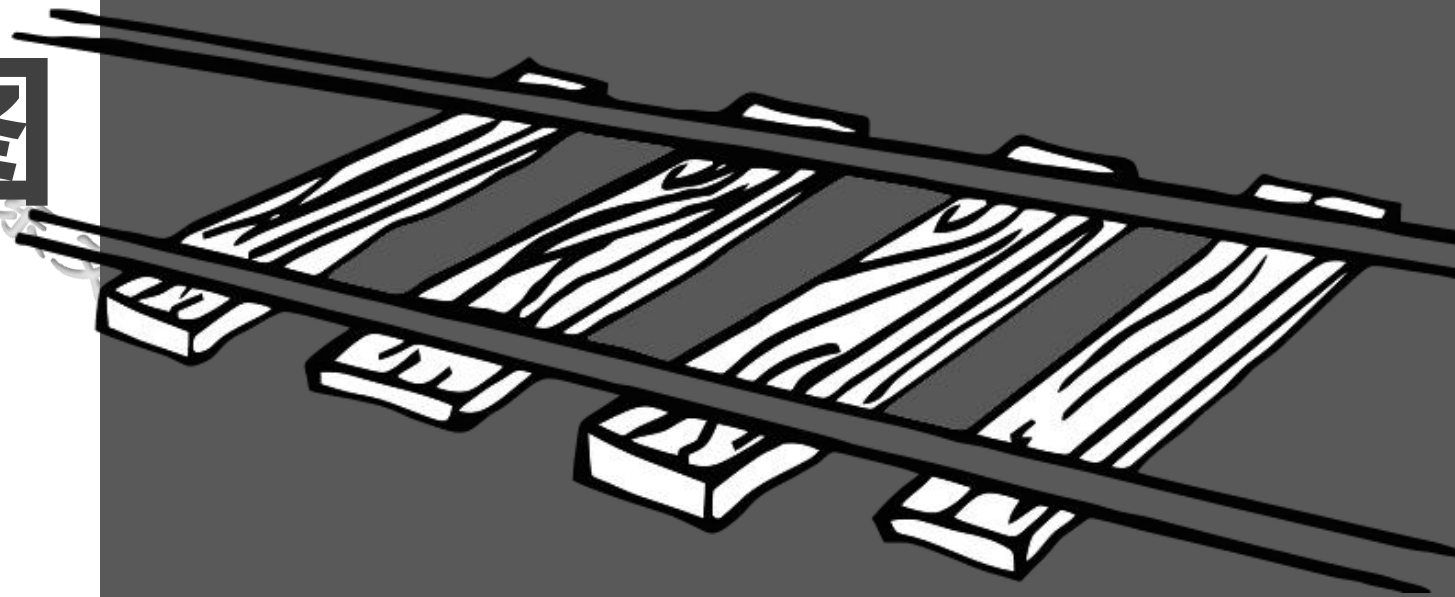
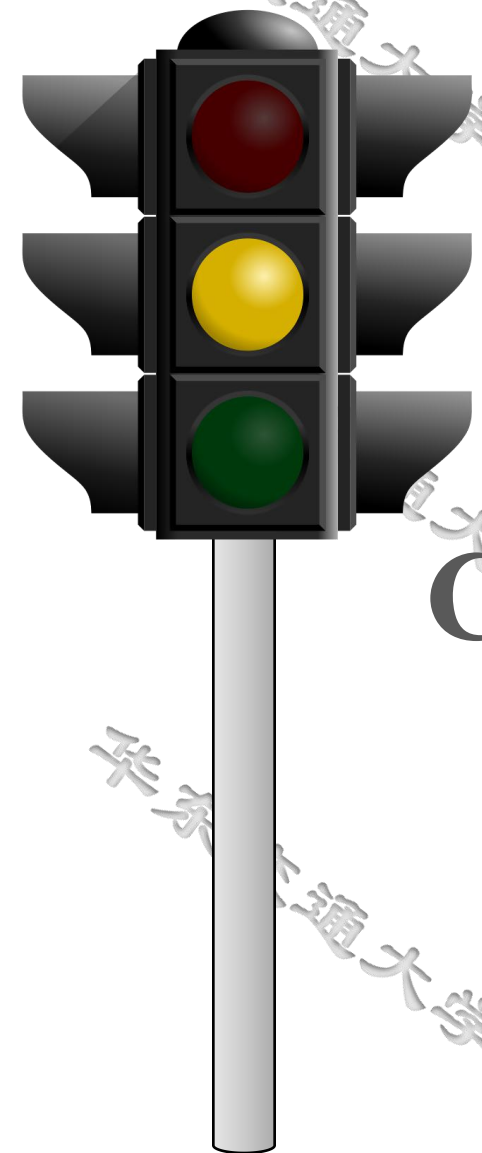


# 铁路枢纽布置图





# 目录

## CONTENTS

铁路枢纽布置图影响因素

铁路枢纽布置图形



# 一、铁路枢纽布置图影响因素



## 1. 枢纽在铁路网中的地位和作用

- ① 枢纽所处地理位置及其政治经济特征;
- ② 枢纽所承担任务的性质;
- ③ 与相邻枢纽的协作和分工;
- ④ 与国防建设密切配合。



## 2. 引入线路的技术特征

① 引入方向

② 引入线数量

③ 引入线坡度



# 3. 各引入线路的客、货流量及其流向性质

① 客、货流向;

② 客、货流量;

③ 客、货流性质。



## 4. 枢纽内既有设备的利用

- ① 既有车站改建为客运站;
- ② 既有车站改建为货运站;
- ③ 既有机务车辆设备尽量利用;
- ④ 既有车站改建为客车整备所。



## 5. 城市规划和环境保护

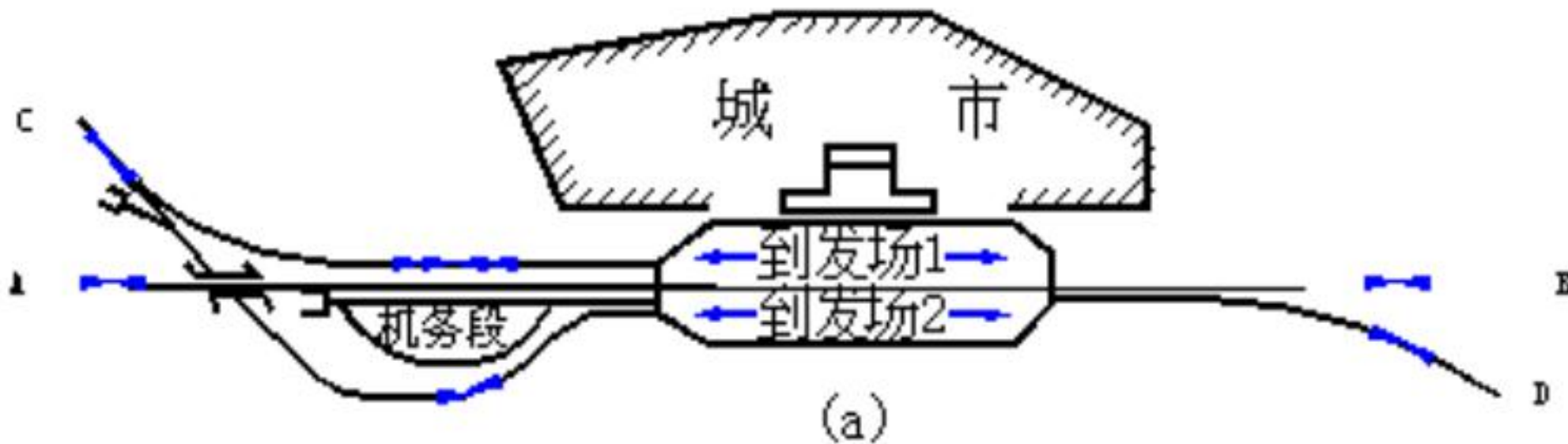
- ① 枢纽类型与城市规划和环境保护的配合;
- ② 枢纽设备与城市规划和环境保护的配合;
- ③ 穿越城市铁路与城市规划和环境保护的配合



## 二、铁路枢纽布置图形



### 1. 一站铁路枢纽



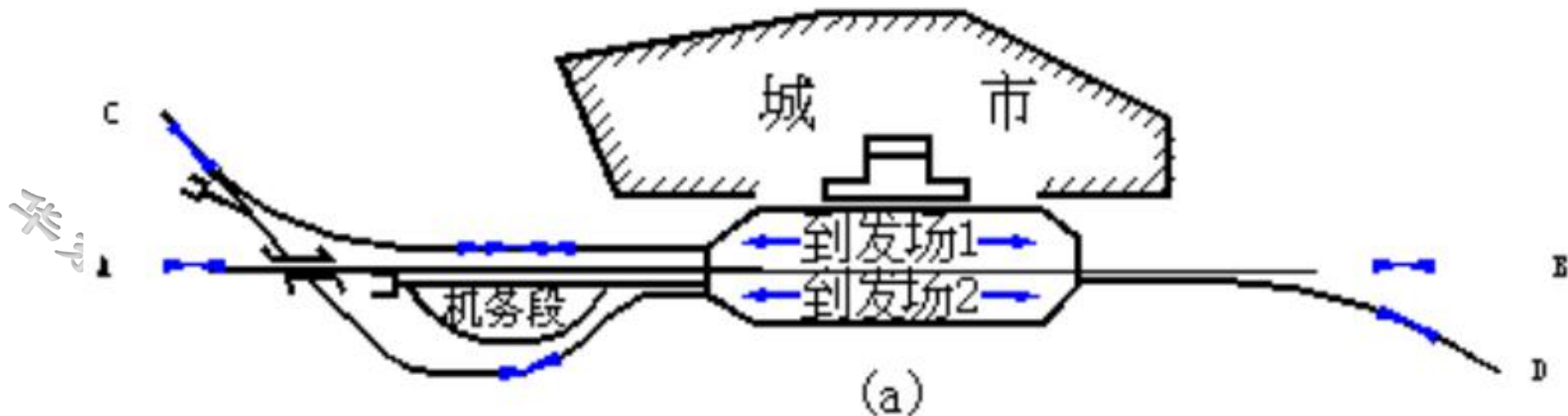
**特点:** ① 客、货集中在一个综合性车站办理

② 3-4条引入线路





# 1. 一站铁路枢纽



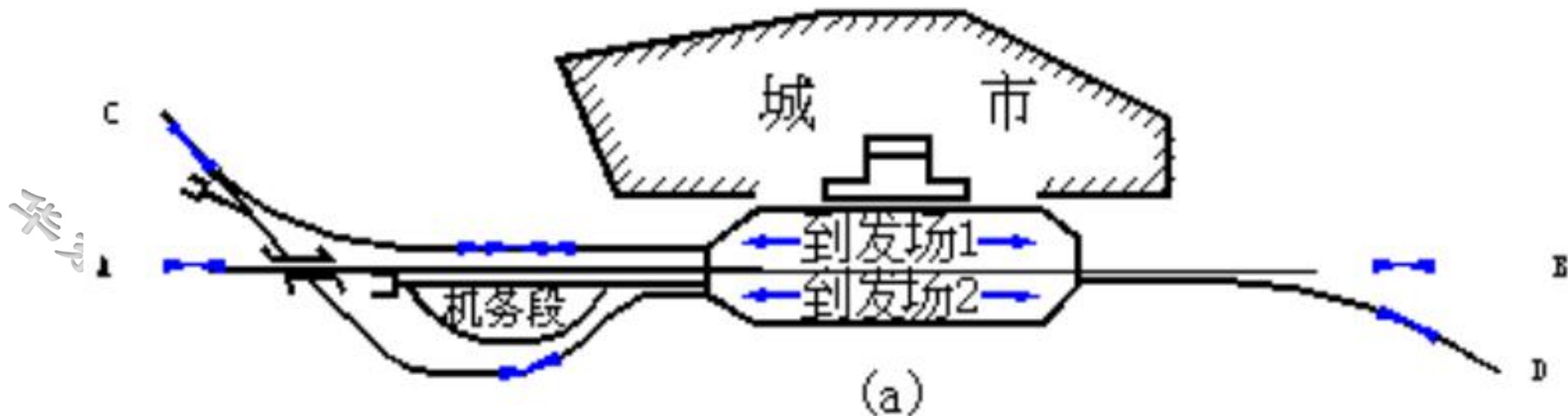
**特点:** ③ 根据办理的作业可分为两种类型:

1° 无调中转为辅, 有调为主——枢纽区段站

2° 有调中转为辅, 无调为主——小型编组站



# 1. 一站铁路枢纽

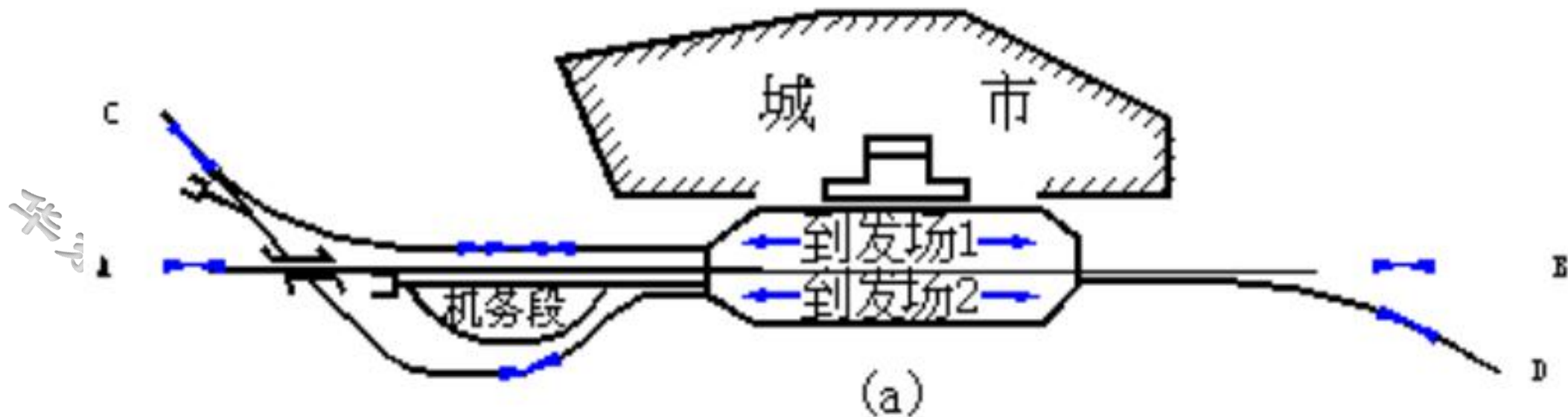


**优点:** ① 作业比较集中, 无不同车站间运输通道联系及作业量分配等复杂问题。

② 设备集中、管理方便、运营效率较高



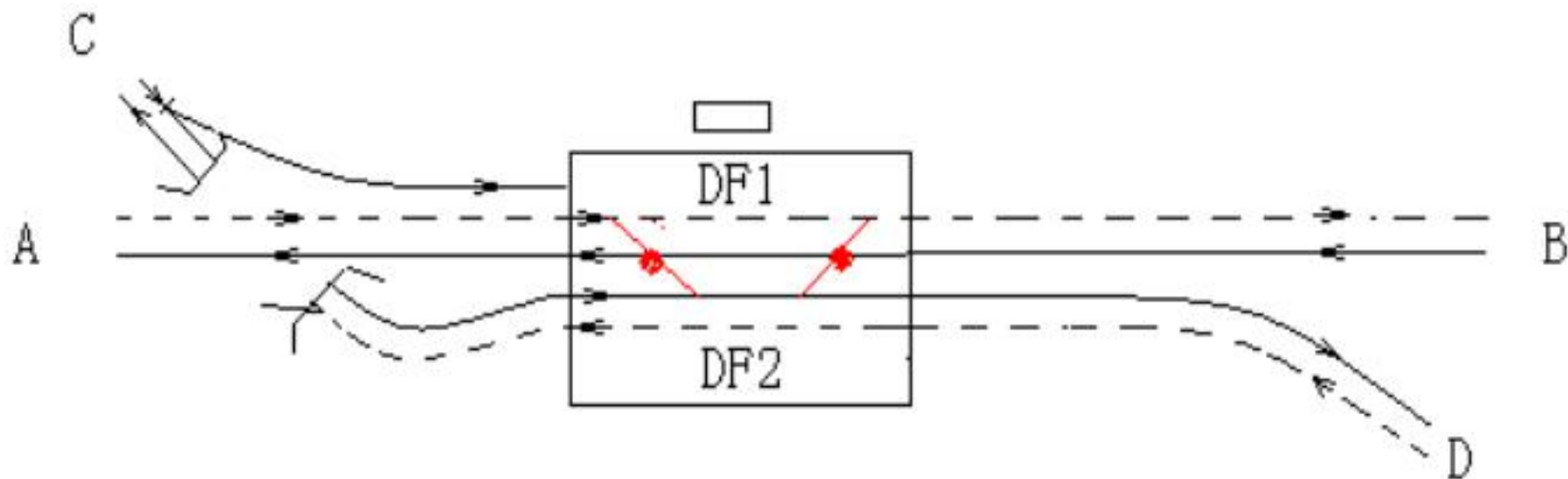
# 1. 一站铁路枢纽



**缺点：** ① 由于作业集中，作业进路交叉干扰多，通过能力和改变能力都比较小。

② 需要进行立体疏解以减少线路间的交叉干扰。

## ① 线路别立体疏解

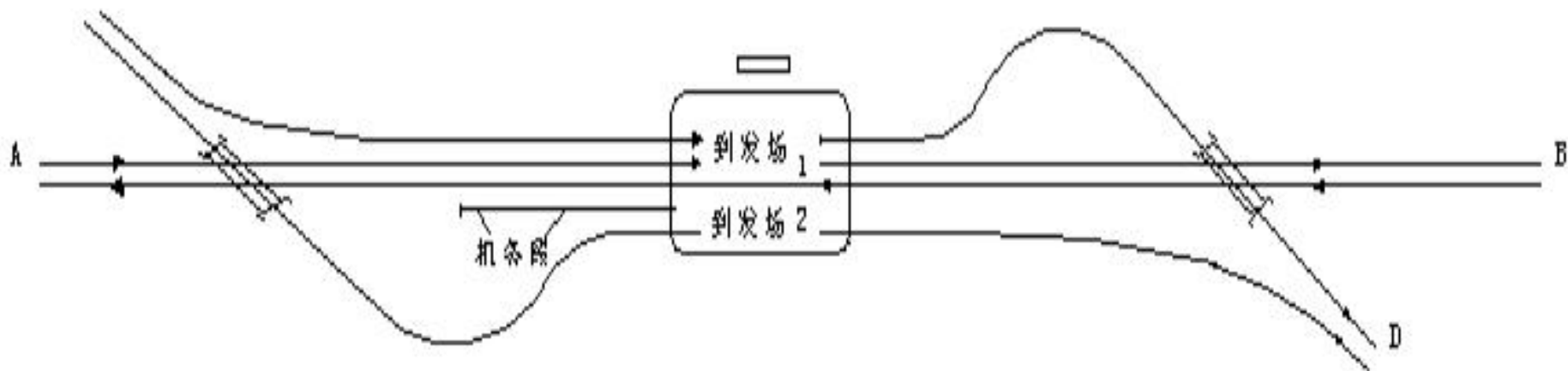


车场线路别使用方案

到发场1固定接发A、B方向列车，到发场2固定接发C、D方向列车，为便利C方向列车接发，在车站左端设置立体疏解。

适应于本线车流较大而转线车流少的枢纽。

## ② 方向别立体疏解



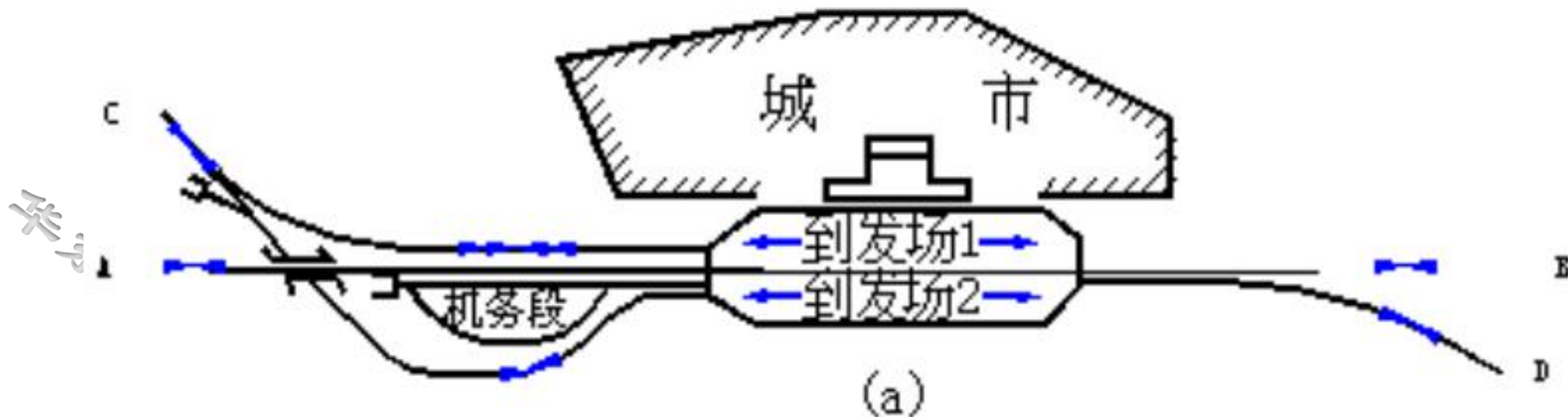
方向别使用方案

到发场1固定接发上行方向列车，到发场2固定接发下行方向列车，为作业方便，在车站两端设置立体疏解。

可保证有较大的作业灵活性和通过能力，适应于转线车流较大的枢纽。



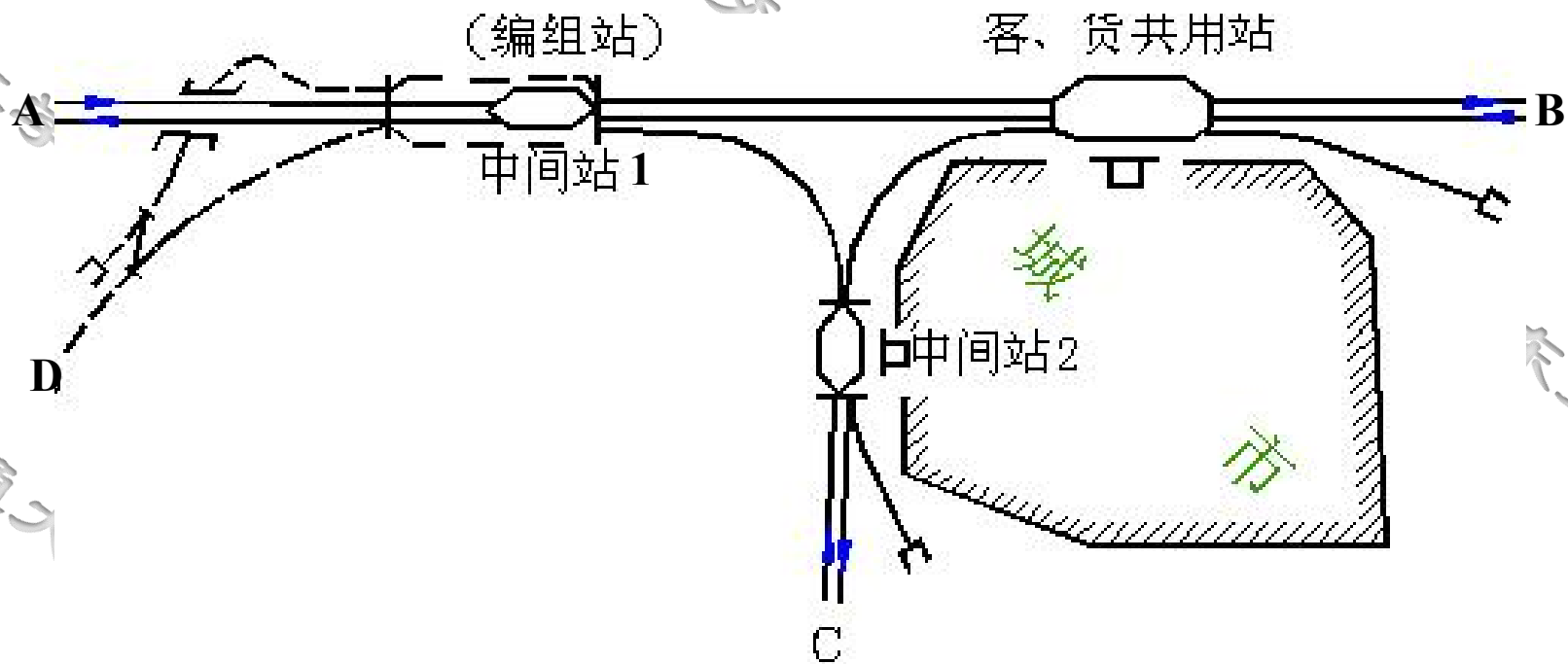
# 1. 一站铁路枢纽



**适用范围：**一站枢纽适用于引入线路数少，城市规模较小，无改编中转列车占较大比重，没有必要设置几处车站的情况。



## 2. 三角形铁路枢纽

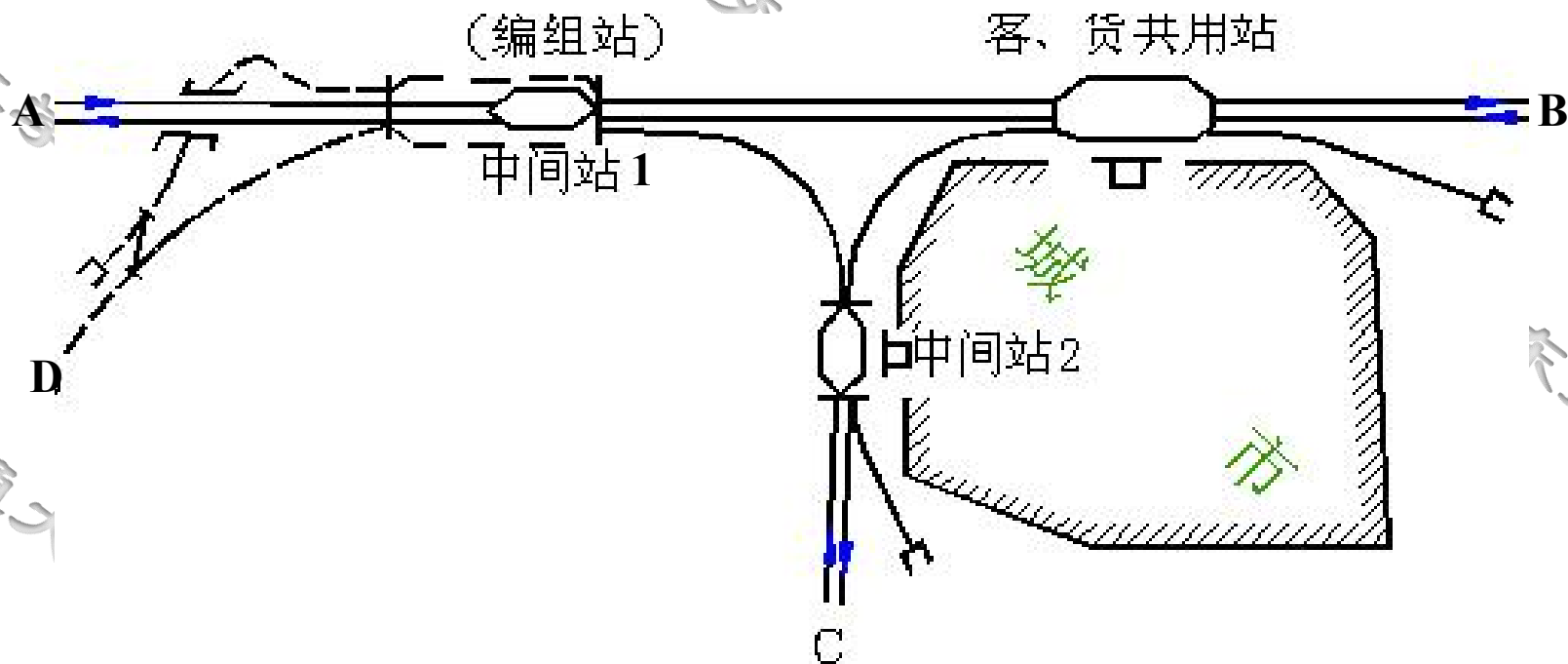


**特点:** (1) 引入枢纽线路汇集于三点，三点间修建相应的联络线。

(2) 一般各衔接方向间都有较大的客、货运量交流。



## 2. 三角形铁路枢纽

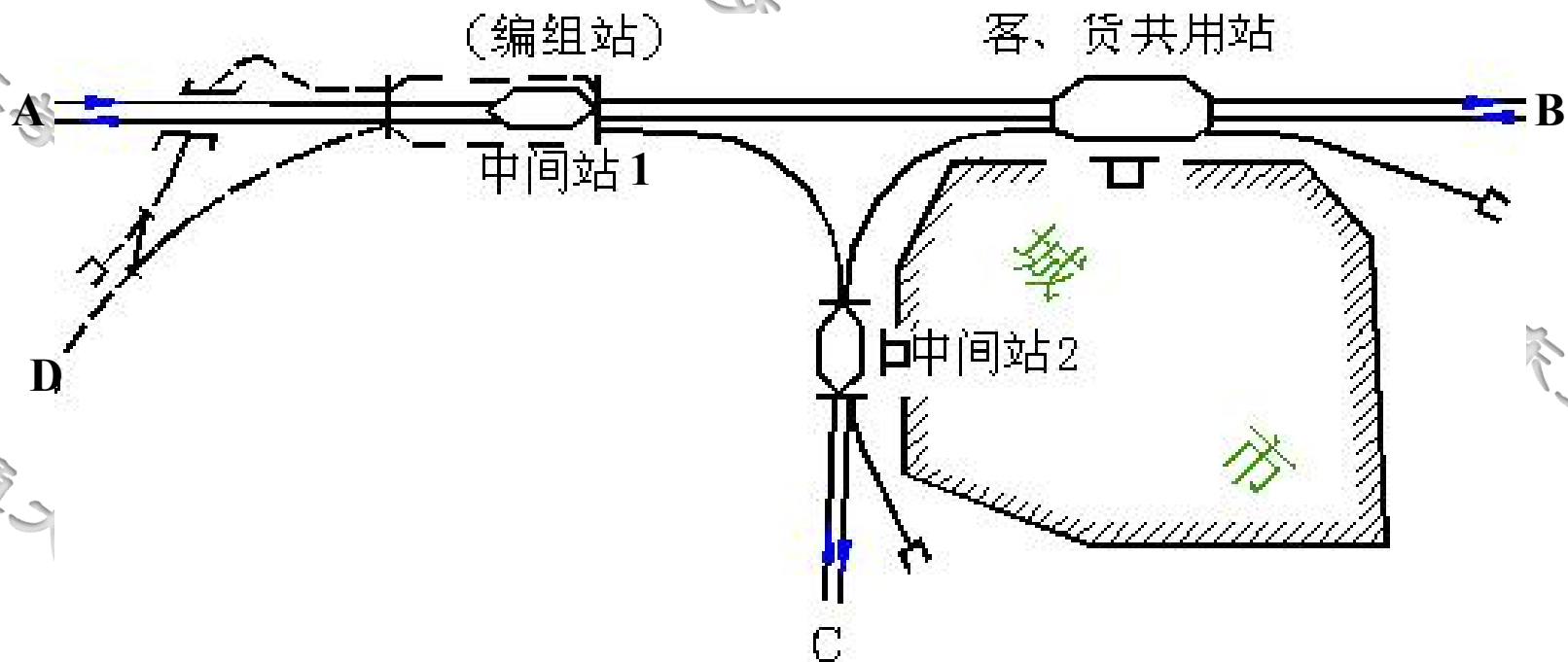


**特点：** (3) A、C之间的折角直通列车可不进入客货共用站而经由中间站1和中间站2间的联络线运行，以缩短列车行程和消除变更列车运行方向的有关作业。





## 2. 三角形铁路枢纽



**特点:** (4) 改扩建时, 可将客货公用站改为客运站, 既有货物运转设备用来为地方车流服务, 在主要车流AB干线上新建编组站。

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/665140031112011200>