

Prasības stacijas ceļu izvietojumam plānā

Sadales punktus ar ceļu izvērsi, ceļu parkus un izvilkšanas ceļus parasti izvieto taisnos iecirkņos. Šajā gadījumā:

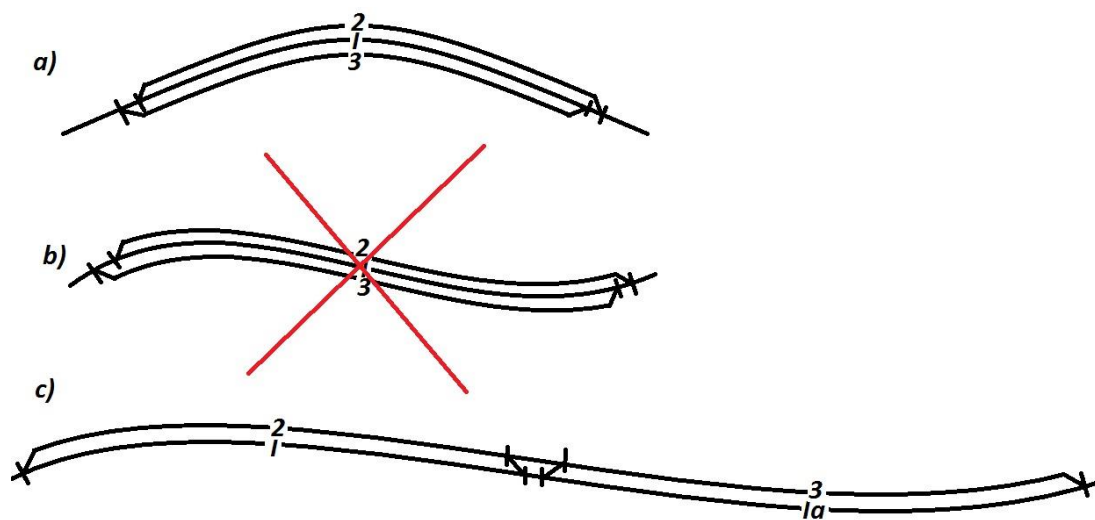
- 1) tiek nodrošināta labāka redzamība un līdz ar to arī augstāka kustības drošība;
- 2) ir mazāks sliežu ceļu (un arī ritošā sastāva gaitas daļu) nodilums;
- 3) ir labāki apstākļi ceļu remontdarbu veikšanai.

Sarežģītos topogrāfiskos apstākļos sadales punktus atļauts izvietot līknēs ar rādiusu līdz 1500 m. Īpaši sarežģītos topogrāfiskos apstākļos, ja ir attiecīgs pamatojums, līknes rādiusu var samazināt līdz 600 m, bet kalnu apstākļos – līdz 500 m.

Pārbūvējot esošos sadales punktus, ārpus pārbūvējamās daļas atļauts salabāt līkņu rādiusus, kas ir mazāki par norādītajiem, bet ja ir attiecīgs pamatojums, tos drīkst samazināt arī pārbūvējamajā daļā.

Ja sadales punkts jāizvieto līknē, tai jābūt vērstai vienā virzienā (1. zīm., a). Ceļu, parku un izvilkšanas ceļu izvietošana pretējās līknēs nav atļauta (1. zīm., b).

Gareniskā tipa stacijas, izmaiņas un apdzīšanas punktus atļauts izvietot pretējās līknēs, taču šajā gadījumā līknei katra ceļa lietderīgā garuma robežās jābūt vērstai vienā virzienā (1. zīm., c)



Zīmējums 1

Ceļus pie platformām un kravas noliktavām jāizvieto taisnēs, sarežģītos apstākļos – līknēs ar rādiusu ne mazāku par 1200 m, bet īpaši sarežģītos apstākļos – ne mazāku par 600 m.

Pirms depo ēku vārtiem jābūt vismaz 25 m gariem sliežu ceļu posmiem, bet pirms kravas frontēm – taisniem iecirkņiem, kuru garums nav mazāks par visgarākā šai fronteī padodamā vagona bāzi.

Prasības stacijas ceļu izvietojumam profilā

Stacijas, izmaiņas un apdzīšanas punktus profilā parasti izvieto taisnā līdzenumā $i=0 \text{ mm/m}$.

Šajā gadījumā:

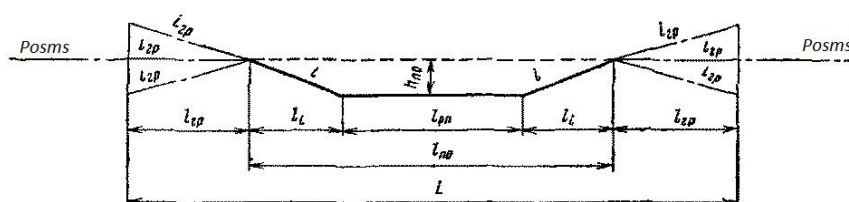
- 1) uzlabojas vilciena iekustināšanas iespējas abos virzienos;
- 2) ir lielāka kustības drošība, jo samazinās vagonu aizriepošanas varbūtība grūdienu manevros vai vēja iedarbības dēļ.

Lai samazinātu zemes darbu apjomu, atsevišķos gadījumos sadales punktus atļauts izvietot slīpumos līdz $1,5 \text{ mm/m}$, bet sarežģītos apstākļos – līdz $2,5 \text{ mm/m}$.

Pusgareniskā un gareniskā tipa izmaiņas un apdzīšanas punktus, bet, ja ir attiecīgs pamatojums, arī šo tipu stacijas īpaši sarežģītos apstākļos atļauts izvietot slīpumā līdz 10 mm/m , ar nosacījumu, ka šajos sadales punktos netiek veikti manevri vai lokomotīvu un vagonu atkabināšana.

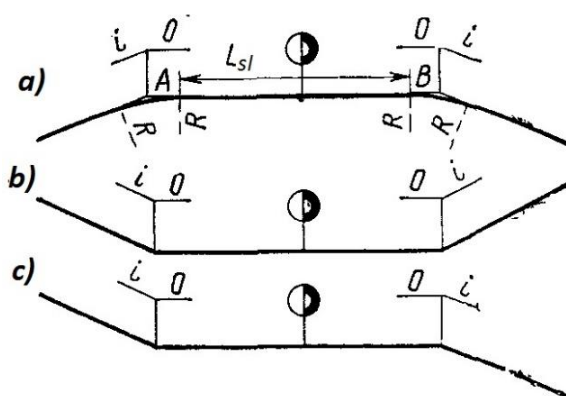
Ja sadales punktu izvieto slīpumā, kas pārsniedz $2,5 \text{ mm/m}$ ar vilces aprēķinu metodēm pārbauda sastāva iekustināšanas iespēju.

Lai paaugstinātu kustības drošību un izslēgtu vagonu patvaļīgas aizriepošanas posmā iespēju staciju pieņemšanas-nosūtīšanas ceļus iesaka projektēt ieliektā trīselementu profilā (2. zīm.). Šajā gadījumā $l_i = k \cdot (l_{no}/i)$, kur $i = 1,5 \dots 2,5 \text{ mm/m}$, $k = 0,45 \dots 0,55$.



Zīmējums 2

Garenprofila daļu, kas ir paredzēta sadales punkta ar ceļu izvērsi izvietojumam, sauc par stacijas līdzenumu. Izšķir trīs stacijas līdzenuma izvietojuma variantus:



Zīmējums 3

- „kalnā” (3. zīm., a). Šajā gadījumā uzlabojas vilciena kustības uzsākšanas un bremzēšanas apstākļi; ir lielāka kustības drošība, pieņemot pretēja virziena vilcienus; ir labāka ūdens novade;
- „ieplakā” (3. zīm., b);
- „kāpslī” (3. zīm., c).