



ПРАВИТЕЛЬСТВО
ПРИДНЕСТРОВСКОЙ МОЛДАВСКОЙ
РЕСПУБЛИКИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

8 августа 2012 года

№ 78

г. Тирасполь

Об утверждении Положения
об обеспечении безопасности перевозок пассажиров
автомобильным транспортом общего пользования

В соответствии со статьёй 76-6 Конституции Приднестровской Молдавской Республики, статьёй 1113 Гражданского кодекса Приднестровской Молдавской Республики, Законом Приднестровской Молдавской Республики от 13 октября 1997 года «О транспорте» (СЗМР 97-4) с изменениями и дополнениями, внесенными законами Приднестровской Молдавской Республики от 10 июля 2002 года № 152-ЗИД-III (САЗ 02-28), от 27 ноября 2008 года № 602-ЗД-IV (САЗ 08-47), в целях обеспечения безопасности движения пассажирского автомобильного транспорта, повышения качества предоставляемых транспортных услуг, Правительство Приднестровской Молдавской Республики
п о с т а н о в л я е т:

1. Утвердить Положение об обеспечении безопасности перевозок пассажиров автомобильным транспортом общего пользования (прилагается).
2. Настоящее Постановление вступает в силу с 1 октября 2012 года.

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВИТЕЛЬСТВА



П.СТЕПАНОВ

ПРИЛОЖЕНИЕ
к Постановлению Правительства
Приднестровской Молдавской
Республики
от 8 августа 2012 года № 78

ПОЛОЖЕНИЕ
об обеспечении безопасности перевозок пассажиров
автомобильным транспортом общего пользования

1. Общие положения

1. Настоящее Положение определяет основные требования по обеспечению безопасности перевозок пассажиров автомобильным транспортом общего пользования на территории Приднестровской Молдавской Республики.

2. Требования настоящего Положения обязательны для:

а) юридических лиц, осуществляющих деятельность, связанную с перевозкой пассажиров автомобильным транспортом общего пользования (перевозчиков), а также операторов автомобильных перевозок;

б) юридических лиц (дорожных, коммунальных и иных организаций), осуществляющих содержание, реконструкцию, ремонт автомобильных дорог, улиц, а также расположенных на регулярных маршрутах искусственных сооружений, железнодорожных переездов, паромных переправ, технических средств организации дорожного движения, установку и эксплуатацию в непосредственной близости от автомобильных дорог рекламных и иных сооружений, способных повлиять на безопасность перевозок пассажиров автомобильным транспортом.

3. В Положении используются следующие основные понятия и термины:

а) «автобус» – транспортное средство с двигателем, предназначенное для перевозки пассажиров с числом мест для сидения (помимо сиденья водителя) более 8 (восьми);

б) «пассажирская дверь» — дверь, используемая пассажирами в обычных условиях эксплуатации, когда водитель находится на рабочем месте;

в) «двойная дверь» – дверь, имеющая два прохода или проход, эквивалентный двум проходам;

г) «аварийная дверь» – дверь, предусматриваемая дополнительно к пассажирским дверям и предназначенная для использования пассажирами в качестве выхода только при исключительных обстоятельствах и особенно в случае опасности;

д) «аварийное окно» – окно, предназначенное для использования пассажирами в качестве выхода только в случае опасности;

е) «двойное аварийное окно» – аварийное окно, при делении которого на две части воображаемой вертикальной линией (или плоскостью) получают

такие две части, каждая из которых отвечает требованиям в отношении размеров и доступа, предъявляемых к обычному аварийному окну;

ж) «аварийный люк» – люк в крыше, предназначенный для использования пассажирами в качестве выхода только в случае опасности;

з) «аварийный выход» – аварийная дверь, аварийное окно или аварийный люк;

и) «выход» – пассажирская дверь или аварийный выход;

к) «сдвижная дверь» – дверь, которая может открываться или закрываться только посредством сдвига вдоль одной или нескольких прямолинейных или почти прямолинейных направляющих;

л) «пол» или «площадка» – часть кузова, на которую опираются ноги сидящих пассажиров и водителя и которая служит для крепления сидений;

м) «проход» – пространство, предназначенное для доступа пассажиров от любого сидения или ряда сидений к любому другому сиденью или ряду сидений или к любому входному проходу от любой пассажирской двери. Проход не включает в себя пространство в пределах 30 см перед сиденьем или рядом сидений, которое предназначено для размещения ног сидящих пассажиров, не включает также какие-либо ступени или любое другое пространство перед сиденьем или рядом сидений, которое предназначено только для пассажиров, занимающих это сиденье или ряд сидений;

н) «сочлененный автобус» – автобус, который состоит из двух жестких секций, соединенных друг с другом при помощи поворотной секции. В автобусах этого типа пассажирские помещения обеих жестких секций соединены друг с другом. Поворотная секция позволяет пассажирам свободно переходить из одной жесткой секции в другую;

о) «отделение водителя» – пространство, предназначенное исключительно для водителя, в котором располагается рулевое колесо, органы управления, приборы и другие устройства, необходимые для управления автобусом;

п) «масса снаряженного автобуса» – масса автобуса в снаряженном состоянии без водителя, пассажиров, багажа, ручной клади, но с топливом, охлаждающей жидкостью, смазкой, инструментом и запасным колесом, если имеются;

р) «опасные участки» – участки автомобильных дорог, проезд по которым сопряжен с повышенным риском вовлечения в дорожно-транспортные происшествия либо повышенной тяжестью их последствий: участки, движение по которым связано с существенным изменением режимов движения; участки, на которых установлен или должны быть установлены предупреждающие дорожные знаки или проведены иные организационно-технические мероприятия.

Прочие термины, примененные, но не определенные настоящим Положением, установлены в иных актах законодательства Приднестровской Молдавской Республики.

4. Основными задачами юридических лиц, указанных в пункте 2 настоящего Положения, являются:

а) выполнение установленных законодательными и иными

нормативными правовыми актами Приднестровской Молдавской Республики требований к уровню квалификации, состоянию здоровья, поведению при участии в дорожном движении, режимам труда и отдыха водителей транспортных средств (обеспечение профессиональной надежности водителей транспортных средств);

б) содержание транспортных средств в технически исправном состоянии, предупреждение отказов и неисправностей при эксплуатации их на линии;

в) обеспечение безопасных дорожных условий на регулярных маршрутах;

г) организация перевозочного процесса по технологии, обеспечивающей безопасные условия перевозок пассажиров.

5. Обязанности юридических лиц, указанных в пункте 2, по выполнению перечисленных задач определяются требованиями соответствующих разделов настоящего Положения, а также иными нормативными актами Приднестровской Молдавской Республики.

2. Обеспечение безопасных дорожных условий на регулярных маршрутах перевозок пассажиров автомобильным транспортом общего пользования

6. Техническое состояние автомобильных дорог, улиц, искусственных сооружений, железнодорожных переездов, паромных переправ, по которым проходят регулярные маршруты, их инженерное оборудование, порядок их ремонта и содержания должны удовлетворять требованиям безопасности движения, строительными нормами и правилами, техническими правилами ремонта и содержания автомобильных дорог, другими нормативными документами Приднестровской Молдавской Республики.

7. Регулярное автобусное движение может быть организовано на дорогах I-IV категории.

8. Дорожные, коммунальные, другие организации при введении временных ограничений или прекращении движения на участках дорог и улиц, по которым проходят регулярные маршруты (при проведении мероприятий по строительству, реконструкции, ремонту автомобильных дорог, улиц, искусственных сооружений и тому подобное) обязаны своевременно информировать об этом перевозчиков, осуществляющих перевозки на соответствующих регулярных маршрутах, уполномоченный орган исполнительной власти Приднестровской Молдавской Республики, к ведению которого отнесены вопросы управления транспортом, а также согласовывать с органами Государственной автомобильной инспекции Приднестровской Молдавской Республики варианты объездных путей, при необходимости произвести дорожные работы и оборудовать их необходимыми средствами организации дорожного движения.

9. В случае наличия на регулярных маршрутах железнодорожных переездов юридические лица, в ведении которых находятся железнодорожные пути, должны своевременно информировать перевозчиков, дорожные организации, уполномоченный орган исполнительной власти, к ведению

которого отнесены вопросы управления транспортом, а также органы Государственной автомобильной инспекции Приднестровской Молдавской Республики о плановых мероприятиях по реконструкции и ремонту железнодорожных переездов или пути, при которых нарушается или затрудняется пропуск транспортных средств на регулярных маршрутах, согласовывать с ними порядок движения через переезд или объезд его на время выполнения указанных мероприятий.

10. Проведение любых видов работ в пределах дорог, по которым проходят регулярные маршруты, или полосы их отвода (строительных, мелиоративных, изыскательских и других видов работ, прокладка линий связи и других коммуникаций, возведение новых и ремонт существующих сооружений) осуществляется только по согласованию с государственными органами управления дорожным хозяйством (дорожными органами), а на улицах – коммунальными организациями, а также органами исполнительной власти, органами Государственной автомобильной инспекции Приднестровской Молдавской Республики; при этом определяется точное время и место проведения таких работ, а также схемы расстановки временных технических средств регулирования движения, о чем уведомляются перевозчики через операторов автомобильных перевозок.

11. В случае возникновения внезапных неблагоприятных изменений дорожно-климатических условий, стихийных явлений, ограничивающих или делающих невозможным дорожное движение, операторы автомобильных перевозок обязаны информировать об осложнениях проезда по маршруту, а равно об ограничениях или запрещениях движения, принятых компетентными органами, перевозчиков и пассажиров. Операторы автомобильных перевозок также производят инструктирование водителей об особенностях движения на маршруте, связанных с погодно-климатическими или другими условиями на дороге.

3. Организация перевозочного процесса, обеспечивающая безопасные условия перевозок пассажиров

12. Перевозчики, осуществляющие регулярные перевозки пассажиров автомобильным транспортом общего пользования, обязаны:

а) обеспечить каждого водителя, выполняющего регулярные перевозки пассажиров автомобильным транспортом общего пользования, расписанием движения на регулярном маршруте с указанием времени и мест остановок в пути на отдых, обед и ночлег, схемой маршрута с указанием опасных участков (в случае рейсов большой протяженности);

б) выбирать тип и марку автобусов в зависимости от вида перевозок с учетом дорожных и погодно-климатических условий, устанавливать графики выпуска автобусов на линию с учетом изменения пассажиропотоков по дням недели и часам суток в целях обеспечения перевозок пассажиров без нарушения норм вместимости;

в) организовать контроль за соблюдением графиков (расписаний)

движения, норм вместимости автобусов, маршрутов движения;

г) организовать проведение предрейсового медицинского освидетельствования водителей и предрейсового технического осмотра транспортных средств, а также обеспечить соответствие их технического состояния установленным требованиям безопасности движения.

Порядок проведения предрейсового медицинского освидетельствования водителей и предрейсового технического осмотра транспортных средств устанавливается исполнительным органом государственной власти Приднестровской Молдавской Республики, к ведению которого отнесены вопросы управления транспортом.

13. При перевозках на городских и пригородных маршрутах количество пассажиров в автобусе не должно превышать их предельной вместимости, указанной в технической характеристике автобуса данной марки, а при перевозках на междугородных и международных маршрутах – числа мест для сидения. На междугородных маршрутах багаж пассажиров (кроме ручной клади) при наличии багажных отсеков размещается только в них.

14. При выполнении международных перевозок, время осуществления которых превышает нормативную продолжительность рабочей смены водителя, в рейс направляются два водителя. При осуществлении перевозок двумя водителями автобус должен быть оборудован спальным местом.

15. Водитель автобуса обязан на конечных и промежуточных контрольных пунктах регулярных маршрутов (автовокзалах, автостанциях, диспетчерско-кассовых пунктах), в соответствии с расписанием движения, делать диспетчерские отметки в путевом листе, обеспечить посадку и высадку пассажиров, имеющих проездные билеты.

16. Запрещается отклонение от заранее согласованных (утвержденных) регулярных маршрутов движения автобусов, производство остановок в местах, запрещенные правилами дорожного движения, превышение установленных скоростных режимов движения.

4. Обеспечение профессиональной пригодности водителей транспортных средств

17. Основные требования по подготовке водителей, условия и порядок получения права на управление автобусами определяется настоящим Положением и действующим законодательством Приднестровской Молдавской Республики.

18. К основным требованиям по обеспечению профессиональной пригодности водителей в процессе их профессиональной деятельности относятся:

а) прием на работу и допуск к осуществлению перевозок пассажиров водителей, имеющих соответствующие квалификацию, стаж работы;

б) организация стажировки водителей;

в) организация занятий по повышению профессионального мастерства водителей;

г) проведение в установленные сроки медицинского освидетельствования водителей;

д) регулярное проведение предрейсовых медицинских осмотров водителей;

е) соблюдение установленных законодательством Приднестровской Молдавской Республики режимов труда и отдыха водителей;

ж) регулярное обеспечение водителей необходимой оперативной информацией об условиях движения и работы на маршруте;

з) организация контроля за соблюдением водителями требований по обеспечению безопасности перевозок автомобильным транспортом общего пользования.

19. К работе в сфере пассажирских перевозок допускаются водители, имеющие документальное подтверждение непрерывного стажа управления транспортными средствами соответствующей категории не менее трех последних лет.

Выполнение указанного требования обеспечивается перевозчиками при приеме водителей на работу и направлении на осуществление указанных перевозок.

20. Контроль за соблюдением установленного законодательством Приднестровской Молдавской Республики режима труда и отдыха водителей осуществляется перевозчиками, операторами автомобильных перевозок, обслуживающими соответствующие регулярные маршруты, исполнительными органами государственной власти Приднестровской Молдавской Республики, осуществляющими государственный надзор в сфере транспортной деятельности, а также в сфере охраны и безопасности труда.

21. Обеспечение водителей автобусов информацией об условиях движения и работы на регулярном маршруте производится перевозчиками, а также операторами автомобильных перевозок.

22. Перевозчики организуют проведение ежегодных занятий по повышению профессионального мастерства, включающие проверку знания Правил дорожного движения, Правил перевозки пассажиров и багажа на автомобильном транспорте, изучение типичных дорожно-транспортных ситуаций повышенной опасности, основ безопасного управления автобусом в сложных дорожных и метеорологических условиях, приемов оказания доврачебной помощи пострадавшим, порядка эвакуации пассажиров при дорожно-транспортном происшествии.

23. Перевозчики обязаны обеспечить водителей необходимыми унифицированными формами первичной учетной документации, предусмотренными действующими нормативными правовыми актами Приднестровской Молдавской Республики.

5. Требования безопасности к техническому состоянию и конструкции транспортных средств

24. Техническое состояние и оборудование транспортных средств,

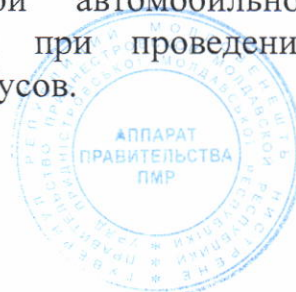
используемых перевозчиками для целей осуществления регулярных перевозок пассажиров автомобильным транспортом общего пользования, должны отвечать установленным требованиям безопасности движения.

25. Перевозчики, осуществляющие регулярные перевозки пассажиров автомобильным транспортом общего пользования, обязаны обеспечить проведение государственного технического осмотра автобусов не реже двух раз в год, технического обслуживания и ремонта транспортных средств в порядке и сроки, определяемые действующими нормативными актами Приднестровской Молдавской Республики.

26. Технические требования, предъявляемые к транспортным средствам вместимостью более восьми, но не более шестнадцати пассажиров, кроме водителя, осуществляющим перевозку пассажиров, установлены в Приложении № 1 к настоящему Положению.

27. Технические требования, предъявляемые к транспортным средствам вместимостью более шестнадцати пассажиров, кроме водителя, осуществляющим перевозку пассажиров, установлены в Приложении № 2 к настоящему Положению.

28. Контроль за соблюдением требований безопасности к техническому состоянию и конструкции транспортных средств, используемых для целей перевозок пассажиров автомобильным транспортом общего пользования, осуществляется органами Государственной автомобильной инспекции Приднестровской Молдавской Республики при проведении ежегодного государственного технического осмотра автобусов.



Приложение №1
к Положению об обеспечении
безопасности перевозок
пассажирами автомобильным
транспортом общего пользования

Технические требования,
предъявляемые к транспортным средствам
вместимостью более восьми, но не более шестнадцати пассажиров,
кроме водителя, осуществляющим перевозку пассажиров

1. Технические требования к выходам

1. Автобус должен иметь не менее двух дверей: либо одну пассажирскую и одну аварийную либо две пассажирские.
2. Пассажирские двери с сервоприводом рассматриваются в данном контексте как выходы только в том случае, если они могут легко открываться вручную после приведения в действие, при необходимости, органов управления, указанных в пункте 15 настоящих Требований.
3. Минимально необходимое число аварийных выходов должно быть таким, чтобы общее число выходов, не учитывая аварийные люки, равнялось трем.
4. Если из отделения водителя не обеспечен доступ в пассажирское помещение, то отделение водителя должно иметь два выхода, которые не должны быть расположены в одной и той же боковой стороне; если одним из этих выходов является окно, то оно должно соответствовать требованиям, указанным в таблице № 1, в пунктах 27 и 28 настоящих Требований к аварийным окнам.
5. Двойная пассажирская дверь считается как две двери, а двойное аварийное окно как два аварийных окна.
6. Кроме аварийных дверей и окон может предусматриваться наличие аварийного люка в крыше.
7. Каждый аварийный выход должен быть обозначен надписью «Аварийный выход» внутри и снаружи автобуса.
8. Органы экстренного управления пассажирскими дверями и всеми аварийными выходами должны быть обозначены как изнутри, так и снаружи автобуса либо соответствующим символом, либо чёткой надписью.
9. На каждом органе экстренного управления выходом или вблизи него должны иметься чёткие инструкции о способе пользования им.
10. Надпись «Аварийный выход» составляется на одном из официальных языков (русский, молдавский, украинский).
11. Пассажирская дверь (двери) должна быть расположена с ближайшей к обочине стороны автобуса или в задней стенке автобуса.
12. Выходы должны быть расположены таким образом, чтобы с каждой боковой стороны автобуса было не менее одного выхода.
13. В каждой половине пассажирского помещения, передней и задней, должно быть не менее одного выхода.
14. Если пространство для сиденья водителя и пассажирских сидений, расположенных рядом с сиденьем водителя, не сообщается с основным пассажирским помещением соответствующим проходом, то:
 - а) основное пассажирское помещение должно иметь выходы, удовлетворяющие требованиям пунктов 1-6 настоящих Требований в части их числа и пунктов 11-13 настоящих Требований в части расположения;

б) дверь водителя может считаться приемлемой в качестве аварийной для пассажиров, занимающих сиденья, расположенные рядом с сиденьем водителя при условии, что сиденье водителя, рулевое колесо, капот двигателя, рычаг переключения передач, рычаг ручного тормоза и так далее не представляют слишком больших помех. Пассажирская дверь для этих пассажиров должна быть расположена в боковой стороне автобуса, противоположной той, в которой находится дверь водителя, и рассматривается в качестве аварийной двери для водителя;

в) на двери, указанные в подпункте «б» пункта 14 настоящих Требований, не распространяются требования, указанные в таблице № 1 настоящих Требований и требования пунктов 32-34, 36-40 настоящих Требований.

Размеры выходов различных типов должны быть не менее указанных в таблице № 1.

Таблица № 1

Тип выхода	Размер	Дополнительные условия
Пассажирская дверь	Высота входа: 150 см	Высота входа пассажирской двери 150 см измеряется по вертикали от поверхности первой ступени до верхнего края дверного проема
	Высота проема	Высота проема пассажирской двери должна быть такой, чтобы через него свободно проходил двойной шаблон, указанный в пункте 32 настоящих Требований. В верхних углах проема допускается меньшее значение высоты за счет закруглений радиусом не более 15 см
	Ширина: Одиночная дверь - 65 см двойная дверь - 120 см	Для автобусов, у которых высота дверного проема составляет от 140 до 150 см, минимальная ширина проема одиночной двери должна составлять 75 см. Допускается уменьшение на 10 см значение ширины любой пассажирской двери, если измерения проводится на уровне поручней, и на 25 см в местах, где выступают колесные кожухи или механизмы для автоматического или дистанционного управления дверями.
Аварийная дверь	Высота: 125 см. Ширина: 55 см	В местах, где имеются колесные кожухи, допускается уменьшенное до 30 см значение ширины при условии, что на высоте 40 см и более от самой нижней части дверного проема обеспечивается ширина 55 см. В верхних углах приема допускается меньшее значение высоты за счет закруглений радиусом не более 15 см
Аварийное окно	Площадь проема: 4000 см ²	В проем должен вмещаться прямоугольник, высотой 50 см и шириной 70 см. Однако для автобусов, которым выдано официальное утверждение сроком на один год с момента вступления в силу настоящих требований, разрешается 5 % допуск в отношении указанной площади
Аварийный люк	Площадь проема: 4000 см ²	В этот проем должен вмещаться прямоугольник размером 50x70 см.

2. Технические требования к пассажирским дверям

15. В системе дистанционного управления каждой двери должно быть предусмотрено наличие двух органов управления, один — внутри автобуса вблизи данной двери, другой —

снаружи автобуса вблизи двери в специальном гнезде.

16. Пассажи́рские двери должны иметь устройства, позволяющие их легко открывать вручную изнутри и снаружи автобуса. Это требование не следует рассматривать как исключаяющее возможность наличия устройства для запира́ния двери снаружи при условии, что эту дверь можно всегда открыть изнутри.

17. Наружный орган или устройство для открывания двери должен располагаться на высоте не более 180 см от уровня дороги при снаряженном состоянии автобуса, стоящем на ровной горизонтальной поверхности.

18. Одностворчатая дверь должна быть навешена на петлях или вертикальном поворотном стержне таким образом, чтобы в случае движения автобуса вперед с открытой дверью при соприкосновении ее какой-либо выступающей за внешний габарит автобуса части с неподвижным объектом она стремилась закрыться.

19. Если двери оборудованы захлопывающимися замками, то замки должны быть двухпозиционного типа.

20. На внутренней стороне двери не должно быть никаких устройств, перекрывающих ступеньки при закрытой двери.

21. Если непосредственный обзор с рабочего места водителя участков вблизи пассажирских дверей внутри автобуса и участков вблизи каждой боковой пассажирской двери снаружи автобуса является недостаточным, должны быть предусмотрены оптические устройства, обеспечивающие видимость этих участков.

22. Необходимо, чтобы створки пассажирских дверей, расположенных в задней стенке автобуса, могли открываться не менее чем на 85° и не более чем на 115° и, будучи открытыми, могли автоматически удерживаться в этом положении. Если задняя дверь имеет только одну створку и не является сдвижной, то она должна быть навешена на петлях, расположенных ближе к боковой стороне автобуса, обращенной к середине проезжей части.

3. Технические требования к аварийным дверям

23. Аварийные двери должны иметь устройства, позволяющие легко их открывать вручную изнутри и снаружи. Допускается наличие устройства для запира́ния двери снаружи при условии обеспечения возможности всегда открыть эту дверь изнутри с помощью обычного механизма открывания.

24. Аварийные двери не должны иметь устройств, предусматривающих использование каких-либо источников энергии (кроме мускульной) для их открывания или закрывания, и не должны быть сдвижного типа.

25. Наружные ручки аварийных дверей должны быть расположены на высоте не более 180 см от уровня дороги при снаряженном состоянии автобуса, стоящем на ровной горизонтальной поверхности дороги.

26. Навесные аварийные двери, расположенные в боковых стенках автобуса, должны иметь петли впереди и открываться наружу. Конструкция их должна быть такой, чтобы опасность их заклинивания в результате деформации кузова автобуса вследствие наружного удара была наименьшей. Разрешается установка ремней, цепей и других устройств, ограничивающих открывание дверей. Необходимо, чтобы каждая дверь могла свободно открываться на угол не менее 60° в случае боковой двери и на угол не менее 85° , но не более 115° в случае расположения двери в задней стенке, при этом дверь должна удерживаться в таком положении соответствующим устройством, даже когда автобус лежит на боку.

4. Технические требования к аварийным окнам

27. Каждое аварийное окно должно иметь либо устройство для удаления его из проема, признанное удовлетворительным соответствующим компетентным органом, либо устройство для легкого и быстрого открывания его изнутри и снаружи, признанное удовлетворительным соответствующим компетентным органом, либо иметь легко

разбиваемое безопасное стекло. Это требование не следует рассматривать как исключаящее возможность наличия устройства для запирания окна снаружи при условии, что это окно можно всегда открыть изнутри с помощью обычного механизма открывания.

28. Если аварийное окно открывается на шарнирах, расположенных горизонтально вдоль верхней его части, то должно быть предусмотрено устройство, удерживающее окно в открытом положении. Открываемые или удаляемые аварийные окна должны открываться или удаляться наружу.

29. Высота нижней кромки аварийного окна над уровнем пола непосредственно под окном должна быть не более 100 и не менее 50 см. Последнее значение может быть уменьшено при наличии у оконного проема ограждения, установленного на высоте не менее 50 см, при этом часть проема аварийного окна, находящаяся над ограждением, должна иметь размеры, позволяющие вставить прямоугольник, указанный таблице № 1 настоящих Требований.

5. Технические требования к аварийным люкам

30. Аварийные люки должны быть сдвижного или выбрасываемого типа. Люки на петлях не допускаются. Каждый аварийный люк должен действовать таким образом, чтобы не препятствовать свободному доступу к нему изнутри или снаружи автобуса.

31. Аварийные люки должны легко открываться изнутри и снаружи. Это требование не следует рассматривать как исключаящее возможность запирания аварийного люка с целью обеспечения сохранности автобуса, оставленного без присмотра, при условии, что этот аварийный люк можно всегда открыть изнутри с помощью обычного механизма открывания.

6. Доступ к пассажирским дверям

32. Через свободное пространство от стенки, в которой размещена пассажирская дверь, на протяжении 40 см внутрь автобуса или до начала прохода должен свободно проходить в вертикальном положении шаблон, состоящий из прямоугольного щита толщиной 10 см, шириной 10 см и высотой над полом 70 см и расположенного на нем второго щита шириной 55 см и высотой 70 см. Нижний щит должен находиться в пределах проекции верхнего щита. Допускается относительное смещение обоих щитов при условии, что для контроля входа через какую-либо одну конкретную дверь оно имеет место только в одну сторону. Этот двойной шаблон следует поддерживать параллельно дверному проему по мере его перемещения из исходного положения, при котором плоскость его стороны, обращенной внутрь автобуса, касательно к наружной кромке проема, и положение, при котором он коснется первой ступеньки, после чего шаблон, следует перемещать по ступенькам располагая его плоскость перпендикулярно к вероятному направлению движения лица, пользующегося этим входом.

33. После того, как ось симметрии передней стороны верхнего щита двойного шаблона переместится на расстояние 40 см от исходного положения и шаблон коснется пола, его следует удерживать в этом положении. Выполнение условий доступа от передней плоскости шаблона к проходу следует проверять при помощи цилиндрической фигуры, используемой для контроля требований к проходу, приведенных в пунктах 43-45 настоящих Требований.

34. При прохождении плоского шаблона расстояние между ним и передним краем несжатой подушки любого сиденья по всей ее высоте должно составлять не менее 30 см.

35. В случае складных (или откидных) сидений это расстояние следует контролировать при рабочем положении сиденья.

7. Доступ к аварийным дверям

36. Пространство между проходом и проемом аварийной двери должно обеспечивать беспрепятственное продвижение фигуры, состоящей из вертикального цилиндра диаметром 30 см и высотой 70 см над полом и установленного на этом цилиндре второго вертикального цилиндра диаметром 55 см, при этом высота всей фигуры составляет 125 см.

37. Основание первого цилиндра должно находиться в пределах проекции второго цилиндра.

38. При наличии складных (или откидных) сидений, примыкающих к пути передвижения фигуры к проему аварийной двери, контроль пространства для прохода этой фигуры следует осуществлять при рабочем положении сидений.

39. Дверь водителя может считаться в качестве аварийной двери для основного пассажирского помещения при условии, что она:

а) либо удовлетворяет всем требованиям в отношении размеров дверного проема и доступа к нему;

б) либо удовлетворяет требованиям в отношении размеров аварийных дверей, указанным в таблице № 1 настоящих Требований, и соответствует требованиям подпункта «б» пункта 14 настоящих Требований, и если исключена любая возможность возникновения препятствий между сиденьем водителя и дверью водителя.

40. При наличии двери, расположенной напротив двери водителя, к ней применяются положения пункта 14 настоящих Требований при условии, что рядом с водителем имеется не более одного пассажирского сидения.

8. Доступ к аварийным окнам

41. Непосредственно перед каждым аварийным окном должно быть обеспечено свободное пространство, сечение которого параллельное проему окна, имеет ширину не менее 60 см и площадь не менее 2300 см². Углы этого сечения могут быть закруглены радиусом не более 25 см.

9. Доступ к аварийным люкам

42. Аварийные люки должны быть расположены над сиденьем или какой-либо другой эквивалентной опорой так, чтобы обеспечивалась возможность доступа к ним.

10. Проходы

43. Проход должен обеспечивать свободное продвижение фигуры, состоящей из двух соосных цилиндров и перевернутого усеченного конуса между ними, имеющей следующие размеры:

а) диаметр нижнего цилиндра – 30 см;

б) высота нижнего цилиндра – 90 см;

в) диаметр верхнего цилиндра – 45 см (в верхнем основании это размер может быть уменьшен до 30 см при наличии фаски под углом не более 30° к горизонтальной плоскости);

г) высота верхнего цилиндра – 30 см;

д) общая высота - 150 см.

44. В проходе допускается наличие ступенек при условии, что высота каждой ступеньки составляет не менее 15 см и не более 25 см. Глубина ступеньки должна быть не менее 20 см. Ширина ступенек должна быть не менее фактической ширины прохода на уровне верхней кромки ступеньки.

45. Наличие в проходе складных (или откидных) сидений для пассажиров не допускается.

11. Поручни в проходах пассажирских дверей

46. Поручни должны иметь надлежащую прочность.

47. Конструкция поручней и их установка должны полностью исключать возможность нанесения травм пассажирам.

48. Сечение поручней должно обеспечивать возможность пассажирам удобно и крепко за них держаться. Любой размер этого сечения должен составлять от 2,0 до 4,5 см, за исключением поручней, устанавливаемых на дверях и сиденьях, для которых допускается минимальный размер сечения 1,5 см при условии, что другой его размер составляет не менее 2,5 см.

49. Размер свободного пространства между поручнем и ближайшими элементами кузова автобуса должен быть не менее 4,0 см. В случае расположения поручней на дверях допускается минимальный размер свободного пространства 3,5 см.

50. Для обеспечения доступа пассажиров проходы пассажирских дверей должны быть оснащены поручнями с обеих сторон прохода. Для двойных дверей это требование считается выполненным, если в средней части проема установлена центральная стойка или поручень.

51. Поручни в проходах пассажирских дверей должны быть расположены таким образом, чтобы обеспечивалось наличие на них участков, за которые мог бы ухватиться человек, стоящий как на дороге у пассажирской двери, так и находящийся на любой ступеньке. Эти участки должны быть расположены по вертикали на высоте от 80 до 100 см от поверхности дороги или от поверхности каждой ступеньки, а по горизонтали:

а) для человека, стоящего на дороге, — не должны отступать во внутрь более чем на 40 см по отношению к внешнему краю первой ступеньки;

б) для человека, стоящего на какой-либо ступеньке, — не должны выступать наружу за внешний край этой ступеньки, а также отстоять внутрь автобуса более чем на 40 см по отношению к внутренней границе этой же ступеньки.

52. Водитель должен быть защищен от предметов, которые могут упасть с полок для ручной клади в случае резкого торможения.

53. Каждая крышка люка в полу автобуса должна быть установлена и закреплена так, чтобы была исключена возможность ее смещения под воздействием вибрации, и чтобы никакие подъемные или крепежные устройства не выступали над уровнем пола.

12. Пассажирские сиденья

54. Над каждым местом для сидения должно быть обеспечено свободное пространство до высоты не менее 90 см от верхней точки несжатой подушки сиденья и не менее 135 см от участка пола для ног сидящего пассажира.

55. Свободное пространство должно быть обеспечено над всей горизонтальной площадью участка, предназначенного для ног сидящего пассажира, имеющего ширину 40 см, а также размер 30 см в продольном направлении.

56. В пространство, расположенное над указанным в п. 55 участком, может выступать колесный кожух при выполнении одного из следующих условий:

а) колесный кожух не выступает за пределы средней вертикальной плоскости сиденья (Приложение № 1, черт. 9);

б) участок длиной 30 см, предназначенный для ступеней ног сидящего пассажира, отодвинут от переднего края подушки сиденья не более чем на 20 см и не более чем на 60 см от передней поверхности спинки сиденья (Приложение № 2, черт. 10).

57. Размеры мест для сиденья должны быть не менее указанных в Приложении № 3 черт. 12).

58. Значения размеров каждого места для сидения, измеренные от средней вертикальной плоскости этого места, должны быть не менее указанных в Приложении № 4 табл. 3.

59. Высота подушки сиденья в несжатом состоянии относительно уровня участка пола

или площадки для ног сидящего пассажира должна быть такой, чтобы высота горизонтальной плоскости, касательной к поверхности подушки сиденья, над этим участком составляла от 40 до 50 см; над колесными кожухами эту высоту допускается уменьшить до 35 см.

60. Глубина подушки сиденья должна составлять не менее 35 см (Приложение № 5 черт. 14).

61. Для сидений, установленных в одном направлении, расстояние между передней поверхностью спинки сиденья и задней поверхностью спинки впереди расположенного сиденья, измеренное по горизонтали в интервале от горизонтальной плоскости, касательной к поверхности подушки сиденья, до горизонтальной плоскости, расположенной на высоте 62 см над участком пола, или площадкой для ног сидящего пассажира, должно быть не менее 65 см (Приложение № 6 черт. 15).

62. Все измерения следует проводить при несжатых подушках и спинках сидений в средней вертикальной плоскости каждого места для сидения.

63. Для поперечно расположенных сидений, обращенных друг к другу, расстояние между передними поверхностями спинок этих сидений, измеренное по линии, проходящей через самые верхние точки подушки сидений, должно быть не менее 130 см (Приложение № 6 черт. 15).

64. Если сиденье обращено к перегородке, то должно быть предусмотрено свободное пространство размером не менее 28 см впереди поперечной вертикальной плоскости, касательной к передней части подушки сиденья. Это пространство должно быть увеличено до размера не менее 35 см на участке от пола до высоты не менее 10 см над ним либо за счет выемки в перегородке, либо за счет свободного пространства под сиденьем позади плоскости, касательной к передней части сиденья, либо путем сочетания этих двух способов. В случае когда для этого используется пространство под сиденьем, оно должно простираться от пола вверх на высоту не менее 10 см, а затем его контур должен определяться наклонной плоскостью, проходящей через передний край каркаса сиденья непосредственно под передней частью подушки сиденья (Приложение № 7 черт. 16).

Технические требования,
предъявляемые к транспортным средствам вместимостью
более шестнадцати пассажиров, кроме водителя,
осуществляющим перевозку пассажиров

1. Технические требования к выходам

1. Для автобусов класса I число пассажирских дверей должно быть:
- а) не менее двух для автобусов с пассажироместимостью от 17 до 60;
 - б) не менее трех для автобусов с пассажироместимостью от 61 до 95;
 - в) не менее четырех для автобусов с пассажироместимостью свыше 95.

Классификация автобусов по классам для целей применения настоящих Технических требований, определяется нормативными документами по стандартизации, действующими на территории Приднестровской Молдавской Республики.

2. Для автобусов классов II и III число дверей должно быть не менее двух: либо одной пассажирской и одной аварийной, либо двух пассажирских.

В случае если техническими документами завода изготовителя в конструкции автобуса предусмотрена только одна пассажирская дверь, то перевозчик обязан обеспечить со стороны пассажирской двери наличие дополнительного аварийного окна.

3. Пассажирские двери автобусов всех классов с сервоприводом рассматривают в данном контексте как выходы только в том случае, если они могут легко открываться вручную после приведения в действие, при необходимости, органов управления, указанных в пункте 19 настоящих Требований.

4. Минимально необходимое количество аварийных выходов должно быть таким, чтобы общее число выходов соответствовало:

- а) четырем для автобусов с пассажироместимостью от 17 до 22;
- б) пяти для автобусов с пассажироместимостью от 23 до 35;
- в) шести для автобусов с пассажироместимостью свыше 35.

В указанном числе выходов аварийные люки считаются в качестве только одного из аварийных выходов.

5. При расчете минимального числа выходов, которое следует предусмотреть для сочлененного автобуса, каждую его жесткую секцию следует рассматривать условно как отдельный автобус. Число пассажиров для каждой секции следует определять до и после вертикальной поперечной плоскости, проведенной через центр поворотного круга.

6. Если из отделения водителя не обеспечен доступ в пассажирское помещение, то отделение водителя должно иметь два выхода, которые не должны располагаться в одной и той же боковой стороне; если одним из этих выходов является окно, то оно должно соответствовать требованиям к аварийному окну, приведенным в пунктах 33-36 настоящих Требований.

7. Двойная пассажирская дверь считается как две двери, а двойное аварийное окно — как два аварийных окна.

8. При наличии аварийных люков в крыше их число должно быть:
- а) не менее одного для автобусов с пассажироместимостью не более 50;
 - б) не менее двух для автобусов с пассажироместимостью более 50.

9. Пассажирские двери, автобуса должны быть расположены с ближайшей к обочине стороны, при этом не менее одной из них — в передней половине автобуса.

10. В каждой половине автобуса, передней и задней, должно быть не менее одной двери, за исключением случаев, установленных в пункте 2 раздела 1 Приложения 2, при этом они должны быть расположены так, чтобы расстояние между средними вертикальными плоскостями двух каких-либо из этих дверей, перпендикулярными средней продольной плоскости автобуса, составляло не менее 40 % его габаритной длины.

11. Выходы должны быть расположены таким образом, чтобы в каждой боковой стенке имелось практически одинаковое число их проемов. В автобусе должно быть не менее одного аварийного выхода либо через переднюю или заднюю стенки, либо через аварийный люк (люки) в крыше. При этом для сочлененного автобуса каждую его жесткую секцию следует рассматривать условно как отдельный автобус, причем их соединение не считают выходом.

12. Проемы выходов, расположенные с одной и той же стороны автобуса, должны быть равномерно размещены вдоль его длины.

13. В задней стенке автобуса допускается наличие двери при условии, что она не является пассажирской.

14. Если в автобусе имеются аварийные люки, они должны быть расположены следующим образом: если имеется только один люк, то он должен быть расположен в средней части крыши, если имеются два люка, то расстояние между ними, измеренное вдоль линии, параллельной средней продольной плоскости автобуса, должно быть не менее 2 м.

Выходы различных типов должны иметь размеры, значения которых не менее указанных в таблице № 1 настоящих Требований.

Таблица № 1

<i>Типы выходов</i>		<i>Наименование размера</i>	<i>Класс I</i>	<i>Класс II</i>	<i>Класс с III</i>	<i>Дополнительные условия</i>
Пассажирская дверь	Дверной проем	Высота, см	180	165		-
		Ширина, см	Одиночная дверь: 65 Двойная дверь: 120			Этот размер может быть уменьшен на 10 см при измерениях на уровне поручней
Аварийная дверь	Дверной проем	Высота, см	125			-
		Ширина, см	55			
Аварийное окно		Площадь, см ²	4000			В проем окна должен вмещаться прямоугольник высотой 50 см и шириной 70 см
Аварийное окно в задней стенке ¹		-	-			В проем окна должен вмещаться прямоугольник высотой 35 см и шириной 155 см, при этом его углы могут быть закруглены радиусом до 25 см
Аварийный люк	Проем люка	Площадь, см ²	4000			В проем люка должен вмещаться прямоугольник высотой 50x70 см

1 – аварийное окно в задней стенке по данному требованию допускается выполнять, если невозможно обеспечить указанные выше в таблице размеры аварийного окна.

15. Каждый аварийный выход должен быть обозначен надписью «Аварийный выход» снаружи и внутри автобуса.

16. Органы управления пассажирскими дверями и всеми аварийными выходами внутри и снаружи автобуса должны быть обозначены либо соответствующим символом, либо четкой надписью.

17. На всех органах управления аварийными выходами или вблизи них должны иметься четкие инструкции о способе пользования ими.

18. Надпись «Аварийный выход» составляется на одном из официальных языков (русский, молдавский, украинский).

2. Технические требования к пассажирским дверям

19. В системе дистанционного управления каждой из дверей должно быть предусмотрено наличие органов управления, обеспечивающих их открывание, которые должны быть расположены вблизи этих дверей как изнутри, так и снаружи автобуса, при этом наружный орган управления должен быть размещен в специальном гнезде.

20. Пассажирские двери должны иметь возможность открывания их вручную изнутри и снаружи. Допускается иметь устройство для запираения дверей снаружи, если обеспечивается возможность после запираения открыть дверь изнутри.

21. Наружный орган управления открыванием двери должен быть расположен на высоте не более 180 см от уровня дороги при снаряженном состоянии автобуса, стоящего на ровной горизонтальной поверхности.

22. Одностворчатая дверь, открываемая только вручную, должна быть навешена на петлях или шарнирах таким образом, чтобы в случае движения автобуса вперед с открытой дверью при соприкосновении ее выступающих за габаритную ширину автобуса частей с каким-либо неподвижным объектом дверь стремилась закрыться.

23. Если двери оборудованы автоматическими запирающимися («английскими») замками, то они должны быть двухпозиционного типа.

24. На внутренней стороне двери не должно быть никаких устройств, перекрывающих подножки или ступеньки при закрытой двери.

25. Если непосредственная видимость с рабочего места участков вблизи пассажирских дверей снаружи и изнутри является недостаточной, должны быть предусмотрены оптические устройства, обеспечивающие водителю видимость этих участков.

3. Технические требования к аварийным дверям

26. Аварийные двери должны иметь устройства для открывания их вручную изнутри и снаружи. Наличие устройств для запираения дверей снаружи допускается, если обеспечивается возможность после запираения открыть их изнутри с помощью обычного механизма открывания.

27. Аварийные двери не должны иметь устройств, предусматривающих использование каких-либо источников энергии (кроме мускульной) для их открывания или закрывания, и не должны быть раздвижного типа.

28. Наружная ручка аварийной двери должна быть расположена на высоте не более 180 см от уровня дороги при снаряженном состоянии автобуса, стоящем на ровной горизонтальной поверхности.

29. Аварийные двери должны быть навешены только передней частью. Если имеются устройства, ограничивающие открывание двери, они должны допускать открывание двери на

угол не менее 100° и позволять ей оставаться в таком положении.

30. Аварийные двери должны открываться наружу, конструкция их должна быть такой, чтобы вероятность заклинивания, даже в случае деформации кузова автобуса в результате удара, была минимальной.

31. Дверь водителя не может считаться в качестве аварийной двери для выхода пассажиров, если для доступа к ней приходится использовать пространство между сиденьем водителя и рулевым колесом.

32. Аварийные двери, обзор которых с места водителя затруднен, должны быть оснащены звуковыми устройствами предупреждающим водителя о том, что двери закрыты не до конца и не зафиксированы. Эти устройства должны приводиться в действие фиксаторами двери, а не ее перемещением.

4. Технические требования к аварийным окнам

33. Аварийное окно должно либо иметь устройство быстрого удаления его из проема, либо легко и быстро открываться изнутри и снаружи, либо иметь легко разбиваемое безопасное стекло. Допускается иметь устройство для запираания аварийного окна снаружи, если обеспечивается возможность после запираания открыть окно изнутри.

34. Если аварийное окно открывается на шарнирах, расположенных вдоль верхней его части, то должно быть предусмотрено устройство, удерживающее окно в открытом положении. Открываемые или удаляемые аварийные окна должны открываться или выставляться наружу.

35. Высота панелей кромки аварийного окна над уровнем пола непосредственно под окном должна быть не более 100 см и не менее 50 см. Последнее значение может быть уменьшено при наличии ограждения оконного проема, установленного на высоте не менее 50 см, при этом часть проема аварийного окна, приходящаяся над ограждением, должна иметь размеры, позволяющие вставить прямоугольник, указанный в таблице № 1 настоящих Требований.

36. Все аварийные окна, обзор которых с места водителя затруднен, кроме тех, использование которых предусматривает их удаление или разбивание стекол, должны быть оснащены звуковыми устройствами, предупреждающими водителя о том, что окна закрыты не до конца и не зафиксированы. Эти устройства должны приводиться в действие фиксаторами окна, а не его перемещением.

5. Технические требования к аварийным люкам

37. Аварийные люки должны быть скользящего или отбрасываемого типа. Откидные люки не разрешаются. Каждый аварийный люк должен действовать таким образом, чтобы не препятствовать свободному доступу внутрь автобуса или выходу из него.

38. Аварийные люки должны легко открываться как изнутри, так и снаружи. Это требование не следует рассматривать как исключаяющее возможность запираания аварийного люка с целью предотвращения неразрешенного проникновения внутрь автобуса при условии, что аварийный люк можно всегда открыть изнутри, с помощью обычного механизма открывания.

6. Доступ к пассажирским дверям

39. Через свободное пространство внутри автобуса от боковой стенки, в которой расположена дверь, должен свободно проходить в вертикальном положении шаблон, состоящий из прямоугольного щита толщиной 10 см, шириной 40 см и высотой 70 см и симметрично расположенного на нем второго щита шириной 55 см и высотой, установленной для соответствующего класса автобуса в пункте 40 настоящих Требований. Этот шаблон должен оставаться параллельным дверному проему по мере перемещения

шаблона из исходного положения, при котором его сторона, обращенная внутрь автобуса, касательна к наружной кромке дверного проема, в положение, при котором он коснется первой ступеньки, после чего его следует перемещать по ступенькам, располагая перпендикулярно вероятному направлению движения лица, пользующегося этим выходом.

40. Для автобусов класса I высота верхнего щита должна быть 110 см, для класса II — 95 см, для класса III — 85 см.

41. После того, как ось симметрии передней стороны шаблона переместится на расстояние 40 см от исходного положения, и шаблон коснется пола, его следует удерживать в этом положении. Выполнение условий доступа от передней стороны этого шаблона к проходу следует проверять при помощи цилиндрической фигуры, используемой для контроля требований пунктов 50-57 настоящих Требований.

42. При прохождении плоского шаблона расстояние между ним и передним краем несжатой подушки любого сиденья по всей ее высоте должно составлять не менее 30 см.

43. В случае складных сидений расстояние по пункту 42 настоящих Требований следует контролировать обязательно при несложенном положении сидения.

44. Наклон пола в проходе к двери не должен быть более 3% при измерении на автобусе в снаряженном состоянии, стоящем на ровном горизонтальном участке дороги.

7. Доступ к аварийным дверям

45. Пространство между проходом и проемом аварийной двери должно обеспечивать беспрепятственное продвижение фигуры, состоящей из вертикального цилиндра диаметром 30 см и высотой 70 см над опорной поверхностью, на который установлен второй вертикальный цилиндр диаметром 55 см, при этом высота фигуры должна составлять 140 см.

46. Основание первого цилиндра должно находиться в пределах проекции второго цилиндра.

47. При наличии складных сидений на пути передвижения фигуры к проему двери контроль пространства для прохода этой фигуры следует проводить при несложенном положении сидений.

8. Доступ к аварийным окнам

48. Непосредственно перед каждым аварийным окном должно быть предусмотрено свободное пространство, сечение которого, параллельное проему окна, имеет ширину 60 см и площадь 2300 см². При этом углы этого сечения могут быть закруглены радиусом не более 25 см. Для аварийного окна, расположенного в задней стенке автобуса и выполненного в соответствии со сноской к таблице № 1 настоящих Требований, непосредственно перед этим окном на расстоянии до 35 см от него должно быть предусмотрено свободное пространство, сечение которого, параллельное проему окна, имеет высоту 35 см и площадь не менее 5000 см². При этом углы этого сечения могут быть закруглены радиусом не более 25 см.

9. Доступ к аварийным люкам

49. Аварийные люки должны быть расположены относительно сидений и каких-либо других опор так, чтобы был обеспечен доступ к люкам.

10. Проходы

50. Проходы в автобусах должны обеспечивать свободное прохождение фигуры, состоящей из двух соосных цилиндров и перевернутого усеченного конуса между ними и имеющей размеры, значения которых должны соответствовать указанным в таблице № 2 настоящих Требований.

Таблица № 2

<i>Наименование размера</i>	<i>Класс I</i>	<i>Класс II</i>	<i>Класс III</i>
Диаметр нижнего цилиндра, см	45	35	30
Высота нижнего цилиндра, см	90	90	90
Диаметр верхнего цилиндра, см	55	55	45
Высота верхнего цилиндра, см	50	50	50
Общая высота, см	190	190	190

51. Для автобусов класса I диаметр нижнего цилиндра контрольной фигуры допускается уменьшить до 40 см для любой части прохода позади:

а) поперечной вертикальной плоскости, расположенной на расстоянии 1,5 м впереди оси заднего моста;

б) поперечной вертикальной плоскости, проведенной через заднюю кромку проема самой задней пассажирской двери.

52. Сиденья автобусов класса III, расположенные с одной стороны прохода или по обеим его сторонам, могут иметь конструкцию, позволяющую их перемещение в поперечном направлении, причем ширину прохода в этом случае допускается уменьшить до размера, обеспечивающего прохождение контрольной фигуры с диаметром нижнего цилиндра 22 см при условии, чтобы управление устройством перемещения каждого сиденья было легко доступным для стоящего в проходе лица и позволяло его автоматическое возвращение в положение, соответствующее минимальной ширине прохода 30 см, даже если сиденье занято.

53. Допускается уменьшить высоту верхнего цилиндра контрольной фигуры на 10 см для любой части прохода позади:

а) поперечной вертикальной плоскости, расположенной на расстоянии 1,5 м впереди оси заднего моста;

б) поперечной вертикальной плоскости, проведенной через заднюю кромку проема самой задней пассажирской двери.

54. В сочлененных автобусах должно быть обеспечено свободное прохождение указанных в пункте 50 настоящих Требований контрольных фигур, также и через поворотную секцию. Никакие элементы мягкого покрытия поворотной секции, включая элементы гофрированного соединения, не должны выступать внутрь прохода.

55. В проходе допускается наличие ступенек при условии, что высота каждой ступеньки составляет от 15 до 25 см, при этом глубина ступеньки должна быть не менее 20 см, а ширина — не менее фактической ширины прохода на уровне верхней кромки ступеньки.

56. Установка в проходе складных сидений не допускается.

57. В автобусах не допускается применение смещающихся в боковом направлении сидений, которые в одном из своих положений могут выступать в проход, за исключением автобусов класса III при соблюдении условий, предусмотренных в пункте 52 настоящих Требований.

11. Поручни и ручки

58. Поручни и ручки должны иметь надлежащую прочность.

59. Конструкция и установка поручней и ручек должна исключать возможность травмирования пассажиров.

60. Размеры поручней и ручек должны обеспечивать удобство пользования ими. Любой размер их сечения должен составлять от 2,0 см до 4,5 см, за исключением поручней и ручек, устанавливаемых на створках дверей и сиденьях; для таких поручней и ручек допускается минимальный размер сечения 1,5 см, при условии, что другой его размер будет не менее 2,5 см.

61. Размер свободного пространства между поручнем или ручкой и ближайшими элементами кузова автобуса должен быть не менее 4,0 см. В случае установки поручней или ручек на створках дверей или сиденьях допускается минимальный размер свободного пространства 3,5 см.

62. Для любого участка пола, предназначенного для стоящих пассажиров, должны быть предусмотрены поручни или ручки в достаточном количестве, при этом поручни и ручки должны быть расположены от 80 до 190 см над полом.

63. Для каждого возможного местоположения стоящего пассажира минимум один из двух требуемых поручней или ручек должен быть расположен на высоте не более 150 см над уровнем пола в данном месте.

64. На участках для стояния пассажиров вдоль свободных от сидений боковых или задней стенок автобуса должны быть предусмотрены расположенные горизонтально и параллельно стенкам поручни, которые должны быть установлены на высоте от 80 до 150 см от пола.

65. Проходы пассажирских дверей должны быть оснащены поручнями или ручками с обеих сторон. Для прохода двойной двери это требование может считаться выполненным, если в среднем части проема установлены центральная стойка или поручень.

66. Поручни, стойки или ручки в проходах пассажирских дверей должны быть расположены таким образом, чтобы обеспечивать наличие участков на них, за которые мог держаться человек, стоящий как на дороге у пассажирской двери, так и находящийся на любой ступеньке. Эти участки должны быть расположены по вертикали на высоте от 80 до 100 см от поверхности дороги или от поверхности каждой ступеньки, а по горизонтали:

а) для человека, стоящего на дороге, — не должны отступать во внутрь более чем на 40 см по отношению к внешнему краю первой ступеньки;

б) для человека, стоящего на какой-либо ступеньке, — не должны выступать наружу за внешний край этой ступеньки, а также отступать во внутрь автобуса более чем на 40 см по отношению к внутренней границе этой же ступеньки.

12. Пассажирские сиденья

67. Размеры мест для сиденья должны быть не менее указанных в Приложениях № 1, № 2 (черт 5, 7).

68. Значения размеров каждого места для сидения, измеренные от средней вертикальной плоскости этого места, должны быть не менее указанных в Приложении № 3, таблица 8.

69. Для сидений, установленных в одном направлении, расстояние между передней поверхностью спинки сидения и задней поверхностью спинки впереди расположенного сиденья, измеренное по горизонтали в интервале от горизонтальной плоскости, касательной к поверхности подушки сиденья, до горизонтальной плоскости, расположенной на высоте 62 см над участком пола для ног сидящего пассажира, должно быть не менее:

- для класса I- 65 см;

- для класса II- 68 см;

- для класса III- 75см. (Приложение № 4, чертеж 6)

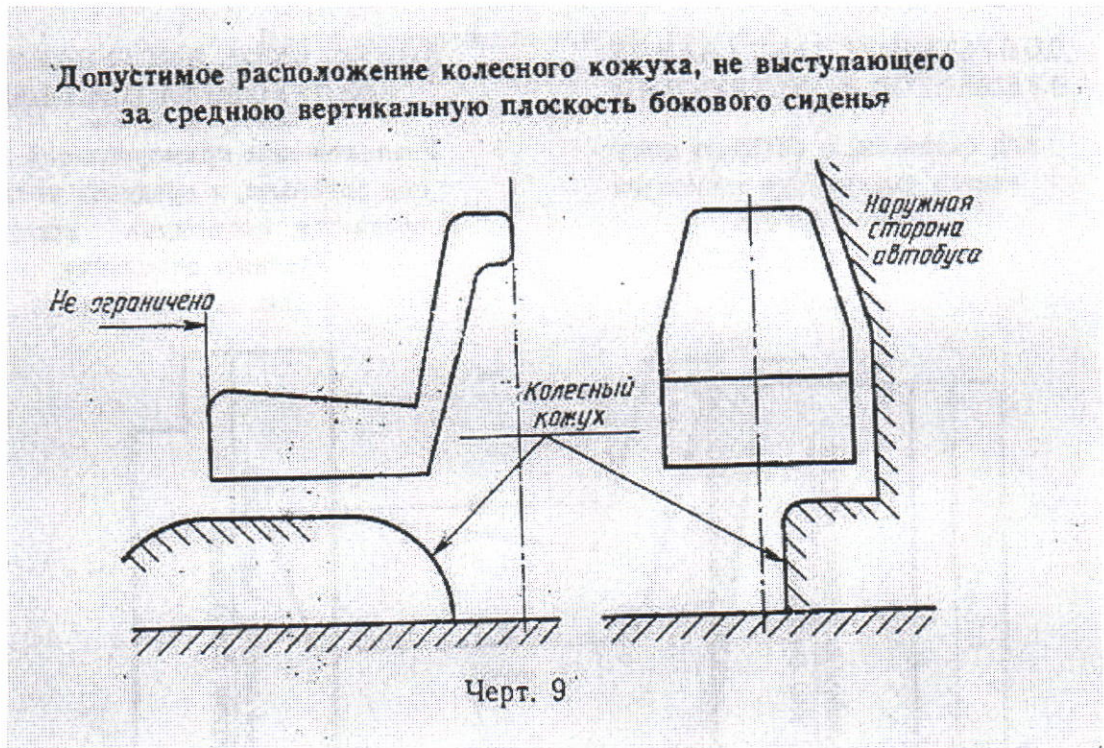
70. Для поперечного расположения сидений, обращенных друг к другу, расстояние между передними поверхностями спинок этих сидений, измеренное по линии, проходящей через самые верхние точки подушек сидений, должно быть не менее 130 см (Приложение № 4).

71. Если сиденье обращено к перегородке, должно быть предусмотрено свободное пространство размером не менее 28 см впереди поперечной вертикальной плоскости, касательной к передней части подушки сиденья. Это пространство должно быть увеличено до размера не менее 35 см на участке от пола до высоты 10 см над ним либо за счет выемки в перегородке, либо за счет свободного пространства над сиденьями позади плоскости, касательной к передней части сиденья, либо путем сочетания этих двух способов. В случае

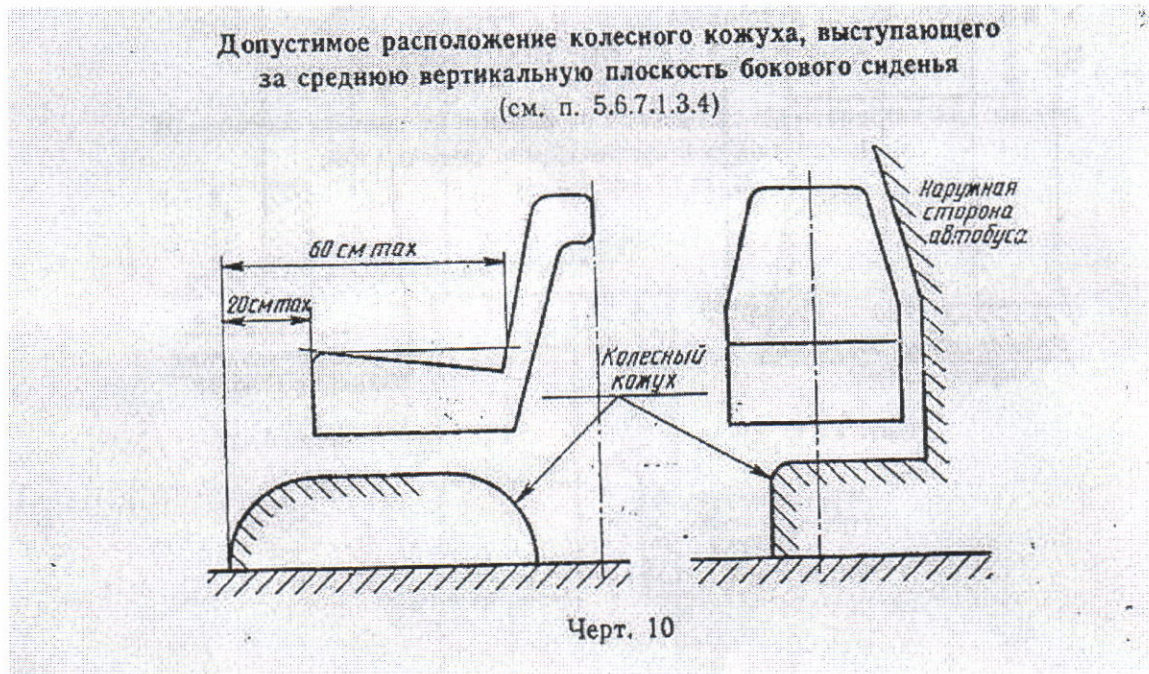
когда для этого используется пространство под сиденьем, оно должно простираться вверх на высоту 10 см от пола, а затем его контур должен определяться наклонной плоскостью, проходящей через передний край каркаса сиденья непосредственно под передней частью подушки сиденья (Приложение № 5, чертеж 8).

72. Все измерения следует проводить при несжатых подушках и спинках сидений в средней вертикальной плоскости каждого места для сидения.

Приложение № 1
к Техническим требованиям,
предъявляемым к транспортным
средствам вместимостью
более восьми, но не более
шестнадцати пассажиров,
кроме водителя, осуществляющим
перевозку пассажиров



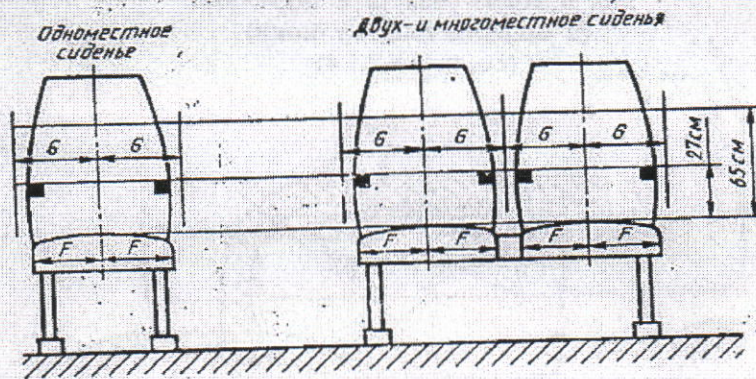
Приложение № 2
к Техническим требованиям,
предъявляемым к транспортным
средствам вместимостью
более восьми, но не более
шестнадцати пассажиров,
кроме водителя, осуществляющим
перевозку пассажиров



Приложение № 3
к Техническим требованиям,
предъявляемым к транспортным
средствам вместимостью
более восьми, но не более
шестнадцати пассажиров,
кроме водителя, осуществляющим
перевозку пассажиров

ГОСТ 28345—89 С. 35

Размеры мест для сидения пассажиров
(см. п. 5.6.7.2)



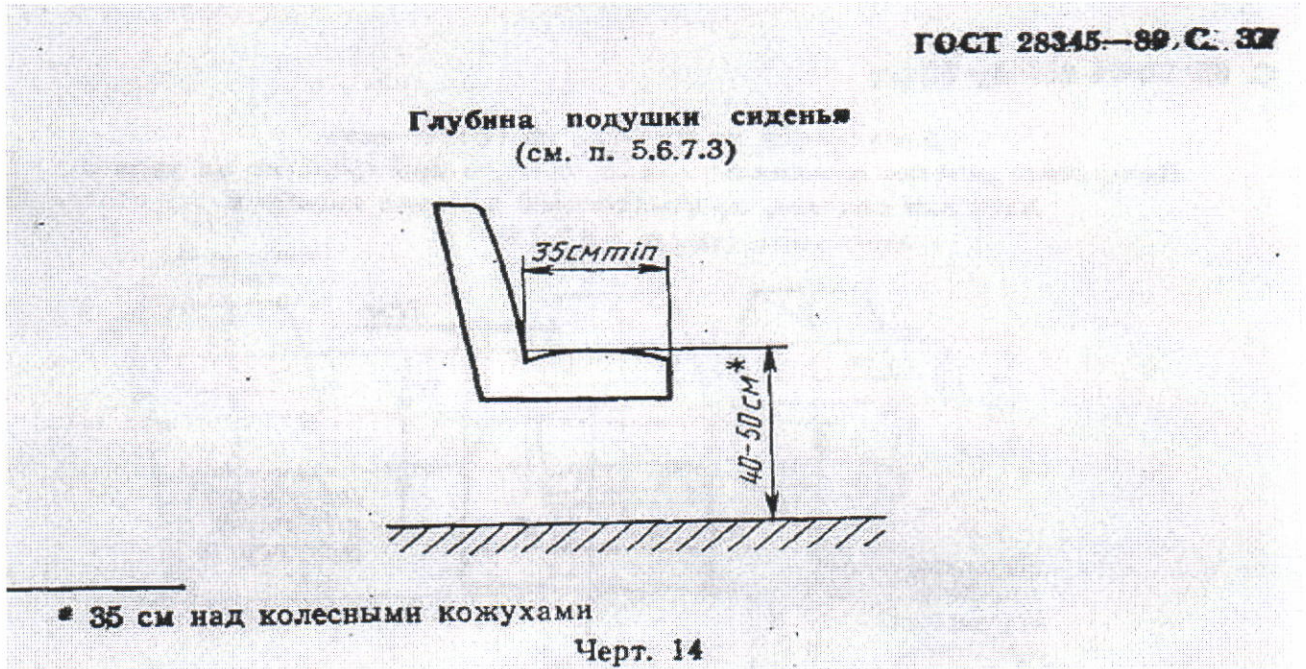
Черт. 12

F, см, min	G, см, min	
	двух- и многоместное сиденье	одноместное сиденье
20	22,5	25

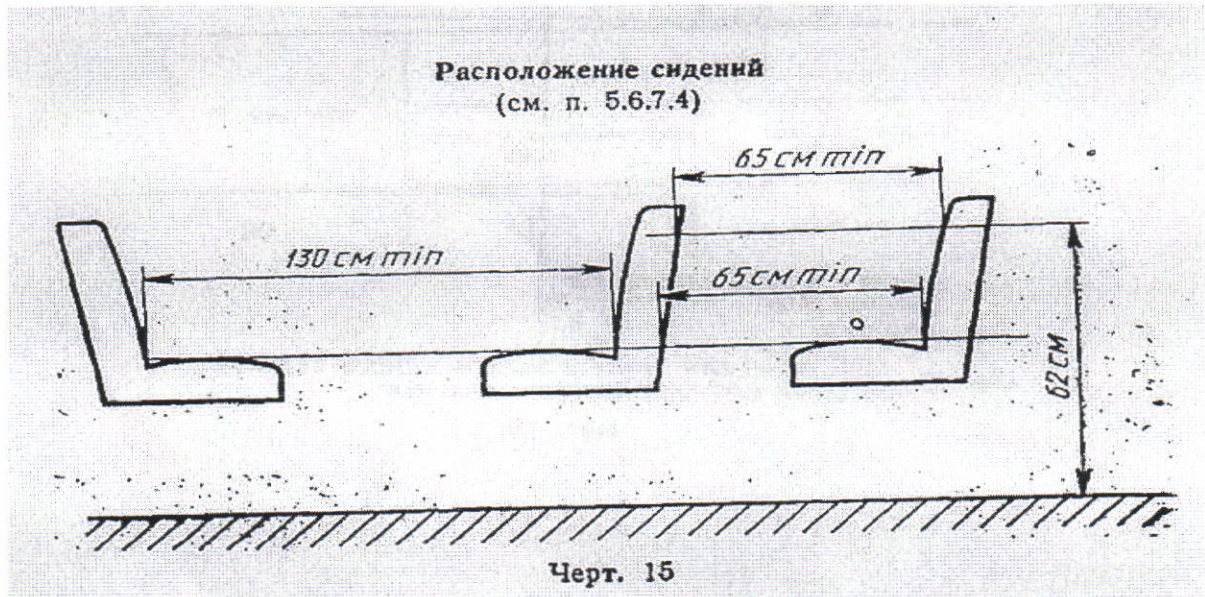
Приложение № 4
к Техническим требованиям,
предъявляемым к транспортным
средствам вместимостью
более восьми, но не более
шестнадцати пассажиров,
кроме водителя, осуществляющим
перевозку пассажиров

Вид сидений	Наименование размера	Значение размера, см
Одноместные сиденья	Ширина части подушки сиденья с каждой стороны	20
	Ширина части свободного пространства, измеренная по горизонтали в каждую сторону вдоль спинки сиденья во всем диапазоне высот от 27 до 65 см над несжатой подушкой сиденья	25
Двух и многоместные сиденья	Ширина части подушки сиденья на каждого пассажира с каждой стороны	20
	Ширина части свободного пространства для каждого пассажира, измеренная по горизонтали в каждую сторону вдоль спинки сиденья во всем диапазоне высот от 27 до 65 см над несжатой подушкой сиденья	22,5

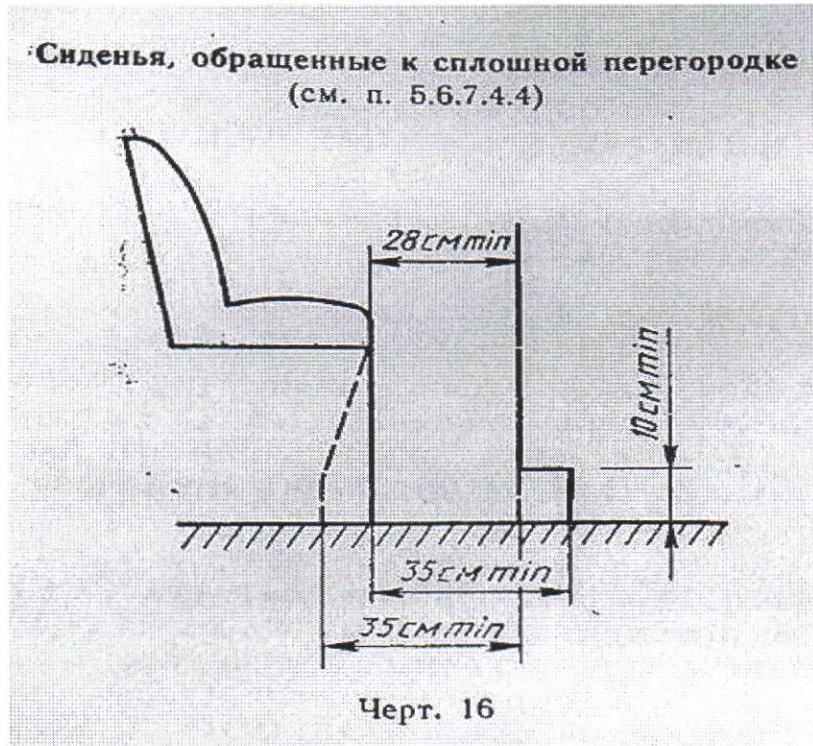
Приложение № 5
к Техническим требованиям,
предъявляемым к транспортным
средствам вместимостью
более восьми, но не более
шестнадцати пассажиров,
кроме водителя, осуществляющим
перевозку пассажиров



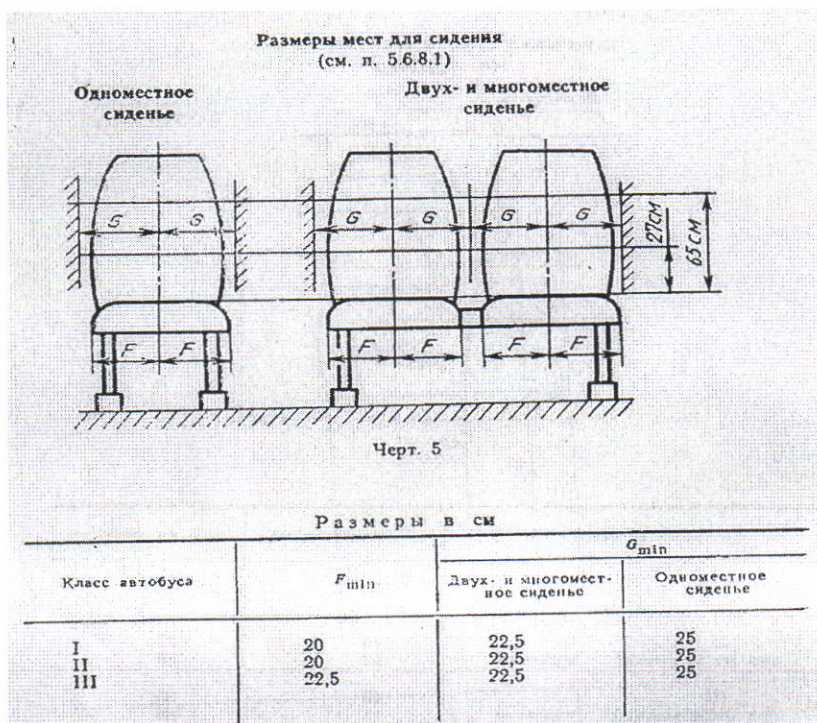
Приложение № 6
к Техническим требованиям,
предъявляемым к транспортным
средствам вместимостью
более восьми, но не более
шестнадцати пассажиров,
кроме водителя, осуществляющим
перевозку пассажиров



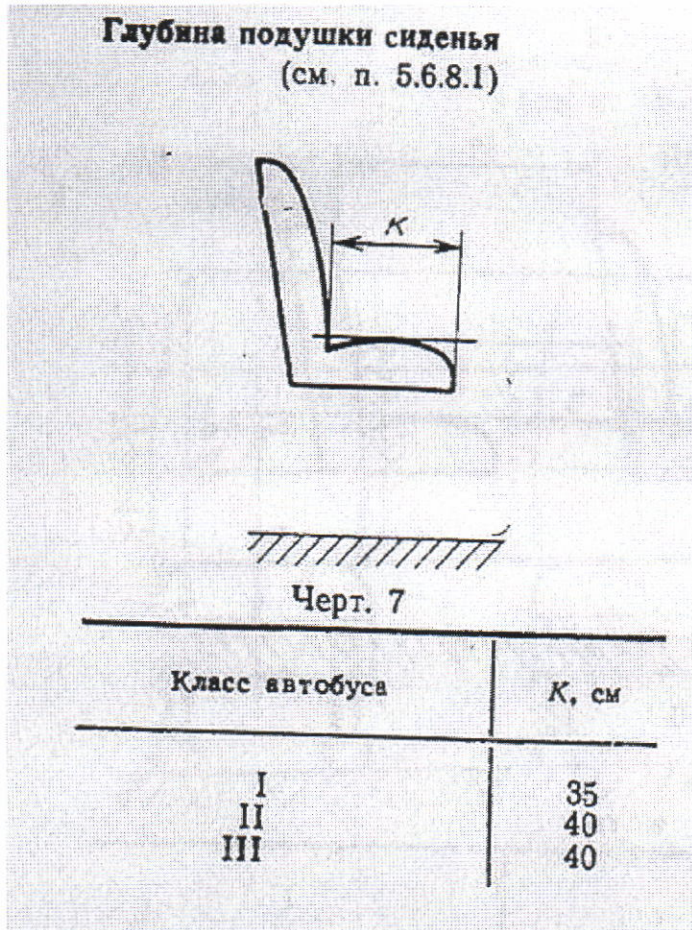
Приложение № 7
к Техническим требованиям,
предъявляемым к транспортным
средствам вместимостью
более восьми, но не более
шестнадцати пассажиров,
кроме водителя, осуществляющим
перевозку пассажиров



Приложение № 1
к Техническим требованиям,
предъявляемым к транспортным
средствам вместимостью более
шестнадцати пассажиров, кроме
водителя, осуществляющим
перевозку пассажиров



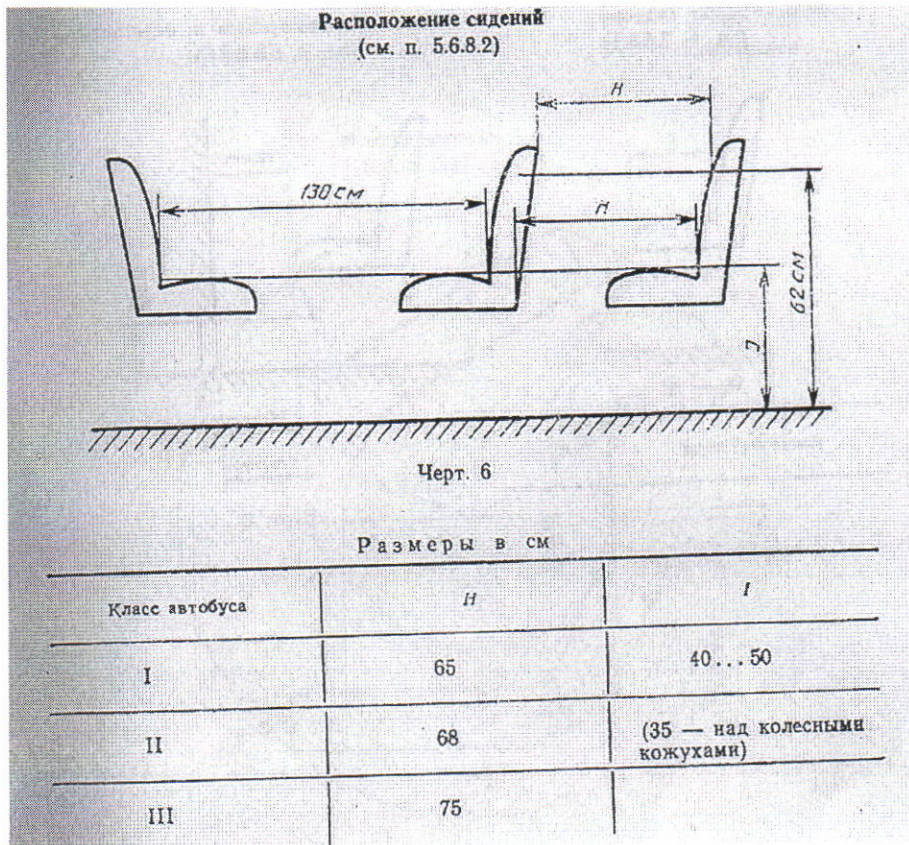
Приложение № 2
к Техническим требованиям,
предъявляемым к транспортным
средствам вместимостью более
шестнадцати пассажиров, кроме
водителя, осуществляющим
перевозку пассажиров



Приложение № 3
к Техническим требованиям,
предъявляемым к транспортным
средствам вместимостью более
шестнадцати пассажиров, кроме
водителя, осуществляющим
перевозку пассажиров

Тип сидения	Наименование размера	Класс I	Класс II	Класс III
Одноместные сидения	Ширина части подушки с каждой стороны	20		22,5
	Ширина части свободного пространства, измеренная по горизонтали в каждую сторону вдоль спинки сиденья во всем диапазоне высот от 27 до 65 см над несжатой подушкой сидения	25		
Двух и многоместные сидения	Ширина части подушки сидения на каждого пассажира с каждой стороны	20		22,5
	Ширина части свободного пространства, измеренная по горизонтали в каждую сторону вдоль спинки сиденья во всем диапазоне высот от 27 до 65 см над несжатой подушкой сидения	22,5		
Высота подушки сидения		Высота подушки в несжатом состоянии относительно участка уровня пола, на котором расположены ноги сидящего пассажира, должна быть такой чтобы высота горизонтальной плоскости, касательной к поверхности подушки сидения, над этим участком составляла от 40 до 50 см; над колесными кожухами эту высоту допускается уменьшить до 35 см, не менее		
Глубина подушки сидения		35	40	

Приложение № 4
к Техническим требованиям,
предъявляемым к транспортным
средствам вместимостью более
шестнадцати пассажиров, кроме
водителя, осуществляющим
перевозку пассажиров



Приложение № 5
к Техническим требованиям,
предъявляемым к транспортным
средствам вместимостью более
шестнадцати пассажиров, кроме
водителя, осуществляющим
перевозку пассажиров

