

ПСТП сформировались в больших городах, в конечных пунктах движения пассажирских поездов или в местах смены направления их

Эти станции при четком разграничении устройств для дальнего и пригородного движения обеспечивают пассажирам пригородных поездов удобный проход на посадку, минуя здание вокзала.

## ПАССАЖИРСКИЕ СТАНЦИИ ТУПИКОВОГО ТИПА

### НЕДОСТАТКИ:

- необходимость смены направления следования транзитных поездов и выполнения, дополнительных маневров;
- большая загрузка единственной горловины станции, (прием, отправление и маневровые передвижения поездов);
- большое число враждебных маршрутов;
- необходимость при приеме поездов уменьшения скоростей до 15—25 км/ч в начале пути приема что уменьшает пропускную способность станций.

отсутствие жесткой специализации, для приема-отправления поездов дальнего

схема с жесткой специализацией путей для дальнего и пригородного движения

Одна из простейших схем тупиковой станции, когда дальнее и пригородное движение совмещается на одной паре главных путей, а все перронные пути могут использоваться для приема и отправления как дальних, так и пригородных поездов.

**Технические устройства** (техническая станция или парк, пути отстоя пригородных составов и локомотивное хозяйство) размещены между главными путями.

**Устройства для дальнего и пригородного движения** на станции развиваются обособленно, пути и платформы для пригородных поездов сооружают меньшей длины, чем для дальних поездов, что обеспечивает экономию на укладке. Парк стоянки пригородных составов располагают между главными путями, а техническую станцию и локомотивное хозяйство — с внешней стороны последовательно с путями приема-отправления дальних поездов и содержания путей и платформ.

**В России** имеется значительное число тупиковых пассажирских станций (семь станций в Московском узле, пять - в Санкт-Петербургском, станции Владивосток, Мичуринск, Нальчик, Ульяновск и др.), причем по проектам планировки городов и переустройства узлов большинство их сохраняется и на перспективу.

**Схемы тупиковых пассажирских станций зависят** от числа главных путей на подходе и их специализации, взаимного расположения в пределах станции путей для пригородного и дальнего движения, размещения технических парков (технической станции), локомотивного хозяйства, почтовых и багажных устройств.