ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ СССР ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА

ГОССТРОЙ СССР

СНиП II-85-80

СТРОИТЕЛЬНЫЕ НОРМЫ И ПРАВИЛА

Часть II

НОРМЫ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

Глава 85

Вокзалы

Москва 1982

gost.e-ecolog.ru

Издание официальное

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ СССР ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА
(ГОССТРОЙ СССР)

СНиП II-85-80

СТРОИТЕЛЬНЫЕ НОРМЫ И ПРАВИЛА

ЧАСТЬ II

НОРМЫ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

Глава 85

Вокзалы

Утверждены
постановлением Государственного комитета СССР
по делам строительства
от 30 декабря 1980 г. № 215

МОСКВА СТРОЙИЗДАТ 1982

УДК 725.3.011(083.75)

СНиП II-85-80. Вокзалы/Госстрой СССР. — М.: Стройиздат, 1982.— 112 с.

Разработана ЦНИИП градостроительства Госгражданстроя, Мосгипротрансом Минтрансстроя, Черноморниипроектом Минморфлота, Гипроречтрансом Минречфлота РСФСР, Ленинградским филиалом Гипроавтотранса Минавтотранса РСФСР, институтом Аэропроект МГА и ВЗИИТом МПС.

Редакторы — арх. **Ю. Н. Пастухов** (Госстрой СССР); инж. **Г. А. Долгих** (Госгражданстрой), канд. арх. **Г. Е. Голубев**, инж. **З. В. Азаренкова** (ЦНИИП градостроительства), архитекторы **В. М. Батырев** (Мосгипротранс), **В. П. Кремляков** (Черноморниипроект), **Т. А. Кипарисова** (Гипроречтранс), инж. **Ю. А. Гольденберг** (Ленинградский филиал Гипроавтотранса), канд. техн. наук **В. Г. Локшин**, арх. **Л. С. Марковский** (Аэропроект), канд. арх. **Е. В. Васильев** (ВЗИИТ).

ОГЛАВЛЕНИЕ

	Стр.
1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ	3
2. ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН	4
3. ОБЪЕМНО-ПЛАНИРОВОЧНЫЕ И КОНСТРУКТИВНЫЕ РЕШЕНИЯ	6
4. ВОДОПРОВОД И КАНАЛИЗАЦИЯ	9
5. ТЕПЛОСНАБЖЕНИЕ, ОТОПЛЕНИЕ, ВЕНТИЛЯЦИЯ	10
6. ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЕ И ЭЛЕКТРОТЕХНИЧЕСКИЕ УСТРОЙСТВА	10

3201000000—350
047(01)—82 Инструкт.-нормат., II вып. — 137—81

© Стройиздат, 1982

Государственный комитет СССР по делам строительства (Госстрой СССР)	Строительные нормы и правила	СНиП II-85-80
	Вокзалы	—

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Настоящая глава СНиП содержит основные положения проектирования вокзалов, которые должны соблюдаться при проектировании новых и реконструируемых зданий и сооружений вокзалов: железнодорожных, морских, речных, автобусных (автовокзалов) и пассажирских автостанций, аэровокзалов (в аэропортах и городских).

Настоящие нормы не распространяются на проектирование пассажирских павильонов, зданий и сооружений сезонного использования, служебно-пассажирских зданий.

При проектировании вокзалов должны соблюдаться нормы глав СНиП по проектированию общественных зданий и сооружений и противопожарные нормы проектирования зданий и сооружений, а также нормы технологического проектирования вокзалов, утвержденные министерствами в установленном порядке.

1.2. Вокзалы следует проектировать с учетом требований главы СНиП по планировке и застройке городов, поселков и сельских населенных пунктов и в соответствии с комплексной системой внешнего транспорта города.

Железнодорожные вокзалы следует размещать, обеспечивая транспортные связи вокзала с центральной частью города по магистральным улицам общегородского значения.

Морские и речные вокзалы следует размещать преимущественно в центральной части города и предусматривать возможность использования зданий в межнавигационный период.

Автобусные вокзалы в малых и средних городах следует размещать в центре внутригородских транспортных сообщений; в больших, крупных и крупнейших городах — преимущественно в периферийных районах, обеспеченных внутригородскими транспортными сообщениями и удобными выходами на автомобильные дороги.

Городские аэровокзалы следует размещать в пределах центральной части города. В крупнейших городах, имеющих несколько аэропортов, допускается размещение нескольких городских аэровокзалов, обслуживающих соответствующие аэропорты.

1.3. В пунктах пересечений или примыканий линий двух или нескольких видов внешнего транспорта должны проектироваться объединенные вокзалы (железнодорожно-автобусные, речные — автобусные, морские — железнодорожные и др.).

1.4. При проектировании вокзалов необходимо учитывать основные виды пассажирских сообщений, приведенные в табл. 1.

1.5. Вокзалы подразделяются по величине согласно табл. 2.

1.6. Предприятия бытового обслуживания пассажиров, отделение связи (почта, телеграф, телефон), помещения военного коменданта, транспортной милиции, таможни и пунктов специального контроля следует проектировать в соответствии с нормами технологического проектирования и другими ведомственными нормами, утвержденными в установленном порядке.

1.7. Расчетное количество пассажиров (с учетом посетителей) на расчетный срок и первую очередь строительства для малых и средних вокзалов следует принимать по нормам технологического проектирования, для больших и крупных вокзалов — в соответствии с техническими и экономическими обоснованиями.

1.8. При проектировании вокзалов необходимо обеспечивать:

экономное использование городских земель и наибольшую эффективность капитальных вложений;

Внесены Государственным комитетом по гражданскому строительству и архитектуре при Госстрое СССР	Утверждены постановлением Государственного комитета СССР по делам строительства от 30 декабря 1980 г. № 215	Срок введения в действие 1 января 1982 г.

учет конкретных исторических, национальных и других особенностей места размещения вокзалов, а также природно-климатических условий;

разработку мероприятий по снижению отрицательных воздействий комплекса зданий и сооружений вокзала на окружающую среду и по предотвращению загрязнений воздушного и водного бассейнов.

Таблица 1

Вид транспорта	Основные виды пассажирских сообщений		
	дальние	местные	пригородные
Железнодорожный	При следовании за пределы одной дороги	Св. 150 км при следовании в пределах одной дороги	До 150 км
Морской	За пределами одного пароходства	В пределах одного пароходства	До 50 км (в крупных и крупнейших городах — до 100 км)
Речной	Между пунктами одного или нескольких пароходств при расстоянии свыше 400 км (транзитные)	Между пунктами одного пароходства при расстоянии до 400 км	До 100 км (при обслуживании скоростным флотом — до 150 км)
Автобусный	Св. 50 км (междугородные)	—	До 50 км
Воздушный	За пределами данного Управления гражданской авиации	В пределах данного Управления гражданской авиации	—

Таблица 2

Вокзалы	Железнодорожные вокзалы	Морские вокзалы	Речные вокзалы	Автобусные вокзалы	Аэровокзалы	
					в аэропортах	городские
	Расчетная вместимость зданий, пассажиров				Расчетная пропускная способность здания, пассажиров в 1ч	
Малые	До 200	До 200	До 100	До 200	До 400	До 200
Средние	Св. 200 до 700	Св. 200 до 700	Св. 100 до 400	Св. 200 до 300	Св. 400 до 1000	Св. 200 до 600
Большие	Св. 700 до 1500	Св. 700 до 1500	Св. 400 до 700	Св. 300 до 500	Св. 1000 до 2500	Св. 600 до 1000
Крупные	Св. 1500	Св. 1500	Св. 700	Св. 500	Св. 2500	Св. 1000

Примечание. При проектировании объединенных вокзалов их величина определяется по суммарной расчетной вместимости или расчетной пропускной способности, учитывая вид транспорта, имеющий в данном узле наибольший поток пассажиров.

2. ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН

2.1. В генеральном плане должно быть обеспечено единство технологического и архитектурного решения необходимого комплекса зданий и сооружений вокзала, а также привокзальной площади и перрона.

2.2. Генеральный план должен учитывать объемы строительства на первую очередь, расчетный срок и при необходимости предусматривать возможности дальнейшего развития вокзала за пределами расчетного срока.

2.3. В генеральном плане вокзала должны быть предусмотрены:

функциональное зонирование участков и обеспечение технологических, пешеходных и транспортных связей между всеми зданиями и сооружениями вокзала;

отдельные пути транзитного по отношению к вокзалу городского транспорта;

организация подъездов, остановочных пунктов и стоянок всех видов городского транспорта, подходов пешеходов к вокзалу и разделение путей движения пассажиров различных видов сообщений, а также пассажиров прибытия и отправления;

определение мест установки торговых и других павильонов, киосков, автоматов.

При решении генерального плана вокзала следует рассматривать вопрос о необходимости размещения почтамта или отделения связи на отдельном участке, примыкающем к перрону.

2.4. Автомобильные стоянки на привокзальной площади следует проектировать в соответствии с главой СНиП по планировке и застройке городов, поселков и сельских населенных пунктов.

2.5. На привокзальных площадях больших и крупных вокзалов должны быть, как правило, раздельные пункты посадки и высадки пассажиров различных видов городского общественного транспорта. Длина пешеходного пути пассажиров от остановочных пунктов городского общественного транспорта до входов в вокзал не должна превышать 100 м (для крупных вокзалов — 150 м).

2.6. Остановочные пункты городского общественного транспорта на привокзальных площадях крупных вокзалов в населенных пунктах I климатического района страны должны быть оборудованы навесами и ветрозащитными стенками, а на привокзальных площадях населенных пунктов в климатических подрайонах IА, IБ, IГ, IД могут быть оборудованы утепленными павильонами для пассажиров.

Остановочные пункты городского общественного транспорта на привокзальных площадях крупных вокзалов, расположенных в III и IV климатических районах, должны быть оборудованы солнцезащитными устройствами.

2.7. Объединение вокзалов со служебными и техническими объектами станции, порта, аэропорта следует предусматривать во всех случаях, когда это не противоречит технологическим, санитарно-гигиеническим и противопожарным требованиям. Допускается объединение вокзала с общественными зданиями, связанными с обслуживанием пассажиров (гостиницами, предприятиями торговли и общественного питания, транспортными агентствами, туристскими бюро).

Служебные и технические помещения станции, порта, аэропорта должны иметь отдельные эвакуационные выходы; указанные общественные здания должны отделяться от помещений вокзала противопожарными стенами.

2.8. Размеры и конфигурация перронов железнодорожных вокзалов определяются количеством железнодорожных путей, шириной платформ и их длиной, которая должна соответствовать длине пассажирских поездов к расчетному сроку. При количестве железнодорожных путей более двух или частоте движения более четырех поездов в час между зданием вокзала и платформами следует предусматривать пешеходные мосты, тоннели или крытые галереи. В конце платформ следует предусматривать переезды в уровне железнодорожных путей и устройство пандусов на платформы; для крупных вокзалов допускается проектирование багажных тоннелей, оборудованных выжимными лифтами.

2.9. Размеры и конфигурация причалов и пирсов морских и речных вокзалов определяются количеством и расчетными типами судов. В зависимости от характера акватории, суточных и сезонных колебаний горизонта воды и особенностей рельефа для посадки и высадки пассажиров допускается предусматривать:

переходные мосты и трапы, в том числе передвижные и подъемно-поворотные;

посадочные площадки, расположенные на разных уровнях и соответствующие различным отметкам горизонта акватории и различным расчетным типам судов;

плавучие баржи-дебаркадеры (только для малых и средних вокзалов).

2.10. Размеры и конфигурация внутренней транспортной территории (перрона) автовокзалов определяются количеством постов посадки и высадки пассажиров и количеством мест стоянки автобусов.

Внутренняя транспортная территория автовокзала должна быть отделена от городского движения транспорта и пешеходов. Пересечения путей движения пассажиров и автобусов не допускаются.

2.11. Вдоль зданий вокзалов должен быть обеспечен проезд пожарных автомобилей с одной (длинной) стороны; при ширине здания более 18 м следует предусматривать второй проезд вдоль другой (длинной или короткой) стороны здания. В случаях когда по технологическим условиям не требуется устройство дорог, проезд пожарных автомобилей должен быть обеспечен по спланированной поверхности земли, укрепленной (при глинистых и пылеватых грунтах) растительным покровом или местными строительными материалами на ширину 3,5 м. Расстояние от края проезда до стены здания высотой до 12 м должно быть не более 25 м, при высоте здания свыше 12 до 28 м — не более 8 м, при высоте здания более 28 м — не более 10 м.

К водоемам для тушения пожаров должны быть предусмотрены подъезды с площадками для пожарных автомобилей.

3. ОБЪЕМНО-ПЛАНИРОВОЧНЫЕ И КОНСТРУКТИВНЫЕ РЕШЕНИЯ

3.1. Помещения вокзалов в зависимости от назначения подразделяются на следующие группы:

пассажирские помещения основного назначения [вестибюли, операционные и кассовые залы, залы ожидания или объединенные пассажирские залы, распределительные залы, комнаты матери и ребенка, помещения приема и выдачи багажа, помещения (камеры) хранения багажа и ручной клади];

помещения дополнительного обслуживания пассажиров (комнаты длительного пребывания пассажиров, комнаты депутатов, иностранных туристов, помещения отделений связи, сберегательных касс, транспортных агентств, предприятий общественного питания и бытового обслуживания пассажиров, медицинские пункты, парикмахерские, курительные, уборные);

служебные помещения (помещения служб и администрации вокзала и станции, порта, аэропорта; диспетчерские, помещения военного коменданта, транспортной милиции и др.);

вспомогательные помещения (бытовые помещения персонала, складские помещения, помещения для хранения инвентаря и оборудования);

технические помещения (пункты централизованного управления системами инженерного оборудования, насосные и бойлерные, вентиляционные камеры, помещения для кондиционеров, трансформаторные подстанции, аккумуляторные и др.).

3.2. Операционные (кассовые) залы следует располагать со стороны привокзальной площади, непосредственно у входа в вокзал; операционные (кассовые) залы должны иметь удобные переходы в залы ожидания и на перрон.

3.3. Билетные кассы следует располагать группами для пассажиров дальнего, местного и пригородного сообщения. Перед билетными кассами должна быть предусмотрена свободная площадь шириной не менее 6 м в малых вокзалах, не менее 8 м — в средних и больших вокзалах и не менее 12 м — в крупных вокзалах.

По пути следования пассажиров к пригородным поездам следует предусматривать места для установки автоматов по продаже пригородных билетов.

3.4. Камеры хранения, оборудованные автоматическими ячейками (с самообслуживанием) или стеллажами, в железнодорожных, морских, речных и автобусных вокзалах следует располагать между основными путями прибытия и отправления пассажиров.

Перед рабочими окнами камер хранения (со стеллажами) и багажных отделений должна быть свободная площадь шириной не меньше 4 м в малых и средних вокзалах и не менее 6 м — в больших и крупных вокзалах.

В проектах аэровокзалов камеры хранения с самообслуживанием следует размещать в стороне от основных путей пассажиров и от служебных и вспомогательных помещений. Перед выходом на перрон в аэровокзалах необходимо предусматривать специальные зоны досмотра пассажиров и ручной клади.

3.5. Багажные отделения вокзалов (за исключением аэровокзалов) должны иметь отдельные подъезды для грузовых автомобилей со стороны привокзальной площади.

В малых вокзалах (кроме аэровокзалов) допускается совмещение багажного отделения и камеры хранения в одном помещении.

3.6. Залы ожидания пассажиров следует размещать, как правило, в надземных этажах (1-й и 2-й) и, как исключение, — в подземных.

В проектах больших и крупных вокзалов допускается предусматривать несколько залов ожидания (для транзитных пассажиров, пассажиров с детьми, военнослужащих).

3.7. Отделение связи, сберегательные кассы, транспортные агентства, справочные бюро должны, как правило, размещаться в операционном зале или смежно с ним.

3.8. Комнаты длительного пребывания пассажиров, комнаты матери и ребенка, а также служебные и вспомогательные помещения следует размещать изолированно от основных путей движения пассажиров, со стороны меньшего источника транспортного шума.

Помещения медицинского пункта должны иметь изолированный вход со стороны перрона и подъезд для специальных автомобилей со стороны перрона или привокзальной площади.

3.9. В проектах малых вокзалов (кроме аэровокзалов) следует предусматривать буфеты, в проектах средних вокзалов — кафе с самообслуживанием и буфеты. В проектах больших и крупных железнодорожных, морских и речных вокзалов, кроме перечисленных предприятий общественного питания, допускается предусматривать ресторан (по отдельному заданию).

В проектах аэровокзалов пропускной способностью 100 пассажиров в час и более следует предусматривать буфеты, кафе-закусоч-

ные, пропускной способностью 400 пассажиров в час и более — ресторан.

3.10. Для нескольких предприятий общественного питания вокзалов следует предусматривать общие производственные, складские и другие помещения. Из производственных и складских помещений предприятий общественного питания следует предусматривать выезды на перрон.

3.11. Служебные и вспомогательные помещения, в том числе помещения военного коменданта, транспортной милиции, а также бытовые помещения эксплуатационного персонала должны иметь отдельные входы, изолированные от путей движения пассажиров.

3.12. Парикмахерские, мастерские мелкого ремонта одежды и обуви, курительные должны располагаться, как правило, смежно с залами ожидания.

Курительные должны быть общими для мужчин и женщин и не должны быть проходными.

3.13. В проектах больших и крупных вокзалов уборные должны иметь двойные шлюзы, а также секционную группировку кабин, допускающую возможность уборки или ремонта отдельных секций.

Общее количество санитарных приборов в уборных для пассажиров следует принимать по нормам технологического проектирования. Количество санитарных приборов в мужских уборных (унитаз и писсуар) должно приниматься равным количеству санитарных приборов (унитаз) в женских уборных.

3.14. Помещения для хранения уборочных машин, оборудования и инвентаря должны размещаться на каждом этаже и должны быть оборудованы поливочными кранами со смесителями холодной и горячей воды, а также трапами.

3.15. В проектах больших и крупных вокзалов следует предусматривать помещения пункта централизованного управления системами инженерного оборудования.

3.16. Высоту этажей, на которых размещаются операционные залы, залы ожидания и другие залы, в проектах малых вокзалов следует принимать равной 3,6 или 4,2 м; в проектах средних, больших и крупных вокзалов высоту этажей для этих помещений допускается увеличивать кратно 600 мм в зависимости от площади залов и архитектурного решения. Высоту этажей для размещения остальных помещений следует принимать равной 3,3 м.

Высота от пола до низа выступающих конструкций или подвесного потолка антресольных помещений, предназначенных для пассажиров, должна приниматься не менее 3 м.

3.17. Площадь этажа между противопожарными стенами в зависимости от степени огнестойкости и этажности здания следует принимать в соответствии с табл. 3.

Таблица 3

Вокзалы	Количество этажей	Степень огнестойкости	Площадь этажа между противопожарными стенами, м²
Крупные и большие	1	I—II*	6000
	2—5	I	5000
Средние и малые	1	II	6000
	2—3	II	4000

* Без применения основных деревянных конструкций.

Примечания: 1. Здания малых железнодорожных, морских, речных и автобусных вокзалов, а также аэровокзалов расчетной вместимостью 100 и менее пассажиров допускается проектировать III степени огнестойкости. Площадь этажа между противопожарными стенами при этом следует принимать: в одноэтажных зданиях — 3 000 м², в двухэтажных зданиях — 2 000 м².

2. Вместо противопожарных стен допускается устройство водяных дренчерных завес в две нити, расположенных на расстоянии 0,5 м и обеспечивающих интенсивность орошения водой не менее 1 л/с на 1 м² пола.

3. Площадь этажа между противопожарными стенами зданий аэровокзалов допускается увеличивать до 10 000 м² при соблюдении следующих условий:

здание должно быть I степени огнестойкости;

в подвальных (цокольных) этажах не должны располагаться склады, кладовые и другие помещения с наличием сгораемых материалов, кроме камер хранения багажа, гардеробных персонала и уборных; при этом сообщение уборных с первым этажом может осуществляться по открытым лестницам, а камер хранения и гардеробных — по отдельным лестницам в закрытых лестничных клетках. Камеры хранения и гардеробные должны отделяться от остальных помещений подвала противопожарными перегородками и оборудоваться установками автоматического пожаротушения;

командно-диспетчерские пункты должны быть отделены противопожарными перегородками.

4. Площадь этажа между противопожарными стенами зданий аэровокзалов не ограничивается при условии оборудования установками автоматического пожаротушения.

5. Степень огнестойкости пристроенных к зданию вокзалов навесов, террас, галерей, а также отделенных противопожарными стенами служебных и других зданий и сооружений допускается принимать на одну степень огнестойкости ниже, чем степень огнестойкости здания вокзала.

3.18. Не менее 50% лестничных клеток, предназначенных для эвакуации, должны иметь естественное освещение через окна в наружных стенах.

Входы в лестничные клетки без естественного освещения следует предусматривать через противопожарные тамбур-шлюзы, в которых при пожаре автоматически должен быть обеспечен подпор воздуха не менее 20 Па (2 кг/м^2). В этих лестничных клетках должно быть предусмотрено аварийное искусственное освещение для эвакуации (эвакуационное освещение).

3.19. Выходы из лестничных клеток в объединенный пассажирский зал или вестибюль, расположенные на первом или втором этаже и имеющие выход непосредственно наружу, на наружную открытую эстакаду или на платформу, допускается считать эвакуационными.

3.20. Автоматической пожарной сигнализацией должны быть оборудованы: операционные и кассовые залы, объединенные пассажирские залы, кабины билетных и багажных касс, комнаты матери и ребенка, помещения приема и выдачи багажа и ручной клади, комнаты длительного пребывания пассажиров, комнаты депутатов, комнаты для иностранных туристов, помещения отделений связи и сберегательных касс, парикмахерские, помещения предприятий бытового обслуживания пассажиров, медицинские пункты, служебные помещения, гардеробные персонала, помещения (камеры) хранения багажа и ручной клади в малых вокзалах, помещения без постоянного пребывания людей, а также помещения предприятий общественного питания и помещения для ЭВМ в соответствии с главой СНиП по проектированию предприятий общественного питания и Инструкцией по проектированию зданий и помещений для электронно-вычислительных машин.

Во всех вокзалах должны быть предусмотрены централизованные системы оповещения о пожаре.

3.21. Установками автоматического пожаротушения в средних, больших и крупных вокзалах должны быть оборудованы помещения (камеры) хранения багажа и ручной клади (кроме оборудованных автоматическими ячейками) и склады сгораемых материалов.

3.22. В проектах больших и крупных вокзалов допускается предусматривать эскалаторы для пассажиров при высоте подъема 6 м и более.

3.23. При проектировании вокзалов следует, как правило, применять типовые сборные конструкции и изделия, предусмотренные для транспортного, промышленного и жилищно-гражданского строительства.

При проектировании малых и средних вокзалов следует предусматривать широкое применение местных строительных материалов.

3.24. Для отделки объединенных пассажирских залов, операционных и кассовых залов, залов ожидания, вестибюлей, залов предприятий общественного питания следует предусматривать гигиеничные и экономичные в эксплуатации несгораемые материалы; каркас подвесных потолков должен быть из несгораемых материалов, заполнение — из трудносгораемых.

Таблица 4

Помещения	Уровни звукового давления, дБ, в октавных полосах частот со среднегеометрическими частотами, Гц								Уровни звука, дБА
	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	
1. Вестибюли, распределительные залы, тоннели для пешеходов, галереи	83	74	68	63	60	57	55	54	65
2. Операционные и кассовые залы, залы ожидания, объединенные пассажирские залы	79	70	63	58	55	52	50	49	60
3. Кабины билетных и багажных касс, служебные помещения	75	66	59	54	50	47	45	43	55
4. Помещения, требующие радиосвязи и связи по телефону, дикторские, помещения отделений связи, диспетчерские	71	61	54	49	45	42	40	38	50
5. Комнаты матери и ребенка, комнаты длительного пребывания пассажиров, комнаты депутатов, комнаты для иностранных туристов, медицинские пункты	67	57	49	44	40	37	35	33	45

Таблица 5

Влияющий фактор	Условия	Поправки, дБ или дБА
1. Характер шума	Широкополосный шум	0
	Тональный или импульсный шум (при измерениях стандартным шумомером)	—5
2. Длительность воздействия прерывистого шума в дневное время (с 7 до 23 ч) за наиболее шумные 30 мин	Суммарная длительность, %:	
	56—100	0
	18—55	+3
	6—17	+10
	менее 6	+13

Прокладку внутренних инженерных коммуникаций в этих помещениях следует предусматривать скрытой.

3.25. В помещениях, предназначенных для хранения и перемещения багажа или грузов, и в складских помещениях колонны, выступы стен, проемы дверей и ворот должны быть защищены от повреждения.

3.26. Защиту от шума следует проектировать в соответствии с главой СНиП по защите от шума, исходя из допустимых уровней звукового давления и уровней звука, приведенных в табл. 4 с поправками к ним, приведенными в табл. 5.

3.27. Время реверберации в залах вокзала следует устанавливать исходя из количества людей в зале, равного половине расчетной вместимости зала.

4. ВОДОПРОВОД И КАНАЛИЗАЦИЯ

4.1. Водопровод и канализацию вокзалов следует проектировать в соответствии с главами СНиП по проектированию внутреннего водопровода и канализации зданий, горячего водоснабжения, наружных сетей и сооружений водоснабжения, наружных сетей и сооружений канализации и настоящим разделом.

4.2. Централизованное горячее водоснабжение следует предусматривать для средних, больших и крупных железнодорожных, морских, речных и автобусных вокзалов и всех аэровокзалов.

4.3. Нормы расхода воды при проектировании хозяйственно-питьевого водопровода и горячего водоснабжения вокзалов следует принимать по табл. 6.

4.4. Внутренний противопожарный водопровод следует предусматривать для зданий объемом 5 тыс. м^3 и более и зданий III степени огнестойкости.

4.5. В проектах вокзалов следует предусматривать установку питьевых фонтанчиков, а также автоматов питьевой газированной воды (сатураторов).

4.6. Главные входы в здания вокзалов должны быть оборудованы решетками для очистки ног, установленными над промывными грязеотстойниками.

Длину решеток и приямков (по ходу движения пассажиров) следует принимать не менее 3 м в малых и средних вокзалах, не менее 4 м — в больших и не менее 6 м — в крупных вокзалах.

Таблица 6

Потребители	Измеритель	Нормы расхода воды, л			
		в сутки максимального водопотребления		в час максимального водопотребления	
		всего	в том числе горячей	всего	в том числе горячей
1. Пассажиры малых и средних вокзалов	1 пассажир в сутки	10	6 (только для средних вокзалов)	1,1	0,5 (только для средних вокзалов)
2. Пассажиры больших и крупных вокзалов	То же	15	6	0,8	0,5
3. Персонал вокзала	1 человек в смену	25	7	5	3

Примечания: 1. Норму водопотребления для предприятий общественного питания и душевых следует учитывать дополнительно.

2. Расход воды на механизированную уборку пассажирских помещений следует учитывать дополнительно из расчета двух уборок в сутки и нормы расхода воды на одну уборку — 2 л/м^2, в том числе горячей — 1,2 л/м^2.

5. ТЕПЛОСНАБЖЕНИЕ, ОТОПЛЕНИЕ, ВЕНТИЛЯЦИЯ

5.1. Отопление, вентиляцию и кондиционирование воздуха вокзалов следует проектировать в соответствии с главой СНиП по проектированию отопления, вентиляции и кондиционирования воздуха и настоящим разделом.

5.2. В одноэтажных зданиях малых железнодорожных, морских, речных и автобусных вокзалов расчетной вместимостью до 100 пассажиров допускается устройство печного отопления.

5.3. Расчетную температуру воздуха для отопления и кратность воздухообмена в помещениях вокзалов следует принимать по табл. 7.

Таблица 7

Помещения	Расчетная температура воздуха для отопления, °С	Кратность или объем воздухообмена в час	
		приток	вытяжка
1. Операционные и кассовые залы, объединенные пассажирские залы, распределительные залы, залы ожидания	18	По расчету, но не менее 20 м³ наружного воздуха на 1 человека; при невозможности естественного проветривания 60 м³ на 1 человека	
2. Кабины билетных и багажных касс	18	100 м³/ч на 1 кабину	—
3. Вестибюли, коридоры, переходы, главные лестницы, пешеходные тоннели, галереи	10	1	1
4. Помещения приема и выдачи багажа и ручной клади	16	2	1
5. Комнаты матери и ребенка:			
приемная, гардероб	18	1	1
спальни и игровые	20	1	1
детские уборные	18	—	50 м³/ч на 1 унитаз и 25 м³/ч на 1 писсуар
6. Комнаты длительного пребывания пассажиров	18	1	1
7. Медицинские пункты:			
кабинеты врачей и помещения временного пребывания больных	20	2	1,5
уборные	18	—	50 м³/ч на 1 унитаз и 25 м³/ч на 1 писсуар
8. Помещения отделений связи, сберегательных касс, транспортных агентств, радиоузлы, диспетчерские	18	3	2
9. Помещения военного коменданта, транспортной милиции и другие служебные помещения, комнаты депутатов, комнаты для иностранных туристов	18	1,5	1,5
10. Помещения для хранения багажа и ручной клади	16	1	2
11. Уборные общего пользования	15	2	100 м³/ч на один санитарный прибор
12. Курительные	15	2	10

5.4. В проектах средних, больших и крупных аэровокзалов, а также в проектах других больших и крупных вокзалов, предназначенных для строительства в III и IV климатических районах, следует предусматривать кондиционирование воздуха в операционных залах, залах ожидания, залах кафе и ресторанов, комнатах депутатов, комнатах для иностранных туристов и в комнатах матери и ребенка.

6. ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЕ И ЭЛЕКТРОТЕХНИЧЕСКИЕ УСТРОЙСТВА

6.1. Электроснабжение, электротехнические устройства и искусственное освещение

следует проектировать в соответствии с Правилами устройства электроустановок (ПУЭ), утвержденными Минэнерго СССР, главой СНиП по проектированию естественного и искусственного освещения и настоящим разделом.

6.2. Основные электроприемники вокзалов (кроме малых железнодорожных, морских, речных и автобусных вокзалов) в отношении обеспечения надежности электроснабжения следует относить:

к первой категории — установки пожаротушения, охранная и пожарная сигнализация, автоматизированные системы бронирования и продажи билетов, средства специального контроля пассажиров, осветительные установки аварийного освещения в помещениях, в которых могут одновременно находиться более 100 человек, указатели аварийных выходов, средства связи, сигнализации и оповещения;

ко второй категории — осветительные установки рабочего освещения касс, пунктов регистрации пассажиров и оформления багажа, пассажирских и служебных помещений, электросиловые устройства предприятий общественного питания, средства механизации и автоматизации, наружное освещение привокзальных площадей, расположенных вне населенных мест, перронов, автоматические камеры хранения ручного багажа;

к третьей категории — вентиляционное оборудование, внутренние и наружные световые указатели, рекламное и иллюминационное освещение, электроприемники бытового и хозяйственного назначения.

В проектах малых железнодорожных, морских, речных и автобусных вокзалов перечисленные электроприемники первой категории следует относить ко второй категории.

6.3. Трансформаторные подстанции (ТП) вокзалов должны размещаться в зданиях вокзалов или в пристройках к ним.

Для электроснабжения малых вокзалов допускается предусматривать отдельно стоящие ТП на расстоянии не более 200 м от здания вокзала. При этом в здании вокзала должно быть предусмотрено помещение для вводно-распределительного устройства.

Таблица 8

Помещения	Плоскость нормирования освещенности, высота плоскости над полом, м	Освещенность при системе общего освещения, лк		Цилиндрическая освещенность, лк	Показатель дискомфорта, не более	Коэффициент пульсации освещенности, %, не более
		при люминесцентных лампах	при лампах накаливания			
1. Операционные и кассовые залы, билетные и багажные кассы *, помещения отделений связи *, медицинские пункты, служебные помещения *	Г-0,8	300	150	—	40	15
2. Залы ожидания	Г-0,8	200	100	75	60	20
3. Вестибюли, распределительные залы	Пол	150	75	—	60	—
4. Помещения приема и выдачи багажа	Г-0,8	200	100	—	60	20
5. Помещения хранения багажа	В-1	75	30	—	—	—
6. Помещения хранения ручной клади	В-1	100	50	—	—	—
7. Комнаты матери и ребенка, комнаты длительного пребывания пассажиров:						
приемная с гардеробом	Г-0,8	150	75	—	60	20
спальные комнаты *	Г-0,8	75	30	—	—	—
8. Комнаты депутатов и комнаты для иностранных туристов *	Г-0,8	200	100	—	60	20
9. Коридоры, пешеходные тоннели, галереи, главные лестницы	Пол	75	30	—	—	—

Примечания: 1. Звездочками отмечены помещения, в которых необходимо устройство дополнительного местного освещения.

2. Лампы накаливания допускается применять в случаях невозможности или технико-экономической нецелесообразности применения люминесцентных ламп.

6.4. Питание электроэнергией автоматов для бронирования и продажи билетов, почтовых знаков, воды, автоматических камер хранения ручного багажа, внутренних и наружных световых указателей, рекламного и иллюминационного освещения, наружного освещения привокзальной площади и перрона должно осуществляться по самостоятельным групповым линиям, начиная от вводно-распределительного устройства или ТП.

6.5. Электродвигатели рабочего и резервного пожарных насосов, а также установки автоматического пожаротушения и автоматическая пожарная сигнализация должны питаться электроэнергией по отдельным линиям.

Во всех вокзалах, кроме малых железнодорожных, морских, речных и автобусных вокзалов, должно быть предусмотрено автоматическое включение электродвигателей резервных пожарных насосов при отказе электродвигателей рабочих насосов.

6.6. Наружное освещение вокзала, привокзальной площади и перрона должно иметь дистанционное управление, а внутреннее освещение помещений, предназначенных для пассажиров — централизованное.

6.7. Аварийное освещение должно предусматриваться в следующих помещениях и сооружениях вокзалов:

в вестибюлях, операционных и кассовых залах, коридорах, переходах, галереях, лестницах, а также в пешеходных тоннелях, на пешеходных мостах и перронах;

в помещениях, в которых одновременно может находиться более 100 человек;

в диспетчерских, радиоузлах, помещениях связи, кабинах билетных и багажных касс, комнатах матери и ребенка, сберегательных кассах, служебных помещениях военного коменданта и транспортной милиции, пунктах централизованного управления системами инженерного оборудования.

6.8. Освещенность в помещениях вокзалов следует принимать по табл. 8.

6.9. Освещенность наружных территорий вокзалов следует принимать в соответствии с табл. 9.

6.10. Молниезащиту зданий вокзалов следует предусматривать в соответствии с требованиями Инструкции по проектированию и устройству молниезащиты зданий и сооружений.

6.11. На зданиях вокзалов, проектируемых в районах расположения аэродромов и воздушных трасс, следует предусматривать установку заградительных огней согласно действующим правилам маркировки и светоограждения высотных препятствий.

6.12. Выбор видов и средств связи и сигнализации следует производить по нормам технологического проектирования вокзалов, ведомственным строительным нормам, утвержденным министерствами в установленном порядке.

Таблица 9

Освещаемые объекты	Средняя горизонтальная освещенность, лк
1. Перроны малых железнодорожных, морских, речных и автобусных вокзалов	10
2. Перроны средних, больших и крупных железнодорожных, морских, речных и автобусных вокзалов	15
3. Перроны аэровокзалов аэропортов I—III классов	20
То же, аэропортов IV—V классов	10
4. Пешеходные тоннели, крытые лестницы тоннелей:	
днем	100
вечером и ночью	40
5. Открытые лестницы пешеходных тоннелей	20
6. Мосты для пешеходов	30

Примечания: 1. Нормы освещенности перронов принимаются одинаковыми при любых источниках света.

2. Освещенность от системы аварийного освещения на перроне следует принимать 0,2 лк.

ГОССТРОЙ СССР

СНиП II-85-80

Строительные нормы и правила

Часть II

Нормы проектирования

Глава 85

Вокзалы

Редакция инструктивно-нормативной литературы
Зав. редакцией Г. А. Жигачева
Редактор М. Г. Авешникова
Мл. редактор Л. И. Месяцева
Технические редакторы И. Б. Скакальская, С. Ю. Титова
Корректор К. М. Корепанова
Н/К

Сдано в набор 03.12.81. Подписано в печать 16.03.82. Формат 84×108$^{1}/_{16}$. Бумага тип. № 2. Гарнитура «Литературная». Печать высокая. Усл. печ. л. 1,68. Усл. кр.-отт. 2,1. Уч.-изд. л. 1,35. Тираж 30 000 экз. Изд. № XII-9547. Заказ № 945. Цена 5 коп.

101442, Москва, Стройиздат, Каляевская, 23а

Владимирская типография «Союзполиграфпрома» при Государственном комитете СССР по делам издательств, полиграфии и книжной торговли. 600000, г. Владимир, Октябрьский проспект, д. 7

gost.e-ecolog.ru