

Устройства для обработки багажа и почты и обслуживания туристических поездов

Багаж, обрабатываемый на станциях, разделяется на три категории:

- — ручная кладь (легкопереносимые предметы и вещи небольшого веса и размеров), оставляемая на вокзале для краткосрочного хранения;
- — багаж, сдаваемый пассажиром по проездному билету для перевозки его в багажных вагонах;
- — грузобагаж, перевозимый в почтово-багажных поездах и багажных вагонах пассажирских поездов.

Для работы с багажом и почтой на пассажирских станциях в составе вокзального комплекса предусматривают следующие устройства: багажные склады, камеры хранения и кассы; перегрузочные платформы; железнодорожный почтамт (отделение перевозки почты — ОПП); специализированные тоннели; специальное путевое развитие.

Успешная работа по обслуживанию багажных и почтовых перевозок определяется размерами и технической оснащённостью складов и ОПП, путевым развитием и местом расположения устройств на схеме станции. Основное требование к размещению багажных устройств — удобные и короткие пути подхода пассажиров и отсутствие пересечений багажных тележек с пассажиропотоками.

Путевое развитие для почтово-багажных операций определяется категорией станции. Наиболее характерны:

- — отдельные тупиковые пути для совместного или отдельного обслуживания багажных и почтовых вагонов (станции с небольшими объемами работы);
- — специальные группы (парки) из 2—3, реже 4 тупиковых или сквозных путей емкостью 4—10 вагонов (рациональнее сквозные пути, встречающиеся редко из-за трудности подвязки к горловине);
- — пути, вводимые в склады багажа или ОПП, обеспечивающие наиболее рациональные режимы работы (на крупных пассажирских станциях);
- — использование перронных путей для погрузки-выгрузки не только транзитного, но и конечного багажа, что затрудняет работу и создает неудобства в обслуживании пассажиров.

Место размещения багажа и почты и схемы путевого развития определяются характером работы станции.

Для тупиковых и сквозных станций с преобладанием конечных поездов устройства для багажа и почты целесообразнее выносить на отдельную площадку, вблизи перронных путей, сооружая их объединенными. Для станций с транзитным движением необходимо рационально проектировать платформы и механизировать процессы погрузки багажа и почты. Чтобы обеспечить удобную связь багажных устройств с платформами, складами багажа и ОПП, сооружают специальные багажные тоннели, схемы прокладки которых зависят от места размещения устройств багажа и почты (см. рис. 26.5). Размеры тоннелей устанавливаются в зависимости от типа транспортных средств. Минимальная ширина тоннеля 4—6 м, высота 2,5—2,7 м.

Рациональное размещение устройств для обработки багажа и почты и их техническое оснащение увеличивают пропускную способность станции, вокзала и всего привокзального района (площадей и улиц).

Для обслуживания туристов и туристических поездов на пассажирских станциях должны предусматриваться специальные пути

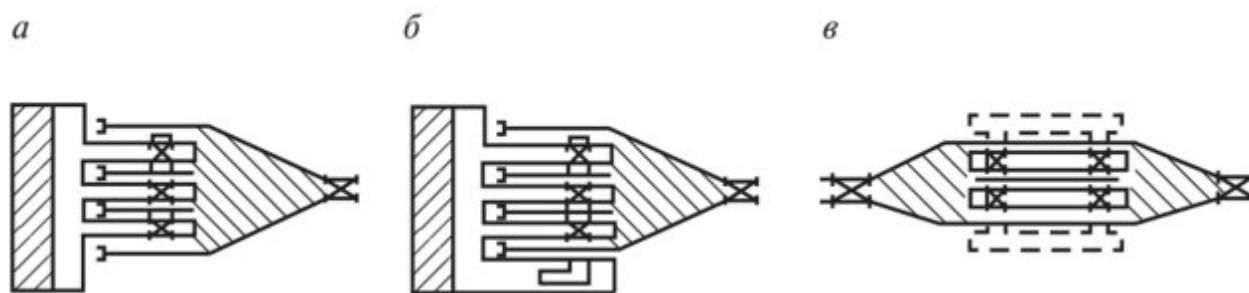


Рис. 26.5. Варианты расположения багажного тоннеля: а — поперек путей; б — связанный с основным зданием вокзала; в — замкнутым кольцом

(число которых определяется количеством прибывающих поездов), асфальтированные высокие или низкие платформы, пешеходные тоннели, бытовые устройства для туристов (телефоны, умывальники и др.), вагоны-рестораны, источники света, водоотводы и др.

Место расположения путей для стоянки туристических поездов определяется типом станции, ее расположением в городе, наличием технической станции в узле и ее размещением. Основное требование к выбору месторасположения устройств для обслуживания туристических поездов — хорошая и удобная связь с городом, обеспечивающая короткий путь пассажиров, рациональное снабжение и экипировку составов.

На пассажирских станциях тупикового типа для стоянки туристических поездов может использоваться часть тупиковых путей, имеющих хорошую связь с вокзалом и выходом в город. На проходных станциях в отдельных случаях выделяют специальные пути, расположенные со стороны, противоположной пассажирскому зданию. При переустройстве крупных станций, с выносом главных грузовых путей, размещение стоянок туристических поездов может производиться за счет увеличения наличного путевого развития. При определенных условиях для станций сквозного типа пути для отстоя туристических поездов располагают вне территории перронного парка, обслуживающего дальнее и местное движение (Ростов-на-Дону). В случае объединения станций для пассажирского и пригородного движения пути отстоя могут размещаться между соединенными парками, с прямым выходом туристов в город.

Выбор места для стоянки туристических поездов увязывается с общей схемой развития станции, исключая необходимость последующей реконструкции коммуникаций и путевого развития.

В крупных городах, городах-курортах, имеющих слабо развитые пассажирские станции или очень большую загрузку путей, целесообразно располагать места для стоянки туристических поездов на ближайших станциях участка, хорошо связанных с городом и удаленных от него на незначительное расстояние.

Для случаев, когда вблизи от пассажирской располагается техническая станция, имеющая хорошую связь с основными районами города, пути для туристических поездов можно размещать на ее территории. Подобное решение может осуществляться также при переносе технических парков, предусматривая на их старом месторасположении устройства для стоянки поездов.

Размещение путей для туристических поездов возможно также на технических станциях, расположенных по одну сторону от главных путей, когда не требуется сооружения специальных развязок автомобильных дорог с железнодорожными путями.

Контрольные вопросы

- 1. Что входит в понятие вокзального комплекса?
- 2. Как классифицируют вокзалы в зависимости от расположения относительно перронных путей?
- 3. Назовите основные варианты размещения привокзальных площадей и перронных путей по уровню.
- 4. Чем отличаются универсальные и специализированные вокзалы?
- 5. Перечислите основные устройства вокзалов.
- 6. Назовите варианты организации движения пешеходов по привокзальной площади.
- 7. Как устанавливается длина пассажирских платформ?
- 8. От каких параметров зависит ширина пассажирской платформы?
- 9. Приведите формулы расчета ширины пассажирских платформ для дальних и пригородных поездов.
- 10. Как изменится ширина платформы, если на ней совпадает время высадки из одного поезда и посадки в другой?