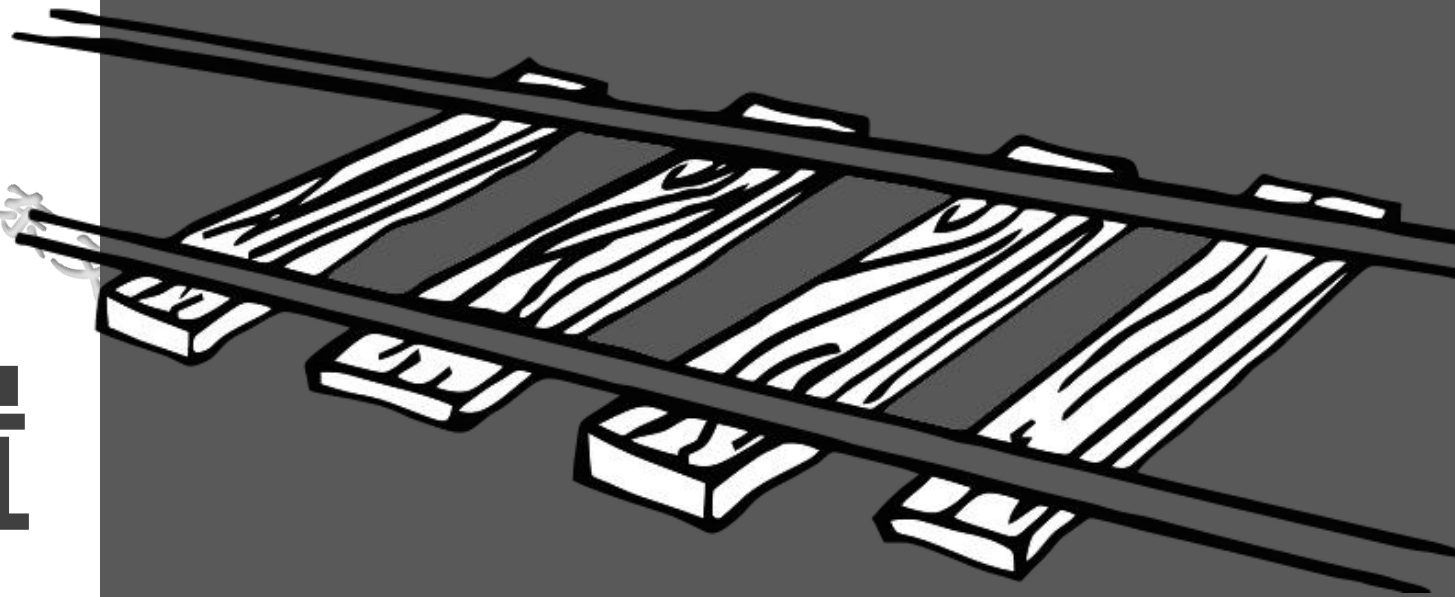
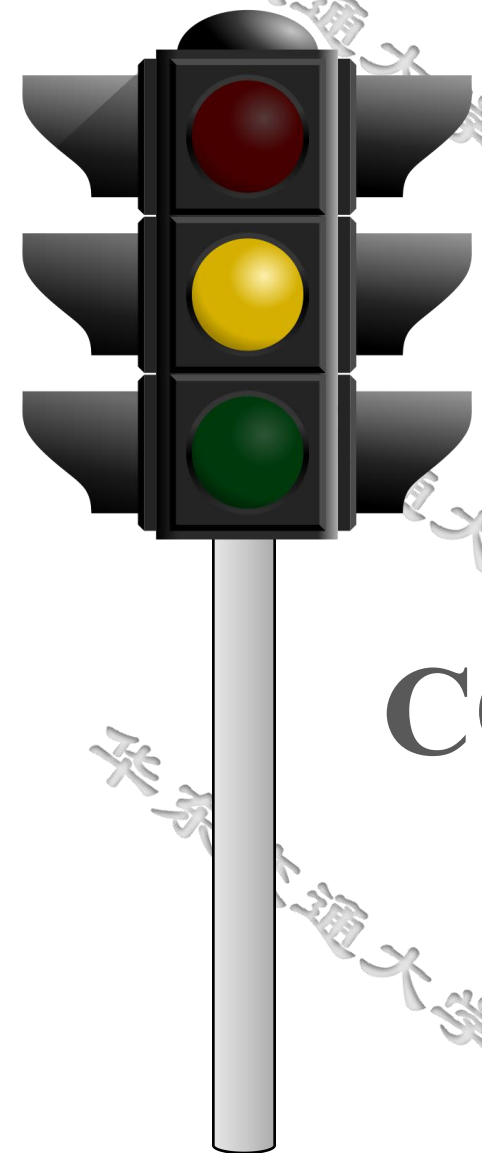


铁路枢纽内 主要设备配置





目录

CONTENTS

编组站配置

客运场站配置

货运场站配置

机务和车辆设备配置



一、编组站配置



1. 编组站的数量

枢纽内编组站的数量实质是编组站在枢纽内是**集中设置**还是**分散设置**的问题。

① **集中设置**：在枢纽内只设置一个编组站，所有改编任务均在一个编组站完成。

② **分散设置**：在枢纽内设两个及以上的编组站，按照一定的作业分工，共同完成整个枢纽的改编任务。



1. 编组站的数量

① 集中设置

优点:

- ① 不存在枢纽内编组站间的重复解编、重复集结和分工上作业组织的复杂性，可加速车辆周转，降低运输成本，提高运输能力；
- ② 可减少由于编组站分工不合理及机车交路安排不妥，产生过多的小运转列车和单机往返走行；

- ③ 可节省投资。编组站集中设置可避免对某些车流的重复作业，从而避免重复布置一定数量的相应设备（如机务段、车辆段等）；
- ④ 设备集中设置，便于集中管理，设备利用率和作业效率高。也便于采用先进设备，实现作业自动化，提高设备能力，减轻劳动强度，改善作业安全条件；
- ⑤ 节省车站定员，减少运营费用。

缺点:

- ① 对枢纽内地方车流的作业带来不便，枢纽范围较大、装卸点分散时可能增加小运转车流的行程；
- ② 可能延长直通折角车流在枢纽内的走行距离；增加列车公里支出；
- ③ 整个枢纽作业的弹性系数小，不够机动灵活；
- ④ 改编作业能力较小，不易适应枢纽运量增长和远期发展的需要。

适用范围：

对于**中、小型枢纽**，如引入线路不多，车流改编作业量不大，或新形成的枢纽，以及以路网中转为**主**，地方作业量较小的枢纽，为节省投资和减少运营支出，一般集中设置一个编组站。

例如：昆明、乌鲁木齐、成都、株州等枢纽。

② 分散设置

对于特大和大型铁路枢纽，以及一些中型铁路枢纽，在下列情况下，则需设置两个或两个以上的编组站。

- ① 引入线路多，枢纽范围大，工业企业布局分散，且枢纽中转车流和地方车流大。
- ② 有大量的路网中转车流，又有大量的地方车流到发。
- ③ 引入线路较多且汇合在两处以上，相距较远，汇合处又有一定数量的折角车流和地方车流。



2. 编组站的分工

分工原则：

① 对于无调中转车流，应就近折返或不改变运行方向，以保证其在枢纽内列车走行公里最少，停时最短。

② 对于有调中转车流，应尽量减少交换车流的重复解体作业。

③ 对于地方车流，应以就近作业，便利取送，减少往返走行公里为原则。

④ 对于机车交路的配置，应力求减少编组站间的单机往返走行公里为原则。



2. 编组站的分工

分工方案:

① 按改编车流的性质分工

② 按衔接线路别分工

③ 按线路运行方向别（上行和下行）分工

④ 按作业需要综合分工



二、客运场站配置



1. 客运站的数量

枢纽内客运站的设置数量必须结合客流性质、数量和方向、城市规模、当地地形条件、枢纽结构等情况确定。

一般情况下，在中、小城市的铁路枢纽设置一个客运站即可满足要求。

对于大城市或特大城市的铁路枢纽，可考虑设置两个及以上的客运站。

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/657063020044006101>