

**Распоряжение ОАО "РЖД" от 4 июня 2013 г. N 1252р
"Об утверждении Типовых требований к размещению, эксплуатации,
обслуживанию и ремонту пассажирских устройств на железнодорожных
линиях"**

В целях повышения качества обслуживания пассажиров на объектах пассажирского комплекса, обеспечения единства требований к пассажирским платформам, зданиям, павильонам и другим эксплуатационным параметрам пассажирских устройств на железнодорожных линиях в зависимости от объема пригородного пассажиропотока:

1. Утвердить и ввести в действие с 1 июля 2013 г. на полигонах Московского железнодорожного узла прилагаемые Типовые требования к размещению, эксплуатации, обслуживанию и ремонту пассажирских устройств на железнодорожных линиях (далее - Типовые требования).

2. Начальнику Департамента пассажирских сообщений Верховых Г.В., начальнику Центральной дирекции пассажирских устройств Мяготину Б.П., генеральному директору ОАО "Центральная пригородная пассажирская компания" Хромову М.Б. (по согласованию), генеральному директору ОАО "Московско-Тверская пригородная пассажирская компания" Иванову И.А. (по согласованию) обеспечить изучение Типовых требований причастными работниками по кругу ведения.

3. Контроль за исполнением настоящего распоряжения возложить на начальника Департамента пассажирских сообщений Верховых Г.В.

Вице-президент ОАО "РЖД"

М.П. Акулов

**Типовые требования
к размещению, эксплуатации, обслуживанию и ремонту пассажирских
устройств на железнодорожных линиях
(утв. распоряжением ОАО "РЖД" от 4 июня 2013 г. N 1252р)**

1. Сведения о Документе

1.1. Разработан ФГБ ОУ ВПО "Московский государственный университет путей сообщения" (МГУПС (МИИТ)).

1.2. Согласован _____.

1.3. Введен в действие _____.

1.4. Пересмотр документа 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

2.1. Документ разработан с целью:

- стандартизации и унификации требований к объектам пассажирских устройств на железнодорожных линиях в зависимости от величины обслуживаемого пригородного пассажиропотока, включая требования к размещению, эксплуатации, обслуживанию и проведению планово-предупредительных ремонтов;

- повышения качества обслуживания пассажиров на объектах пассажирской инфраструктуры.

2.2. Настоящий Документ устанавливает основные понятия, терминологию и единые (унифицированные) требования к пассажирским платформам, зданиям, павильонам и другим эксплуатационным параметрам пассажирских обустройств, влияющим на качество обслуживания пассажиров в пригородном сообщении 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.

2.3. Область применения настоящего Документа 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

3.1. В настоящем Документе 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 платформы - боковая часть плиты покрытия, выходящая в сторону пути и полевую сторону.

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

Визуальные коммуникации - группа небольших специальных предметов, несущих непосредственные сообщения, которые дают пассажиру конкретную информацию, воспринимаемую зрительно; они помогают пассажиру ориентироваться в пространстве, передвигаться и действовать с учетом оптимальных условий осуществления функционального процесса на вокзале, станции (остановочном пункте).

Габарит приближения строений - предельное поперечное (перпендикулярное оси пути) очертание, внутрь которого не должны заходить никакие части сооружений и устройств. Исключение могут составлять лишь устройства, предназначенные для непосредственного взаимодействия их с подвижным составом.

Железнодорожный вокзал - элемент железнодорожной инфраструктуры, комплексный объект недвижимости - часть вокзального комплекса и железнодорожной станции (пассажирского остановочного пункта), здание или комплекс зданий и сооружений, расположенных на земельных участках, являющихся федеральной собственностью, состоящих из помещений, предназначенных для обслуживания потребителей и пользователей, размещения служебного персонала.

Железнодорожная станция - отдельный пункт, имеющий путевое развитие, позволяющее производить операции по приему, отправлению, скрещению и обгону поездов, операции по приему, выдаче грузов, багажа и грузобагажа и обслуживанию

пассажиров, а при развитых путевых устройствах - маневровую работу по расформированию поездов и технические операции с поездами.

Знаки безопасности - цветографическое изображение определенной 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 определенных действий, а также для информации о расположении объектов и средств, использование которых исключает или снижает воздействие опасных и (или) вредных воздействий.

Информационные знаки - знаки, являющиеся носителями визуальной информации (например, 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 и иные обеспечивающие функционирование этого комплекса здания, строения, сооружения, устройства и оборудование.

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

Малые архитектурные формы - составная часть вокзала, станции (остановочного пункта), включающая определенную 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, для улучшения организации и благоустройства вокзала, станции (остановочного пункта), повышения их привлекательности и эстетических качеств. Например, скамьи, мусоросборники, информационные стенды, указатели и пр.

Навес - металлическая, железобетонная или иная конструкция, состоящая из столбчатых несущих конструкций и крыши (кровли), располагающаяся на пассажирской платформе или в непосредственной близости от платформы, защищающая пассажиров от осадков в виде дождя или снега.

Обслуживание пассажиров - деятельность по выполнению процедур, связанных с оформлением и осуществлением железнодорожной перевозки 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 компоненты, которые можно рассматривать в отдельности (например, системы продажи, контроля и учета проездных документов, средства визуального и вербального информирования пассажиров, система видеонаблюдения, устройства часофикации, переговорные устройства, контрольно-кассовая техника).

Ограждение защитное - предохранительное ограждение, служащее для предотвращения непреднамеренного доступа человека к границе перепада по высоте при нахождении на пассажирской платформе, а также на лестничных сходах, пандусах и т.п., ведущих на платформу.

Ограждение сигнальное - предохранительное ограждение, предназначенное для

обозначения опасной зоны.

Ограничительная линия - линия вдоль края платформы, за которую запрещается заходить пассажирам до полной остановки поезда.

Опора осветительной установки - несущая конструкция (мачта), обеспечивающая механическое крепление светильников.

Остановочный пункт - пункт на перегоне, не имеющий путевого развития, предназначенный исключительно для посадки и высадки пассажиров.

Пассажирское здание - совокупность помещений, расположенных в одном здании, для обслуживания пассажиров и размещения обслуживающего специального штата сотрудников.

Пассажирские обустройства - комплекс, включающий в себя платформы, навесы, павильоны, билетные кассы, вокзалы, ограждения, малые архитектурные формы, статическую и динамическую визуальную информацию.

Пассажирский павильон - сооружение на остановочных пунктах и небольших зонных станциях, вмещающее кассовый зал, часто совмещенный с залом ожидания, служебными и вспомогательными помещениями, и размещаемое как непосредственно на пассажирских платформах, так и рядом с ними.

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

Перрон пассажирский - часть территории железнодорожной станции (ее зона, включающая пристанционные перронные пути, платформы, переезды, переходы и другие обустройства), предназначенная для приема, отправления, пропуска поездов и посадки (высадки) в них пассажиров, находящихся на платформах, а также для почтово-багажных операций и частичного технического обслуживания подвижного состава, в отдельных случаях и для его отстоя.

Пешеходный переход через железнодорожные пути - специально оборудованное место, пересекающее железнодорожные пути и предназначенное для прохода пассажиров.

Пиктограмма - характерный элемент визуальных коммуникаций вокзала, станции (остановочного пункта); представляет собой знак - символическое графическое изображение, имеющее сходство с отображаемым предметом (объектом, действием, помещением), которое пиктограмма обозначает.

Платформа береговая (боковая) - платформа, рядом с которой железнодорожный путь проходит только с одной стороны.

Платформа островная - платформа, расположенная между двумя железнодорожными путями.

Платформа пассажирская железнодорожная - специальная, расположенная рядом и приподнятая над железнодорожными путями площадка, предназначенная для кратковременного накопления пассажиров (а также встречающих и провожающих) и их посадки в вагоны или высадки из них.

Полевая сторона платформы - платформа со стороны земельного участка (полосы отвода), прилегающего к главному подъездному 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) железнодорожного вокзального комплекса, станции (остановочного пункта).

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

Пригородное направление - железнодорожная линия с пригородным сообщением, образованная одним или несколькими населенными пунктами, вокруг которых сформирована так называемая зона притяжения, с обособленной, как правило, маршрутной схемой.

Пригородный участок - участок, расположенный в пределах пригородного направления (маршрута), ограниченный двумя смежными конечными станциями для пригородных поездов.

Расчетный пригородный пассажиропоток - количество пассажиров, прибывших и отправленных с остановочного пункта, обслуживаемых в единицу времени.

Сигнал - условный видимый или звуковой знак, при помощи которого подается определенный приказ.

Справочно-информационное обслуживание - совокупность всех 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 компоновки нескольких модулей однотипного или различного назначения.

Сходы - лестничные марши, предназначенные для спуска и подъема пассажиров на пассажирскую платформу, железнодорожную насыпь.

Тактильный наземный указатель - сигнал ("средство" отображения информации), представляющий собой полосу из различных материалов определенного цвета и рисунка рифления, позволяющий инвалидам по зрению распознавать типы напольного покрытия стопами ног, тростью или используя остаточное зрение.

Тактильное покрытие - покрытие с осязаемым изменением фактуры поверхностного слоя.

Текущий ремонт - 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 определенную функциональную нагрузку - в служебных целях и в целях обслуживания пассажиров.

Час "пик" - кратковременный промежуток времени резкого увеличения объема работы железнодорожного транспорта по освоению пригородного пассажиропотока в течение суток.

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

4.1. С учетом степени интенсивности движения пригородных поездов,

специализации пригородных участков по обслуживанию населенных пунктов и размеров движения пригородных поездов (пар в сутки, пригородные участки можно подразделить на 6 категорий (табл. 4.1).

Таблица 4.1

Категорирование пригородных железнодорожных участков

Категория пригородного участка	Степень интенсивности движения	Размеры движения пригородных поездов, пар поездов в сутки	Интенсивность движения пригородных поездов в час "пик"*, пар поездов в сутки
I	Особо интенсивное	Более 100	Более 15
II	Повышенной интенсивности	От 71 до 100	От 11 до 15**
III	Высокоинтенсивное	От 41 до 70	От 7 до 10
IV	Интенсивное	От 21 до 40	До 6
V	Средней интенсивности	От 11 до 20	-***
VI	Неинтенсивное	До 10	-***

* Час "пик" - как правило, вечерние и утренние часы наиболее интенсивного движения пригородных поездов.

** При значительной неравномерности движения пригородных поездов на линиях этой категории интенсивность движения пригородных поездов в часы "пик" может быть более 15 пар пригородных поездов.

*** При указанных размерах движения пригородных поездов "пиковая" интенсивность движения пригородных поездов отсутствует.

4.2. С учетом размеров пригородного пассажиропотока, обслуживаемого за сутки (в т.ч. и в часы "пиковой" нагрузки), пассажирские остановочные пункты на пригородных участках можно подразделить на 4 категории (табл. 4.2).

Таблица 4.2

Категорирование пассажирских остановочных пунктов

Категория пассажирского остановочного пункта	Размеры среднесуточного пригородного пассажиропотока, обслуживаемого остановочным пунктом, чел./сут.
A	Свыше 7000 (свыше 2,5 млн пасс. в год)
B	4000-7000 (от 1,5 до 2,5 млн пасс. в год)
C	500-4000 (от 0,2 до 1,5 млн пасс. в год)
D	Менее 500 (менее 0,2 млн пасс. в год)

5. Требования к пассажирским платформам

5.1. Виды пассажирских платформ и сферы их применения

5.1.1. Пассажирские платформы следует предусматривать на всех станциях и остановочных пунктах, а также на разъездах и обгонных пунктах, где осуществляется посадка и высадка пассажиров.

5.1.2. Платформы для пригородных пассажиров следует сооружать одного из следующих основных типов:

- высокие или низкие - в зависимости от уровня поверхности платформы по отношению к уровню головок рельсов рядом проходящих железнодорожных путей;
- береговые или островные - в зависимости от расположения их по отношению к железнодорожным путям.

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

5.1.4. Пассажирские платформы для посадки и высадки пассажиров следует располагать с внешней стороны главных путей двухпутных линий.

5.1.5. На линиях со скоростями движения поездов до 140 км/ч допускается пассажирские платформы располагать между главными путями.

5.2. Требования к размерам платформы в зависимости от величины пассажиропотока и категории железнодорожной линии

5.2.1. Платформы, расположенные на линиях, по которым осуществляется движение пригородных поездов, по своей высоте и расстоянию от оси железнодорожного пути должны соответствовать нормам, установленным ПТЭ.

5.2.2. Ширину островной пассажирской платформы следует принимать не менее 6 м*.

5.2.3. На отдельных и остановочных пунктах, через которые возможен безостановочный пропуск пассажирских поездов со скоростями 140-200 км/ч по пути, смежному с пассажирской платформой, ширина платформы должна обеспечивать возможность безопасного нахождения пассажиров (не ближе 3 м от края платформы) во время пропуска скоростного поезда.

5.2.4. При наличии входов в тоннели, сходов с пешеходных мостов, павильонов и других сооружений, располагаемых на платформах, расстояние между крайней гранью сооружения и бортом платформы должно быть не менее 2 м**.

5.2.5. Допускается эксплуатация береговых платформ, расположенных на отдельных пунктах, где производится безостановочный пропуск скоростного или высокоскоростных поездов, шириной не менее 4,5 м, при условии наличия ограждения сигнального.

5.2.6. 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 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).

5.2.7. Пассажирские платформы в зависимости от категории участка и остановочного пункта должны быть оборудованы:

- павильонами для пассажиров закрытого или полуоткрытого типов;

- навесами для пассажиров при отсутствии мест для укрытия от погодных явлений (павильонов);
- лестничными маршами, сходами с платформ и переходами через пути;
- пандусами;
- ограждениями;
- малыми архитектурными формами;
- средствами визуального и вербального информирования пассажиров;
- светильниками для освещения в темное время суток.

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

5.3. Требования к переходам, сходам, мостам и тоннелям

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

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

Таблица 5.1

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
----------------------------------	--	--------------------------------------	--------------------------------------

5.3.3. Пешеходные переходы каждой категории должны иметь необходимые инженерные сооружения согласно табл. 5.2.

Таблица 5.2

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 расстоянии не менее 25 м с каждой стороны	обязательно	обязательно	предупредительные надписи, знаки (указатели, плакаты), световые указатели направления движения поезда, приближающегося к пешеходному переходу*	устройства автоматической сигнализации о приближении поезда, светофор
2 категория	резиново-металлический	на расстоянии 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)	-

* 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 линий скоростного движения установка световых указателей направления движения поезда обязательна.

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

5.3.5. Ограждения должны быть окрашены в сигнальные цвета.

5.3.6. В случае, когда требуемая ширина перехода превышает 1500 мм, необходимо для разделения людских потоков и предотвращения несанкционированного движения автотранспорта на входах на пешеходный переход 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.

5.3.7. Для сопряжения горизонтальных участков пешеходного перехода с перепадом 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.

5.3.8. 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 N 2655р.

5.3.9. Переходы в разных уровнях должны предусматриваться на головных пассажирских станциях, а также на других отдельных и остановочных пунктах, где доступ пассажиров с 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.

5.3.10. При расположении привокзальной площади выше платформ на 3 м и более надлежит устраивать пешеходный мост или надпутный конкорс. В других случаях преимущество следует отдавать тоннелям и подземным конкорсам. В зависимости от местных условий и особенностей организации движения потоков пассажиров допускается одновременное устройство нескольких переходов, например тоннеля и пешеходного моста (или конкорса).

5.3.11. Ширина пешеходных тоннелей должна быть не менее 3 м; высота тоннелей до выступающих конструктивных элементов - не менее 2,4 м.

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

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

5.3.14. Ширина лестниц должна быть не менее ширины вокзального перехода, но не менее 2 м для каждого марша двухсторонней лестницы, расположенной у одного входа-выхода тоннеля или моста.

5.3.15. 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 двухпролетного тоннеля, - не менее 2 м.

5.3.16. Выходы с высоких береговых платформ должны быть расположены, как правило, в полевую сторону.

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

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

5.3.19. При невозможности организации выходов на 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 платформы до места перехода через железнодорожные пути должно устраиваться ограждение высотой 1100-1200 мм.

5.3.20. При назначении размеров пешеходных мостов и конкорсов над железнодорожными путями (высота от верха головки рельса до низа конструкции перекрытия перехода, расстояние от граней опор до осей пути и пр.) следует руководствоваться ГОСТ 9238.

5.3.21. 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.

5.3.22. 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", утвержденных МПС 12.01.93 (ПУТЭКС ж.д.).

5.3.23. При строительстве новых и реконструкции высоких 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".

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

5.3.25. Уклоны лестничных сходов должны быть не круче 1:2,3 (со ступенями 140x320 мм) и не положе 1:3,3 (со ступенями 120x400 мм).

5.3.26. 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

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

5.4.2. Применяемый вид покрытия 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.

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

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

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

5.4.6. Тактильные полосы и указатели должны иметь высокую износостойчивость, быть устойчивыми к действию химических реагентов, используемых для очистки платформ от наледи.

5.4.7. Поверхность тактильного указателя должна быть контрастного цвета.

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

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

5.5. Требования к оборудованию пассажирских платформ навесами

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

5.5.2. На платформах станций и остановочных пунктов категории В (при отсутствии на них павильонов) рекомендовано сооружать навесы длиной не менее чем половина длины платформы (пригородного поезда).

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

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

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

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

5.5.7. 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

5.6.1. На береговых 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.

5.6.2. 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.

5.6.3. Длина каждого из элементов ограждения должна быть равна как минимум 2-кратной ширине оставляемых между ними проходов. Высота ограждения сигнального должна составлять не менее 1100 мм.

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

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

5.6.6. 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.

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

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

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

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

5.7.1. Освещение платформ должно соответствовать нормам, устанавливаемым ОСТ 32.120-98 "Нормы искусственного освещения объектов железнодорожного транспорта".

5.7.2. Светильники следует размещать таким образом, чтобы исключать слепящее действие на граждан, находящихся на платформе и пешеходном переходе (допустимый показатель ослепленности должен соответствовать ОСТ 32.120-98).

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

Таблица 5.3

Средняя горизонтальная освещенность поверхности платформы

Характеристика пассажиропотока на платформе (категория остановочного пункта)	Горизонтальная освещенность, лк
Более 700 тыс. чел. в год (категория А, В)	5
От 100-700 тыс. чел. в год (категория В, С)	3
Менее 100 тыс. чел. в год (категория С, D)	2

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

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

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

5.7.7. Освещенность лестничных сходов должна быть не менее 5 лк.

5.8. Требования к ремонту пассажирских платформ, переходов, мостов, сходов

5.8.1. 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. N 279.

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

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

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

5.8.4. Запрещается эксплуатация платформ, техническое состояние которых не соответствует требованиям ПТЭ и не обеспечивает габарит приближения строений и безопасность пассажиров.

5.8.5. При обнаружении на платформе какой-либо неисправности, если эта неисправность не представляет угрозы безопасности движения, платформа может эксплуатироваться, при условии обеспечения еженедельного контроля за ее состоянием, до момента устранения неисправностей.

5.8.6. В целях обеспечения дальнейшей эксплуатации платформ, имеющих 40-летний и более срок службы, у которых имеются значительные повреждения конструктивных элементов, угрожающие безопасности движения, необходимо осуществлять ежедневный контроль, с отметкой в журнале осмотров, за состоянием 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.

5.8.7. 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-технические документы ОАО "РЖД"), отличные от повторно применяемых решений, без согласования с проектной организацией утвержденного проектного решения установленным в ОАО "РЖД" порядком.

5.8.8. 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.

5.8.9. 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).

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

5.8.11. 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).

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

5.8.13. 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.

5.8.14. Периодичность капитального ремонта 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.

5.8.15. 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.

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

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

5.8.18. 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" N ЦРБ-353 от 13 декабря 1995 г.

5.9. Требования к содержанию пассажирских платформ, переходов, мостов и сходов

5.9.1. Общие требования

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

5.9.1.2. 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 платформ, междупутий, подплатформенного пространства, сходов, привокзальных и прилегающих площадей.

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

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

5.9.1.5. 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.

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

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

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

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

5.9.2.1. 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.

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

5.9.2.3. С островных платформ снег допускается сбрасывать в междупутье.

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

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

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

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

5.9.2.8. При появлении наледи платформы, сходы, настилы, мосты необходимо обрабатывать песком или мелкофракционным щебнем.

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

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

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

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

5.9.2.13. Снег допускается счищать с мостов на полосу отвода.

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

5.9.2.15. Дорожка до десяти метров от ступенек моста, при необходимости мост, ступени и площадка перед мостом должны быть посыпаны песком.

5.9.2.16. 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.

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

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

Таблица 5.4

Рекомендуемые категории режимов уборки пассажирских обустройств в зимний период

Категория остановочного пункта	Режим уборки, ч	
	в средний расчетный снегопад	в максимальный снегопад
А	24	36

B	36	48
C	72	72
D	96	96

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

5.9.2.20. 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, переходов, мостов и сходов в летний период

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

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

5.9.3.3. Для обеспечения качественного обслуживания пригородных пассажиров в летний период все мероприятия по уборке пассажирских обустройств необходимо производить в зависимости от категории остановочного пункта согласно табл. 5.5.

Таблица 5.5

Рекомендуемая периодичность выполнения уборки пассажирских обустройств в летний период

Виды работ	Периодичность проведения работ в зависимости от категории остановочного пункта			
	A	B	C	D
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

5.9.3.4. На остановочных пунктах всех категорий трава на откосах не должна превышать 10 см.

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

6. Требования к пассажирским зданиям и павильонам

6.1. Виды пассажирских зданий, павильонов и сферы их применения

6.1.1. В зависимости от функционального решения пассажирское здание может быть:

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

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

6.1.3. 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 категорий C и D;
- на пригородных участках III категории и ниже с остановочными пунктами категорий C и D;
- на пригородных участках V категории и ниже.

6.1.4. 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.

6.1.5. 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

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

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

6.2.3. 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.

6.2.4. 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.

6.2.5. 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.

6.2.6. 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".

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

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

6.2.9. Покраска пассажирских зданий должна быть выполнена в едином цветовом решении.

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

6.3. Требования к количеству окон билетных касс

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

6.3.2. 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.

6.3.3. 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.

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

6.3.5. Оформление билетов в билетных кассах (при их наличии) на остановочных пунктах 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

6.4.1. 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.

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

6.4.3. 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.

6.4.4. 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 прилегающим территориям

7.1.1. К прилегающей территории следует относить территории, прилегающие:

- к пассажирским зданиям согласно границам, определенным техническим паспортом;

- к пассажирским посадочным платформам (на расстоянии 2 м от торцов и вдоль платформы с полевой стороны).

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

7.1.3. Переходы, соединяющие привокзальную площадь, пассажирское здание и 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".

7.1.4. Привокзальную площадь или прилегающую к станции (остановочному пункту) территорию рекомендовано оснащать следующими элементами благоустройства:

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

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

7.1.6. Остановки автобусов, трамваев, троллейбусов, метро рекомендовано располагать как можно ближе к пассажирскому зданию (остановочному пункту) - не далее 100 м от основных входов-выходов пассажирского здания.

7.1.7. 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.

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

7.1.9. Открытые автостоянки и парковки личного автотранспорта следует группировать таким образом, чтобы их вместимость была не менее 20 машино-мест. При этом следует обеспечить возможность заполнения и эвакуации автостоянок в течение 1 ч.

7.1.10. Для кратковременной стоянки автобусов необходимо принимать площадь не менее 40 кв. м на 1 автобус, личных легковых автомобилей - 25 кв. м на 1 автомобиль. Для остальных случаев рекомендуется определять площадь в зависимости от схемы расстановки автомобилей по табл. 7.1.

Таблица 7.1

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

Способ расстановки автомобилей	Ширина полосы автостоянки вместе с проездом, м	Число автомобилей на 100 м полосы автостоянки	Площадь на 1 место, кв. м
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

7.1.11. 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. На таких кривых необходимо устраивать уширение по 1 м в каждую сторону.

7.1.12 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 островке безопасности - не менее 20 м.

7.1.13. 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 совмещенных въездов и выездов шириной не менее 6 м.

7.1.14. При наличии около станций (остановочных пунктов) 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.

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

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

7.1.17. Площадки для стоянки транспортных средств необходимо обозначать дорожным знаком "Место стоянки".

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

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

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

7.1.21. 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 автомобилей и более и 6 м при вместимости менее 100 автомобилей.

7.1.22. При организации движения пешеходов и транспорта, зонировании территории на привокзальных площадях 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 ее периметру остановок транспорта (прибытия и отправления);
- организовывать движение пешеходов и транспорта в двух и более уровнях.

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

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

7.1.25. 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.

7.1.26. Тротуары вдоль железного 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.

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

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

7.1.29. 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.

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

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

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

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

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

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

7.2. Требования к содержанию прилегающих территорий

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

7.2.2. Уборка от снега территорий, прилегающих к вокзалам, станциям и остановочным пунктам, должна быть произведена до 7.00, до 16.00 и до 22.00. Во время снегопада - постоянно.

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

7.2.4. 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.

7.2.5. Формирование снежных валов не допускается:

- на тротуарах;

- ближе 5 м от пешеходного перехода;

- ближе 20 м от остановочного пункта общественного транспорта.

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

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

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

7.2.9. При отсутствии снегопадов в зимний период уборка прилегающих территорий от мусора и грязи должна осуществляться в соответствии с летним графиком уборки (табл. 7.2).

Таблица 7.2

Рекомендуемая периодичность выполнения уборки прилегающих территорий в летний период

Виды работ	Периодичность проведения работ в зависимости от категории остановочного пункта			
	A	B	C	D
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

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

7.2.12. На остановочных пунктах всех категорий трава на элементах благоустройства прилегающих территорий не должна превышать 10 см.

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

7.2.14. 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.

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

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

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

8.1. Общие требования к турникетным линиям

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

8.1.2. 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).

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

8.1.4. В соответствии с технологическим процессом проведения автоматизированного контроля проездных документов в пригородном железнодорожном сообщении (утв. распоряжением ОАО "РЖД" от 29.10.2003 N 42р), пропускная способность турникета должна составлять не менее 12 человек в минуту.

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

8.1.6. 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.

8.1.7. Турникет должен:

- Работать в автономном режиме или в составе технических средств используемой автоматизированной системы.

- Сопрягаться с любыми техническими средствами контроля допуска: визуальный контроль (дистанционное управление), бесконтактные смарт-карты (БСК), билеты со "штрих-кодом".

- Иметь максимальную защиту от возможности несанкционированного доступа.
- Иметь максимальную защиту от несанкционированных действий.
- Иметь режим пропуска: "только на вход", "только на выход" и "на вход или выход" (реверсивный).
- Иметь функцию реализации режима "антипаника".
- Иметь функцию разблокировки исполнительных устройств (ИУ) при отключении питания.
- Иметь режим работы - "нормально открытый" и "нормально закрытый" проход.
- Подсчитывать проходы по разным видам документов (электромеханический и электронные счетчики).
- Иметь индикацию направления прохода (вход/выход) и индикацию разрешения прохода.

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

- Иметь возможность поэтапного наращивания программно-технических средств, без демонтажа основного оборудования турникета и минимума его конструктивных доработок.

- Иметь 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" территории станции (остановочного пункта)

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

8.2.2. 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.

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

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

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

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

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

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

8.2.9. При разработке суточного плана-графика работы пассажирских станций и графика занятия перронных путей необходимо предусматривать прибытие и отправление пригородных поездов в "зарегимленную" зону.

8.2.10. На основании утвержденного суточного плана-графика работы пассажирской станции составляется ведомость занятия перронных путей, которая направляется работникам соответствующих участков производств и является основой для разработки технологии работы турникетных комплексов.

8.2.11. 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".

8.2.12. 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 перрон

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

8.3.2. 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.

8.3.3. 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.

8.3.4. Оборудование контроля доступа и линейного контроля на объектах с годовым пассажиропотоком, превышающим 1 миллион пассажиров в год, должно обслуживаться постоянно присутствующим электромехаником.

8.3.5. Оборудование контроля доступа и линейного контроля на объектах с годовым пассажиропотоком, менее 1 миллиона пассажиров в год, может обслуживаться по вызывному методу.

8.3.6. 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

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

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

9.1.3. Все БПА, устанавливаемые на вокзальных комплексах, станциях 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.

9.1.4. 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.

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

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

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

9.2. Требования к размещению и содержанию БПА

9.2.1. БПА должны быть установлены в местах, где обеспечена температура окружающей среды от -40°C до $+40^{\circ}\text{C}$, относительная влажность воздуха не более 95%, атмосферное давление от 630 до 800 мм рт. 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.

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

9.2.3. Перед БПА должны быть предусмотрены зоны накопления пассажиров при возникновении ожидания в очереди. Зона накопления должна быть не менее 3 кв. м на остановочных пунктах категорий С и D и не менее 6 кв. м на остановочных пунктах категорий А и В и расположена так, чтобы ожидающие в очереди пассажиры не мешали проходу других пассажиров.

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

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

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

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

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

10.1. Общие требования

10.1.1. 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.

10.1.2. Количество, размеры и размещение малых архитектурных форм и элементов визуальных коммуникаций на платформах, переходах, в помещениях пассажирского здания, на привокзальной площади должны определяться в зависимости от категории пригородного участка, назначения, величины и категории станции (остановочного пункта) и других местных условий.

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

10.2. Требования к визуальной информации, размещаемой на остановочных пунктах

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

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

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

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

10.2.1.4. 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.

10.2.1.5. На станциях и остановочных пунктах должно быть организовано обеспечение пассажиров следующими видами визуальной информации:

- Оповестительная информация (в т.ч. наименование станции или остановочного пункта; обозначение (номера) путей, 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 устройств);

- 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).

10.2.1.6. На платформах станций и остановочных пунктов 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.

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

10.2.1.8. Средства визуальной информации должны быть выполнены из вандалоустойчивых материалов с защитой "антиграффити".

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

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

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

10.2.1.12. 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.

10.2.1.13. Информацию, предназначенную для точного и быстрого считывания, рекомендуется располагать по вертикали под углом +/- 15° от линии взгляда среднестатистического пассажира и по горизонтали под углом +/- 15° от сагиттальной плоскости.

10.2.1.14. Информацию, требующую менее быстрого и точного чтения, допустимо располагать под углом +/- 30°. Редко используемые средства отображения информации допустимо размещать под углом +/- 60°.

10.2.1.15. Информацию, представляющую собой многословный текст, необходимо

располагать с учетом максимального расстояния, с которого этот текст можно прочитать (формула 10.1):

$$L=2,5 \times h^{(м)}, (10.1)$$

где h - высота знаков в тексте, см.

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

10.2.1.17. 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.

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

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

10.2.1.20. 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, номер пути, направление движения поездов)

10.2.2.1. На пассажирском здании, павильоне и прилегающей к ним территории 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 на станцию или остановочный пункт.

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

10.2.2.3. Вывески с названием остановочного пункта должны быть расположены:

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

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

10.2.2.5. Количество вывесок с названием остановочного пункта, необходимое для размещения на платформе, следует определять исходя из обеспечения видимости и читаемости вывески пассажирами с любой точки нахождения их на платформе. Минимальное количество вывесок с названием станции или остановочного пункта, размещаемое на платформе, зависит от категории пригородного участка и остановочного пункта (табл. 10.1).

Таблица 10.1

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

Средства визуальной информации	Количество платформ	Категория пассажирского остановочного пункта			
		A	B	C	D
Вывески с наименованием станции (остановочного пункта)*	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

* Для островных платформ количество вывесок необходимо удваивать, исходя из числа обслуживаемых направлений.

10.2.2.6. Рядом с каждым названием станции или остановочного пункта, размещаемым на платформе, необходимо размещать указатели направлений движения пригородных поездов. Допустимо совмещать название станции (остановочного пункта) и указатели направления движения пригородных поездов на одной вывеске. При этом указатели должны быть расположены ниже названия станции и выполнены шрифтом меньшего размера.

10.2.2.7. Указатели направлений движения поездов должны быть выполнены таким образом, чтобы позволять однозначно воспринимать доводимую ими информацию.

10.2.2.8. Таблички с номерами платформ (путей) также должны располагаться в непосредственной близости к вывескам с названиями станции или остановочного пункта, а также при входах на платформу, перед сходами с переходов через железнодорожные пути в разных уровнях, при выходах из павильонов и пассажирских зданий и позволять однозначно определить принадлежность номера к той или иной платформе (пути).

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

10.2.3.1. В пассажирских зданиях и на кассовых павильонах должно быть расположено расписание движения пригородных поездов четного и нечетного направлений и схема движения пригородных поездов.

10.2.3.2. На платформах станций и остановочных пунктов должно быть расположено расписание движения пригородных поездов обслуживаемого направления

(четного или (и) нечетного) и схема движения пригородных поездов.

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

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

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

10.2.3.6. Станции и остановочные пункты должны быть оборудованы электрочасами (стрелочными, индикаторными, блинкерными) или наружными башенными механическими часами. Часы должны показывать точное московское время.

10.2.3.7. Часы должны быть установлены на фасадах пассажирских зданий со стороны города и со стороны перрона, в пассажирских и служебных помещениях.

10.2.3.8. Часы должны быть размещены в пассажирском здании над входом/выходом, на кассовых павильонах вблизи расписания движения поездов и на платформах.

10.2.3.9. Все часы на станциях и остановочных пунктах должны показывать точное время в автономном режиме. Должны быть обеспечены продолжение хода электрочасов при временном отключении электропитания и автоматическая установка точного времени после включения основного питания.

10.2.4. Требования к основной предписывающей визуальной информации

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

10.2.4.2. Указатели направления движения 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.

10.2.4.3. Указатели направления движения 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

10.2.5.1. Предупредительные надписи и знаки безопасности необходимо располагать в местах повышенной опасности.

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

10.2.5.3. Предупредительные надписи должны предупреждать пассажира от опасности перехода через железнодорожные пути в неположенном месте, приближения к краю платформы, захода за границу опасной зоны и т.д.

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

10.2.5.5. 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.

10.2.5.6. 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".

10.2.5.7. 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".

10.2.5.8. На пассажирских платформах, где останавливаются моторвагонные поезда, должен быть установлен предупредительный сигнальный знак "Остановка первого вагона" с габаритными размерами 400x500 мм. Знак может крепиться к ограждению платформы или к специальной стойке, прикрепленной к платформе. Допускается крепление знака к опоре контактной сети.

10.2.5.9. На участках 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 людей об особой осторожности при их проходе:

- на станциях - не менее 4-х щитов;
- на остановочных пунктах с высокими платформами - не менее 2-х щитов на каждую остановочную высокую платформу;
- на остановочный пункт с низкой пассажирской платформой - по одному на каждую платформу.

10.2.6. Требования к брендовой и рекламной визуальной информации

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

10.2.6.2. Бренд "РЖД" должен быть использован согласно требованиям Положения о бренде ОАО "РЖД", утвержденного решением правления ОАО "РЖД" 25 марта 2010 г., протокол N 9.

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

10.2.6.4. 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.

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

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

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	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$	$L_{пл}/75$

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

10.4. Требования к размещению мусоросборников на объектах пассажирских обустройств

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

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

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

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

Таблица 10.3

Требования к минимальному количеству мусоросборников на платформе пассажирского остановочного пункта

Категория пассажирского остановочного пункта	Количество 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					

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

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

10.4.7. При наличии на пассажирском остановочном пункте перехода требуется дополнительное размещение не менее одного мусоросборника на входе с каждой стороны.

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

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

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

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

10.5. Требования к размещению и содержанию туалетных кабин на станциях и остановочных пунктах

10.5.1. Туалеты, располагаемые в пассажирских зданиях, должны соответствовать требованиям СП 2.5.1198.

10.5.2. При отсутствии в пассажирском здании станции (остановочного пункта) туалетов, следует размещать стационарные туалеты модульного типа на платформах и (или) прилегающих территориях, оборудованные в соответствии со следующими нормативными документами:

- СанПин N 983-72 "Санитарные правила устройства и содержания общественных уборных";

- СанПин 42-128-4690-88 "Санитарные правила содержания территорий населенных 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. N 359-ПП "О внесении изменений в Постановление Правительства Москвы от 16 декабря 2008 г. N 1139-ПП" (О порядке размещения стационарных туалетов модульного типа).

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

10.5.4. При расчетах вместимости и мощности общественных туалетов

рекомендуется принимать следующие нормативы:

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

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

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

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

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

10.5.8. При отсутствии прямой видимости туалета от пассажирского павильона или платформы, в начале пешеходной дорожки должны быть установлены хорошо читаемые указатели с надписью "туалет" или соответствующей пиктограммой.

10.5.9. Туалеты, проектируемые к размещению на прилегающих к остановочным пунктам территориях, должны отвечать требованиям санитарно-гигиенических норм, быть оснащены современным оборудованием и автоматикой, учитывать климатические особенности местности, обладать надежностью 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.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

11. Рекомендации по коммерческому использованию площадей пассажирских зданий, павильонов и платформ

11.1. Виды коммерческих площадей

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

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

11.2. Рекомендации по выделению площадей пассажирских зданий, павильонов и платформ для использования в коммерческих целях

11.2.1. Набор тех или иных элементов обслуживания пассажиров должен определяться с учетом местных условий. С учетом размера интенсивности движения пассажиров рекомендован состав элементов обслуживания, приведенный в табл. 11.1.

Таблица 11.1

Состав элементов обслуживания пассажиров на остановочных пунктах

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.

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

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

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

12. Нормативные ссылки

12.1. В данном разделе приведен ряд ссылок на нормативные документы, лежащие в основе разработки настоящего Документа. При обращении к данным документам следует использовать их последнее переработанное и актуализированное издание.

Федеральный закон N 17-ФЗ от 10.01.2003 "О железнодорожном транспорте Российской Федерации";

Федеральный закон N 18-ФЗ от 08.11.2007 "Устав железнодорожного транспорта РФ";

Федеральный закон "Технический регламент о требованиях пожарной безопасности" от 22 июля 2008 г. N 123-ФЗ;

Федеральный закон "Технический регламент о безопасности зданий и сооружений" от 30 декабря 2009 г. N 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 1989 г. N 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. N 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. N 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. N 18;

Правила перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа на федеральном железнодорожном транспорте, утвержденные Приказом МПС России от 26 июля 2002 г. N 30;

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

Правила и технические нормы проектирования станций и узлов на железных дорогах колеи 1520 мм, утвержденные Приказом МПС России от 28 июля 2000 г. N 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. N 73;

СНиП 32-01-95. Железные дороги колеи 1520 мм, утвержденные Постановлением Минстроя России от 18 октября 1995 г. N 18-94;

СНиП 23-05-95 "Естественное и искусственное освещение", утвержденные Постановлением Минстроя России от 2 августа 1995 г. N 18-78;

СНиП 2.01.07-85* "Нагрузки и воздействия". Постановление Госстроя СССР от 29 августа 1985 г. N 135;

СНиП 21-01-97*. Пожарная безопасность зданий и сооружений, утвержденные Постановлением Минстроя России от 13 февраля 1997 г. N 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. N 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. N О-1у;

ВПТП-98 ЦЛ-87/МПС СССР. Пригородные вокзалы. Нормы проектирования пригородных вокзалов. Приняты и введены в действие указанием МПС России от 20 ноября 1998 г. N 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. N 476р;

Распоряжение ОАО "РЖД" от 27 июня 2008 г. N 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. N 2655р "Требования к пешеходным переходам через железнодорожные пути";

Распоряжение ОАО "РЖД" от 8 декабря 2009 г. N 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. N 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. N 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. N 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. N 2528р N С-3 ДОСС-1ЕТ;

Инструкция по заземлению устройств электроснабжения на электрифицированных железных дорогах от 10 июня 1993 г. N ЦЭ-191;

Инструкция по применению габаритов приближения строений ГОСТ 9238-83. Утверждена указанием МПС СССР от 2 января 1989 г. N 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. N ЦРБ-393;

Инструкция по устройству молниезащиты зданий, сооружений и промышленных коммуникаций. Утверждена Приказом Минэнерго России от 30 июня 2003 г. N 280.

* В исключительных случаях допускается принимать ширину пассажирской платформы менее 6 м, но не менее 5 м в пределах расположения пассажирского здания и не менее 4 м на остальном протяжении.

** 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 это расстояние может быть уменьшено, но не менее чем до 4,1 м от оси пути.

**Методика
планирования мероприятий по снегоудалению**

А.1. При планировании мероприятий по снегоудалению необходимо определять следующие расчетные данные:

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

А.2. Объемная масса снега зависит от состояния снега, способа подметания, обвалования, переброски, загрязненности, температуры воздуха и характера ветров (табл. А.1).

Таблица А.1

Нормы определения объемной массы снега

Вид снега	Объемная масса, т/куб. м	Количество примесей, % к массе снега
Свежевыпавший окученный	0,2	0,3-0,5
Лежалый окученный	0,3	1-0,5
Окученный на улицах с интенсивным движением	0,3	1,6-2
Сброшенный с крыш зданий	0,4	0,6-1

А.3. Для центрального региона среднюю объемную массу окученного снега за год, с учетом температуры и ветра, следует принимать 0,3 т/куб. м при коэффициенте уплотнения 0,4.

А.4. Снегоприемная способность камер и других сооружений, снегоудаляющая способность коллекторов, производительность снеготаялок и т.п. следует определять из расчетного снегопада и проверять на максимальный снегопад с учетом режимов уборки.

А.5. Расчетный снегопад $q_{расч}$ (т/кв. м) необходимо определять за десятилетний период по формуле (А.1):

$$q_{расч} = \frac{q_{1\text{ ср макс}} + q_{2\text{ ср макс}} + \dots + q_{10\text{ ср макс}}}{10}, \text{ А.1}$$

где $q_{1\text{ ср макс}}$ - средний максимальный снегопад за 1 год, т/кв. м;

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

Объект: платформа				
1	Фундамент платформы	Отсутствие разрушений основания низкой насыпной платформы более 10%	- ТРп, КР* (что подходит раньше, согласно графикам проведения ремонтов); - ТРН (при отсутствии плановых ремонтов в соответствии с утвержденными графиками)	Визуально
2		Отсутствие разрушений песчаной и гравийной подушки низкой насыпной платформы более 10%	- ТРп, КР; - ТРН	Визуально
3		Отсутствие разрушений опорных блоков, свай, ригелей более 5%	- ТРп, КР; - ТРН	Визуально
4		Отсутствие разрушений конструкций 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 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%	- ТРп, КР;	Визуально

		защитных уголков, обрамлений торцов, краев, температурных швов, предусмотренных проектом	- ТРн	но
14		Отсутствие разрушений штукатурки или облицовки боковых поверхностей фундамента более 5%	- ТРп, КР; - ТРн	Визуально
15	Требования к бортам платформ	Наличие более 90% всех элементов обортовки 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 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 платформы	Отсутствие местных деформаций и негабаритов поверхности платформы (устраняющихся без замены конструкции) более 10%	- ТРп, КР; - ТРн		Визуально
25		Отсутствие на поверхности платформы неровностей, резких перепадов высоты более 20 мм в высоту на участке менее 150 мм	- ТРп, КР; - ТРн		Визуально
26		Отсутствие выбоин на поверхности платформы глубиной более 15 мм на участке размером менее 150x150 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 платформы	Отсутствие крупного мусора на платформе (размером более 1000 куб. см)	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	Визуально

				суток	
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		Платформы посыпаны песком в зимний период при появлении наледи	В течение 1 часа		Визуально
34		Благоустроенная территория с "полевой" стороны 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 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 платформы	- ТРп, КР; - ТРн		Визуально
39		Во всех светильниках на 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 платформы	Не реже 3 раз в месяц	Не реже 1 раза в месяц	Визуально
Объект: навес					
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 конструкции навесов чистые, без посторонних надписей и наклеек (площадь загрязнений не должна превышать 20x20 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

Объект: ограждения

47	Отсутствие нарушений элементов или секций ограждения размером более 30x60 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

Объект: переходы, сходы, лестницы, пандусы, мосты и тоннели

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 10x10 см и глубиной свыше 2 см	- ТРп, КР; - ТРн		Визуально
55		Отсутствие на площадках и переходах трещин и выбоин размером свыше 20x20 см и глубиной свыше 2 см	- ТРп, КР; - ТРн		Визуально
56		Отсутствие трещин и выбоин в асфальто-бетонном покрытии пандусов размером свыше 15x15 см и глубиной свыше 2 см	- ТРп, КР; - ТРн		Визуально
57		Отсутствие зазоров в стыках бетонных, каменных,	- ТРп, КР; - ТРн		Визуально

		деревянных ступеней и площадок более 1 см			
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, 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 30х60 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 платформы	- ТРп, КР; - ТРн		Визуально
68		Во всех светильниках на 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 платформы	Не реже 3 раз в месяц	Не реже 1 раза в месяц	Визуально

* КР должен назначаться для восстановления или замены изношенных более чем

на 20% несущих конструкций и деталей или оборудования объектов. Процент износа необходимо устанавливать инструментально.

Приложение В (рекомендуемое)

Методика расчета необходимого числа билетных касс

В.1. Общее число пассажиров $P_{max}^{отпр}$, отправленное со станции (остановочного пункта) в день максимальных перевозок, рекомендуется определять по данным натурного обследования и уточнять по материалам существующей отчетности.

В.2. Общее число обращений в пригородные кассы станции (остановочного пункта) за сутки максимальных перевозок:

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

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

β - 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.3. В течение суток Π_{max} распределено неравномерно. Существует "пиковый" период времени длительностью $\Delta t_{\text{пик}}$, на который приходится основная часть обращений в кассы. Необходимо введение коэффициента суточной неравномерности:

$$k_{\text{н}} = \frac{\Pi^{\text{пик}} t_{\text{сут}}}{\Pi_{max} \Delta t^{\text{пик}}}, \text{ В.2}$$

где $\Pi^{\text{пик}}$ - число обращений в кассы в часы "пик", пасс.;

$t_{\text{сут}}$ - продолжительность работы касс в течение суток;

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

В.4. Продолжительность работы пригородных касс рекомендуется определять периодом суток, в течение которого обращаются пригородные поезда (14-20 ч).

В.5. Интенсивность обращения в кассы в пригородном сообщении определяется как:

$$\lambda = \frac{\Pi_{max}}{t_{сут}} k_H = \frac{1 - \alpha_{мног} P_{max}^{отгп} k_H}{\beta t_{сут}}, \text{ чел./час В.3}$$

В.6. Средняя интенсивность обслуживания пригородных пассажиров кассирами:

$$\mu = \frac{S}{t_{обсл}}, \text{ ч}^{-1}, \text{ В.4}$$

где S - число билетных касс на станции или остановочном пункте;

$t_{обсл}$ - среднее время обслуживания пассажира в кассе пригородного сообщения ($t_{обсл} = 0,3-0,5$ мин.)

В.7. 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 μ .

В.8. Минимально необходимое число билетных касс пригородного сообщения на станции (остановочном пункте) S_{min} требуется определять из условия, что для нормальной работы кассы коэффициент загрузки кассира Φ не должен превышать единицы:

$$\Phi = \frac{\lambda}{\mu} < 1 \text{ или } S_{min} > \lambda \cdot t_{обсл}, \text{ В.5}$$

где S_{min} - минимальное целое положительное решение неравенства.

В.9. Для определения числа билетных касс при выполнении поставленных условий на станции (остановочном пункте) требуется учитывать, что время, затрачиваемое пассажиром на приобретение билета W , не должно превышать 2-3 мин.

В.10. Среднее время ожидания в очереди:

$$W_q = \frac{\Phi}{1 - \Phi \mu}, \text{ ч. В.6}$$

В.11. Среднее время, затрачиваемое на приобретение билета:

$$W = W_q + t_{обсл} = \frac{\Phi}{1 - \Phi \mu} + t_{обсл} = \frac{\lambda t_{обсл}^2}{S S - \lambda t_{обсл}} + t_{обсл}, \text{ ч. В.7}$$

В.12. Из условия, что $W \leq T$, получаем:

$$S^2 - \lambda t_{\text{обсл}} S - \frac{\lambda t_{\text{обсл}}^2}{T - t_{\text{обсл}}} \geq 0 \quad . \text{ В.8}$$

В.13. Потребное число касс на станции (остановочном пункте) S определяется как минимальное целое положительное решение неравенства (В.8).

**Приложение Г
(обязательное)**

**Критерии
оценки соответствия пассажирских зданий и павильонов предъявляемым к ним
требованиям**

Таблица Г.1

**Критерии оценки соответствия пассажирских зданий и павильонов
предъявляемым к ним требованиям**

N п/п	Параметр	Критерий соответствия	Норматив устранения (временной интервал или плановые работы) в зависимости от категории остановочного пункта				Способ/ порядок контроля
			A	B	C	D	
Объект: пассажирское здание (павильон)							
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	- ТРп, КР; - ТРн				Визуально

		мм в высоту на участке менее 150 мм			
5		Отсутствие нарушений покрытия пола на поверхности глубиной более 15 мм на участке размером менее 150x150 мм	- ТРп, КР; - ТРн		Визуально
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, открываются с естественным усилием на полный размах без заеданий и перекосов	- ТРп, КР; - ТРн		Визуально
12		Ручка форточки в исправном состоянии, ее замок обеспечивает надежную фиксацию форточки в закрытом положении, а также ее открытие при незначительном усилии	- ТРп, КР; - ТРн		Визуально
13	Требования к санитарно-культурному	Видимые участки конструкций чистые, без посторонних надписей и наклеек (площадь загрязнений не должна превышать 20x20 см)	Не реже 3 раз в месяц	Не реже 1 раза в месяц	Визуально

	СОСТОЯНИЮ				
14		Стены чистые. Отсутствуют пятна, четко выраженные загрязнения и подтеки любого происхождения размером более ф. А4 (снаружи здания при среднесуточной температуре наружного воздуха более +5°С)	- 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 раза в месяц	Визуально
17		Окна чистые, на стеклах 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 раза в месяц	Визуально
18		Отсутствие крупного мусора в пассажирском здании (павильоне) размером более 1000 куб. см	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	Немедленно	В течение суток	Визуально

		дорожек			
22		Температурный режим в пассажирском здании соответствует действующим нормам СП 2.5.1198	- 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	- ТРп, КР; - ТРн		Визуально

		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		
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 туалета в 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 подтеки, 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 подтеков, 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	- ТРп, КР; - ТРн	Визуально

		открытие клапана слива и сброс воды			
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, надежно закреплены и обеспечивают удобное пользование ими	- ТРп, КР; - ТРн		Визуально

Примечание. 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 территорий предъявляемым к ним требованиям

Таблица Д.1

Критерии оценки соответствия прилегающих территорий предъявляемым к ним требованиям

N п/п	Параметр	Критерий соответствия	Норматив устранения (временной интервал или плановые работы) в зависимости от категории остановочного пункта	Способ/ порядок контроля
----------	----------	-----------------------	--	--------------------------------

			A	B	C	D	
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 150x150 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 санитарно-культурному состоянию	Отсутствие крупного мусора на прилегающей территории (размером более 1000 куб. см)	В течение суток		Не реже 3 раз в неделю		Визуально
5		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)		Визуально
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

Примечание. 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 потребного количества турникетов "на вход", "на выход" и (или) турникетов скользящей специализации в зависимости от величин пассажиропотоков и распределение их по часам суток

Е.1. Необходимое количество турникетов для пропуска пассажиров должно определяться исходя из условия беспрепятственного прохода заданного пассажиропотока станции с учетом времени прохода и времени срабатывания турникета.

Е.2. Необходимое количество турникетов должно рассчитываться исходя из пропускной способности одного турникета и максимального пассажиропотока в пиковое время на данной станции.

Е.3. Количества 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 через турникеты

Объект: турникетная линия, турникет					
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 10x10 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**

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

$$A = \frac{P^{max} \cdot \beta_a \cdot \alpha_p \cdot \tau}{\Pi_{\phi}}, \text{ И.1}$$

где P^{max} - максимальный общий пригородный пассажиропоток, обслуживаемый за день максимальных перевозок, чел.;

Π_{ϕ} - производительность БПА, чел./ч;

β_a - доля пригородных пассажиров, оформляющих проездные документы (билеты) с помощью БПА;

α_p - коэффициент, учитывающий долю оформления разовых проездных документов (билетов);

τ - коэффициент, учитывающий занятость БПА оказанием дополнительных услуг (проведением платежей за сотовую связь, Интернет и т.д.) при их наличии.

И.2. 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.

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

$$A_{min} > \lambda \cdot t_{обсл}, \text{ И.3}$$

где λ - максимальная интенсивность пригородного пассажиропотока, чел./ч;

$t_{обсл}$ - среднее время обслуживания пассажира, ч.

И.4. Максимальная интенсивность пригородного пассажиропотока, обслуживаемого с помощью БПА, может быть определена по формуле (И.2):

$$\lambda = \frac{P_{пик}^{max} \cdot \beta_a \cdot \alpha_p}{\Delta t_{пик}}, \text{ И.2}$$

где $P_{пик}^{max}$ - число пассажиров, отправляемых за "пиковый" период в сутки максимальных перевозок, чел.;

$\Delta t_{пик}$ - длительность "пикового" периода, ч.

И.5. Среднее время обслуживания пассажира $t_{обсл}$ с помощью БПА обратно пропорционально его производительности.

И.6. 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

N п/п	Параметр	Критерий соответствия	Норматив устранения (временной интервал или плановые работы) в зависимости от категории остановочного пункта				Способ/пор ядок контроля
			A	B	C	D	
Объект: БПА							
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	1 час	В течение суток		Визуально	

		способах оплаты			
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 50x50 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

N п/п	Параметр	Критерий соответствия	Норматив устранения (временной интервал или	Способ/порядок
-------	----------	-----------------------	---	----------------

			плановые работы) в зависимости от категории остановочного пункта				контроля
			A	B	C	D	
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 выцветшие надписи)	В течение суток	В течение недели			Визуально
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 50x50 мм)	В течение суток	В течение недели			Визуально
7		Видимые участки элементов средств визуальной информации чистые (площадь загрязнений не	В течение суток	В течение недели			Визуально

		должна превышать 10% поверхности информационной надписи) (снаружи здания при среднесуточной температуре наружного воздуха более +5°C)			
8		Отсутствие любых посторонних надписей, в том числе вандальных, на средствах отображения визуальной информации (снаружи здания при среднесуточной температуре наружного воздуха более +5°C)	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

N п/п	Параметр	Критерий соответствия	Норматив устранения (временной интервал или плановые работы) в зависимости от категории остановочного пункта				Способ/порядок контроля
			A	B	C	D	
1	Конструкция скамейки	Скамейка надежно закреплена на 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 20x20 см)	- ТРп, КР; - ТРн				Визуально
4		Скамейка чистая - отсутствуют следы загрязнений (в том числе следы вандализма),	В течение суток (до 7.00 и до 17.00)	В соответствии с графиком			Визуально

		посторонние надписи и наклейки (площадью более 20x20 см) (при среднесуточной температуре наружного воздуха более +5°С)		уборки, но не позже чем в течение 3 суток	
--	--	--	--	---	--

**Приложение Н
(обязательное)**

Критерии оценки соответствия мусоросборников предъявляемым к ним требованиям

Таблица Н.1

Критерии оценки соответствия мусоросборников предъявляемым к ним требованиям

N п/п	Параметр	Критерий соответствия	Норматив устранения (временной интервал или плановые работы) в зависимости от категории остановочного пункта				Способ/порядок контроля
			A	B	C	D	
1	Конструкция мусоросборника	Мусоросборник надежно закреплен на 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 10x10 см)	- ТРп, КР; - ТРн				Визуально
4		Мусоросборник чистый, наличие мусора в урне не более 2/3 ее 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 П
(обязательное)**

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

Таблица П.1

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

N п/п	Параметр	Критерий соответствия	Норматив устранения (временной интервал или плановые работы) в зависимости от категории остановочного пункта				Способ/п орядок контроля
			A	B	C	D	
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 10x10 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	Немедленно				Визуально

		отсутствуют посторонние предметы		0
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 платформы остановочного пункта категории А малыми архитектурными формами и средствами визуальной информации

Малые архитектурные формы и средства визуальной информации		Количество платформ на остановочном пункте		
		1	2	3 и более
Средства визуальной информации	Вывески с наименованием станции (остановочного пункта)*	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 4	не менее 4	не менее 4
Скамейки для ожидающих пассажиров на платформе	участок I категории	$L_{пл} / 100$	$L_{пл} / 100$	$L_{пл} / 100$
	участок II категории	$L_{пл} / 100$	$L_{пл} / 100$	$L_{пл} / 100$
	участок III категории	$L_{пл} / 100$	$L_{пл} / 100$	$L_{пл} / 100$
	участок IV категории	$L_{пл} / 100$	$L_{пл} / 100$	$L_{пл} / 100$
	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 мусоросборников на 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	$L_{пл} / 50$	$L_{пл} / 50$	$L_{пл} / 50$
	участок VI категории	$L_{пл} / 50$	$L_{пл} / 50$	$L_{пл} / 50$
БПА		согласно расчету		

Киоски, вендинговые аппараты		согласно проекту
------------------------------------	--	------------------

* Для островных платформ количество вывесок необходимо удваивать, исходя из числа обслуживаемых направлений.

Таблица Р.2

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

Малые архитектурные формы и средства визуальной информации		Количество платформ на остановочном пункте		
		1	2	3 и более
Средства визуальной информации	Вывески с наименованием станции (остановочного пункта)*	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 для ожидающих пассажиров на платформе	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 мусоросборников на 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	

* Для островных платформ количество вывесок необходимо удваивать, исходя из числа обслуживаемых направлений.

Таблица Р.3

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

Малые архитектурные формы и средства визуальной информации		Количество платформ на остановочном пункте		
		1	2	3 и более
Средства визуальной информации	Вывески с наименованием станции (остановочного пункта)*	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 для ожидающих пассажиров на платформе	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 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		

* Для островных платформ количество вывесок необходимо удваивать, исходя из числа обслуживаемых направлений.

Таблица Р.4

Паспорт нормативной оснащённости платформы остановочного пункта категории D малыми архитектурными формами и средствами визуальной информации

Малые архитектурные формы и средства визуальной информации	Количество платформ на остановочном пункте		
	1	2	3 и более

Средства визуальной информации	Вывески с наименованием станции (остановочного пункта)*	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 для ожидающих пассажиров на платформе	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 мусоросборников на платформе	участок I категории	$L_{пл} / 125$	$L_{пл} / 150$	не менее 2
	участок II категории	$L_{пл} / 125$	$L_{пл} / 150$	не менее 2
	участок III категории	$L_{пл} / 125$	$L_{пл} / 150$	не менее 2
	участок IV категории	$L_{пл} / 125$	$L_{пл} / 150$	не менее 2
	участок V категории	$L_{пл} / 125$	$L_{пл} / 150$	не менее 2
	участок VI категории	$L_{пл} / 125$	$L_{пл} / 150$	не менее 2
БПА		согласно расчету		
Киоски, вендинговые аппараты		согласно проекту		

* Для островных платформ количество вывесок необходимо удваивать, исходя из числа обслуживаемых направлений.