

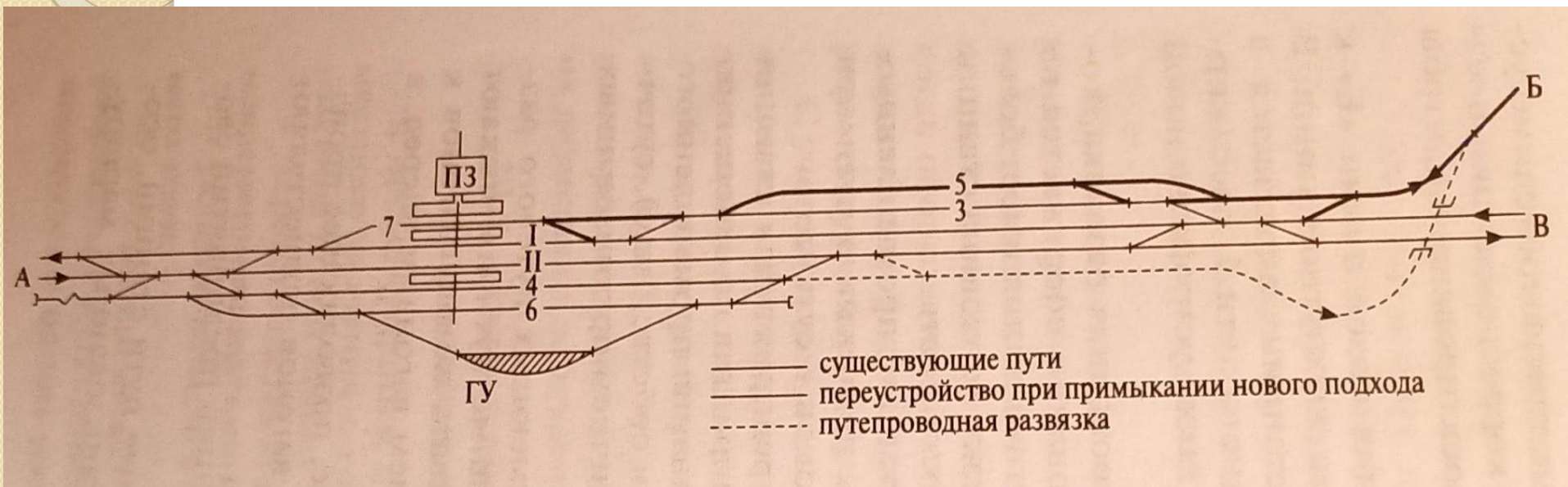
# Переустройство промежуточных станций в связи с примыканием новой линии

Примыкание новой линии вызывает необходимость:

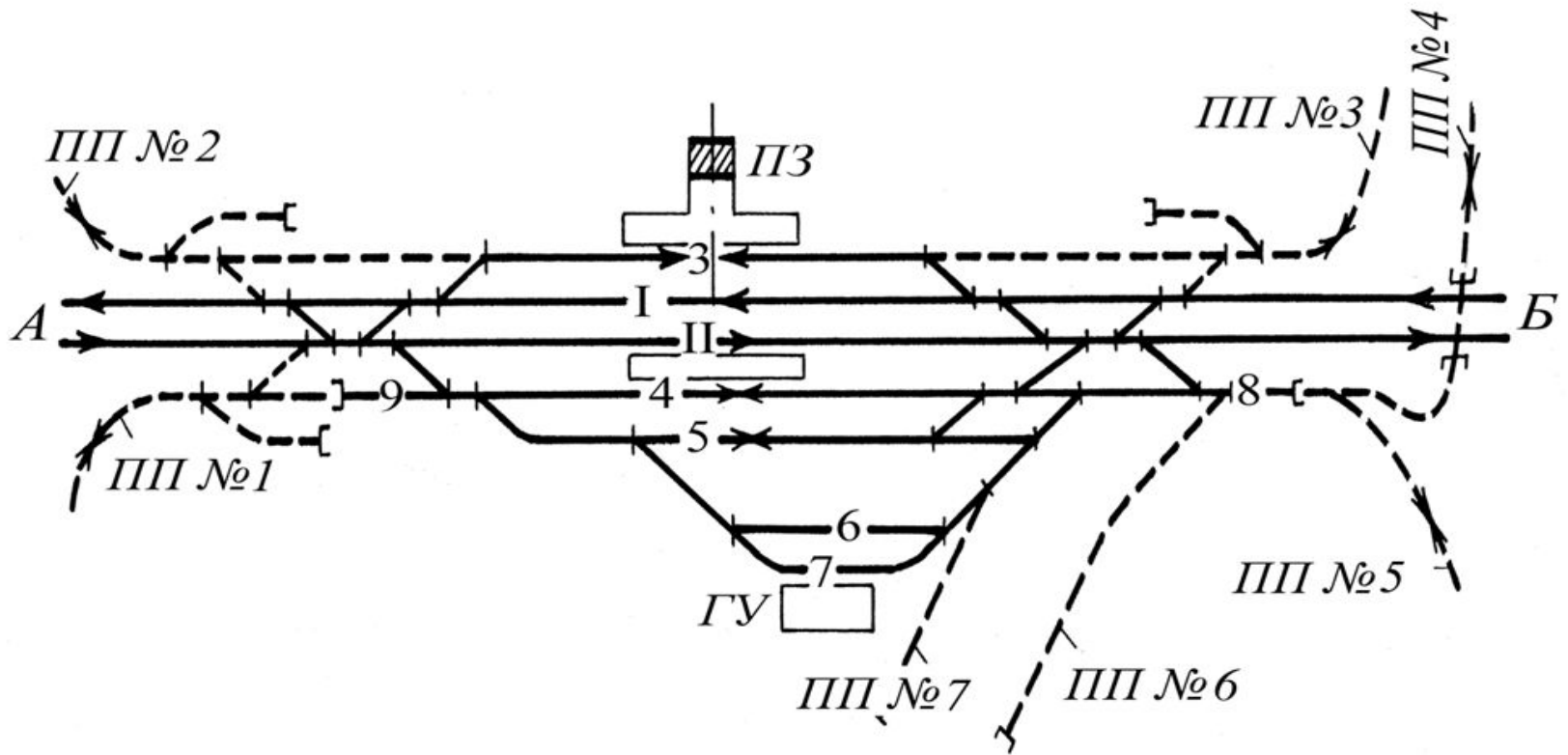
- переустройство горловины для обеспечения возможности одновременного приема поездов с существующей и новой линии;
- укладки не менее одного дополнительного приемоотправочного пути;
- при интенсивном движении на существующей линии может сооружаться путепроводная развязка для исключения пересечения маршрутов в одном уровне

При примыкании нужно установить направление его подхода с учетом корреспонденции поездопотоков. Примыкание должно быть запроектировано так, чтобы свести к минимуму угловые потоки.

# Пример примыкания новой линии Б к промежуточной станции, расположенной на двухпутной линии



# Примыкание подъездных путей к промежуточным станциям



# Сферы целесообразности различных вариантов примыкания

- Вариант 1-5 применяют при примыкании крупных ПНП с погрузкой или выгрузкой маршрута. Если предприятие имеет путевое развитие, обеспечивающее обгон локомотива, прием или отправленные целых маршрутов, то подъездные пути таких предприятий примыкают к приемо-отправочным путям (ПНП 3, 4)
- Варианты 1 и 5 предпочтительнее, поскольку при них работа с ПНП изолирована от пассажирских устройств и нет пересечения главных путей
- Если на стороне пассажирского здания размещается крупное предприятие с большим грузооборотом, то может быть осуществлено примыкание подъездного пути с устройством путепроводной развязки, т.е. в вариантах 2 и 3 при больших размерах движения могут устраиваться путепроводы (см. вариант 4)
- Вариант 7 допустим при примыкании малодетального ПНП с поступлением небольших групп вагонов

- Примыкание подъездных путей промышленных предприятий со стороны пассажирского здания вызывает пересечение главных путей маневровыми передвижениями, что снижает пропускную способность станции, а также вызывает необходимость выполнения дополнительных работ по увеличению числа станционных путей. Однако примыкание подъездного пути тяговой подстанции или дежурного пункта контактной сети по вариантам 2 или 3 считается вполне целесообразным, так как обеспечивается кратчайший выход на главные пути.

## Основные требования:

- возможность прямого выхода с ПНП на главные пути, особенно при поступлении/отправлении маршрутов;
- минимальное число пересечений маршрутов при подаче и уборке вагонов с ПНП
- удобная связь с путями для производства маневров на станции
- обеспечение безопасности работы за счет устройства предохранительных тупиков, сбрасывающих башмаков и стрелок.

## Особенности переустройства промежуточных станций при введении скоростного движения пассажирских поездов

Переустройство осуществляется с целью обеспечения пропуска поездов по станциям со скоростями, установленными на перегоне.

При этом необходимо довести радиус круговых кривых до величины не менее:

$$R_m \geq \frac{v_{\text{мах доп}}^2 - K \times v_{\text{ср кв}}^2}{3,6^2 \alpha_n}$$

$V_{\text{мах}}$  – максимальная скорость движения пассажирских поездов

$V_{\text{ср.кв}}$  –среднеквадратическая скорость движения поездов по кривой,

$K$ - коэффициент, учитывающий относительное смещение центра тяжести вагонов,

$\alpha$ -непогашенное поперечное ускорение, принимается не более 0,6 м/с

Среднеквадратическая скорость вычисляется из выражения:

$$v_{\text{ср кв}} = \sqrt{\frac{\sum N_i \times Q_i \times v_i^2}{\sum N_i \times Q_i}}$$

Возвышение наружного рельса в кривой (мм) должно иметь величину:

$$h = \frac{K \cdot 12,5 \cdot V_{\text{ср.кв}}^2}{R},$$

$N$  – число поездов различных категорий,

$Q$  - вес поезда каждой категории,

$V$  – средняя ходовая скорость поездов, соответствующей категории, реализуемые на участке.



- *Длина переходных кривых  $L_n$  должна быть не менее 2h, а в трудных условиях 1,5 h. во всех случаях  $L_n \geq 20$  м*
- *Величина прямых вставок между смежными кривыми принимается не менее 150 м, а в трудных условиях не менее 100м.*
- *При размещении в плане промежуточных станций на прямых, необходимо устранить *обратные кривые*, устраиваемые на подходах для увеличения расстояния между осями главных путей с 4,10 м до 5,30 м. С этой целью производят сдвигку одного из главных путей.*

*Кроме того, требуется:*

- *Заменить стрелочные переводы на главных путях на скоростные и увеличить прямые вставки до 25 м, а в трудных условиях до 12,5 м;*
- *Убрать пассажирские платформы между главными путями, а расположенные рядом с главными довести по ширине до 8 м с устройством переходов в разных уровнях;*

- переустроить путевое развитие для реализации указанных требований, поскольку стрелочные переводы для скоростного движения имеют большую длину;
- провести реконструкцию электрической централизации стрелок и сигналов, так как скоростные переводы имеют подвижные сердечники крестовины и требуют дополнительных электроприводов;
- переустроить контактную сеть, в связи с изменением центров стрелочных переводов для увеличения вставок между ними и осей путей и расширения пассажирских платформ, что потребует переноса опор, а также модернизировать конструкцию контактной подвески в соответствии с требованиями скоростного движения