Вестник Мэра и Правительства Москвы

Специальный выпуск № 51

декабрь 2015

Индекс по каталогу
Агентство «Роспечать»
73748

С О Д Е Р Ж А Н И Е

ПОСТАНОВЛЕНИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА МОСКВЫ

Об утверждении региональных нормативов градостроительного проектирования города Москвы в области транспорта, автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения от 23.12.15 № 945-ПП 2

ПОСТАНОВЛЕНИЯ РЕГИОНАЛЬНОЙ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ КОМИССИИ ГОРОДА МОСКВЫ

Об установлении тарифов на тепловую энергию (мощность), поставляемую потребителям акционерного общества «Управление технической эксплуатации Выставки достижений народного хозяйства», на 2016—2018 годы от 18.12.15 № 495-тэ 18

Об установлении тарифов на тепловую энергию (мощность), поставляемую потребителям общества с ограниченной ответственностью «СОЦИУМ-СООРУЖЕНИЕ», на 2016—2018 годы от 18.12.15 № 496-тэ 19

Об установлении тарифов на горячую воду (горячее водоснабжение), поставляемую обществом с ограниченной ответственностью «Теплосервис» потребителям с использованием закрытых систем горячего водоснабжения, на 2016—2018 годы от 18.12.15 № 497-гв 21

Об установлении тарифов на горячую воду (горячее водоснабжение), поставляемую Федеральным государственным бюджетным учреждением «Оздоровительный комплекс «Бор» Управления делами Президента Российской Федерации по объекту «Оздоровительный комплекс «Пахра» потребителям с использованием закрытых систем горячего водоснабжения, на 2016—2018 годы от 18.12.15 № 498-гв 22

Об установлении тарифов на горячую воду (горячее водоснабжение), поставляемую обществом с ограниченной ответственностью «КОТБУТ» потребителям с использованием закрытых систем горячего водоснабжения, на 2016—2018 годы от 18.12.15 № 499-гв 23

Об установлении тарифов на горячую воду (горячее водоснабжение), поставляемую Государственным бюджетным учреждением социального обслуживания Московской области «Центр социально-медицинской реабилитации инвалидов и ветеранов боевых действий «Ясенки» потребителям с использованием закрытых систем горячего водоснабжения, на 2016—2018 годы от 18.12.15 № 500-гв 25

ИНФОРМАЦИЯ

Сообщение о планируемом изъятии для государственных нужд объектов недвижимого имущества, расположенных в зоне строительства объекта: Транспортная развязка на пересечении МКАД с Волоколамским шоссе 27

gost.e-ecolog.ru

ПОСТАНОВЛЕНИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА МОСКВЫ

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ РЕГИОНАЛЬНЫХ НОРМАТИВОВ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОГО ПРОЕКТИРОВАНИЯ ГОРОДА МОСКВЫ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА, АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ РЕГИОНАЛЬНОГО ИЛИ МЕЖМУНИЦИПАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ

Постановление Правительства Москвы от 23 декабря 2015 года № 945-ПП

В соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, Законом города Москвы от 25 июня 2008 г. № 28 «Градостроительный кодекс города Москвы», постановлением Правительства Москвы от 23 декабря 2014 г. № 801-ПП «Об утверждении Положения о содержании, порядке подготовки, утверждения и изменения нормативов градостроительного проектирования города Москвы» и в целях обеспечения градостроительной деятельности в городе Москве **Правительство Москвы постановляет:**

1. Утвердить региональные нормативы градостроительного проектирования города Москвы в области транспорта, автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения (приложение).

2. Внести изменения в постановление Правительства Москвы от 25 января 2000 г. № 49 «Об утверждении Норм и правил проектирования планировки и застройки Москвы МГСН 1.01-99» (в редакции постановлений Правительства Москвы от 26 декабря 2000 г. № 1033, от 25 июня 2002 г. № 473-ПП, от 19 августа 2003 г. № 693-ПП, от 6 сентября 2005 г. № 684-ПП, от 4 октября 2005 г. № 769-ПП, от 11 октября 2005 г. № 773-ПП, от 25 июля 2006 г. № 558-ПП, от 22 августа 2006 г. № 593-ПП, от 26 сентября 2006 г. № 724-ПП):

2.1. Дефисы первый и второй пункта 4.2 раздела 4 приложения к постановлению изложить в следующей редакции:

«— пешеходная доступность остановок общественного пассажирского транспорта: внеуличного, наземного пассажирского — в соответствии с региональными нормативами градостроительного проектирования города Москвы в области транспорта, автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения (далее — региональные нормативы градостроительного проектирования города Москвы);

— обеспеченность местами паркирования автомобилей — в соответствии с региональными нормативами градостроительного проектирования города Москвы;».

2.2. Второе предложение абзаца первого пункта 4.5.4 раздела 4 приложения к постановлению изложить в следующей редакции: «Длина пешеходного перехода из любой точки центра до ближайшей площадки временного хранения автомобилей должна определяться в соответствии с региональными нормативами градостроительного проектирования города Москвы, до общественного туалета не должна превышать 150 м.».

2.3. Пункты 4.6.4, 4.7.2, 4.10.3, таблицу 4.1 раздела 4, дефис двенадцатый пункта 5.3, пункты 5.13, 5.21, 5.28, 5.38 раздела 5, пункты 6.6.1, 6.6.2, 6.6.3 раздела 6, пункт 7.3.5 раздела 7, раздел 9 приложения к постановлению признать утратившими силу.

2.4. Пункт 4.7.4 раздела 4 приложения к постановлению изложить в следующей редакции:

«4.7.4. Длина пешеходного перехода из любой точки многофункциональной зоны до остановки общественного пассажирского транспорта должна определяться в соответствии с региональными нормативами градостроительного проектирования города Москвы, до общественного туалета не должна превышать 200 м.».

2.5. Второй абзац пункта 4.9.2 раздела 4 приложения к постановлению изложить в следующей редакции:

«Размещение стоянок для паркирования автомобилей осуществляется в соответствии с региональными нормативами градостроительного проектирования города Москвы, размещение общественных туалетов не далее чем в 200 м от любой точки на территории центра.».

2.6. В пункте 4.11.3 раздела 4 приложения к постановлению слова «, с учетом удаленности от магистралей и станций метро (табл.4.1)» заменить словами «. Удаленность от магистралей и станций метро определяется в соответствии с региональными нормативами градостроительного проектирования города Москвы».

2.7. Дефисы девятый, десятый, одиннадцатый пункта 5.3 раздела 5 приложения к постановлению изложить соответственно в следующей редакции:

«— длина пешеходных подходов до остановочных пунктов наземного общественного пассажирского транспорта — в соответствии с региональными нормативами градостроительного проектирования города Москвы;

— длина пешеходных подходов от остановочных пунктов наземного общественного пассажирского транспорта до объектов массового посещения — в соответствии с региональными нормативами градостроительного проектирования города Москвы;

— обеспеченность местами хранения автомобилей, максимально допустимый уровень территориальной пешеходной доступности — в соответствии с региональными нормативами градостроительного проектирования города Москвы;».

3. Настоящее постановление вступает в силу со дня его официального опубликования.

4. Действие настоящего постановления не распространяется на:

4.1. Проекты планировки территории и проекты межевания территории, по которым на день вступления в силу настоящего постановления проведены публичные слушания.

4.2. Градостроительные планы земельных участков, по которым заявления о подготовке поступили в Комитет по архитектуре и градостроительству города Москвы до вступления в силу настоящего постановления.

5. Контроль за выполнением настоящего постановления возложить на заместителя Мэра Москвы в Правительстве Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Хуснуллина М.Ш.

Мэр Москвы **С.С.Собянин**

Приложение
к постановлению Правительства Москвы
от 23 декабря 2015 г. № 945-ПП

Региональные нормативы градостроительного проектирования города Москвы в области транспорта, автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения

ЧАСТЬ I. Основная часть (расчётные показатели минимально допустимого уровня обеспеченности объектами транспортной инфраструктуры регионального значения населения города Москвы и расчётные показатели максимально допустимого уровня территориальной доступности таких объектов для населения города Москвы)

1. Общие положения

1.1. Объекты нормирования:

1.1.1. Настоящие региональные нормативы градостроительного проектирования города Москвы в области транспорта, автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения (далее также — РНГПТ, нормативы) включают в себя расчетные показатели минимально допустимого уровня обеспеченности объектами регионального или межмуниципального значения (далее — регионального значения) и расчетные показатели максимально допустимого уровня территориальной доступности таких объектов для населения города Москвы.

1.1.2. К объектам нормирования относятся объекты транспортной инфраструктуры регионального значения города Москвы:

1.1.2.1. Линейные объекты улично-дорожной сети.

1.1.2.2. Остановки и станции городского, пригородно-городского общественного пассажирского транспорта, транспортно-пересадочные узлы.

1.1.2.3. Сооружения, предназначенные для использования неограниченным кругом лиц в целях паркирования, хранения индивидуальных легковых автомобилей, в том числе автостоянки, паркинги, гаражи.

1.1.2.4. Объекты грузового транспорта и обслуживания перевозок грузов, в том числе объекты логистики, склады, терминалы, оптовые базы.

1.1.2.5. Объекты технического обслуживания транспортных средств, в том числе автозаправочные станции, станции технического обслуживания, транспортно-эксплуатационные предприятия городского транспорта.

1.2. Индикаторы и показатели:

1.2.1. В качестве расчетной базы устанавливается следующий набор индикаторов и показателей (таблицы 1.1, 1.2), по которым оценивается уровень развития территориальной транспортной системы, обеспечиваемый средствами градостроительного проектирования.

Таблица 1.1

Основные транспортные показатели[1]

№ п/п	Показатель	Значение (в пределах МКАД)	Значение (в пределах города)
1	Среднее время поездки на индивидуальном транспорте, минут	66	69
2	Среднее время поездки на общественном транспорте, минут	48	52
3	Средняя длина поездки на индивидуальном транспорте, км	17	19
4	Средняя длина поездки на общественном транспорте, км	20	21

Таблица 1.2

Дополнительные транспортные индикаторы и показатели[2]

№ п/п	Индикатор, показатель	Значение[3]
1	Среднее время в пути до мест приложения труда на индивидуальном транспорте, минут	105
2	Среднее время в пути до мест приложения труда на общественном транспорте, минут	61
3	Средняя скорость на сети магистральных улиц и дорог, км/час	36
4	Количество часов пиковой загрузки улично-дорожной сети (с учётом утреннего и вечернего час-пиков), часов	5

№ п/п	Индикатор, показатель	Значение[3]
5	Соотношение времени в пути по свободной сети и в часы пиковой загрузки на индивидуальном транспорте, коэффициент	2,5
6	Соотношение времени в пути по свободной сети и в часы пиковой загрузки на общественном транспорте, коэффициент	1,25
7	Среднее увеличение продолжительности поездки в час «пик» в сравнении со среднесуточным значением, процентов	30
8	Возможное расстояние поездки за 45 мин. на свободной сети на индивидуальном транспорте, (среднее значение из точки отправления), км	около 26

1.2.2. Индикаторы и показатели, приведенные в таблицах 1.1 и 1.2, учитываются при разработке документов территориального планирования и подлежат актуализации в порядке, предусмотренном пунктом 6 части III настоящих нормативов.

2.Термины и определения

2.1. Для целей настоящих региональных нормативов градостроительного проектирования города Москвы в области транспорта, автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения (далее — РНГПТ) установлены следующие термины и определения:

2.1.1. Улично-дорожная сеть (далее также — УДС) — выделенные в красных линиях территории общего пользования в целях размещения улиц и дорог общего пользования, площадей, искусственных дорожных сооружений, элементов обустройства, обеспечивающие связь территорий города Москвы, их пешеходную и транспортную доступность.

2.1.2. Магистральная улично-дорожная сеть — часть УДС, а именно, выделенные в красных линиях территории общего пользования в целях размещения магистральных улиц и дорог, обеспечивающих межрегиональные и региональные транспортные связи: магистральные дороги скоростного и регулируемого движения, магистральные улицы общегородского значения с непрерывным и регулируемым движением.

2.1.3. Распределительная улично-дорожная сеть — часть УДС, а именно, выделенные в красных линиях территории общего пользования в целях размещения распределительных улиц и дорог, обеспечивающих сбор и распределение транспортных потоков между сетями магистральных и местных улиц и дорог: магистральные улицы районного значения.

2.1.4. Местная улично-дорожная сеть — часть УДС, а именно, выделенные в красных линиях территории общего пользования в целях размещения местных улиц и дорог, местных проездов, обеспечивающих транспортную и пешеходную связь внутри элементов планировочной структуры.

2.1.5. Внутриквартальный проезд — проезжая часть территории квартала, вне красных линий, используемая как элемент внутриквартальной коммуникационной системы, связанной в свою очередь с УДС. Предназначен для обслуживания застройки.

2.1.6. Плотность сети наземного городского общественного пассажирского транспорта — протяженность улиц и дорог, по которым организовано движение наземного городского общественного пассажирского транспорта, в том числе наземного электрического транспорта, приходящаяся на единицу площади города в квадратных километрах;

2.1.7. Плотность улично-дорожной сети — отношение суммарной протяжённости (км) всех улиц и дорог к площади обслуживаемой ими городской территории (кв. км).

2.1.8. Плотность магистральной улично-дорожной сети — отношение суммарной протяжённости (км) магистральных улиц и дорог к площади обслуживаемой ими городской территории (кв. км).

2.1.9. Плотность распределительной улично-дорожной сети — отношение суммарной протяжённости (км) распределительных улиц и дорог к площади обслуживаемой ими городской территории в (кв. км).

2.1.10. Плотность местной улично-дорожной сети — отношение суммарной протяжённости (км) местных улиц и дорог к площади обслуживаемой ими городской территории (кв. км).

2.1.11. Городской общественный пассажирский транспорт — система транспортных средств, совершающих организованно регулярные перевозки населения в пределах города Москвы (такси, маршрутное такси, автобусы, троллейбусы, все виды рельсового и электрического транспорта).

2.1.12. Наземный городской общественный пассажирский транспорт (далее также — НПТ) — система наземных транспортных средств, совершающих организованно регулярные перевозки населения в пределах города Москвы.

2.1.13. Транспортно-пересадочный узел (далее также — ТПУ) — комплекс объектов недвижимого имущества, включающий в себя земельный участок либо несколько земельных участков с расположенными на них, над или под ними объектами транспортной инфраструктуры, а также другими объектами, предназначенными для обеспечения безопасного и комфортного обслуживания пассажиров в местах их пересадок с одного вида транспорта на другой.

2.1.14. Парковка (парковочное место) — специально обозначенное и при необходимости обустроенное и оборудованное место, являющееся в том числе частью автомобильной дороги и (или) примыкающее к проезжей части и (или) тротуару, обочине, эстакаде или мосту либо являющееся частью подэстакадных или подмостовых пространств, площадей и иных объектов улично-дорожной сети, зданий, строений или сооружений и предназначенное для организованной стоянки транспортных средств на платной основе или без взимания платы по решению собственника или иного владельца автомобильной дороги, собственника земельного участка либо собственника соответствующей части здания, строения или сооружения.

2.1.15. Гаражи — отдельно стоящие, встроенные, встроенно-пристроенные, пристроенные парковки, с устройством для въезда автомобилей прямолинейных или криволинейных рамп, полурамп, наклонных полов, лифтовых подъёмников, механизированных и автоматизированных подъёмников и манипуляторов.

2.1.16. Гостевая парковка — временная парковка, предназначенная для парковки легковых автомобилей посетителей жилой застройки.

2.1.17. Приобъектная парковка — парковка, предназначенная для временной стоянки автотранспортных средств сотрудников и посетителей объекта или группы объектов.

2.1.18. Перехватывающая парковка — временная парковка для перехвата потоков легкового транспорта, направленных в центр города Москвы, расположенная возле станций скоростного внеуличного транспорта: по радиальным направлениям, на периферии города, на подъездах к городу.

2.1.19. Открытая парковка — тип парковки, расположенной в границах квартала, в виде площадок и парковок вдоль внутриквартальных проездов, а также внеуличных в виде карманов, отступающих от проезжей части.

2.1.20. Постоянное хранение индивидуального транспорта — обеспечение потребности населения, проживаю-

щего в жилой застройке, парковочными местами хранения индивидуального транспорта.

2.1.21. Временное хранение индивидуального транспорта — обеспечение потребности в парковочных местах для работающих и посетителей объектов различного функционального назначения. Также к временным относят гостевые и перехватывающие парковки.

2.1.22. Жилой квартал — территория в границах красных линий, предназначенная для размещения преимущественно жилой застройки.

2.1.23. Дневное население — население города Москвы, состоящее из лиц, присутствующих в дневное время на рассматриваемой территории независимо от причины (работа, учёба, досуг, пребывание по месту жительства).

2.1.24. Население, проживающее в районах города Москвы — население города Москвы, состоящее из лиц, постоянно проживающих на рассматриваемой территории.

2.2. Термины и определения, не указанные в пункте 2.1. настоящего раздела , применяются в значениях, определенных нормативными правовыми актами Российской Федерации и города Москвы.

3. Улично-дорожная сеть

3.1. Классификация улично-дорожной сети

Для определения плотности УДС улицы и дороги следует дифференцировать по их основному назначению.

3.2. Минимально допустимый уровень обеспеченности объектами автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения:

3.2.1. Плотность улично-дорожной сети

Градостроительное проектирование улично-дорожной сети осуществляется на основании расчётных показателей плотности улично-дорожной сети, определяющей минимально допустимый уровень обеспеченности автомобильными дорогами регионального и межмуниципального значения: в границах МКАД — 6,0 км/км^2; за пределами МКАД — 2 км/км^2 (в расчете на застроенные территории) .

3.2.2 Плотность магистральной улично-дорожной сети в среднем по городу: 1,5 км/км^2.

3.2.3. Плотность распределительной улично-дорожной сети в среднем по городу: 2 км/км^2.

3.2.4. Плотность местной улично-дорожной сети в среднем по городу: 2,5 км/км^2.

3.3. Площадь внутриквартальных проездов предусматривается из расчёта не менее 20 % от площади территории жилого квартала, ограниченного красными линиями, с плотностью застройки не выше 25 тыс.кв.м./га. В расчёт не принимается территория с твёрдым покрытием, предназначенная специально для паркирования автомобилей.

3.4. При проектировании и реконструкции (включая надстройку этажей и мансард) сложившихся кварталов жилых, общественно-деловых зон, в том числе на территории Троицкого и Новомосковского административных округов (ТиНАО), плотность застройки[4] допускается повышать при соблюдении плотности прилегающей к кварталу магистральной улично-дорожной сети и распределительной улично-дорожной сети («ячейки» в магистральной улично-дорожной сети) в соответствии с таблицей 3.1.

Таблица 3.1

Распределительная улично-дорожная сеть / Магистральная улично-дорожная сеть	0,5 км/км^2	1,0 км/км^2	1,5 км/км^2	2,0 км/км^2	2,5 км/км^2
0,5 км/км^2	10,00 тыс.кв.м/га	10,50 тыс.кв.м/га	11,00 тыс.кв.м/га	11,50 тыс.кв.м/га	12,00 тыс.кв.м/га
1,0 км/км^2	10,50 тыс.кв.м/га	12,50 тыс.кв.м/га	15,00 тыс.кв.м/га	17,00 тыс.кв.м/га	19,00 тыс.кв.м/га
1,5 км/км^2	11,00 тыс.кв.м/га	15,00 тыс.кв.м/га	18,50 тыс.кв.м/га	22,00 тыс.кв.м/га	26,00 тыс.кв.м/га
2,0 км/км^2	11,50 тыс.кв.м/га	17,00 тыс.кв.м/га	22,00 тыс.кв.м/га	28,00 тыс.кв.м/га	33,00 тыс.кв.м/га
2,5 км/км^2	12,00 тыс.кв.м/га	19,00 тыс.кв.м/га	26,00 тыс.кв.м/га	33,00 тыс.кв.м/га	40,00 тыс.кв.м/га

3.5. В расчётах интенсивности движения автотранспорта и расчёте потребности в парковках при разработке документов территориального планирования применяется показатель — количество индивидуального транспорта на 1000 жителей:

— на 2015 г. — 370 единиц;

— на период до 2018 г. — с учётом прироста числа автомобилей на 3,3% в год (прирост принят в соответствии с Генеральным планом города Москвы, утвержденным Законом города Москвы от 5 мая 2010 г. № 17 «О генеральном плане города Москвы»).

4. Городской общественный пассажирский транспорт

4.1.Наземный городской общественный пассажирский транспорт

4.1.1. Размещение объектов и инфраструктуры наземного городского общественного пассажирского транспорта следует проводить в соответствии с Государственной программой города Москвы «Развитие транспортной системы», утверждённой постановлением Правительства города Москвы от 2 сентября 2011 г. № 408-ПП «Об утверждении Государственной программы города Москвы «Развитие транспортной системы» на 2012—2016 годы и на перспективу до 2020 года».

Расчётные показатели плотности сети НПТ определяют минимально допустимый уровень обеспеченности объектами наземного городского общественного пассажирского транспорта.

Плотность сети НПТ предусматривать:

— в центральной части города Москвы (зона урбанизации Т7, в соответствии с приложением 2 к настоящим региональным нормативам градостроительного проектирования города Москвы в области транспорта, автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения) — не менее 4,0 км/км^2;

— в среднем по городу Москве — не менее 2,5 км/км^2

— на территории ТиНАО — не менее 1,5 км/км^2

4.1.2. Максимально допустимый уровень территориальной пешеходной доступности для населения до остановок наземного городского общественного пассажирского транспорта должен составлять:

— от мест проживания или мест приложения труда — не более 400 м;

— от объектов массового посещения — не более 250 м;

— от объектов социального обслуживания и поликлиник — не более 150 м;

— от проходных предприятий в производственных и коммунально-складских зонах — не более 400 м;

— от главного входа зон массового отдыха и спорта — не более 800 м.

В районах индивидуальной жилой застройки дальность пешеходных подходов к ближайшей остановке наземного городского общественного пассажирского транспорта может быть увеличена до 600 м.

4.2.Скоростной внеуличный общественный пассажирский транспорт:

4.2.1. Метрополитен, скоростной трамвай. Проектирование линий, сооружений и устройств метрополитена осуществляется в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации. Должен быть обеспечен нормируемый уровень пешеходной или транспортной доступности.

Максимально допустимый уровень территориальной пешеходной доступности для населения до станций скоростного внеуличного общественного пассажирского транспорта должен составлять:

— до станций метрополитена в центральной части города — не более 500 м;

— до станций метрополитена, скоростного трамвая в пределах МКАД — не более 700 м;

— до станций метрополитена, скоростного трамвая на территории за пределами МКАД — не нормируется.

Максимально допустимый уровень территориальной транспортной доступности для населения до станций скоростного внеуличного общественного пассажирского транспорта :

— в пределах МКАД (включая центральную часть города) — не более 2200 м;

— за пределами МКАД — не нормируется.

4.2.2. Железнодорожный транспорт. Проектирование новых железнодорожных линий, а также реконструкция существующих, в том числе Московской кольцевой железной дороги (МКЖД), осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Объекты железнодорожного транспорта размещаются в соответствии с документами стратегического и территориального планирования Российской Федерации.

Расчётные показатели минимального допустимого уровня обеспеченности объектами железнодорожного транспорта и их территориальной доступности не нормируются.

При размещении объектов МКЖД провозную способность следует определять из расчёта заполняемости — 1200 человек/электропоезд.

Станции ЖД и МКЖД учитываются при определении максимально допустимого уровня территориальной пешеходной и транспортной доступности для населения, определенной пунктом 4.2.1. настоящих нормативов.

4.3. Воздушный транспорт. Аэродромы, аэропорты гражданской авиации и объекты единой системы организации воздушного движения размещаются в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Расчётные показатели минимального допустимого уровня обеспеченности объектами воздушного транспорта для гражданской авиации коммерческого назначения (вертолётные площадки) и их территориальной доступности для населения не нормируются.

4.4. Водный транспорт. Объекты водного транспорта размещаются в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Потребность в причалах определяется отдельно для местных внутригородских пассажирских линий и экскурсионно-прогулочных пассажирских линий. Рекомендуется предусматривать отдельные причалы.

Расчётные показатели минимального допустимого уровня обеспеченности объектами водного транспорта и их территориальной доступности для населения не нормируются.

4.5. Велосипедный транспорт. Объекты велосипедного транспорта размещаются в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Расчётные показатели минимального допустимого уровня обеспеченности объектами велосипедного транспорта и их территориальной доступности для населения не нормируются.

5. Транспортно-пересадочные узлы

5.1. Классификация транспортно-пересадочных узлов (далее также — ТПУ):

5.1.1. 1-й уровень — транспортно-пересадочные узлы федерального значения, обеспечивающие транспортную связность системы расселения на территории Российской Федерации и транспортные связи с зарубежными странами, к которым относят:

— внутрироссийские и международные аэропорты;

— международные железнодорожные вокзалы (входящие в состав проходящих по территории Российской Федерации транспортных коридоров).

5.1.2. 2-й уровень — транспортно-пересадочные узлы межрегионального значения, обеспечивающие транспортные связи со смежными регионами Российской Федерации и внутри отдельных регионов страны, к которым относят:

— внутрироссийские железнодорожные станции;

— речные порты местного значения;

— аэропорты местного значения;

— региональные автовокзалы и автостанции;

— железнодорожные станции пересадочные с городскими системами скоростного внеуличного транспорта (далее — СВТ).

5.1.3. 3-й уровень — транспортно-пересадочные узлы городского значения, обеспечивающие транспортные связи внутри города Москвы.

5.2. Виды пересадок ТПУ 2-го и 3-го уровней.

5.2.1. 1-й вид — индивидуальный автомобильный транспорт, скоростной внеуличный общественный пассажирский транспорт, наземный общественный пассажирский транспорт;

5.2.2. 2-й вид — индивидуальный автомобильный транспорт, скоростной внеуличный общественный пассажирский транспорт;

5.2.3. 3-й вид — индивидуальный автомобильный транспорт, наземный общественный пассажирский транспорт.

5.3. Состав ТПУ 2-го и 3-го уровней определяет минимально допустимый уровень обеспеченности объектами транспортно-пересадочного комплекса в зависимости от перспективного пассажирооборота согласно таблице 5.1.

5.3.1 Состав ТПУ 1-го уровня не нормируется настоящими нормативами градостроительного проектирования города Москвы, определяется в соответствии с законодательством Российской Федерации

Таблица 5.1

№ п/п	Состав ТПУ	Пассажиропоток в утренние «час-пик», тыс. пассажиров							
		1-й вид пересадок ТПУ				2-й вид пересадок ТПУ		3-й вид пересадок ТПУ	
		до 18	18-35	35-50	более 50	до 18	18-35	до 18	18-35
1	Пересадочный комплекс	-	+	+	+	-	-	-	-
2	Перехватывающая парковка	+	+	+	+	+	+	+	+
3	Отстойно-разворотные площадки и конечные станции[5]	+	+	+	+	-	-	-	+
4	Объекты попутного обслуживания пассажиров социально-бытового назначения	+	+	+	+	+	+	+	+
5	Многофункциональные комплексы в составе ТПУ	+	+	-	-	+	+	+	+

5.4. Максимально допустимый уровень территориальной пешеходной доступности объектов внутри ТПУ, расположенных в границах МКАД (кроме вновь строящихся станций метрополитена и объектов скоростного внеуличного общественного пассажирского транспорта), следует предусматривать в соответствии с заданием на проектирование.

Максимально допустимый уровень территориальной пешеходной доступности объектов внутри ТПУ, расположенных за пределами МКАД, на территории ТиНАО, а также для вновь строящихся станций метрополитена и объектов скоростного внеуличного общественного пассажирского транспорта в границах МКАД, следует предусматривать:

— от остановок НПТ до станций метрополитена и городской железной дороги — 100 м;

— от остановок НПТ до станций пригородно-городской железной дороги — 150 м;

— в пределах пересадочных узлов «метрополитен — городская железная дорога и пригородно-городская железная дорога» — 150 м;

— в пределах пересадочных узлов «наземный городской общественный пассажирский транспорт — наземный транспорт» — 120 м.

5.5. На территории транспортно-пересадочных узлов в целях обеспечения комплексной организации пересадки пассажиров между различными видами транспорта применяется специальный порядок осуществления органами исполнительной власти города Москвы своих полномочий.

6. Хранение и паркирование индивидуального транспорта.

Методика расчёта парковок

6.1. Типология парковок. Расположение парковок и их соотношение для расчётов при подготовке градостроительной документации.

6.1.1. Типы и виды парковок:

6.1.1.1. По виду использования:

— приобъектная — парковка для обслуживания объекта капитального строительства;

— общего использования — парковка, специально оборудованная в установленном порядке, для организации временного размещения транспортных средств на платной основе или без взимания платы;

— совместного использования — парковки для обслуживания групп объектов.

6.1.1.2. По типу:

— открытое пространство (внутриквартальное в виде площадок и парковок вдоль внутриквартальных проездов; внеуличное в виде карманов, отступающих от проезжей части; уличное в виде парковок на проезжей части);

— гаражи (отдельно стоящие, встроенные, встроенно-пристроенные, пристроенные, с устройством для въезда автомобилей прямолинейных или криволинейных рамп, полурамп, наклонных полов, лифтовых подъёмников, механизированных и автоматизированных подъёмников и манипуляторов).

6.1.1.3. По размещению относительно поверхности земли:

— плоскостные (все автомашины хранятся на поверхности земли, в том числе в открытом пространстве первых этажей зданий);

— подземные (все машины хранятся в подземном пространстве);

— надземные (на первом закрытом, втором и выше этажах многоэтажных гаражей и на крышах зданий);

— комбинированные (надземно-подземные).

6.1.2. Виды хранения.

6.1.2.1. Постоянное хранение автотранспортных средств обеспечивает потребность в парковочных местах населения города Москвы, проживающего в жилой застройке.

Для территорий многоэтажной жилой застройки парковочные места постоянного хранения размещаются:

— внутри территорий жилых зон (кварталов) — от 55% до 90% необходимого количества машино-мест в виде площадок и парковок вдоль внутриквартальных проездов и в гаражах;

— за пределами территорий жилых зон (кварталов) — от 10% до 15% от необходимого количества машино-мест в гаражах и на открытых площадках (на закреплённом за конкретным автовладельцем парковочном месте) в виде сезонной парковки;

— на улично-дорожной сети — от 0% до 30% от необходимого количества машино-мест: внеуличные в виде карманов, отступающих от проезжей части; уличные в виде парковок на проезжей части, открытых площадках и гаражах в подэстакадных и подмостовых пространствах, а также в подземных гаражах под проезжей частью[6];

В коттеджной (индивидуальной) застройке парковочные места постоянного хранения размещаются — до 100% от необходимого количества машино-мест.

Максимально допустимый уровень территориальной пешеходной доступности для населения парковочных мест постоянного хранения за пределами жилых зон не должен превышать 1500 м.

При размещении парковочных мест в пределах УДС допускается использование территории в радиусе пешеходной доступности — 600 м от границ рассматриваемого участка, в том числе на противоположной стороне УДС на незастроенных и в будущем не застраиваемых территориях.

6.1.2.2. Временное хранение автотранспортных средств обеспечивает потребность в парковочных местах:

— для легковых автомобилей сотрудников и посетителей объектов различного функционального назначения;

— для легковых автомобилей посетителей жилых зон (кварталов) — гостевые парковки;

— для перехвата потоков легкового транспорта, направленных в центр города Москвы — перехватывающие парковки.

Для территорий объектов различного функционального назначения парковочные места временного хранения размещаются:

— на территории объектов различного функционального назначения — от 75% до 100% от необходимого количества машино-мест на открытых площадках и гаражах;

— на улично-дорожной сети — от 0% до 25% от необходимого количества машино-мест аналогично парковочным местам для постоянного хранения[7].

Гостевые парковки посетителей жилых зон (кварталов) размещаются на открытых площадках для паркирования внутри жилых зон или на УДС, в порядке, предусмотренном вторым абзацем пункта 6.1.2.1 настоящих нормативов.

Для перехвата потоков легкового транспорта парковочные места временного хранения размещаются на подъездах к центру города Москвы возле станций скоростного массового транспорта: по радиальным направлениям; на периферии города Москвы; на подъездах к городу Москве (перехватывающие парковки) — по заданию на проектирование.

Максимально допустимый уровень территориальной пешеходной доступности для населения парковочных мест временного хранения следует предусматривать:

— для приобъектных парковок — от 150 до 400 метров;

— для парковок совместного использования — 1200 метров до наиболее удалённого объекта из обслуживаемой группы.

6.2. Нормы расчёта парковок. Определение минимально допустимого уровня обеспеченности объектами хранения легковых автомобилей

6.2.1. Методика расчёта количества парковок для постоянного хранения состоит из:

— определения количества машино-мест в соответствии с таблицей 6.1. настоящих нормативов ($N_П$);

— применения уточняющего коэффициента в зависимости от соотношения численности дневного населения и проживающего в районах города Москвы в соответствии с таблицей 6.2. настоящих нормативов (К1);

— применения уточняющего коэффициента в зависимости от доступности территории городским общественным пассажирским транспортом в соответствии с таблицей 6.3. настоящих нормативов (К2);

— размещения парковочных мест в соответствии с пунктом 6.1.2.1. настоящих нормативов.

Формула расчёта парковок для постоянного хранения автотранспортных средств приведена в приложении 5 к настоящим региональным нормативам градостроительного проектирования города Москвы в области транспорта, автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения.

6.2.1.1. Количество парковок для постоянного хранения на этапе разработки проектов планировок территорий и подготовки градостроительного плана земельного участка рассчитывается согласно таблице 6.1. настоящих нормативов.

Таблица 6.1

Виды жилых объектов	Нормативное значение количества машино-мест на кв. м. суммарной поэтажной площади здания (S_1)
Многоквартирные дома (строительство за счёт бюджета города Москвы)	1 на 90 кв.м
Многоквартирные дома (строительство за счёт внебюджетных средств)	1 на 80 кв.м
Жилые дома блокированной застройки и объекты индивидуального жилищного строительства (независимо от источника финансирования)[8]	1 на 150 кв.м, но не менее 1 на объект

6.2.1.2. В зависимости от соотношения численности дневного населения и численности населения, проживающего в районах города Москвы (приложение 4 к настоящим региональным нормативам градостроительного проектирования города Москвы в области транспорта, автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения) обеспеченность расчётным количеством парковок постоянного хранения следует предусматривать по таблице 6.2. настоящих нормативов.

Таблица 6.2

Зона территориального деления города Москвы[10]	Отношение численности дневного населения к численности населения, проживающего в районах города Москвы	Обеспеченность расчётным количеством парковок постоянного хранения[9], К1
Зона 0	2 и более	0,7
Зона 1	1,5-2	0,8
Зона 2	1-1,5	0,9
Зона 3	менее 1	1

6.2.1.3. В зависимости от доступности территории городским общественным пассажирским транспортом обеспеченность расчётными показателями количества парковок постоянного хранения предусматривать согласно таблице 6.3. настоящих нормативов.

Таблица 6.3

Доступность территории городским общественным пассажирским транспортом

Вид общественного транспорта, в зону доступности которого попадает объект	Коэффициент доступности общественного транспорта, К2
Только городской наземный общественный пассажирский транспорт	0,85
Скоростной внеуличный и наземный общественный пассажирский транспорт	0,7

6.2.1.4. Зоны доступности территории городским общественным пассажирским транспортом определяют:

— от магистральной улично-дорожной сети, на которой организовано движение наземного общественного пассажирского транспорта — зона 250 м от проезжей части в оба направления. Следует учитывать линии общественного транспорта со сроком ввода в эксплуатацию соответствующим времени реализации проекта планировки территории, проектируемые в соответствии с Государственной программой города Москвы «Развитие транспортной системы» на 2012—2016 годы и на перспективу 2020 года, утвержденной постановлением Правительства Москвы от 2 сентября 2011 г. № 408-ПП;

— от станций и платформ скоростного внеуличного транспорта — в радиусе 500 м.

6.2.1.5. В особых случаях по итогам транспортного моделирования могут вводиться дополнительные понижающие или повышающие коэффициенты, а также устанавливаться максимально допустимое количество парковочных мест для земельного участка, исходя из градостроительных условий и транспортной ситуации, вне зависимости от технико-экономических параметров объекта.

6.2.2. Методика расчёта количества парковок для временного хранения индивидуального транспорта состоит из:

— определения числа машино-мест в зависимости от функционального назначения объекта согласно приложению 1 к настоящим региональным нормативам градостроительного проектирования города Москвы в области транспорта, автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения ($№_{В}$);

— применения уточняющего коэффициента к расчётному количеству парковок в зависимости от зон урбанизации территории в соответствии с таблицей 6.4. настоящих нормативов (К3);

— применения уточняющего коэффициента к расчётному количеству парковок в зависимости от доступности территории городским общественным пассажирским транспортом в соответствии с таблицей 6.3. настоящих нормативов (К2);

— размещения парковочных мест в соответствии с пунктом 6.1.2.2. настоящих нормативов и пунктом 6.2.1.4.

Формула расчёта парковок для временного хранения автотранспортных средств приведена в приложении 6 к настоящим региональным нормативам градостроительного проектирования города Москвы в области транспорта, автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения.

6.2.2.1. Для объектов нового строительства и реконструкции общественного и производственного назначения, а также при изменении функционального назначения объектов, требуемое количество парковок временного хранения индивидуального транспорта (для сотрудников и посетителей) определяется расчётом согласно таблице, приведённой в приложении 1 к настоящим региональным нормативам градостроительного проектирования города Москвы.

6.2.2.2. К полученному расчётному количеству парковок временного хранения автотранспортных средств применяются уточняющие коэффициенты (таблицы 6.3, 6.4.) в зависимости от:

— зон урбанизации территории (приложения 2, 3 к настоящим региональным нормативам градостроительного проектирования города Москвы в области транспорта, автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения);

— доступности территории городским общественным пассажирским транспортом (согласно пункту 6.2.1.4).

Таблица 6.4

Зоны урбанизации территории

Зона урбанизации	Коэффициент урбанизации, К3 [11,12]
Т1	1
Т2	0,95
Т3	0,9
Т4	0,85
Т5	0,8
Т6	0,75
Т7	0,7

6.2.2.3. Гостевые парковки для посетителей жилых зон (кварталов) следует предусматривать в количестве 10 % от числа парковочных мест для постоянного хранения автотранспортных средств.

6.2.2.4. В особых случаях по итогам транспортного моделирования могут вводиться дополнительные понижающие или повышающие коэффициенты, а также устанавливаться максимально допустимое количество парковочных мест для земельного участка, исходя из градостроительных условий и транспортной ситуации, вне зависимости от технико-экономических параметров объекта.

7. Объекты грузового транспорта и обслуживания перевозок грузов

7.1. Объекты грузового транспорта и обслуживания перевозок грузов, в том числе объекты логистики, склады, терминалы, оптовые базы рассчитываются исходя из потребностей обслуживаемых предприятий и размещаются в соответствии с разработанными на основе Государственной программы города Москвы «Развитие транспортной системы», в том числе подпрограммы «Грузовой транспорт», утверждённой постановлением Правительства города Москвы от 2 сентября 2011 г. № 408-ПП «Об утверждении Государственной программы города Москвы «Развитие транспортной системы» на 2012—2016 годы и на перспективу до 2020 года» документами.

Расчётные показатели минимального допустимого уровня обеспеченности объектами грузового транспорта и обслуживания перевозок грузов, и их территориальной доступности для населения не нормируются.

8. Объекты технического обслуживания транспортных средств

8.1. Расчётные показатели минимально допустимого уровня обеспеченности объектами технического обслуживания транспортных средств:

— одна станция технического обслуживания транспортных средств на каждые 250 легковых автомобилей от общего парка легкового автотранспорта города;

— одна топливно-раздаточная колонка на каждые 1200 легковых автомобилей общего парка легкового автотранспорта города для автозаправочных станций (АЗС).

8.2. Расчётные показатели максимально допустимого уровня территориальной доступности для населения объектов технического обслуживания транспортных средств не нормируются.

8.3. Транспортно-эксплуатационные предприятия городского общественного пассажирского транспорта следует размещать в соответствии с Государственной программой города Москвы «Развитие транспортной системы» на 2012—2016 годы и на перспективу 2020 года, утвержденной постановлением Правительства Москвы от 2 сентября 2011 г. № 408-ПП.

ЧАСТЬ II. Материалы по обоснованию расчётных показателей, содержащихся в основной части региональных нормативов градостроительного проектирования.

1. Обоснование расчетных показателей, содержащихся в настоящих нормативах, основывается на:

1.1. Применении и соблюдении требований и норм правовых актов Российской Федерации и города Москвы:

1.1.1. Федерального закона от 27 декабря 2002 г. № 184-ФЗ «О техническом регулировании»;

1.1.2. Федерального закона от 29 декабря 2004 г. № 190-ФЗ «Градостроительный кодекс Российской Федерации»;

1.1.3. Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

1.1.4. Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»;

1.1.5. Федерального закона от 30 декабря 2009 г. № 384-ФЗ «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений»;

1.1.6. Приказа Минэкономразвития России от 1 сентября 2014 г. № 540 «Об утверждении классификатора видов разрешенного использования земельных участков».

1.1.7. ГОСТ Р 52398-2005. Классификация автомобильных дорог. Основные параметры и требования.

1.1.8. СП 34.13330.2012 Автомобильные дороги;

1.1.9. СП 42.13330.2011 Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений;

1.1.10. СП 78.13330.2012 Автомобильные дороги;

1.1.11. СП 98.13330.2012 Трамвайные и троллейбусные линии;

1.1.12. СП 113.13330.2012 Стоянки автомобилей;

1.1.13. СП 119.13330.2012 Железные дороги и колеи 1520 мм;

1.1.14. СП 120.13330.2012 Метрополитены;

1.1.15. СП 121.13330.2012 Аэродромы.

1.1.16. Закона города Москвы от 05 июля 1995 г. № 13-47 (редакция от 26 июня 2013 г.) «О территориальном делении города Москвы»;

1.1.17. Закона города Москвы от 5 мая 2010 г. № 17 «О Генеральном плане города Москвы»;

1.1.18. Закона города Москвы от 25 июня 2008 г. № 28 «Градостроительный кодекс города Москвы».

1.1.19. Постановления Правительства Москвы от 23 декабря 2014 г. № 801-ПП «Об утверждении Положения о содержании, порядке подготовки, утверждения и изменения нормативов градостроительного проектирования города Москвы»;

1.1.20. Постановления Правительства Москвы от 3 октября 2011 г. № 460-ПП «Об утверждении Государственной программы города Москвы «Градостроительная политика» на 2012—2018 годы»;

1.1.21. Постановления Правительства Москвы от 2 сентября 2011 г. № 408-ПП «Об утверждении государственной программы города Москвы «Развитие транспортной системы» на 2012—2016 годы и на перспективу до 2020 года»;

1.1.22. Постановления Правительства Москвы от 6 сентября 2011 г. № 413-ПП «О формировании транспортно-пересадочных узлов в городе Москве»;

1.1.23. Постановления Правительства Москвы от 25 января 2000 г. № 49 «Об утверждении Норм и правил проектирования планировки и застройки Москвы МГСН 1.01-99»;

1.1.24. Постановления Правительства Москвы от 6 августа 2002 г. № 623-ПП «Об утверждении Норм и правил проектирования комплексного благоустройства на территории города Москвы МГСН 1.02-02»;

1.1.25. Постановления Правительства Москвы от 2 октября 2001 г. № 894-ПП «Об утверждении Московских городских строительных норм (МГСН) 3.01-01 «Жилые здания»;

1.1.26. Постановления Правительства Москвы от 1 июня 2004 г. № 352-ПП «Об утверждении Московских городских строительных норм (МГСН) 4.06-03 «Общеобразовательные учреждения»;

1.1.27. Постановления Правительства Москвы от 21 ноября 2006 г. № 911-ПП «Об утверждении Московских городских строительных норм (МГСН) 4.07-05 «Дошкольные образовательные учреждения»;

1.1.28. Постановления Правительства Москвы 5 мая 1998 г. № 361 «Об утверждении Московских городских строительных норм «Образовательные учреждения для детей — сирот и детей, оставшихся без попечения родителей» (МГСН 4.15-98);

1.1.29. Постановления Правительства Москвы от 4 августа 1998 г. № 600 «Об утверждении Московских городских строительных норм «Гостиницы» (МГСН 4.16-98).

1.2. Учёте показателей и данных официальных статистических отчётов, содержащих сведения о состоянии экономики и социальной сферы, о социально-демографическом составе и плотности населения города Москвы, в том числе данные о площади города Москвы, данные о численности населения, проживающего в районах города Москвы и прогнозы его изменения, данные об уровне фактической обеспеченности населения города Москвы объектами транспортной инфраструктуры регионального значения города Москвы, а также об уровне территориальной доступности таких объектов.

1.3. Сведениях, содержащихся в утверждённых документах территориального планирования Российской Федерации, города Москвы и материалах по их обоснованию;

1.4 Использовании математических моделей и методов при расчётах нормативных показателей градостроительного проектирования.

ЧАСТЬ III. Правила и область применения расчётных показателей, содержащихся в основной части нормативов градостроительного проектирования

1. Региональные нормативы градостроительного проектирования города Москвы содержат совокупность установленных в целях обеспечения благоприятных условий жизнедеятельности человека расчетных показателей минимально допустимого уровня обеспеченности населения города Москвы объектами транспортной инфраструктуры регионального и межмуниципального значения и расчетных показателей максимально допустимого уровня территориальной доступности таких объектов для населения города Москвы.

2. РНГПТ применяются при подготовке документов территориального планирования, документации по планировке территории, в том числе градостроительных планов земельных участков.

3. РНГПТ (кроме раздела 6. «Хранение и паркирование индивидуального транспорта. Методика расчета парковок») не применяются при архитектурно-строительном проектировании, выполняемом на основании градостроительного плана земельного участка в соответствии с техническими регламентами.

4. Раздел 6. «Хранение и паркирование индивидуального транспорта. Методика расчета парковок» настоящих РНГПТ определяет условия размещения машино-мест для архитектурно-строительного проектирования при разработке градостроительных планов земельных участков.

5. Настоящие РНГПТ не регламентируют положения по безопасности, определяемые законодательством о техническом регулировании и содержащиеся в нормативных технических документах, технических регламентах, и разработаны с учетом этих документов.

6. Настоящие РНГПТ с учетом динамики развития транспортной и социально-экономической среды актуализируются не реже, чем один раз в три года в порядке, предусмотренном для утверждения РНГПТ.

7. Оценка эффективности разрабатываемой документации по планировке территории (проектов планировки территории, градостроительных планов земельных участков) производится на основании анализа результатов моделирования транспортных потоков.

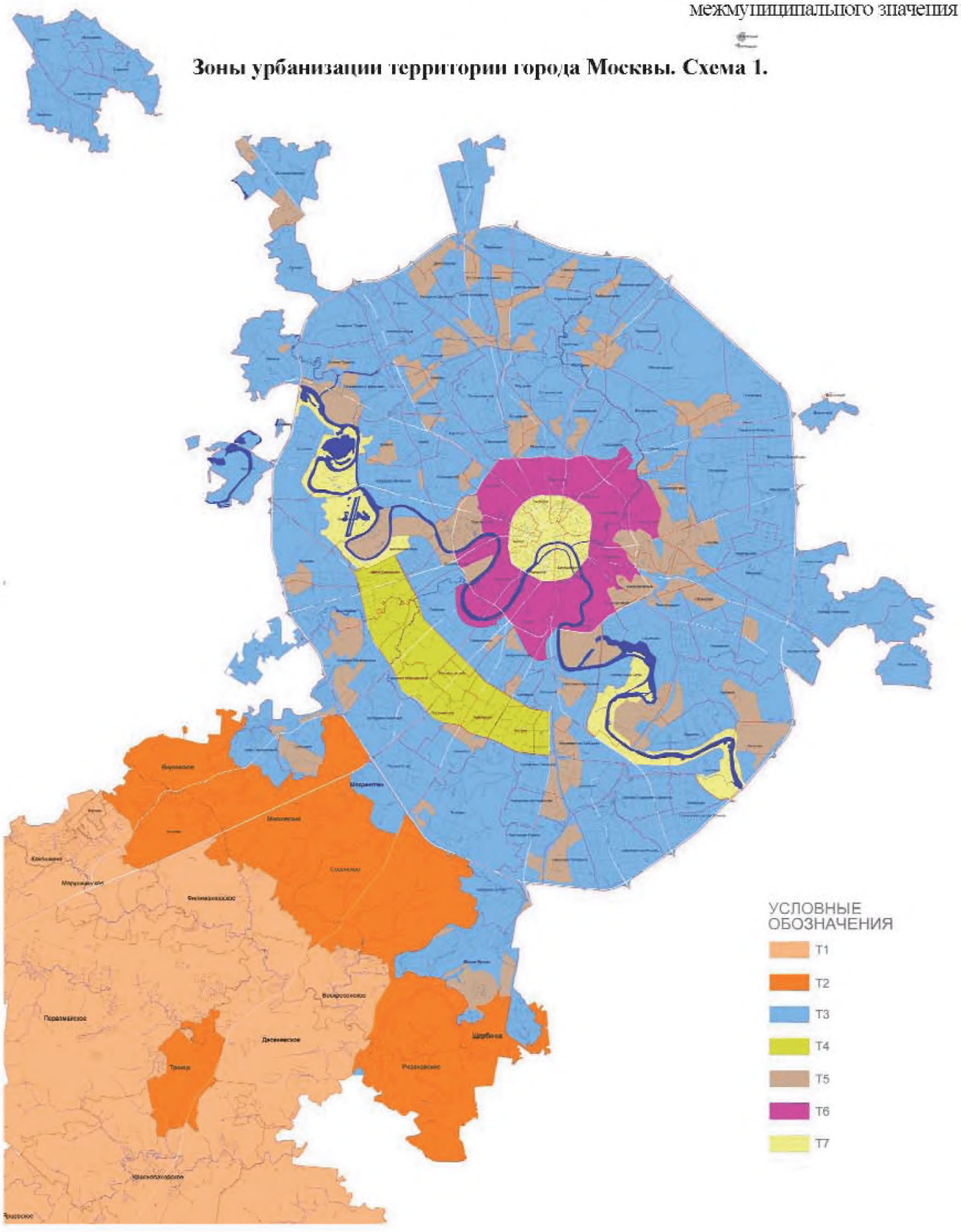
Приложение 1
к региональным нормативам градостроительного проектирования города Москвы в области транспорта, автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения

№ п/п	Классификатор видов разрешённого использования земельного участка (числовое обозначение вида разрешённого использования[13])	Расчётная единица (суммарная поэтажная площадь)	Одно машиноместо на следующее количество расчётных единиц, S^2
1	2	3	4
1	Общественное использование объектов капитального строительства		
1.1	Коммунальное обслуживание (3.1)	кв.м	110
1.2	Социальное обслуживание (3.2) (службы занятости населения, дома престарелых, дома ребенка, детские дома, социальные службы, объекты для размещения общественных некоммерческих организаций: благотворительных организаций и т.д.)	кв.м	440
1.3	Бытовое обслуживание (3.3) (мастерские мелкого ремонта, ателье, бани, парикмахерские, прачечные, похоронные бюро)	кв.м	110
1.4	Здравоохранение (3.4) (поликлиники, фельдшерские пункты, больницы и пункты здравоохранения, родильные дома, центры матери и ребёнка, диагностические центры, санатории и профилактории, обеспечивающие оказание услуги по лечению) [14]	кв.м	330
1.5	Образование и просвещение (3.5) (дошкольные образовательные организации, общеобразовательные организации, профессиональные технические училища, колледжи, художественные школы и училища, институты, университеты, и иные организации, осуществляющие деятельность по воспитанию, образованию и просвещению)	кв.м	440
1.6	Культурное развитие (3.6) (размещение объектов капитального строительства, предназначенных для размещения в них музеев, выставочных залов, художественных галерей, домов культуры, библиотек, кинотеатров и кинозалов; устройство площадок для празднеств и гуляний; цирков, океанариумов и т.д.)	кв.м	220
1.7	Религиозное использование (3.7) обрядов (церкви, соборы, храмы, часовни, монастыри, мечети, молельные дома и т.д.)	кв.м	220
1.8	Общественное управление (3.8) (Размещение объектов капитального строительства, предназначенных для размещения органов государственной власти, органов местного самоуправления, судов и т.д.)	кв.м	220
1.9	Обеспечение научной деятельности (3.9) (размещение объектов капитального строительства для проведения научных исследований и изысканий, испытаний опытных промышленных образцов, для размещения организаций, осуществляющих научные изыскания, исследования и разработки)	кв.м	220
1.10	Ветеринарное обслуживание (3.10) (размещение объектов капитального строительства, предназначенных для оказания ветеринарных услуг, временного содержания или разведения животных, не являющихся сельскохозяйственными, под надзором человека)	кв.м	330
2	Предпринимательство		
2.1	Деловое управление (4.1) (размещение объектов капитального строительства с целью: размещения органов управления производством, торговлей, банковской, страховой деятельностью, а также иной управленческой деятельностью, не связанной с государственным или муниципальным управлением)	кв.м	60
2.2	Объекты торговли (торговые центры, торгово-развлекательные центры (комплексы) (4.2) (размещение объектов капитального строительства, общей площадью свыше 5000 кв. м с целью размещения одной или нескольких		

1	2	3	4
	организаций, осуществляющих продажу товаров) [15]	кв.м	60
2.3	Рынки (4.3) (ярмарка, ярмарка-выставка, рынок, базар)	кв.м	60
2.4	Магазины (4.4) (размещение объектов капитального строительства, предназначенных для продажи товаров, торговая площадь которых составляет до 5000 кв. м) [16]	кв.м.	70
2.5	Банковская и страховая деятельность (4.5) (размещение объектов капитального строительства, предназначенных для размещения организаций, оказывающих банковские и страховые услуги)	кв.м	70
2.6	Общественное питание (4.6) (рестораны, кафе, столовые, закусочные, бары)	кв.м	60
2.7	Гостиничное обслуживание (4.7) (размещение гостиниц, пансионатов, домов отдыха, не оказывающих услуги по лечению)	кв.м	330
2.8	Развлечения (4.8) (размещение объектов капитального строительства, предназначенных для размещения: дискотек и танцевальных площадок, ночных клубов, аквапарков, боулинга, аттракционов и т.д.)	кв.м	330
3	Отдых		
3.1	Спорт (5.1) (размещение объектов капитального строительства в качестве спортивных клубов, спортивных залов, бассейнов, устройство площадок для занятия спортом и физкультурой и т.д.); городские парки; зоны отдыха	кв.м кв.м кв.м	220 2000 3000
4	Производственная деятельность		
4.1	Склады(6.9) (размещение сооружений, имеющих назначение по временному хранению, распределению и перевалке грузов)	кв.м	550

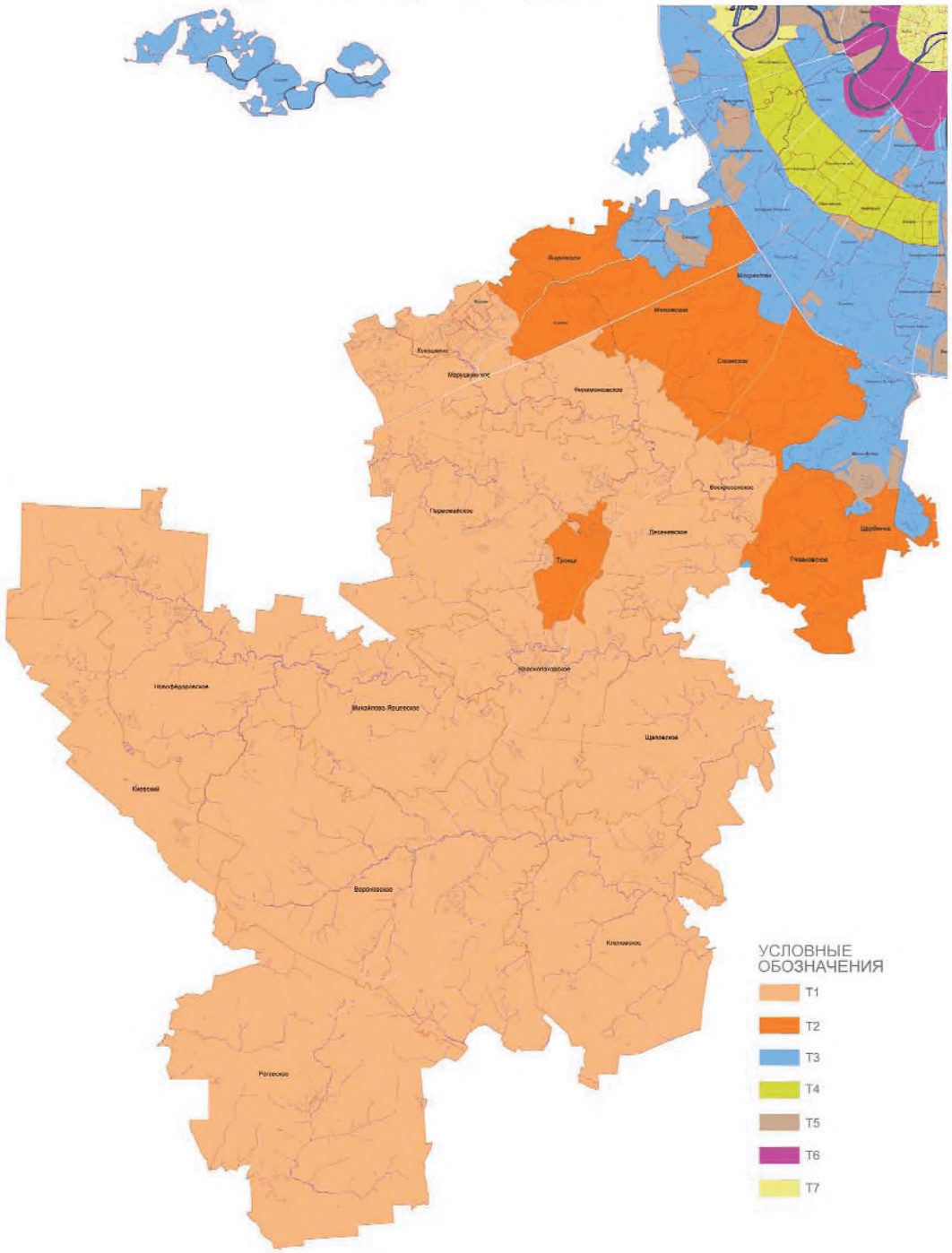
Приложение 2
к региональным нормативам градостроительного проектирования города Москвы в области транспорта, автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения

Зоны урбанизации территории города Москвы. Схема 1.



Приложение 3
к региональным нормативам градостроительного
проектирования города Москвы в области
транспорта, автомобильных дорог регионального или
межмуниципального значения

Зоны урбанизации территории города Москвы. Схема 2



Приложение 4
к региональным нормативам градостроительного
проектирования города Москвы в области транспорта,
автомобильных дорог регионального
или межмуниципального значения

Распределение территориальных единиц города Москвы по зонам в зависимости от соотношения численности дневного населения и проживающего населения

Зона территориального деления города Москвы	Наименование территориальных единиц (районов, поселений) города Москвы
Зона «0»	Арбат, Басманный, Беговой, Замоскворечье, Красносельский, Лефортово Мещанский, Нижегородский, Сокольники, Пресненский, Таганский, Тверской, Хамовники, Хорошевский, Якиманка
Зона «1»	Алексеевский, Аэропорт, Войковский, Гагаринский, Даниловский, Донской, Дорогомилово, Левобережный, Марьина Роща, Останкинский, Ростокино, Савеловский, Соколиная гора, Черёмушки, Южнопортовый
Зона «2»	Академический, Бабушкинский, Бутырский, Коньково, Дмитровский, Измайлово, Ломоносовский, Марфино, Метрогородок, Москворечье-Сабурово, Нагатино-Садовники, Нагорный, Обручевский, Орехово-Борисово, Южное Очаково-Матвеевское, Перово, Покровское-Стрешнево, Преображенское, Раменки, Свиблово, Сокол, Тимирязевский, Текстильщики, Тропарево-Никулино, Филевский парк, Хорошово-Мневники, Царицино, Чертаново, Северное Чертаново, Центральное Щукино
Зона «3»	Все районы и поселения города Москвы, не вошедшие в зоны «0», «1», «2»

Приложение 5
к региональным нормативам градостроительного
проектирования города Москвы в области транспорта,
автомобильных дорог регионального
или межмуниципального значения

Формула расчёта количества парковок для постоянного хранения автотранспорта

$N_П = S/S_1 * K1 * K2$, где:

$N_П$ -количество парковочных мест постоянного хранения автотранспортных средств;
S — суммарная поэтажная площадь объекта;
S_1— показатель суммарной поэтажной площади объекта на одно машино-место для постоянного хранения автотранспортных средств;
K1 — уточняющий коэффициент соотношения численности дневного населения и населения, проживающего на территории района города Москвы;
K2 — уточняющий коэффициент к расчётному количеству парковок в зависимости от доступности территории городским общественным пассажирским транспортом.

Пример расчёта.

Объект проектирования - жилой дом. Строительство за счет инвестора.

Суммарная поэтажная площадь объекта - 16 000 кв.м

Место расположения:

- **- вариант 1. - Зона "0"** - жилой дом находится в пределах 500 м радиуса доступности до метро и в пределах 250 метров от магистральной УДС, на которой организовано движение НПТ. Превышение численности дневного населения над населением, проживающим в данном районе города Москвы, в 2 раза и более (K1=0,7),
- **- вариант 2. - Зона "3"** - жилой дом находится в пределах 250 метров от магистральной УДС, на которой организовано движение НПТ. В дневное время находится меньше населения, чем проживает, - периферийные районы города, преимущественно застроенные жилыми кварталами и объектами социальной инфраструктуры (K1=1).

Расчёт:

- - для жилого дома в зоне "0": 16 000 кв.м / 80 (расчетная единица) x 0,7 x 0,7 = **98 машино-мест;**
- - для жилого дома в зоне "3": 16 000 кв.м / 80 (расчетная единица) x 1 x 0,85 = **170 машино-мест.**

Приложение 6
к региональным нормативам градостроительного
проектирования города Москвы в области транспорта,
автомобильных дорог регионального
или межмуниципального значения

Формула расчёта парковок для временного хранения автотранспортных средств

$N_B=S/S_2*K3*K2$, где:

N_B -количество парковочных мест временного хранения автотранспортных средств;
S — суммарная поэтажная площадь объекта;
S_2— показатель суммарной поэтажной площади объекта на одно машино-место для временного хранения автотранспортных средств;
K3 — уточняющий коэффициент урбанизации;
K2 — уточняющий коэффициент к расчётному количеству парковок в зависимости от доступности территории городским общественным пассажирским транспортом.

Пример расчёта

Объект проектирования - общественное управление (3.8). Размещение объектов капитального строительства, предназначенных для размещения органов государственной власти, район станции метро Маяковская.

Суммарная поэтажная площадь объекта - 43 880 кв.м

Место расположения объекта:

- - зона Т6 - К3=0,75;
- - проектируемый объект находится в пределах 500 м радиуса доступности до метро и в пределах 250 метров от магистральной улично-дорожной сети, на которой организовано движение городского наземного общественного транспорта (К2=0,7).

Расчет: 43 880 кв.м/ 220 (расчетная единица) х 0,75 х 0,7 = **105 машино-мест.**

[1] С учётом корреспонденций с Московской областью.
[2] С учётом корреспонденций с Московской областью.
[3] Значение для «час-пик».
[4] При размещении застройки в шаговой доступности от остановок скоростного внеуличного транспорта допускается увеличивать значения плотности на 20 %.
[5] Уточняется заданием на проектирование.
[6] При размещении парковочных мест на улично-дорожной сети следует руководствоваться Комплексной схемой организации дорожного движения, положение о которой утверждено постановлением Правительства города Москвы от 15 сентября 2015 г. № 588-ПП «Об утверждении положения о Комплексной схеме организации дорожного движения на улично-дорожной сети города Москвы и признании утратившими силу правовых актов (отдельного положения правового акта) города Москвы» (далее — «Комплексная схема организации дорожного движения»).
[7] При размещении парковочных мест на улично-дорожной сети следует руководствоваться «Комплексной схемой организации дорожного движения».
[8] Количество машино-мест для жилых домов блокированной застройки и объектов индивидуального жилищного строительства рассчитывается в целях определения нагрузки на улично-дорожную сеть.
[9] При планировке территории, расположенной в более чем одной зоне размещения дневного населения, коэффициент определяется методом интерполяции.
[10] При распределении машино-мест продолжительность временного хранения легковых автомобилей дневного населения на УДС определяется не более 2,5 часов в сутки в зонах «2» и «3», не более 5 часов в сутки в зонах «0» и «1».
[11] При размещении объекта в более чем одной зоне урбанизации, коэффициент определяется методом интерполяции.
[12] Границы зон и коэффициенты урбанизации даны по состоянию на 2015 г. и подлежат актуализации в порядке, предусмотренном пунктом 6 части II настоящих нормативов.
[13] Код (числовое обозначение) вида разрешённого использования земельного участка, установленный приказом

Минэкономразвития России от 1 сентября 2014 г. N 540 «Об утверждении классификатора видов разрешенного использования земельных участков».

[14] Количество машино-мест для специального и служебного транспорта поликлиник определяется заданием на проектирование.

[15] В сохраняемой застройке при размерах суммарной поэтажной площади объектов торговли от 500 до 1000 кв.м полученное расчётом количество машино-мест допускается снизить в 2,5 раза, при размерах суммарной поэтажной площади менее 500 кв.м парковки допускается не предусматривать.

Для специализированных магазинов по продаже товаров эпизодического спроса непродовольственной группы (спортивных, автосалонов, мебельных, бытовой техники, музыкальных инструментов, ювелирных, книжных и т.п.) допускается полученное расчётом количество машино-мест снизить в два раза.



gost.e-ecolog.ru