**МИНИСТЕРСТВО СТРОИТЕЛЬСТВА
И ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**Федеральное автономное учреждение
«Федеральный центр нормирования, стандартизации
и оценки соответствия в строительстве»**

Методическое пособие

МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО СОВМЕСТНОМУ ИСПОЛЬЗОВАНИЮ ПАРКОВОЧНЫХ МЕСТ ДЛЯ ОБЪЕКТОВ КАПИТАЛЬНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА РАЗЛИЧНОГО ФУНКЦИОНАЛЬНОГО НАЗНАЧЕНИЯ

Москва 2017

gost.e-ecolog.ru

СОДЕРЖАНИЕ

1 Введение....4

2 Область применения....7

3 Нормативные ссылки....8

4 Термины и определения....10

5 Общие положения....13

6 Классификация, функциональные характеристики, основные параметры совместного использования парковочных мест, пустующих в течение значительной части суток, для объектов капитального строительства различного функционального назначения....14

6.1 Организация хранения легковых автомобилей....14

6.2 Организация паркирования легковых автомобилей....17

6.3 Типы гаражно-стояночных объектов....19

6.4 Повышение эффективности использования машино-мест. Классификация ситуаций....21

7 Методика расчета минимально необходимого количества парковочных мест для расположенных на смежных земельных участках объектов капитального строительства различного функционального назначения....23

8 Требования к организации совместного использования парковочных мест....32

8.1 Эффект экономии машино-мест за счет увеличения оборачиваемости одного машино-места....32

8.2 Эффект экономии машино-мест за счет совместного пользования гаражно-стояночных объектов (кооперированные стоянки)....33

8.3 Комплексные решения по организации кооперированных стоянок многофункционального назначения....35

9 Рекомендации по правовому обеспечению совместного использования парковочных мест для объектов капитального строительства различного

функционального назначения.....36
9.1 Правовые положения, регулирующие понятие автостоянок, парковок.....36
9.2 Правовое регулирование деятельности автостоянок и парковок.....37
9.3 Рекомендации по правовому обеспечению совместного использования парковочных мест для объектов капитального строительства функционального назначения.....41
ПРИЛОЖЕНИЕ А. Пример расчета.....44
ПРИЛОЖЕНИЕ Б. Примеры подготовленных материалов натурных обследований аналогичных объектов для расчета требуемого количества машино-мест.....48
ПРИЛОЖЕНИЕ В. Договор оказания услуг по хранению автомототранспортного средства на автостоянке.....62
ПРИЛОЖЕНИЕ Г. Договор аренды парковочного места.....77
ПРИЛОЖЕНИЕ Д (справочное). Результаты анализа отечественного и зарубежного опыта по повышению эффективности использования машино-мест в городах.....81
Список используемой литературы.....107

1 ВВЕДЕНИЕ

В настоящее время наблюдается интенсивный рост автомобильного парка населенных пунктов, в связи с чем возникла проблема нехватки парковочных мест, и, как следствие – необходимость принятия практических мер для решения указанной проблемы.

Первоочередное значение для ее решения имеет совершенствование нормативно-технической и методической базы, в части разработки методов и процедур, обеспечивающих возможность оптимального совместного использования парковочных мест.

Методические рекомендации по совместному использованию парковочных мест для объектов капитального строительства различного функционального назначения (далее – Методические рекомендации) разработаны с целью оказания методической помощи при выполнении работ по организации парковочных мест в городской среде, направленных на оптимизацию проектных решений по использованию стоянок легковых автомобилей постоянного и дневного населения городов, а также при проектировании парковочного пространства для пользователей зданий и сооружений.

Методические рекомендации составлены с учетом требований Градостроительного кодекса Российской Федерации от 29 декабря 2004 г. №190-ФЗ, Федеральных законов от 30 декабря 2009 г. №384-ФЗ «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений», от 8 августа 2007 года №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», иных нормативны правовых актов и нормативно-технических документов.

Методические рекомендации разработаны Федеральным автономным учреждением «Федеральный центр нормирования, стандартизации и оценки соответствия в строительстве» с привлечением ЗАО «ПРОМТРАНСНИИПРОЕКТ», ОАО «ЦЕНТРИНВЕСТпроект»; авторский коллектив: Немчинова Д.М., Боровик Е.Н, Давыдов В.В, Каряева С.А., Иванова Н.А., Лавров Н.В., Шамеев В.Э., Громченко В.Ю., Бородина А.Н.

В настоящих Методических рекомендациях представлены способы проектирования совместного использования парковочных мест, позволяющие снижать общее количество мест для парковки у объектов различного функционального назначения – за счет сдвига часов пиковой посещаемости объектов, не снижая при этом требуемую обеспеченность парковочными местами.

Настоящие Методические рекомендации разработаны в развитие положений «СП 42.13330.2016. Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89*», проекта СП «Улицы и дороги населенных пунктов. Правила проектирования», проекта СП «Транспортно-пересадочные узлы. Правила проектирования» – в части требований по повышению эффективности использования машино-мест при формировании парковочных пространств в городах.

Методические рекомендации направлены на повышение эффективности использования земельных участков при наличии на них объектов капитального строительства различного функционального назначения путем организации совместного использования парковочных мест в условиях плотной городской застройки. При этом обеспечиваются законные права и интересы всех заинтересованных сторон.

В методических рекомендациях учтены результаты анализа зарубежного и отечественного опыта по повышению эффективности использования машино-

мест в городах, а так же результаты анализа действующей к моменту разработки документа законодательной и нормативной базы по правовому обеспечению совместного использования парковочных мест для объектов капитального строительства.

Указанные материалы являются неотъемлемой частью настоящих Методических рекомендаций.

В состав Методических рекомендаций включены:

- методика расчета минимально необходимого количества парковочных мест для объектов капитального строительства различного функционального назначения, расположенных на смежных или расположенных близко друг к другу земельных участках;
- технические и организационные требования, для совместного использования парковочных мест и методика выполнения указанных требований;
- рекомендации для органов власти муниципальных образований по правовому обеспечению совместного использования парковочных мест для обслуживания объектов капитального строительства различного функционального назначения.
- результаты прогрессивного отечественного и зарубежного опыта совместного использования парковочных мест.

2 ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

2.1 Настоящие Методические рекомендации распространяются на комплекс работ по организации и проектированию объектов парковочного пространства в условиях плотной застройки с целью повышения эффективности использования земельных участков.

2.2 Настоящие Методические рекомендации распространяются на: осуществление расчета требуемого количества парковочных мест в соответствии с положениями нормативных документов, применительно к объектам капитального строительства различного функционального назначения; способы и процедуры по организации и проектированию объектов парковочного пространства с учетом совместного использования парковочных мест.

2.3 Методические рекомендации предназначены для заказчиков, технических заказчиков, инвесторов, проектировщиков, строителей, органов исполнительной власти и других участников инвестиционной деятельности в строительстве, заинтересованных физических и юридических лиц.

3 НОРМАТИВНЫЕ ССЫЛКИ

В настоящих Методических рекомендациях использованы ссылки на следующие документы:

Федеральный закон от 29 декабря 2004 г. №190-ФЗ «Градостроительный кодекс Российской Федерации»;

Федеральный закон от 25 октября 2001 г. №136-ФЗ «Земельный кодекс Российской Федерации»;

Федеральный закон от 06 октября 2003 г. №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;

Федеральный закон от 08 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»;

Закон Российской Федерации 7 февраля 1992 г. №2300-1 «О защите прав потребителей»;

Федеральный закон от 21 июля 2005 г. №115-ФЗ «О концессионных соглашениях»;

Федеральный закон от 13 июля 2015 г. №224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

Положение о составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию, утвержденное Постановлением Правительства РФ от 16 февраля 2008 г. №87;

Правила оказания услуг автостоянок, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2001 г. №795;

Правила подготовки проектов и схем организации дорожного движения, утвержденные приказом Минтранса России от 17 марта 2015 г. №43;

Постановление Правительства Москвы от 23 декабря 2015 г. №945-ПП «Об утверждении региональных нормативов градостроительного проектирования города Москвы в области транспорта, автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения»;

ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств»;

СП 42.13330.2016 «СНиП 2.07.01-89* Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»;

СП 82.13330.2016 «СНиП III-10-75 Благоустройство территорий»;

СП 113.13330.2016 «СНиП 21-02-99* Стоянки автомобилей»;

СП 118.13330.2012 «СНиП 31-06-2009 Общественные здания и сооружения» (с изменением №1);

СП 120.13330.2012 «СНиП 32-105-2004 Метрополитены» (с изменением №1);

СП 153.13130.2013 «Инфраструктура железнодорожного транспорта. Требования пожарной безопасности»;

СП 160.1325800.2014 «Здания и комплексы многофункциональные. Правила проектирования».

4 ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

В настоящих Методических рекомендациях использованы следующие термины и их определения.

Автостоянка – здание, сооружение (часть здания, сооружения) или специальная открытая площадка, предназначенные для хранения автомототранспортных средств.

Гаражи – здания, предназначенные для размещения автотранспортных средств и их технического обслуживания.

Гаражи-стоянки – здания и сооружения, предназначенные для хранения и (или) парковки автомобилей, не имеющие оборудования для технического обслуживания автомобилей, за исключением простейших устройств – моек, смотровых ям, эстакад. Гаражи-стоянки могут иметь полное или неполное наружное стеновое ограждение.

Гостевые стоянки – открытые площадки, предназначенные для парковки легковых автомобилей посетителей жилой застройки.

Кооперированные стоянки – стоянки для обслуживания групп объектов капитального строительства.

Машино-место – предназначенная исключительно для размещения транспортного средства индивидуально-определенная часть здания или сооружения, которая не ограничена либо частично ограничена строительной или иной ограждающей конструкцией.

Паркирование легковых автомобилей – временное пребывание легковых автомобилей на стоянках при поездках населения с различными целями. Для паркирования легковых автомобилей предусматриваются: приобъектные, кооперированные и перехватывающие стоянки.

Парковка (парковочное место) – специально обозначенное место на улице, примыкающее к проезжей части и (или) тротуару, эстакаде или мосту,

либо являющееся частью подэстакадных или подмостовых пространств, площадей и иных объектов улично-дорожной сети и предназначенное для организованной стоянки транспортных средств на платной основе или без взимания платы.

Приобъектные стоянки – стоянки, предназначенные для обслуживания отдельных объектов, размещаемые непосредственно вблизи объектов.

Перехватывающие стоянки – стоянки, размещаемые возле станций скоростного общественного транспорта (на подходах к центру города, по радиальным направлениям, на периферии города, на подходах к городу), предлагающие автовладельцу оставить на стоянке свой автомобиль и далее будет следовать на скоростном общественном транспорте.

Стоянки автомобилей – обобщенное понятие для обозначения гаражно-стояночных объектов различных типов (включая открытые автостоянки), предназначенных для хранения и (или) паркирования легковых автомобилей.

Хранение легковых автомобилей – пребывание автотранспортных средств постоянного населения города на стоянках (в том числе, в ночное время) вблизи мест проживания владельцев автотранспортных средств автовладельцев.

Примечания.

1. В разделе представлены определения терминов с учетом установленных понятий соответствующих терминов, указанных в Федеральном законе от 29 декабря 2004 г. №190-ФЗ «Градостроительный кодекс Российской Федерации», Постановлении Правительства Москвы от 23 декабря 2015 г. №945-ПП «Об утверждении региональных нормативов градостроительного проектирования города Москвы в области транспорта, автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения», Правилах подготовки проектов и схем организации дорожного движения, утвержденных приказом Минтранса России от 17 марта 2015 г. №43, СП 42.13330, СП 113.13330.

2. При пользовании настоящими Методическими рекомендациями целесообразно проверить действие сводов правил в информационной системе общего пользования на

официальном сайте национального органа Российской Федерации по стандартизации в сети Интернет или по ежегодно издаваемому информационному указателю «Национальные стандарты», который опубликован по состоянию на 1 января текущего года, и по соответствующим ежемесячно издаваемым информационным указателям, опубликованным в текущем году. Если ссылочный документ заменен (изменен), то при пользовании настоящими Методическими рекомендациями следует руководствоваться замененным (измененным) документом. Если ссылочный документ отменен без замены, то положение, в котором дана ссылка на него, применяется в части, не затрагивающей эту ссылку. Сведения о действии стандартов и сводов правил можно проверить в Федеральном информационном фонде технических регламентов и стандартов в сети Интернет (gost.ru).

5 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

5.1 Парковочное пространство города, включающее совокупность гаражно-стояночных объектов различных типов, занимает значительное пространство города (территории и объемы), имея высокую стоимость. Задачей органов власти города и проектировщика является оптимизация типов, приемов размещения и объемов, занимаемым местами для парковки или стоянками, обслуживающими различные объекты в городе.

5.2 Требуемое количество машино-мест для хранения и паркирования легковых автомобилей для каждого объекта капитального строительства следует принимать в соответствии с требованиями пункта 11.31 СП 42.13330.2016 и региональных и местных нормативов градостроительного проектирования. Предельные значения доступности машино-мест следует принимать в соответствии с требованиями региональных и местных нормативов градостроительного проектирования.

5.3 Настоящие Методические рекомендации содержат принципы, подходы и конкретные приемы оптимизации параметров парковочного пространства города в процессе планирования развития территории, проектирования и строительства гаражно-стояночных объектов различных типов. Методические рекомендации основаны на результатах анализа зарубежного и отечественного опыта по повышению эффективности использования машино-мест в городах, с учетом соответствующих положений федеральных законов, включая Федеральный закон от 29 декабря 2004 г. №190-ФЗ «Градостроительный кодекс Российской Федерации, Федеральный закон от 25 октября 2001 г. №136-ФЗ «Земельный кодекс Российской Федерации», иных законодательных и нормативных правовых актов Российской Федерации, а также нормативно-технических документов, указанных в разделе 3.

6 КЛАССИФИКАЦИЯ, ФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ, ОСНОВНЫЕ ПАРАМЕТРЫ СОВМЕСТНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПАРКОВОЧНЫХ МЕСТ, ПУСТУЮЩИХ В ТЕЧЕНИЕ ЗНАЧИТЕЛЬНОЙ ЧАСТИ СУТОК, ДЛЯ ОБЪЕКТОВ КАПИТАЛЬНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА РАЗЛИЧНОГО ФУНКЦИОНАЛЬНОГО НАЗНАЧЕНИЯ

6.1 Формирование единого парковочного пространства в городе следует осуществлять с соблюдением требований эффективного использования территории муниципального образования и обеспечения экологической безопасности.

6.2 При применении методов повышения эффективности использования машино-мест необходимо иметь представление об общих подходах к формированию парковочного пространства в целом, что отражено на рис. 11.

6.3 Для размещения машино-мест в городе следует предусматривать:

- объекты для хранения легковых автомобилей постоянного населения города, расположенные вблизи от мест проживания;

- объекты для паркования легковых автомобилей постоянного и дневного населения города при поездках с различными целями.

6.1 Организация хранения легковых автомобилей

6.1.1 Для обеспечения хранения автомобилей постоянного населения и паркирования автомобилей гостей, в зонах жилой застройки размещаются объекты, соответствующие требуемому количеству машино-мест в полном объеме в границах земельного участка многоквартирного жилого дома. В случае комплексного развития территории, при наличии утвержденного проекта планировки территории – допускается размещать гаражно-стояночные объекты на специально выделенных земельных участках в пределах

пешеходной доступности не более 800 м.

6.1.2 На территориях жилых кварталов, жилых комплексов, групп жилых домов, отдельных жилых зданий количество машино-мест для легковых автомобилей населения следует определять исходя из нормативных требований СП 42.13330.2016.

6.1.3 Гостевые стоянки размещаются, как правило, на открытых автостоянках на расстоянии не более 150 м от входов в здания.

6.1.4 Общее количество машино-мест в жилых зонах определяется суммой требуемого количества машино-мест для хранения легковых автомобилей и на гостевых стоянках.

6.1.5 Доступность гаражей для маломобильных групп населения должна составлять не более 50 м от мест их проживания.

6.1.6 При проектировании отдельных объектов жилой застройки гаражно-стояночные объекты должны размещаться в пределах отведенного участка или на участке, специально выделенном для этих целей.

6.1.7 Не допускается размещение расчетного требуемого количества машино-мест для обслуживания проектируемых объектов (полностью или частично) на проезжих частях и тротуарах улично-дорожной сети.

6.1.8 Минимально допустимые расстояния от проездов или улиц, с которых осуществляется въезд (выезд) к гаражам-стоянкам, следует принимать: от перекрестков магистральных улиц – 50 м; от перекрестков улиц местного значения – 20 м; остановочных пунктов общественного транспорта – 30 м.

Схема формирования парковочного пространства города приведена на рисунке 6.1.

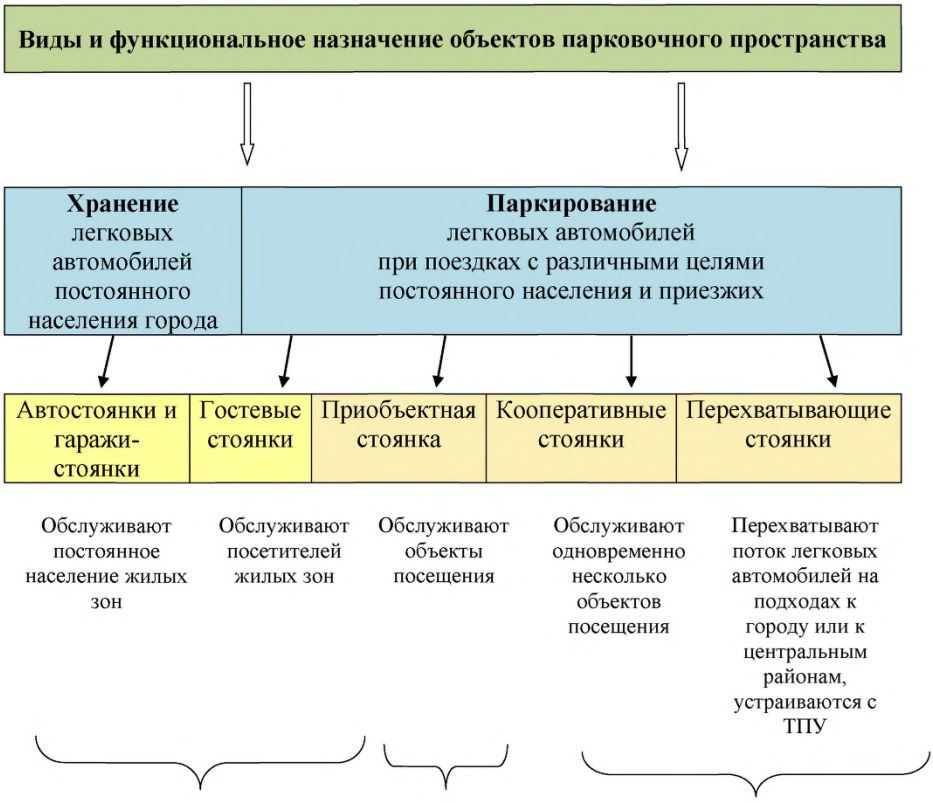


Рисунок 6.1 – Формирование парковочного пространства города

6.2 Организация паркирования легковых автомобилей

6.2.1 Для паркирования легковых автомобилей при поездках с различными целями следует предусматривать объекты следующего функционального использования:

- приобъектные стоянки, размещаемые: от торговых центров, от гостиниц, поликлиник – не далее 150 м; от прочих объектов – не далее 400 м;

- кооперированные стоянки, обслуживающие группы расположенных рядом объектов, размещаемые не далее 600 м от наиболее удаленного объекта;

- перехватывающие стоянки, располагаемые на расстоянии не более 150 м от станций или остановочных пунктов скоростного транспорта.

6.2.2 Приобъектные стоянки устраиваются при размещении отдельных объектов различного функционального назначения для их обслуживания (торговых комплексов, объектов приложения труда, культурно-развлекательных центров и др.).

Требуемое количество машино-мест на приобъектных стоянках, зависящее от функционального назначения основного здания, общей площади объекта, зоны города, следует определять в соответствии с требованиями СП 42.13330.2016, приложение Ж.

При расположении объектов в радиусе до 700 м от станций скоростного рельсового транспорта (метрополитен, железная дорога, скоростной трамвай), полученное расчетом количество машино-мест допускается снижать на 25%.

6.2.3 Приобъектные стоянки следует размещать в пределах земельных участков, отведенных под обслуживаемый объект.

6.2.4 Радиусы пешеходных подходов от стоянок для паркирования легковых автомобилей следует принимать не более:

- до входов в жилые дома – 150 м;

- пассажирских помещений вокзалов, входов в места крупных учреждений торговли и общественного питания – 150 м;

- прочих учреждений и предприятий обслуживания населения и административных зданий – 250 м;

- входов в парки, на выставки и стадионы – 400 м.

6.2.5 Кооперированные стоянки целесообразно размещать для обслуживания групп объектов, расположенных на территориях с высокой концентрацией объектов различного функционального назначения, имеющих различное время пиковых нагрузок.

6.2.6 Кооперированные стоянки целесообразно организовывать в центральных районах и зонах смешанной застройки. Такие стоянки могут устраиваться многоярусными. На местных улицах, магистральных улицах районного значения и общегородского значения 3 класса, боковых проездах могут применяться парковки на улично-дорожной сети.

6.2.7 Перехватывающие стоянки (Park&Ride) предусматриваются в целях разгрузки центра муниципального образования от транспорта с ориентацией на комбинированные поездки на легковом транспорте, т.е. с планируемой пересадкой на скоростные виды общественного транспорта. Перехватывающие стоянки следует размещать в транспортно-пересадочных узлах на подходах к территории центра муниципального образования и по периметру центральной зоны на расстоянии не более 450 м от станции скоростного общественного транспорта, на который производится пересадка с легкового автомобиля, до дальней точки парковки.

6.2.8 Требуемое количество машино-мест на перехватывающих стоянках определяется расчетом на основе анализа возможностей размещения машино-мест в каждой из рассматриваемых зон и возможностей улично-дорожной сети по пропуску транспорта к этой зоне.

6.2.9 Парковки на улично-дорожной сети. На местных улицах, магистральных улицах районного значения и общегородского значения 3 класса, боковых проездах допускается устройство парковок в карманах вдоль

проезжей части или под углом к ней.

Места для парковок обозначаются разметкой и дорожными знаками. Места для парковки вдоль проезжей части необходимо прерывать тротуарными выступами в бордюре не реже, чем через каждые 10 машино-мест.

6.2.10 Не допускается паркирование легковых автомобилей на отстойно-разворотных площадках.

6.3 Типы гаражно-стояночных объектов

6.3.1 Типы гаражно-стояночных объектов для хранения и для паркирования легковых автомобилей принимаются в зависимости от градостроительных условий территории.

6.3.2 Типы гаражно-стояночных объектов выбираются по условиям территориальных возможностей, гидрогеологической обстановки, архитектурно-планировочных решений застройки и других факторов.

Применяются следующие типы гаражно-стояночных объектов: автостоянки (площадки открытые или под навесом); рамповые, механизированные, автоматизированные гаражи-стоянки (наземного, подземного, комбинированного типов, устраиваемые отдельно стоящими, встроенными, встроенно-пристроенными); обвалованные гаражи-стоянки (сформированные путем строительства наземных или наземно-подземных сооружений с последующей обсыпкой грунтом и использованием земляной кровли для спортивных и хозяйственных площадок).

6.3.3Классификация типов гаражно-стояночных объектов представлена на рисунках 6.2 и 6.3.



Рисунок 6.2 – Типы объектов парковочного пространства для хранения и паркирования легковых автомобилей (стоянок)

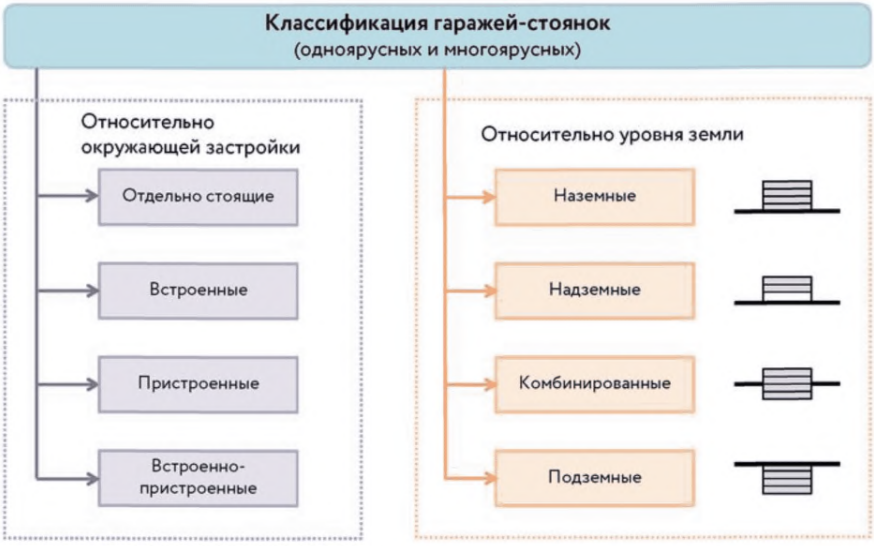


Рисунок 6.3 – Классификация гаражей-стоянок

6.4 Повышение эффективности использования машино-мест. Классификация ситуаций

Повышение эффективности использования машино-мест может потребоваться и быть достигнуто в различных градостроительных ситуациях. Для центра города решение этой проблемы является наиболее актуальным.

Можно выделить несколько основных направлений получения эффекта экономии машино-мест (без снижения обеспеченности ими):

- увеличение оборачиваемости одного машино-места;

- совместное пользование гаражно-стояночных объектов (кооперированные стоянки) – применяется для типа совмещения «хранение + паркирование» при концентрации объектов жилой застройки и объектов общественного и (или) производственного назначения на общих территориях. В этих случаях допускается организовывать совмещенное использование

машино-мест в общих гаражно-стояночных объектах, используя одни и те же машино-места в дневное время для паркирования, в ночное время для хранения автомобилей населения, проживающего в радиусе нормативной доступности от этих сооружений.

- разница во времени пика посетительского потока у объектов различного функционального назначения – применяется для типа совмещения «паркирование + паркирование»;

- комплексные решения по организации кооперированных стоянок многофункционального назначения – применяется для типа совмещения «хранение + паркирование + паркирование».

Для расчета минимально необходимого количества парковочных мест для расположенных на смежных земельных участках объектов капитального строительства различного функционального назначения следует использовать методику, приведенную в разделе 7 Методических рекомендаций.

7 МЕТОДИКА РАСЧЕТА МИНИМАЛЬНО НЕОБХОДИМОГО КОЛИЧЕСТВА ПАРКОВОЧНЫХ МЕСТ ДЛЯ РАСПОЛОЖЕННЫХ НА СМЕЖНЫХ ЗЕМЕЛЬНЫХ УЧАСТКАХ ОБЪЕКТОВ КАПИТАЛЬНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА РАЗЛИЧНОГО ФУНКЦИОНАЛЬНОГО НАЗНАЧЕНИЯ

7.1 Методика расчета минимально необходимого количества парковочных мест для расположенных на смежных земельных участках объектов капитального строительства различного функционального назначения направлена на повышение эффективности использования машино-мест для хранения и паркирования легковых автомобилей, повышение эффективности использования территориальных ресурсов города.

7.2 Объекты различного функционального назначения классифицируются в соответствии с требованиями СП 42.13330.2016, приложением Ж. Для целей методики объекты сгруппированы в следующие группы:

- жилые дома;
- гостиницы;
- производственные здания, коммунально-складские объекты;
- административные и офисные учреждения (административно-управленческие учреждения, коммерческо-деловые центры, офисные здания и помещения, многофункциональные здания и комплексы, банки и банковские учреждения);
- культурно-развлекательные учреждения (музеи, галереи, выставочные залы; театры, концертные залы, кинотеатры; развлекательные центры, дискотеки, залы игровых автоматов, ночные клубы, бильярдные, боулинги);
- объекты торгового назначения (магазины-склады, гипермаркеты, торговые центры, универсамы, специализированные магазины, рынки,

предприятия общественного питания, объекты коммунально-бытового обслуживания).

7.3 Парковочные места для объектов следующего функционального назначения нецелесообразно совмещать с другими: здания и помещения медицинских организаций, объекты спортивного назначения, рекреационные территории и объекты отдыха, объекты транспортной инфраструктуры (вокзалы и аэропорты).

Указанные объекты в настоящих Методических рекомендациях не рассматриваются.

7.4 Расчет допустимости снижения требуемого количества машино-мест без снижения обеспеченности ими проводится с помощью обобщенных графиков загруженности и показателей стоянок у объектов различного функционального назначения, в соответствии с графиков часовой загрузки приобъектных парковок. Для расчета могут использоваться графики, построенные по результатам обследования, или усредненные графики, приведенные на рисунках 7.1 – 7.7, построенные на основе данных таблицы 7.1.



Рисунок 7.1 – Обобщенные графики загруженности стоянок у жилых домов, апартаментов для определения возможного снижения требуемого количества машино-мест без снижения обеспечения ими (в будний день недели)



Рисунок 7.2 – Обобщенные графики загруженности стоянок у административных и офисных учреждений для определения возможного снижения требуемого количества машино-мест без снижения обеспечения ими (в будний день недели)

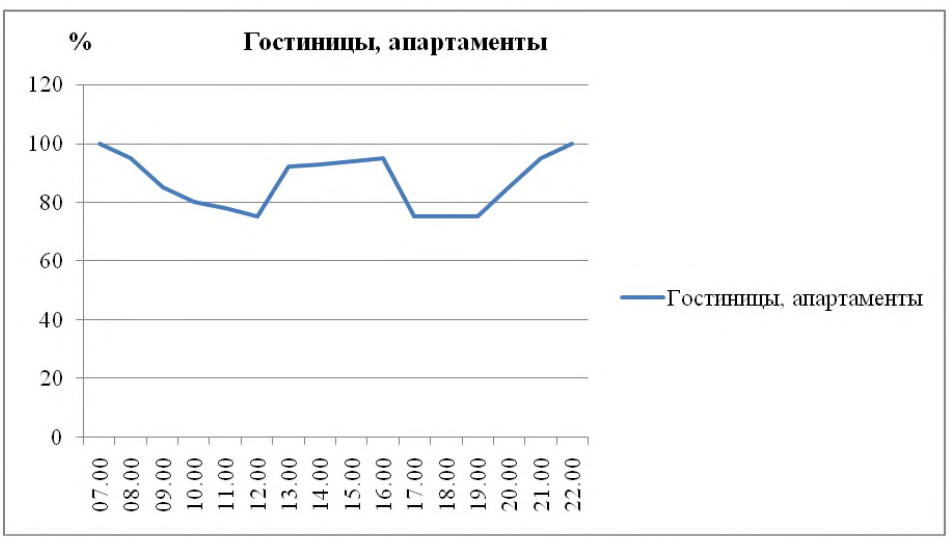


Рисунок 7.3 – Обобщенные графики загруженности стоянок у гостиниц, апартаментов для определения возможного снижения требуемого количества машино-мест без снижения обеспечения ими (в будний день недели)

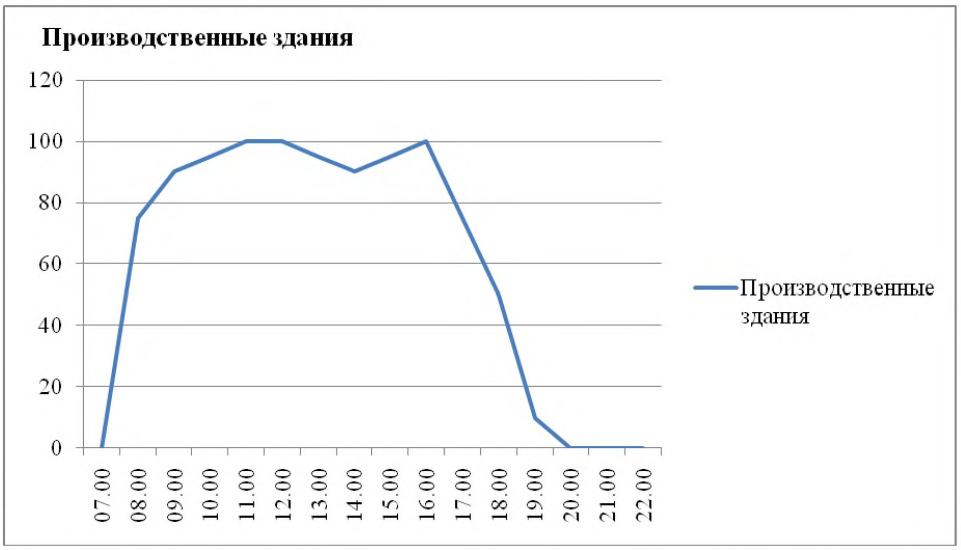


Рисунок 7.4 – Обобщенные графики загруженности стоянок у производственных зданий для определения возможного снижения требуемого количества машино-мест без снижения обеспечения ими (в будний день недели)



Рисунок 7.5 – Обобщенные графики загруженности стоянок у объектов торгового назначения, время работы с 10.00 до 22.00, для определения

возможного снижения требуемого количества машино-мест без снижения обеспечения ими (в будний день недели)



Рисунок 7.6 – Обобщенные графики загруженности стоянок у культурно-развлекательных учреждений, начало мероприятий с 19.00, для определения возможного снижения требуемого количества машино-мест без снижения обеспечения ими (в будний день недели)



Рисунок 7.7 – Обобщенные графики загруженности стоянок у культурно-развлекательных учреждений, начало мероприятий с 21:00, для определения возможного снижения требуемого количества машино-мест без снижения обеспечения ими (в будний день недели)

Таблица 7.1 – Обобщенные показатели загруженности стоянок объектов различного функционального назначения в процентах

Время	Загруженность стоянок (парковок), %						
	Жилые дома	БЦ*	Гостиницы	ПЗ*	ТЦ*	КРУ* с 19:00	КРУ* с 19:00
07:00	100	0	100	0	0	0	
08:00	90	25	95	75	0	0	
09:00	50	75	85	90	15	0	
10:00	45	90	80	95	40	0	0
11:00	45	100	78	100	60	10	0
12:00	45	100	75	100	75	20	0
13:00	45	100	92	95	80	25	20
14:00	40	90	93	90	90	30	22
15:00	25	90	94	95	90	25	25
16:00	25	100	95	100	90	20	30
17:00	25	100	75	75	100	25	25
18:00	40	75	75	50	100	50	20
19:00	60	40	75	10	100	95	30
20:00	80	0	85	0	100	100	50
21:00	95	0	95	0	100	80	95
22:00	100	0	100	0	50	10	100
23:00	100	0	100	0	50	10	90
00:00	100	0	100	0	50	10	80
01:00	100	0	100	0	50	10	10

Примечание – в таблице использованы сокращения: ТЦ – объекты торгового назначения, время работы с 10.00 до 22.00; БЦ – административные и офисные учреждения; ПЗ – производственные здания; КРУ – культурно-развлекательные учреждения.

7.5 Алгоритм, предлагаемый для решения поставленной задачи, включает следующие шаги.

А. Определяются объекты, парковочные места для обслуживания которых предполагаются к совмещению. Как правило, подбираются объекты, имеющие пиковую загрузку парковочных мест в разное время суток или разные дни недели (например, офисные здания имеют максимальную загрузку в рабочее время, а театры – после окончания рабочего дня). Все объекты должны находиться в радиусе пешеходной доступности от предполагаемого гаражно-стояночного объекта. Радиусы пешеходной доступности следует определять в соответствии с требованиями п. 11.32 и 11.36 СП 42.13330.2016, а также региональных и местных нормативов градостроительного проектирования.

Б. Расчет требуемого количества машино-мест следует проводить раздельно для каждого объекта различного функционального назначения, в

соответствии с требованиями п. 11.31 и приложения Ж СП 42.13330.2016, региональных и местных нормативов градостроительного проектирования. Таким образом, для каждого объекта будет получено требуемое количество машино-мест, которое соответствует пиковому значению загруженности стоянок.

В. Затем для каждого объекта различного функционального назначения строится график загрузки машино-мест по часам суток в абсолютных величинах, который должен соответствовать кривым загруженности стоянок в процентах относительно максимального значения, выявленным экспериментально или приведенным выше на рисунках 7.1 – 7.7. Для каждого объекта за 100% принимается полученное в результате расчета значение требуемого количества машино-мест, а затем строится график заполнения стоянки – определяя, по доле в процентах, абсолютное значение показателей заполнения машино-мест каждый час в течение суток (каждый день в течение недели).

Г. Далее проводится графическое суммирование полученных для каждого объекта графиков по каждому часу суток (дню недели). При проведении графического суммирования на новый, суммарный график наносятся абсолютные значения полученных расчетом величин – для каждого часа суммарное абсолютное значение будет суммой абсолютных значений, соответствующих этому часу на графиках отдельных объектов. Таким образом, получается новый график, который будет отображать загрузку предполагаемого гаражно-стояночного объекта в течение суток (недели). Его пиковое значение и будет требуемым количеством машино-мест, минимально необходимым для совмещенного использования гаражно-стояночного объекта.

Д. Если затем сравнить полученное пиковое значение графика загрузки предполагаемого гаражно-стояночного объекта с простой суммой значений требуемого количества машино-мест для каждого объекта (арифметическое

суммирование), то выявляется количество машино-мест, на которое может быть снижено общее количество машино-мест – без снижения нормативной обеспеченности объекта машино-местами.

Это значение ориентировочно может составлять до 10 до 25% от простой суммы значений требуемого количества машино-мест, но может и равняться нулю – такая ситуация возможна в том случае, если часы пик на кривых загруженности стоянок для различных объектов совпадают.

7.6 Пример расчета требуемого количества машино-мест с применением графического суммирования приведен в Приложении А настоящих Методических рекомендаций.

7.7 По объектам, для обслуживания которых предполагается совмещенное использование парковочных мест, для анализа загруженности стоянок и расчета значений требуемого количества машино-мест могут проводиться натурные обследования характера прибытия посетителей на легковых автомобилях.

Для получения достоверных данных натурных обследований по требуемому количеству машино-мест важным является выбор аналогичных обследуемых объектов общественного назначения. Под аналогичностью понимается обследование объекта, имеющего по отношению к объекту, для обслуживания которого предполагается совмещение, частичные:

- функциональное сходство (по области применения, назначению);

- конструктивное сходство (по объемно-планировочным);

- параметрическое сходство (в том числе по мощности, площади, объему).

Методика проведения натурных обследований предусматривает следующее действия:

- согласование, при необходимости, возможности натурных обследований с собственниками аналогичного объекта общественного назначения;
- разработку программы натурных наблюдений, обеспечивающую получение закономерностей прибытия посетителей объектов различного функционально назначения;
- обоснование выбора объектов различного функционального назначения – сбор данных, характеризующих выбранные объекты (размещение в городе и в плане застройки, обеспеченность транспортной инфраструктурой, вместимость, характер деятельности);
- проведение подготовительных натурных обследований всех объектов с целью определения постов наблюдений, времени проведения наблюдений;
- проведение натурных обследований, включая: выявление мест паркирования легковых автомобилей; выявление режима работы и условий доступа к стоянкам у выбранных объектов; визуальные натурные наблюдения с фиксацией прибывших и убывших автомобилей;
- камеральная обработка данных; определение периода заполнения объектов посещения.

7.8 Примеры подготовленных материалов натурных обследований аналогичных объектов для расчета требуемого количества машино-мест приведены в Приложении Б настоящих Методических рекомендаций.

8 ТРЕБОВАНИЯ К ОРГАНИЗАЦИИ СОВМЕСТНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПАРКОВОЧНЫХ МЕСТ

В зависимости от решаемой задачи выбираются различные организационные схемы функционирования гаражно-стояночных объектов для совместного пользования машино-местами.

8.1 Эффект экономии машино-мест за счет увеличения оборачиваемости одного машино-места

8.1.1 Для получения эффекта экономии машино-мест следует добиваться увеличения оборачиваемости одного машино-места, что повышает эффективность использования городского пространства в несколько раз.

8.1.2 Для организации эффективной работы в этом направлении следует выделять в городе парковочные зоны, с установлением дифференцированных регламентирующих требований по продолжительности паркирования.

Как правило в городе выделяются: центральная, срединная и периферийная зоны. В каждой из них устанавливается допустимая продолжительность паркирования на одном месте, обоснованное расчетами.

8.1.3 В центральной зоне, как правило, следует устанавливать продолжительность паркирования не более 2–2,5 часов, что позволяет использовать 1 машино-место в течение одного дня – шестью-восемью пользователями.

Одной из мер, контролирующих следование или нарушение автовладельцами установленного регламента, является взимание платы по прогрессирующему тарифу, а именно: за парковку в пределах установленного допустимого диапазона продолжительности паркирования – устанавливается

определенная плата (за один час или меньший интервал времени). За превышение продолжительности паркирования в последующий период устанавливается более высокая плата, возрастающая по мере увеличения времени превышения, причем плата за превышение может фиксироваться за 1час, за 30 минут, за 15 минут.

8.1.4 В срединной зоне, приближенной к центральной, допускается варьировать интервал времени ограничения продолжительности паркирования. Целесообразно устанавливать ограничения в диапазоне от четырех до шести часов и более – в зависимости от сложившейся ситуации.

8.1.5 В периферийной зоне, как правило, не ограничивается время паркирования. В отдельных случаях на отдельных территориях могут быть введены регламенты.

8.1.6 Контроль за осуществлением правил паркирования должен осуществляться специальными службами.

8.2 Эффект экономии машино-мест за счет совместного пользования гаражно-стояночных объектов (кооперированные стоянки)

8.2.1 В случае размещения на смежных земельных участках объектов капитального строительства различного функционального назначения, во многих случаях возникает возможность совмещения стоянок обслуживающих объектов, расположенных вблизи друг от друга. Рассмотренные выше случаи (Раздел 6 настоящих Методических рекомендаций) организационно решаются практически одинаково: предоставляется один общий гаражно-стояночный объект для совместного пользования.

8.2.2 Для типа совмещения «хранение + паркирование» используется разница между часами пик при максимальном наполнении машино-местами для хранения легковых автомобилей постоянного населения с учетом их выбытия в утренний час пик и возвращения в вечерний час пик, и работающими посетителями, прибывающих на рассматриваемую территорию (заполнение и разгрузка стояночных мест). Ситуация может быть осложнена тем, что если машино-места находятся в собственности, владельцы машино-мест скорее всего не согласятся пускать кого-то на эти места. Таким образом, для осуществления идеи о совмещении машино-мест для этого случая – необходимы машино-места обезличенного пользования, т.е. они не должны находиться в собственности у автовладельца, а сдаваться в аренду.

Первый случай – все машино-места могут сдаваться в аренду, и автовладелец может занять вечером другое место, чем то, с которого он уехал утром.

Второй случай – часть мест работает на этих условиях, а другая часть находится в собственности у автовладельцев.

8.2.3 Для типа совмещения «паркирование + паркирование» также используется разница во времени пиков потока посетителей для объектов различного функционального назначения.

Требуемая вместимость таких объектов определяется в соответствии с методикой, указанной в Разделе 6 настоящих Методических рекомендаций. Совмещение машино-мест производится в свободном режиме в случае, если гараж эксплуатирует определенное юридическое лицо. Успешная реализация обеспечивается точностью ранее выполненных расчетов.

Данное совмещение может реализовываться за счет строительства отдельно стоящих паркингов различных типов многоцелевого назначения.

8.3 Комплексные решения по организации кооперированных стоянок многофункционального назначения

8.3.1 Рекомендуется применять также схему обеспеченности машино-местами трехцелевого назначения: «хранение + паркирование + паркирование». При такой схеме может организовываться отдельностоящий или встроенный гаражно-стояночный объект, имеющий несколько уровней (размещенных ниже или/и выше уровня земной поверхности).

8.3.2 В нижних ярусах этих объектов машино-места могут быть предоставлены для автомобилей постоянного населения прилегающих жилых домов. С жителей близлежащих домов взимается помесячная плата, либо за полгода, либо за год вперед. Стоимость арендуемых жителями машино-мест в нижних ярусах – наименьшая.

8.3.3 Средние ярусы могут быть предоставлены в качестве приобъектной стоянки, обслуживающий сотрудников одного или нескольких объектов капитального строительства различного функционального назначения, расположенных вблизи гаражно-стояночного объекта. Плата взимается с предприятия за месяц, полгода или год вперед. Стоимость арендуемых мест выше, чем за нижние ярусы.

8.3.4 Верхние ярусы предоставляются в качестве кооперированной стоянки – посетителям объектов капитального строительства различного функционального назначения, а также в качестве гостевых стоянок для посетителей близлежащих жилых домов. В этом случае взимается почасовая оплата за парковочное место. При этом применяются наиболее высокие тарифы.

9 РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРАВОВОМУ ОБЕСПЕЧЕНИЮ СОВМЕСТНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПАРКОВОЧНЫХ МЕСТ ДЛЯ ОБЪЕКТОВ КАПИТАЛЬНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА РАЗЛИЧНОГО ФУНКЦИОНАЛЬНОГО НАЗНАЧЕНИЯ

Согласно пункту 2 Положения о составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию, утвержденного Постановлением Правительства РФ от 16 февраля 2008 г. №87, объекты капитального строительства в зависимости от функционального назначения и характерных признаков подразделяются на следующие виды:

а) объекты производственного назначения (здания, строения, сооружения производственного назначения, в том числе объекты обороны и безопасности), за исключением линейных объектов;

б) объекты непроизводственного назначения (здания, строения, сооружения жилищного фонда, социально-культурного и коммунально-бытового назначения, а также иные объекты капитального строительства непроизводственного назначения);

в) линейные объекты (трубопроводы, автомобильные и железные дороги, линии электропередачи и др.

9.1 Правовые положения, регулирующие понятие автостоянок, парковок

9.1.1 В соответствии с пунктом 21 статьи 1 Градостроительного кодекса Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ: 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 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.

9.1.2 Согласно пункту 3 статьи 35 Градостроительного кодекса Российской Федерации от 29.12.2004 №190-ФЗ в жилых зонах допускается размещение отдельно стоящих, встроенных или пристроенных стоянок автомобильного транспорта, гаражей, а в соответствии с пунктом 5 этой же статьи общественно-деловые зоны предназначены для размещения объектов здравоохранения, культуры, торговли, общественного питания, социального и коммунально-бытового назначения, предпринимательской деятельности, объектов среднего профессионального и высшего образования, административных, научно-исследовательских учреждений, культовых зданий, стоянок автомобильного транспорта, объектов делового, финансового назначения, иных объектов, связанных с обеспечением жизнедеятельности граждан.

9.1.3 В соответствии с «Правилами подготовки проектов и схем организации дорожного движения», утвержденными Приказом Минтранса России от 17 марта 2015 г. №43 мероприятия по организации дорожного движения включают предложения по формированию единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений).

9.2 Правовое регулирование деятельности автостоянок и парковок

9.2.1 Согласно действующему законодательству гаражи, стоянки, парковки (парковочные места), отдельно стоящие, встроенные или пристроенные подобные объекты относятся к парковочному пространству.

Для владельцев транспортных средств и для лиц, оказывающих услуги, либо предоставляющих парковочные места, отношения, связанные с хранением автомобилей и отношения, связанные с оставлением автомобилей на парковках и в иных сооружениях без оформления договора хранения, регулируются различными нормами действующего законодательства.

9.2.2 Наиболее детально регулируется деятельность, связанная с оказанием услуг автостоянок. Так, постановлением Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2001 года №795 утверждены «Правила оказания услуг автостоянок» (далее – Правила). Указанные Правила, разработанные в соответствии с требованиями Законом Российской Федерации 7 февраля 1992 года №2300-1 «О защите прав потребителей», регулируют отношения в сфере оказания услуг по хранению автомобилей, мотоциклов, мотороллеров, а также прицепов и полуприцепов к ним (далее именуются – автомототранспортные средства) на автостоянках. В Правилах даются четкие определения: автостоянки, а также потребителя – гражданин, имеющий намерение заказать, либо заказывающий, либо использующий услуги по хранению автомототранспортных средств на автостоянках исключительно для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности, и исполнителя – организация независимо от организационно-правовой формы, а также индивидуальный предприниматель, оказывающие потребителю услуги по хранению автомототранспортных средств на автостоянках по возмездному договору, порядок оформления первичных документов, порядок оказания услуг по хранению. Правилами установлено, что в случае утраты (хищения), повреждения или нарушения комплектности автомототранспортного средства при хранении на автостоянке исполнитель обязан возместить убытки, причиненные потребителю, если иное не предусмотрено договором.

Если собственник (владелец) парковочного пространства оказывает

услуги по хранению автомототранспортных средств, с владельцем таких средств заключается договор хранения (стороны договора – исполнитель и потребитель). Примерная форма договора хранения автотранспортных средств приведена в Приложении В настоящих Методических рекомендаций.

Договор заключается в письменной форме и должен содержать следующие сведения:

а) фирменное наименование (наименование) и местонахождение (юридический адрес) организации-исполнителя либо фамилия, имя, отчество индивидуального предпринимателя, сведения о его государственной регистрации в качестве индивидуального предпринимателя;

б) фамилия, имя, отчество, номер телефона и адрес потребителя;

в) дата заключения договора, срок хранения автомототранспортного средства. В договоре могут быть также предусмотрены сроки отдельных этапов оказания услуг (промежуточные сроки);

г) цена услуги по хранению автомототранспортного средства, цены дополнительных услуг, оказываемых за плату, а также форма и порядок их оплаты;

д) марка, модель и государственный регистрационный знак автомототранспортного средства, принимаемого на хранение;

е) цена автомототранспортного средства, определяемая по соглашению сторон;

ж) условия хранения автомототранспортного средства;

з) порядок приема и выдачи автомототранспортного средства;

и) должность, фамилия, имя, отчество уполномоченного работника исполнителя, оформляющего договор, его подпись, а также подпись потребителя;

к) другие необходимые данные, связанные со спецификой оказываемых услуг.

Договор составляется в 2 экземплярах, один из которых передается потребителю, а другой остается у исполнителя.

В случае если оказание услуги предусматривает возможность многократных въездов на автостоянку и выездов с нее, при заключении договора оформляется постоянный пропуск, в котором указываются марка, модель и государственный регистрационный знак автомототранспортного средства, номер места на автостоянке, срок действия пропуска.

При кратковременной разовой постановке автомототранспортного средства на автостоянку (на срок не более одних суток) заключение договора может быть осуществлено путем выдачи потребителю соответствующего документа (сохранной расписки, квитанции и т.п.) с указанием государственного регистрационного знака автомототранспортного средства. Копия указанного документа остается у исполнителя.

9.2.3. Деятельность парковок (паркингов) и гаражей, не связанная с отношениями по хранению автомототранспортных средств, регулируется нормами в сфере арендных отношений – аренды части земельного участка, здания (сооружения) и (или) оказания услуг по контрольно-пропускному режиму арендованных объектов (как в зданиях и сооружениях, так и на плоскостных парковках).

Федеральный закон от 06 октября 2003 г. №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» к вопросам местного значения относит дорожную деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения поселения и обеспечение безопасности дорожного движения на них, включая создание и обеспечение функционирования парковок (парковочных мест).

В соответствии с пунктом 1 статьи 13 Федерального закона от 08 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» к полномочиям органов местного самоуправления городских поселений, муниципальных районов, городских округов в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности относятся:

- принятие решений о создании и об использовании на платной основе парковок (парковочных мест), расположенных на автомобильных дорогах общего пользования местного значения, и о прекращении такого использования;

- установление порядка создания и использования, в том числе на платной основе, парковок (парковочных мест), расположенных на автомобильных дорогах общего пользования местного значения;

- установление размера платы за пользование на платной основе парковками (парковочными местами), расположенными на автомобильных дорогах общего пользования местного значения;

- определение методики расчета и максимального размера платы за проезд транспортных средств по платным автомобильным дорогам общего пользования местного значения, платным участкам указанных автомобильных дорог, за пользование на платной основе парковками (парковочными местами), расположенными на автомобильных дорогах общего пользования местного значения.

9.3 Рекомендации по правовому обеспечению совместного использования парковочных мест для объектов капитального строительства различного функционального назначения

При создании и обеспечении функционирования парковочного пространства на муниципальных территориях органам местного самоуправления в рамках своих полномочий необходимо решить два основных

вопроса.

9.3.1 Создание парковок (парковочных мест):

- путем непосредственного строительства, отведения специальных мест, расположенных на автомобильных дорогах общего пользования местного значения;

- посредством заключения концессионных соглашений или соглашений о муниципально-частном партнерстве – регулируются Федеральным законом от 21 июля 2005 года №115-ФЗ «О концессионных соглашениях» и Федеральным законом от 13 июля 2015 г. №224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Порядок решения данных вопросов устанавливается в правилах создания и использования, в том числе на платной основе, парковок (парковочных мест), методик расчета размера платы за их использование (либо самостоятельно, либо в рамках концессионных соглашений или соглашений о муниципально-частном партнерстве), утвержденных органами местного самоуправления. Указанные правила должны содержать положения о разработке проекта размещения парковок и его согласования, порядок создания, условия обустройства, содержания и эксплуатации парковок, и может содержать указание на обязательное утверждение реестра парковочных разрешений инвалидов, реестра резидентных парковочных разрешений, реестра парковочных разрешений многодетных семей муниципального образования и иных регламентов, регулирующих льготное размещение транспортных средств.

9.3.2 Совместное использование уже существующих парковочных пространств (автостоянок, плоскостных парковок закрытого типа гаражей, парковочных мест, отдельно стоящих, встроенных или пристроенных объектов, предназначенных для паркирования и (или) хранения автомототранспортных средств), принадлежащих бизнес-, торгово- развлекательным, торговым

центрам, организациям социально-культурного назначения и т.п. посредством направления приглашений (предложений) собственникам или пользователям указанных объектов заключить соглашения по совместному использованию парковочных пространств, предметом которых, в том числе, будет обязанность собственников (пользователей) предоставлять часть парковочных пространств в соответствии с методикой расчета минимально необходимого количества парковочных мест для расположенных на смежных земельных участках объектов капитального строительства различного функционального назначения в течение суток.

Главное условие привлекательности для собственников (владельцев) при заключении ими договоров с владельцами транспортных средств – возмездность. Если будет организовано совместное использование автостоянок, то предоставление мест целесообразно осуществляться по договорам хранения в соответствии с правилами оказания услуг автостоянок, если – парковок, то по договорам аренды части парковочных мест (Приложение Г настоящих Методических рекомендаций).

9.3.3 Органам местного самоуправления для решения задач по созданию дополнительных парковок (парковочных мест) необходимо с учетом местных условий и действующих нормативных документов разработать и утвердить собственные правила (положения), содержащие алгоритм заключения соглашений по совместному использованию парковочных пространств, установление размера платы за пользование пространств, определение методики расчета и максимального размера платы за пользование ими на платной основе.

ПРИЛОЖЕНИЕ А

(справочное)

ПРИМЕР РАСЧЕТА

Возьмем в качестве примера ситуацию, в которой необходимо определить количество машино-мест для совмещения в проектируемом гаражно-стояночном объекте.

В радиусе пешеходной доступности от этого объекта находятся: жилой дом на 400 квартир, торговый центр, общая площадь которого составляет 10000 кв.м., и офисно-деловой центр, общая площадь которого составляет 8000 кв. м.

Руководствуясь требованиями пункта 11.31 и приложения Ж СП 42.13330.2016, определяем, что требуемое количество машино-мест для жилого дома составит 400 м/м (1 машино-место на квартиру), для торгового центра – 200 м/м (1 машино-место на 40 – 50 кв. м. общей площади), для офисного центра – 160 м/м (1 машино-место на 50 – 60 кв. м. общей площади).

Затем строим для каждого объекта график загруженности стоянок, который должен соответствовать кривым загруженности стоянок в процентах относительно максимального значения (рисунки 7.1 – 7.7, раздел 7 настоящих Методических рекомендаций). За пиковое значение (100%) в случае жилого дома принимается 400 м/м, в случае торгового центра – 200 м/м, в случае офисного центра – 160 м/м. Все полученные графики и полученные показатели в абсолютных значениях приведены на рисунках А.1.1 – А.1.3 и таблице А.1.

Далее проводим графическое суммирование полученных для каждого объекта графиков. Для каждого часа суммарное абсолютное значение будет суммой абсолютных значений, соответствующих этому часу на графиках отдельных объектов. Пиковые значения для жилого дома приходятся на 7:00 и 22:00 (график достигает значения в 400 м/м), для торгового центра – на 17:00 (200 м/м), для офисного центра – на 16:00 (160 м/м). Пиковое значение для

суммарного графика приходится на 21:00 и составляет 580 м/м. Суммарный график и полученные показатели, совмещенные исходные графики для каждого объекта приведены на рисунке А.2 и таблице А.1.

Простая сумма машино-мест для каждого объекта в отдельности равняется 760 м/м, таким образом, экономия в данном случае составила 25% машино-мест.

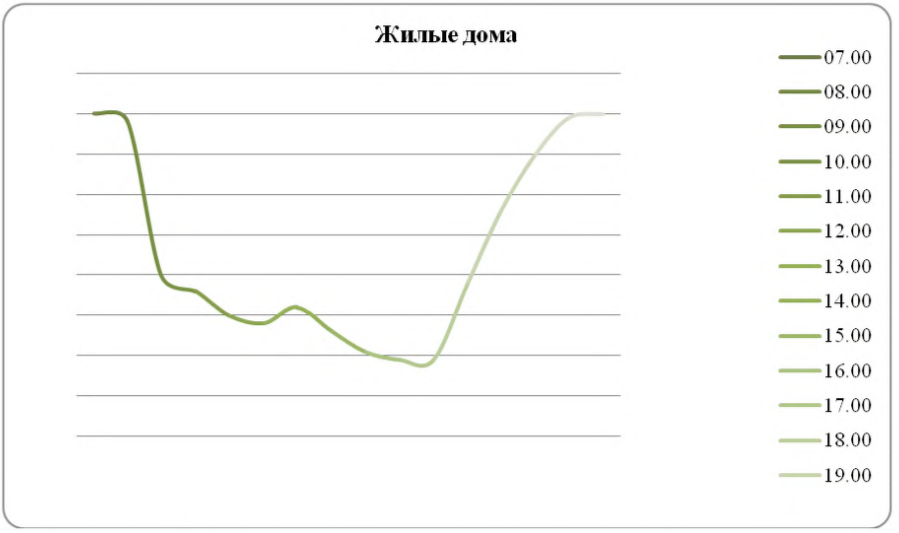


Рисунок А.1.1 – График загруженности стоянки жилого дома



Рисунок А.1.2 – График загруженности стоянки офисного центра



Рисунок А.1.3 – График загруженности стоянки торгового центра

Таблица А.1 – Показатели загруженности стоянок

Время	Количество автомобилей на стоянке			
	Жилые дома	Офисный центр	Торговый центр	Совмещенное использование
07.00	400	0	0	400
08.00	390	80	0	440
09.00	200	110	0	310
10.00	180	150	40	350
11.00	150	150	80	360
12.00	140	150	110	400
13.00	160	150	150	450
14.00	130	150	160	430
15.00	105	150	170	410
16.00	95	160	180	400
17.00	95	110	200	400
18.00	190	110	200	500
19.00	280	80	200	550
20.00	350	0	200	565
21.00	395	0	195	580
22.00	400	0	100	500



Рисунок А.2 – Суммарный график и совмещенные исходные графики

ПРИЛОЖЕНИЕ Б

(справочное)

ПРИМЕРЫ ПОДГОТОВЛЕННЫХ МАТЕРИАЛОВ НАТУРНЫХ ОБСЛЕДОВАНИЙ АНАЛОГИЧНЫХ ОБЪЕКТОВ ДЛЯ РАСЧЕТА ТРЕБУЕМОГО КОЛИЧЕСТВА МАШИНО-МЕСТ

Примеры подготовленных материалов натурных обследований аналогичных объектов для расчета требуемого количества машино-мест приведены на основании данных, представленных специалистами ГУП «НИ и ПИ Генплана Москвы».

Б.1 Гостиница «Байкал», г. Москва, Сельскохозяйственная улица, д.15/1

Гостиничный комплекс «Байкал» расположен в районе Ростокино Северо-Восточного административного округа г. Москвы, по адресу: Сельскохозяйственная улица, д.15/1.

Обеспеченность объектами транспортной инфраструктуры: станция метро «Ботанический сад» Калужско-Рижской линии метрополитена (800 метров по воздушной прямой); остановочные пункты наземного городского пассажирского транспорта находятся непосредственно возле гостиницы (троллейбус № 48, автобусы №№ 603, 33, Н6).

Обслуживающая улично-дорожная сеть – проспект Мира (Сельскохозяйственная ул., ул. Вильгельма Пика).

В гостиничный комплекс «Байкал» состоит из двух 9-этажных зданий, совмещенных единым холлом, и вмещает 464 номера, рассчитанных на 671 место. В нем также располагается развлекательный центр (бильярдная, игровые

автоматы), рестораны, бары, спа-центр. В гостинице располагается круглосуточно работающий бизнес-центр с двумя конференц-залами (на 40 и 55 человек).

Результаты фотофиксации представлены на фото Б.1.1 – фото Б.1.4. Результаты натурных обследований представлены на рисунках Б.1.1, Б.1.2, таблице Б.1.



Фото Б.1.1 – Вид на центральный вход гостиницы «Байкал»



Фото Б.1.2 – Вид на стоянку возле гостиницы с ул. Вильгельма Пика



Фото Б.1.3 – Вид на стоянку во дворе гостиницы

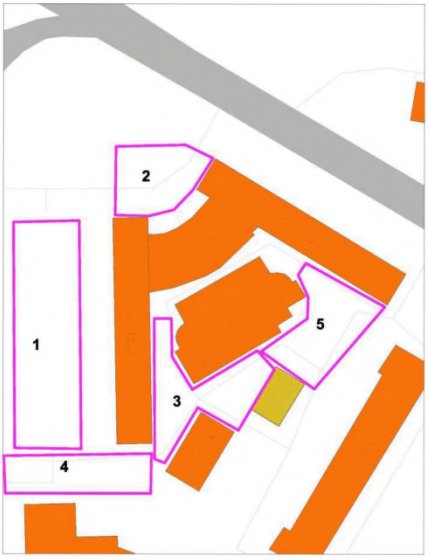


Рисунок Б.1.1 – Схема стоянок обследования возле гостиницы «Байкал»

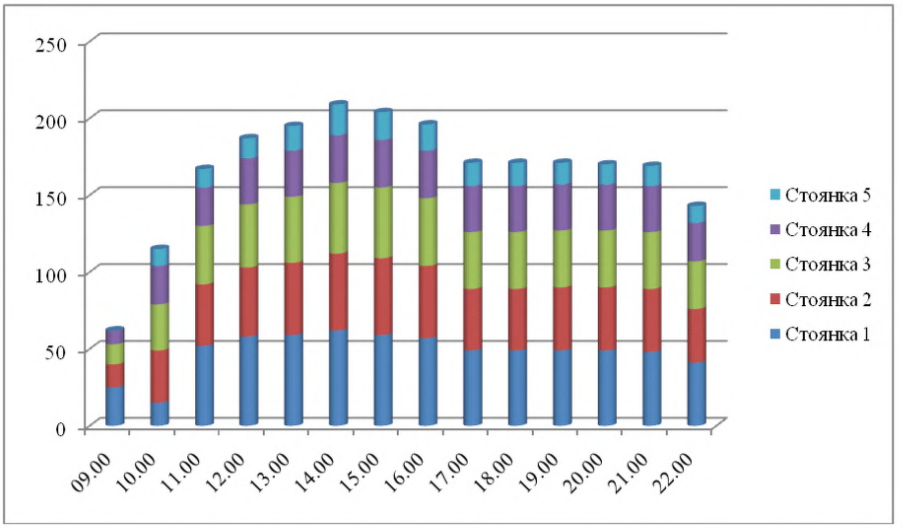


Рисунок Б.1.2 – Диаграмма суммарной заполняемости парковок возле гостиницы «Байкал» в течение дневного времени

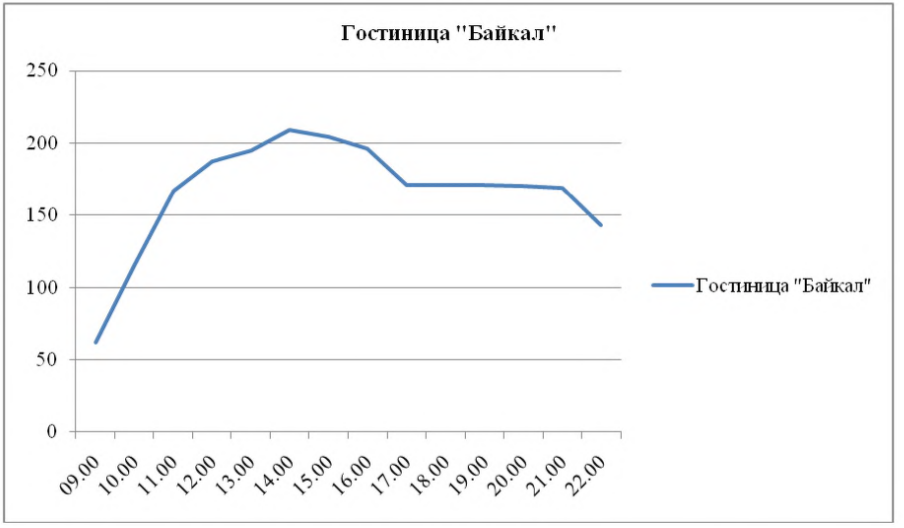


Рисунок Б.1.3 – График суммарной заполняемости парковок возле гостиницы «Байкал» в течение дневного времени

Таблица Б.1 – Показатели загруженности парковок возле гостиницы «Байкал» в течение дневного времени

Время	Количество автомобилей на парковке					Суммарная загруженность
	Стоянка 1	Стоянка 2	Стоянка 3	Стоянка 4	Стоянка 5	
09.00	25	15	13	9	0	62
10.00	15	34	30	25	11	115
11.00	52	40	38	25	12	167
12.00	58	45	41	30	13	187
13.00	59	47	43	30	16	195
14.00	62	50	46	31	20	209
15.00	59	50	46	31	18	204
16.00	57	47	44	31	17	196
17.00	49	40	37	30	15	171
18.00	49	40	37	30	15	171
19.00	49	41	37	30	14	171
20.00	49	41	37	30	13	170
21.00	48	41	37	30	13	169
22.00	41	35	31	25	11	143

Б.2 Многофункциональный комплекс «Апарт-отель YES», г. Москва, Митинская ул., д. 16

Многофункциональный комплекс (МФК) «Апарт-отель YES» расположен в районе Митино Северо-Западного административного округа г. Москвы по адресу: Митинская улица, д.16.

Обеспеченность объектами транспортной инфраструктуры: станции метро «Митино» (670 м по воздушной прямой) и Арбатско-покровской линии метрополитена; ближайший остановочный пункт наземного городского пассажирского транспорта находится на противоположной от объекта стороне 1-го Митинского пер. (автобусы №№ 210, 266, 26,26к,614, С3), а также на стороне рассматриваемо-го объекта на расстоянии пешей доступности (260 м по воздушной прямой).

Обслуживающая улично-дорожная сеть – Пятницкое шоссе (Митинская ул, 1-й Митинский пер.).

Многофункциональный комплекс состоит из двух зданий: 25-этажное здание апарт-отеля (25000 кв. м) и 15-этажное здание бизнес-центра (16500 кв. м), объединенные общим стилобатом, в котором расположен вся инфраструктура комплекса: фитнес-центр с бассейном, ресторан и кафе, химчистка. НА территории данного объекта имеются подземный и гостевой паркинги.

В здании апарт-отеля расположено 504 апартамента.

В здании бизнес-центра расположено 142 офисных помещения Подземный паркинг располагает 120 машино-мест.

Результаты фотофиксации представлены на фото Б.2.1 – Б.2.4.

Результаты натурных обследований представлены на рисунках Б.2.1, Б.2.2, в таблице Б.2.



Фото Б.2.1 – Вид на МФК «Апарт-отель YES» с Митинской ул.



Фото Б.2.2 – Вид на МФК «Апарт-отель YES» с 1-го Митинского пер.



Фото Б.2.3 – Въезд МФК «Апарт-отель YES» на парковку с 1-го Митинского пер.



Фото Б.2.4 – Въезд на подземную парковку МФК «Апарт-отель YES»

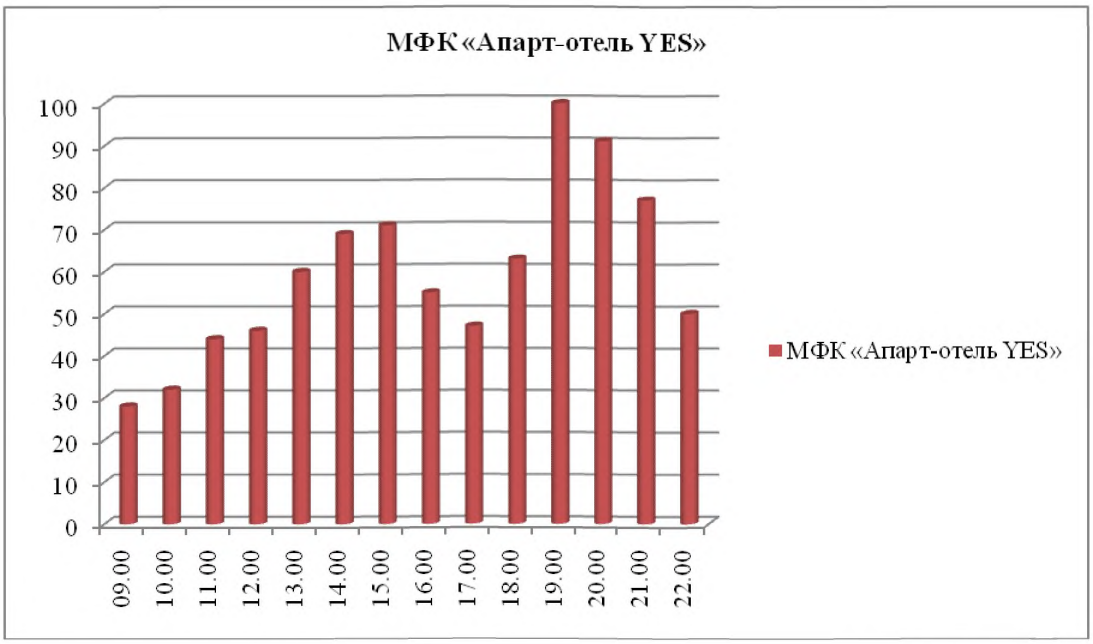


Рисунок Б.2.1 – Диаграмма заполняемости парковки МФК «Апарт-отель YES» в течение дневного времени

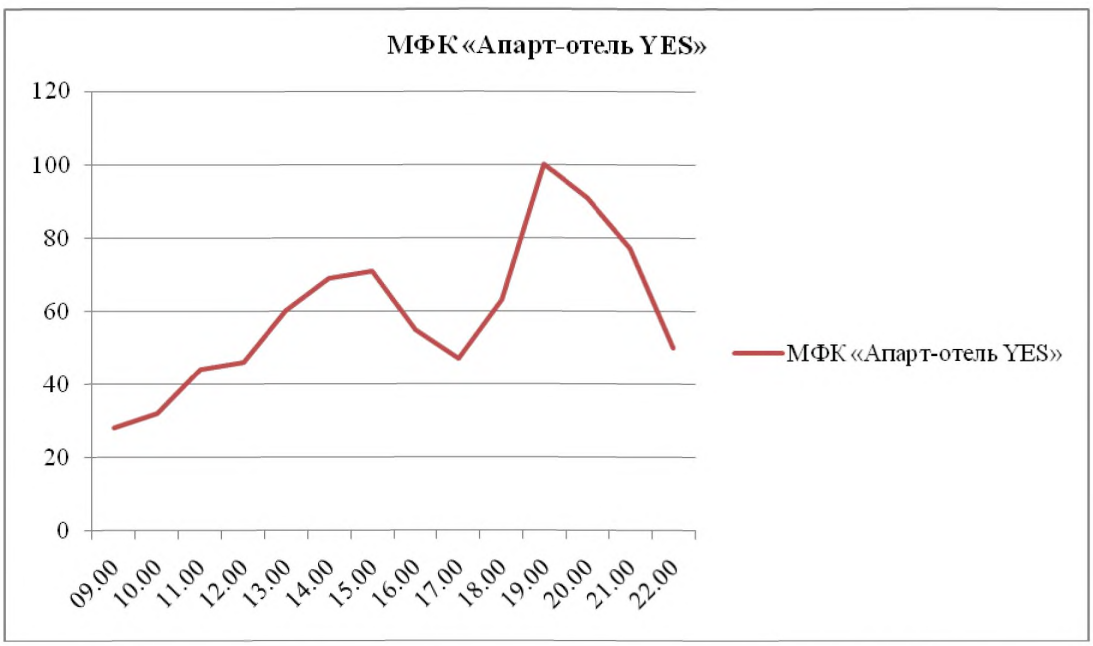


Рисунок Б.2.2 – График заполняемости парковки МФК «Апарт-отель YES» в течение дневного времени

Таблица Б.2 – Показатели загруженности парковки МФК «Апарт-отель YES» в течение дневного времени

Время	Количество автомобилей на парковке
09:00	28
10:00	32
11:00	44
12:00	46
13:00	60
14:00	69
15:00	71
16:00	55
17:00	47
18:00	63
19:00	100
20:00	91
21:00	77
22:00	50

Б.3 Торгово-развлекательный комплекс «Щука», г. Москва, Щукинская ул., д. 42

Торгово-развлекательный комплекс (ТРК) «Щука» расположен в районе Щукино Северо-Западного административного округа г. Москвы по адресу: Щукинская улица, д.42.

Обеспеченность объектами транспортной инфраструктуры: станция метро «Щукинская» Таганско-Краснопресненской линии (непосредственный выход из метрополитена); остановочные пункты наземного городского пассажирского транспорта – автобусы №№687, 638, 277к, 100, 253, 800, 137, 277, 640, 743, 798; трамваи №№15, 30, 31, 28.

Обслуживающая улично-дорожная сеть – Щукинская ул., ул. Маршала Василевского.

ТРК «Щука» общей площадью 100000 кв. м представляет собой 5-этажное здание с 3-уровневой подземной парковкой на 850 машино-мест.

Торговый центр включает 150 магазинов, фудкорт, рестораны и кафе, боулинг клуб, площадка для развлечений, 10-тизальный кинотеатр.

Результаты натурных обследований представлены на рисунках Б.3.1., Б.3.2 и таблице Б.3.

Результаты фотофиксации представлены на фото Б.3.1., Б.3.2.

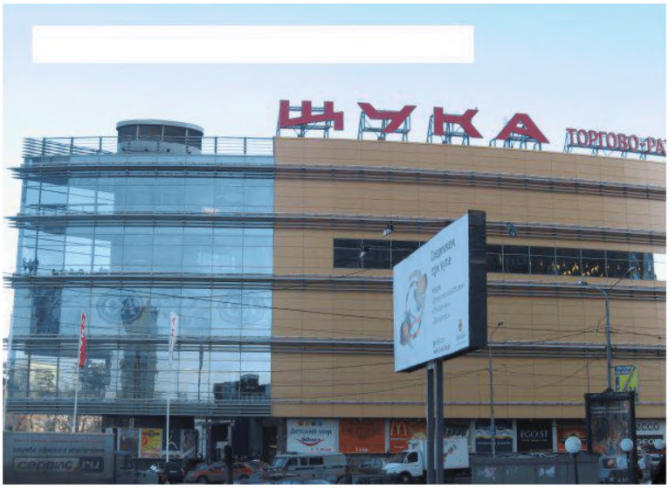


Фото Б.3.1 – ТРК «Щука»

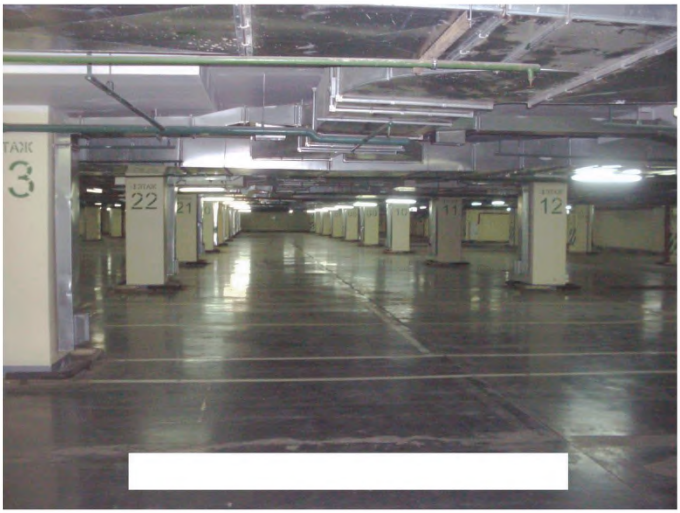


Фото Б.3.2 –Типовой этаж паркинга ТРК «Щука»

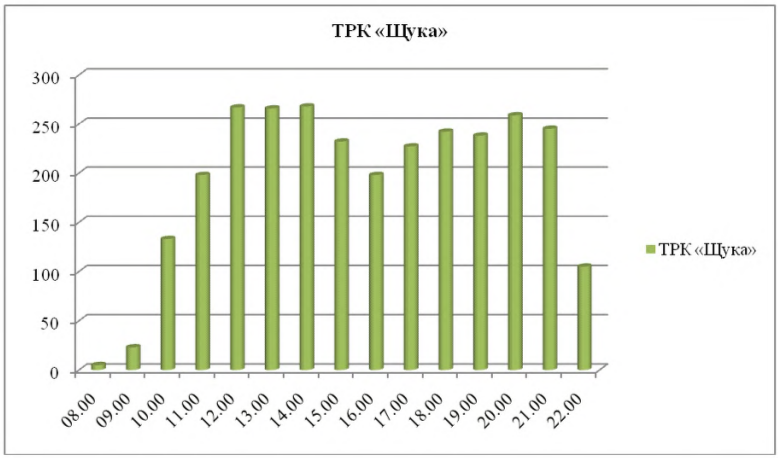


Рисунок Б.3.1 – Диаграмма заполняемости парковки ТРК «Щука» в течение дневного времени

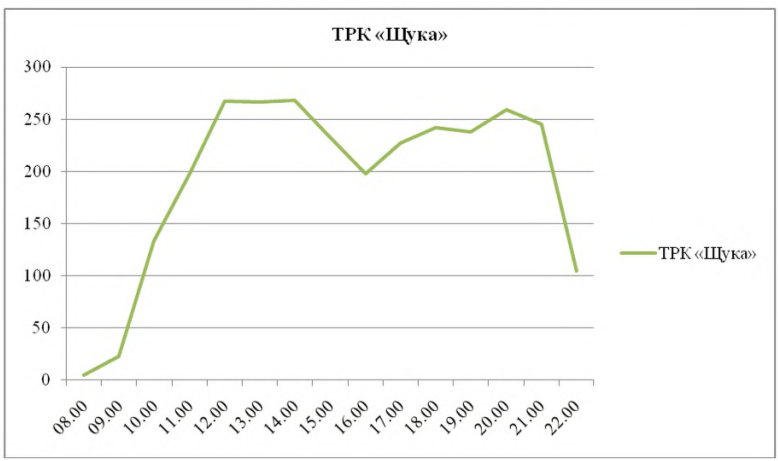


Рисунок Б.3.2 – График заполняемости парковки ТРК «Щука» в течение дневного времени

Таблица Б.3 – Показатели загруженности парковки ТРК «Щука» в течение дневного времени

Время	Количество автомобилей на парковке
08:00	5
09:00	23
10:00	133
11:00	198
12:00	267
13:00	266
14:00	268
15:00	232
16:00	198
17:00	227
18:00	242
19:00	238
20:00	259
21:00	245
22:00	105

ПРИЛОЖЕНИЕ В
(справочное)

ДОГОВОР ОКАЗАНИЯ УСЛУГ ПО ХРАНЕНИЮ АВТОМОТОТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА НА АВТОСТОЯНКЕ

(*наименование населенного пункта*) (*число, месяц, год*)

(***Организационно-правовая форма, полное наименование организации) в лице (должность, ФИО уполномоченного работника автостоянки***), действующего на основании (***указываются документы, подтверждающие его полномочия***), именуемое в дальнейшем «Исполнитель», с одной стороны, и (***ФИО, номер и серия паспорта, кем выдан, дата выдачи либо иной документ, удостоверяющий личность***) зарегистрированный по адресу: (***указать точный адрес регистрации, номер телефона, электронный адрес и точный адрес фактического проживания***), именуемый в дальнейшем «Потребитель», с другой стороны, именуемые в дальнейшем «Стороны», заключили настоящий договор о нижеследующем:

1. Предмет договора

1.1. По настоящему договору Исполнитель обязуется оказать Потребителю следующие услуги по хранению автомототранспортных средств:

1.1.2. Предоставить свободный доступ к машино-месту на территории автостоянки по адресу: (*указать точное месторасположение*) для стоянки автомототранспортного средства марки (_____), модель (_____) государственный регистрационный знак (_____);

1.1.3. Осуществлять охрану указанного автомототранспортного средства своими силами и средствами за все время нахождения его на автостоянке, а Потребитель обязуется оплачивать услуги Исполнителя согласно условиям

настоящего договора.

1.2. Стороны пришли к соглашению, что цена автомототранспортного средства Потребителя составляет (*сумма цифрами и прописью*) руб.

2. Условия въезда – выезда автомототранспортного средства

2.1. Исполнитель принимает на хранение автомототранспортное средство и производит его выдачу Потребителю в течение всего срока действия настоящего договора.

2.2. Въезд на территорию автостоянки и выезд осуществляется Потребителем при предъявлении пропуска, выданного Исполнителем. Пропуск оформляется на срок действия настоящего договора и содержит сведения о марке, модели и государственном регистрационном знаке автомототранспортного средства Потребителя.

2.3. При постановке автомототранспортного средства на хранение Потребитель предъявляет уполномоченному работнику Исполнителя автомототранспортное средство для его внешнего осмотра. По требованию Потребителя или уполномоченного работника Исполнителя оформляется акт, содержащий сведения о товарном виде и комплектности автомототранспортного средства, который подписывается обеими сторонами.

Акт составляется в двух экземплярах, один из которых передается Потребителю, а другой остается у Исполнителя.

2.4. Прием (выдача) автомототранспортного средства осуществляется уполномоченным работником Исполнителя путем проставления печати, росписи, даты и времени в акте приема-выдачи автомобиля. Исполнитель расписывается в указанном документе при сдаче автомототранспортного средства на хранение или его выдаче.

3. Обязанности Исполнителя

3.1. Исполнитель обязан:

3.1.1. Ознакомить Потребителя с Правилами пользования автостоянкой, утвержденными Исполнителем (*дата утверждения*) и являющимися неотъемлемой частью настоящего договора, правилами техники безопасности, противопожарными, санитарными и иными правилами, предусмотренными законодательными актами Российской Федерации;

3.1.2. Принимать автомототранспортное средство на хранение и производить его выдачу Потребителю (*указать режим работы автостоянки*) в течение всего срока действия настоящего договора;

3.1.3. Осуществлять охрану автомототранспортного средства с целью недопущения его порчи, гибели, разукомплектования либо иного причинения имущественного ущерба Потребителю;

3.1.4. Составить по требованию Потребителя соответствующий акт об утрате (хищении), повреждении или нарушении комплектности автомототранспортного средства, произошедших в процессе его хранения на автостоянке;

3.1.5. Нести полную материальную ответственность за ущерб, причиненный Потребителю порчей, гибелью, разукомплектованием или иными причинами за все время нахождения автомототранспортного средства на охраняемой автостоянке, в том числе угоном и иными преступными посягательствами третьих лиц;

3.1.6. Оформить Потребителю пропуск сроком до (*число, месяц, год*).

3.1.7. Оказывать иные дополнительные услуги по соглашению с Потребителем.

3.2. В случае необходимости произвести чрезвычайные расходы Исполнитель обязан получить согласие Потребителя на эти расходы. При этом, если Потребитель не сообщит о своем несогласии в (*указать количество дней*) срок с момента получения уведомления от Исполнителя, считается, что он дал согласие на чрезвычайные расходы.

4. Права Исполнителя

4.1. Исполнитель вправе требовать от Потребителя оплаты услуг по хранению автомототранспортного средства в размере и в сроки, установленные настоящим договором.

4.2. Исполнитель вправе требовать от Потребителя возмещения произведенных расходов, которые стороны не могли предвидеть при заключении настоящего договора (чрезвычайные расходы), если Потребитель дал согласие на эти расходы или одобрил их впоследствии.

4.3. В случае, если Исполнитель произвел чрезвычайные расходы, не получив от Потребителя предварительного согласия на эти расходы, и Потребитель впоследствии не одобрил их, Исполнитель может требовать возмещения чрезвычайных расходов лишь в пределах ущерба, который мог быть причинен автомототранспортному средству, если бы эти расходы не были произведены.

4.4. В случае, если Потребитель по истечении срока настоящего договора не востребует сданное на хранение автомототранспортное средство, Исполнитель вправе в (указать количество дней) срок после письменного уведомления Потребителя на основании судебного решения изъять автомототранспортное средство и продать его в порядке, предусмотренном статьями 447 – 449 Гражданского кодекса Российской Федерации. Денежные средства, вырученные Исполнителем от продажи, после удержания расходов и вознаграждения за хранение перечисляются Потребителю в следующие сроки и в следующем порядке: (указать номер банковского счета автовладельца, реквизиты банка).

5. Обязанности Потребителя

5.1. Потребитель обязан:

5.1.1. Оплачивать оказанные ему услуги в сумме и в порядке, определенные настоящим договором;

5.1.2. Возместить Исполнителю расходы, которые стороны не могли предвидеть при заключении настоящего договора (чрезвычайные расходы), если Потребитель дал согласие на эти расходы или одобрил их впоследствии;

5.1.3. Вывезти автомототранспортное средство с территории автостоянки по истечении срока настоящего договора;

5.1.4. Известить Исполнителя об утрате настоящего договора и пропуска. В этом случае автомототранспортное средство выдается Потребителю на основании его письменного заявления по предъявлении документа, удостоверяющего его личность, и документов, подтверждающих право собственности (пользования, распоряжения) на автомототранспортное средство;

5.1.5. Соблюдать Правила пользования автостоянкой, утвержденные Исполнителем (дата утверждения), правила техники безопасности, противопожарные, санитарные и иные правила, предусмотренные законодательными актами Российской Федерации;

5.1.6. Ознакомиться с Правилами пользования автостоянкой, утвержденными Исполнителем (дата утверждения) и иными необходимыми документами до момента заключения настоящего договора.

6. Права Потребителя

6.1. Потребитель вправе:

6.1.1. Пользоваться услугами Исполнителя в соответствии с условиями настоящего договора;

6.1.2. Отказаться от оплаты оказанных без его согласия дополнительных услуг, а если они уже оплачены, – потребовать от Исполнителя возврата уплаченных за них средств;

6.1.3. Расторгнуть настоящий договор в любое время, уплатив Исполнителю часть цены хранения автомототранспортного средства в зависимости от времени

хранения и возместив расходы, произведенные Исполнителем до этого момента в целях исполнения договора, если они не входят в указанную часть цены услуги.

7. Размер и порядок оплаты услуг Исполнителя

7.1. Плата за оказанные услуги производится по тарифам, утвержденным в установленном порядке, с применением кассового чека независимо от срока пользования машино-места на автостоянке.

7.2. Плата за кратковременное хранение (в течение суток) производится при приеме автомототранспортного средства на автостоянку.

7.3. При длительном хранении (более суток) оплата производится вперед за оплачиваемый месяц по действующим на момент оплаты тарифам. В случае изменения тарифных ставок за хранение ранее оплаченные услуги (не более одного месяца) перерасчету не подлежат.

7.4. Потребитель производит предоплату до ____ числа каждого месяца оказания услуг по хранению автомототранспортного средства.

8. Ответственность сторон

8.1. Исполнитель несет полную материальную ответственность за ущерб, причиненный автовладельцу порчей, гибелью, разукомплектованием или иными причинами за все время нахождения автомототранспортного средства на охраняемой стоянке, в том числе угоном и иными преступными посягательствами третьих лиц.

8.2. Исполнитель освобождается от ответственности, если докажет, что утрата или повреждение автомобиля произошли в результате умысла или грубой неосторожности Потребителя.

8.3. В случае задержки платежей за хранение транспортного средства Потребитель уплачивает Исполнителю пеню в размере_____ % от суммы договора за каждый день просрочки.

8.4. Прекращение (окончание срока) действия настоящего договора влечет за собой прекращение обязательств сторон по нему, но не освобождает стороны от ответственности за нарушения настоящего договора, если таковые имели место при его исполнении.

8.5. Стороны освобождаются от ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по договору при возникновении непреодолимых препятствий, под которыми понимаются: стихийные бедствия, массовые беспорядки, запретительные действия властей и иные форс-мажорные обстоятельства.

9. Срок договора

Настоящий договор заключен сторонами на срок с (*число, месяц, год*) до (*число, месяц, год*).

10. Иные положения

10.1. Настоящий договор может быть изменен и (или) дополнен сторонами в период срока его действия на основе их взаимного согласия. Изменения и (или) дополнения к договору, а также все соглашения между оформляются в письменном виде и подписываются сторонами.

10.2. Споры между сторонами разрешаются путем переговоров. При неурегулировании сторонами возникших разногласий спор разрешается в судебном порядке.

10.3. Настоящий договор составлен в двух экземплярах, имеющих равную юридическую силу. Один экземпляр договора передается Потребителю, а другой остается у Исполнителя.

Приложение к настоящему договору: Правила пользования автостоянкой, утвержденные Исполнителем (дата утверждения).

11. Адреса и банковские реквизиты сторон

Исполнитель: **(***реквизиты***)**

Потребитель: **(***реквизиты***)**

12. Подписи сторон

Исполнитель:

_____ **(***подпись***)**

М. П.

Потребитель:

_____ **(***подпись***)**

Приложение к Договору оказания услуг по хранению автомототранспортного средства на автостоянке № ____ от _____

Утверждаю

_____

(*наименование организации*,

_____/_____

подпись, ФИО, должность руководителя)

М.П.

(Приказ от «___»_____ ____ г. №___)

Правила

пользования автостоянкой

«_____»

1. Общие положения

1.1. Настоящие Правила разработаны в соответствии с Законом Российской Федерации от 07.02.1992 №2300-I «О защите прав потребителей» и определяют порядок пользования автостоянкой «_____», расположенной по адресу: _____.

1.2. Понятия, используемые в настоящих Правилах, означают следующее:

1.2.1. «Потребитель» – гражданин, имеющий намерение заказать, либо заказывающий, либо использующий услуги по хранению автомототранспортных

средств на Автостоянке исключительно для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности.

1.2.2. «Исполнитель» – организация независимо от организационно-правовой формы, а также индивидуальный предприниматель, оказывающие потребителю услуги по хранению автомототранспортных средств на Автостоянке по возмездному договору (далее по тексту именуется «Договор»).

1.2.3. «Автостоянка» – здание, сооружение (часть здания, сооружения) или специальная открытая площадка, предназначенные для хранения автомототранспортных средств (далее по тексту именуется «Автостоянка»).

1.3. Настоящие Правила обязательны для исполнения всеми лицами, пользующимися Автостоянкой.

1.4. Право пользования Автостоянкой имеют лица, заключившие с _____ договор оказания услуг и получившие пропуск или талон на размещение транспортного средства в соответствии с настоящими Правилами.

1.5. Пользование Автостоянкой должно осуществляться с учетом необходимости соблюдения прав и законных интересов потребителей, требований пожарной безопасности, санитарно-гигиенических, экологических, архитектурно-градостроительных, эксплуатационных, иных требований и настоящих Правил.

1.6. На Автостоянке установлен следующий режим работы: _____.

1.7. На территорию Автостоянки не допускаются:

1.7.1. транспортные средства, максимальные габариты которых (с учетом установленных на транспортном средстве дополнительных элементов – багажника, антенны, рейлингов и т.д. или перевозимых грузов) превышают ____ м по высоте и ____ м по ширине;

1.7.2. транспортные средства, максимальная разрешенная масса которых превышает _____ кг и (или) число сидячих мест которых, помимо места водителя,

превышает _____;

1.7.3. транспортные средства без пропуска или талона на размещение транспортного средства.

1.8. Машино-место на Автостоянке может быть использовано исключительно для парковки и хранения транспортного средства. Использование машино-места для складирования или в иных целях запрещено.

1.9. На территории Автостоянки запрещаются:

1.9.1. курение, употребление спиртных напитков и (или) наркотических веществ;

1.9.2. мойка транспортных средств;

1.9.3. парковка одного транспортного средств более чем на одном машино-месте;

1.9.4. ремонт, техническое обслуживание транспортных средств (в т.ч. замена жидкостей, масел, аккумуляторов, колес и т.д.);

1.9.5. заправка транспортных средств;

1.9.6. пользование открытым огнем, в т.ч. в качестве источника света или для прогрева двигателя;

1.9.7. вождение транспортных средств лицами, не имеющими документов о праве управления;

1.9.8. хранение легковоспламеняющихся, горючих, взрывоопасных материалов и жидкостей, авторезины, негорючих веществ в сгораемой упаковке (в т.ч. внутри транспортных средств).

1.10. Размещение транспортного средства на территории Автостоянки осуществляется после заключения Договора оказания услуг по хранению Автомототранспортного средства на автостоянке. Администрация Автостоянки несет ответственности за сохранность транспортных средств или иного имущества, размещенного на территории Автостоянки, в том числе оставленного в

транспортных средствах. При кратковременной разовой постановке автомототранспортного средства на автостоянку (на срок не более одних суток) заключение договора может быть осуществлено путем выдачи потребителю соответствующего документа (сохранной расписки, квитанции и т.п.) с указанием государственного регистрационного знака автомототранспортного средства. Копия указанного документа остается у исполнителя.

1.11. Территория Автостоянки частично (или полностью; или не) контролируется видеокамерами. Записи видеокамер предоставляются только по требованию правоохранительных органов.

1.12. Стоянка (хранение) автомобилей, предназначенных для перевозки горюче-смазочных материалов, взрывчатых, ядовитых, инфицирующих и радиоактивных веществ, а также автомобилей с двигателями, работающими на сжатом природном газе и сжиженном нефтяном газе, не допускается.

1.13. Не допускается разделение машино-мест перегородками на отдельные боксы.

1.14. Въезд на Автостоянку транспортных средств в аварийном состоянии, со значительными кузовными повреждениями, неисправностями рулевого управления или тормозной системы, на буксире, имеющих утечку горюче-смазочных материалов, запрещен.

1.15. Контроль въезда на территорию Автостоянки осуществляется сотрудниками специализированного охранного предприятия.

2. Предоставление допуска транспортных средств на территорию Автостоянки

2.1. В целях организации контрольно-пропускного режима на территории Автостоянки уполномоченные лица Исполнителя ведут электронную базу данных потребителей, транспортных средств и лиц, имеющих право управления ими.

Ведение базы данных осуществляется с соблюдением требований Федерального закона от 27.07.2006 №152-ФЗ «О персональных данных».

2.2. Потребителю бесплатно выдается один именной пропуск на одно транспортное средство на одно машино-место.

2.3. Для внесения в базу данных пользователей Автостоянки, а также выдачи пропуска потребитель предоставляет:

2.3.1. заявление о выдаче пропуска по установленной форме;

2.3.2. свою фотографию – ___ шт. размером __ х __;

2.3.3. копию свидетельства о регистрации транспортного средства;

2.3.4. контактный номер телефона, по которому можно в любое время связаться с водителем транспортного средства.

2.4. Для внесения изменений в базу данных и переоформления пропуска потребитель обращается к уполномоченным лицам на Автостоянке с соответствующим заявлением с приложением документов, перечисленных в п. 2.3 настоящих Правил. При выдаче нового пропуска предыдущий пропуск подлежит возврату уполномоченным лицам Автостоянки.

2.5. Выдача дополнительных или восстановление утраченных пропусков производится на платной основе.

2.6. В случае выезда с территории Автостоянки транспортного средства, управляемого лицом, информация о котором не содержится в базе данных пользователей Автостоянки, охрана Автостоянки имеет право ограничить выезд, запросить документы, подтверждающие право управления данным транспортным средством, а также связаться с пользователем машино-места для уточнения обстоятельств.

3. Парковка и движение транспортных средств на территории Автостоянки

3.1. На всей территории Автостоянки водители транспортных средств обязаны соблюдать Правила дорожного движения. Максимальная скорость движения на территории паркинга составляет 5 км/ч.

3.2. Движение транспортных средств осуществляется исключительно в соответствии с нанесенной разметкой и установленными указателями.

3.3. Приоритетом на территории Автостоянки во всех случаях обладают пешеходы, коляски, инвалидные кресла и т.п.

3.4. Парковка транспортных средств разрешается пользователям только на машино-местах, находящихся в их пользовании и в пределах размеченных разделительных линий.

3.5. Парковка и хранение транспортных средств вне зоны машино-места, в т.ч. на проезжей части, перед эвакуационными выходами, проездами и т.д., запрещены.

3.6. Не допускается создание помех для выезда припаркованного на территории Автостоянки транспортного средства.

3.7. Не допускается стоянка транспортных средств с работающим двигателем.

4. Ответственность Сторон

4.1. В случае несоблюдения ограничений по габаритам транспортного средства (с учетом дополнительно установленных элементов или перевозимых грузов), если это повлекло причинение вреда помещению или территории Автостоянки, ее конструкциям, инженерным системам, сетям или оборудованию, Исполнитель вправе взыскать с Потребителя штраф в размере _____ (_____) рублей.

4.2. В случае несанкционированного вмешательства в работу инженерного оборудования, систем и сетей Автостоянки Исполнитель вправе взыскать с

Потребителя штраф в размере _____ (_____) рублей.

4.3. При причинении вреда жизни, здоровью и имуществу Потребителя вследствие непредоставления ему Исполнителем полной и достоверной информации об оказываемых услугах до момента заключения договора оказания услуг Потребитель вправе потребовать возмещения такого вреда в порядке, предусмотренном ст. 14 Закона Российской Федерации от 07.02.1992 №2300-I «О защите прав потребителей».

4.4. Исполнитель несет полную материальную ответственность за ущерб, причиненный потребителю порчей, гибелью, разукомплектованием или иными причинами за все время нахождения транспортного средства на охраняемой стоянке, в том числе угоном и иными преступными посягательствами третьих лиц.

5. Порядок ознакомления потребителей с Правилами пользования Автостоянкой и внесенными в них изменениями и дополнениями

5.1. До или при заключении договора исполнитель должен ознакомить потребителя с правилами пользования автостоянкой, правилами техники безопасности, противопожарными, санитарными и иными правилами, предусмотренными законодательными актами Российской Федерации.

5.2. Контролер ведет журнал ознакомления потребителей с настоящими Правилами и вносимыми в них изменениями и дополнениями.

5.3. Внесенные изменения и дополнения в настоящие Правила не должны противоречить требованиям действующего законодательства Российской Федерации.

ПРИЛОЖЕНИЕ Г

(справочное)

ДОГОВОР АРЕНДЫ ПАРКОВОЧНОГО МЕСТА

(*наименование населенного пункта*) (*число, месяц, год*)

(***Организационно-правовая форма, полное наименование организации) в лице (должность, ФИО уполномоченного работника автостоянки***), действующего на основании (***указываются документы, подтверждающие его полномочия***), именуемое в дальнейшем «**Арендодатель**» и (***ФИО, номер и серия паспорта, кем выдан, дата выдачи либо иной документ, удостоверяющий личность***) зарегистрированный по адресу: (***указать точный адрес регистрации, номер телефона, электронный адрес и точный адрес фактического проживания***), именуемый в дальнейшем «**Арендатор**», с другой стороны, именуемые в дальнейшем «Стороны», заключили настоящий договор, в дальнейшем «**Договор**», о нижеследующем:

1. Предмет договора

1.1. Арендодатель предоставляет Арендатору во временное пользование за плату парковочное место, расположенное в паркинге торгово-офисного центра по адресу: _____ для временной стоянки автомобиля.

2. Арендная плата и порядок расчетов

2.1. Арендная плата устанавливается в денежной форме и составляет _____ рублей в месяц.

2.2. Арендатор вносит арендную плату Арендодателю безналичным путем не позднее _____ числа каждого месяца.

3. Права и обязанности сторон

3.1. Арендатор имеет право:

3.1.2. на заключение договора аренды на новый срок в случае надлежащего исполнения своих обязанностей по договору;

3.1.3. с согласия Арендодателя сдавать парковочное место в субаренду.

3.2. Арендатор обязан:

3.2.1. осуществлять стоянку автомобиля только на арендуемом им парковочном месте (стоянка автомобиля вне зоны паркинга запрещена);

3.2.2. своевременно вносить арендную плату за пользование парковочным местом;

3.2.3. соблюдать установленные правила пользования услугами паркинга;

3.2.4. пользоваться парковочным местом в соответствии с его целевым назначением на условиях настоящего договора.

3.3. Арендодатель имеет право:

3.3.1. контролировать целевое использование Арендатором переданного в аренду парковочного места;

3.3.2. требовать расторжения договора в случае, если Арендатор использует парковочное место не в соответствии с его целевым назначением и условиями настоящего договора.

3.4. Арендодатель обязан:

3.4.1. выдать Арендатору пропуск для въезда в паркинг торгово-офисного центра;

3.4.2. воздерживаться от любых действий, создающих для Арендатора препятствия в пользовании парковочным местом.

4. Срок аренды

4.1. Настоящий договор вступает в силу с момента его подписания Сторонами и действует до «_____» _____ 20___ г.

4.2. Если Арендатор будет иметь намерение на заключение договора на новый срок, то он обязан уведомить об этом Арендодателя не менее чем за _____ месяц(ев) до окончания действия договора.

4.3. При заключении договора на новый срок его условия могут быть изменены по соглашению Сторон.

5. Изменение и прекращение договора

5.1. По соглашению Сторон настоящий договор может быть изменен или расторгнут.

5.2. По требованию Арендодателя настоящий договор может быть досрочно расторгнут в судебном порядке, в случае если Арендатор грубо или неоднократно нарушает условия настоящего договора либо использует арендуемое парковочное место не по целевому назначению.

5.3. По требованию Арендатора настоящий договор аренды может быть досрочно расторгнут в судебном порядке, если Арендодатель создает Арендатору препятствия пользованию парковочным местом.

6. Ответственность сторон по договору

6.1. В случае неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств по настоящему договору Стороны несут ответственность в соответствии с действующим законодательством РФ.

6.2. В случае просрочки уплаты арендных платежей Арендатор выплачивает Арендодателю пеню в размере _____ % от суммы долга за каждый день просрочки.

7. Прочие условия

7.1. Настоящий договор составлен и подписан в двух экземплярах, имеющих одинаковую юридическую силу, – по одному для каждой из Сторон.

7.2. Любые изменения и дополнения к настоящему договору должны быть оформлены в письменном виде и подписаны обеими Сторонами.

7.3. Во всем остальном, что не предусмотрено настоящим договором, Стороны руководствуются действующим законодательством РФ.

11. Адреса и банковские реквизиты сторон

Арендодатель:
(*реквизиты*)

Арендатор:
(*реквизиты*)

12. Подписи сторон

Арендодатель:
_____ (*подпись*)
М.П.

Арендатор:
_____ (*подпись*)

ПРИЛОЖЕНИЕ Д
(справочное)

РЕЗУЛЬТАТЫ АНАЛИЗА ОТЕЧЕСТВЕННОГО И ЗАРУБЕЖНОГО ОПЫТА ПО ПОВЫШЕНИЮ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ МАШИНО-МЕСТ В ГОРОДАХ

1 Опыт по повышению эффективности использования машино-мест в Российской Федерации (на примере проведения эксперимента «Юго-Восточный луч» в городе Москве). Для выявления объективных и субъективных сложностей строительства парковочных объектов в городе Москве и оптимальной организации дорожного движения в городе в 2003 г. проводился эксперимент «Юго-Восточный луч». На улицах Волгоградский проспект, Марксистская, В. Радищевская, Солянка, Славянской площади и Лубянском проезде отрабатывались механизмы регулирования спроса на машино-места, организационно-экономические, нормативно-правовые, финансовые, имущественно-земельные отношения, порядок процедур по внедрению перехватывающих стоянок.

1.1. На Юго-Восточном транспортном направлении была введена в строй первая в России и Москве перехватывающая стоянка на 320 мест на площади Крестьянская Застава. На территории, примыкающей к основной трассе луча (от ул. Талалихина до Лубянской пл.), размещено еще 100 притротуарных парковок на 2 тыс. мест. При этом введены запреты для парковки на основных магистралях данного направления. Создано специальное подразделение ГИБДД для контроля за ситуацией. Установлены знаки информационного обеспечения. Согласовано на федеральном уровне применение нового дорожного знака «Перехватывающая стоянка», который уже включен в новую редакцию ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих

устройств». Разработана уникальная разметка стоянки, с обеспечением безопасности пешеходного движения. Был организован «челночный» маршрут микроавтобуса до Лубянской площади (сейчас он не действует). Увеличена частота движения троллейбуса № 27, следующего по направлению «Юго-Восточный луч» – до 9 единиц в час с продлением периода работы в режиме «пик» до 13 часов.

1.2. Мониторинг и анализ эксперимента показали, что объем неорганизованной парковки на проезжей части основных магистралей снизился с 500–600 автомобилей до 30–40. Пропускная способность направления возросла на 20–30%, практически отсутствуют заторы движения на участке от Садового кольца до Лубянской площади. Скорость движения потока транспорта на территории ЦАО в часы пик возросла с 7,8 км/ч до 23 км/ч, затраты времени снизились с 40–45 минут до 12–15 минут, количество ДТП уменьшилось в три раза.

1.3. В результате проведения эксперимента улучшилось обслуживание прилегающей территории пассажирским транспортом, наладилась связь с центром города. В течение суток на 100% заполнены бесплатные парковки на 2 тыс. мест, организованные префектурой ЦАО на прилегающих территориях. Платная перехватывающая парковка на 320 машино-мест заполнялась в дневное время в начале эксперимента не более чем на 30–35%, в настоящее время – до 80%.

В ходе эксперимента разработаны и утверждены оптимальные тарифы, налажен режим работы парковочного пространства.

1.4. Эксперимент «Юго-Восточный луч» наглядно показал, что проблемой является не только дефицит городской земли, а прежде всего отсутствие организационных предпосылок и активности. Остро встал ряд вопросов, требующих скорейшего законодательного урегулирования и безотлагательного решения – как на уровне субъекта Российской Федерации, так и федеральном уровне.

В марте 2004 г. было принято решение о продлении срока проведения эксперимента до 1 ноября 2004 года (поручение первого заместителя мэра Москвы Ф.Н. Аксенова от 23 марта 2004 г. № 2-20-1232/4-16).

Выводы эксперимента лежат в основе разработок по формированию законодательной базы при организации дорожного движения и парковок в г.Москве.

2 Опыт по повышению эффективности использования машино-мест во Франции (на примере Парижа). Одним из первых мероприятий, осуществленных в Париже в середине 1960-х гг. для освобождения улиц от стоящих автомобилей, было создание «голубой зоны» в центре города, в пределах которой запрещены стоянки продолжительностью более одного часа. Одновременно были приняты постановления, обязывающие устройство стоянок в новых зданиях (только за счет таких встроенных гаражей в черте Парижа может быть обеспечено 15 тыс. машино-мест), а также проект сооружения многоярусных гаражей-стоянок. Планировалось сооружение 41 подземного гаража общей вместимостью около 60 тыс. автомобилей.

2.1 Программа организации стоянок в Париже предусматривала уменьшение числа площадок, используемых для стоянки транспорта на центральных магистралях; создание внеуличных стоянок для транспорта в центре города, представляющих «локальный» интерес; создание разгружающих стоянок в периферийных районах города.

Муниципальным Советом Парижа утвержден порядок финансирования строительства подземных стоянок за счет частного капитала на основе концессионных соглашений на 30 лет.

2.2 Плата за стоянку в центре города значительно выше, чем на периферии, что стимулирует использование периферийных стоянок. Однако поскольку создаются неравные условия для застройщиков, изыскиваются средства для финансирования нерентабельных периферийных, но имеющих большое социальное

значение стоянок, и часто концессии выдаются одновременно на две стоянки: в центре города и на периферии. Это дает возможность сократить срок окупаемости периферийных стоянок.

2.3 Практика показала, что сооружение подземных гаражей-стоянок вполне оправданно. Это позволяет гораздо скорее, чем намечалось (по проектам – 5 лет), достичь полной окупаемости капиталовложений. В настоящее время предусматривается возможность предоставлять клиентам треть парковочных помещений для использования в течение продолжительного срока (30 лет), другую треть – в течение короткого срока (1 год) и одну треть резервировать для автомобилей транзитных или эпизодических клиентов. Эти соотношения могут меняться в зависимости от потребности, что определяется местоположением стоянки, поэтому важно предусматривать заранее возможность таких изменений.

2.4 В Париже применялся принцип центрального размещения стоянок, который сочетался с принципом разгрузки центра, по которому так называемая буферная зона устраивается в виде венка стоянок «P + R» вокруг кольцевой магистрали, ограничивающей внутреннюю зону Парижа.

2.5 Строительство было начато со стоянок в центре города. Разгружающие стоянки появились в 1968 г., к началу 1973 г. насчитывалось 15 стоянок системы «P + R» общей вместимостью 18,5 тыс. мест. Большинство из них размещено у конечных станций метрополитена, и загруженность их составляет 100% (некоторые из них вмещают до 2 – 2,5 тыс. автомобилей). Были сооружены стоянки «P + R» суммарной вместимостью 12 тыс. мест у станций скоростной железной дороги в западных и восточных пригородах.

2.6. В дальнейшие годы емкость стоянок системы «P + R» была увеличена до 60 тыс. мест, для чего сооружены еще 24 стоянки.

Всего в настоящее время в Париже насчитывается примерно 200 крупных автостоянок и гаражей-стоянок. Стоянки «P + R» распространены в регионе Парижа далеко за пределами столицы по основным направлениям железных дорог.

3 Опыт организации комбинированного использования парковочных мест в городах Голландии. Комбинированное использование парковочных мест организуется, когда нет необходимости в применении общего числа всех парковочных мест функциональных центров, а только части из них.

3.1. Возможность комбинированного использования зависит от выбора местоположения парковочных мест, использования парковочных правил, а также степени совпадения максимальной парковочной потребности различных объектов притяжения посетителей. Это вопрос прорабатывается в рамках расчета парковочного баланса для выбранной территории или группы объектов капитального строительства, являющихся центрами притяжения посетителей (далее – функциональных центров). Порядок расчета парковочного баланса функциональных центров показан в таблице Д.1.

Таблица Д.1 – Порядок расчета парковочного баланса функциональных центров

Последовательность процессов	Выполняемый процесс
Шаг 1	Описание функциональных центров Наиболее распространенные единицы в описании степени функциональных центров: - количество (например, по месту нахождения) - общая занимаемая площадь по функциональному назначению (например, магазинов или предприятий) - количество сотрудников (например, по рабочим местам) - другие данные (число больничных коек, гостиничных номеров и т.п.)
Шаг 2	Характеристика территории (земельного участка) Применение норм требуемого количества парковочных мест строго зависит от месторасположения и особенностей территории (земельного участка). Таким образом, площадка для размещения стоянки и/или парковки должна быть разделена на блоки с учетом требуемого числа парковочных мест
Шаг 3	Подсчет числа парковочных мест с использованием требуемых нормативных значений парковочных мест, принимая во внимание снижающие факторы для альтернативных видов транспорта и соотношения занятости. Используется рассмотрение парковочных данных и норм

	(таблицы Д.3-Д.8) совместно со снижающими факторами и соотношением занятости
Шаг 4	Выбор расположения мест предоставления парковочных мест Расположение парковки не обязательно должно быть в непосредственной близости от входа в здание. Расположение парковочных мест на удалении может снизить вероятность возникновения негативных последствий от моторных транспортных средств, а также может обеспечить возможности эффективного комбинированного использования (например, в многофункциональной закрытой парковке). Другие возможности также могут включать расположение парковочных мест на перехватывающих парковках (P+R) или парковках транспортно-пересадочных узлов
Шаг 5:	Эксплуатация и парковочные правила Выбор метода эксплуатации стоянки и/или парковки влияет на использование парковочных мест и средства, которыми правительство (муниципалитет) регулирует количество мест и их использование: существующие парковочные места на частной территории вряд ли могут быть затронуты муниципалитетом Парковочное правила в виде установления и размера платы за парковку, особенностей систем изменения тарифов может иметь важное влияние на количество парковочных мест, которое должно быть предоставлено для каждого объекта в отдельности и для всего комплекса

Среднее процентное соотношение занятости мест на стоянках и/или парковках для различных периодов дня/недели для городов Голландии указано в таблице Д.2.

Данное соотношение может быть применено, в случае, если хотя бы две из функций назначения объектов, указанных в таблице, имеются на территории (земельном участке), обслуживаемой стоянкой и/или парковкой, и когда общее число парковочных мест не менее 100.

Таблица Д.2 – Процентное соотношение занятости.

Пункт назначения	Будничное дневное время		Вечер	Полдень субботы	Магазины с поздним закрытием
	Утро	День			
Местожительства	50	60	100	60	75–90
Местожительство пожилых	80		100	80	90
Магазины	30	50–75	5	100	100
Офисы/компании	100	90–100	5	5	5–10
Службы сервиса	100		40	10	15
Социально-культурные учреждения	10	30–40	100	40–60	100
Социально-медицинские учреждения	100		10	10	10–30

Школы	100		501	5	501
Библиотеки	60		100	80	100
Пабы, отели, ночные развлечения	10	30–40	100	75	100
Конференц-залы	100	100	5	25	5
Выставочные залы	50	60	5	100	100

Примечания:

1. Значение для вечерней школы = 100%.

2. Покупатели магазинов продуктового сектора совершают покупки в более ранние часы, в отличие от покупателей непродуктового сектора. Максимально необходимое количество парковочных мест для продуктовых магазинов, таким образом, не совпадает с необходимым количеством для непродуктовых магазинов. Для окрестных торговых центров наблюдается небольшая разница в потребности парковочных мест в будние и выходные дни; для магазинов с поздним закрытием не имеется каких-либо особых требований к парковке. Для районных торговых центров применимы стандартные требования к парковке в субботу; хотя в сравнении с окрестными торговыми центрами в требованиях к парковке по рабочим дням имеется значительная разница: потребность в парковке по субботам на 25–50% выше, чем по рабочим дням; потребность в парковке для центров с поздним закрытием находится где-то посередине между потребностью по рабочим дням и субботам. В городских районных центрах потребность в парковке по субботам также на 25–50% выше, чем по рабочим дням; максимальная потребность в парковке для центров с поздним закрытием может быть такой же, как и в субботу.

3.2. Пример расчета парковочного баланса при комбинированном использовании мест на стоянках и/или парковках выполнен для следующего случая: в построенном новом районе города за пределами Рандстада (Голландия) реализуется проект, включающий в себя жилые дома, торговые центры и офисы. Район расположен в непосредственной близости от остановки пригородных автобусов. Данный район будет обслуживаться двумя автобусными службами.

Шаг 1: описание функциональных центров.

В районе должны быть реализованы следующие функциональные центры:

- 120 жилых единиц: 60 социального сектора (низкая аренда), 40 субсидированная продажа и 20 частная продажа на открытом рынке;

- 5000 м^2 общей площади магазинов; функция торгового центра ограничена на уровне района;

- 5000 м^2 общей площади офисов (200 сотрудников).

В дополнение, перехватывающая парковка на остановке пригородного автобуса.

Шаг 2: характеристика территории (земельного участка).

Отсутствует избыток эмигрирующего населения в/из других мест. Таким образом, парковочный баланс применим только для функциональных центров, указанных в шаге 1. Из-за хорошей доступности, обеспеченной общественным транспортом, район классифицируется как В-расположение, где применимы нормы – 40 парковочных мест на 100 сотрудников, при наличии регулярного движения пассажирского транспорта общего пользования.

Шаг 3: расчет количества парковочных мест.

Помимо парковочных норм для офисов, должны быть учтены следующие поправочные коэффициенты к нормативным значениям требуемого числа парковочных мест (таблицы Д.3 – Д.8):

- жилье (хороший общественный транспорт; снижение 0,95);

- социальный сектор (низкая ставка арендной платы) – 0,95 на единицу жилья;

- субсидируемая продажа – 1,05 на единицу жилья;

- открытый рынок частной продажи – 1,25 на единицу жилья;

- магазины: предположительно – 4,0 за 100 м^2 на единицу жилья;

По расчету необходимо 50 парковочных мест для «P + R», основываясь на местной ситуации (используется в основном для пригородного транспорта).

Нормативное требуемое число парковочных мест представлено в таблице Д.3.

Таблица Д.3 – Нормативное требуемое число парковочных мест (определяется с использованием соотношений занятости парковочных мест по таблице Д.2)

Вид объектов	Максимум	Полдень рабочего дня	Вечер рабочего дня	Полдень субботы	Позднее открытие
Жилье	124	74	124	74	112
Офисы	80	80	4	4	4
Магазины	200	150	10	200	200
P+R	50	50	-	-	-
Всего	454	354	138	278	316

Не принимая в расчет соотношение занятости парковочных мест согласно таблице Д.2, суммарное требуемое количество парковочных мест составляет 454. Из таблицы можно увидеть, что при таком расположении района, комбинированное использование стоянки и/или парковки возможно в полной мере, может быть построено на 100 парковочных мест меньше, чем суммарная нормативная потребность.

Шаг 4: выбор местоположения парковок.

Шаг 5: применение и парковочные правила.

В данном примере шаги 4 и 5 тесно связаны.

Принципиально существует свободный выбор расположения парковок в анализируемом случае, но есть некоторые особенности, на которые нужно обратить внимание при выборе возможного расположения в плане. Варианты (предельные), указанные ниже, описывают эти особенности:

Вариант 1: построено 354 парковочных места, расположенных настолько централизованно, насколько это возможно. Возможности комбинированного использования применены максимально. Недостатки: невозможно ограничить использование автомобилей офисными сотрудниками; на практике, сотрудники могут использовать парковочные места, предназначенные для покупателей, в то время как для покупателей (которые в большинстве своем приезжают позже в течение дня), остается слишком мало свободных мест.

Вариант 2: все парковочные места распределены по функциональным центрам: 124 парковочных места на частной территории (или с учетом регулирования для заинтересованных сторон) для жилых единиц, 80 парковочных мест на частной территории для офисов и 50 для перехватывающей парковки (платная парковка или другой способ регулирования) (общее количество 454 парковочных места). С такой моделью, максимальное комбинированное использование невозможно, но при этом имеется ограничение использования автомобилей для офисных сотрудников. Максимальная необходимость в парковке для клиентов магазина, в принципе, может быть обеспечена (около 50 парковочных мест во время позднего вечернего открытия или по субботам) путем разрешения клиентам магазина использовать парковочные места, предназначенные для офисных сотрудников.

3.3. Значения нормативных требований парковочных мест в Голландии приведены в таблицах Д.4 – Д.8.

Таблица Д.4 – Значения нормативных требований парковочных мест для жилья

Использование территории (функции)	Количество парковочных мест	На	Примечания (после таблицы Д.8)
Семейное жилье		Единица	1, 2, 34, 12, 13
Социальный сектор	1,0	Единица	
С субсидиями	1,1	Единица	
Частный сектор	1,3	Единица	
19-го века/до войны	0,7–0,8	Единица	
В расположении А-/В-	Макс, 1,0	Единица	
Жилье для холостых с субсидиями, 2 чел.	1,0	Единица	1, 2, 3, 4, 12, 13
Частный сектор, 2 чел.	1,0–1,3	Единица	
С субсидиями, 1 чел.	0,45–0,6	Единица	
Частный сектор, 1 чел.	0,5–0,9	Единица	
С коммунальными объектами	0,6–0,9	Единица	
За комнату в блоке	0,5–0,6	Комнату	12, 13
Жилищный блок для пожилых	0,25–0,5	Единица	12, 13
Жилье для пенсионеров	0,8–1,0	Единица	1, 2, 3, 4, 12, 13
Квартира с обслуживанием	0,7	Единица размещения	12, 13
Студенческое размещение, квартиры сиделок	0,15–0,3	Единица размещения	12, 13

Таблица Д.5 – Значения нормативных требований парковочных мест для магазинов

Использование территории (функции)	Количество парковочных мест	На	Примечания (после таблицы Д.8)
Гипермаркет	4,2–10,0	100 м^2 площади	14
	Или		
	6,5	100 м^2 площади	
	+0,4	Рабочих мест	
Районный магазин услуг	3,5–5,0	100 м^2 площади	5, 10, 11, 12, 13
	Или		
	3,3	100 м^2 площади	
	+0,4	Рабочих мест	
Районный/городской магазин услуг	2,5–3,5	100 м^2 площади	5, 10, 11, 12, 13
	+0,4	Рабочих мест	
Окружной магазин	1,5–2,5	100 м^2 площади	5, 6, 10, 11, 12, 13
	Или		
	1,25–2,2	100 м^2 площади	
	+0,4	Рабочих мест	
Город, районный центр	2,0–2,85	100 м^2 площади	10,12,13
Выставочный центр	1,2	100 м^2 площади	12,13
Центр «Сделай сам»	2,2	100 м^2 площади	12,13
Садовый центр	2,0	100 м^2 площади	12,13

Таблица Д.6 – Парковочные значения для центров занятости

Использование территории (функции)	Количество парковочных мест	На	Примечания (после таблицы Д.8)
Офис в А-, В-расположении			Замечание: здесь указаны не парковочные данные, а парковочные нормы (также см. 6.5.1.1)
А-расположения в Ранстаде (Голландия): городские места заторов и другие районы города	10	100 сотрудников	
другие А-расположения	20	100 сотрудников	
В-расположения в Ранстаде (Голландия): городские места заторов и другие районы города	20	100 сотрудников	
Другие В-расположения	40	100 сотрудников	
Офис (в других местах)			
с функцией подсчета	0,2-0,25	100 м^2 площади	7, 12, 13, 15, 16
	+ 0,25-0,75	Рабочих мест	
без функции подсчета	0,2-0,25	100 м^2 площади	
	+ 0,25-0,5	Рабочих мест	
Места для практических занятий	4,0	Единицу	12, 13
	Или		
	1,0	Кабинет	
	+ 1,0	Рабочих мест	
Гараж, сервисные центры	3,2	100 м^2 площади	12, 13

Автомобильные шоурумы	1,0	100 м^2 площади	12, 13
Районы промышленных предприятий	1,4	100 м^2 площади	12, 13
Промышленность, ремесло, строительство, оптовая торговля, транспорт	1,1-1,6	100 м^2 площади	9, 12, 13
Хранилища	0,3-0,7	100 м^2 площади	9, 12, 13
Лаборатория	1,0	100 м^2 площади	12, 13

Таблица Д.7 – Парковочные значения для образовательных учреждений

Использование территории (функции)	Количество парковочных мест	На	Примечания (после таблицы Д.8)
Начальная школа	0,5	Классную комнату	8, 12, 13
	+0,5	Нпс*	
Средняя школа	0,5	Классную комнату	12, 13
	+0,5	Нпс*	
Высшее образование (промежуточное и высшее профессиональное)	0,8	Классную комнату	12, 13, 17
	+0,5	Нпс*	
	+0,15-0,3	Студента (день)	
	Или		
	+0,2-0,4	Студента (вечер)	
Обучение в университете	0,8	Классную комнату	12, 13, 17
	+0,27	Нпс*	
	+0,06	Студента	
	+0,48	Посетителя	
Территория школы	1,0	Наблюдателя	

Примечание: Нпс – не преподавательский состав.

Таблица Д.8 – Парковочные значения для других объектов

Использование территории (функции)	Количество парковочных мест	На	Примечания (после таблицы Д.8)
Церковь/мечеть	0,05–0,2	место	12, 13
	Или		
	4,5–10,0	100 м^2 площади	
Центр здоровья	8,0–10,0	Единиц	12, 13
	Или		
	1,5	Рабочее место	
Больница	0,85–1,0	Кровать	12, 13, 18
	Или		
	0,35–0,5	Рабочее место	
	+0,35	Посетителя	
	+0,35	Больного	
Места социальной работы			
Детские сады, ясли	0,25	100 м^2 площади	8, 12, 13, 18
Другие медицинские и социальные службы	1,7–2,7	100 м^2 площади	12, 13, 18
Клубный дом	2,0–4,2	100 м^2 площади	12, 13, 18

Танцевальная студия	4,0	100 м^2 площади	12, 13, 18
Паб/ бар	5,0	100 м^2 площади	12, 13
Дискотека	6,0	100 м^2 площади	12, 13, 18
Ресторан	0,34	Рабочее место	12, 13
	+0,20	Комнату	
	Или		
	12,0–15,0	100 м2 площади	12, 13
Гостиница	0,5	Рабочее место	
	+1,0	Комнату	
Мотель	0,5	Рабочее место	12, 13
	+1,0	Комнату	
Театр, концертный зал	0,4	Рабочее место	12, 13, 18
	+0,1–0,2	Комнату	
	Или		
	20,0	100 м^2 площади	
Кинотеатр	0,4	Рабочее место	12, 13, 18
	+0,1–0,2	Место	
	Или		
	20,0	100 м^2 площади	
Конференц-зал, выставочный центр	0,2	Рабочее место	12, 13, 18
	+0,2	Место	
	Или		
	5,0–6,0	100 м^2 площади	
Гимназия	7,0–10,0	Единицу	12, 13
Спортивная школа/студия	1,0–2,0	100 м^2 площади	12, 13
Спортивный центр	27,0–40,0	Единицу	12, 13, 18
	+0,07–0,2	Место	
	Или		
	2,4–3,0	100 м^2 площади	
Корты для сквоша	1,5	Корт	12, 13
Теннисный корт	3,0	Корт	12, 13
Спортивная площадка	16,0-20,0	Гектар нетто площади	
	+0,20	Место	
	Или		
	0,25-0,50	Посетителя	
Игровая зона, зона отдыха	0,25	Посетителя	12, 13
Бассейн, школа верховой езды/конюшня	52,0-64,0	100 000 жителей	12, 13, 18
	Или		
	0,4-0,5	Рабочее место	
	+8,0-10,0	100 м^2 площади бассейна	
	0,5	Лошадиное стойло	12, 13
Кегельбан	2,0	Корт	12, 13
Кладбище	30,0	Единицу	12, 13
Участки земли	0,3	Участок	12, 13
Музей	0,5-1,0	100 м^2 площади	12, 13, 18
Вокзал	>19.0	Единицу	12, 13, 18
Библиотека	0,5-1,0	100 м^2 площади	12, 13

Примечания к таблицам Д.4 – Д.8:

1. С количеством автомобилей 340 шт. на 1000 населения. В случае возрастания количества владельцев автомобилей на 25% на 1000 населения, характерные значения необходимо увеличивать на 0,05 п.м. на единицу жилья.

2. Гараж с возможностью проезда рассчитан как для 1 п.м.; без проезда для 0,7 п.м. Навес рассчитан для 0,7 п.м.; Садовое парковочное пространство рассчитано для 0,5 п.м.

3. В жилых районах около 25% жилых единиц имеют парковочные места на частной территории. С увеличением доли парковочных мест на частной территории, требуемые характерные значения должны быть увеличены: дополнительные 10% парковочных мест на частной территории, увеличивают характерные значения на 4%. Там, где есть нехватка общественных парковочных мест, возможно использование парковочных мест на частной собственности.

4. В довоенных жилых районах, а также построенных в 19-ом столетии, число парковочных мест на дорогах может быть снижено на 25%.

5. 100 м^2 общей площади соответствуют от 60 до 80 м^2 торговой площади.

6. Общая площадь >2500 м^2.

7. Ориентировочно одно рабочее место на 30 м^2 общей площади.

8. Привозящий и увозящий транспорт создает большую потребность в недолгих пребываниях.

9. С ориентировочно 1 рабочим местом на 50м^2 общей площади.

10. С ориентировочно 1 рабочим местом на 50 м^2 общей площади.

11. Размеры магазинов: районного обслуживания > 30 000 м^2 общей площади

12. Городского обслуживания 1 500 – 30 000 м^2 общей площади

13. Окружного обслуживания <2 500 м^2 общей площади

14. Деревенский центр <5000 м^2 общей площади

15. Крупные голландские города: Амстердам, Роттердам, Гаага, Утрехт.

16. Снижающие факторы в зависимости от размера города, функций и качества общественного транспорта приведены в таблице Д.9.

Таблица Д.9 – Снижающие факторы в зависимости от размера города, функций и качества общественного транспорта

Виды городов	Хороший общественный транспорт		Очень хороший общественный транспорт	
Крупные города	Жилье	0,95	Жилье	0,9
	Магазины	0,5–0,6	Магазины	0,3–0,5
	Другое	0,6–0,7	Другое	0,5–0,6
Другие крупные и	Жилье	0,95	Жилье	0,9
Малые города	Магазины	0,7–0,8	Магазины	0,7–0,8
	другое	0,7–0,8	другое	0,6–0,7

17. Общая площадь < 4000 м^2.

18. Снижающий фактор при очень хорошем обеспечении велосипедным движением 0,95.

19. Снижающий фактор при наличии служебного транспорта 0,50–0,95.

20. Парковочные нормы применимы для университетов, высших и средних образовательных учреждений, а также других образовательных учреждений в районах или провинциях с А- или В-расположениями.

21. Парковочные нормы применимы для необходимого количества парковочных мест для сотрудников в А- или В-расположениях для следующих объектов: спортивные и концертные залы, театры, музыкальные и конференц-залы, выставочные центры, больницы и крупные развлекательные центры.

4 Опыт совместного использования машино-мест в городах США. В США регулирование использования общих парковок осуществляется на уровне муниципалитетов. Однако принципы во всех случаях одинаковые и соответствуют подходам в аналогичных ситуациях в Голландии. Одновременно в документах американских муниципалитетов отмечается экономическая эффективность решений по общему использованию стоянки и/или парковки. Например, в одном из документов на основе анализа долгосрочных затрат и выгод рекомендуется муниципальной библиотеке отказаться от строительства собственного паркинга в пользу аренды мест в расположенном рядом многоэтажном гараже.

4.1. Для центральной части города в муниципальных документах дается рекомендация о совместном использовании общей парковки несколькими центрами притяжения, расположенными на смежных земельных участках (рисунок 1).

Например, на представленном на рисунке Д.1 случае выделено пять периодов времени в течение дня/недели с ярко выраженным преобладанием спроса на парковочные места от посетителей различных объектов: церкви (в дневное время выходных дней), театра (вечернее время в конце недели), жилья, объектов торговли.

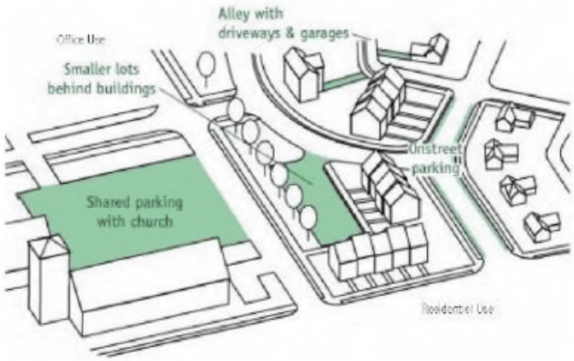


Рисунок Д.1 – Пример использования общей парковки несколькими центрами притяжения

4.2. Для организации общего использования стоянки и/или парковки требуется выполнение следующих условий:

В совместном использовании стоянки и/или парковки должно участвовать не менее двух собственников объектов недвижимости, на основе согласования уполномоченного органа муниципальной власти;

Совместно используемая стоянка и/или парковка должна располагаться на расстоянии не более 500 футов (150 м) от обслуживаемых объектов;

Все пространство совместно используемой стоянки и/или парковки должно быть доступно для использования всеми участниками соглашения о совместном использовании стоянки и/или парковки. Резервирование мест не допускается.

4.3. Оценка требуемого количества парковочных мест при совместном использовании стоянки и/или парковки осуществляется на основе обследования. Пример зоны такого обследования приведен на рисунке Д.2.

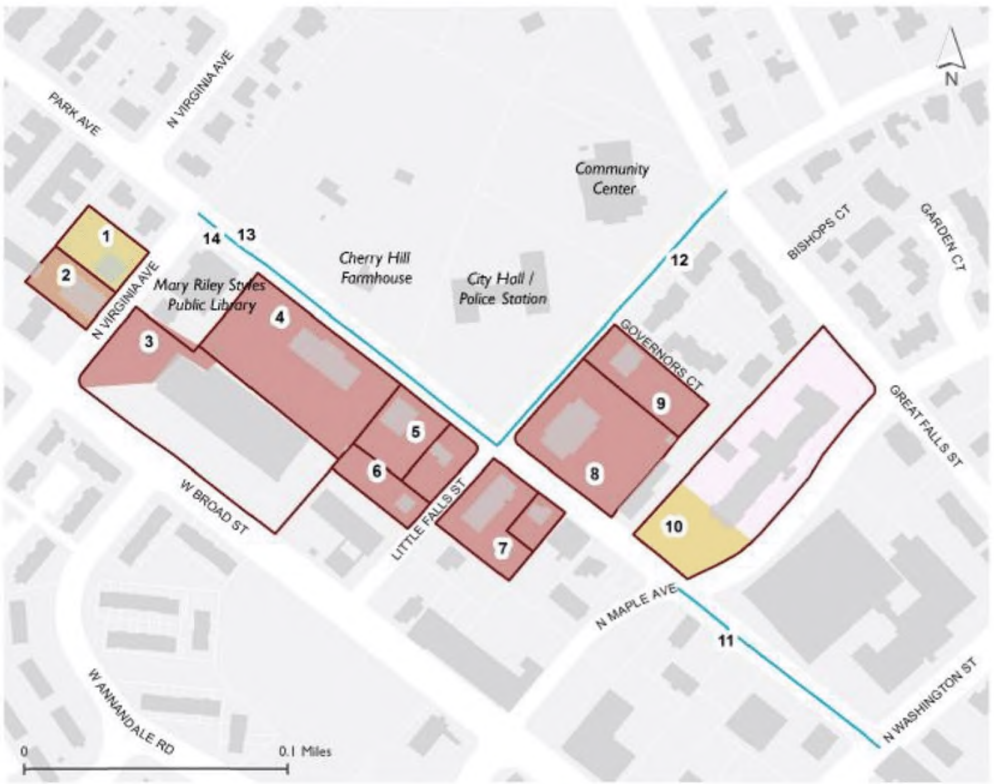


Рисунок Д.2 – Пример зоны для проведения обследования для оценки возможности совместного использования стоянки и/или парковки

В состав указанной на рисунке Д.2 зоны входят жилье, магазины, офисные здания, библиотека, медицинские учреждения. На рисунке Д.3 показана доля занятых парковочных мест на стоянках каждого здания в субботу, в 10 часов утра, а на рисунке Д.4 – доля занятых парковочных мест в течение дня в субботу.



Рисунок Д.3 – Доля занятых парковочных мест на стоянках каждого здания в субботу, в 10:00

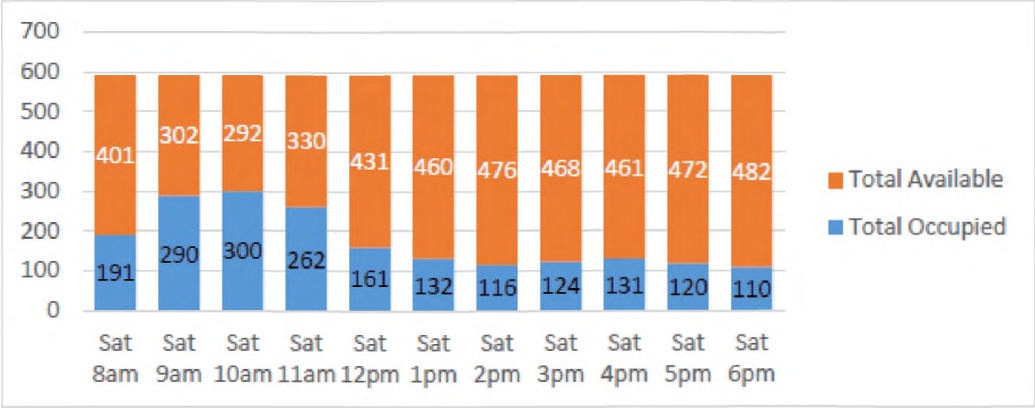


Рисунок Д.4 – Доля занятых парковочных мест в течение дня в субботу

На рисунках Д.5 и Д.6 показано количество свободных мест: на рисунке Д.5 – на стоянках около зданий, на рисунке Д.6 – вдоль улицы.

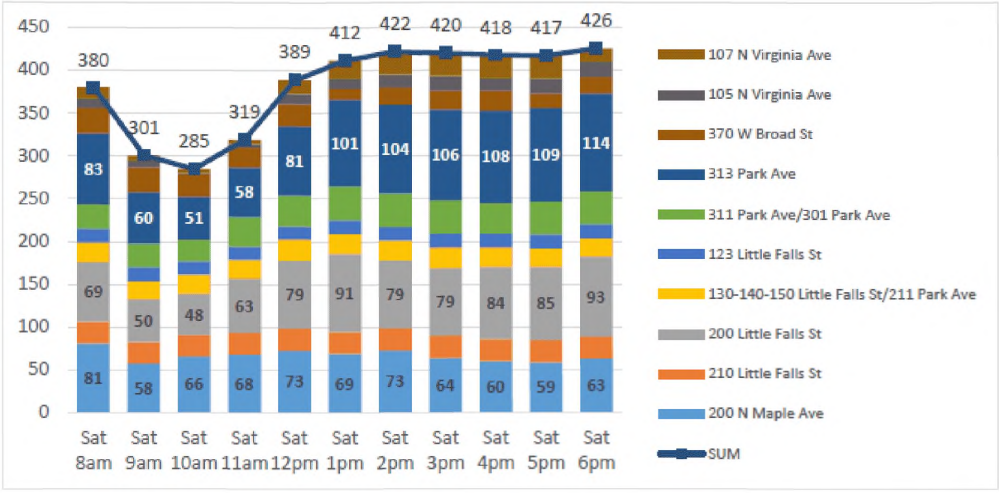


Рисунок Д.5 – Количество свободных мест на стоянках около зданий в течение дня в субботу

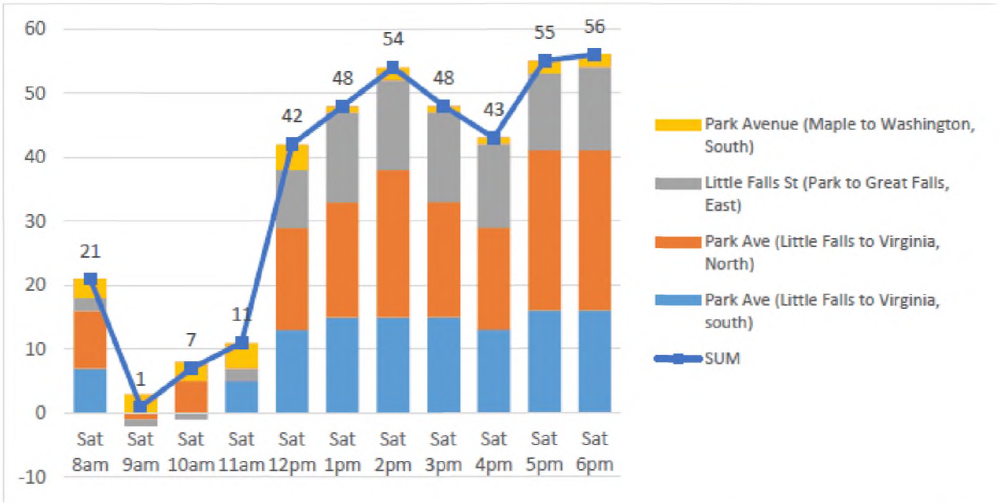


Рисунок Д.6 – Количество свободных мест на парковке на улице в течение дня в субботу

Аналогично на рисунках Д.7 – Д.10 представлена ситуация для вторника.

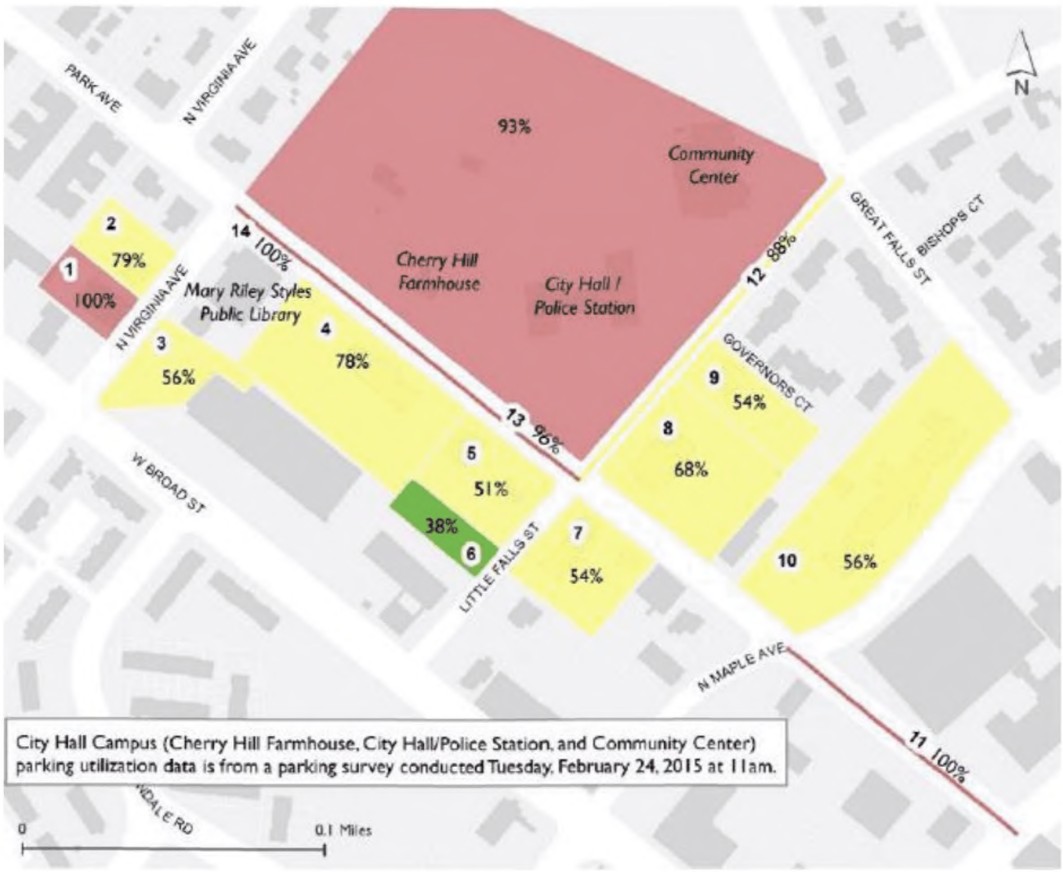


Рисунок Д.7 – Доля занятых парковочных мест на стоянках каждого здания во вторник, в 11:00

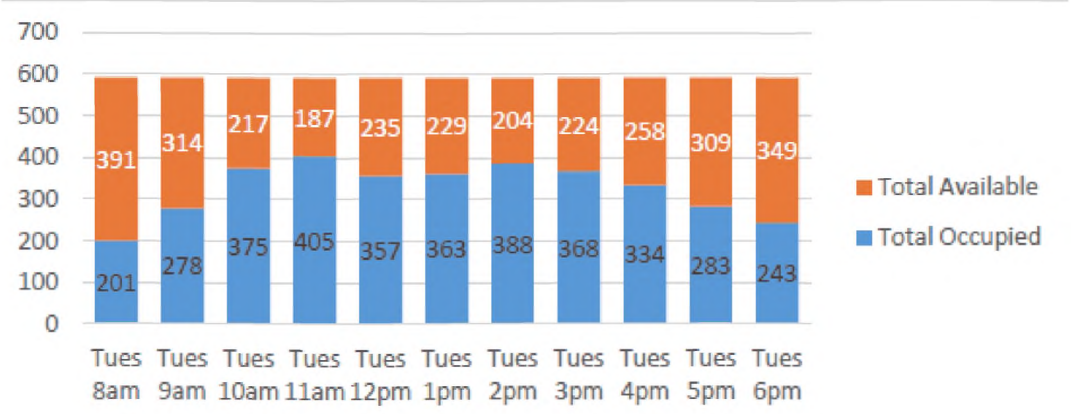


Рисунок Д.8 – Доля занятых парковочных мест в течение дня во вторник

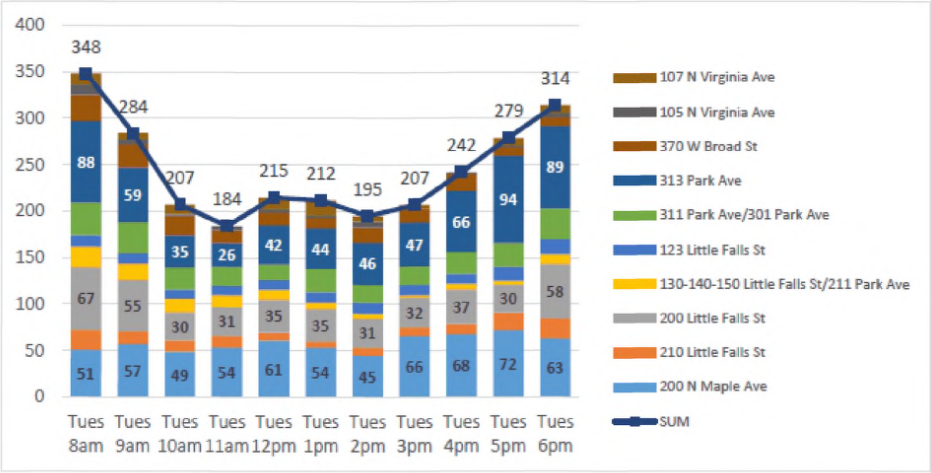


Рисунок Д.9 – Количество свободных мест на стоянках около зданий в течение дня во вторник

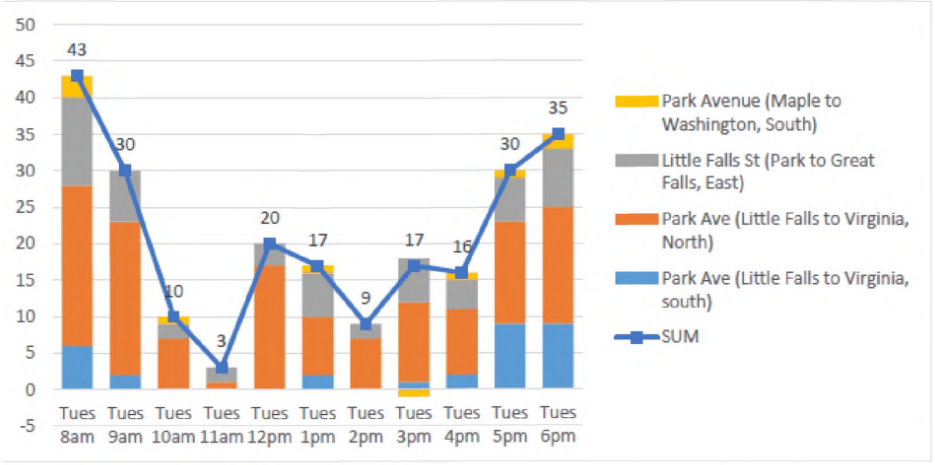


Рисунок Д.10 – Количество свободных мест на парковке на улице в течение дня во вторник

4.4. На основе многократных исследований, аналогичных описанным выше, проводившихся в разных городах США, выявлены группы объектов, имеющих

устойчивые пики спроса на парковочные места. Результаты исследований приведены в таблице Д.10.

Таблица Д.10 – Группировка объектов недвижимости по периодам пикового спроса на парковочные места

Рабочие дни недели	Вечернее время	Выходные дни недели
Банки Школы Склады Заводы Медицинские учреждения Офисы	Концертные залы Бары Рестораны Клубы Театры	Религиозные учреждения Парки Магазины и торговые центры

Также выявлена приемлемая удаленность парковки или стоянки смешанного использования от объекта в зависимости от его функционального назначения, данные по которым приведены в таблице Д.11.

Таблица Д.11 – Приемлемая удаленность парковки или стоянки смешанного использования от объекта в зависимости от его функционального назначения

Примыкающие (менее 30 м)	Короткое расстояние (менее 240 м)	Среднее расстояние (менее 360 м)	Большое расстояние (менее 540 м)
Обслуживание маломобильных групп населения Доставка и разгрузка Экстренные службы Магазины мебели, стройматериалов и т.п.	Продуктовые магазины Бытовое обслуживание Медицинские учреждения Жилье	Торговые центры Рестораны Рабочие места Бизнес-центры Религиозные организации	Аэропорты Места проведения крупных спортивных и культурных мероприятий (стадионы и т.п.) При переполнении парковок

5 Опыт регламентации режимов паркирования по зонам городов Цюрих, Базель, Женева (Швейцария). При решении проблемы организации транспортного обслуживания Большого Цюриха рассматривались три взаимосвязанных аспекта:

организация движения транспорта; планировка и контроль за застройкой города; расчет потребности и размещение автомобильных стоянок.

5.1 Для разгрузки центра города от транзитного движения вокруг центральных районов сооружается кольцевая автострада с размещением вблизи нее многоярусных гаражей-стоянок. Предполагается, что кольцевая автострада и сеть скоростных магистралей города станет единой системой для движения транспорта.

Для решения проблемы паркирования в городе была, прежде всего, проведена разбивка города на районы с различной регламентацией по режиму паркирования автомобилей.

5.2 Территория Большого Цюриха разделена на четыре зоны: центральную и три кольцевых.

«Красная зона» – центр города, здесь полностью запрещается устройство автостоянок вдоль аллей пешеходного движения, около которых разрешается размещать только посадочные площадки общественного транспорта. Сооружение новых стоянок в этой зоне прекращается, а существующие стоянки постоянного пользования рекомендуется превратить в стоянки временного пользования. В старинном деловом центре города, имеющем узкие улицы, запрещены любые стоянки автомобилей на земельных площадях, принадлежащих городу.

«Розовая зона» (в радиусе 5 – 10 км) – периферия административно-общественного и торгового центра города, предназначена преимущественно для общественного транспорта. Здесь предусматривается равномерное размещение площадок для автостоянок вблизи важнейших пунктов назначения (автобусные и железнодорожные вокзалы и т. п.) и разрешается стоянка индивидуальных автомобилей продолжительностью не более 1 ч (в период от 07:00 до 23:00). Наименьшее время транспортной доступности центра города от стоянок составляет 3 – 9 мин.

«Голубая зона» – районы, расположенные между центром и периферией города, это своего рода буферная зона. Здесь намечено соорудить второе кольцо площадок и гаражей вблизи конечных пунктов междугородных магистралей. В этой зоне разрешаются стоянки продолжительностью от 1,5 до 3 ч (в период от 08:00 до 18:00 ч). Время транспортной доступности центра составляет 10 – 18 мин.

«Белая зона» включает периферийные районные центры, входящие в регион Большого Цюриха. В этой зоне намечается расположить площадки для автостоянок вблизи загородных железнодорожных вокзалов и остановочных пунктов автомагистралей. Здесь не предусмотрены никакие ограничения продолжительности паркирования.

Таким образом, в Цюрихе применяется комбинированная схема размещения стоянок на основе четкого горизонтального зонирования территории города с применением принципа стоянок, разгружающих центр.

5.3 В Базеле проведена коренная реконструкция системы транспортных магистралей центрального района. Сооружена кольцевая магистраль, охватывающая городской центр площадью 75 га. На территории центра предусмотрено создание ряда пешеходных зон. Вместе с тем здесь устраиваются шесть крупных гаражей-стоянок и автостоянок для легковых и грузовых автомобилей общей вместимостью 20 тыс. машино-мест. Продолжительность паркирования ограничивается двумя часами. Стоянки размещены вблизи посадочных площадок общественного транспорта.

В другом административном центре площадью 18 га запроектировано 12 крупных и большое количество мелких гаражей вместимостью около 20 тыс. автомобилей. Большая часть этих стоянок размещена в подземном пространстве и. оборудована туннелями и выездами, непосредственно примыкающими к зданиям делового центра. Для автомобилей, паркирующихся длительное время, создаются стоянки вне центра города, в специальных гаражах.

5.4 На окраинах городов и в жилых районах стоянки размещаются концентрированно, чтобы время подхода к ним было минимальным.

В Женеве крупные стоянки оттянуты на периферию центра города и связаны с магистралями, опоясывающими центр. В центре города организованы пешеходные зоны. Таким образом, здесь применен принцип «Park and Walk».

6 Опыт организации транспортного обслуживания различных территорий в Гамбурге (ФРГ). В Гамбурге, и его округе в последнее время ведутся работы по реконструкции и развитию пассажирских путей сообщения. Проведено горизонтальное зонирование территории с выделением внутренней промежуточной и внешней зон.

6.1 Во внутренней зоне, которая характеризуется высокой плотностью застройки территории, приоритет имеют метрополитен и трамвай. Реконструкция улиц ведется таким образом, чтобы обеспечить хозяйственные перевозки. Движение легковых автомобилей в этой зоне ограничено.

6.2 Во внешней зоне основные капиталовложения направлены на улучшение условий движения индивидуальных средств транспорта.

6.3 В промежуточной зоне создаются наилучшие условия для перехода пассажиров с индивидуального транспорта на общественный при поездках во внутреннюю зону и с общественного на индивидуальный при поездках во внешнюю зону.

6.4 Для ограничения въезда легковых автомобилей во внутреннюю зону вводятся и другие ограничительные мероприятия, например, устанавливают контроль за продолжительностью паркирования автомобилей во внутренней зоне, уменьшается число стояночных мест на улицах города. Однако основным мероприятием по разгрузке внутренней зоны от индивидуальных легковых автомобилей является предоставление пассажирам удобной системы общественного транспорта, которая без ограничительных мер обеспечит пассажиру достаточную

подвижность и возможность выбора средств передвижения. Станции общественного транспорта во внутренней зоне должны быть расположены таким образом, чтобы пассажир от станции до цели поездки мог дойти пешком не более чем за 5 мин.

СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Боровик Е.Н. Принципы и системы размещения автомобильных стоянок в больших городах, ГОСИНТИ, ПБГ, №4-76, 1976

2. Боровик Е.Н. Формирование парковочных пространств на территории Москвы // Транспортная безопасность и технологии. 2005. №2(3)

3. Shared Parking Analysis and Recommendations. City of Falls Church, USA, January 2016

4. TECHNICAL MEMORANDUM №4: SHARED PARKING, Town of Concord, March 20, 2013

5. Erin Michelle Puckett Parking Strategies for Suburban Mixed-Used Developments, Blacksburg, Virginia, April 17, 2013

6. Shared Parking in the Portland Metropolitan Area, Transportation Growth Management grant, Stein Engineering; Tim Czerwienski Shared Parking in Union Square //Harvard Graduate School of Design, August 2013

7. ALLENTOWN SHARED PARKING ANALYSIS, City of Allentown, December 2014

8. Parking Design Manual, County of San Diego, February 2013

9. Parking Standards Design and Good Practice, Essex Planning Officers Association, September 2009

10. SHARED PARKING ANALYSIS LANE PARKE MOUNTAIN BROOK, ALABAMA Prepared for: GOODWYN, MILLS, & CAWOOD, INC. FEBRUARY, 2012

11. PARKING ANALYSIS FOR THE CAPITOLA VILLAGE AREA Prepared for the City of Capitola, Prepared By RBF Consulting, Monterey Bay, December 11, 2008

12. Recommendation for Traffic Provisions within Built-up Areas, CROW, Nederland, 1998

gost.e-ecolog.ru