

Пассажирские платформы, входящие в вокзальный комплекс, разделяют на *основные*, примыкающие к вокзалу, *промежуточные*, расположенные между путями.

Различают также платформы

односторонние (береговые), когда прилегающие к ним пути расположены с одной стороны, *двухсторонние (островные)* – при расположении путей с обеих сторон.

Высокие платформы устраивают на высоте 1100 мм от уровня головки рельса,

низкие платформы имеют высоту 200 мм.

При больших потоках пассажиров платформы делают высокими и **крытыми**.

Длина платформ зависит от длины пассажирских составов с учетом возможности их удлинения - до 450 м для поездов дальнего следования, до 300 м - для пригородных поездов.

Платформы предназначены для кратковременного ожидания поезда, посадки и высадки пассажиров, почтово-багажных операций.

Для обслуживания пассажиров на вокзалах сооружают высокие (1,1 м над головкой рельса) и низкие (0,2 м) платформы. Высокие платформы применяют на крупных вокзалах и станциях обращения мотор-вагонного подвижного состава. Они более удобны для пассажиров. Низкие платформы дешевле, но неудобны для пассажиров электропоездов. Длина пассажирских платформ должна соответствовать числу вагонов в обращающихся составах: 400,500 м для дальних поездов и 240,300 м для пригородных. С учетом удлинения пассажирских поездов посадочные платформы должны обеспечивать возможность установки составов из 25 вагонов (625 м).

Пассажирские платформы на станциях сквозного и тупикового типов могут быть расположены сбоку от путей, а также прилегать к пассажирскому зданию, на станциях тупикового типа - перпендикулярно перронным путям (торцовые или распределительные платформы) и обеспечивают прямую связь пассажирского здания со всеми промежуточными платформами. Взаимное расположение путей и платформ определяется технологическими схемами движения пассажиропотоков, которые должны предусматривать минимальные пересечения встречных маршрутов, максимально короткие пути до здания вокзала и быстроту посадки и высадки пассажиров из вагонов. Платформы, разделенные одним перронным путем, используют в основном на тупиковых станциях с электрифицированным пригородным, а также на ряде станций «проходного» типа. При такой схеме обеспечивается высадка пригородных пассажиров на одну платформу и их посадка с другой.

При больших интервалах движения пригородных поездов на тупиковых станциях между платформами укладываются два перронных пути. В ряде случаев такая же схема применяется для приема и отправления дальних пассажирских поездов. Но тогда посадка и высадка пассажиров возможна только с одной стороны, что ухудшает технологический режим обслуживания. На отдельных пассажирских станциях между платформами укладывают три перронных пути. Средний путь используют для пропуска сквозных грузовых поездов или как ходовой. Ширина пассажирских боковых и промежуточных

платформ на станциях сквозного типа при пропуске поездов без остановки со скоростями 120 км/ч по условиям безопасного нахождения пассажиров на них должна быть не менее 8 м, а в особо трудных условиях - 6 м.

Для безопасного следования пассажиров от вокзала к поезду предусматривают переходы в разных уровнях. Это также упорядочивает технологический режим движения пассажиров. Использование на вокзалах тоннелей для переходов пассажиров значительно сокращает высоту подъема и спуска (вместо 7,7,5 м при мостах 3,3,5 м при тоннелях), полностью защищает пассажиров от влияния климатических условий, освобождает территорию станции от громоздких сооружений и устройств.

Пешеходные тоннели на сквозных станциях бывают поперечные и продольные. На тупиковых станциях с боковым расположением вокзала сооружают только поперечные тоннели. Пешеходные тоннели на пассажирских станциях сквозного типа, как правило, размещают поперек путей с выходами в распределительные залы вокзала и на привокзальную площадь.

Ширину тоннелей на крупных вокзалах принимают 6 м, высоту - 2,5 м. При небольших пассажиропотоках эти размеры могут быть уменьшены соответственно до 3 и 2,4 м. На вокзалах желательно иметь также пандусы, по которым можно перевозить вещи на тележках носильщиков и детские коляски. Уклон их должен быть 1:8, 1:10.

Все это, конечно, не исключает сооружения при необходимости пешеходных мостов. Но их целесообразно строить крытыми (остекленными, галерейного типа). На крупнейших станциях экономически целесообразны конкорсы над пассажирскими платформами, которые одновременно служат для перехода над путями и местами ожидания пассажиров перед посадкой в поезд, а также изолированные перекрытия платформ или дебаркадеры, обеспечивающие удобства пассажиров и резко снижающие расходы на уборку вокзальных платформ зимой.

Ширину пешеходных мостов принимают обычно не менее 2,25 м, ширину схода с мостика - не менее 2 м при наличии двух сходов на платформу и не менее 3 м при одном сходе. Это обеспечивает технологический минимально необходимый режим прохода пассажиров с учетом средней скорости их передвижения.