

QCVN 10:2015/BGTVT

QUY CHUẨN KỸ THUẬT QUỐC GIA VỀ CHẤT LƯỢNG AN TOÀN KỸ THUẬT VÀ BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG ĐỐI VỚI XE Ô TÔ KHÁCH THÀNH PHỐ

National technical regulation on safety and environmental protection for urban bus

Lời nói đầu

QCVN 10:2015/BGTVT do Cục Đăng kiểm Việt Nam biên soạn, Bộ Khoa học và Công nghệ thẩm định, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành theo Thông tư số 90/2015/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2015.

QCVN 10:2015/BGTVT thay thế QCVN 10:2011/BGTVT.

QUY CHUẨN KỸ THUẬT QUỐC GIA VỀ CHẤT LƯỢNG AN TOÀN KỸ THUẬT VÀ BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG ĐỐI VỚI XE Ô TÔ KHÁCH THÀNH PHỐ

National technical regulation on safety and environmental protection for urban bus

1. QUY ĐỊNH CHUNG

1.1. Phạm vi điều chỉnh

Quy chuẩn này quy định các yêu cầu kỹ thuật và việc kiểm tra chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe ô tô khách thành phố từ 17 chỗ trở lên (sau đây gọi tắt là xe).

1.2. Đối tượng áp dụng

Quy chuẩn này áp dụng đối với các cơ sở sản xuất, lắp ráp, tổ chức, cá nhân nhập khẩu xe, linh kiện của xe và các cơ quan, tổ chức, cá nhân liên quan đến quản lý, kiểm tra, thử nghiệm và chứng nhận chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe ô tô khách thành phố từ 17 chỗ trở lên.

1.3. Giải thích từ ngữ

Quy chuẩn này sử dụng các thuật ngữ được định nghĩa trong Quy chuẩn QCVN 09 : 2015/BGTVT "Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe ô tô" (sau đây gọi tắt là QCVN 09 : 2015/BGTVT) và các thuật ngữ, định nghĩa sau đây:

1.3.1. Xe ô tô khách thành phố (Urban bus) là xe ô tô khách được thiết kế và trang bị để dùng trong thành phố và ngoại ô; loại xe ô tô này có bố trí các ghế ngồi và chỗ đứng cho khách; cho phép khách di chuyển phù hợp với việc dừng, đỗ xe thường xuyên.

1.3.2. Xe ô tô khách thành phố nối toa (Articulated bus) là xe ô tô khách thành phố có hai toa cứng vững trở lên được nối với nhau bằng một khớp quay, khách có thể di chuyển từ toa này sang toa khác. Việc nối hoặc tháo rời các toa chỉ có thể được tiến hành tại xưởng (sau đây gọi tắt là "xe nối toa").

1.3.3. Xe ô tô khách thành phố hai tầng (Double-deck bus) là xe ô tô khách thành phố có hai tầng, có bố trí chỗ cho khách trên cả hai tầng nhưng không có chỗ cho khách đứng trên tầng hai (sau đây gọi tắt là "xe hai tầng").

1.3.4. Xe ô tô khách thành phố không có nóc (Urban bus without roof)^(*) là xe ô tô khách thành phố không có nóc che toàn bộ sàn hoặc một phần sàn xe. Trường hợp xe hai tầng, chỉ có tầng thứ hai được phép không có nóc. Nếu sàn xe nào không có nóc, dù là toàn bộ hay một phần, không được phép bố trí chỗ đứng cho khách ở sàn xe đó (sau đây gọi tắt là "xe không có nóc").

1.3.5. Cầu thang liên thông (Intercommunication staircase) là cầu thang giữa tầng một và tầng hai của xe hai tầng (sau đây được gọi tắt là "cầu thang").

Chú thích: ^(*) Việc lưu hành loại xe này sẽ do cơ quan có thẩm quyền quy định cụ thể.

1.3.6. Bán cầu thang (Half-Staircase) là loại cầu thang để đi từ tầng hai đến một cửa thoát khẩn cấp của xe hai tầng, cầu thang này sau đây được gọi là cầu thang thoát hiểm.

1.3.7. Độ tương phản (Contrast) là sự tương phản về mức độ ánh sáng phản xạ từ bề mặt của các bộ phận hoặc thiết bị của xe do sự khác nhau về màu giữa chúng.

1.3.8. Thiết bị quang học (Optical device) là các thiết bị (gồm gương, các màn hình được bố trí thành một chuỗi kín...) để người lái quan sát được các khu vực trong xe.

1.3.9. Ghế (Seat) là chỗ ngồi dành cho khách, không bao gồm các ghế của người lái hoặc nhân viên phục vụ.

1.3.10. Chiều sâu bậc lên xuống (Deep) là khoảng cách từ mép ngoài của bậc tới mặt đứng giữa bậc với bậc liền kề phía trên hoặc với sàn xe, được đo theo phương nằm ngang.

1.3.11. Khu vực cạnh cửa ra vào (Doorway area) là khu vực gồm các điểm cách mép ngoài của khuôn cửa ra vào không quá một mét được đo theo phương nằm ngang;

1.3.12. Bậc lên xuống ngoài (External step) là bậc lên xuống thứ nhất của cửa vào hoặc cửa ra tính từ mặt đỗ xe.

1.3.13. Sàn xe (Floor) là một phần của thân xe mà mặt trên của nó đỡ hành khách đứng, chân của hành khách ngồi, người lái, nhân viên phục vụ và khung xương ghế;

1.3.14. Lối ra vào (Access passage) là lối đi qua cửa tới lối đi dọc.

1.3.15. Cửa sổ kép hoặc cửa sổ nhiều khoang (Double or multiple window) là cửa sổ thoát khẩn cấp được chia thành hai hoặc nhiều phần bởi một hoặc nhiều đường thẳng (hoặc mặt phẳng thẳng đứng) mà mỗi phần đó có kích thước và lối đi tới nó đảm bảo phù hợp với các quy định của một cửa sổ thoát khẩn cấp bình thường.

1.3.16. Khoang lái (Driver's compartment) là không gian dành riêng cho người lái, trừ các trường hợp khẩn cấp, trong đó có chứa ghế lái, vành tay lái, các cơ cấu, công tắc, thiết bị điều khiển và các trang bị khác phục vụ việc lái và điều khiển các hoạt động của xe.

1.3.17. Khoang khách (Passenger's compartment) là không gian dành cho hành khách sử dụng. Nhà vệ sinh, bếp, quầy rượu (nếu có) không được tính là không gian của khoang khách.

1.3.18. Tổng diện tích sàn (Total floor area) được sử dụng làm cơ sở để tính toán, xác định diện tích sàn ưu tiên tối thiểu, là toàn bộ diện tích sàn của xe, hoặc đối với xe hai tầng là tổng diện tích sàn của tầng một trừ khoang người lái, vòm che bánh xe, khoang bậc lên xuống, cầu thang trong hoặc mọi khoảng trống chỉ định dành cho hành lý.

2. QUY ĐỊNH AN TOÀN KỸ THUẬT VÀ BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG

Xe ô tô khách thành phố phải đảm bảo các yêu cầu được quy định tại Quy chuẩn QCVN 09 : 2015/BGTVT “Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe ô tô” và các yêu cầu riêng nêu tại Quy chuẩn này. Ngoài ra, đối với xe ô tô khách thành phố để người khuyết tật tiếp cận sử dụng thì phải đảm bảo các yêu cầu kỹ thuật về khả năng tiếp cận quy định tại Quy chuẩn QCVN 82 : 2014/BGTVT “Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về ô tô khách thành phố để người khuyết tật tiếp cận sử dụng”.

2.1. Các thông số kỹ thuật

2.1.1. Tỷ lệ phần trăm khối lượng phân bố lên trục dẫn hướng (hoặc các trục dẫn hướng) không nhỏ hơn 20% khối lượng của xe trong trường hợp xe không tải và không nhỏ hơn 25% khối lượng của xe trong trường hợp xe đầy tải. Đối với xe nổi toa, tỉ lệ này được xác định đối với toa xe đầu tiên và không nhỏ hơn 20% trong cả hai trường hợp xe không tải và xe đầy tải.

2.1.2. Khả năng quay vòng: Quy định tại Phụ lục của Quy chuẩn này.

2.1.3. Độ dốc lớn nhất xe vượt được khi đầy tải không nhỏ hơn 20%; đối với xe nổi toa, độ dốc này không nhỏ hơn 12%.

2.1.4. Không được có kết cấu chở hàng hoặc hành lý trên nóc xe.

2.1.5. Diện tích sàn dành cho khách S_0 là toàn bộ diện tích của sàn xe trừ đi các diện tích sau:

- Diện tích khoang lái;

- Diện tích khu vực bậc lên xuống xe và bất cứ khu vực nào khác có bậc mà chiều sâu của bậc nhỏ hơn 300 mm;
- Diện tích khu vực quét của cánh cửa và các chi tiết cơ khí của nó trong quá trình đóng mở cửa;
- Diện tích chỗ ngồi toa (đối với xe nối toa) không cho phép khách được tiếp cận nêu tại mục 2.5.9.6;
- Diện tích khu vực cầu thang, cầu thang thoát hiểm và các bậc cầu thang;
- Diện tích khu vực dành riêng cho công việc của bếp, quầy rượu, nhà vệ sinh (nếu có).

2.1.6. Diện tích sàn dành cho khách đứng S_1 là diện tích được tính bằng diện tích sàn dành cho khách S_0 trừ đi các diện tích sau:

- Diện tích khu vực sàn có độ dốc lớn hơn 8%;
- Diện tích tất cả các khu vực sàn mà khách đứng không thể tiếp cận khi tất cả các ghế ngồi đã được sử dụng;
- Diện tích của các khu vực có chiều cao tính từ sàn nhỏ hơn chiều cao của lối đi dọc (không kể tay nắm khi xác định chiều cao này);
- Diện tích sàn nằm về phía trước (theo chiều tiến của xe) mặt phẳng thẳng đứng vuông góc với trục dọc xe và đi qua tâm bề mặt đệm ngồi của ghế lái;
- Khu vực có kích thước 250 mm phía trước của các ghế ngồi. Kích thước này giảm xuống là 225 mm trong trường hợp ghế được lắp theo vị trí mà mặt phẳng đối xứng của ghế vuông góc với trục dọc của xe;
- Các khu vực sàn nằm ngoài các khu vực trên nhưng không thể đặt vừa một hình chữ nhật có kích thước 400 mm x 300 mm;
- Diện tích sàn dành cho khách tại tầng hai của xe hai tầng;
- Diện tích khu vực để xe lăn.

2.1.7. Số chỗ ngồi tại mỗi tầng của xe không nhỏ hơn số mét vuông của diện tích sàn dành cho khách và nhân viên phục vụ (nếu có) tại tầng đó được làm tròn xuống tới số nguyên gần nhất và được phép giảm thêm 10% đối với tầng một của xe hai tầng.

2.1.8. Việc xác định số chỗ ngồi, số chỗ đứng, số chỗ để xe lăn phải dựa theo nguyên tắc: số chỗ ngồi, số chỗ đứng và số chỗ để xe lăn đều được sử dụng hết.

2.1.9. Tổng khối lượng tính toán của xe lăn và người dùng xe lăn được xác định theo quy định của nhà sản xuất nhưng không nhỏ hơn 250 kg.

2.1.10. Chiều cao toàn bộ của xe không có nóc không được lớn hơn 3,8 m.

2.2. Hệ thống treo

2.2.1. Chịu được tải trọng tác dụng lên nó, đảm bảo độ êm dịu cần thiết khi vận hành trên đường. Đối với xe trang bị hệ thống treo khí nén, phải lắp đặt phù hợp quy định nhà sản xuất và không có rò rỉ khí nén.

2.2.2. Các chi tiết, cụm chi tiết của hệ thống treo phải lắp đặt chắc chắn và đảm bảo cân bằng xe.

2.2.3. Tần số dao động riêng phần được treo của xe ở trạng thái đầy tải (được xác định theo phương pháp quy định tại Phụ lục 1 của Quy chuẩn QCVN 09:2015/BGTVT) không lớn hơn 2,5 Hz.

2.3. Hệ thống nhiên liệu

2.3.1. Yêu cầu đối với hệ thống nhiên liệu xăng hoặc diesel

2.3.1.1. Không được bố trí bất kỳ bộ phận nào của hệ thống nhiên liệu trong khoang khách và khoang người lái.

2.3.1.2. Các bộ phận của hệ thống nhiên liệu phải lắp đặt xa, ngăn cách với các bộ phận phát nhiệt, dây dẫn và các trang thiết bị điện; vị trí lắp đặt phải cách miệng thoát khí thải của ống xả ít nhất là 300 mm và cách các công tắc điện, các giắc nối điện hở ít nhất là 200 mm.

2.3.1.3. Thùng nhiên liệu phải được lắp đặt chắc chắn, cách đầu xe 600 mm trở lên, cách đuôi xe từ 300 mm trở lên và không được nhô ra ngoài thành bên xe.

2.3.1.4. Miệng rót của thùng nhiên liệu phải bố trí ở ngoài và không nhô ra ngoài thành bên của xe.

2.3.2. Yêu cầu đối với hệ thống nhiên liệu khí dầu mỏ hóa lỏng (LPG) hoặc khí thiên nhiên nén (CNG) và các yêu cầu khác đối với hệ thống nhiên liệu

Phải đáp ứng các yêu cầu quy định tại Quy chuẩn QCVN 09 : 2015/BGTVT.

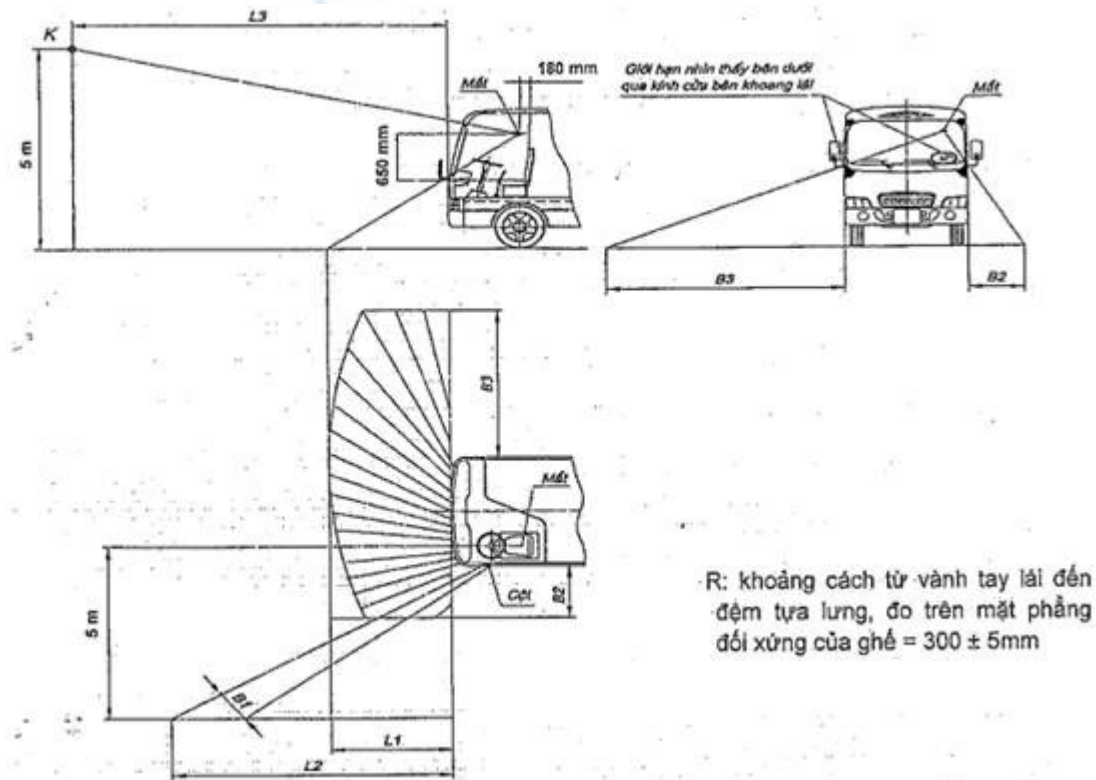
2.4. Chỗ làm việc và tầm nhìn người lái

2.4.1. Khoảng người lái phải có kết cấu đảm bảo cho người lái làm việc an toàn, không bị ảnh hưởng bởi hành khách, hành lý khi xe vận hành.

2.4.2. Kết cấu của ghế người lái, hình dáng đệm tựa, đệm ngồi đảm bảo thuận tiện, thoải mái cho người lái và cho phép điều chỉnh được vị trí ghế lái để đảm bảo tầm nhìn quy định tại mục 2.4.4.

2.4.3. Việc bố trí các chỗ ngồi bên cạnh người lái (nếu có) không được ảnh hưởng tới khả năng điều khiển xe của người lái.

2.4.4. Các chỉ tiêu đánh giá tầm nhìn người lái được minh họa tại Hình 1 và quy định trong Bảng 1.



Hình 1 - Tầm nhìn của người lái

Bảng 1 - Các chỉ tiêu đánh giá tầm nhìn người lái

TT	Chỉ tiêu	Ký hiệu	Giá trị (m)
1	Chiều dài phần không nhìn thấy	L1	≤ 3,0
2	Phần giới hạn bên trái mép trước phần đường do cột che khuất	L2	≤ 7,0

3	Khoảng cách giữa hình chiếu đầu xe và hình chiếu điểm K trên mặt đường (điểm K thuộc tia giới hạn nhìn thấy phía trên, cao hơn mặt đường 5m)	L3	$\leq 10,0$
4	Chiều rộng phần đường không nhìn thấy do cột che khuất	B1	$\leq 1,2$
5	Khoảng cách từ giới hạn bên trái phần đường không nhìn thấy đến thành trái xe	B2	$\leq 2,0$
6	Khoảng cách từ giới hạn bên phải phần đường không nhìn thấy đến thành phải xe	B3	$\leq 6,0$

2.4.5. Nếu khoang lái không có nóc, người lái phải được bảo vệ trước các tác động của gió mạnh, mưa, bụi.

2.4.6. Nếu khoang lái riêng biệt, không thông được với khoang khách thì khoang lái phải có hai lối ra không bố trí trên cùng một thành bên của xe; khi một trong hai lối ra đó là cửa sổ thì phải tuân theo các quy định cho các cửa sổ thoát khẩn cấp quy định tại mục 2.5.4.

2.5. Khoang chở khách (khoang khách)

2.5.1. Phải được thiết kế đảm bảo an toàn cho khách khi vận hành.

2.5.2. Diện tích hữu ích dành cho một khách đứng không nhỏ hơn 0,125 m². Không gian dành cho khách đứng là không gian không bố trí ghế phía trên diện tích sàn dành cho khách đứng quy định tại mục 2.1.6 và phải đáp ứng các yêu cầu sau:

- + Chiều cao hữu ích không nhỏ hơn 1800 mm;
- + Chiều rộng hữu ích không nhỏ hơn 300 mm;
- + Có tay vịn, tay nắm cho khách đứng.

2.5.3. Cửa khách và cầu thang

2.5.3.1. Kích thước hữu ích nhỏ nhất của cửa khách được quy định như Bảng 2.

2.5.3.2. Số lượng cửa khách:

- a) Số lượng cửa khách tối thiểu được quy định như Bảng 3;
- b) Đối với xe nối toa, số lượng cửa khách tối thiểu đối với toa trước là hai, với toa sau là một;
- c) Cửa khách là cửa kép được xem như tương đương với hai cửa khi tính toán số lượng cửa khách;
- d) Đối với xe hai tầng:
 - Mỗi cầu thang được coi là một cửa ra vào của tầng hai;
 - Nếu số lượng khách tầng hai lớn hơn 50 thì xe phải có hai cầu thang hoặc ít nhất có một cầu thang và một cầu thang thoát hiểm.

Bảng 2 - Kích thước hữu ích nhỏ nhất của cửa khách

Số lượng khách	Kích thước cửa hữu ích nhỏ nhất (mm)			
	Cửa đơn		Cửa kép	
	Chiều rộng ⁽¹⁾	Chiều cao	Chiều rộng ⁽¹⁾	Chiều cao
Từ 17 đến 40 khách	650	1700	1200	1700
Trên 40 khách	650	1800	1200	1800
Chú thích:				
⁽¹⁾ Kích thước này được giảm 100 mm khi đo ở độ cao của điểm nhô ra nhất của tay nắm cửa.				

Bảng 3: Số lượng cửa khách tối thiểu

Số lượng khách	17 đến 45	46 đến 90	trên 90
Số lượng cửa khách tối thiểu	1	2	3

2.5.3.3. Yêu cầu khác

- a) Cửa khách phải được bố trí ở thành bên của xe;
- b) Có ít nhất một cửa khách ở thành bên phải theo chiều tiến của xe và nằm ở nửa phía trước xe (trừ xe khách thành phố BRT - Bus Rapid Transit hoặc loại hình vận tải tương tự);
- c) Được phép bố trí một cửa được thiết kế đặc biệt ở phía sau xe hoặc các thành bên xe để phục vụ cho xe lên, xuống xe;
- d) Cửa khách phải mở được dễ dàng từ phía trong, phía ngoài xe và không thể tự mở được khi đã khóa; có cấu tạo bảo đảm an toàn cho khách trong điều kiện sử dụng bình thường.

2.5.3.4. Yêu cầu đối với khu vực khớp nối của xe nối toa:

- a) Khe hở⁽¹⁾ không được che phủ giữa sàn của toa cứng và sàn của mâm xoay hoặc của cơ cấu có tính năng tương đương với mâm xoay phải như sau:

- Không lớn hơn 1 cm: Khi các bánh xe ở trên cùng một mặt phẳng;
- Không lớn hơn 2 cm: Khi các bánh xe của trục xe liền kề khớp nối đỡ trên bề mặt cao hơn bề mặt đỡ của bánh xe các trục xe khác 15 cm;

Chú thích:⁽¹⁾ Được đo khi xe không tải và đỡ trên mặt phẳng nằm ngang

- b) Chênh lệch về độ cao giữa mặt sàn của toa cứng và mặt sàn của mâm xoay đo tại khớp nối:

- Không lớn hơn 2 cm: Khi tất cả bánh xe ở trên cùng một mặt phẳng;
- Không lớn hơn 3 cm: Khi các bánh xe của trục xe liền kề khớp nối ở vị trí cao hơn bề mặt đỡ của bánh xe các trục xe khác 15 cm.

2.5.4. Cửa thoát khẩn cấp

Xe phải có cửa thoát khẩn cấp; cửa khách không được tính là cửa thoát khẩn cấp. Cửa thoát khẩn cấp trên xe phải phù hợp với các yêu cầu sau:

2.5.4.1. Kích thước nhỏ nhất của cửa thoát khẩn cấp:

Chiều rộng x chiều cao = 550 mm x 1200 mm.

2.5.4.2. Cửa thoát khẩn cấp có thể được mở dễ dàng từ bên trong hoặc bên ngoài xe khi xe đứng yên. Cửa thoát khẩn cấp có thể được khóa từ bên ngoài xe nhưng phải đảm bảo yêu cầu cửa thoát khẩn cấp luôn có thể được mở từ bên trong bằng cơ cấu mở thông thường trong mọi trường hợp.

2.5.4.3. Cửa thoát khẩn cấp không được là cửa trượt hoặc cửa mà việc đóng mở phải sử dụng năng lượng (điện, khí nén...).

2.5.4.4. Mọi cơ cấu, thiết bị để mở một cửa thoát khẩn cấp từ bên ngoài (cửa thoát khẩn cấp ở tầng một đối với xe hai tầng) phải nằm trong khoảng độ cao từ 1000 mm đến 1500 mm tính từ bề mặt đỡ xe và cách cửa thoát khẩn cấp đó không quá 500 mm. Mọi cơ cấu, thiết bị để mở cửa thoát khẩn cấp từ bên trong phải nằm trong khoảng độ cao từ 1000 mm đến 1500 mm tính từ mặt trên của sàn xe hoặc bậc gần nhất với cơ cấu, thiết bị đó và cách cửa thoát khẩn cấp đó không quá 500 mm. Không áp dụng đối với cơ cấu, thiết bị nằm trong khoang lái.

2.5.4.5. Cửa thoát khẩn cấp lắp phía thành bên xe ô tô phải được lắp bản lề ở cạnh cửa phía trước theo chiều tiến của xe và cửa phải được mở ra phía ngoài. Được phép lắp đai kiểm tra, dây xích, hoặc các thiết bị hạn chế khác nếu chúng không ngăn cản việc mở cửa thoát khẩn cấp và vẫn duy trì góc mở ít nhất là 100°. Nếu đường kiểm tra lối đi tới cửa thoát khẩn cấp có thể dễ dàng được đưa tới cửa thoát khẩn cấp thì không phải áp dụng quy định về góc mở nhỏ nhất 100°.

2.5.4.6. Cửa thoát khẩn cấp phải được bảo vệ để tránh việc mở cửa một cách vô ý. Yêu cầu này không áp dụng đối với cửa thoát khẩn cấp được khóa tự động khi xe ô tô di chuyển với vận tốc lớn hơn 5km/h.

2.5.4.7. Phải có thiết bị cảnh báo bằng âm thanh cho người lái khi cửa thoát khẩn cấp chưa được đóng hoàn toàn và thiết bị cảnh báo phải hoạt động khi chỉ cần có sự dịch chuyển khỏi vị trí quy định của tay nắm hoặc móc cửa.

2.5.4.8. Cửa sổ thoát khẩn cấp phải có diện tích tối thiểu là 0,4 m² và phải đặt lọt một đường hình chữ nhật có kích thước chiều cao 500 mm, chiều rộng 700 mm (khi đó, cửa sổ thoát khẩn cấp được xem như cửa thoát khẩn cấp).

2.5.4.9. Cửa sổ thoát khẩn cấp tại mặt sau xe phải đáp ứng quy định tại mục 2.5.4.8. hoặc phải đặt được một đường hình chữ nhật có kích thước chiều cao 350 mm, chiều rộng 1550 mm với các góc của hình chữ nhật được làm tròn với bán kính góc lượn không quá 250 mm (khi đó, cửa sổ thoát khẩn cấp tại mặt sau xe được xem như cửa thoát khẩn cấp).

2.5.4.10. Cửa sổ thoát khẩn cấp loại bản lề phải mở ra phía ngoài xe.

2.5.4.11. Cửa sổ thoát khẩn cấp phải có khả năng mở ra dễ dàng từ bên trong và bên ngoài xe nhờ một cơ cấu phù hợp hoặc được chế tạo bằng kính có độ bền cao.

2.5.4.12. Các cửa sổ thoát khẩn cấp có thể được khóa từ bên ngoài phải được cấu tạo sao cho có khả năng dễ dàng mở ra tại bất kỳ thời điểm nào từ phía bên trong xe.

2.5.4.13. Đối với các cửa sổ thoát khẩn cấp lắp loại bản lề ngang ở cạnh trên của cửa, phải trang bị một cơ cấu thích hợp để giữ cửa ở trạng thái mở hoàn toàn và không cản trở lối ra vào cửa sổ thoát khẩn cấp từ bên trong hoặc bên ngoài xe.

2.5.4.14. Chiều cao cạnh dưới cửa sổ thoát khẩn cấp bố trí tại thành bên của xe tính từ sàn xe ngay bên dưới cửa sổ thoát khẩn cấp đó (không kể các khu vực hốc bánh xe), không được lớn hơn 1200 mm và không được nhỏ hơn 650 mm đối với cửa sổ thoát khẩn cấp có bản lề hoặc 500 mm đối với cửa sổ thoát khẩn cấp được chế tạo bằng kính có độ bền cao.

Trong trường hợp cửa sổ thoát khẩn cấp có bản lề, chiều cao cạnh dưới có thể giảm nhưng không được nhỏ hơn 500 mm nếu ô cửa sổ có trang bị che chắn bảo vệ tới độ cao 650 mm để phòng ngừa khả năng hành khách có thể ngã ra ngoài xe từ cửa sổ. Đối với những ô cửa sổ có che chắn bảo vệ này, kích thước của phần ô cửa sổ phía trên phần che chắn bảo vệ không được nhỏ hơn kích thước nhỏ nhất quy định với cửa sổ thoát khẩn cấp.

2.5.4.15. Số lượng cửa thoát khẩn cấp tối thiểu được quy định tại Bảng 4.

Bảng 4 - Số lượng cửa thoát khẩn cấp tối thiểu

Số lượng khách ⁽¹⁾	17 ÷ 30	31 ÷ 45	46 ÷ 60	61 ÷ 75	76 ÷ 90	> 90
Số cửa thoát khẩn cấp tối thiểu ⁽²⁾	4	5	6	7	8	9

Chú thích:

(1) Đối với xe hai tầng/xe nối toa, số khách được hiểu là số lượng khách, người lái và nhân viên phục vụ tại mỗi tầng/mỗi toa.

(2) Cửa khách không được tính là cửa thoát khẩn cấp;

Cửa thoát khẩn cấp trong bảng này bao gồm cửa thoát khẩn cấp và cửa sổ thoát khẩn cấp.

2.5.4.16. Nhà vệ sinh, bếp, quầy rượu (nếu có), khu vực nối giữa các toa không được liệt kê khi tính toán số lượng cửa thoát khẩn cấp ở trên.

2.5.4.17. Cửa sổ kép hoặc cửa sổ có nhiều khoang được tính tương đương với hai cửa sổ thoát khẩn cấp khi đáp ứng các quy định về cửa sổ thoát khẩn cấp.

2.5.4.18. Tại mỗi cửa thoát khẩn cấp, cửa sổ thoát khẩn cấp phải ghi rõ từ "CỬA THOÁT KHẨN CẤP" hoặc "EMERGENCY EXIT" hoặc cả hai từ trên cùng với các chỉ dẫn cần thiết. Tại vị trí gần