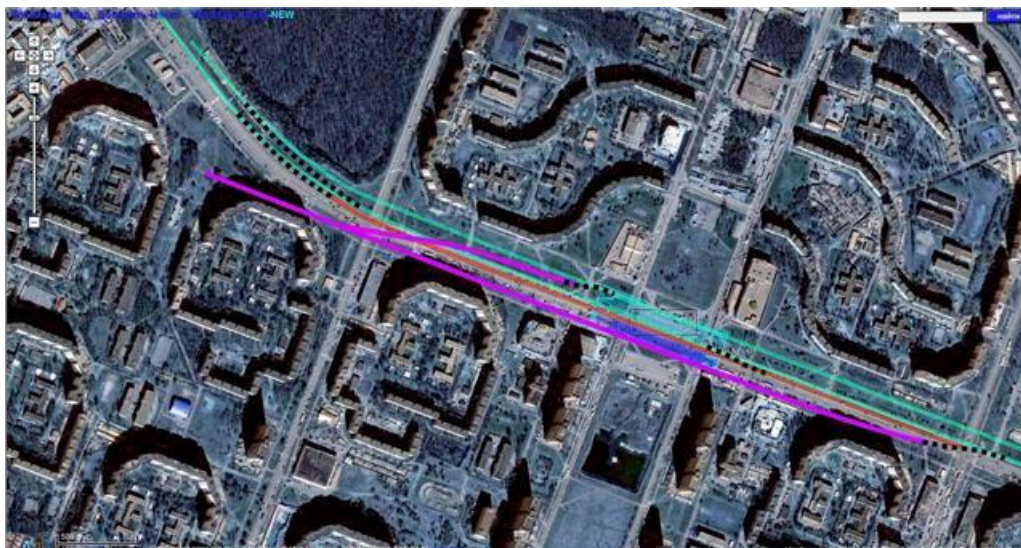
5) P.S. К чему такой геморрой?

Согласен. Перебор. Особенно в свете повышения парности БутЛ

6) Там уклон тоннелей не просто так, а из-за рельефа.

Да это-то понятно, что не с перепою на разгонном участке после станции вверх пошли...

Выходит, что, с учетом вышеуслышанного, - вторую станцию, ПМСМ, стоит строить так:



[Смотреть в оригинальном размере](#)

Первым делом строится параллельная станция (красный цвет) и тоннели от нее. При этом северный (голубой цвет) тоннель после выхода из станции в сторону Битцепарка идет с уклоном 3 тысячных, а в сторону ТС - в отметках южного (2-го) пути КРЛ. Южный же тоннель (малиновый цвет) - веселее: если с востока он идет в отметках КРЛ, и, обогнув тупик (голубой цвет), направляется на стыковку с южным путем на Битцепарк, то с запада после станции он с уклоном 35-40 тысячных уходит вниз, закапываясь ниже уровня КРЛ. Одновременно между туннелями (или севернее - не особо принципиально) действующей КРЛ в сторону ТС строится ход с уклоном 40-45 тысячных, зарываясь под туннель КРЛ, и в кривых минимально допустимого радиуса переходит к южному пути, на котором устариваются стрелка и оборотный тупик. После укладки указанных путей - вскрываются котлованы над переходными участками (черный пунктир) и устраиваются переходы с текущей схемы на предлагаемую. При этом, если позволят уклоны - организуются стрелки (было бы неплохо...), если уклоны не позволяют - главный ход просто перекидывается в новые туннели... Не исключено, что на время перекладки пути КРЛ придется несколько дней часть поездов оборачивать по Беляево, а оставшиеся - по ТС (благо немало НОТ идут между ТС и Битцепарком через Ясево)...

Re: Битцепарк/Новоясеневская - неправильная станция для связи БутЛ и КРЛ

Vladislav E. Lavrov 21.04.2009 23:38

Vlad писал(а):

- > Топологически протяженность участка от платформы
- > до съезда абсолютно не важна.
- > Или ты хочешь сказать, что при закрытии станции
- > "Битцевский Парк" для пассажиров и высаживании
- > всех в "Ясенево", парность на КРЛ уменьшится? Ведь
- > возросло кол-во блок участков от последней станции
- > до оборота!

Там, насколько я понял, предлагается сделать новый оборот где-то за Ясенево. У самой станции - не получается из-за уклона, а в подходящем месте... будет то же самое, что и на Третьяковской.

- > Т.е. все дело в организации блок-участков и
- > расположении светофоров, а не расстоянии.
- > А почему от выходного 60, а не 80?

Потому что следующий ("стрелочный") - 40, а с 80 до 40 - только на экстренном тормозить на таком расстоянии.

- > Так а почему там 60, а не 80?

От оборота к Третьяковской? На станции надо или остановиться или проследовать ее с ограничением скорости. Ни то, ни другое при "старте" из оборота на 80 - не получится :-]

- > Это уже совсем другой случай -- здесь приближение
- > требуется по той простой причине, что уход на
- > стрелку должен быть с одной стороны на скорости не
- > выше 40, а с другой стороны требуется максимально
- > быстро освободить станционный путь для следующего
- > состава, и его (стрелки) отодвигание потребует
- > движение не с максимально-возможной скоростью и
- > ускорением, а не выше 40, что, действительно,
- > приведет к уменьшению парности.

Этот случай - иллюстрация другой крайности - чем ближе оборот, тем быстрее поезд освободит выходной для

следующего, значит парность можно увеличить.

- > А вот если стрелку совсем далеко отодвинуть, чтобы
- > на пути к ней составы могли после станции
- > разогнаться сразу до 80 (освобождая платформу) и
- > тормозить уже непосредственно перед стрелкой (т. е.
- > фактически симитировать еще один перегон), то
- > высокая парность точно так же будет возможна.

Проблема оборота на Третьяковской - то что он не близко и не далеко, а где-то посреди. Ни сразу убраться в оборот (на 40-а), ни разогнаться до 80 после станции - там нет такого, а приходится со станции уезжать 60, что бы на стрелке быть на 40.

На Ясенево стрелку "совсем далеко" - это как раз и будет у БП (что даже в рамках прожекта - абсолютно бессмысленно), а если где возможно ближе - то как на Третьяковской.

PS Аналогично и с БДД - хоть оборот и в ~1,5 раза дальше, чем на "обычных шестистрелочных", но состав уходит на 40, т.к. там места нет разогнаться до 60. А отсюда - уменьшение парности по БДД.

Re: Битцепарк/Новоясеневская - неправильная станция для связи БутЛ и КРЛ

[ailcat](#) 21.04.2009 23:42

А с другой стороны...

Все равно же уже решено устраивать пересадку на Битцепарке.

И все, что я здесь написал - никому, собственно, и не нужно...

Re: Битцепарк/Новоясеневская - неправильная станция для связи БутЛ и КРЛ

[ailcat](#) 22.04.2009 00:03

Цитата (*Vladislav E. Lavrov*)

На Ясенево стрелку "совсем далеко" - это как раз и будет у БП (что даже в рамках прожекта - абсолютно бессмысленно), а если где возможно ближе - то как на Третьяковской.

Стрелку - только в непосредственной близости от Ясенево. В противном случае затея с передачей перегона БутЛ бессмысленна - мы и количество составов в пик не сокращаем (т.к. на обороте они теряют столько же времени, как на перегоне до Битцепарка), и капвложения поимеем немалые (врезка новых тоннелей при действующей сети, немалые перегоны для заглублений и все такое. Станцию в расчет не беру - ее строить в любом случае) - врядли они в ближайшие десятилетия окупятся экономией на меньшей парности поездов БутЛ (у нас ведь всего один перегон!).

Re: Битцепарк/Новоясеневская - неправильная станция для связи БутЛ и КРЛ

[Vlad](#) 22.04.2009 01:31

Приветствую!

- > Там, насколько я понял, предлагается сделать новый
- > оборот где-то за Ясенево.

Не, я говорил безотносительно предложения alicat, просто тупо привел пример конечной с шестистрелочником...

Неудачно получилось, надо было про какую-нибудь Планерную пример привести :)

- > Потому что следующий ("стрелочный") - 40, а с 80
- > до 40 - только на экстренном тормозить на таком
- > расстоянии.

Погоди, на каком расстоянии, если сам говоришь "...надо ехать 700 метров".

200 метров сами тупики, но до них еще почти полкилометра.

И разогнаться и затормозить нормально успеется.

- > Этот случай - иллюстрация другой крайности - чем
- > ближе оборот, тем быстрее поезд освободит выходной
- > для следующего, значит парность можно увеличить.

Вот и я об этом.

Важно не как далеко стрелка, а как быстро можно стартануть от станции чтобы открыть входной. А стрелка может быть черти где.

- > Проблема оборота на Третьяковской - то что он не
- > близко и не далеко, а где-то посреди. Ни сразу
- > убраться в оборот (на 40-а), ни разогнаться до 80
- > после станции - там нет такого, а приходится со

> станции уезжать 60, что бы на стрелке быть на 40.

Сколько там точно в метрах?

Что-то я не уверен, что ограничение 60 именно из-за близости стрелки, а не из-за других причин (расположения границ блок-участков, профиля или еще чего).

> На Ясенево стрелку "совсем далеко" - это как раз и будет у БП

Да я не защищаю про(ж)ект аlicat, я и имел в виду, что устрой "конечную" (т.е. высаживая пассажиров) в Ясенево (просто для примера), пропускная способность обротника на БП не изменится. Равно как и на любой другой конечной с шестистрелочником.
Т.е. важно не расстояние до стрелки, а возможность быстро свалить со станции, освободив платформу для следующего состава.

> PS Аналогично и с БДД - хоть оборот и в ~1,5 раза
> дальше, чем на "обычных шестистрелочных", но
> состав уходит на 40, т.к. там места нет
> разогнаться до 60. А отсюда - уменьшение парности
> по БДД.

Хм. . а там разве уменьшение парности?

Разве на СТЛ не 38 пар в пик?

Ты меня озадачил... И почему так запроектировали "специально обученные люди"?

Уж что-что, а БДД проектировался в "чистом поле" одновременно с застройкой, никаких внешних ограничений там быть не могло.

Re: Битцепарк/Новоясеневская - неправильная станция для связи БутЛ и КРЛ

Vladislav E. Lavrov 22.04.2009 03:35

Vlad писал(а):

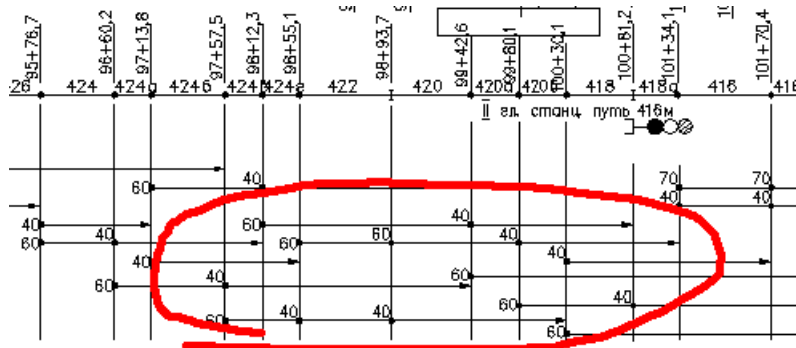
> Вот и я об этом.
> Важно не как далеко стрелка, а как быстро можно
> стартовать от станции чтобы открыть входной. А
> стрелка может быть черти где.

Выехать со станции с максимальной скоростью иногда мешают разные факторы - путь по отклонению, кривая, в нашем же случаи (на Третьяковской) - впередилежащая стрелка, которую надо проехать с ограничением скорости.

> Сколько там точно в метрах?
> Что-то я не уверен, что ограничение 60 именно
> из-за близости стрелки, а не из-за других причин
> (расположения границ блок-участков, профиля или
> еще чего).

3-я стрелка - в 5-и метрах перед нулевым пикетом. Пикет первой стрелки - сейчас не найду, но если посмотреть на подобные обороты, Чкаловская например, то от 3-ей до 1-ой стрелки - 100 с копейками метров, значит 1-я стрелка на Третьяковской - на первом пикете и до нее от выходного ~520 метров выходит (получилось еще меньше, я как-то грубо подсчитал - 3-я стрелка ПК0 - Третьяковская ПК7 - вот они 700 метров ;-]

Потом прикинул вот по такому, как оно называется - расчетные скорости что ли...



+ таблица тормозных путей из ПТЭ... +/- сотня метров - как раз и примерно получается, что максимальная скорость со станции в оборот - 60.

> Т.е. важно не расстояние до стрелки, а возможность
> быстро свалить со станции, освободив платформу для
> следующего состава.

Ну не выходит на Третьяковской максимальная скорость со станции, не успевает потом на 40 сбросить... Было бы там "лишних" метров 200-250 - тогда со станции можно было бы уезжать на 80...

- > Хм.. а там разве уменьшение парности?
- > Разве на СТЛ не 38 пар в пик?

38, только часть при этом на Пражской крутят.

- > И почему так запроектировали "специально обученные люди"?

Не знаю. Было же какое-то обоснование, может из-за гидрогеологии камеры съездов ближе к станции нельзя было разместить (там же тупики с пригрузом в виде гаража, что бы не всплывали ;-) а для зонной станции, как планировали БДД - парность по обороту - не важна, может еще из-за чего... Там какие-то жуткие коммуникации еще перекладывали, которые шли в створе внутриквартального проезда между домами 6 и 8, перпендикулярно БДД...

- > Уж что-то, а БДД проектировался в "чистом поле"
- > одновременно с застройкой, никаких внешних
- > ограничений там быть не могло.

Думаю мы не будем скатываться до популярной на некоторых форумах версии, когда информация отсутствует - "ошибки проектировщиков" ;-) Мне тогда больше нравится - "из вредности" ;-)

PS А вообще, вот придет Супер и скажет, что мы тут полную чушь несем ;-)

Re: Битцепарк/Новоясеневская - неправильная станция для связи БутЛ и КРЛ

Vlad 22.04.2009 13:18

Приветствую!

- > Выехать со станции с максимальной скоростью иногда
- > мешают разные факторы - путь по отклонению,
- > кривая, в нашем же случаи (на Третьяковской) -
- > впередилежащая стрелка, которую надо проехать с
- > ограничением скорости.

- > значит 1-я стрелка на
- > Третьяковской - на первом пикете и до нее от
- > выходного ~520 метров выходит (получилось еще
- > меньше, я как-то грубо подсчитал - 3-я стрелка ПК0
- > - Третьяковская ПК7 - вот они 700 метров ;-)

Ну значит я грубо прикинул вполне корректно -- порядка полукилометра.

- > максимальная скорость со станции в оборот - 60.

Ок. Пусть даже 60.

На самом деле даже это -- не важно.

Даже если бы было 80, в данном случае это непринципиально.

Ведь при разгоне с ускорением порядка 1м/с², в любом случае поезд при освобождении платформенной части станции (даже без наличия ограничений) успевает разогнаться на 160 метрах (хвост поезда выходит за выходной светофор и открывает входной) до скорости не более 40 км/ч.

Так что для открытия входного светофора наличие ограничения после станции в 60 км/ч не принципиально и ограничения на парность в данном случае не накладывает.

Скорее всего на ТКЛ тоже есть промежуточные станции, при отправлении с которых на достаточно протяженном участке будет ограничение 60 км/ч.

По карайней мере на КРЛ такие точно есть, так что ограничение 60 км/ч тут вообще не при чем.

Да и (подойдем с другой стороны) иначе в твоих словах было бы противоречие:

Получалось бы, что из-за ограничения при уходе со станции в 60 км/ч составу хватает 160-метрового участка (длины платформы), чтобы "упереться" в это ограничение и увеличить время открытия входного (ограничить парность), но при этом не хватает 500-метрового участка, чтобы затормозить до 40 км/ч. нестыковочка-с :))

ИМХО (продолжаю настаивать), ограничение парности на Третьяковской связано не с топологической удаленностью стрелки, а с РАСПОЛОЖЕНИЕМ блок-участков и настройками СЦБ, которые (по какой-то причине, до которой мы пока не докопались) ограничивают кол-во поездов между платформой и самой стрелкой. Например, не открывают выходной со станции пока предыдущий поезд не прошел стрелку в тупик.

- > Ну не выходит на Третьяковской максимальная
- > скорость со станции, не успевает потом на 40

> сбросить. . .

Да вот фигня-то в том, что и не требуется там максимальная скорость. Не в ней дело :)

> 38, только часть при этом на Пражской крутят.

>

> > И почему так запроектировали "специально обученные люди"?

>

> Не знаю. Было же какое-то обоснование, может из-за

> гидрогеологии камеры съездов ближе к станции

> нельзя было разместить (там же тупики с пригрузом

> в виде гаража, что бы не всплывали ; -] Там

> какие-то жуткие коммуникации еще перекладывали,

> которые шли в створе внутриквартального проезда

> между домами 6 и 8, перпендикулярно БДД. . .

Ты все смешал в одну кучу.

"Коммуникации" про которые ты говоришь -- это была высоковольтная ЛЭП (ее позднее перенесли на новую трассу вдоль МКАД).

Из-за нее тупики первоначально сооружались закрытым способом щитовой проходкой.

И потом (уже при достройке в комплексе со Старокачаловской) раскапывались и разбирались.

А "пригруз" понадобился именно при сооружении всего вместе "тупики + ЛМ".

> а для

> зонной станции, как планировали БДД - парность по

> обороту - не важна, может еще из-за чего. . .

А тогда (когда проектировалась) БДД не предполагался "зонной".

В ЮБутово должна была идти МБЛ.

> Думаю мы не будем скатываться до популярной на

> некоторых форумах версии, когда информация

> отсутствует - "ошибки проектировщиков" ; -]

Не будем :)

Но интересно :)

> тогда больше нравится - "из вредности" ; -]

:)

> PS А вообще, вот придет Супер и скажет, что мы тут

> полную чушь несем ; -]

Надо позвать :)

Re: Битцепарк/Новоясеневская - неправильная станция для связи БутЛ и КРЛ

Vladislav E. Lavrov 22.04.2009 23:11

Vlad писал(а):

> ИМХО (продолжаю настаивать), ограничение парности

> на Третьяковской связано не с топологической

> удаленностью стрелки, а с РАСПОЛОЖЕНИЕМ

> блок-участков и настройками СЦБ, которые (по

> какой-то причине, до котрой мы пока не докопались)

> ограничивают кол-во поездов между платформой и

> самой стрелкой.

> Например, не открывают выходной со станции пока

> предыдущий поезд не прошел стрелку в тупик.

Там для этого есть светофор Л - между 1 и 3 стрелкой. Светофора в таком месте я больше не знаю. . .

> Ты все смешал в одну кучу.

> "Коммуникации" про которые ты говоришь -- это была

> высоковольтная ЛЭП (ее позднее перенесли на новую

> трассу вдоль МКАД).

Нет, это в районе ВШ-812 и ВШ-Л1-21. Мы когда с Руссосом и Штурманом там широё. . . ходили осматривали, то долго обходили все эти раскопки.

> А тогда (когда проектировалась) БДД не

> предполагался "зонной".

> В ЮБутово должна была идти МБЛ.

Это изначально, а уже потом, когда хорды забросили и перед эпопеей СТЛ vs БЛМ. . .

Редактировано 1 раз(а). Последний раз 22. 04. 09 23: 12 пользователем Vladislav E. Lavrov.

Re: Битцепарк/Новоясеневская - неправильная станция для связи БутЛ и КРЛ

DK 11.05.2009 00:48

Vlad писал(а):

- > ИМХО (продолжаю настаивать), ограничение парности
- > на Третьяковской связано не с топологической
- > удаленностью стрелки, а с РАСПОЛОЖЕНИЕМ
- > блок-участков и настройками СЦБ, которые (по
- > какой-то причине, до котрой мы пока не докопались)
- > ограничивают кол-во поездов между платформой и
- > самой стрелкой.
- > Например, не открывают выходной со станции пока
- > предыдущий поезд не прошел стрелку в тупик.

Данный вопрос уже когда-то обсуждался с Супер'ом. (И про Трубную аналогично).

Если мне не изменяет память, что подобное там и было: заморочки СЦБ итп.

Правда, я тогда так и не понял, что мешает выходной полуавтоматический светофор со станции перенести непосредственно к стрелке, а на станции поставить обычный проходной автомат :-)

(Вон, на Пионерской ещё круче наворачули: там весь перегон до Кунцевской – один блок-участок о_0)

Перед написанием сообщения убедитесь, что оно соответствует [Правилам форума](#).

Ваше имя:

Ваш Email:

Тема:

Защита от спама:

Введите латинские буквы или цифры, которые видите на картинке, в поле внизу.

Символы с картинки:

B I U abc x x T T

Это премодерируемый форум. Ваше сообщение останется скрытым пока не будет подтверждено Модератором

© "ТРАНСПОРТ В РОССИИ", 2003-2010.

© Дизайн - медиа-ателье "Рузайн" (Rusign), 2003.

Электронное издание "Транспорт в России" зарегистрировано в Министерстве печати РФ.

Свидетельство № Эл. 77-6059 от 30 января 2002 года



[Generated in 2,544 seconds]