

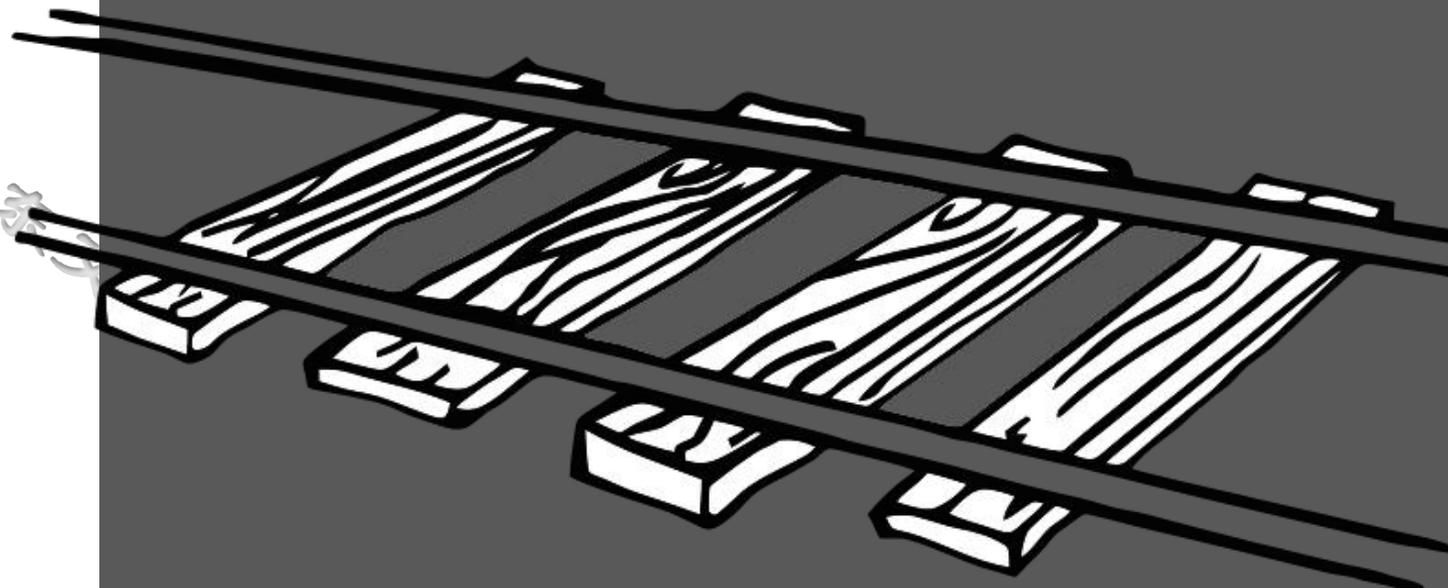
华东交通大学

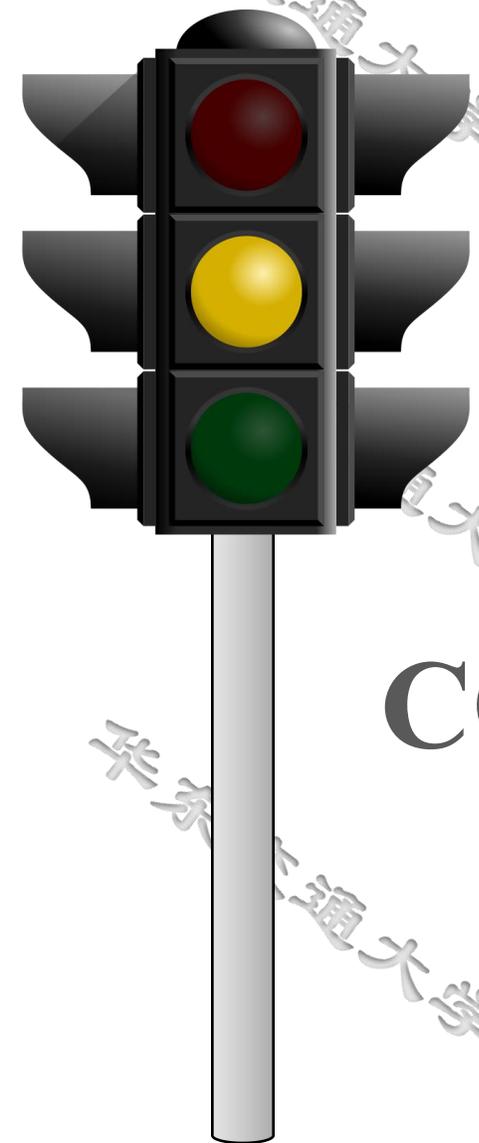
华东交

铁路枢纽内 主要线路设置

华东交通大学

华东交





目录

CONTENTS

● 枢纽引入线

● 枢纽联络线和迂回线

● 枢纽环线和直径线

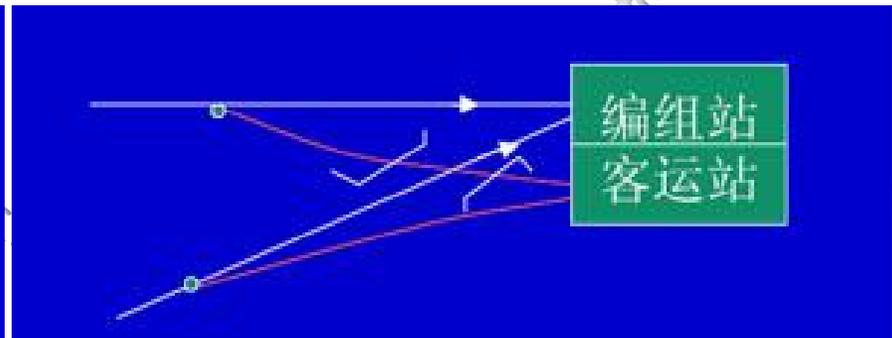
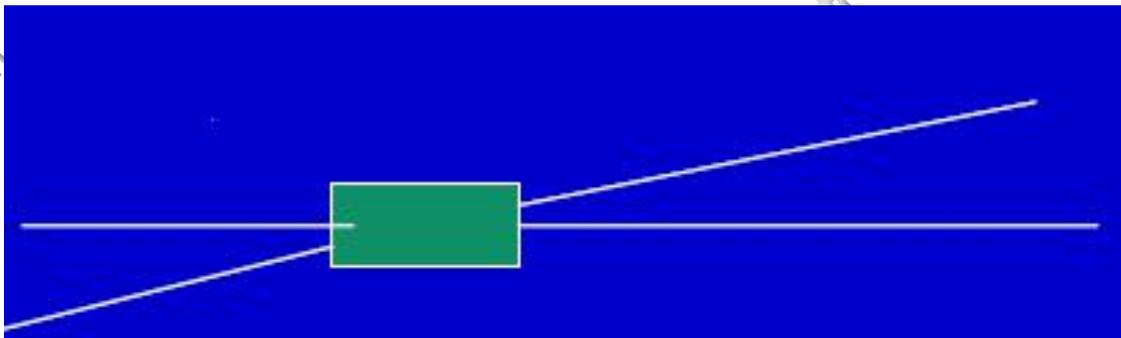
● 枢纽进出站线路疏解布置



一、枢纽引入线

① **直接引入**。线路直接引入枢纽内的客货共用站或编组站，如一站式枢纽。

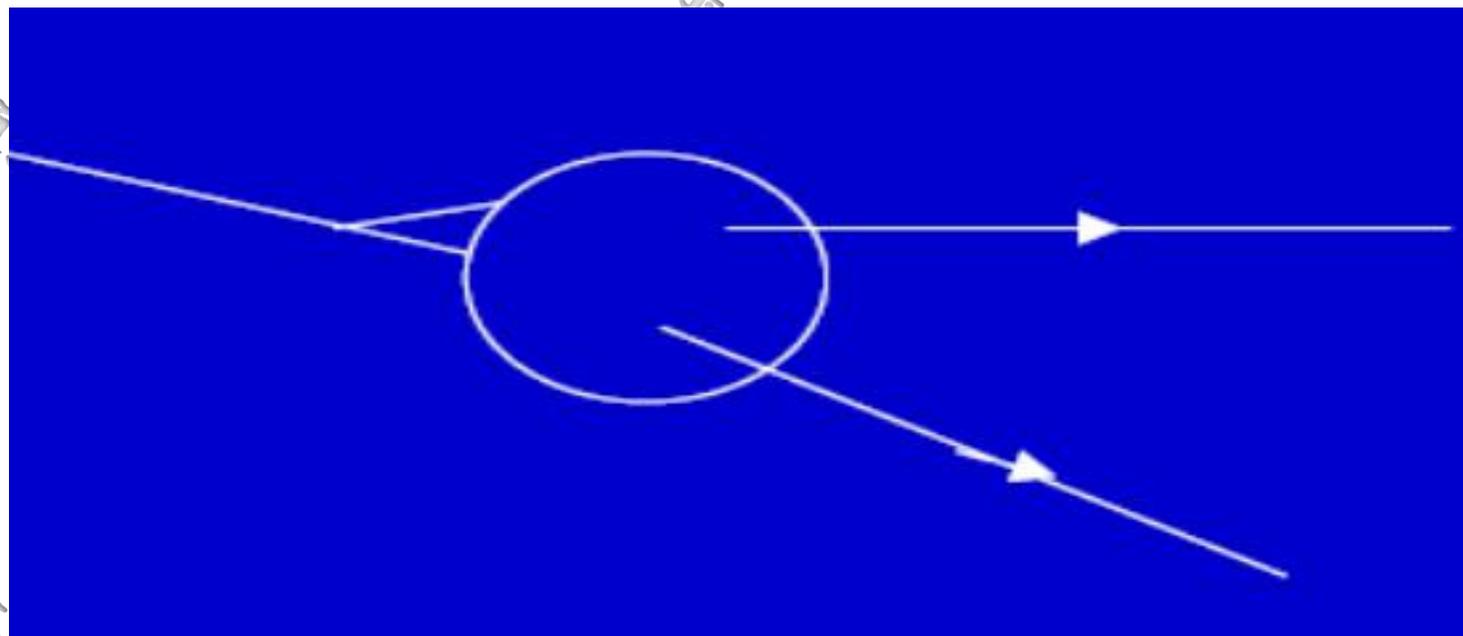
② **分歧引入**。当枢纽内编组站与客运站并列布置时，枢纽进、出站线路采取在枢纽前方适当地点按客、货列车种类分别引入的方式。



③ **会合引入**。当枢纽内编组站与客运站顺列布置，且运量不大时，将两条线路在枢纽前方站，线路所或其他车站合并后引入编组站的方式。



④ **分散引入**。在设有环线或半环线的枢纽内，引入线的方向较多且分散，故一般都根据现有枢纽的条件，分散引入环线上的各专业车站上。





二、枢纽联络线和迂回线



1. 联络线

联络线是把枢纽内的车站与车站、车站与线路、线路与线路衔接起来的线路。

主要作用

- ① 分散枢纽内主要干线及专业车站的列流，增加枢纽的通过能力；
- ② 缩短列车运行距离，使列车以最短径路通过枢纽；
- ③ 消除折角列车运行，尽可能不变更列车运行方向；
- ④ 减轻车站负荷和交叉干扰，增强枢纽运营作业机动性和灵活性。



2. 迂回线

@迂回线是为了提高线路通过能力或调整列车接入车站的方向而修建的与主要线路并行的线路。

① 增强枢纽能力的迂回线

当枢纽内某一线路区间或某些车站通过能力紧张时，为了减轻其负荷，可修建绕过这些线路区间或车站的迂回线，使中转车流由此通过，以增强枢纽的通过能力。

② 便于列车顺接的迂回线

当枢纽某干线的列车需要从编组站一端接入，以利于驼峰的改编作业，需修建便于列车顺向接入枢纽的迂回线。



3. 联络线及迂回线的运营要求

- ① 平、纵断面**设计标准**应与连接干线的平、纵断面设计标准一致。
- ② 设有经由联络线运行的直通列车的**机车交路和列车检修所**，专门为通过列车服务。
- ③ 连接正线间的联络线应保证具有列车具有**停车后能启动**的条件，其**有效长**应保证列车在联络线上停车不妨碍相邻线路列车的运行。
- ④ 妥善安排**相邻枢纽编组站**的车流组织，尽可能编组经由联络线分流的直通列车。



三、枢纽环线和直径线



1. 枢纽环线

在大型或特大型铁路枢纽上，当枢纽的**引入线路较多**时，可修建环线或半环线。

A. 优点

- ① 便于各衔接线路方向间直通客、货列车运行；
- ② 避免了各衔接线路引入线集中于少数汇合点而引起枢纽内线路通过能力的紧张；
- ③ 有利于各种专业车站在枢纽内合理分布以及相互间的联系，通路机动灵活；
- ④ 客货运设备易伸入市区，可为枢纽内客、货运作业提供较好的服务条件。

B. 设置形式

对于引入线路较多的铁路枢纽，在条件允许时，可同时设置内环和外环线。

内环线主要为客运和地区货运作业服务；

外环线主要为分流各引入线路之间的直通中转车流服务。

这样可以避免直通中转车流进入枢纽内部引起通过能力紧张和作业交叉干扰。



2. 枢纽直径线

环形或半环形枢纽内，连接两个以上客运站并穿越城市中心，便于旅客快车高速通过。

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：<https://d.book118.com/648055015040006062>