

d. Perronanlæg

66. Stationernes perronanlæg udformes på flere forskellige måder afhængig af stationens art og størrelse. På den almindelige mellemstation med kun 2 hovedspor og hovedbygningen beliggende ved siden af sporene findes en hovedperron mellem hovedbygningen og spor 1 og en ensidet mellemperron mellem spor 1 og 2, jfr. fig. 109. Perronformer.



Fig. 109. Landstation med hovedperron og ensidet mellemperron.

Såfremt stationen udover de gennemgående hovedspor har et eller flere hovedspor (overhalingsspor) forekommer, således som vist på fig. 110, foruden hovedperronen en eller flere mellemperroner, med perronforkant til begge sider.

Ved S-banestationer, hvor al publikumspassage over sporene er udelukket, anvendes meget ofte den på fig. 111 viste øperron, der giver den enkleste betjening af stationen, specielt med hensyn til kontrol. To større stationer, Langå og Padborg, er dog også udført som ø-stationer med hovedbygningen anbragt på en ø-perron.

En her i landet ikke særlig hyppig forekommende form for endestationer er den på fig. 112 viste sækstation, hvor hovedbygningen er beliggende for enden af de blindt endende spor, og hvor man fra en tværperron langs denne har adgang til side- og tungeperroner, der strækker sig ud langs med eller mellem hovedsporene. Eksempler på sådanne stationer er Helsingør, Kalundborg og Frederiksberg.

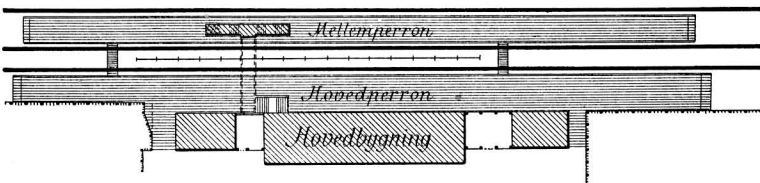


Fig. 110. Station med hovedspor og dobbeltsidet mellemperron.

Endelig skal anføres, at man på nogle større banegårde, nemlig København H, Århus H og Odense, foruden de egentlige personperroner har særlige bagageperroner for ind- og udlæsning af rejsegods og postsager. Ved disse perroner, der placeres således som vist på fig. 113, undgår man generne for publikum som følge af kørsel med perronkarrer, men får samtidig visse driftsmæssige

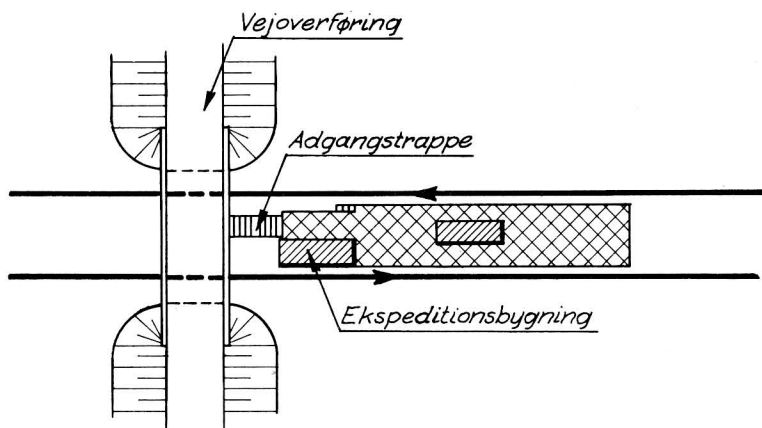
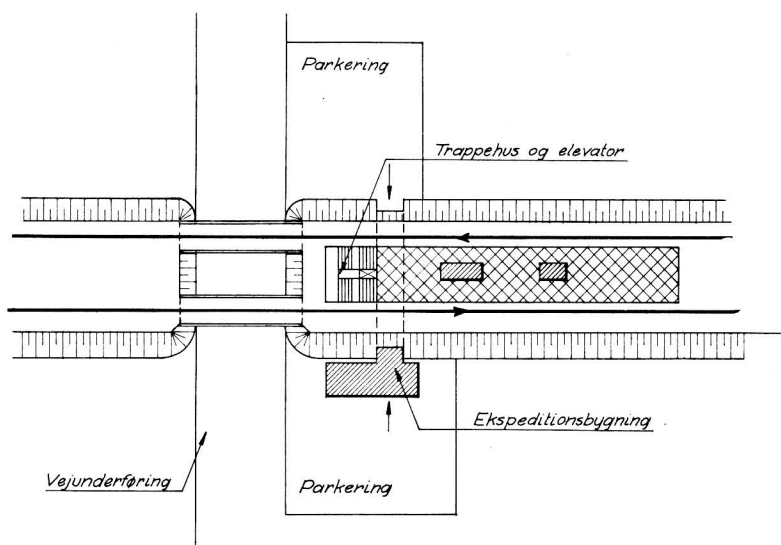


Fig. 111. a) Station på S-bane med adgang fra vejoverføring (ældre type).



b) Station på S-bane med adgang fra vejunderføring (ny type).

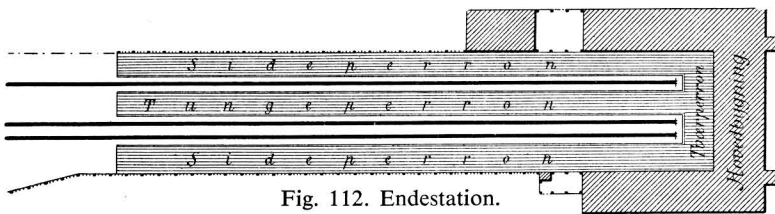


Fig. 112. Endestation.

ulemper som f.eks. manglende overblik for den fungerende samt ingen mulighed for indbyrdes forbindelse mellem sporene ud for perronerne.

67. Ud mod sporet begrænses perronen af en perronforkant, og der skelnes ved perronanlæg mellem høje og lave perroner. De høje perroner er 92 og 50 cm, og de lave 26 cm over skinneoverkant.

Perronernes bygning.

De tilladelige mål for perronhøjden (d.v.s. den lodrette afstand mellem skinneoverkant og oversiden af perronforkanten), og den hertil svarende mindste afstand fra perronforkant til spormidte er bestemt ved det frie profil.

De højeste perroner har en højde af 92 cm, og perronforkanten skal ved disse perroner ud for lige spor stå i en afstand af 166 cm fra spormidten. Denne bredde forøges til 170 cm, hvor perrontrin bredere end 16 cm anvendes. Perroner af denne højde, der dog oprindeligt kun var 87 cm, anvendes kun på nærtrafikstrækninger, der er, eller kan forventes, elektrificeret. Ved denne højde, 92 cm, ligger perronen dog ikke fuldstændig i højde med vognbunden i det elektriske vognmateriel, men ca. 20 cm lavere. Grunden til at man har valgt ikke at bygge perronerne i vognbundshøj-

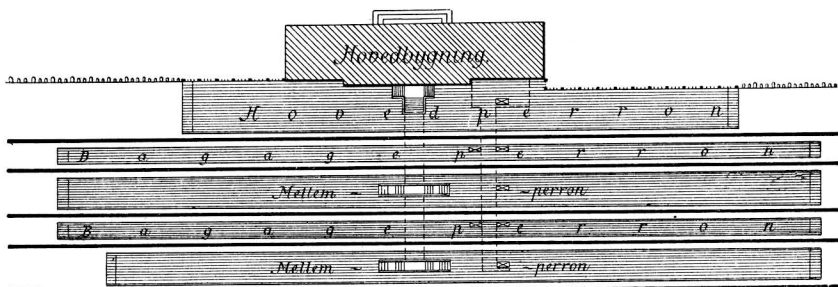


Fig. 113. Station med bagageperroner.