Распоряжение
ОАО "РЖД"
от 24 декабря 2010 года №2705р
(с изменениями на 18 сентября 2019 года)

Требования к пассажирским платформам по обеспечению безопасности граждан

В целях обеспечения безопасности граждан:

1. Утвердить и ввести в действие с 1 января 2011 года прилагаемые "Требования к пассажирским платформам по обеспечению безопасности граждан" (далее - Требования).

2. Начальникам Департамента пассажирских сообщений Верховых Г.В., Департамента капитального строительства Тихонову А.Б., Департамента безопасности движения Волкову А.Н., Департамента автоматики и телемеханики Балуеву Н.Н., Департамента электрификации и электроснабжения Федотову А.А., Центральной дирекции управления движением Миронову А.Ю., Центральной станции связи Маневичу П.Ю., Дирекции железнодорожных вокзалов Абрамову С.Б., руководителям филиалов ОАО "РЖД", генеральному директору ОАО "Росжелдорпроект" Вотолевскому В.Л. (по согласованию) обеспечить:

доведение Требований до сведения причастных работников;

проектирование и строительство пассажирских платформ выполнять с учетом данных Требований.

I. Общие положения

1.1. Настоящие "Требования к пассажирским платформам по обеспечению безопасности граждан" (далее Требования):

разработаны на основе действующих законодательных и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, стандартов ОАО "РЖД", норм и правил, содержащих требования по обеспечению безопасности граждан на железнодорожном транспорте;

устанавливают единые требования к пассажирским платформам, в части обеспечения безопасности пассажиров.

Применение требований обязательно при новом строительстве, реконструкции пассажирских платформ, а также при модернизации технического оснащения.

1.2. Действие требований не распространяется на грузовые платформы, воинские платформы и платформы иного применения.

II. Нормативные ссылки

В настоящих требованиях использованы нормы, требования и рекомендации, приведенные в следующих законодательных, нормативно-правовых и локальных нормативных актах:

Федеральный закон "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" от 10 января 2003 года N 17-ФЗ;

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

Федеральный закон "Технический регламент о безопасности зданий и сооружений" от 30 декабря 2009 года N 384-ФЗ;

Федеральный закон "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" от 10 января 2003 года N 18-ФЗ;

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 года N 18;

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

Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные МПС России 26 мая 2000 года ЦРБ-756;

Правила и технические нормы проектирования станций и узлов на железных дорогах колеи 1520 мм, утвержденные приказом МПС России от 28 июля 2000 года N ЦД-858;

СП 59.13330.2020 "Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения. Актуализированная редакция СНиП 35-01-2001", утвержден приказом Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации от 14 ноября 2016 г. N 798/пр;

(Абзац в редакции, введенной в действие распоряжением ОАО "РЖД" от 18 сентября 2019 года N 2077/р. - См. предыдущую редакцию)

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

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

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

СНиП 21-01-97* ожарная безопасность зданий и сооружений, утвержденные постановлением Минстроя России от 13 февраля 1997 года N 18-7;

ГОСТ 12.4.026-2015 "Система стандартов безопасности труда (ССБТ). Цвета сигнальные, знаки безопасности и разметка сигнальная. Назначение и правила применения. Общие технические требования и характеристики. Методы испытаний", утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 10 июня 2016 г. N 614-ст;

(Абзац в редакции, введенной в действие распоряжением ОАО "РЖД" от 18 сентября 2019 года N 2077/р. - См. предыдущую редакцию)

ГОСТ Р 52875-2018 "Указатели тактильные наземные для инвалидов по зрению. Технические требования", утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 22 ноября 2018 г. N 1029-ст;

(Абзац в редакции, введенной в действие распоряжением ОАО "РЖД" от 18 сентября 2019 года N 2077/р. - См. предыдущую редакцию)

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 года N 66;

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 года N 476р;

ОСТ 32.120-98 Нормы искусственного освещения объектов железнодорожного транспорта. Утвержден МПС России 20 ноября 1998 года;

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 года 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 года N О-1у;

ВНТП - 98 ЦЛ-87/МПС СССР. Пригородные вокзалы. Нормы проектирования пригородных вокзалов. Приняты и введены в действие указанием МПС России от 20 ноября 1998 года N А-1329у;

распоряжение ОАО "РЖД" от 27 июня 2008 года 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 года N 2655р "Требования к пешеходным переходам через железнодорожные пути";

распоряжение ОАО "РЖД" от 8 декабря 2009 года N 2489р "Об установлении границ ответственности, обслуживания и ремонта автоматических систем оповещения о приближении поезда";

Технический регламент "О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта". Постановление Правительства Российской Федерации от 15 июля 2010 года 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 года N 533 (вступает в силу через 3 года со дня официального опубликования);

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 года N 2528р N С-3 ДОСС-1ЕТ;

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

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

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

III. Термины, определения

Габарит подвижного состава - предельное поперечное (перпендикулярное оси пути) очертание, в котором, не выходя наружу, должен помещаться как груженый, так и порожний подвижной состав, установленный на прямом горизонтальном пути.

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.

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

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

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.

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

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

Платформа островная - платформа, расположенная между двумя железнодорожными путями.

Платформа пассажирская железнодорожная (далее платформа) - сооружение, представляющее собой специально расположенную рядом с железнодорожными путями и приподнятую по отношению к ним площадку, предназначенную для посадки и высадки пассажиров в вагоны.

Речевой информатор - электронное устройство, обеспечивающее автоматическое формирование речевых сообщений по командам, получаемых от внешних устройств, для последующей их передачи и воспроизведения;

Сигнал - носитель информации, используемый для передачи сообщений, указаний, предупреждений

Тактильно-контрастные указатели - наземные и напольные: Технические средства сигнализации, распознаваемые путем осязания стопами ног или белой тростью, обустраиваемые на поверхности основных путей движения инвалидов по зрению, для предупреждения о препятствиях и опасных местах, для тактильного обозначения безопасных путей следования и зон ожидания или получения услуг.

(Абзац в редакции, введенной в действие распоряжением ОАО "РЖД" от 18 сентября 2019 года N 2077/р. - См. предыдущую редакцию)

Указатель границы опасной зоны - линия вдоль края платформы, за которую запрещается выходить пассажирам при пропуске поездов.

IV. Требования к размещению и габаритам платформ

4.1. Платформы подразделяются на следующие основные типы:

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

боковые и островные - в зависимости от расположения их по отношению к железнодорожным путям.

4.2. Платформы, как правило, должны размещаться на прямых участках пути. Для платформ расположенных на линиях, по которым осуществляется движение пассажирских и грузовых поездов, должны иметь следующие нормы по высоте:

для высоких платформ 1100 мм от уровня верха головок рельсов и 1920 мм от края платформы до оси пути;

для низких платформ 200 мм от уровня верха головок рельсов и 1745 мм от края платформы до оси пути.

4.3. Платформы в пунктах посадки - высадки пассажиров высокоскоростных поездов должны иметь высоту 1300 мм (СТО РЖД 1.07.001-2007).

4.4. В процессе эксплуатации допускаются изменения указанных в пункте 4.2 норм в следующих пределах:

по высоте до 20 мм в сторону увеличения и до 50 мм в сторону уменьшения;

по расстоянию от оси пути до 30 мм в сторону увеличения и до 25 мм в сторону уменьшения (Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации. ЦРБ-756)

В целях улучшения условий посадки и высадки пассажиров допускается принимать высоту более 1100 мм, но не более 1300 мм для платформ, расположенных у приемо-отправочных или главных путей на раздельных пунктах, в том числе остановочных с большим потоком пассажиров, где главный и один приемо-отправочный путь на однопутной линии, главный и один приемо-отправочный путь в каждом направлении на двухпутных и многопутных линиях обеспечивают пропуск негабаритных грузов, т.е. все сооружения и устройства полностью отвечают очертанию габарита С по сплошной линии для перегона.

Пассажирские платформы, располагаемые у тупиковых путей станций, где не предусматривается прием и отправление поездов с негабаритными грузами, также допускается проектировать высотой до 1300 мм.

Высота пассажирских платформ, у которых предусматривается остановка, кроме пригородных электропоездов, также поездов дальнего следования, с целью обеспечения погрузочно-выгрузочных операций из почтово-багажных вагонов должна быть не более 1200 мм.

Перечень железнодорожных линий, на которых пассажирские платформы могут иметь высоту 1300 (1200) мм, должен быть согласован с Центральной дирекцией управления движением.

4.5. В кривых участках пути расстояния, приведенные по п.4.2 определяются по нормам, установленным "Инструкцией по применению габаритов приближения строений ГОСТ 9238-83".

4.6. Ширину пассажирских платформ следует устанавливать в зависимости от интенсивности и характера потоков пассажиров, скоростей движения поездов по нормам, приведенным в "Отраслевых нормах технологического проектирования железнодорожных вокзалов для пассажиров дальнего следования. (ОНТП) и в "ВНТП - 98 ЦЛ-87/МПС СССР".

4.7. На участках железнодорожных линий, где предусматривается движение пассажирских поездов со скоростями более 140 км/час, ширина островной платформы при расположении ее между главными путями должна быть не менее 8 м (Отраслевые нормы технологического проектирования железнодорожных вокзалов для пассажиров дальнего следования ОНТП).

4.8. Допускается эксплуатация боковых платформ, расположенных на раздельных пунктах, где производится безостановочный пропуск скоростного или высокоскоростных поездов, шириной не менее 4,5 м, при условии наличия ограждения сигнального. Ограждение сигнальное должно устанавливаться на расстоянии не менее 2 м от края платформы со стороны движения скоростного или высокоскоростного поезда. В этом случае соотношение ширины опасной зоны (L_{03}), создаваемой движущимся скоростным или высокоскоростным поездом и зоны безопасного нахождения пассажиров (без на платформах определяется из соотношения L_{03} : $L_{без}$= 1 : 1,25 (см. рис.1).

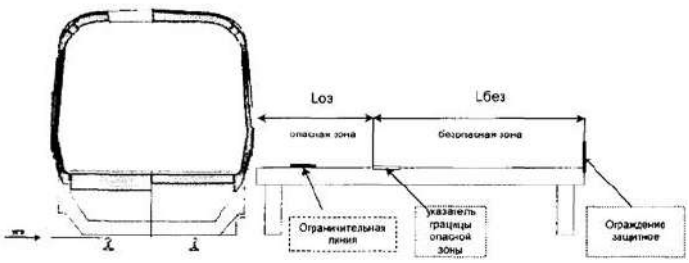

Рис. 1. Размещение сигнальной разметки на боковой платформе

При этом $L_{без}$ определяется по максимуму пассажиропотоков (как наблюдаемых, так и прогнозируемых на перспективу). (СТО РЖД 1.07.001- 2007).

4.9. На остановочных пунктах платформы следует располагать, как правило, в одном створе. Расположение платформ не в одном створе или между главными путями может быть допущено в обоснованных случаях.

V. Требования к размещению лестничных сходов и пандусов

5.1. Выходы с высоких боковых платформ должны быть расположены, как правило, в полевую сторону. Сходы в полевую сторону у боковых платформ следует проектировать при интенсивном пассажиропотоке через каждые 50 м, а в прочих случаях - через 100 м. Ширина сходов должна соответствовать половине ширины платформы, но быть не менее 2,5 м. (Отраслевые нормы технологического проектирования (ОНТП) железнодорожных вокзалов для пассажиров дальнего следования).

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.

5.2. При строительстве новых и реконструкции высоких платформ должны предусматриваться пандусы для маломобильных групп пассажиров (инвалидов, пассажиров с детскими колясками и других).

5.3. Уклоны лестничных сходов следует принимать не круче 1 : 2,3 (со ступенями 140 х 320 мм) и не положе 1 : 3,3 (со ступенями 120 х 400 мм). Количество ступеней в одном сходе не менее 3 и не более 16 (при необходимости, но только в пределах одного схода допускается до 20 ступеней).

Для граждан с ослабленным зрением непосредственно перед лестничными сходами и на площадках сходов должны располагаться тактильные наземные указатели.

5.4. При устройстве пандусов должны выдерживаться следующие параметры:

- шириной не менее 1,2 м (при движении кресел-колясок в одном направлении);
- с уклоном не круче 1 : 8;
- с поперечным уклоном пандуса не более 1 : 50;
- с высотой подъема каждого марша пандуса не более 0,8 м.

В начале и конце каждого подъема пандуса следует устраивать горизонтальные площадки длиной не менее 1,5 м и шириной не менее ширины пандуса.

Уклон наружных пандусов - не круче 1 : 12.

5.5. Допускается вместо лестничных сходов использовать только пандусы, шириной определяемой по п.5.1 Лестничные сходы, пандусы и переходы должны иметь нескользкое покрытие.

VI. Требования к конструктивным материалам поверхностей платформ и сходов

6.1. Поверхности платформ и сходов должны быть ровной, без выбоин, не допускать скопления воды, обладать противоскользящими свойствами.

6.2. Уклон поверхности платформ в поперечном направлении следует предусматривать не более 1:100. Для боковых платформ уклон поверхности должен быть направлен в сторону от железнодорожных путей с устройством водоприемного лотка.

6.3. Применяемый в проекте вид покрытия должен быть твердым, прочным, ремонтопригодным, экологичным. Выбор видов покрытия следует принимать в соответствии с их целевым назначением и с учетом возможных предельных нагрузок.

6.4. Пункт исключен - распоряжение ОАО "РЖД" от 18 сентября 2019 года N 2077/р. - См. предыдущую редакцию.

6.5. Пункт исключен - распоряжение ОАО "РЖД" от 18 сентября 2019 года N 2077/р. - См. предыдущую редакцию.

VII. Требования к сигнальной разметке и ограждениям на платформах

7.1 Граница опасной зоны у края платформы (зона, в которой пассажирам нельзя находиться при движении поезда) со стороны путей должна иметь визуальное и тактильное обозначение, располагающееся на расстоянии 750 мм от края платформы.

До проведения капитального ремонта или реконструкции платформы в качестве обозначения границы опасной зоны допускается наносить ограничительную линию шириной от 150 до 200 мм.

На пассажирских платформах, проектируемых и ремонтируемых после ввода в действие ГОСТ Р 52875-2018 "Указатели тактильные наземные для инвалидов по зрению. Технические требования", обозначение границы опасной зоны у края платформы должно выполняться протяженным предупреждающим тактильно-контрастным указателем (далее - ТКУ) - шуцлинией, представляющей собой однородную тактильную полосу шириной от 90 до 100 мм, выступающей на 5 мм над уровнем поверхности, верхняя поверхность шуцлинии должна иметь закругленные края. Между торцами шуцлинии с целью отвода воды следует обеспечивать зазоры по 30 мм на расстоянии от 600 до 1200 мм (рисунок 2) по ГОСТ Р 52875-2018.

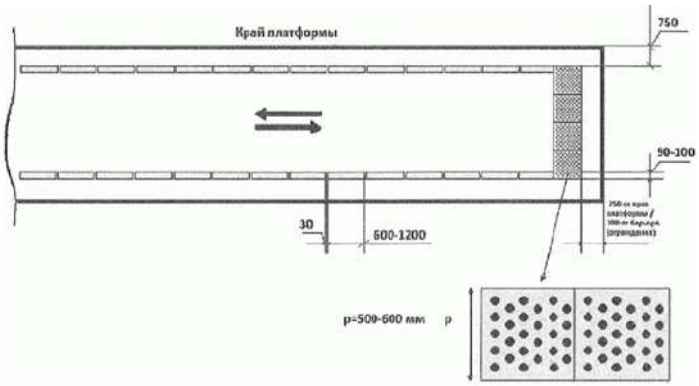

Рис. 2. Обозначение границы опасной зоны платформы (зона, в которой пассажирам нельзя находиться при движении поезда)

В торцевом конце платформы при отсутствии торцевого схода должно быть оборудовано защитное ограждение и (или) локальный предупреждающий ТКУ, запрещающий дальнейшее движение, обустроенный на расстоянии 750 мм от края платформы или 300 мм от ограждения.

Рекомендуется использовать ТКУ желтого или белого цвета.

(Пункт в редакции, введенной в действие распоряжением ОАО "РЖД" от 18 сентября 2019 года N 2077/р. - См. предыдущую редакцию)

7.2. при скоростях движения свыше 140 км/час на поверхности платформы дополнительно к ограничительной линии наносится на расстоянии не менее 2,0 м от края платформы линия, обозначающая границу опасной зоны.

7.3. На боковых платформах шириной менее 6 м, где предусматривается безостановочное движение пассажирских поездов со скоростями свыше 140 км/час на границе опасной зоны (но не ближе 2,0 м от края платформы) должно предусматриваться устройство ограждения сигнального. Ограждение сигнальное должно иметь проходы для пассажиров шириной не менее 2,0 м. Число проходов в ограждении должно быть не менее двух на длину вагона. Длина каждого из элементов ограждения должна равняться как минимум 2-кратной ширине оставляемых между ними проходов.

7.4. Высота ограждения сигнального должна составлять не менее 1100 мм.

7.5. На пассажирских платформах станций и остановочных пунктов, у лестничных сходов, у билетных касс должны быть вывешены плакаты, указатели, предупреждающие пассажиров об особой осторожности при проходе поезда.

7.6. На высоких платформах со стороны поля и торцов должно быть установлено защитное ограждение. Также должно быть установлено ограждение с перилами на лестничных сходах с платформ и входах на пешеходные мосты. Высота ограждения должна приниматься от 1000 до 1200 мм.

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

7.8. В конструкциях сигнального и защитного ограждений не должно быть острых углов, выступов, заусенцев, которые могли бы нанести травму пассажирам.

7.9. Ограждения должны окрашиваться красками стойкими к механическим, абразивным и атмосферным воздействиям.

VIII. Требования к информационным устройствам и оповещению пассажиров на платформах

8.1. Количество и размещения устанавливаемых указателей, элементов и знаков должно быть удобным и достаточным для ориентации пассажиров как на подходах к пассажирской платформе, так и на самой пассажирской платформе.

8.2. Размещать различные указатели, таблицы, пиктограммы и другие знаки визуальной информации следует группами, в местах наиболее удобных для пассажиров. Следует придерживаться единого по высоте размещения однотипной информации.

8.3. Платформы на линиях I, II и III классов, должны быть оборудованы устройствами автоматического оповещения о приближении подвижного состава за 1 мин. до фактического проследования подвижного состава мимо платформы.

8.4. На участках скоростного и высокоскоростного движения оповещение пассажиров о подходе скоростного поезда должно осуществляться за 15 мин. до его фактического проследования мимо платформы устройствами автоматического оповещения.

При отсутствии устройств оповещения или их неисправности дежурные по станциям, вокзалам заблаговременно оповещают пассажиров, проводников стоящих поездов о приближении скоростного или высокоскоростного пассажирского поезда, и запрещении нахождения людей в опасной зоне. При отсутствии на станции устройств связи для информации пассажиров, оповещение о проследовании данной категории поездов должно осуществляться дежурными по вокзалам, платформам, билетными кассирами или другими работниками по указанию ДСП, с помощью мегафонов.

Оповещение осуществляется по связи для информации пассажиров за 15 минут до прохода скоростного пассажирского поезда путем трехкратного повторения сообщения с интервалом 5 минут. За 1-2 минуты до проследования поезда мимо платформы оповещение должно подаваться непрерывно.

8.5. 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, на других остановочных пунктах не менее 2-х на каждую остановочную высокую платформу и по 1-му на остановочный пункт с низкой пассажирской платформой. При этом дежурные работники, а также пассажиры, ожидающие поезда на платформах, должны отойти от края платформы на безопасное расстояние (не менее 2 м) или за ограждение сигнальное, специально установленное для этих целей.

8.6. Для формирования звуковых сигналов оповещения пассажиров должны применяться речевые информаторы или мультитональные сигнализаторы.

8.7. Уровень звукового сигнала должен быть достаточным для обеспечения надёжного восприятия пассажирами с нормальным слухом в пределах всей платформы, но, не нарушая при этом санитарных норм на прилегающих территорий.

8.8. Проектирование устройства оповещения пассажиров на платформах должно осуществляться также в соответствии с техническими требованиями к устройствам информирования пассажиров, изложенными в документе "Централизованная интегрированная система информирования пассажиров, оповещения работающих на железнодорожных путях и парковой станционной связи (ЦИСОП). Технические требования".

8.9. Электропитание устройств оповещения платформ осуществляется от двух независимых источников электроснабжения первой категории без аккумуляторного резерва. При наличии одного источника электроснабжения первой категории в качестве второго источника использовать аккумуляторную батарею.

IX. Требования к освещению платформ

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

9.2. Светильники следует размещать таким образом, чтобы исключать слепящее действие на граждан находящихся на платформе. Показатель ослеплённости, рассчитываемый по методике, изложенной в ОСТ 32.120-98, в пределах всей платформы не должен превышать 150.

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

Таблица 1

Характеристика пассажиропотока на платформе	Горизонтальная освещенность в лк
Более 700 тыс.чел в год	5
От 100-700 тыс.чел в год	3
Менее 100 тыс.чел в год	2

Освещенность лестничных сходов должна предусматриваться - не менее 3 лк.

9.4. Включение искусственного освещения, как правило, должно осуществляться в автоматическом режиме при снижении уровня естественной освещенности до величин указанных в таблице 1.

X. Содержание платформ и обслуживание технических средств

10.1. Содержание и обслуживание устройств оповещения о приближении поезда на платформах осуществляется балансодержателями.

10.2. Содержание и обслуживание осветительных установок платформ осуществляется балансодержателями.

10.3. Содержание и обслуживание платформ, очистка от мусора, пыли, снега, поддержание эстетического состояния (покраска, периодическая очистка от загрязнений) осуществляется балансодержателями.

10.4. Контроль за исправным состоянием платформ осуществляется в процессе периодических (комиссионных) осмотров.

Редакция документа с учетом
изменений и дополнений подготовлена
АО "Кодекс"
Используя наш сайт, вы соглашаетесь
с тем, что мы используем cookies. Ок