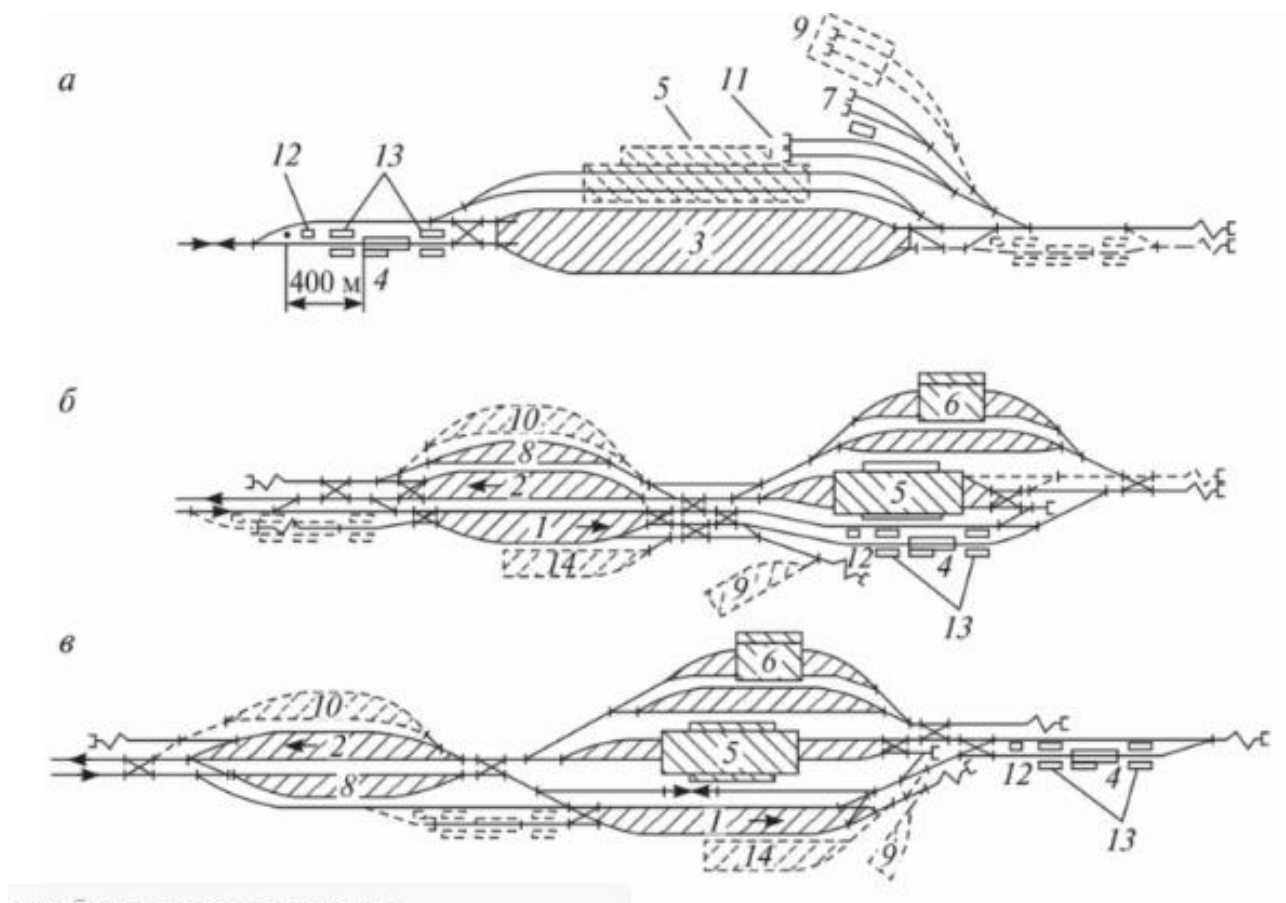


Схемы технических пассажирских железнодорожных станций

Схемы технических пассажирских железнодорожных станций зависят от числа перерабатываемых в сутки составов, наличной свободной территории и других условий. Основное требование при проектировании схем технических пассажирских железнодорожных станций и размещении на них устройств — поточность обработки составов и сокращение до минимума возвратных передвижений.

Схема технической пассажирских железнодорожных станции определяется взаимным расположением приемо-отправочных парков, вагонмоечного цеха и ремонтно-экипировочных устройств. Выбор схемы обуславливается технико-экономическими расчетами.

Однопарковые схемы (Рисунок 1, *a*) применяются, как правило, при обработке менее 10 составов в сутки. В них пути приема - отправления и РЭД (или ремонтно-экипировочные пути) расположены параллельно. Тупиковые пути для отцепочного ремонта вагонов, стоянки резервных вагонов, газовой дезинфекции и другие размещают параллельно приемо-отправочным путям и примыкают к вытяжному пути. Вагонмоечную машину целесообразно размещать после приемо-отправочного парка, так как наружную обмывку составов целесообразно производить после переформирования состава, хотя по местным условиям она может располагаться и перед приемо-отправочными путями.



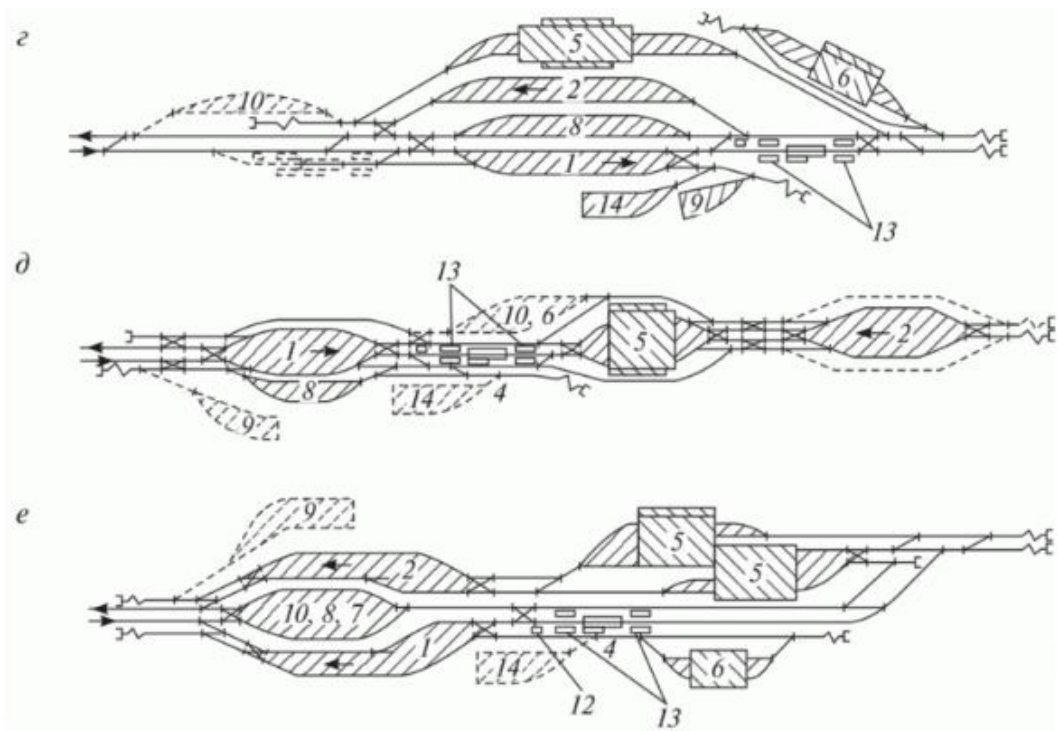


Рисунок 1 – Типовые схемы пассажирских технических станций:

а — однопарковая, *б–е* — многопарковые; 1 — парк приема; 2 — парк отправления; 3 — приемо-отправочный парк; 4 — стационарная вагономоечная машина, 5 — ремонтно-экипировочное предприятие (или экипировочные пути); 6 — вагонное депо; 7 — отстойные пути; 8 — парк местных и пригородных составов; 9 — пути газовой дезинфекции, 10 — локомотивное хозяйство; 11 — пути отцепочного ремонта; 12 — установка для сбора и уплотнения мусора; 13 — экипировочные платформы; 14 — вариант размещения почтово-багажных.

При сооружении новых многопарковых технических станций и реконструкции существующих станций целесообразно применять следующие принципиальные схемы, рекомендуемые в качестве типовых:

- ремонтно-экипировочные устройства размещены последовательно парку приема и отправления (рисунок 1, *б*);
- парк отправления расположен последовательно ремонтно-экипировочным устройствам и парку приема составов дальних поездов (рисунок 1, *в*);
- ремонтно-экипировочные устройства расположены параллельно паркам приема и отправления (рисунок 1, *г*);
- парк приема, ремонтно-экипировочное депо и парк отправления дальних поездов расположены последовательно (рисунок 1, *д*);
- парки приема и отправления размещены параллельно и разделены локомотивным хозяйством и путями для местных вагонов, а РЭД располагается последовательно парку отправления (рисунок 1, *е*).

Схема технической пассажирских железнодорожных станции с ремонтно-экипировочными устройствами, размещенными последовательно парку приема и

отправления (рисунок 1, б), обеспечивает поточность обработки составов и компактное расположение парков. Парки связаны объединенными горловинами, позволяющими использовать их как взаимозаменяемые. Расположение парка местных и пригородных составов перед ремонтно-экипировочными устройствами позволяет обрабатывать прибывающие составы без перестановки, минуя ремонтные устройства.

Схема технической станции, приведенная на рисунке 1, в, также удобна для обслуживания и обработки пассажирских составов. Она отличается от предыдущей схемы смещением комплекса обмывка-прием в сторону ремонтно-экипировочного депо, что ухудшает схему из-за отсутствия взаимозаменяемости парков.

Схема с параллельным расположением всех парков (рисунок 1, г) имеет существенный технологический недостаток — необходимость встречных перестановок составов, передаваемых из парков в ремонтно-экипировочные устройства и обратно. Для размещения станции по этой схеме требуется площадка значительной ширины. Такая схема применима при крайне ограниченной длине площадки, с обязательной проверкой загрузки горловин и вытяжных путей.

Схема, показанная на рисунке 1, д, требует увеличения расстояния между парком отправления и РЭД, чтобы в процессе обмывки состава не занимать входную горловину РЭД. Такая схема может рекомендоваться в случае невозможности размещения парка отправления по другой схеме.

Схема, представленная на рисунке 1, е, в которой нет взаимозаменяемости путей приема и отправления и отсутствует связь РЭД с парком приема, может быть применена при невозможности размещения устройств по другой схеме.

Из рассмотренных схем предпочтение следует отдать схеме на рисунке 1, б, в которой пути приема и отправления взаимозаменяемы и максимально приближены к пассажирской станции.