

**Федеральное государственное бюджетное образовательное  
учреждение высшего профессионального образования  
«Московский государственный университет  
путей сообщения»**

---

Институт управления и информационных технологий

Кафедра «Транспортный бизнес»

С.П. Вакуленко, Е.В. Копылова, Е.Б. Куликова

Типовые требования к размещению, эксплуатации, обслуживанию и  
ремонту пассажирских устройств на железнодорожных линиях

Рекомендовано Учебно-методическим объединением по образованию в области  
железнодорожного транспорта и транспортного строительства в качестве учебного  
пособия для студентов вузов железнодорожного транспорта

Москва – 2013

Вакуленко С.П., Копылова Е.В., Куликова Е.Б. Типовые требования к размещению, эксплуатации, обслуживанию и ремонту пассажирских обустройств на железнодорожных линиях: Учебное пособие. – М.: МИИТ, 2013. – 124 с.

Учебное пособие посвящено вопросу организации транспортного обслуживания пригородных и пригородно-городских пассажиропотоков железнодорожным транспортом и связанных с ним требованиями к размещению, эксплуатации, обслуживанию и ремонту пассажирских обустройств железнодорожных линий.

В учебном пособии изложены типовые требования к пассажирским обустройствам железнодорожных линий. Кроме общих принципов типизации требований к пассажирским обустройствам, подробно изложены требования к их отдельным элементам: пассажирским платформам, пешеходным переходам через железнодорожные пути в одном и разных уровнях (пешеходные мосты и тоннели) и прилегающим территориям. Детализированы требования к малым архитектурным формам и визуальной информации, коммерческому использованию площадей и брендовой рекламной информации. Учебное пособие будет полезно студентам всех специальностей и специализаций, направлений и профилей, связанных со строительством и эксплуатацией пассажирских обустройств железнодорожных линий, а также их оборудованием средствами визуальной информации, размещением и использованием их площадей в коммерческих целях.

Рецензенты: Главный научный сотрудник

ОАО «НИИАС», д.т.н. Бодюл В.И.

Декан факультета УТиИТ ИрГУПС

к.т.н., доцент Суханов Г.И.

Главный инженер Департамента пассажирский  
сообщений ОАО «РЖД» Денисов Ю.А.

## Содержание

Введение .....	6
1. Общие сведения о типовых требованиях к размещению, эксплуатации, обслуживанию и ремонту пассажирских обустройств на железнодорожных линиях .....	7
2. Цели и область применения .....	7
3. Термины и определения .....	8
4. Категорирование пассажирских остановочных пунктов станций и железнодорожных участков с пригородным пассажирским сообщением .....	16
5. Требования к пассажирским обустройствам .....	17
5.1. Общие требования .....	17
5.2. Типы пассажирских платформ, сферы их применения, требования к размерам .....	18
5.3. Требования к пешеходным переходам, сходам, мостам и тоннелям .....	22
5.4. Требования к конструктивным материалам, используемым для покрытия пассажирских платформ, переходов и сходов .....	28
5.5. Требования к оборудованию пассажирских платформ навесами .....	29
5.6. Требования к ограждениям на пассажирских платформах .....	30
5.7. Требования к освещению пассажирских платформ, пешеходных переходов и сходов .....	31
5.8. Требования к ремонту пассажирских платформ, пешеходных переходов, мостов, сходов .....	33
5.9. Требования к содержанию пассажирских платформ, пешеходных переходов, мостов, сходов .....	36
5.9.1. Общие требования .....	36
5.9.2. Требования к содержанию пассажирских платформ, пешеходных переходов, мостов и сходов в зимний период .....	38
5.9.3. Требования к содержанию пассажирских платформ, пешеходных переходов, мостов и сходов в летний период .....	40
6. Требования к пассажирским зданиям и павильонам .....	41
6.1. Виды пассажирских зданий, павильонов и сферы их применения .....	41
6.2. Строительно-архитектурные требования к пассажирским зданиям и павильонам .....	42
6.3. Требования к количеству окон билетных касс .....	44
6.4. Требования к проведению планово-предупредительных ремонтов и текущему содержанию пассажирских зданий и павильонов .....	44
7. Требования к территориям, прилегающим к объектам пассажирских обустройств .....	45
7.1. Общие требования к прилегающими территориям .....	45

7.2. Требования к содержанию прилегающих территорий .....	50
8. Требования к размещению и эксплуатации оборудования для контроля и учета доступа пассажиров на перрон .....	53
8.1. Общие требования к турникетным линиям .....	53
8.2. Требования к «зарезимлеванию» пассажирского перрона станции, остановочного пункта и прилегающих территорий. ....	55
8.3. Требования к проведению диагностических, профилактических и ремонтных работ оборудования для контроля и учета доступа пассажиров на пассажирский перрон.....	57
9. Требования к эксплуатации билетопечатающих автоматов (БПА).....	58
9.1. Виды БПА и сферы их применения .....	58
9.2. Требования к размещению и содержанию БПА.....	59
10. Требования к оснащению пассажирской инфраструктуры остановочных пунктов и станций малыми архитектурными формами, средствами визуальной информации и навигации .....	60
10.1. Общие требования .....	60
10.2. Требования к визуальной информации, размещаемой на остановочных пунктах и станциях .....	61
10.2.1. Виды визуальной информации для пассажиров и общие требования к ее размещению .....	61
10.2.2. Требования к основной оповестительной визуальной информации (название остановочного пункта, станции, номер пути, пассажирской платформы, направление движения поездов) .....	65
10.2.3. Требования к основной справочной визуальной информации (расписание движения поездов, схема железнодорожного направления) ....	67
10.2.4. Требования к основной предписывающей визуальной информации	68
10.2.5. Требования к основной предупредительной и запретительной визуальной информации.....	69
10.2.6. Требования к брендовой и рекламной визуальной информации .....	70
10.2.7. Требования к размещению скамеек для пассажиров.....	71
10.3. Требования к размещению мусоросборников на объектах пассажирских обустройств.....	74
10.4. Требования к размещению и содержанию туалетных кабин на вокзалах станций и остановочных пунктах.....	76
11. Рекомендации по выделению и коммерческому использованию площадей пассажирских зданий, павильонов и пассажирских платформ. Виды элементов попутного сервисного обслуживания .....	78
12. Нормативные ссылки.....	80
Приложение А.....	84
Приложение Б .....	87

Приложение В.....	95
Приложение Г.....	98
Приложение Д.....	103
Приложение Е.....	105
Приложение Ж.....	107
Приложение И.....	108
Приложение К.....	110
Приложение Л.....	112
Приложение М.....	114
Приложение Н.....	115
Приложение П.....	116
Приложение Р.....	118

## **Введение**

Предоставление пассажиру железнодорожного транспорта качественной перевозочной услуги не возможно без унификации требований к размещению, эксплуатации, обслуживанию и ремонту пассажирских обустройств.

Пассажирские обустройства (устройства обслуживания пассажиров) – комплекс сооружений и устройств, обеспечивающих реализацию технологии перевозочного процесса и сервисного обслуживания пассажира (пассажирские платформы, навесы, павильоны, билетные кассы, здания вокзалов, ограждения, малые архитектурные формы, статическая и динамическая визуальная информация).

Типовые требования устанавливают единые нормативы к пассажирским обустройствам для обеспечения комфорта и безопасности нахождения пассажира на железнодорожном транспорте.

В учебном пособии сформулированы как общие, так и детализированные требования к пассажирским обустройствам и отдельным их элементам, приведено категорирование пассажирских справочных пунктов и железнодорожных участков с пригородным пассажирским сообщением, рассмотрены рекомендации по использованию коммерческих площадей, пассажирских зданий, павильонов, пассажирских платформ, а так же прилегающих к ним территорий.

## **1. Общие сведения о типовых требованиях к размещению, эксплуатации, обслуживанию и ремонту пассажирских обустройств на железнодорожных линиях**

Типовые требования разработаны ФГБ ОУ ВПО «Московский государственный университет путей сообщения» (МГУПС (МИИТ)). Утверждены распоряжением ОАО «РЖД» от 04 июня 2013 г. №1252р. Введены в действие с 01 июля 2013 г.

Пересмотр проводится в случае кардинального изменения действующих нормативных документов, на базе которых он сформирован, но не реже 1 раза в 3 года.

## **2. Цели и область применения**

Типовые требования к размещению, эксплуатации, обслуживанию и ремонту пассажирских обустройств на железнодорожных линиях разработаны с целью:

- стандартизации и унификации требований к объектам пассажирских обустройств для обслуживания пригородного пассажиропотока на железнодорожных линиях в зависимости от его величины, включая требования к размещению, эксплуатации, обслуживанию и проведению планово-предупредительных ремонтов;
- повышения качества обслуживания пассажиров на объектах пассажирской инфраструктуры.

Типовые требования устанавливают основные понятия, терминологию и единые (унифицированные) требования к пассажирским платформам, зданиям, павильонам и другим эксплуатационным параметрам пассажирских обустройств, влияющим на качество обслуживания пассажиров пригородного сообщения железнодорожным транспортом, а также требования к размещению на объектах пассажирской инфраструктуры малых архитектурных форм,

устройств для автоматизированной продажи билетов и контроля оплаты проезда, средств визуальной информации и навигации.

Область применения типовых требований распространяется на объекты пассажирской инфраструктуры, предназначенные для обслуживания пригородного пассажиропотока и расположенные в крупных транспортных узлах мегаполисов с населением более 3 млн.чел.

### **3. Термины и определения**

В учебном пособии используются следующие термины с соответствующими определениями:

**Балансодержатель** – собственник или юридическое лицо, которое по договору с собственником содержит на балансе соответствующее имущество, а также ведет бухгалтерскую, статистическую и другую предусмотренную законодательством отчетность, осуществляет расчеты средств, необходимых для своевременного проведения капитального и текущего ремонтов и содержания, а также обеспечивает управление этим имуществом и несет ответственность за его эксплуатацию в соответствии с законом.

**Бортовка пассажирской платформы** – боковая часть её плиты покрытия, выходящая в сторону пути или полевою сторону.

**Визуальный контроль** – один из видов контроля зданий и сооружений в процессе их эксплуатации осуществляемый невооруженным глазом или с использованием оптических приборов, не являющихся контрольно-измерительными.

**Визуальные коммуникации** – группа небольших специальных устройств предметов или оборудования, несущих непосредственные сообщения, дающие пассажиру конкретную воспринимаемую зрительно информацию, помогающие пассажиру ориентироваться в пространстве, передвигаться и действовать с учетом рациональных условий осуществления функционального процесса на вокзале станции (остановочном пункте).



**Габарит подвижного состава** – предельное поперечное (перпендикулярное оси железнодорожного пути) очертание в пределах которого должны помещаться установленный на прямом горизонтальном железнодорожном пути как в порожнем так и в нагруженном состоянии железнодорожный подвижной состав, в том числе имеющий максимально нормируемые износы.

**Габарит приближения строений** – предельное поперечное (перпендикулярное оси железнодорожного пути) очертание, внутрь которого не должны заходить никакие части сооружений и устройств, за исключением устройств непосредственного взаимодействующих с подвижным составом.

**Железнодорожный вокзал** – элемент железнодорожной инфраструктуры, комплексный объект недвижимости - часть вокзального комплекса железнодорожной станции (пассажирского остановочного пункта), здание или комплекс зданий и сооружений, предназначенных для обслуживания пассажиров и посетителей, размещения служебного персонала.

**Железнодорожная станция** – отдельный пункт, имеющий путевое развитие, позволяющее производить операции по приему, отправлению, скрещению обгону и обороту пригородных поездов, операции по приему, выдаче грузов, багажа и грузобагажа и обслуживанию пассажиров, а при развитом путевом оснащении – маневровую работу по формированию-расформированию поездов, а также технические и технологические операции с поездами.

**Зонная станция** – станция (в большинстве случаев промежуточная или участковая) пригородного участка, основным назначением путевого развития которой является прием-отправление, оборот и отстой составов пригородных поездов, а её пассажирских обустройств – обслуживание пассажиров.

**Знаки безопасности** – цветографическое изображение определённой геометрической формы с использованием сигнальных и контрастных цветов, графических символов и (или) поясняющих надписей, предназначенное для предупреждения людей о непосредственной или возможной опасности,

запрещения, предписания или разрешения определённых действий, а также для информирования о расположении объектов и средств, использование которых исключает или снижает воздействие опасных и (или) вредных воздействий.

**Информационные знаки** – носители визуальной информации (вывески наименования станции, остановочного пункта, расписание движения поездов и т.д.).

**Инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования** – технический комплекс, включающий в себя железнодорожные пути общего пользования и другие сооружения, железнодорожные станции, вокзалы, устройства электроснабжения, сети связи, системы сигнализации, централизации и блокировки, информационные комплексы и систему управления движением, иные обеспечивающие функционирование этого комплекса здания, строения, сооружения, устройства и оборудование.

**Капитальный ремонт объектов инфраструктуры пассажирских обустройств** – комплекс технических мероприятий, направленных на восстановление или замену изношенных конструкций, деталей или оборудования объектов.

**Конкорс** – сооружение вокзального комплекса, распределительный зал, над пассажирскими платформами соединяющий их со зданием вокзала, предназначенный для организации перемещения пассажиропотока и ожидания пассажирами поездов.

**Малые архитектурные формы** – составная часть вокзала станции (остановочного пункта), включающая определённую номенклатуру предметов, сооружений и устройств функционального, информационного и декоративного назначения, предназначенных для улучшения организации потоков, безопасности передвижения и ориентации пассажиров, получения технологической информации, для создания более комфортных условий обслуживания пассажиров, улучшения организации технологических операций и благоустройства вокзала станции (остановочного пункта), повышения их

привлекательности и эстетических качеств (скамьи, мусоросборники, информационные стенды, указатели и пр.)

**Моторвагонный подвижной состав** – моторные и немоторные вагоны из которых формируются электропоезда, дизель-поезда и дизель-электропоезда, а также автомотрисы, рельсовые автобусы, электромотрисы, предназначенные для перевозки пассажиров и (или) багажа, почты.

**Навес** – металлическая, железобетонная или иная конструкция, состоящая из столбчатых несущих элементов и крыши (кровли), располагающаяся над пассажирской платформой или в непосредственной близости от неё, защищающая пассажиров от осадков в виде дождя или снега.

**Обслуживание пассажиров** – выполнение процедур, связанных с оформлением и осуществлением установленного сервиса при железнодорожной перевозке пассажиров, а также предоставлением им ассортимента дополнительных услуг (платных и бесплатных), направленных на удовлетворение соответствующих потребностей.

**Объект железнодорожной инфраструктуры пригородного комплекса** – обустройства, оборудование пригородного комплекса или его отдельные компоненты, (системы продажи, контроля и учета проездных документов, средства визуального и вербального информирования пассажиров, система видеонаблюдения, устройства часофикации, переговорные устройства, контрольно-кассовая техника и пр.).

**Ограждение защитное** – предохранительное ограждение, для предотвращения непреднамеренного доступа пассажира к границе перепада высот на пассажирской платформе, лестничных сходах, пандусах и т.п., ведущих на пассажирскую платформу.

**Ограждение сигнальное** – предохранительное ограждение для обозначения опасной зоны.

**Ограничительная линия** – линия вдоль края пассажирской платформы, за которую запрещается заходить пассажирам, ожидающим прибытия поезда до его полной остановки.

**Опора осветительной установки** – несущая конструкция (мачта), для механического крепления светильников.

**Остановочный пункт** – пункт остановки пригородного подвижного состава на перегоне, не имеющий путевого развития, предназначенный исключительно для посадки и высадки пассажиров.

**Пассажирская станция** – станция основной работой, которой является прием, отправление конечных и транзитных пассажирских поездов дальнего и пригородного сообщения, подача и перестановка вагонов на пассажирскую техническую станцию (технические парки), а также обслуживание пассажиров на устройствах её вокзального комплекса.

**Пассажирское здание** – совокупность помещений сооружения для обслуживания пассажиров и размещения обслуживающего персонала.

**Пассажирские обустройства** – комплекс сооружений и устройств обеспечивающих реализацию технологии перевозочного процесса и сервисного обслуживания пассажира (пассажирские платформы, навесы, павильоны, билетные кассы, здания вокзалов, ограждения, малые архитектурные формы, статическая и динамическая визуальная информация).

**Пассажирский павильон** – сооружение на остановочных пунктах и небольших зонных станциях, с кассовым залом, совмещенное с залом ожидания служебными и вспомогательными помещениями размещаемое на пассажирских платформах или рядом с ними.

**Перевозчик** – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору перевозки железнодорожным транспортом общего пользования обязанность перевозки пассажира, приема к перевозке багажа, грузобагажа вверенного отправителем, из пункта отправления в пункт назначения, и выдачи багажа, грузобагажа пассажиру, отправителю или уполномоченному на его получение лицу (получателю).

**Перрон пассажирский** – часть территории вокзала железнодорожной станции или остановочного пункта (её зона, включающая перронные пассажирские платформы, переезды, переходы и другие обустройства),

предназначенная для ожидания подвижного состава, посадки (высадки) пассажиров.

**Перронные приемо – отправочные пути** – пути у пассажирских платформ для приема-отправления пассажирских поездов дальнего и пригородного сообщения.

**Пешеходные сходы** – лестничные марши пешеходных тоннелей, мостов и т.д., предназначенные для спуска и подъема пассажиров.

**Пешеходный мост** – сооружение над транспортными коммуникациями (железнодорожными путями, автомобильными дорогами и т.д.) для перехода пассажиров к зданию вокзала, пассажирским платформам.

**Пешеходный переход через железнодорожные пути** – оборудованное место пересечения пассажирами железнодорожных путей (одноуровневый, разноуровневый) .

**Пешеходный тоннель** – подземное сооружение под транспортными коммуникациями для прохода пассажиров к зданию вокзала, привокзальной площади, пассажирским платформам.

**Пиктограмма** – элемент визуальных коммуникаций вокзала станции (остановочного пункта), знак – символического графического изображения, имеющего сходство с отображаемым предметом (объектом, действием, помещением).

**Платформа пассажирская береговая (боковая, основная)** – пассажирская платформа, рядом с которой железнодорожный путь проходит только с одной стороны.

**Платформа пассажирская островная промежуточная** – пассажирская платформа, расположенная между двумя железнодорожными путями.

**Платформа пассажирская железнодорожная** – расположенная рядом и приподнятая над уровнем железнодорожных путей площадка, предназначенная для кратковременного накопления пассажиров и их посадки в вагоны или высадки из них(а также нахождения на ней встречающих и провожающих).

**Поезд пассажирский высокоскоростной** – пассажирский поезд, который по участку (отдельным участкам) следования осуществляет движение со скоростью более 200 км/ч.

**Поезд пассажирский скоростной** – пассажирский поезд, который по участку (отдельным участкам) следования осуществляет движение со скоростью от 141 до 200 км/ч включительно.

**Полевая сторона пассажирской береговой платформы** – сторона пассажирской платформы противоположная прилегающего к ней железнодорожному пути.

**Полоса отвода** – земельный участок, прилегающий к пути, размер которого определяется действующим законодательством Российской Федерации, переданный в пользование ОАО «РЖД».

**Пользователь** – организация или лицо, потребляющее продукцию (услуги).

**Привокзальная площадь** – территория, прилегающая к вокзалу или павильону станции (остановочного пункта) с подъездами и подходами, остановочными пунктами общественного и индивидуального транспорта, местами парковки и автостоянками.

**Пригородное направление** – железнодорожная линия с пригородным сообщением, образованная одним или несколькими населёнными пунктами, вокруг которых сформирована зона тяготения пригородного пассажиропотока.

**Пригородный участок** – участок железнодорожной линии, расположенный в пределах пригородного направления (маршрута), ограниченный ближайшими конечными станциями оборота пригородных поездов.

**Расчетный пригородный пассажиропоток** – количество прибывших и отправленных пассажиров в единицу времени.

**Сигнал** – условный видимый или звуковой знак, при помощи которого подается определённый приказ.

**Справочно-информационное обслуживание** – совокупность видов информации, в том числе справочная, оповестительная, предупредительная, предписывающая, запретительная, брендовая, рекламная, передаваемая пассажиру посредством различных источников информации, носителей единых информационных ресурсов (информационные системы), способов и каналов доставки, включая визуальное (зрительное), слуховое и комбинированное воздействие на органы восприятия человека.

**Стационарные туалеты модульного типа** – сооружения, устанавливаемые на бесфундаментные основания, имеющие возможность объединения нескольких модулей однотипного или различного назначения.

**Тактильный наземный указатель** – средство отображения информации представляющее собой полосу из различных материалов определенного цвета и рисунка рифления, позволяющий инвалидам по зрению распознавать остаточным зрением стопами ног, тростью типы напольного покрытия.

**Тактильное покрытие** – покрытие с осязаемым изменением фактуры поверхностного слоя.

**Текущий ремонт пассажирских обустройств** – комплекс профилактических мероприятий по систематическому и своевременному предохранению частей объектов инфраструктуры пассажирских обустройств и инженерного оборудования от преждевременного износа (менее 20 %) и устранение мелких повреждений и неисправностей.

**Технический паспорт объекта** – основной документ по объекту, содержащий его конструктивную и технико-экономическую характеристику, составляемую с учетом всех архитектурно-планировочных и конструктивных изменений.

**Функциональная зона** – территория вокзала станции, остановочного пункта, привокзальной площади, пассажирских платформ и т.д., несущая определённую функциональную нагрузку – в служебных целях и в целях обслуживания пассажиров.

**Час «пик»** – промежуток времени резкого увеличения объема работы железнодорожного транспорта по освоению пригородного пассажиропотока в течение суток.

#### **4. Категорирование пассажирских остановочных пунктов станций и железнодорожных участков с пригородным пассажирским сообщением**

В зависимости от степени интенсивности движения пригородных поездов, специализации пригородных участков по обслуживанию населенных пунктов и размеров движения пригородных поездов (пар в сутки), пригородные железнодорожные участки можно подразделить на 6 категорий. Категории пригородных железнодорожных участков приведены в таблице 4.1.

Таблица 4.1.

##### **Категорирование пригородных железнодорожных участков**

<b>Категория пригородного железнодорожного участка</b>	<b>Степень интенсивности движения пригородных поездов</b>	<b>Размеры движения пригородных поездов, пар поездов в сутки</b>	<b>Интенсивность движения пригородных поездов в час «пик»<sup>1</sup>, пар поездов в сутки</b>
I	Особо интенсивное	Более 100	Более 15
II	Высокоинтенсивное	От 71 до 100	От 11 до 15 <sup>2</sup>
III	Повышенной интенсивности	От 41 до 70	От 7 до 10
IV	Интенсивное	От 21 до 40	До 6
V	Средней интенсивности	От 11 до 20	- <sup>3</sup>
VI	Неинтенсивное	До 10	-3

<sup>1</sup> Час «пик», как правило, вечерние и утренние часы наиболее интенсивного движения пригородных поездов. Продолжительность часа «пик» 1-3 часа в зависимости от категории пригородного участка.

<sup>2</sup> При значительной неравномерности движения пригородных поездов на линиях этой категории, интенсивность движения пригородных поездов в часы «пик» может быть более 15 пар пригородных поездов.

<sup>3</sup> При указанных размерах движения пригородных поездов «пиковая» интенсивность движения пригородных поездов отсутствует.



С учетом размеров пригородного пассажиропотока, обслуживаемого за сутки (в т.ч. и в часы «пиковой» нагрузки), пассажирские остановочные пункты и станции на пригородных участках можно подразделить на 4 категории. Категории пассажирских остановочных пунктов и станций приведены в таблице 4.2.

Таблица 4.2

### Категорирование пассажирских остановочных пунктов и станций

Категория пассажирского остановочного пункта, станции	Размеры обслуживаемого среднесуточного пригородного пассажиропотока, чел/сут
А	Свыше 7 000 (свыше 2,5 млн. пасс. в год)
В	4 000 – 7 000 (от 1,5 до 2,5 млн. пасс. в год)
С	500 – 4 000 (от 0,2 до 1,5 млн. пасс. в год)
Д	менее 500 (менее 0,2 млн. пасс. в год)

## 5. Требования к пассажирским обустройствам

### 5.1. Общие требования

На всех станциях, остановочных пунктах, а также разъездах и обгонных пунктах где осуществляется посадка и высадка пассажиров должны быть помещения и устройства необходимые для обеспечения быстрого, удобного и безопасного выполнения операций связанных с обслуживанием пассажиров (пассажирские здания, пассажирские павильоны, навесы пассажирские платформы, билетные кассы, пешеходные переходы, тоннели, мосты, пандусы, торгово-сервисные элементы и т.д.).

Перечень и размеры помещений и устройств для обслуживания пассажиров должны соответствовать действующим нормам и правилам (включая нормы технологического проектирования).

Планировка привокзальных площадей должна обеспечивать удобное и безопасное передвижение пассажиров и пешеходов, использование ими всех

видов городского или междугородного транспорта, а также элементов попутного сервисного обслуживания.

На остановочных пунктах с боковым расположением пассажирских платформ помещения для пассажиров должны быть расположены со стороны их преимущественного отправления, а в пунктах отправления значительного двустороннего потока пассажиров помещения для них и билетные кассы должны быть размещены отдельно для каждого направления.

## **5.2. Типы пассажирских платформ, сферы их применения, требования к размерам**

Пассажирские платформы должны быть на всех железнодорожных станциях и остановочных пунктах, а также на разъездных и обгонных пунктах, где осуществляется посадка и высадка пассажиров.

Пассажирские платформы, расположенные на железнодорожных линиях, по которым осуществляется движение пригородных поездов, по высоте пола над уровнем головки рельса и расстоянию от оси железнодорожного пути до её края должны соответствовать нормам, установленным ПТЭ<sup>4</sup>.

Допустимые изменения по высоте пола пассажирских платформ над уровнем головки рельса и расстоянию от оси железнодорожного пути до её края возникающие в процессе технической эксплуатации должны соответствовать нормам установленным ПТЭ.

Пассажирские платформы для пригородных пассажиров должны быть одного из следующих основных типов:

- высокие или низкие – в зависимости от уровня поверхности пассажирской платформы по отношению к уровню головок рельсов рядом проходящих железнодорожных путей;

---

<sup>4</sup> Высота пассажирских платформ более установленной нормы и расстояние от оси железнодорожного пути менее установленной нормы, определяются нормами и правилами в зависимости от типа обращающегося подвижного состава, скорости движения, назначения путей у которых они расположены, пассажирские платформы в пунктах посадки – высадки пассажиров высокоскоростных поездов должны иметь высоту 1300 мм.

– береговые (основные) или островные (промежуточные) – в зависимости от их расположения по отношению к рядом проходящим железнодорожным путям.

Вновь сооружаемые пассажирские платформы на станциях, остановочных пунктах, разъездах и обгонных пунктах эксплуатируемых линий должны быть однотипными по высоте с действующими пассажирскими платформами.

Высокие пассажирские платформы рекомендуется использовать на пригородных железнодорожных участках IV категории и выше, низкие платформы – преимущественно на участках V и VI категории, вне зависимости от наличия скоростного или тактового движения на пригородной линии.

Пассажирские платформы должны располагаться с внешней стороны главных путей двухпутных линий, допускается их расположение между главными путями на линиях со скоростями движения поездов до 140 км/ч.

При расположении пассажирских платформ в кривых должна быть обеспечена безопасность посадки и высадки пассажиров и возможность контроля помощником машиниста закрытия автоматических дверей по всему составу.

Опоры высоких пассажирских платформ должны располагаться на расстоянии от оси пути, определяемом в зависимости от конструкции устройств водоотвода и пассажирской платформы, но не менее 2120 мм от оси пути.

Действующие, реконструируемые и вновь сооружаемые высокие пассажирские платформы на станциях, остановочных пунктах, разъездах и обгонных пунктах должны иметь конструкцию позволяющую производить ремонт железнодорожного пути с использованием специальной путевой техники и механизированную уборку пассажирских платформ.

Длина пассажирских платформ должна соответствовать наибольшей длине пассажирских и пригородных составов предполагаемых к обращению на пятый год эксплуатации. на вновь введенных в эксплуатацию остановочных пунктах, станциях, разъездах и обгонных пунктах следует предусматривать

возможность удлинения пассажирских платформ обслуживающих только пригородное движение до 350 м, а дальше и пригородное движение до 650 м.

Ширина пассажирских платформ на станциях и остановочных пунктах, а также разъездах и обгонных пунктах должна соответствовать интенсивности, величине и характеру пассажиропотока, скоростям движение пассажирских поездов, числу и расположенных выходов с пассажирских платформ размера устройств которые размещены на них (лестничные сходы, павильоны, опоры контактной сети и т.д.).

Ширина основной боковой пассажирской платформы должна быть не менее 6 м.<sup>5</sup>

Ширина островной (промежуточной) пассажирской платформы для линий всех категорий должны быть не менее 4,0 м.

На железнодорожных станциях и остановочных пунктах, а также на разъездах и обгонных пунктах через которые возможен безостановочный пропуск пассажирских поездов со скоростями 140–200 км/ч по пути, смежному с пассажирской платформой; её ширина должна обеспечивать возможность безопасного нахождения пассажиров (не ближе 3 м от края пассажирской платформы) во время пропуска скоростного поезда.

На линиях где предусматривается безостановочное движение пассажирских поездов со скоростями 140-200 км/ч, в случае отсутствия боковой пассажирской платформы ширина промежуточной пассажирской платформы при расположении ее между главными путями должна быть не менее 8 м, а в особо трудных условиях – не менее 6 м, при условии обеспечения дополнительных мер по обеспечению безопасности пассажиров (устройство перил вдоль оси пассажирской платформы с разрывом для прохода пассажиров, оповестительной сигнализации и объявлений о проследовании пассажирского поезда и др.).

---

<sup>5</sup> В исключительных случаях допускается ширина основной боковой пассажирской платформы менее 6 м, но не менее 5 м в пределах расположения пассажирского здания и не менее 4 м на остальном протяжении, вне пределов пассажирского здания вместимостью менее 200 чел. – до 3,0 м.

На линиях, где предусматривается безостановочное движение пассажирских поездов со скоростями более 200 км/ч, пассажирские платформы остановочных пунктов, станций, а также разъездов и обгонных пунктов должны иметь предохранительные ограждения на расстоянии не менее двух метров от края пассажирской платформы.

При наличии входов в тоннели, сходов с пешеходных мостов, павильонов и других сооружений, располагаемых на пассажирских платформах, расстояние между крайней гранью сооружения и её бортом должно быть не менее 2 м.<sup>6</sup>

Допускается эксплуатация основных (береговых) пассажирских платформ шириной не менее 4,5 м, расположенных на остановочных пунктах, станциях, а также разъездах и обгонных пунктах, где производится безостановочный пропуск скоростных или высокоскоростных пассажирских поездов, при условии наличия ограждения сигнального.

Ограждение сигнальное должно устанавливаться на расстоянии не менее 2 м от края платформы со стороны движения скоростного или высокоскоростного поезда. В этом случае соотношение ширины опасной зоны ( $L_{оп}$ ), создаваемой движущимся скоростным или высокоскоростным поездом, и зоны безопасного нахождения пассажиров ( $L_{без}$ ) на пассажирских платформах должно определяться из соотношения  $L_{оп} : L_{без} = 1 : 1,25$ . Зона безопасного нахождения пассажиров ( $L_{без}$ ) должна определяться по максимуму пассажиропотоков (как фактических, так и прогнозируемых на перспективу).

Пассажирские платформы в зависимости от категории участка, остановочного пункта или станции должны иметь:

- павильоны закрытого или полуоткрытого типов для пассажиров;
- навесы для пассажиров при отсутствии павильонов для укрытия от погодных явлений;
- лестничные сходы с платформ и переходы через пути;

---

<sup>6</sup> На линиях, где предусматривается движение пассажирских поездов со скоростями 140 – 200 км/ч, расстояние между крайней гранью сооружения и бортом платформы должно быть не менее 3 м. При соответствующем обосновании, для установки на платформе опор освещения это расстояние может быть уменьшено, но не менее чем до 3,1 м от оси пути.

- пандусы;
- ограждения;
- малые архитектурные формы;
- средства визуального и вербального информирования пассажиров;
- светильники для освещения в темное время суток.

Обустройства, располагаемые на пассажирских платформах электрифицированных железнодорожных линий, должны иметь заземление на рельс.

### **5.3. Требования к пешеходным переходам, сходам, мостам и тоннелям**

Основные (боковые) и промежуточные (островные) пассажирские платформы должны соединяться пешеходными переходами на уровнях верха головок рельсов или в разных уровнях.

Пешеходные переходы в одном уровне с верхом головок рельсов должны быть оборудованы в местах интенсивных пешеходных потоков, при отсутствии пешеходных переходов через железнодорожные пути в разных уровнях (мостов, тоннелей).

Пешеходные переходы, размещаемые в одном уровне с верхом головки рельсов, следует сооружать одной из 3 категорий, приведенных в табл.5.1 в зависимости от интенсивности пешеходного потока и интенсивности движения поездов.

Пешеходные переходы каждой категории должны иметь необходимые инженерные сооружения согласно требованиям изложенным в табл. 5.2

В зонах накопления (на подходах к переходам через железнодорожные пути) должны быть установлены направляющие ограждения высотой 900-1100 мм, окрашенные в сигнальные цвета, препятствующие переходу людей через пути в неустановленных для этих целей местах, а также препятствующие проезду автотранспорта.

В случае, когда требуемая ширина пешеходного перехода превышает 1500 мм, для разделения людских потоков и предотвращения несанкционированного движения автотранспорта на входах на пешеходный переход необходимо устанавливать металлические барьеры (столбики). Такие барьеры должны быть ориентированы вдоль оси пешеходного перехода и соответствовать следующим параметрам:

- высота 900-1100 мм;
- длина от 1000 до 2000 мм;
- диаметр столбика не менее 100 мм.

Для сопряжения горизонтальных участков пешеходного перехода на перепадах высот следует устраивать:

- пандусы при перепаде высот от 40 до 350 мм,
- лестницы при перепаде высот более 560 мм, которые должны дублироваться пандусами для инвалидов колясок или колясок с детьми.

Устройство и оборудование пешеходных переходов должно осуществляться в соответствии с Техническими требованиями «Пешеходные переходы через железнодорожные пути», утв. Распоряжением ОАО «РЖД» от 23.12.2009 №2655р.

Пешеходные переходы в разных уровнях должны предусматриваться на головных пассажирских станциях, а также на других отдельных и остановочных пунктах, где доступ пассажиров с пассажирских платформ в населенный пункт преграждается железнодорожными путями с интенсивным движением поездов (сумма грузовых и пассажирских поездов более 50 пар в сутки), а также на линиях, где предусматривается движение пассажирских поездов со скоростями 140 – 200 км/ч при суммарном пассажиропотоке через проход более 75000 человек в год.

При расположении привокзальной площади выше уровня пассажирских платформ на 3 м и более надлежит устраивать пешеходный мост или конкорс. В других случаях преимущество следует отдавать тоннелям. В зависимости от местных условий и особенностей организации движения потоков пассажиров

допускается одновременное устройство нескольких пешеходных переходов, например, тоннеля и пешеходного моста (или конкорса).

Ширина пешеходных тоннелей должна быть не менее 3 м; высоту тоннелей до выступающих конструктивных элементов – не менее 2,4 м.

Ширина пешеходных мостов, предназначенных для прохода пассажиров, должна быть не менее 2,25 м.

Ширина пешеходных переходов, соединяющих основные и промежуточные пассажирские платформы на уровне верха головок рельсов, должна быть не менее 3 м.

Ширина сходов с пешеходного моста и входов в тоннель должна соответствовать ширине моста или тоннеля, но быть не менее 2 м при двух выходах на пассажирскую платформу.

На железнодорожных линиях всех категорий при незначительном пассажиропотоке на промежуточной пассажирской платформе допускается один вход на пешеходный мост или в тоннель, при этом ширина торцевого схода должна быть не менее 1,5 м (с устройством ограждения остальной части торца пассажирской платформы).

Высокие пассажирские платформы при отсутствии переходов в разных уровнях должны иметь торцевые сходы.

Число сходов с пассажирской платформы со стороны пассажирского здания и их размещение по её длине должно быть увязано с его расположением по отношению к пассажирской платформе с целью обеспечения удобства выхода пассажиров и равномерного заполнения состава пригородного поезда.



**Категории пешеходных переходов через железнодорожные пути в одном уровне**

Интенсивность движения поездов (суммарно в двух направлениях), поездов/сутки	Расчетная интенсивность движения пешеходов через переход (чел/час)		
	До 150	151-600	Более 600
До 50 включительно, а также по всем станционным и подъездным путям	3 категория	3 категория	2 категория
51 – 100	3 категория	2 категория	1 категория
101 – 200	2 категория	1 категория	1 категория
Более 200	1 категория	1 категория	1 категория – для существующих пешеходных переходов. Новые переходы – в разных уровнях
Линии скоростного движения	1 категория	1 категория	1 категория – для существующих пешеходных переходов. Новые переходы – в разных уровнях
Линии высокоскоростного движения	1 категория – для существующих пешеходных переходов. Новые переходы – в разных уровнях	Пешеходные переходы в разных уровнях	Пешеходные переходы в разных уровнях

## Инженерные сооружения пешеходных переходов в одном уровне с железнодорожными путями

Категория перехода	Инженерные сооружения					
	Настил	Ограждения	Искусственное освещение	Зоны накопления пешеходов	Информационная система	Автоматическая сигнализация
1 категория	резиново-металлический	на расстояние не менее 25 м с каждой стороны	обязательно	обязательно	предупредительные надписи, знаки (указатели, плакаты), световые указатели направления движения поезда, приближающегося к пешеходному переходу <sup>7</sup>	устройства автоматической сигнализации о приближении поезда, светофор
2 категория	резиново-металлический	на расстояние не менее 5 м с каждой стороны	обязательно	обязательно	предупредительные надписи, знаки (указатели, плакаты)	устройства автоматической сигнализации о приближении поезда
3 категория	асфальтовый, деревянный	необходимость определяется местными условиями	необходимость определяется местными условиями	-	предупредительные надписи, знаки (указатели, плакаты)	-

<sup>7</sup> Необходимость установки таких указателей следует определять для каждого конкретного случая в зависимости от местных условий (в первую очередь в местах, где не обеспечиваются нормы видимости подвижного состава на участке приближения к переходу). Для железнодорожных линий со скоростным движением установка световых указателей направления движения поезда обязательна.

Высоту пешеходных тоннелей в чистоте (от пола до низа выступающих конструкций до осветительной арматуры) следует назначать не менее 2,4 м, а до низа ригеля, расположенного вдоль оси двухпролётного тоннеля – не менее 2 м.

Выходы и сходы с высоких береговых пассажирских платформ должны быть расположены, как правило, в полевую сторону.

Сходы в полевую сторону у боковых пассажирских платформ следует проектировать для зонных станций и остановочных пунктов категории А и В через каждые 50 м, а в прочих случаях - через 100 м.

Ширина сходов должна соответствовать половине ширины пассажирской платформы, но быть не менее 2,5 м.

При невозможности организации выходов с пассажирской платформы в полевую сторону на линиях со скоростью движения до 140 км/час допускается применение торцевых сходов. В этом случае вдоль железнодорожных путей от торцевого схода с пассажирской платформы до места перехода через железнодорожные пути должно устраиваться ограждение высотой 1100-1200 мм.

При установлении размеров пешеходных мостов и конкорсов по высоте от верха головки рельса до низа конструкции перекрытия перехода, и расстоянии от граней опор до осей пути и пр., следует руководствоваться ГОСТ 9238.

Пешеходные мосты, расположенные над электрифицированными путями, должны иметь перила – предохранительные вертикальные щиты (глухие или сетчатые) и сплошной настил пола для ограждения находящихся под напряжением частей контактной сети.

Защитные устройства пешеходных мостов и конкорсов над электрифицированными железнодорожными путями должны выполняться в соответствии с требованиями «Правил устройства и технической эксплуатации контактной сети электрифицированных железных дорог», утверждённых МПС 12.01.93 г. (ПУТЭКС ж.д.).

При строительстве новых и реконструкции высоких пассажирских платформ, при реконструкции и проектировании пешеходных переходов для обеспечения передвижения инвалидов и маломобильных групп населения следует руководствоваться требованиями: СНиП 35-01-2001 «Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения», СП 35-101-2001 «Проектирование зданий и сооружений с учетом доступности для маломобильных групп населения. Общие положения», СП 35-103-2001 «Общественные здания и сооружения, доступные маломобильным посетителям».

Лестничные сходы должны быть из сборных железобетонных маршей с шириной каждого элемента 1,0м -1,5м.

Уклоны лестничных сходов должны быть не круче 1:2,3 (со ступенями 140×320 мм) и не положе 1:3,3 (со ступенями 120×400 мм).

Количество ступеней в одном сходе должно быть не менее 3 и не более 16 (при необходимости, но только в пределах одного схода допускается до 20 ступеней).

#### **5.4. Требования к конструктивным материалам, используемым для покрытия пассажирских платформ, переходов и сходов**

Поверхности пассажирских платформ и сходов должны быть ровными, не иметь нарушений покрытия, не допускать скопления воды.

Применяемый вид покрытия пассажирских платформ, переходов и сходов должен быть твердым, прочным, ремонтпригодным, экологичным, не допускать скольжения. Выбор видов покрытия следует осуществлять в соответствии с их целевым назначением и с учетом возможных предельных нагрузок.

Не допускается применение в качестве покрытия пешеходных переходов, на ступенях сходов лестниц гладких или отполированных плит из искусственного и естественного камня, рифленого металла.

Для пассажиров с ослабленным зрением должны применяться отличные по структуре покрытия поверхности, образующие дорожки (тактильные полосы) вдоль всей длины пассажирской платформы, обозначающие опасные участки и направления движения.

Непосредственно перед лестничными сходами и на площадках сходов должны располагаться тактильные наземные указатели.

Тактильные полосы и указатели должны иметь высокую износостойчивость, быть устойчивыми к действию химических реагентов, используемых для очистки пассажирских платформ от наледи, а их поверхность должна быть контрастного цвета.

Вдоль пассажирских платформы на расстоянии 0,75 м от ее края следует наносить ограничительную линию из контрастного по отношению к цвету покрытия пассажирской платформы материала шириной от 0,15 до 0,20 м. Рекомендуется применять линии белого или желтого цвета.

При скоростях движения на линии свыше 140 км/час на поверхности пассажирской платформы дополнительно к ограничительной линии на расстоянии не менее 2,0 м от её края должна быть нанесена линия, обозначающая границу опасной зоны.

## **5.5. Требования к оборудованию пассажирских платформ навесами**

Пассажирские платформы станций и остановочных пунктов категории А (при отсутствии на них павильонов) рекомендовано оборудовать навесами на всю длину пассажирской платформы или на длину пригородного поезда.

На пассажирских платформах станций и остановочных пунктов категории В (при отсутствии на них павильонов) рекомендовано сооружать навесы

длиной не менее, чем половина длины пассажирской платформы (пригородного поезда).

На пассажирских платформах станций и остановочных пунктов категории С рекомендованная длина навесов составляет не менее четверти длины пассажирской платформы (пригородного поезда).

Навесы над пассажирскими платформами, в поперечном пути очертании, должны полностью отвечать очертанию габарита С по сплошной линии для перегона, установленным Инструкцией по применению габаритов приближения строений ГОСТ 9238-83.

Конструкции навесов должны быть металлическими, из сборного железобетона или монолитного поликарбоната.

В качестве элементов покрытия самого навеса, в зависимости от несущих конструкций, допускается использовать железобетонные плиты, металлический профилированный настил или монолитный поликарбонат.

Рекомендовано устройство навесов с организованным водостоком, с размещением в подвесных коробах под потолком навеса светильников и звуковых динамиков.

## **5.6. Требования к ограждениям на пассажирских платформах**

На береговых пассажирских платформах шириной менее 6 м, расположенных на линиях, где предусмотрено безостановочное движение пассажирских поездов со скоростями свыше 140 км/час, на границе опасной зоны (но не ближе 2,0 м от края платформы), должно быть предусмотрено устройство ограждения сигнального.

Ограждение сигнальное должно иметь проходы для пассажиров шириной не менее 2,0 м. Число проходов в ограждении должно быть не менее двух на длину вагона.

Длина каждого из элементов ограждения должна быть равна двойной ширине оставляемых между ними проходов. Высота ограждения сигнального должна составлять не менее 1100 мм.

На линиях, где предусмотрено безостановочное движение пассажирских поездов со скоростями 140-200 км/ч, в случае невозможности устройства береговой пассажирской платформы, при сооружении островной пассажирской платформы в особо трудных условиях шириной менее 8 м (но не менее 6 м), необходимо наличие перил вдоль оси платформ с разрывами для прохода.

На высоких пассажирских платформах со стороны поля и торцов платформы должно быть установлено защитное ограждение.

Ограждение с перилами должно быть установлено на лестничных сходах с платформ и входах на пешеходные мосты. Высота ограждения должна быть в пределах от 1000 до 1200 мм.

При использовании решетчатых металлических или железобетонных ограждений расстояние в свету между элементами заполнения ограждения не должно превышать 150 мм.

В конструкциях сигнального и защитного ограждений не должно быть острых углов, выступов, заусенцев, которые могли бы травмировать пассажиров.

Ограждения должны быть окрашены красками стойкими к механическим, абразивным и атмосферным воздействиям.

## **5.7. Требования к освещению пассажирских платформ, пешеходных переходов и сходов**

Освещение пассажирских платформ должно соответствовать нормам, устанавливаемым ОСТ 32.120-98 «Нормы искусственного освещения объектов железнодорожного транспорта».

Светильники следует размещать таким образом, чтобы исключать слепящее действие на граждан, находящихся на пассажирской платформе и

пешеходном переходе (допустимый показатель ослеплённости должен соответствовать ОСТ 32.120-98).

Средняя горизонтальная освещенность в пределах всей площади поверхности пассажирской платформы должна соответствовать величинам, приведенным в табл. 5.3. При этом отношение максимальной освещенности к средней – не должно быть более 8:1.

Включение искусственного освещения должно осуществляться в автоматическом режиме при снижении уровня естественной освещенности ниже величин, указанных в табл. 5.3.

Электрическое освещение должно быть на всех пешеходных переходах 1 и 2 категории.

Таблица 5.3

**Средняя горизонтальная освещенность поверхности пассажирской платформы**

<b>Величина пассажиропотока, тыс. чел. в год. Категория остановочного пункта, станции.</b>	<b>Горизонтальная освещенность, лк</b>
Более 700 категория А, В	5
От 100-700 категория В, С	3
Менее 100 категория С, D	2

На пешеходных переходах, оборудованных искусственным освещением, минимальная освещенность на уровне настила должна приниматься не менее 5 лк, отношение наибольшей освещённости к наименьшему значению не должно превышать 5:1 на пешеходных переходах 1 категории и 10:1 на пешеходных переходах остальных категорий.

Освещенность лестничных сходов должна быть не менее 5 лк.



## **5.8. Требования к ремонту пассажирских платформ, пешеходных переходов, мостов, сходов**

С целью своевременного выявления неисправностей элементов пассажирских обустройств, в том числе влияющих на безопасность движения и качество обслуживания пассажиров, и обеспечения своевременного их устранения требуется проведение мониторинга технического состояния пассажирских обустройств в соответствии с ГОСТ Р 53778-2010 и Положением о проведении планово-предупредительного ремонта производственных зданий и сооружений МДС 13-14.2000, утв. Постановлением Госстроя СССР от 29 декабря 1973 г №279.

Все сданные в эксплуатацию объекты пассажирских обустройств должны иметь следующую техническую документацию:

- утверждённый технический паспорт (проектное задание);
- рабочие чертежи;
- данные о гидрогеологических условиях участка застройки;
- акт приемки в эксплуатацию с документами, характеризующими применённые материалы;
- акты на скрытые работы.

Техническое состояние пассажирской платформы должно обеспечивать безопасность движения поездов, безопасное нахождение пассажиров на платформе, высокий уровень обслуживания пассажиров.

Запрещается эксплуатация пассажирских платформ, техническое состояние которых не соответствует требованиям ПТЭ, не обеспечивает габарит приближения строений и безопасность находящихся на них пассажиров.

Пассажирская платформа, при обнаружении на ней какой-либо неисправности не представляющей угрозы безопасности движения, может эксплуатироваться при условии обеспечения еженедельного контроля за ее состоянием до момента устранения неисправности.

В целях обеспечения дальнейшей эксплуатации пассажирских платформ, с 40-летним и более сроком службы, имеющих значительные повреждения конструктивных элементов угрожающих безопасности движения, необходимо осуществлять ежедневный контроль, с отметкой в журнале осмотров, за состоянием её несущей способности по следующим внешним признакам до момента устранения угрозы безопасности движения:

- трещины в элементах фундамента, плитах покрытия и креплениях ограждений;
- отклонение фундаментов платформы от вертикального положения;
- отрыв приварки обвязывающего профиля;
- нарушение плотности прилегания к ригелю плит покрытия.

При ремонтах и техническом обслуживании объектов инфраструктуры пассажирского комплекса, запрещается применять технические решения, конструкции, материалы и изделия, противоречащие существующим нормативно-техническим документам (Национальный стандарт, Своды правил, СНиП, ГОСТ и нормативно-техническим документам ОАО «РЖД»), отличные от повторно применяемых решений, без согласования с проектной организацией, утвержденного проектного решения установленным в ОАО «РЖД» порядком.

Система планово-предупредительного ремонта должна предусматривать создание для объектов пассажирской инфраструктуры комплекса мероприятий по контролю их соответствия основным техническим и эксплуатационным характеристикам в процессе эксплуатации и проведения ремонтов (текущих и капитальных), периодичность которых должна быть установлена в соответствии с назначением, конструктивными особенностями и условиями эксплуатации.

Текущий и капитальный ремонт должны обеспечивать функционирование объектов пассажирских обустройств пригородного комплекса в соответствии с техническими, санитарными и противопожарными нормами в течение всего периода их использования по назначению. Сроки

проведения текущего и капитального ремонта объектов инфраструктуры пассажирского комплекса должны определяться на основе ежемесячной оценки их технического состояния (капитальный ремонт определяется на основе ежегодного весеннего осмотра).

Работы по текущему ремонту должны производиться регулярно при подготовке к летнему периоду эксплуатации и при подготовке к осенне-зимнему периоду.

Текущий ремонт в составе планово-предупредительного ремонта объектов инфраструктуры пассажирского комплекса должен подразделяться на два вида:

- текущий профилактический ремонт;
- текущий непредвиденный ремонт (не влияющий на движение поездов).

Текущий профилактический ремонт объектов инфраструктуры пассажирских обустройств должен быть запланирован по объему и времени выполнения, направлен на предупреждение повреждений, неисправностей и дефектов в процессе эксплуатации.

Текущий непредвиденный ремонт объектов инфраструктуры пассажирских обустройств должен проводиться для срочного исправления-восстановления возникших дефектов, вызванных в результате природных и/или техногенных процессов, элементов конструкций неаварийного характера (не влияющих на движение поездов), для предотвращения преждевременного их износа или разрушения.

Периодичность капитального ремонта объектов инфраструктуры пассажирских обустройств должна зависеть от интенсивности использования основных средств и определяться техническими и эксплуатационными характеристиками объектов. Периодичность капитального ремонта объектов инфраструктуры пассажирских обустройств в среднем должна составлять один раз в 5-6 лет.

В составе капитального ремонта объектов инфраструктуры пассажирских обустройств необходимо предусматривать осуществление мероприятий,

позволяющих восстанавливать основные средства, технические и пространственные характеристики, и другие нормативные показатели функционирования ремонтируемых объектов.

Проведение капитального ремонта может производиться как с частичным, так и с полным выводом объекта из эксплуатации.

При производстве капитального ремонта запрещено заменять существующие конструкции другими, не соответствующими действующим техническим условиям и нормам для нового строительства.

Повреждения аварийного характера, создающие опасность для движения, работающего персонала или приводящие к порче оборудования, сырья и продукции или к разрушению конструкций сооружений, должны устраняться в первую очередь, в максимально короткие сроки (но не более 48 часов с момента обнаружения повреждения) в соответствии с положениями «Инструкции по организации аварийно-восстановительных работ на железных дорогах Российской Федерации» № ЦРБ 353 от 13 декабря 1995 г.

В процессе ремонта железнодорожного пути и пассажирских платформ без прекращения движения не допускается изменять установленные ПТЭ нормы расстояний от уровня верха головки рельса до верха пассажирской платформы, а также от оси пути до ее края.

## **5.9. Требования к содержанию пассажирских платформ, пешеходных переходов, мостов, сходов**

### **5.9.1. Общие требования**

Поверхности пассажирских платформ, пешеходных переходов, мостов, сходов должны быть чистыми, без посторонних предметов, не имеющих отношения к их обустройству.

Для поддержания эстетического состояния, обеспечения стабильной работы и функционирования пассажирских обустройств пригородного пассажирского комплекса в летний и зимний периоды времени года,

безопасности движения поездов и нахождения пассажиров, должны проводиться мероприятия по уборке пассажирских платформ, междупутий, подплатформенного пространства, сходов, привокзальных и прилегающих площадей.

Работы по уборке пассажирских обустройств должны вестись строго по графику проведения уборок, согласованному балансодержателем в строгом соответствии с требованиями утверждённой технологии и регламентами уборки пассажирских обустройств с использованием только разрешённого инструмента, инвентаря и материалов.

Численность работников, задействованных для уборки пассажирских обустройств на каждой станции или остановочном пункте, должна быть установлена, исходя из отраслевых нормативов трудозатрат для каждого вида работ.

Уборку железнодорожных путей от мусора и снега следует производить строго в технологические «окна», индивидуально для каждого остановочного пункта, при этом руководствуясь изменениями в расписании движения поездов.

Уборку прилегающей к пассажирской платформе территории (в т.ч. очистку от нежелательной растительности) необходимо осуществлять:

- береговой пассажирской платформы – на всю длину с полевой стороны и со стороны её торцов (лестничных маршей) на глубину 2,0 м от пассажирской платформы;
- островной пассажирской платформы – междупутья на длину пассажирской платформы и 2,0 м от её торцевых сходов.

Светильники, обеспечивающие необходимую освещённость пассажирских платформ, необходимо очищать не реже 3 раз в месяц на станциях и остановочных пунктах категорий А и В, и не реже 1 раза в месяц на станциях и остановочных пунктах категорий С и D.

## **5.9.2. Требования к содержанию пассажирских платформ, пешеходных переходов, мостов и сходов в зимний период**

Подготовка к работе в зимний период объектов пассажирских обустройств в рамках технического обслуживания должна быть завершена в срок до 15 сентября и предусматривать проведение плановых мероприятий, обеспечивающих нормативные требования режимов эксплуатации этих объектов в зимний период.

После снегопада снег с пассажирских платформ, сходов, дорожек и пешеходных переходов должен быть очищен в течение суток под асфальт.

С островных платформ снег допускается сбрасывать в междупутье или на пути.

С береговых платформ снег должен сбрасываться в противоположную от путей сторону, а где нет такой возможности, сброс снега допускается производить в междупутье или на пути.

При сбрасывании снега на пути нельзя допускать образования снежного вала выше 10-15 см от головки рельс.

Необходимо осуществлять уборку снега с навесов над пассажирскими платформами при скоплении на них снежного слоя выше 20 см.

Сосульки с навесов со стороны перрона необходимо сбивать, обеспечивая все необходимые меры для безопасности пассажиров и персонала, находящихся на платформе.

При появлении наледи пассажирские платформы, пешеходные переходы сходы, настилы, мосты необходимо обрабатывать песком или мелкофракционным щебнем.

При интенсивных длительных снегопадах цикл снегоочистки и обработки противогололедным материалом должны повторяться после каждого выпадения 5 см свежего неуплотненного снега.

Уборка от снега настилов, сходов должна быть произведена до 7.00 и до 17.00. Во время снегопада - постоянно.

Уборка пешеходных мостов должна происходить постоянно в течение всего дня, не допуская наноса снега и наледи на ступени сходов.

В момент очистки пешеходного моста во избежание несчастных случаев (падения снега) места на пассажирской платформе под мостом должны быть ограждены.

Снег допускается счищать с пешеходных мостов на полосу отвода.

Площадка перед входом на пешеходный мост и сходом с моста должна быть очищена от снега и льда до асфальта в радиусе до 5 м.

Дорожка до десяти метров от ступенек пешеходного моста, мост, ступени и площадка перед пешеходным мостом должны быть посыпаны песком.

Дорожки от билетных касс до платформ должны быть очищены от снега до 7.00 и до 17.00, во время снегопада постоянно на ширину асфальта.

Время, необходимое для окончательного устранения недостатков уборки пассажирских обустройств на остановочных пунктах категорий А и В, не должно превышать 5 ч, остановочных пунктах категорий С и D – 1 сутки после окончания снегопада.

Уборку снега, собранного с обслуживаемой площади, следует осуществлять с соблюдением нормативов времени, установленных согласно режиму уборки. Рекомендуемые режимы уборки пассажирских обустройств в зимний период приведены табл. 5.4.

Таблица 5.4

**Рекомендуемые режимы уборки пассажирских обустройств в зимний период**

<b>Категория остановочного пункта, станции</b>	<b>Режим уборки, час.</b>	
	<b>в средний расчетный снегопад</b>	<b>в максимальный снегопад</b>
А	24	36
В	36	48
С	72	72
Д	96	96

Планирование мероприятий по снегоудалению рекомендовано осуществлять согласно методике, приведенной в Приложении А.

При отсутствии снегопадов в зимний период уборка прилегающих территорий от мусора и грязи должна осуществляться в соответствии с летним графиком уборки.

### **5.9.3. Требования к содержанию пассажирских платформ, пешеходных переходов, мостов и сходов в летний период**

С целью защиты конструкций и приведения пассажирских обустройств в надлежащее эстетическое состояние в период их подготовки к летним перевозкам следует выполнять покрасочные работы.

При выполнении работ по покраске пассажирских обустройств (торцы блоков и плит пассажирских платформ, полоса безопасности, ограждение, урны и скамейки) необходимо обеспечивать полное соблюдение требований нормативных актов, регламентирующих данный вид деятельности, СНиП, технологии покраски.

Для обеспечения качественного обслуживания пригородных пассажиров в летний период все мероприятия по уборке пассажирских обустройств необходимо производить в зависимости от категории остановочного пункта станции. Рекомендуемая периодичность выполнения работ по уборке пассажирских обустройств в летний период приведена в таблице 5.5.

На остановочных пунктах и станциях всех категорий высота травяного покрова на откосах не должна превышать 10 см.

Критерии оценки соответствия пассажирских платформ, предъявляемым к ним требованиям и сроки устранения отклонений от стандартных параметров в зависимости от категории остановочного пункта (станции), на котором расположена пассажирская платформа, приведены в Приложении Б.



**Рекомендуемая периодичность выполнения работ по уборке пассажирских обустройств в летний период**

Виды работ	Периодичность проведения работ в зависимости от категории остановочного пункта, станции			
	А	В	С	Д
Уборка пассажирских платформ	ежедневно	ежедневно	не реже 3 раз в неделю	не реже 3 раз в неделю
Уборка подплатформенного пространства	не реже 4 раз в неделю	не реже 4 раз в неделю	не реже 2 раз в неделю	не реже 2 раз в неделю
Уборка междупутья	ежедневно	ежедневно	не реже 3 раз в неделю	не реже 3 раз в неделю
Уборка привокзальной территории, сходов, настилов	ежедневно	ежедневно	не реже 3 раз в неделю	не реже 3 раз в неделю
Уборка прилегающей территории	не реже 4 раз в неделю	не реже 4 раз в неделю	не реже 2 раз в неделю	не реже 2 раз в неделю

## **6. Требования к пассажирским зданиям и павильонам**

### **6.1. Виды пассажирских зданий, павильонов и сферы их применения**

В зависимости от функционального решения пассажирское здание может быть:

- самостоятельное (раздельное), предназначенное для обслуживания только пригородных пассажиров;

- общее, для обслуживания пригородных и дальних пассажиров, при этом для обслуживания каждой категории пассажиров выделяются самостоятельные элементы;
- пассажирское здание для пригородных и дальних пассажиров является общим, и все элементы эксплуатируются совместно.

Пассажирские здания целесообразно предусматривать на больших пригородных вокзалах головных железнодорожных станций.

Пассажирские здания можно не предусматривать:

- на пригородных участках I и II категорий (при условии кратковременного ожидания в часы «пик» до 20 мин.) с остановочными пунктами и станциями категорий C и D;
- на пригородных участках III категории и ниже с остановочными пунктами и станциями категорий C и D;
- на пригородных участках V категории и ниже.

Пассажирский павильон рекомендуется сооружать при расчетной вместимости 25 пассажиров и более. Павильоны расчетной вместимостью до 200 пассажиров следует принимать кратными 25, свыше 200 - кратными 50.

В зависимости от местных условий (преимущественно в III и IV климатических районах) допускается эксплуатация полуоткрытых павильонов, т.е. без одной стенки.

## **6.2. Строительно-архитектурные требования к пассажирским зданиям и павильонам**

В пассажирском здании целесообразно пространственно выделять функциональные зоны: операционную, распределительную, ожидания.

Тип компоновки пригородного пассажирского здания и его размещения на железнодорожной станции должен быть функционально, композиционно и технико-экономически обоснован в соответствии с местными условиями.

Рекомендуется применять принцип так называемой гибкой или «свободной» планировки пассажирского здания с целью лучшего использования площадей при возможных изменениях технологического процесса обслуживания пассажиров, размеров пассажиропотоков, при расширении или сокращении потребности в отдельных помещениях.

При планировке пассажирского здания следует предусматривать высокую комфортность и безопасность обслуживания пассажиров, технологически грамотные и в то же время простые решения, позволяющие легко ориентироваться и обеспечивающие поточное следование пассажиров при пользовании услугами.

Основные расчетные показатели, нормы площадей помещений пассажирских зданий, требования к их наличию и размещению не должны противоречить требованиям ОНТП и ВНТП-98 ЦЛ/87/МПС СССР.

При строительстве новых и реконструкции существующих пассажирских зданий и павильонов необходимо их оборудование устройствами для обслуживания инвалидов и маломобильных групп населения в соответствии с требованиями: СНиП 35-01-2001 «Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения», СП 35-101-2001 «Проектирование зданий и сооружений с учетом доступности для маломобильных групп населения. Общие положения», СП 35-103-2001 «Общественные здания и сооружения, доступные маломобильным посетителям».

Пассажирское здание должно иметь отопление во всех помещениях, предназначенных для пассажиров и обслуживающего персонала.

В павильонах допускается отапливать только помещения, предназначенные для постоянно работающего административно-служебного персонала.

Покраска пассажирских зданий должна быть выполнена в едином цветовом решении.

Окраска балконов пожарных лестниц, аварийных выходов, должна иметь единое цветовое решение.

### **6.3. Требования к количеству окон билетных касс**

Билетные кассы для обслуживания пригородных пассажиров должны соответствовать требованиям ОНТП, ВНТП-98 ЦЛ/87/МПС СССР и СП 2.5.1198.

Потребное число билетных касс на конкретном вокзале станции (остановочном пункте) следует определять для периода максимальных перевозок с учетом внутрисуточной неравномерности обращения пассажиров в кассу в соответствии с Приложением В.

Перед кассами должны быть предусмотрены зоны накопления пассажиров (не занятые под магистральные проходы) глубиной не менее:

- 3 м на вокзалах с интенсивностью движения пригородных пассажиров в час «пик» до 500 пассажиров;
- 4 м – в остальных случаях.

Оформление билетов в билетных кассах на остановочных пунктах и станциях категорий А и В должно производиться в круглосуточном режиме.

Оформление билетов в билетных кассах (при их наличии) на остановочных пунктах и станциях категорий С и D должно производиться в период движения пригородных поездов.

### **6.4. Требования к проведению планово-предупредительных ремонтов и текущему содержанию пассажирских зданий и павильонов**

С целью своевременного выявления и устранения неисправностей элементов пассажирских зданий и павильонов требуется проведение мониторинга их технического состояния в соответствии с ГОСТ Р 53778-2010 и Положением о проведении планово-предупредительного ремонта производственных зданий и сооружений МДС 13-14.2000, утв. Постановлением Госстроя СССР от 29 декабря 1973 г №279.

Основные требования к системе планово-предупредительного ремонта приведены в разделе 5.8.

Текущее содержание и уборку пассажирских зданий и павильонов необходимо производить согласно требованиям Санитарных правил по организации пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте. СП 2.5.1198.

Критерии соответствия пассажирских зданий и павильонов, предъявляемым к ним требованиям, и сроки устранения отклонений от стандартных параметров в зависимости от категории остановочного пункта, на котором расположено пассажирское здание или павильон, приведены в Приложении Г.

## **7. Требования к территориям, прилегающим к объектам пассажирских обустройств**

### **7.1. Общие требования к прилегающими территориям**

К прилегающей территории следует относить территории, прилегающие:

- к пассажирским зданиям согласно границам, определенным техническим паспортом;
- к пассажирским платформам остановочных пунктов (на расстоянии 2 м от её торцов и вдоль полевой её стороны).

Привокзальную площадь следует размещать со стороны основной части селитебной территории, предусматривая наиболее короткие, безопасные и удобные технологические взаимосвязи привокзальной площади, пассажирского здания и пассажирских платформ.

Пешеходные переходы, соединяющие привокзальную площадь, пассажирское здание и пассажирские платформы, должны быть оборудованы устройствами для обслуживания инвалидов и маломобильных групп населения согласно требованиям: СНиП 35-01-2001 «Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения», СП 35-101-2001 «Проектирование

зданий и сооружений с учетом доступности для маломобильных групп населения. Общие положения», СП 35-103-2001 «Общественные здания и сооружения, доступные маломобильным посетителям».

Привокзальную площадь или прилегающую к вокзалу станции (остановочного пункта) территорию рекомендовано оснащать следующими элементами благоустройства:

- твердым (преимущественно асфальтовым), нескользящим ровным покрытием;
- малыми архитектурными формами;
- средствами визуальных коммуникаций;
- и другими устройствами для обслуживания пассажиров.

Освещение прилегающих территорий должно быть выполнено в соответствии с ОСТ 32.120-98 «Нормы искусственного освещения объектов железнодорожного транспорта».

Остановки автобусов, трамваев, троллейбусов, метро рекомендовано располагать как можно ближе к пассажирскому зданию, павильону остановочного пункта) – не далее 100м от основных входов-выходов пассажирского здания.

Длину остановочной площадки для городского общественного транспорта следует принимать для маршрутов одного направления 20 м, для маршрутов нескольких направлений – по расчету, но не менее 30 м. На каждый дополнительный маршрут длина остановочной площадки должна быть увеличена на 10 м. Ширину посадочной площадки следует принимать от 1,5 до 2,25 м в зависимости от пассажирооборота.

Принятые размеры посадочной площадки необходимо проверять по её перспективной вместимости, которая должна определяться расчетным числом пассажиров, ожидающих транспорт. Расчетную плотность пассажиров на площадке следует принимать в размере 2 чел/м<sup>2</sup>.

На привокзальных площадях должны быть стоянки автотранспорта, при этом открытые автостоянки и парковки личного автотранспорта следует

группировать таким образом, чтобы их вместимость была не менее 20 машиномест, с обеспечением возможности заполнения и эвакуации автостоянок в течение 1 ч.

Для кратковременной стоянки автобусов необходимо принимать площадь не менее 40 м<sup>2</sup> на 1 автобус, личных легковых автомобилей – 25 м<sup>2</sup> на 1 автомобиль. Для остальных случаев рекомендуется определять площадь в зависимости от схемы расстановки автомобилей по табл.7.1.

Ширина проездов на автостоянках при двустороннем движении должна быть не менее 6 м, при одностороннем – не менее 3 м. При угле поворота проезда 90° радиус кривой по оси проезда должен быть не менее 10 м. В таких кривых необходимо устраивать уширение проезда по 1 м в каждую сторону.

Въезды на автостоянки и выезды с них следует устраивать на расстоянии:

- от границы проезжей части пересечений улиц, дорог и проездов местного значения – не менее 35 м;
- от остановочного пункта общественного транспорта при отсутствии островка безопасности – не менее 30 м;
- при поднятом на уровне проезжей части островком безопасности – не менее 20 м.

При вместимости автостоянок от 50 до 300 автомобилей въезды и выезды следует устраивать преимущественно отдельными, шириной не менее 3 м каждый, с разных сторон автостоянки; при вместимости автостоянки более 300 автомобилей въезды и выезды следует устраивать отдельными на расстоянии не менее 20 м один от другого; на автостоянках вместимостью до 50 автомобилей в особо стесненных условиях допускается, как исключение, устройство совмещённых въездов и выездов шириной не менее 6 м.

При наличии около вокзала станции (остановочного пункта) парковок личного транспорта следует выделять места для личных автотранспортных средств инвалидам. Максимальное количество таких мест следует принимать из расчета:

- 4% (но не менее 1 места) - при общем числе мест на стоянке до 100;

- 3% - при числе мест свыше 100 до 200;
- 2% - при числе мест свыше 200 до 1000.

Таблица 7.1

**Норма площади, рекомендуемая для 1 машино-места на открытой парковке личного автотранспорта, в зависимости от способа расстановки автомобилей**

<b>Способ расстановки автомобилей</b>	<b>Ширина полосы автостоянки вместе с проездом, м</b>	<b>Число автомобилей на 100 м полосы автостоянки</b>	<b>Площадь одного машино-места, м<sup>2</sup></b>
Параллельно проезду в 1 ряд	5,5	18	30,5
То же, в 2 ряда	10	36	28
Под углом 30° к оси проезда в 1 ряд	7,8	21	37
То же, в 2 ряда	12,1	42	28,8
Под углом 45° к оси проезда в 1 ряд	8,3	29	28,5
То же, в 2 ряда	19,1	58	22,5
Под углом 60° к оси проезда в 1 ряд	10,2	39	26,2
То же, в 2 ряда	15,4	78	19,8
Под углом 90° к оси проезда в 1 ряд	11,6	45	25,8
То же, в 2 ряда	16,2	90	18

Места для автомобилей инвалидов следует располагать не далее 50 м от входа в пассажирское здание.

Ширина стоянки для автомобиля инвалида должна быть не менее 3,5 м (1,5+1,7+0,3), включая свободную зону для прохода инвалида.

Площадки для стоянки транспортных средств необходимо обозначать дорожным знаком «Место стоянки».



В целях недопущения бесконтрольного въезда автотранспорта на территорию парковки личного автотранспорта рекомендуется организовывать пропускной режим въезда автотранспорта.

Пропускной режим въезда автотранспорта предполагает создание на путях въезда контрольно-пропускных пунктов (КПП).

КПП должен обслуживаться охранным предприятием, обеспечивающим пропуск автотранспорта на основании разрешительной документации, и осуществляющим контроль за его размещением на территории парковки.

Перед воротами, шлагбаумом и другими устройствами, преграждающими въезд на автостоянку, следует устраивать площадки накопления. Длина площадки должна быть не менее 12 м для автостоянок вместимостью 100 и более автомобилей и 6 м при вместимости менее 100 автомобилей.

При организации движения пешеходов и транспорта, зонировании территории привокзальных площадей требуется использовать следующие приемы:

- устраивать пешеходные зоны и остановки транспорта по периметру площади;
- устраивать в средней части площади, с прилеганием к пассажирскому зданию, пешеходную зону полуостровного типа с размещением по её периметру остановок транспорта (прибытия и отправления);
- организовывать движение пешеходов и транспорта в двух и более уровнях.

Тротуары должны быть приподнятыми на 0,15 м над проезжей частью площади, улицы.

Ширина тротуара для пассажиров должна быть не менее 1,5 м и кратна 0,75 м – ширине одной полосы пешеходного движения.

Ширина тротуара вдоль остановочного пункта, со стороны площади, предназначенной для остановок общественного и индивидуального транспорта, должна быть не менее 3,0 м. В ширину тротуаров не включаются площади, необходимые для размещения киосков, скамеек и т.д.

Тротуары вдоль железнодорожного пути следует размещать не ближе 3,75 м от оси пути (но не менее размеров, допустимых по габаритам приближения строений), предусматривая при этом перила, ограждающие тротуар.

При непосредственном примыкании к тротуарам мачт освещения, токопровода, деревьев и т.д., ширина должна быть увеличена на 0,5-1,2 м.

При непосредственном примыкании тротуаров к стенам зданий, подпорным стенкам или оградкам, ширина должна быть увеличена не менее, чем на 0,5 м.

Малые архитектурные формы и другие устройства для обслуживания пассажиров требуется располагать на расстоянии не далее 150 м от входов в пассажирское здание при обеспечении безопасного прохода пассажиров.

Велосипедные дорожки следует предусматривать на прилегающих территориях при интенсивности движения более 50 велосипедов в 1 ч.

Ширину велосипедной дорожки следует принимать: для однополосного движения – 1,5 м, для двухполосного – 2,5 м.

Расчетную пропускную способность одной полосы велосипедной дорожки следует принимать равной 300 велосипедов в 1 ч.

Продольные уклоны велосипедных дорожек следует принимать не более 50 ‰, поперечные уклоны - в пределах 15-25 ‰.

Велосипедные дорожки на улицах следует предусматривать, как правило, для одностороннего движения с полосами зелёных насаждений или полосами безопасности шириной не менее 0,8 м; в стесненных условиях вместо указанных полос допускается предусматривать устройство барьеров.

При двухстороннем движении между велосипедными дорожками следует предусматривать разделительную полосу шириной не менее 0,5 м.

## **7.2. Требования к содержанию прилегающих территорий**

После снегопада снег на прилегающих территориях должен быть очищен в течение суток под асфальт.

Уборка от снега территорий, прилегающих к вокзалам станций и остановочных пунктов, должна быть произведена до 7.00, до 16.00 и до 22.00. Во время снегопада - постоянно.

Уборку снега, собранного с обслуживаемой площади, следует осуществлять с соблюдением нормативов времени, установленных согласно режиму уборки (табл. 5.4).

В период зимней уборки запрещается:

- перемещать на проезжую часть магистралей, улиц и проездов снег, счищаемый с прилегающих территорий,
- применять техническую соль в чистом виде на тротуарах и покрытиях,
- перемещать загрязненный снег и колотый лед на цветники, кустарники и деревья.

Формирование снежных валов не допускается:

- на тротуарах,
- ближе 5 м от пешеходного перехода,
- ближе 20 м от остановочного пункта общественного транспорта.

При образовании наледи прилегающие территории и привокзальные площади необходимо посыпать песком или мелкофракционным щебнем.

При интенсивных длительных снегопадах цикл снегоочистки и обработки противогололедным материалом должны повторяться после каждого выпадения 5 см свежего неуплотненного снега.

Время, необходимое для окончательного устранения недостатков уборки территорий, прилегающих к вокзалам станций и остановочных пунктов категорий А и В, не должно превышать 5 ч, к остановочным пунктам категорий С и D – 1 сутки после окончания снегопада.

При отсутствии снегопадов в зимний период уборка прилегающих территорий от мусора и грязи должна осуществляться в соответствии с летним графиком уборки. Рекомендуемая периодичность выполнения уборки прилегающих территорий в летний период приведена в таблице 7.2.

Работы по уходу за газонами должны производиться в течение рабочего дня, работы по сбору мусора в утреннее время до 8 часов утра на станциях и остановочных пунктах категорий А и В, и не реже 3 раз в неделю на станциях и остановочных пунктах категорий С и D.

На остановочных пунктах и станциях всех категорий высота травяного покрова на элементах благоустройства прилегающих территорий не должна превышать 10 см.

Вывоз мусора и опавшей листвы с газонов должен быть осуществлён в течение суток после сбора на остановочных пунктах и станциях категорий А и В, и не позже 1 раза в неделю на остановочных пунктах и станциях категорий С и D.

При производстве летней уборки запрещается сбрасывать мусор, траву, листья и иные отходы на озелененные территории, в смотровые колодцы, колодцы дождевой канализации, на проезжую часть и тротуары.

Светильники, обеспечивающие необходимую освещенность на прилегающих территориях, необходимо очищать не реже 3 раз в месяц на остановочных пунктах и станциях категорий А и В, и не реже 1 раза в месяц на остановочных пунктах и станциях категорий С и D.

Критерии оценки соответствия прилегающих территорий, предъявляемым к ним требованиям и сроки устранения отклонений от стандартных параметров в зависимости от категории остановочного пункта и станциях, приведены в Приложении Д.

**Рекомендуемая периодичность выполнения уборки прилегающих территорий в летний период**

Виды работ	Периодичность проведения работ в зависимости от категории остановочного пункта, станции			
	А	В	С	Д
Уборка привокзальной площади	ежедневно	ежедневно	не реже 3 раз в неделю	не реже 3 раз в неделю
Уборка площадей вокруг зданий и площадей вокруг билетных касс	ежедневно	ежедневно	не реже 3 раз в неделю	не реже 3 раз в неделю
Удаление мусора с газонов	ежедневно	ежедневно	не реже 3 раз в неделю	не реже 3 раз в неделю
Удаление поросли, сухостойных деревьев и кустарников	не реже 2 раз в год (при подготовке к зимнему и летнему периоду)	не реже 2 раз в год (при подготовке к зимнему и летнему периоду)	не реже 1 раза в год	не реже 1 раза в год
Окашивание травы	не реже 6 раз в летний период	не реже 6 раз в летний период	не реже 3 раз в летний период	не реже 3 раз в летний период

## **8. Требования к размещению и эксплуатации оборудования для контроля и учета доступа пассажиров на перрон**

### **8.1. Общие требования к турникетным линиям**

С целью обеспечения контроля доступа пассажиров на перрон в автоматизированном режиме рекомендуется оборудование турникетных линий.

Каждая турникетная линия должна быть выполнена для двух типов зон проходов:

- стандартный – шириной 600 мм;
- багажный расширенный – 800 мм (для прохода маломобильных групп населения (МГН) или пассажиров с ручной кладью и багажом).

Турникеты должны удовлетворять требованиям по безопасности при монтаже, наладке, эксплуатации, обслуживании и ремонте, указанным в ГОСТ 12.1.019-79.

В соответствии с технологическим процессом проведения автоматизированного контроля проездных документов в пригородном железнодорожном сообщении (утв. Распоряжением ОАО «РЖД» от 29.10.2003 г. №42р), пропускная способность турникета должна составлять не менее 12 человек в минуту.

Турникеты не должны иметь выступающих частей, которые могут нанести вред пассажиру, его одежде или личным вещам.

Турникеты должны быть оборудованы:

- устройствами контроля оплаты проезда: считывателями штрих-кодов и ридерами смарт-карт;
- индикаторами разрешения прохода передней и задней стенки «вход/выход»;
- счетчиком количества проходов.

Турникет должен:

- работать в автономном режиме или в составе технических средств используемой автоматизированной системы и сопрягаться с любыми техническими средствами контроля допуска: визуальный контроль (дистанционное управление), бесконтактные смарт-карты (БСК), билеты со «штрих – кодом»;
- подсчитывать проходы по разным видам документов (электро-механический и электронные счетчики);

- реализовывать режимы тревожной сигнализации при попытках несанкционированного прохода (фотодатчики и сирена) или несанкционированного доступа к техническим средствам турникета (магнитоуправляемые герконы).

Турникет должен иметь:

- максимальную защиту от возможности несанкционированного доступа;
- максимальную защиту от несанкционированных действий;
- режим пропуска: «только на вход», «только на выход» и «на вход или выход» (реверсивный);
- функцию реализации режима «антипаника»;
- функцию разблокировки исполнительных устройств (ИУ) при отключении питания;
- режим работы - «нормально открытый» и «нормально закрытый» проход;
- индикацию направления прохода (вход/выход) и индикацию разрешения прохода;
- возможность поэтапного наращивания программно-технических средств, без демонтажа основного оборудования турникета при минимуме его конструктивных доработок;
- возможность выбора и быстрой замены алгоритма работы турникетного оборудования: проход пассажиров; проход пассажиров с багажом; проход пассажиров с детьми; проход инвалидов.

## **8.2. Требования к «зарегимлеванию» пассажирского перрона станции, остановочного пункта и прилегающих территорий**

Электромеханические турникеты на территории перрона станций, остановочных пунктов и прилегающих территориях должны быть установлены на маршрутах следования пригородных пассажиров к пригородным поездам и от пригородных поездов на выход с пассажирской платформы.

Для функционирования турникетных линий необходимо изолировать пассажирские платформы железнодорожных станций, вокзалов и остановочных пунктов, предназначенные для посадки пассажиров в поезда пригородного сообщения от мест общего пребывания пассажиров и посетителей.

В ограждающих конструкциях, ограничивающих доступ на перрон или пассажирскую платформу, необходимо предусматривать ворота для обеспечения проезда транспорта или обеспечения механизированной уборки перрона или платформы. Ширина ворот согласно СНиП П-89-80\* п.3.44 должна быть не менее 4,2 м.

Турникеты должны быть установлены в пассажирских павильонах, навесах или в приспособленных для этих целей помещениях вокзалов и станций остановочных пунктов или в других местах, защищенных от атмосферных воздействий с учетом технических требований завода-изготовителя.

От оси линии входа в турникетный павильон до турникетной линии должно быть не менее 4 м.

Дверные проемы в павильонах установки турникетов должны быть не уже 0,8 м и обеспечивать пропускную способность не менее 3200 чел/час.

В павильонах установки турникетов должны быть предусмотрены системы автоматической пожарной и охранной сигнализации, и при необходимости системы пожарной защиты и пожаротушения.

К пунктам автоматизированного контроля проездных документов (билетов) должны быть обеспечены подъезды для пожарных автомобилей.

При разработке суточного плана-графика работы пассажирских станций и графика занятия перронных приёмо-отправочных путей необходимо предусматривать прибытие и отправление пригородных поездов в «зарегимленную» зону.

На основании утвержденного суточного плана-графика работы пассажирской станции составляется ведомость занятия перронных приёмо-отправочных путей, которая направляется работникам соответствующих



участков производств и является основой для разработки технологии работы турникетных комплексов.

Оборудование турникетных линий для обеспечения доступности для маломобильных групп населения должно производиться в соответствии с требованиями: СНиП 35-01-2001 «Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения», СП 35-101-2001 «Проектирование зданий и сооружений с учетом доступности для маломобильных групп населения. Общие положения», СП 35-103-2001 «Общественные здания и сооружения, доступные маломобильным посетителям».

Потребное количество турникетов должно быть определено в соответствии с методикой, приведенной в Приложении Е.

### **8.3. Требования к проведению диагностических, профилактических и ремонтных работ оборудования для контроля и учета доступа пассажиров на пассажирский перрон**

Эксплуатация устройств контроля доступа и учета прохода пассажиров на перрон должна базироваться на выявлении предотказного состояния устройств и проведении профилактических мероприятий, устраняющих данное состояние.

Выявление предотказных состояний устройств и оборудования должно производиться:

- в результате обработки информации, выдаваемой системой мониторинга;
- в результате обработки статистической информации;
- в ходе периодической диагностики устройств персоналом специализированного подразделения.

Текущее содержание, оперативный и регламентированный ремонт устройств и оборудования должны выполняться в соответствии с нормативно-правовыми документами, регламентирующими технологию технического содержания устройств и оборудования для оплаты, контроля и учета проезда пассажиров в поездах пригородного сообщения.

Оборудование контроля доступа и линейного контроля должно обслуживаться:

- на объектах с годовым пассажиропотоком, превышающим 1 миллион пассажиров в год постоянно присутствующим электромехаником;
- на объектах с годовым пассажиропотоком, менее 1 миллиона пассажиров в год по вызывному методу или постоянно присутствующим электромехаником.

Критерии оценки соответствия устройств контроля и учета доступа пассажиров на перрон приведены в Приложении Ж.

## **9. Требования к эксплуатации билетопечатающих автоматов (БПА)**

### **9.1. Виды БПА и сферы их применения**

Для оформления проездных документов (билетов) на пригородные поезда пассажирами самостоятельно в автоматизированном режиме на вокзалах станций и остановочных пунктах должны быть установлены БПА напольного и (или) навесного типа.

Выбор типов БПА, размещаемых на вокзалах станций и остановочных пунктах, должен быть произведен в зависимости от планировочных решений и площади, определенной проектом размещения БПА, количества размещаемых БПА и прочих местных условий.

Все БПА, устанавливаемые на вокзальных комплексах станций и остановочных пунктах, должны обеспечивать пассажиру возможность получить информацию о расписании движения пригородных поездов в режиме on-line с учетом действующих отмен и изменений и оформлять разовые проездные документы (билеты) по полному и детскому тарифу.

В зависимости от системы оказания билетно-кассовых и дополнительных услуг, принятой на вокзальном комплексе станции или остановочном пункте,

может быть рекомендована установка БПА, осуществляющих дополнительно к основным функциям:

- оформление льготных и безденежных проездных документов (билетов),
- оформление абонементных проездных документов (билетов),
- проведение платежей за сотовую связь, Интернет, коммунальные услуги и пр.

Установка БПА с набором дополнительных функций требуется на остановочных пунктах и станциях категорий С и D.

Все БПА должны соответствовать отраслевым «Техническим требованиям к контрольно-кассовой технике для оформления проездных документов на железнодорожном транспорте пригородного сообщения» .

Все работы по осмотру, техническому обслуживанию и ремонту БПА должны вестись в часы наименьшей их загрузки.

## **9.2. Требования к размещению и содержанию БПА**

БПА должны быть установлены в местах, где обеспечена температура окружающей среды от  $-40^{\circ}\text{C}$  до  $+40^{\circ}\text{C}$ , относительная влажность воздуха не более 95%, атмосферное давление от 630 до 800 ммРт/ст. При этом должна быть обеспечена видимость и читаемость информации на экране БПА в любую погоду и время суток на расстоянии до 1000 мм, с углом обзора не менее  $\pm 70^{\circ}$  по вертикали и  $\pm 70^{\circ}$  по горизонтали.

БПА должны быть установлены в кассовых залах или в непосредственной близости к основным и второстепенным маршрутам передвижения пригородных пассажиров на вокзалах станций и остановочных пунктах, не создавая при этом помех и не препятствуя перемещению пассажиров в свободном режиме при обеспечении необходимой ширины прохода (согласно ОНТП).

Перед БПА должны быть предусмотрены зоны накопления пассажиров при возникновении ожидания в очереди. Зона накопления должна быть не

менее 3 м<sup>2</sup> на остановочных пунктах и станциях категорий С и D, и не менее 6 м<sup>2</sup> и на остановочных пунктах и станциях категорий А и В, и расположена так, чтобы ожидающие в очереди пассажиры не мешали проходу других пассажиров.

БПА должны быть установлены таким образом, чтобы был обеспечен беспрепятственный доступ к ним для проведения технического обслуживания и ремонта.

Количество БПА, которые должны быть установлены на вокзальных комплексах станций, остановочных пунктах, необходимо определять по методике, приведенной в Приложении И.

Содержание, техническое обслуживание и ремонт БПА должны производиться согласно требованиям технической документации завода-изготовителя.

Критерии оценки соответствия БПА предъявляемым к ним требованиям приведены в Приложении К.

## **10. Требования к оснащению пассажирской инфраструктуры остановочных пунктов и станций малыми архитектурными формами, средствами визуальной информации и навигации**

### **10.1. Общие требования**

Для создания более комфортных условий обслуживания пригородных пассажиров в состав объектов инфраструктуры пассажирского комплекса должен быть включен комплекс малых архитектурных форм и средств (элементов) визуальных коммуникаций.

Количество, размеры и размещение малых архитектурных форм и элементов визуальных коммуникаций на пассажирских платформах, переходах, в помещениях пассажирского здания, на привокзальной площади должны

определяться в зависимости от категории пригородного участка, назначения и категории остановочного пункта, станции и других местных условий.

Малые архитектурные формы и средства визуальных коммуникаций, размещенные на вокзалах станций и остановочных пунктах, в помещениях пассажирских зданий (павильонах), на привокзальной площади, пассажирских платформах, переходах вместе с другими элементами вокзала станции или остановочного пункта должны составлять единую архитектурно-планировочную и художественную композицию, а также представлять единую по содержанию и форме для всех вокзалов станций и остановочных пунктов систему, иметь общий архитектурно-графический стиль.

## **10.2. Требования к визуальной информации, размещаемой на остановочных пунктах и станциях**

### **10.2.1. Виды визуальной информации для пассажиров и общие требования к ее размещению**

На остановочных пунктах и станциях всех категорий пассажиры должны быть обеспечены статической визуальной информацией, а на остановочных пунктах и станциях категории А также динамической визуальной информацией.

Статическая визуальная информация может иметь световое, не световое или смешанное исполнение. Световое и смешанное исполнение рекомендовано для остановочных пунктов и станций категории А и В.

При не световом исполнении визуальной информации должны быть соблюдены требования к влагоустойчивости и цветоустойчивости используемых для изображения материалов. При использовании самоклеящейся пленки для нанесения информации, срок ее службы должен быть не менее 3 лет.

При световом варианте исполнения визуальной информации в качестве электрических низковольтных компонентов могут быть использованы

исключительно материалы и комплектующие, обеспечивающие срок службы оборудования не менее 5000 часов непрерывной работы. Высоковольтные комплектующие должны обеспечивать срок службы не менее 12000 часов.

На остановочных пунктах и станциях всех категорий пассажиры должны быть обеспечены следующими видами визуальной информации:

- оповестительная информация (в т.ч. наименование остановочного пункта или станции; обозначение (номера) путей, пассажирских платформ; о направлении следования поезда; о порядке действий пассажиров при наступлении чрезвычайных ситуаций; оперативная информация о расписании следования поездов при их опозданиях (задержках));
- справочная информация (в т.ч. о владельце инфраструктуры, компании-перевозчике пассажиров и багажа, услугах, предоставляемых пассажирам на железнодорожном транспорте, порядке и условиях следования пригородных поездов, сопутствующая информация о работе других видов транспорта, картографическая информация и т.д.);
- предупредительная информация – информация, предупреждающая пассажиров о чем-либо (в т.ч. предупредительные надписи и объявления, знаки безопасности, сигнальные знаки, правила нахождения пассажиров в зонах повышенной опасности, сигнальные указатели и светофоры);
- предписывающая информация – информация, предписывающая пассажирам выполнять определенные действия (в т.ч. информация о направлении движения пассажиропотоков – пути следования пассажиров при подходе к поездам, при выходе из пассажирского здания, со станции, остановочного пункта, при эвакуации в чрезвычайных ситуациях);
- запретительная информация – информация, запрещающая выполнение каких-либо действий (в т.ч. запрещающие сигналы и знаки, сигнальные указатели, надписи, ограждения, сигнальная запрещающая окраска определенных элементов пассажирских обустройств);
- брендовая информация (в т.ч. логотипы компаний и символы, фирменные знаки и обозначения, надписи, сделанные фирменным шрифтом);

- рекламная информация (в т.ч. о железнодорожном транспорте и его услугах, социальная реклама, иная информация, размещаемая УК РИД).

На платформах остановочных пунктов и станций всех категорий в обязательном порядке должны быть размещены следующие средства визуальной информации коллективного пользования:

- информация, направленная на обеспечение безопасности пассажира,
- вывеска с наименованием остановочного пункта,
- схема железнодорожного направления,
- указатели направления движения поездов,
- щит с расписанием движения поездов по направлениям,
- указатели направления движения к городскому общественному транспорту и достопримечательным местам.

Визуальная информация каждого вида, размещаемая на остановочных пунктах и станциях всех категорий, должна быть выполнена в едином архитектурно-информационном и корпоративном стиле, а элементы оформления средств визуальной информации – шрифты и пиктограммы должны быть идентичны.

Средства визуальной информации должны быть выполнены из вандалоустойчивых материалов с защитой «антиграфити».

Надписи, наносимые на средства визуальной информации, должны быть выполнены простым, хорошо читаемым шрифтом.

Надписи должны быть выполнены на русском языке, а при необходимости могут быть продублированы на английском языке.

Для обеспечения видимости в темное время суток средства визуальной информации должны быть выполнены с использованием светоотражающих материалов, внешней или внутренней подсветки.

Количество и место размещения средств визуальной информации должно быть достаточным и удобным для надежной ориентации пригородных

пассажиров на территории станций и остановочных пунктов, а также на подходах к ним.

Информацию, предназначенную для точного и быстрого считывания, рекомендуется располагать по вертикали под углом  $\pm 15^\circ$  от линии взгляда среднестатистического пассажира и по горизонтали под углом  $\pm 15^\circ$  от сагиттальной плоскости.

Информацию, требующую менее быстрого и точного чтения, допустимо располагать под углом  $\pm 30^\circ$ . Редко используемые средства отображения информации допустимо размещать под углом  $\pm 60^\circ$ .

Информацию, представляющую собой многословный текст, необходимо располагать с учетом максимально расстояния, с которого этот текст можно прочитать (формула 10.1).

$$L = 2,5 \cdot h, \text{ (м)} \quad (10.1)$$

где  $h$  – высота знаков в тексте, см;

Размещение различных указателей, таблиц, пиктограмм и других знаков визуальной информации следует проводить группами, легко охватываемыми глазом, концентрируя их в местах наиболее удобных для пассажиров.

Местами размещения визуальной информации и информационных носителей могут быть фасады зданий и сооружений, стены внутренних помещений пассажирских зданий и павильонов, ограждения, опоры мачт контактной сети, осветительные столбы (при условии, если закрепление не нарушает технологии замены и ремонта), малые архитектурные формы, специальные конструкции.

При размещении на пассажирских платформах вывесок, щитов и указателей на специальной стойке их необходимо закреплять согласно СТП 032/НТП-2003.

Крепление средств визуальной информации должно обеспечивать его надежное соединение с конструкцией и выдерживать ветровую и снеговую нагрузку, вибрационные и ударные воздействия.



Наряду с коллективными средствами отображения визуальной информации могут быть использованы средства индивидуального пользования, такие как БПА и справочно-информационные автоматизированные терминалы.

### **10.2.2. Требования к основной оповестительной визуальной информации (название остановочного пункта, станции, номер пути, пассажирской платформы, направление движения поездов)**

На пассажирском здании станции, павильоне остановочного пункта и прилегающим к ним территориям со стороны селитебной части населенного пункта должно быть размещено название станции или остановочного пункта таким образом, чтобы можно было однозначно определить направление движения ко входу в пассажирское здание станции или павильон остановочного пункта.

Указатели направления движения к вокзалу станции, павильону остановочного пункта необходимо размещать на автомобильных магистралях, дорогах, вблизи остановок городского наземного общественного транспорта и выходов со станций метрополитена.

Вывески с названием остановочного пункта, станции должны быть расположены:

- на островных пассажирских платформах – по продольной её оси и ориентированы на четную и нечетную стороны прибытия/отправления пригородных поездов;
- на боковых пассажирских платформах – вдоль полевой её стороны с ориентацией на сторону прибытия пригородного поезда соответствующего направления.

Высота букв на вывеске с названием остановочного пункта, станции должна быть не менее 0,15 м.

Количество вывесок с названием остановочного пункта, станции необходимое для размещения на пассажирской платформе, следует определять исходя из обеспечения видимости и читаемости вывески пассажирами с любой точки пассажирской платформы. Минимальное количество вывесок с названием остановочного пункта, станции размещаемое на пассажирской платформе, зависит от категории пригородного участка остановочного пункта, станции. Требования к минимальному количеству средств визуальной информации на одной пассажирской платформе в зависимости от категории остановочного пункта, станции приведены в таблице 10.1.

Рядом с каждым названием остановочного пункта, станции размещаемым на пассажирской платформе, необходимо размещать указатели направлений движения пригородных поездов, с возможностью совмещения названия остановочного пункта, станции и указателей направления движения пригородных поездов на одной вывеске, при этом указатели должны быть расположены ниже названия станции и выполнены шрифтом меньшего размера.

Указатели направлений движения поездов должны быть выполнены таким образом, чтобы пассажир однозначно воспринимал доводимую ими информацию.

Указатели с номерами пассажирских платформ, путей должны располагаться в непосредственной близости к вывескам с названиями остановочного пункта, станции, а также при входах на пассажирскую платформу, перед сходами с пешеходных мостов и туннелей, при выходах из павильонов и пассажирских зданий и позволять однозначно определять принадлежность номера той или иной пассажирской платформе (пути).

Таблица 10.1

**Требования к минимальному количеству средств визуальной информации на одной пассажирской платформе в зависимости от категории остановочного пункта, станции**

Средства визуальной информации	Количество пассажирских платформ	Категория пассажирского остановочного пункта, станции			
		А	В	С	Д
Вывески с наименованием остановочного пункта, станции <sup>8</sup>	1	2	2	2	1
	2	2	2	1	1
	3 и более	2	2	1	1
Афиши и стенды с расписанием	1	2	2	2	1
	2	2	2	1	1
	3 и более	2	2	1	1
Вывески со схемой железнодорожного направления	1	2	2	2	1
	2	2	2	1	1
	3 и более	2	2	1	1

**10.2.3. Требования к основной справочной визуальной информации (расписание движения поездов, схема железнодорожного направления)**

На пассажирских платформах станций и остановочных пунктов, в пассажирских зданиях станций и кассовых павильонах остановочных пунктов должно быть расположено расписание движения пригородных поездов четного, нечетного обслуживаемых направлений и схема движения пригородных поездов.

Количество афиш или стендов с расписанием движения пригородных поездов и схемой обслуживаемого направления должно определяться для каждой пассажирской платформы в зависимости от категории остановочного пункта, станции (табл.10.1).

<sup>8</sup> Для островных пассажирских платформ количество вывесок необходимо удваивать, исходя из числа обслуживаемых направлений.

Носители с большой текстовой или графической информацией, требующей время для ознакомления, следует размещать таким образом, чтобы не создавать помех движению пассажиропотоков.

При обособленном размещении визуальной информации, конструкции не должны создавать помех перемещению по территории оборудуемого объекта средств механизации и автоматизации (если они предусмотрены технологией уборки).

Остановочные пункты, станции должны быть оборудованы электрочасами (стрелочными, индикаторными, блинкерными) или наружными башенными механическими часами. Часы должны показывать московское время.

Часы должны быть установлены на фасадах пассажирских зданий со стороны города и со стороны перрона, в пассажирских и служебных помещениях, в пассажирском здании над входом/выходом, на кассовых павильонах вблизи расписания движения поездов и на платформах.

Все электрочасы на остановочных пунктах и станциях должны показывать точное время в автономном режиме, а при временном отключении электропитания автоматически устанавливать точное времени после включения основного питания.

#### **10.2.4. Требования к основной предписывающей визуальной информации**

Указатели необходимо использовать для обозначения направления движения пассажиров к тем или иным объектам, обеспечивая тем самым формирование пассажиропотоков и их безопасное перемещение на территории остановочного пункта, станции и прилегающих территориях.

Указатели направления движения пассажиров должны быть в достаточном количестве расположены таким образом, чтобы все

отправляющиеся и прибывающие пассажиры могли однозначно и правильно выбрать путь своего перемещения в соответствии с местными условиями.

Указатели направления движения пассажиров должны быть выполнены согласно требованиям ГОСТ Р 12.4.026-2001 «Цвета сигнальные, знаки безопасности и разметка сигнальная. Назначение и правила применения. Общие технические требования и характеристики. Методы испытаний».

### **10.2.5. Требования к основной предупредительной и запретительной визуальной информации**

Предупредительные надписи и знаки безопасности необходимо располагать в местах повышенной опасности и предупреждать пассажира от опасности перехода через железнодорожные пути в непопложенном месте, приближения к краю пассажирской платформы, захода за границу опасной зоны и т.д.

Предупредительные надписи необходимо выполнять на ярком контрастном фоне, отличном от оповестительной и справочной информации.

Знаки безопасности должны обеспечивать однозначное понимание пассажирами требований, касающихся: безопасности, сохранения жизни и здоровья, снижения величины возможного материального ущерба без применения слов или с их минимальным количеством.

Запретительная информация, оповещающая пассажиров о недопустимости совершения определенных действий, должна быть расположена на соответствующих элементах пассажирских обустройств в виде запретительных знаков, сигнальных указателей, надписей, сигнальной окраски.

Запрещающие, предупреждающие, предписывающие и другие информационные знаки необходимо выполнять согласно ГОСТ Р 12.4.026-2001 «Цвета сигнальные, знаки безопасности и разметка сигнальная. Назначение и правила применения. Общие технические требования и характеристики. Методы испытаний».

Все места общего пользования, доступные для инвалидов, должны быть обозначены знаками или пиктограммами согласно ГОСТ Р 52131-2003 «Средства отображения информации, знаковые, для инвалидов. Технические требования».

На линиях обращения моторвагонного подвижного состава пассажирские платформы должны иметь предупредительный сигнальный знак «Остановка первого вагона» с габаритными размерами 400×500 мм, крепящийся к ограждению пассажирской платформы или к специальной, прикрепленной к ней стойке (на электрифицированных линиях допускается крепление знака к опоре контактной сети).

На участках безостановочного проследования скоростных поездов на пассажирских платформах станций и остановочных пунктов, у билетных касс, переходах через пути должны быть вывешены специальные информационные щиты о времени проследования скоростных поездов и предупреждения пассажиров о соблюдении особой осторожности при их проследовании:

- на остановочных пунктах и станциях с высокими пассажирскими платформами - не менее 2-х щитов на каждую;
- на остановочных пунктах и станциях с низкими пассажирскими платформами – по одному щитку на каждую.

#### **10.2.6. Требования к брендовой и рекламной визуальной информации**

Брендовая информация должна доводить до пассажиров сведения об обслуживающих структурах: владельце инфраструктуры, перевозчике, предприятиях, оказывающих дополнительные услуги.

Бренд ОАО «РЖД» должен быть использован согласно требованиям Положения о бренде ОАО «РЖД», утвержденного решением правления ОАО «РЖД» 25 марта 2010 г., протокол №9.

Возле пассажирских платформ, расположенных на границах областей и районных центров следует размещать информационные щиты с надписями: «В ДОБРЫЙ ПУТЬ» или «СЧАСТЛИВОГО ПУТИ».

Рекламная визуальная информация должна быть согласована Управляющей компанией по рекламно-информационной деятельности на объектах ОАО «РЖД» (УК РИД) либо организацией, имеющей договор с УК РИД.

Рекламная информация не должна создавать зрительных помех для восприятия пассажирами основной информации.

Отдельно устанавливаемые рекламные конструкции не должны создавать помех движению пассажиров, создавать угрозу безопасности движения поездов и могут быть выполнены в виде:

- световых коробов (лайтбоксы, панель-кронштейны, сити-форматы);
- щитовых конструкций;
- иные рекламносителей (перетяжки, нестандартные конструкции и т.д.).

Устанавливаемые рекламные конструкции (рекламосители) не должны противоречить ФС ОАО «РЖД».

Критерии оценки соответствия средств визуальной информации предъявляемым к ним требованиям приведены в Приложении Л.

### **10.2.7. Требования к размещению скамеек для пассажиров**

Требования к количеству и размещению мест для сидения пассажиров в пассажирских зданиях и павильонах приведены в ОНТП и СП 2.5.1198-03.

Скамьи для пассажиров, размещаемые на пассажирских платформах должны быть выполнены из современных безопасных, антивандальных материалов.

В случае выполнения скамьи с применением древесины, должны быть использованы огнебиозащитные пропитки, высококачественный лак,

пригодный к эксплуатации в агрессивных атмосферных условиях, стойкий к истиранию, к резким перепадам температур и слабым щелочным растворам. Болтовое крепление брусков к опорам скамеек должно быть выполнено надежно, эстетично и безопасно для пассажиров и их багажа.

Рекомендуется антивандальное анкерное крепление скамьи к платформе с помощью анкерных болтов или путем бетонирования, в этом случае глубина погружения анкеров должна быть не менее 25 см.

Скамьи на пассажирских платформах должны быть размещены от её края на таком расстоянии, чтобы был обеспечен беспрепятственный проход основного потока пассажиров в пиковый период по пассажирской платформе между полосой безопасности (защитным ограждением) и скамейками.

Выбор модификации скамьи (со спинкой, с подлокотниками, материалы, из которых изготовлены скамьи и пр.), количество посадочных мест на которые она рассчитана должны выполняться исходя из местных условий.

Количество скамеек на пассажирской платформе рекомендуется устанавливать в соответствии с табл. 10.2.

Критерии оценки соответствия скамеек, предъявляемым к ним требованиям, приведены в Приложении М.



**Требования к минимальному количеству скамеек для пассажиров ожидающих поезда на пассажирской платформе остановочного пункта, станции**

Категория пассажирского остановочного пункта, станции	Количество пассажирских платформ	Категория пригородного участка					
		I	II	III	IV	V	VI
А	1	$L_{пл}/100$	$L_{пл}/100$	$L_{пл}/100$	$L_{пл}/100$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$
	2	$L_{пл}/100$	$L_{пл}/100$	$L_{пл}/100$	$L_{пл}/100$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$
	3 и более	$L_{пл}/100$	$L_{пл}/100$	$L_{пл}/100$	$L_{пл}/100$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$
В	1	$L_{пл}/100$	$L_{пл}/100$	$L_{пл}/100$	$L_{пл}/100$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$
	2	$L_{пл}/100$	$L_{пл}/100$	$L_{пл}/100$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$
	3 и более	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$
С	1	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$
	2	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$
	3 и более	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$
D	1	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$
	2	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$
	3 и более	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$

### **10.3. Требования к размещению мусоросборников на объектах пассажирских обустройств**

Для предотвращения засорения территории пассажирских платформ, павильонов, пассажирских зданий и других помещений (территорий), предназначенных для обслуживания пригородных пассажиров на вокзалах станций, павильонах остановочных пунктов и пассажирских платформах должны быть установлены урны для мусора.

При определении числа урн необходимо исходить из расчета: не менее одной урны на 800 м<sup>2</sup> площади. В местах массовых пассажиропотоков расстояние между урнами не должно превышать 50 м.

У каждого ларька, киоска (продовольственного, сувенирного, книжного и т.д.) необходимо устанавливать урну емкостью не менее 10 л.

Количество мусоросборников на пассажирских платформах для ожидающих поезда пассажиров должно определяться в зависимости от категории пригородной линии, назначения и категории остановочного пункта, станции и местных условий в соответствии с рекомендациями, приведёнными в табл.10.3.

Размещать мусоросборники рекомендуется рядом со скамьями для ожидающих пассажиров и сходами с пассажирских платформ.

При наличии на пассажирском остановочном пункте, станции турникетного павильона требуется дополнительное размещение не менее одного мусоросборника в павильоне.

При наличии на пассажирском остановочном пункте, станции пешеходного перехода (мост, туннель) требуется дополнительное размещение не менее одного мусоросборника на входе на него с каждой стороны.

Очистка урн должна производиться не реже 1 раза в сутки на остановочных пунктах, станциях категорий А и В, и не реже 3 раз в неделю на остановочных пунктах, станциях категорий С и D.

Очистка урн от мусора должна производиться до 7 ч утра и в дневное время – по мере необходимости, покраска – по мере необходимости в летний период.

Мелкий ремонт урн должен быть произведен в течение 3 суток с момента обнаружения дефекта или получения жалобы.

Критерии оценки соответствия урн, предъявляемым к ним требованиям, приведены в Приложении Н.

Таблица 10.3

**Требования к минимальному количеству мусоросборников на пассажирской платформе остановочного пункта, станции**

Категория пассажирского остановочного пункта, станции	Количество пассажирских платформ	Категория пригородной линии					
		I	II	III	IV	V	VI
А	1	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$
	2	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$
	3 и более	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$
В	1	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$
	2	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$
	3 и более	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$
С	1	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$
	2	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/100$	$L_{пл}/100$
	3 и более	$L_{пл}/100$	$L_{пл}/100$	$L_{пл}/100$	$L_{пл}/100$	$L_{пл}/125$	$L_{пл}/125$
D	1	$L_{пл}/125$	$L_{пл}/125$	$L_{пл}/125$	$L_{пл}/125$	$L_{пл}/125$	$L_{пл}/125$
	2	$L_{пл}/150$	$L_{пл}/150$	$L_{пл}/150$	$L_{пл}/150$	$L_{пл}/150$	$L_{пл}/150$
	3 и более	не менее 2	не менее 2	не менее 2	не менее 2	не менее 2	не менее 2

#### **10.4. Требования к размещению и содержанию туалетных кабин на вокзалах станций и остановочных пунктах**

Туалеты, располагаемые в пассажирских зданиях, станций и павильонах остановочных пунктов должны соответствовать требованиям СП 2.5.1198.

При отсутствии в пассажирском здании станции, остановочного пункта туалетов, следует размещать стационарные туалеты модульного типа на пассажирских платформах и (или) прилегающих территориях, оборудованные в соответствии с требованием и следующих нормативных документов:

- СанПин №983-72 «Санитарные правила устройства и содержания общественных уборных»;
- СанПин 42-128-4690-88 «Санитарные правила содержания территорий населённых мест»;
- СанПин 2.1.2.1002-00 от 15 декабря 2000 г. «Санитарные требования при проектировании, реконструкции, строительстве и содержании эксплуатируемых жилых зданий и помещений»;
- Методические рекомендации по размещению, устройству и эксплуатации общественных туалетов в г. Москве МосМР 2.1.2.007-03;
- Постановление Правительства Москвы от 25 июля 2012 г. №359-ПП «О внесении изменений в постановление Правительства Москвы от 16 декабря 2008 г. №1139-ПП» (О порядке размещения стационарных туалетов модульного типа).

Расчет мощности и место размещения общественных туалетов на прилегающих территориях следует рассчитывать исходя из величины пассажиропотока в пиковые периоды времени, пропускной способности туалета и нормативного радиуса его доступности.

При расчетах вместимости и мощности общественных туалетов рекомендуется принимать следующие нормативы:

- на 500 человек следует принимать 1 прибор (за один прибор принимается 1 унитаз и 2 писсуара);

- пропускную способность одной туалетной кабины следует принимать не более 27 человек в час.

Общественные туалеты следует размещать на расстоянии не менее 50 м от павильонов и пассажирских зданий.

Территория вокруг общественного туалета должна быть заасфальтирована или выложена плиткой с уклоном для отвода поверхностных вод и озеленена.

При размещении туалета на прилегающих территориях подход к нему следует организовывать по пешеходной дорожке шириной не менее 1 м.

При отсутствии прямой видимости туалета от пассажирского павильона или пассажирской платформы, в начале пешеходной дорожки должен быть установлен хорошо читаемый указатель с надписью «туалет» или соответствующей пиктограммой.

Туалеты, проектируемые к размещению на территориях прилегающих к остановочным пунктам, станциям должны отвечать требованиям санитарно-гигиенических норм, быть оснащены современным оборудованием и автоматикой, учитывать климатические особенности местности, обладать надёжностью и долговечностью конструкций и технических устройств, обеспечивать безопасность и комфорт пользователям, отвечать требованиям электро- и пожарной безопасности, иметь «антивандальное» исполнение конструкций, соответствовать другим действующим нормативам и правилам.

Материалы отделки и оборудования туалета должны иметь санитарно-эпидемиологические заключения.

Полы, стены и потолки должны быть отделаны водо-, газонепроницаемыми и шумопоглощающими материалами.

В кабинах должны быть крючки для верхней одежды, полки для личных вещей посетителей, урны или бачки для бумаги, ваты и других отходов.

Периодичность санитарной обработки каждого передвижного компактного туалета (ПКТ) – 2 раза в сутки.

ПКТ с накопительным баком рассчитан на 350-400 посещений, после чего необходимо производить его обслуживание.

В зимний период во избежание замерзаний накопительного бака вместе с дезодорирующими растворами необходимо использовать растворы технического этиленгликоля или этиленгликоля с хлористым кальцием гранулированным.

ПКТ, имеющие механические повреждения и (или) находящиеся в неудовлетворительном техническом состоянии, подлежат ремонту и частичной замене деталей.

Мелкий ремонт ПКТ включает в себя ликвидацию трещин, отверстий, других незначительных повреждений и может выполняться на месте.

При значительных повреждениях боковых и дверной панелей, накопительного бака, крыши, пола ПКТ должна производиться замена ПКТ.

При повреждении или отсутствии посадочного сидения, писсуара, вентиляционной трубы должна производиться их замена или повторная установка.

На ПКТ должны быть размещены наклейки с указанием: «Туалет» на русском языке, название и координаты (телефон и адрес) эксплуатирующей организации.

Критерии оценки соответствия общественных туалетов, предъявляемым к ним требованиям приведены в Приложении П.

## **11. Рекомендации по выделению и коммерческому использованию площадей пассажирских зданий, павильонов и пассажирских платформ. Виды элементов попутного сервисного обслуживания**

В зависимости от интенсивности движения пассажиров следует предусматривать элементы попутного сервисного обслуживания:

- газетно-журнальные киоски;

- театральные-концертные кассы;
- торговые киоски (книги, цветы, вода, мороженое, сувениры и пр.);
- кафе;
- закусочные;
- места отдыха и т.д.

Набор тех или иных элементов обслуживания пассажиров должен определяться с учетом местных условий, в зависимости от интенсивности движения пассажиров. Состав элементов обслуживания пассажиров на вокзалах станций и павильонах остановочных пунктов приведен в таблице 11.1

Выделять площади пассажирских зданий, павильонов и пассажирских платформ для использования в коммерческих целях следует при условии безусловного сохранения расчетной ширины элементов пассажирских обустройств для транзитного движения пассажиров.

При размещении элементов попутного обслуживания пассажиров необходимо соблюдать санитарно-гигиенические нормы и правила.

Таблица 11.1

**Состав элементов обслуживания пассажиров на вокзалах станций, в павильонах остановочных пунктов и пассажирских платформах**

Элементы обслуживания	Состав элементов обслуживания в зависимости от интенсивности движения пассажиров, чел/час			
	до 3000	3000-6000	6000-10000	более 10000
Газетно-журнальные киоски	-	+	+	+
Театральные-концертные кассы	-	-	+	+
Торговые киоски	-	-	-	+
Кафе и закусочные	-	-	-	+

*Примечание. Знак «+» рекомендуется устраивать указанный элемент, а знак «-» не рекомендуется устраивать.*

При наличии на пассажирской платформе торговых киосков и прочих коммерческих объектов они должны быть занесены в паспорт оснащённости пассажирской платформы (Приложение Р).

## **12. Нормативные ссылки**

В данном разделе приведены нормативные документы, лежащие в основе разработки типовых требований, ссылки на которые есть в его тексте. При обращении к данным документам следует использовать их последнее переработанное и актуализированное издание.

Федеральный закон № 17-ФЗ от 10.01.2003 г. «О железнодорожном транспорте Российской Федерации»;

Федеральный закон № 18-ФЗ от 08.11.2007 г. «Устав железнодорожного транспорта РФ»;

Федеральный закон «Технический регламент о требованиях пожарной безопасности» от 22 июля 2008 г. №123-ФЗ;

Федеральный закон «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений» от 30 декабря 2009 г. № 384 - ФЗ;

ГОСТ 12.4.059-89 ССБТ Строительство. Ограждения предохранительные инвентарные. Общие технические условия. Утвержден и введен в действие постановлением Госстроя СССР от 13 апреля 1989г. № 66.

ГОСТ 32.120-98 Нормы искусственного освещения объектов железнодорожного транспорта. Утвержден МПС России 20 ноября 1998 г.

ГОСТ Р 12.4.026-2001 ССБТ. Цвета сигнальные, знаки безопасности и разметка сигнальная. Назначение и правила применения. Общие технические требования и характеристики. Методы испытаний. Принят и введен в действие Постановлением Госстандарта России от 19 сентября 2001 г. № 387-ст.

ГОСТ Р 52875-2007. Указатели тактильные наземные для инвалидов по зрению. Технические требования. Утвержден и введен в действие Приказом



Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 27 декабря 2007 г. № 553-ст.

Правила нахождения граждан и размещения объектов в зонах повышенной опасности, выполнения в этих зонах работ, проезда и перехода через железнодорожные пути, утверждены приказом Минтранса России от 8 февраля 2007 г. № 18;

Правила перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа на федеральном железнодорожном транспорте, утвержденные приказом МПС России от 26 июля 2002 г. № 30;

Правила технической эксплуатации железных дорог РФ. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 21.05.2010 г.;

Правила и технические нормы проектирования станций и узлов на железных дорогах колеи 1520 мм, утвержденные приказом МПС России от 28 июля 2000 г. № ЦД-858;

СНиП 35-01-01 «Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения», введенные в действие с 1 сентября 2001 г. постановлением Госстроя России от 16 июля 2001 г. № 73;

СНиП 32-01-95 Железные дороги колеи 1520 мм, утвержденные постановлением Минстроя России от 18 октября 1995 г. № 18-94;

СНиП 23-05-95 «Естественное и искусственное освещение», утвержденные постановлением Минстроя России от 2 августа 1995 г. № 18-78;

СНиП 2.01.07-85 \* «Нагрузки и воздействия». Постановление Госстроя СССР от 29 августа 1985 г. № 135;

СПиП 21 -01-97\* Пожарная безопасность зданий и сооружений, утвержденные постановлением Минстроя России от 13 февраля 1997 г. № 18-7;

СТН Ц-01-95. Строительно-технические нормы Министерства путей сообщения Российской Федерации. Железные дороги колеи 1520 мм. Утверждены приказом МПС России от 25 сентября 1995 г. № 14;

Отраслевые нормы технологического проектирования (ОНТП) железнодорожных вокзалов для пассажиров дальнего следования. Приняты и введены в действие указанием МПС России от 31 декабря 1997 г. № О-1у;

ВПТП - 98 ЦД-87/МПС СССР. Пригородные вокзалы. Нормы проектирования пригородных вокзалов. Приняты и введены в действие указанием МПС России от 20 ноября 1998 г. №А-1329у;

СТО РЖД 1.07.001-2007 Стандарт ОАО «РЖД». Инфраструктура линии Санкт - Петербург - Москва для высокоскоростного движения поездов. Общие технические требования. Утвержден распоряжением ОАО «РЖД» от 26 марта 2007 г. № 476р.

Распоряжение ОАО «РЖД» от 27 июня 2008 г. № 1360р «О применении каталога «Единая система знаков безопасности для предупреждения случаев травмирования граждан на объектах железнодорожного транспорта»;

Распоряжение ОАО «РЖД» от 23 декабря 2009 г. № 2655р «Требования к пешеходным переходам через железнодорожные пути»;

Распоряжение ОАО «РЖД» от 8 декабря 2009 г. № 2489р «Об установлении границ ответственности, обслуживания и ремонта автоматических систем оповещения о приближении поезда»;

Технический регламент «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта». Постановление Российской Федерации от 15 июля 2010 г. № 525 (вступает в силу через 3 года со дня официального опубликования);

Технический регламент «О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта». Постановление Правительства Российской Федерации от 15 июля 2010 г. № 533 (вступает в силу через 3 года со дня официального опубликования);

Технические требования «Пешеходные переходы через железнодорожные пути». Распоряжение ОАО «РЖД» от 23 декабря 2009 г. №2655р.

Инструкция о порядке обслуживания и организации пропуска высокоскоростных электропоездов «САПСАН» по железнодорожным путям

общего пользования ОАО «РЖД». Утверждена распоряжением ОАО «РЖД» от 11 декабря 2009 г. № 2528р № С-3 ДОСС-1ЕТ;

Инструкция по заземлению устройств электроснабжения на электрифицированных железных дорогах от 10 июня 1993 г. № ЦЭ -191;

Инструкция по применению габаритов приближения строений ГОСТ 9238-83. Утверждена указанием МПС СССР от 02 января 1989 г. № А-8у;

Инструкция по техническому обслуживанию и эксплуатации сооружений, устройств, подвижного состава и организации движения на участках обращения скоростных пассажирских поездов. Утверждена МПС России 19 июля 1996 г. № ЦРБ-393;

Инструкция по устройству молниезащиты зданий, сооружений и промышленных коммуникаций. Утверждена приказом Минэнерго России от 30 июня 2003 г. № 280.

## Приложение А (рекомендуемое)

### Методика планирования мероприятий по снегоудалению (пассажирские платформы, пешеходные мосты и их сходы, привокзальные площади остановочных пунктов, станций)

При планировании мероприятий по снегоудалению необходимо определять следующие расчетные данные:

- объёмную массу снега;
- расчетный и максимальный снегопад;
- режим уборки и интенсивность снегоудаления;
- общее количество снега.

Объёмная масса снега зависит от состояния снега, способа подметания, обвалования, переброски, загрязнённости, температуры воздуха и характера ветров. Нормы определения объёмной массы снега приведены в таблице А.1.

Таблица А.1

#### Нормы определения объёмной массы снега

Вид снега	Объёмная масса, т/м <sup>3</sup>	Количество примесей, % к массе снега
Свежевыпавший окупенный	0,2	0,3-0,5
Лежалый окупенный	0,3	1-0,5
Окупенный на улицах и привокзальных площадях с интенсивным движением транспорта	0,3	1,6-2
Сброшенный с крыш зданий вокзалов, павильонов	0,4	0,6-1

Для центрального региона среднюю объёмную массу окупенного снега за год, с учетом температуры и ветра, следует принимать 0,3 т/м<sup>3</sup> при коэффициенте уплотнения 0,4.

Снегоприемную способность камер и других сооружений, снегоудаляющую способность коллекторов, производительность снеготаялок и т.п. следует определять из величины расчетного снегопада и проверять на максимальный снегопад с учетом режимов уборки.

Расчетный снегопад  $q_{\text{расч}}$  ( $\text{т}/\text{м}^2$ ) необходимо определять за десятилетний период по формуле.

$$q_{\text{расч}} = \frac{q_{1 \text{ ср макс}} + q_{2 \text{ ср макс}} + \dots + q_{10 \text{ ср макс}}}{10}, \quad (\text{A.1})$$

где  $q_{1 \text{ ср макс}}$  – средний максимальный снегопад за 1 год,  $\text{т}/\text{м}^2$ ;

$q_{2 \text{ ср макс}}$  – средний максимальный снегопад за 2 год и т.д.,  $\text{т}/\text{м}^2$ .

$$q_{\text{ср макс}} = \frac{\sum_1^n q_{\text{макс}}}{n}, \quad (\text{A.2})$$

где  $n$  – количество максимальных снегопадов за год. Принимается от 5 до 10 в зависимости от метеорологических условий населенного пункта.

Общее количество снега  $Q$  ( $\text{т}$ ), удаляемого за сезон, следует определять по формуле.

$$Q = \Sigma F h y k, \quad (\text{A.3})$$

где  $\Sigma F$  – сумма площадей, с которых снег подлежит удалению,  $\text{м}^2$ ;

$h$  – средняя расчетная высота снега,  $\text{м}$ ;

$y$  – объемная масса уплотнения снега,  $\text{м}^3$ ;

$k$  – коэффициент уплотнения снега, равный 0,4.

$$h = \frac{{}^{10}_1 h_{\text{ТО}} + {}^{10}_1 h_{\text{T}} + {}^{10}_1 h_{\text{М}}}{10}, \quad (\text{A.4})$$

где  ${}^{10}_1 h_{\text{ТО}}$  – сумма высот твёрдых осадков, мм;  
 ${}^{10}_1 h_{\text{T}}$  – сумма высот твердых осадков, выпадающих при температуре воздуха более 0°C, мм;  
 ${}^{10}_1 h_{\text{М}}$  – сумма высот твердых осадков при снегопадах с интенсивностью менее 0,2 мм.

Сумма высот твердых осадков для всех видов принимается по метеорологическим данным за 10 лет.

## Приложение Б

(обязательное)

### Критерии оценки соответствия пассажирских платформ предъявляемым к ним требованиям

Таблица Б.1

#### Критерии оценки соответствия пассажирских платформ предъявляемым к ним требованиям

№	Параметр	Критерий соответствия	Норматив устранения (временной интервал или плановые работы) в зависимости от категории остановочного пункта, станции				Способ / порядок контроля
			А	В	С	Д	
<b>Объект: пассажирская платформа</b>							
1	Фундамент пассажирской платформы	Отсутствие разрушений основания низкой насыпной пассажирской платформы более 10 %.	- ТРп, КР <sup>9</sup> (что подходит раньше, согласно графиков проведения ремонтов); - ТРн (при отсутствии плановых ремонтов в соответствии с утверждёнными графиками).				Визуально
2		Отсутствие разрушений песчаной и гравийной подушки низкой насыпной пассажирской платформы более 10%.	- ТРп, КР; - ТРн.				

<sup>9</sup> КР должен назначаться для восстановления или замены изношенных более чем на 20% несущих конструкций и деталей или оборудования объектов. Процент износа необходимо устанавливать инструментально.

3	Отсутствие разрушений опорных блоков, свай, ригелей более 5%.	- ТРп, КР; - ТРН.	Визуально
4	Отсутствие разрушений конструкций пассажирской платформы из шпал более 5%.	- ТРп, КР; - ТРН.	Визуально
5	Отсутствие расслоения кирпичной кладки фундамента более 5%.	- ТРп, КР; - ТРН.	Визуально
6	Отсутствие разрушений, требующих смены отдельных участков (элементов) фундамента, более 5 %.	КР	Визуально
7	Отсутствие трещин в плитной части фундамента пассажирской платформы более 10%.	- ТРп, КР.	Визуально
8	Отсутствие разрывов фундамента по высоте более 10 %.	- ТРп, КР.	Визуально
9	Отсутствие трещин в фундаменте более 10%.	- ТРп, КР; - ТРН.	Визуально
10	Отсутствие местных деформаций и негабаритов фундамента более 10 %.	- ТРп, КР (путем перекладки, усиления без замены конструкций)	Визуально
11	Отсутствие разрушения отмостки более 20%.	- ТРп, КР	Визуально
12	Отсутствие разрушений гидроизоляции, антикоррозийной защиты металлических конструкций, противопожарной и биозащиты деревянных конструкций более 10%.	- ТРп, КР; - ТРН.	Визуально
13	Наличие более 90 % защитных уголков, обрамлений торцов, краев, температурных швов, предусмотренных проектом.	- ТРп, КР; - ТРН.	Визуально
14	Отсутствие разрушений штукатурки или облицовки боковых поверхностей фундамента более 5%.	- ТРп, КР; - ТРН.	Визуально



15	Требования к бортам пассажирской платформ	Наличие более 90% всех элементов обортровки платформы.	- КР; - ТРН.	Визуально
16		Отсутствие разрушений монолитных и железобетонных блоков, панелей более 5%.	- ТРП, КР; - ТРН.	Визуально
17		Отсутствие смещений бортовых камней, панелей насыпных пассажирских платформ более 5% от проектного положения.	- ТРП, КР; - ТРН.	Визуально
18		Отсутствие нарушений целостности штукатурки поверхностей бортов более 10%.	- ТРП, КР; - ТРН.	Визуально
19		Отсутствие разрушений защитного слоя вплоть до оголения арматуры железобетонных конструкций более 5%.	- ТРП, КР; - ТРН.	Визуально
20		Отсутствие разрушений облицовки блоков, поверхностей плит и панелей более 5%.	- ТРП, КР; - ТРН.	Визуально
21		Отсутствие нарушений целостности штукатурки поверхностей блоков более 10%.	- ТРП, КР; - ТРН.	
22		Наличие декоративных элементов конструкций обрамления платформ (согласно проекту) более 95%.	- ТРП, КР; - ТРН.	Визуально
23		Отсутствие разрушений гидроизоляции, антикоррозийной защиты металлических конструкций, противопожарной и биозащиты деревянных конструкций более 10 %.	- ТРП, КР; - ТРН.	Визуально
24		Требования к поверхности и покрытию пассажирской платформы	Отсутствие местных деформаций и негабаритов поверхности пассажирской платформы (устраняющихся без замены конструкции) более 10%.	- ТРП, КР; - ТРН.
25	Отсутствие на поверхности пассажирской платформы неровностей, резких перепадов		- ТРП, КР; - ТРН.	Визуально

		высоты более 20 мм в высоту на участке менее 150 мм.			
26		Отсутствие выбоин на поверхности пассажирской платформы глубиной более 15 мм на участке размером менее 150×150 мм, допускающих скопление воды.	- ТРп, КР; - ТРН.		Визуально
27		Отсутствие полосы безопасности на участке более 1000 мм и более 5% от общей длины.	- ТРп, КР; - ТРН.		Визуально
28		Наличие тактильной полосы контрастного цвета для МГН с глубиной рифления не менее 5 мм.	КР		Визуально
29		Отсутствие разрушений гидроизоляции, антикоррозийной защиты металлических конструкций, противопожарной и биозащиты деревянных конструкций более 10%.	- ТРп, КР; - ТРН.		Визуально
30	Требования к санитарно-культурному состоянию пассажирской платформы	Отсутствие крупного мусора на платформе (размером более 1000 см <sup>3</sup> )	В течение 1 часа	В соответствии с графиком уборки, но не позже, чем в течение 3 суток	Визуально
31		Отсутствие мелкого мусора и грязи	В течение суток (до 7.00 и до 17.00)	В соответствии с графиком уборки, но не позже, чем в течение 3 суток	Визуально
32		Отсутствие снега и наледи в зимний период	В течение суток (до 7.00 и до 17.00), а во время снегопада постоянно		Визуально
33		Пассажирские платформы посыпаны песком в зимний период при появлении наледи	В течение 1 часа		Визуально

34		Благоустроенная территория с «полевой» стороны пассажирской платформы (отсутствуют сухостойные деревья и кустарники) в летний период	Не реже 2 раз в год (при подготовке к зимнему и летнему периодам)	Не реже 1 раза в год	Визуально
35		С «полевой» стороны пассажирской платформы газон подстрижен – высота травы не более 10 см в летний период	Не реже 6 раз в летний период	Не реже 3 раз в летний период	Визуально
36		Отсутствие мусора в подплатформенном пространстве	Не реже 2 раз в неделю	Не реже 1 раза в 2 недели	Визуально
37	Требования к освещению платформы	Количество светильников соответствует проекту (отсутствует не более 5% светильников)	- ТРп, КР; - ТРН.		Визуально
38		Все светильники исправны и включаются/выключаются согласно режиму освещения пассажирской платформы	- ТРп, КР; - ТРН.		Визуально
39		Во всех светильниках на пассажирских платформах горят все лампы (перегоревшие лампы отсутствуют)	Не реже 3 раз в месяц	Не реже 1 раза в месяц	Визуально
40		Светильники чистые и обеспечивают необходимую освещенность пассажирской платформы	Не реже 3 раз в месяц	Не реже 1 раза в месяц	Визуально
<b>Объект: навес</b>					
41		Отсутствие износа (дефектов) элементов кровли более 10%	- ТРп, КР; - ТРН.		Визуально
42		Отсутствие износа несущих элементов конструкций навесов более 5%	- ТРп, КР; - ТРН.		Визуально

43	Отсутствие нарушений гидроизоляций, антикоррозийной защиты, пожарной и биозащиты деревянных конструкций свыше на участках более 15%		- ТРп, КР; - ТРН.	Визуально
44	Видимые участки конструкций навесов чистые, без посторонних надписей и наклеек (площадь загрязнений не должна превышать 20×20 см)		Не реже 3 раз в месяц	Не реже 1 раза в месяц Визуально
45	Отсутствие снежной «шапки» выше 20 см		Не реже 3 раз в месяц	Не реже 1 раза в месяц Визуально
46	Отсутствие сосулек со стороны перрона		Немедленно	В течение суток Визуально
<b>Объект: ограждения</b>				
47	Отсутствие нарушений элементов или секций ограждения размером более 30×60 см		- ТРп, КР; - ТРН.	Визуально
48	Отсутствие острых углов, выступов, заусенцев		- ТРп, КР	Визуально
49	Отсутствие нарушений покраски элементов ограждения более 5%		Не реже 2 раз в год	Визуально
50	Отсутствие на элементах ограждения посторонних предметов		Не реже 3 раз в месяц	Не реже 1 раза в месяц Визуально
<b>Объект: пешеходные переходы, лестничные сходы, пандусы, мосты и тоннели</b>				
51	Требования к покрытию	Отсутствие в железобетонных конструкциях волосяных трещин свыше 5%	- ТРп, КР; - ТРН.	Визуально
52		Отсутствие сколов в бетоне свыше 5%	- ТРп, КР; - ТРН.	Визуально
53		Отсутствие трещин вдоль арматурных стержней более 3 мм на поверхности более 10% площади	- ТРп, КР; - ТРН.	Визуально

54		Отсутствие на ступенях трещин и выбоин размером свыше 10×10 см и глубиной свыше 2 см	- ТРп, КР; - ТРн.	Визуально	
55		Отсутствие на площадках и переходах трещин и выбоин размером свыше 20×20 см и глубиной свыше 2 см	- ТРп, КР; - ТРн.	Визуально	
56		Отсутствие трещин и выбоин в асфальто-бетонном покрытии пандусов размером свыше 15×15 см и глубиной свыше 2 см	- ТРп, КР; - ТРн.	Визуально	
57		Отсутствие зазоров в стыках бетонных, каменных, деревянных ступеней и площадок более 1 см	- ТРп, КР; - ТРн.	Визуально	
58		Отсутствие мусора и грязи	В течение 1 часа	В соответствии с графиком уборки, но не позже, чем в течение 3 суток	Визуально
59		Отсутствие снега и наледи в зимний период	В течение суток (до 7.00 и до 17.00), а во время снегопада постоянно	Визуально	
60		Поверхности ступеней, лестничных сходов, пандусов, переходов, площадок посыпаны песком в зимний период при появлении наледи	В течение 1 часа	Визуально	
61	Требования к перилам	Отсутствие нарушений элементов или секций перил размером более 30×60 см	- ТРп, КР; - ТРн.	Визуально	
62		Надежность крепления перил	- ТРп, КР; - ТРн.	Осмотр	
63		Отсутствие острых углов, выступов, заусенцев	- ТРп, КР	Визуально	

64		Отсутствие нарушений покраски элементов перил более 5%	Не реже 2 раз в год		Визуально
65		Отсутствие на элементах ограждения посторонних предметов	Не реже 3 раз в месяц	Не реже 1 раза в месяц	Визуально
66	Требования к освещению	Количество светильников соответствует проекту (отсутствует не более 5% светильников)	- ТРп, КР; - ТРн.		Визуально
67		Все светильники исправны и включаются/выключаются согласно режиму освещения пассажирской платформы	- ТРп, КР; - ТРн.		Визуально
68		Во всех светильниках на пассажирских платформах горят все лампы (перегоревшие лампы отсутствуют)	Не реже 3 раз в месяц	Не реже 1 раза в месяц	Визуально
69		Светильники чистые и обеспечивают необходимую освещенность пассажирской платформы	Не реже 3 раз в месяц	Не реже 1 раза в месяц	Визуально

## Приложение В (рекомендуемое)

### Методика расчета необходимого числа билетных касс

Общее число пассажиров  $P_{\max}^{\text{отпр}}$ , отправленное с остановочного пункта, станции в день максимальных перевозок, рекомендуется определять по данным натурного обследования и уточнять по материалам существующей отчетности.

Общее число обращений в пригородные кассы остановочного пункта, станции за сутки максимальных перевозок:

$$P_{\max} = \frac{1 - \alpha_{\text{много}} P_{\max}^{\text{отпр}}}{\beta}, \quad \text{пасс./сут} \quad (\text{В.1})$$

где  $P_{\max}^{\text{отпр}}$  — число пассажиров, отправленных в сутки максимальных перевозок;

$\beta$  — среднее количество билетов (мест), приобретаемых одним человеком (по результатам обследований в среднем составляет 1,1-1,2);

$\alpha_{\text{много}}$  — доля пассажиров, имеющих многоразовые проездные документы (транспортные карты, сезонные многоразовые документы). Определяется на основе сбора и статистической обработки данных (составляет от 0,1 до 0,5 в зависимости от характера направления).

В течение суток  $P_{\max}$  распределено неравномерно. Существует «пиковый» период времени длительностью  $\Delta t^{\text{пик}}$ , на который приходится основная часть обращений пассажиров в кассы. Необходимо введение коэффициента суточной неравномерности:

$$k_{\text{н}} = \frac{P_{\text{пик}} t_{\text{сут}}}{P_{\max} \Delta t^{\text{пик}}}, \quad (\text{В.2})$$

где  $P^{\text{пик}}$  – число обращений пассажиров в кассы в часы «пик», пасс.;

$t_{\text{сут}}$  – продолжительность работы касс в течение суток, ч.;

$\Delta t^{\text{пик}}$  – продолжительность пикового периода наиболее интенсивных обращений в кассы, ч.

Продолжительность работы пригородных касс рекомендуется определять периодом суток, в течение которого обращаются пригородные поезда (14-20 ч).

Интенсивность обращения пассажиров в кассы пригородного сообщения определяется как:

$$\lambda = \frac{P_{\text{max}}}{t_{\text{сут}}} k_{\text{н}} = \frac{(1 - \alpha_{\text{много}}) P_{\text{max}}^{\text{отпр}} k_{\text{н}}}{\beta t_{\text{сут}}}, \quad \text{чел час} \quad (\text{B.3})$$

Средняя интенсивность обслуживания пригородных пассажиров кассирами:

$$\mu = \frac{S}{t_{\text{обсл}}}, \quad \text{ч}^{-1} \quad (\text{B.4})$$

где  $S$  – число билетных касс на станции или остановочном пункте;

$t_{\text{обсл}}$  – среднее время обслуживания пассажира в кассе пригородного сообщения

( $t_{\text{обсл}} = 0,3 - 0,5$  мин).

Обращение пассажира в любую из однотипных касс равновероятно, при расчетах система продажи билетов на станции (остановочном пункте) должна рассматриваться как одноканальная система массового обслуживания с интенсивностью обслуживания  $\mu$ .

Минимально необходимое число билетных касс пригородного сообщения на остановочном пункте, станции  $S_{\text{min}}$  определяется из условия, что для нормальной работы билетной кассы коэффициент загрузки кассира  $\phi$  не должен превышать единицы:



$$\varphi = \frac{\lambda}{\mu} < 1 \text{ или } S_{\min} > \lambda * t_{\text{обсл}} , \quad (\text{B.5})$$

где  $S_{\min}$  – минимальное целое положительное решение неравенства.

Для определения числа билетных касс на остановочном пункте, станции при выполнении поставленных условий, требуется учитывать, что время, затрачиваемое пассажиром на приобретение билета  $W_q$ , не должно превышать 2-3 мин.

Среднее время ожидания в очереди:

$$W_q = \frac{\varphi}{(1 - \varphi)\mu} , \quad \text{ч} \quad (\text{B.6})$$

Среднее время, затрачиваемое пассажиром на приобретение билета:

$$W = W_q + t_{\text{обсл}} = \frac{\varphi}{(1 - \varphi)\mu} + t_{\text{обсл}} = \frac{\lambda t_{\text{обсл}}^2}{S S - \lambda t_{\text{обсл}}} + t_{\text{обсл}} , \quad \text{ч} \quad (\text{B.7})$$

Из условия, что  $W \leq T$ , получаем:

$$S^2 - \lambda t_{\text{обсл}} S - \frac{\lambda t_{\text{обсл}}^2}{T - t_{\text{обсл}}} \geq 0 , \quad (\text{B.8})$$

Потребное число касс на остановочном пункте, станции  $S$  определяется как минимальное целое положительное решение неравенства (B.8).

## Приложение Г

(обязательное)

### Критерии оценки соответствия пассажирских зданий и павильонов остановочных пунктов и станций предъявляемым к ним требованиям

Таблица Г.1

#### Критерии оценки соответствия пассажирских зданий и павильонов остановочных пунктов и станций предъявляемым к ним требованиям

№	Параметр	Критерий соответствия	Норматив устранения (временной интервал или плановые работы) в зависимости от категории остановочного пункта, станции				Способ / порядок контроля
			А	В	С	Д	
<b>Объект: пассажирское здание (павильон)</b>							
1	Конструкция пассажирского здания (павильона)	Отсутствие износа (дефектов) элементов кровли более 10%	- ТРп, КР; - ТРн.				Визуально
2		Отсутствие износа несущих элементов конструкций более 5%	- ТРп, КР; - ТРн.				Визуально
3		Отсутствие нарушений гидроизоляций, антикоррозийной защиты, пожарной и биозащиты деревянных конструкций свыше на участках более 15%	- ТРп, КР; - ТРн.				Визуально
4		Отсутствие на поверхности пола неровностей, резких перепадов высоты более 20 мм в высоту на участке менее 150 мм.	- ТРп, КР; - ТРн.				Визуально
5		Отсутствие нарушений покрытия пола на поверхности глубиной более 15 мм на участке размером менее	- ТРп, КР; - ТРн.				Визуально

		150×150 мм.			
6		Наличие тактильных полос контрастного цвета для МГН с глубиной рифления не менее 5 мм.	КР		Визуально
7		Исправность работы входных дверей, двери плавно открываются и закрываются без перекосов и заеданий, надежно фиксируется в закрытом положении (при наличии дверей в составе проекта)	- ТРп, КР; - ТРн.		Визуально
8		Ручка двери надежно закреплена	- ТРп, КР; - ТРн.		Визуально
9		Поверхность входной двери с обеих сторон не имеет повреждений (проломов, царапин размером более 12 см)	- ТРп, КР; - ТРн.		Визуально
10		Стекла (включая окна дверей) целые, отсутствуют трещины и повреждения размером более 10-12 см	- ТРп, КР; - ТРн.		Визуально
11		Форточки окон (при их наличии) находятся в исправном состоянии, открывается с естественным усилием на полный размах без заеданий и перекосов	- ТРп, КР; - ТРн.		Визуально
12		Ручка форточки в исправном состоянии, её замок обеспечивает надёжную фиксацию форточки в закрытом положении, а также её открытие при незначительном усилии	- ТРп, КР; - ТРн.		Визуально
13	Требования к санитарно-культурному состоянию	Видимые участки конструкций чистые, без посторонних надписей и наклеек (площадь загрязнений не должна превышать 20×20 см)	Не реже 3 раз в месяц	Не реже 1 раз в месяц	Визуально
14		Стены чистые. Отсутствуют пятна, чётко выраженные загрязнения и подтеки любого происхождения размером более ф. А4 (снаружи здания при среднесуточной температуре наружного воздуха более +5С)	- ТРп, КР; - ТРн.		Визуально
15		На стенах отсутствуют следы вандализма, какие-либо посторонние надписи.	- ТРп, КР; - ТРн.		Визуально
16		Поверхности дверей чистые с обеих сторон, отсутствуют грязные пятна, вандальные надписи и несанкционированная реклама	Не реже 3 раз в месяц	Не реже 1 раз в месяц	Визуально

17		Окна чистые, на стёклах с внутренней стороны отсутствуют пятна, подтеки любого происхождения размером более 10-12 см (при температуре наружного воздуха более -12 °С)	Не реже 3 раз в месяц	Не реже 1 раз в месяц	Визуально
18		Отсутствие крупного мусора в пассажирском здании (павильоне) размером более 1000 см <sup>3</sup>	В течение 1 часа	В соответствии с графиком уборки, но не позже, чем в течение 3 суток	Визуально
19		Отсутствие мелкого мусора, грязи и пыли	В течение суток (до 7.00 и до 17.00)	В соответствии с графиком уборки, но не позже, чем в течение 3 суток	Визуально
20		Отсутствие снежных заносов на кровле выше норм, допустимых проектной документацией	В течение суток (до 7.00 и до 17.00)	В соответствии с графиком уборки, но не позже, чем в течение 3 суток	Визуально
21		Отсутствие сосулек со стороны пешеходных дорожек	Немедленно	В течение суток	Визуально
22		Температурный режим в пассажирском здании соответствует действующим нормам СП2.5.1198	- ТРп, КР; - ТРн.		Измерение
23		Отопительное оборудование в пассажирском здании исправно	- ТРп, КР; - ТРн.		Измерение
24		Вентиляционное оборудование в пассажирском здании исправно	- ТРп, КР; - ТРн.		Измерение
25		Балконы пожарных лестниц, аварийные выходы в пассажирском здании окрашены и имеют единое цветовое решение	- ТРп, КР.		Визуально
26	Требования к освещению в пассажирском здании, павильоне	Количество светильников соответствует проекту (отсутствует не более 5% светильников)	- ТРп, КР; - ТРн.		Визуально
27		Все светильники исправны и включаются/выключаются согласно режиму освещения павильона	- ТРп, КР; - ТРн.		Визуально
28		Во всех светильниках горят все лампы (перегоревшие лампы отсутствуют)	Не реже 3 раз в месяц	Не реже 1 раза в месяц	Визуально

29		Светильники чистые и обеспечивают необходимую освещенность павильона	Не реже 3 раз в месяц	Не реже 1 раза в месяц	Визуально
30	Требования к оборудованию для обслуживания пригородных пассажиров	Перед билетными кассами предусмотрены зоны накопления пассажиров (не занятые под магистральные проходы) глубиной не менее 3 м при интенсивности движения пригородных пассажиров в час «пик» до 500 пассажиров и 4 м – в остальных случаях.	- ТРп, КР; - ТРн.		Визуально
31		Обшивка диванов (сидений) и спинок не имеет повреждений. Обшивка заправлена. Диваны не имеют обширных (размером более 6-8 см) и/или многочисленных небольших порезов, прожогов обивки, а также повреждений или отсутствия мягкого наполнителя сидений и спинок	- ТРп, КР; - ТРн.		Визуально
32		Обивка диванов (сидений) и спинок чистая. На обивке диванов отсутствуют хорошо заметные грязные пятна, подтеки любого происхождения, вандальные надписи и несанкционированная реклама	- ТРп, КР; - ТРн.		Визуально
33	Требования к санитарно-культурному состоянию туалетов в пассажирском здании	Полы в туалете чистые. В туалете после влажной уборки на полу отсутствуют бытовой мусор, грязные следы и разводы, полы продезинфицированы	В соответствии с графиком уборки в течение суток		Визуально
34		Стены в туалете чистые. На стенах в туалете после влажной уборки отсутствуют пыль, грязные подтёки, вандальные надписи, стены продезинфицированы	В соответствии с графиком уборки в течение суток		Визуально
35		Унитаз в туалете чистый. Унитаз в туалете не имеет каких-либо загрязнений и подтёков, продезинфицирован	В соответствии с графиком уборки в течение суток		Визуально
36		Унитаз технически исправен. Привод педали слива исправен, работает без заеданий, обеспечивает плотность магистрали в закрытом положении, при нажатии на педаль (кнопку) слива обеспечивает открытие клапана слива и сброс воды	- ТРп, КР; - ТРн.		Визуально

37	Мусоросборник не имеет повреждений. Отсутствуют любые повреждения, затрудняющие использование мусоросборника (сломанные крепления, нарушение геометрии)	- ТРп, КР; - ТРн.		Визуально
38	Мусоросборник чистый. Мусоросборник чистый, экипирован полиэтиленовым пакетом, отсутствует мусор	В соответствии с графиком уборки в течение суток		Визуально
39	Лампы освещения в туалете исправны (перегоревшие лампы отсутствуют).	Не реже 3 раз в месяц	Не реже 1 раза в месяц	Визуально
40	Умывальник и кран исправны. Умывальник и кран в туалете не имеют течи воды, надёжно закреплены и обеспечивают удобное пользование ими	- ТРп, КР; - ТРн.		Визуально

\*- При наличии повреждений, разрушений, износа, дефектов аварийного характера, создающих опасность для движения поездов, работающего персонала или приводящих к порче оборудования и разрушению конструкций сооружений, требуется проведение немедленного аварийного ремонта для устранения повреждений в кратчайшие сроки (не более 48 часов с момента обнаружения повреждений).

**Приложение Д**  
**(обязательное)**

**Критерии оценки соответствия прилегающих к остановочному пункту, станции территорий**  
**предъявляемым к ним требованиям**

Таблица Д.1

**Критерии оценки соответствия прилегающих к остановочному пункту, станции территорий предъявляемым к ним требованиям**

№	Параметр	Критерий соответствия	Норматив устранения (временной интервал или плановые работы) в зависимости от категории остановочного пункта, станции				Способ / порядок контроля
			А	В	С	Д	
1	Требования к покрытию территории	Отсутствие на поверхности неровностей, резких перепадов высот более 20 мм в высоту на участке менее 150 мм.	- ТРп, КР; - ТРн. (при обслуживании прилегающей территории перевозчиком)				Визуально
2		Отсутствие выбоин на поверхности глубиной более 15 мм на участке размером менее 150×150 мм, допускающих скопление воды.	- ТРп, КР; - ТРн. (при обслуживании прилегающей территории перевозчиком)				Визуально
3		Наличие тактильной полосы контрастного цвета для МГН с глубиной рифления не менее 5 мм.	- ТРп, КР; - ТРн. (при обслуживании прилегающей территории перевозчиком)				Визуально
4	Требования к	Отсутствие крупного мусора на прилегающей территории (размером более 1000 см <sup>3</sup> )	в течение суток		не реже 3 раз в неделю		Визуально

5	санитарно-культурному состоянию	Отсутствие мелкого мусора и грязи	в течение суток	не реже 3 раз в неделю	Визуально
6		Отсутствие снега в зимний период	не реже 3 раз в сутки (до 7.00, до 16.00, до 22.00), во время снегопада постоянно		Визуально
7		Отсутствие снежного наката и ледяных отложений в зимний период (не более 20% поверхности)	не реже 3 раз в сутки (до 7.00, до 16.00, до 22.00), во время снегопада постоянно		Визуально
8		Отсутствие скользких мест, не посыпанных противогололедным материалом (не более 20% поверхности)	не реже 3 раз в сутки (до 7.00, до 16.00, до 22.00), во время снегопада постоянно		Визуально
9		Благоустроенная территория (отсутствуют сухостойные деревья и кустарники) в летний период	не реже 2 раз в год (при подготовке к зимнему и летнему периоду)	не реже 1 раза в год	Визуально
10		Газон подстрижен – высота травы не более 10 см в летний период	Не реже 6 раз в летний период	Не реже 3 раз в летний период	Визуально
11		Газон чистый – без постороннего мусора	в течение суток	не реже 3 раз в неделю	Визуально
12		Требования к освещению	Количество светильников соответствует проекту (отсутствует не более 5% светильников)	- ТРп, КР; - ТРн. (при обслуживании прилегающей территории перевозчиком)	
13		Все светильники исправны и включаются/выключаются согласно режиму освещения прилегающей территории	- ТРп, КР; - ТРн. (при обслуживании прилегающей территории перевозчиком)		Визуально
14		Во всех светильниках горят все лампы (перегоревшие лампы отсутствуют)	Не реже 3 раз в месяц	Не реже 1 раза в месяц	Визуально
15		Светильники чистые и обеспечивают необходимую освещенность прилегающей территории	Не реже 3 раз в месяц	Не реже 1 раза в месяц	Визуально

\*- При наличии повреждений, разрушений, дефектов аварийного характера, создающих опасность для пассажиров или работающего персонала или приводящих к порче оборудования и разрушению конструкций сооружений, требуется проведение немедленного аварийного ремонта для устранения повреждений в кратчайшие сроки (не более 48 часов с момента обнаружения повреждений).



## Приложение Е (обязательное)

### Методика определения необходимого количества турникетов «на вход», «на выход» и (или) турникетов скользящей специализации в зависимости от величин пассажиропотоков и распределения их по часам суток

Необходимое количество турникетов для пропуска пассажиров должно определяться исходя из условия беспрепятственного прохода заданного пассажиропотока станции с учетом времени прохода и времени срабатывания турникета.

Необходимое количество турникетов должно рассчитываться исходя из пропускной способности одного турникета и максимального пассажиропотока в пиковое время на данной станции или остановочном пункте.

Количество устанавливаемых турникетов на выход можно определить по формуле:

$$K_{\text{вых}} = \frac{A_{\text{пасс}}}{nI\alpha_n}$$

где  $A_{\text{пасс}}$  – Максимальный размер залпового прохода пассажиров через турникеты (максимальное количество пассажиров выходящих из одного пригородного поезда, а при островной пассажирской платформе – двух встречных), пасс;

$n$  – пропускная способность турникета, чел/мин;

$I$  – минимальный интервал времени, в течение которого должен быть пропущен пассажиропоток (как правило, до начала следующего залпового прохода пассажиров)  $A_{\text{пасс}}$  ;

$\alpha_n$  – коэффициент надежности работы турникета (0,8÷0,9).

Интервал времени, в течение которого через турникеты должны быть пропущены вышедшие из пригородного поезда пассажиры, определяется путём выбора наименьшей из двух величин – минимального интервала между последовательным прибытием пригородных поездов и временем прохода пассажиров от самого дальнего вагона до пункта рассредоточения пассажиропотока, расположенного с внешней стороны турникетного павильона. Выполнение этих условий позволит избежать массовых скоплений пассажиров перед турникетами.

Количество турникетов «на вход» может быть меньше количества турникетов «на выход», так как поток отправляющихся пассажиров является более равномерным.

Количество устанавливаемых турникетов на вход рекомендуется определять для периода максимальных перевозок с учетом внутрисуточной неравномерности.

Общее число пассажиров  $P_{\max}^{\text{отпр}}$ , отправленное со станции или остановочного пункта в день максимальных перевозок, рекомендуется определять по данным натурного обследования и уточнять по материалам существующей отчетности.

Время, затрачиваемое пассажиром на проход через турникет, не должно превышать 0,035 минут (1,5-2 сек).

Расчет контрольно-пропускной линии должен производиться на основании фактического пассажиропотока в час «пик», определяемого конкретно для каждой станции или остановочного пункта с учетом графика отправления и прибытия пригородных поездов.

**Приложение Ж  
(обязательное)**

**Критерии оценки соответствия устройств контроля и учета доступа пассажиров на перрон остановочного пункта, станции**

Таблица Ж.1

**Критерии оценки соответствия устройств контроля и учета доступа пассажиров на перрон остановочного пункта, станции**

№	Параметр	Критерий соответствия	Норматив устранения (временной интервал или плановые работы) в зависимости от категории остановочного пункта, станции				Способ / порядок контроля
			А	В	С	Д	
<b>Объект: турникетная линия, турникет</b>							
1	Техническое состояние турникета	Турникеты находятся во включенном состоянии согласно графику работы.	Немедленно	В течение суток		Мониторинг, контроль	
2		Турникеты работают исправно в автономном режиме в соответствии со специализацией.	Немедленно	В течение суток		Визуально, мониторинг	
3		Корпус турникета исправен, не имеет выступающих частей, приводящих к травмированию пассажира, порче его вещей.	Немедленно	В течение суток		Визуально	
4		Программно-аппаратный комплекс в составе турникетного оборудования обеспечивает правильность считывания и обработки информации с предусмотренных форм проездных документов	Немедленно	В течение суток		Мониторинг	
5	Санитарно-культурное состояние турникета	Отсутствие царапин и механических повреждений (площадью более 10×10 см) на корпусе турникета.	При ТО	При ТО		Визуально	
6		Отсутствие грязи, посторонних надписей (в том числе вандальных), посторонних наклеек на корпусе турникета.	В течение суток	В течение недели		Визуально	

## Приложение И (рекомендуемое)

### Методика расчета необходимого числа БПА

Потребное число БПА может быть определено по формуле (И.1).

$$A = \frac{P^{\max} \cdot \beta_a \cdot \alpha_p \cdot \tau}{P_{\phi}} \quad (\text{И.1})$$

- где
- $P^{\max}$  – максимальный общий пригородный пассажиропоток, обслуживаемый за день максимальных перевозок, чел.;
  - $P_{\phi}$  – производительность БПА, чел/ч.;
  - $\beta_a$  – доля пригородных пассажиров, оформляющих проездные документы (билеты) с помощью БПА;
  - $\alpha_p$  – коэффициент, учитывающий долю оформления разовых проездных документов (билетов);
  - $\tau$  – коэффициент, учитывающий занятость БПА оказанием дополнительных услуг (проведением платежей за сотовую связь, Интернет и т.д.) при их наличии.

Возможны два режима работы БПА:

- «холодный резерв», когда в любой момент времени включено не более  $A$  автоматов;
- «горячий резерв», когда в любой момент времени включены все работоспособные автоматы.

Минимальное количество БПА, необходимое для обслуживания пригородных пассажиров, может быть определено по формуле И.3.

$$A_{\min} > \lambda \cdot t_{\text{обсл}} \quad (\text{И.3})$$

где  $\lambda$  – максимальная интенсивность пригородного пассажиропотока, чел/ч.;

$t_{\text{обсл}}$  – среднее время обслуживания пассажира, ч.

Максимальная интенсивность пригородного пассажиропотока, обслуживаемого с помощью БПА, может быть определена по формуле (И.2).

$$\lambda = \frac{R_{\text{пик}}^{\text{max}} \cdot \beta_a \cdot \alpha_p}{\Delta t_{\text{пик}}} \quad (\text{И.2})$$

где  $R_{\text{пик}}^{\text{max}}$  – число пассажиров, отправляемых за «пиковый» период в сутки максимальных перевозок, чел.;

$\Delta t_{\text{пик}}$  – длительность «пикового» периода, ч.

Среднее время обслуживания пассажира ( $t_{\text{обсл}}$ ) с помощью БПА обратнопропорционально его производительности.

Минимальное количество БПА необходимо увеличивать на процент, учитывающий время нахождения БПА в ремонте, в том числе по причине вандальных действий.

## Приложение К

(обязательное)

### Критерии оценки соответствия БПА предъявляемым к ним требованиям

Таблица К.1

#### Критерии оценки соответствия БПА предъявляемым к ним требованиям

№	Параметр	Критерий соответствия	Норматив устранения (временной интервал или плановые работы) в зависимости от категории остановочного пункта, станции				Способ / порядок контроля
			А	В	С	Д	
<b>Объект: БПА</b>							
1	Требования к режиму работы и техническому состоянию БПА	Все БПА находятся во включенном технически исправном состоянии (за исключением технологических перерывов с соблюдением их продолжительности с точностью до 1 минуты).	Немедленно		В течение суток		Визуально, наблюдение
2		БПА оформляет предусмотренные его программно-аппаратным комплексом виды проездных документов.	Немедленно		В течение суток		Наблюдение, удаленный контроль
3		БПА укомплектован чековой лентой.	Немедленно		В течение суток		Наблюдение, удаленный контроль
4		В БПА имеется полный набор сдачи.	Немедленно		В течение суток		Наблюдение, удаленный контроль

5	Требования к информации	Наличие на БПА или в непосредственной близости от него информации о видах оформляемых проездных документов (билетов), оказываемых дополнительных услугах и способах оплаты.	1 час	В течение суток		Визуально
6		Наличие в непосредственной близости к БПА памятки с правилами пользования и порядком оформления проездных документов с их помощью.	1 час	В течение суток		Визуально
7		Наличие на БПА или в непосредственной близости к нему информации о режиме работы/технологических перерывах.	1 час	В течение суток		Визуально
8		Информация, отображаемая на экране БПА, достоверна и актуальна.	1 час	В течение суток		Визуально
9	Требования к санитарно-культурному состоянию БПА	Отсутствие царапин и механических повреждений и вмятин на корпусе БПА (размер царапин не должен превышать 100 мм, повреждения не должны занимать площадь более 50×50 мм).	ТР			Визуально
10		Отсутствие царапин и механических повреждений на дисплее БПА (или защитном стекле).	ТО			Визуально
11		Отсутствие любой посторонней информации на БПА.	В течение суток	В течение недели		Визуально
12		Корпус и экран БПА чистые, без посторонних надписей и наклеек.	В течение суток	В течение недели		Визуально

## Приложение Л

(обязательное)

### Критерии оценки соответствия средств визуальной информации предъявляемым к ним требованиям

Таблица Л.1

**Критерии оценки соответствия средств визуальной информации предъявляемым к ним требованиям**

№	Параметр	Критерий соответствия	Норматив устранения (временной интервал или плановые работы) в зависимости от категории остановочного пункта, станции				Способ / порядок контроля
			А	В	С	Д	
1	Требования к конструкции и техническому состоянию средств визуальной информации	Отсутствие неисправностей элементов конструкции средств визуальной информации, угрожающих безопасности пассажиров или безопасности движения поездов	Немедленно				Визуально
2		Отсутствие неисправностей, износа элементов конструкции средств визуальной информации, затрудняющих ее восприятие пассажирами	Немедленно		В течение суток		Визуально, жалобы
3		Все средства визуальной информации находятся в технически исправном состоянии	Немедленно		В течение суток		Визуально, наблюдение
4	Требования к информации	Визуальная информация достоверна и актуальна.	1 час		В течение суток		Визуально
5		Визуальная информация хорошо читаема (отсутствуют	В течение суток		В течение недели		Визуально



		выцветшие надписи)			
6	Требования к санитарно-культурному состоянию средств визуальной информации	Отсутствие царапин, механических повреждений и вмятин на элементах средств визуальной информации (размер царапин не должен превышать 100 мм, повреждения не должны занимать площадь более 50×50 мм).	В течение суток	В течение недели	Визуально
7		Видимые участки элементов средств визуальной информации чистые (площадь загрязнений не должна превышать 10% поверхности информационной надписи) (снаружи здания при среднесуточной температуре наружного воздуха более +5°С)	В течение суток	В течение недели	Визуально
8		Отсутствие любой посторонних надписей, в том числе вандальных, на средствах отображения визуальной информации. (снаружи здания при среднесуточной температуре наружного воздуха более +5°С)	В течение суток	В течение недели	Визуально
9		Отсутствие посторонних наклеек на средствах визуальной информации	В течение суток	В течение недели	Визуально

## Приложение М

(обязательное)

### Критерии оценки соответствия скамеек предъявляемым к ним требованиям

Таблица М.1

#### Критерии оценки соответствия скамеек предъявляемым к ним требованиям

№	Параметр	Критерий соответствия	Норматив устранения (временной интервал или плановые работы) в зависимости от категории остановочного пункта, станции				Способ / порядок контроля
			А	В	С	Д	
1	Конструкция скамейки	Скамейка надежно закреплена на пассажирской платформе	- ТРп, КР; - ТРн.				Визуально
2		Все элементы скамейки в наличии и исправны	- ТРп, КР; - ТРн.				Визуально
3	Санитарно-культурное состояние скамейки	Отсутствуют нарушения окраски скамейки, царапины и т.д. (площадью более 20×20 см)	- ТРп, КР; - ТРн.				Визуально
4		Скамейка чистая – отсутствуют следы загрязнений (в том числе следы вандализма), посторонние надписи и наклейки (площадью более 20×20 см)  (при среднесуточной температуре наружного воздуха более +5°С)	В течение суток (до 7.00 и до 17.00)		В соответствии с графиком уборки, но не позже, чем в течение 3 суток		Визуально

## Приложение Н

(обязательное)

### Критерии оценки соответствия мусоросборников предъявляемым к ним требованиям

Таблица Н.1

#### Критерии оценки соответствия мусоросборников предъявляемым к ним требованиям

№	Параметр	Критерий соответствия	Норматив устранения (временной интервал или плановые работы) в зависимости от категории остановочного пункта, станции				Способ / порядок контроля
			А	В	С	Д	
1	Конструкция мусоросборника	Мусоросборник надежно закреплен на пассажирской платформе	- ТРп, КР; - ТРн.				Визуально
2		Все элементы мусоросборника в наличии и исправны	- ТРп, КР; - ТРн.				Визуально
3	Санитарно-культурное состояние мусоросборника	Отсутствуют нарушения окраски мусоросборника, вмятины, царапины и т.д. (площадью более 10×10 см)	- ТРп, КР; - ТРн.				Визуально
4		Мусоросборник чистый, наличие мусора в урне не более 2/3 её объема и отсутствие мусора вокруг	Выемка мусора из урн и санитарная обработка в течение суток по мере наполнения (до 7.00, с 10.00 до 12.00 и с 19.00 до 21.00 час)	В соответствии с графиком уборки, но не позже, чем в течение 3 суток			Визуально

**Приложение II  
(обязательное)**

**Критерии оценки соответствия общественных туалетов предъявляемым к ним требованиям  
Таблица П.1**

**Критерии оценки соответствия общественных туалетов предъявляемым к ним требованиям**

№	Параметр	Критерий соответствия	Норматив устранения (временной интервал или плановые работы) в зависимости от категории остановочного пункта, станции				Способ / порядок контроля
			А	В	С	Д	
1	Требования к техническому состоянию ПКТ	Кабина и пол туалета не имеют механических повреждений (отверстий, трещин)	не более 2 суток				Визуально
2		Дверь свободно открывается (закрывается), плотно прилегает к дверному проему, имеет исправное запорное устройство, ручку, пружину (доводчик для закрытия)	не более 2 суток				Визуально
3		Накопительный бак оборудован посадочным сидением, писсуаром, вентиляционной трубой	не более 2 суток				Визуально
4	Санитарно-культурное состояние туалета	Поверхность кабины, двери, пола, бака с посадочным сидением, писсуара и вентиляционной трубы должна быть чистой (площадью более 10×10 см)	В течение суток по мере загрязнения				Визуально

5	Накопительный бак очищен от фекалий и заправлен дезодорирующей жидкостью, соответствующей сезону (наполнение бака не должно превышать 80 % его объема)	По мере заполнения	Визуально
6	Внутри туалетной кабины отсутствуют посторонние предметы	Немедленно	Визуально
7	Рукомойник (если он входит в состав ПКТ) в летний период должен быть наполнен водой	Немедленно	Визуально
8	В зимний период отсутствует наледь на полу ПКТ	Немедленно	Визуально
9	Отсутствуют посторонние наклейки (в том числе несанкционированная реклама) и надписи (в том числе вандальные) на кабине ПКТ	не более 2 суток	Визуально

## Приложение Р (обязательное)

Таблица Р.1

### Паспорт нормативной оснащённости пассажирской платформы остановочного пункта, станции категории А малыми архитектурными формами и средствами визуальной информации

Малые архитектурные формы и средства визуальной информации		Количество пассажирских платформ на остановочном пункте, станции		
		1	2	3 и более
<b>Средства визуальной информации</b>	<b>Вывески с наименованием станции, остановочного пункта<sup>10</sup></b>	2	2	2
	<b>Афиши и стенды с расписанием</b>	2	2	2
	<b>Вывески со схемой железнодорожного направления</b>	2	2	2
	<b>Количество указателей направления движения</b>	согласно проекту		
	<b>Количество стендов с социальной рекламой</b>	не менее 4	не менее 4	не менее 4
<b>Скамейки на пассажирско й платформе для ожидающих пассажиров</b>	<b>участок I категории</b>	$L_{пл}/100$	$L_{пл}/100$	$L_{пл}/100$
	<b>участок II категории</b>	$L_{пл}/100$	$L_{пл}/100$	$L_{пл}/100$
	<b>участок III категории</b>	$L_{пл}/100$	$L_{пл}/100$	$L_{пл}/100$
	<b>участок IV категории</b>	$L_{пл}/100$	$L_{пл}/100$	$L_{пл}/100$
	<b>участок V категории</b>	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$

<sup>10</sup> Для островных пассажирских платформ количество вывесок необходимо удваивать, исходя из числа обслуживаемых направлений.

	<b>участок VI категории</b>	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$
<b>Количество мусоросборников на пассажирской платформе</b>	<b>участок I категории</b>	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$
	<b>участок II категории</b>	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$
	<b>участок III категории</b>	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$
	<b>участок IV категории</b>	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$
	<b>участок V категории</b>	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$
	<b>участок VI категории</b>	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$
<b>БПА</b>		согласно расчету		
<b>Киоски, вендинговые аппараты</b>		согласно проекту		

**Паспорт нормативной оснащённости пассажирской платформы  
остановочного пункта категории В малыми архитектурными формами и  
средствами визуальной информации**

Малые архитектурные формы и средства визуальной информации		Количество пассажирских платформ на остановочном пункте, станции		
		1	2	3 и более
Средства визуальной информации	Вывески с наименованием станции, остановочного пункта <sup>11</sup>	2	2	2
	Афиши и стенды с расписанием	2	2	2
	Вывески со схемой железнодорожного направления	2	2	2
	Количество указателей направления движения	согласно проекту		
	Количество стендов с социальной рекламой	не менее 2	не менее 2	не менее 2
Скамейки на пассажирско й платформе для ожидающих пассажиров	участок I категории	$L_{пл}/100$	$L_{пл}/100$	$L_{пл}/75$
	участок II категории	$L_{пл}/100$	$L_{пл}/100$	$L_{пл}/75$
	участок III категории	$L_{пл}/100$	$L_{пл}/100$	$L_{пл}/75$
	участок IV категории	$L_{пл}/100$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$
	участок V категории	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$
	участок VI категории	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$
Количество мусоросборн иков на пассажирско й платформе	участок I категории	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$
	участок II категории	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$
	участок III категории	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$
	участок IV категории	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$
	участок V категории	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/75$
	участок VI категории	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/75$
БПА		согласно расчету		
Киоски, вендинговые аппараты		согласно проекту		

<sup>11</sup> Для островных пассажирских платформ количество вывесок необходимо удваивать, исходя из числа обслуживаемых направлений.



**Паспорт нормативной оснащённости пассажирской платформы  
остановочного пункта категории С малыми архитектурными формами и  
средствами визуальной информации**

Малые архитектурные формы и средства визуальной информации		Количество пассажирских платформ на остановочном пункте, станций		
		1	2	3 и более
Средства визуальной информации	Вывески с наименованием станции, остановочного пункта <sup>12</sup>	2	1	1
	Афиши и стенды с расписанием	2	1	1
	Вывески со схемой железнодорожного направления	2	1	1
	Количество указателей направления движения	согласно проекту		
	Количество стендов с социальной рекламой	не менее 2	не менее 2	не менее 2
Скамейки на пассажирской платформе для ожидающих пассажиров	участок I категории	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/50$
	участок II категории	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/50$
	участок III категории	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/50$
	участок IV категории	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/50$
	участок V категории	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$
	участок VI категории	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/50$
Количество мусоросборников на пассажирской платформе	участок I категории	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/100$
	участок II категории	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/100$
	участок III категории	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/100$
	участок IV категории	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/100$
	участок V категории	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/100$	$L_{пл}/125$
	участок VI категории	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/100$	$L_{пл}/125$
БПА		согласно расчету		
Киоски, вендинговые аппараты		согласно проекту		

<sup>12</sup> Для островных пассажирских платформ количество вывесок необходимо удваивать, исходя из числа обслуживаемых направлений.

**Паспорт нормативной оснащённости пассажирской платформы  
остановочного пункта, станции категории D малыми архитектурными  
формами и средствами визуальной информации**

Малые архитектурные формы и средства визуальной информации		Количество пассажирских платформ на остановочном пункте, станции		
		1	2	3 и более
Средства визуальной информации	Вывески с наименованием станции, остановочного пункта <sup>13</sup>	1	1	1
	Афиши и стенды с расписанием	1	1	1
	Вывески со схемой железнодорожного направления	1	1	1
	Количество указателей направления движения	согласно проекту		
	Количество стендов с социальной рекламой	не менее 1	не менее 1	не менее 1
Скамейки на пассажирско й платформе для ожидающих пассажиров	участок I категории	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$
	участок II категории	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$
	участок III категории	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$
	участок IV категории	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$
	участок V категории	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$
	участок VI категории	$L_{пл}/50$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$
Количество	участок I категории	$L_{пл}/125$	$L_{пл}/150$	не менее

<sup>13</sup> Для островных пассажирских платформ количество вывесок необходимо удваивать, исходя из числа обслуживаемых направлений.

<b>мусоросборники на пассажирской платформе</b>				2
	<b>участок II категории</b>	$L_{пл}/125$	$L_{пл}/150$	не менее 2
	<b>участок III категории</b>	$L_{пл}/125$	$L_{пл}/150$	не менее 2
	<b>участок IV категории</b>	$L_{пл}/125$	$L_{пл}/150$	не менее 2
	<b>участок V категории</b>	$L_{пл}/125$	$L_{пл}/150$	не менее 2
	<b>участок VI категории</b>	$L_{пл}/125$	$L_{пл}/150$	не менее 2
<b>БПА</b>		согласно расчету		
<b>Киоски, вендинговые аппараты</b>		согласно проекту		

Св.план 2013 г., поз. 255

Вакуленко Сергей Петрович  
Копылова Екатерина Витальевна  
Куликова Екатерина Борисовна

Типовые требования к размещению, эксплуатации, обслуживанию и ремонту  
пассажирских обустройств на железнодорожных линиях

Учебное пособие

---

Подписано в печать

Заказ №

Усл.печ.л.

Формат

Тираж 100 экз.

---

УПЦ ГИ МИИТ, Москва, 127994, ул. Образцова, д.9, стр.9