

Пассажирские станции комбинированного типа

Пассажирские станции комбинированного типа в большинстве случаев имеют основную группу сквозных приемо-отправочных путей для обслуживания дальнего, местного и пригородного движения и несколько дополнительных тупиковых путей, предназначенных главным образом для отправления пригородных и местных поездов одного направления.

На некоторых станциях комбинированного типа принята другая специализация путей: например, на станции Москва-пассажирская- Смоленская (Белорусском вокзале) тупиковые приемо-отправочные пути с низкими платформами предназначены для дальнего и местного движения; тупиковые приемо-отправочные пути с высокими платформами — для дальнего и местного движения, а также для пригородных поездов; один сквозной путь — для «Аэроэкспрессов» и для дальних поездов савеловского направления, а также отправляющихся в южных направлениях (во время пиковых летних перевозок); три сквозных пути — для пригородного движения.

На рис. 23.13 показана принципиальная схема станции комбинированного типа с тупиковыми путями для моторвагонных поездов, прибывающих со стороны «А».

Одностороннее расположение тупиковых путей для пригородного движения вызывает пересечения в горловине, также как и на тупиковых станциях. Допустимость таких пересечений необходимо проверять расчетом. Техническая станция (парк) для составов дальних поездов должна находиться по возможности в стороне, противоположной размещению тупиковых путей для моторвагонного движения, чтобы загрузка обеих горловин была более равномерной.

Встречаются станции комбинированного типа с островными вокзалами, на которых тупиковые приемо-отправочные пути расположены между основными парками у одного из торцов вокзала.

Схемы комбинированного типа можно применять и в тех случаях, когда на одном из подходов появится значительное количество конечных пригородных поездов, движение которых нельзя

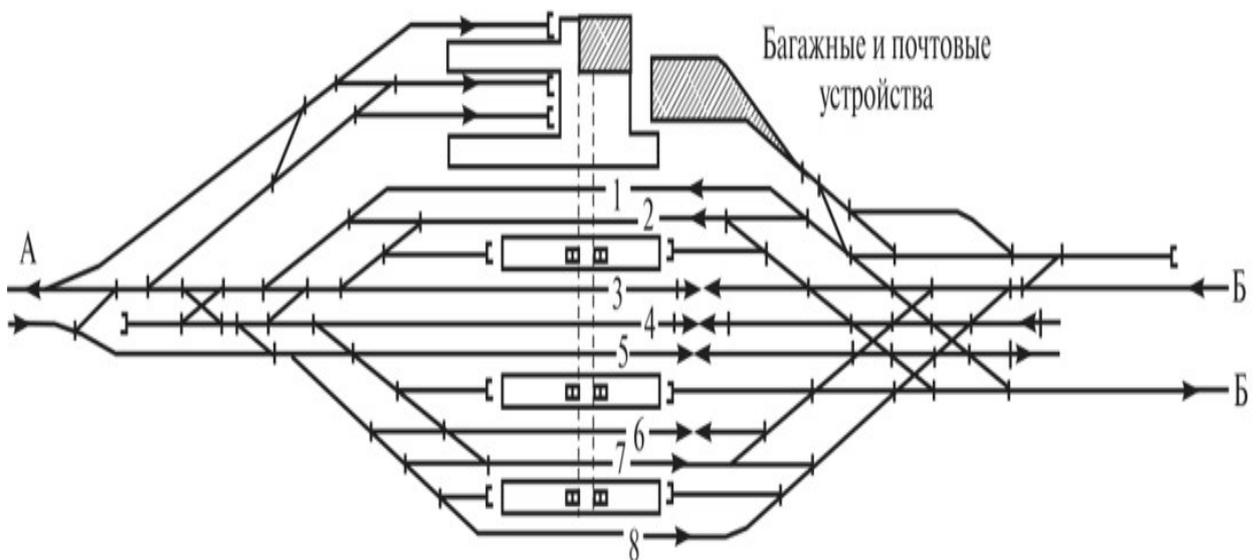


Рис. 23.13. Схема пассажирской станции комбинированного типа

организовать по маятниковому графику, и местные условия затрудняют укладку достаточного числа сквозных путей в основном парке. Если же на обоих подходах к станции намечаются примерно равные размеры пригородного движения и можно ввести

