



МУНИЦИПАЛЬНОЕ ОБРАЗОВАНИЕ
ГОРОДСКОЙ ОКРУГ ГОРОД СУРГУТ

ГЛАВА ГОРОДА

ул. Энгельса, 8, г. Сургут,
Тюменская область, Ханты-Мансийский
автономный округ – Югра, 628408
Тел. (3462)522-175, факс (3462)522-182
E-mail: gorod@admsurgut.ru



№01-11-1921/14-0-0
от 07.04.2014

Председателю Думы города
С.А. Бондаренко

На № 18-02-575/14 от 28.03.2014



Уважаемый Сергей Афанасьевич!

№18-01-635 14-0-0
от 07.04.2014

05.03.2014 Администрацией города направлен в Думу города проект решения для рассмотрения на мартовском заседании Думы города по вопросу «О местных нормативах градостроительного проектирования на территории муниципального образования городской округ Сургут».

В соответствии с пунктом 8 статьи 41 Регламента Думы города, по итогам рассмотрения вопроса на депутатских слушаниях (протокол от 20.03.2014 № 78) Администрация города предлагает в проект решения Думы города «О местных нормативах градостроительного проектирования на территории муниципального образования городской округ город Сургут» внести следующие корректировки:

- в разделе 7 пункта 7.13 последний абзац изложить в следующей редакции:

«Не менее 50-ти процентов от расчетного числа мест временного хранения личного автотранспорта в жилых районах следует размещать при жилых домах, остальную часть мест временного хранения допускается предусматривать в других местах с пешеходной доступностью не более 150-ти метров, с учетом фактической и планируемой обеспеченностью местами для хранения автомобилей всех объектов микрорайона (квартала).»;

- приложение 2 к проекту изложить в редакции согласно приложению 1 к настоящему письму.

Также Администрация города направляет пояснения к предлагаемому проекту местных нормативов градостроительного проектирования на территории муниципального образования городской округ город Сургут.

Приложение: 1. Нормы расчета учреждений и предприятий обслуживания и размеры земельных участков», на 2 л. в 1 экз.;

**2. Обоснование норм, предложенных в составе проекта
местных нормативов градостроительного проектирования
города Сургута, на 31 л. в 1 экз.**

Глава города

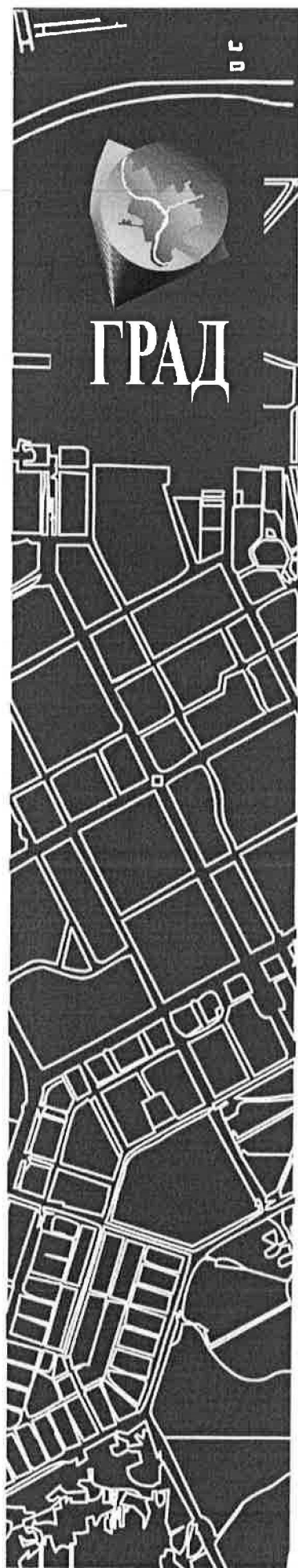
Д.В. Попов

Фокеев Алексей Александрович
(3462) 52 82 57

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2 НОРМЫ РАСЧЕТА УЧРЕЖДЕНИЙ И ПРЕДПРИЯТИЙ ОБСЛУЖИВАНИЯ И РАЗМЕРЫ ЗЕМЕЛЬНЫХ УЧАСТКОВ

Наименование показателя	Единица измерения	Норма обеспеченности	Размер земельного участка м²/ед. измерения	Примечание
1	2	3	4	5
Образовательные организации				
Дошкольные образовательные организации	место	охват 85% детей дошкольного возраста (от 1 года 6 месяцев до 7 лет), в том числе учреждениями: общего типа - 70% детей; специализированного назначения - 3% детей; оздоровительного назначения - 12% детей. При отсутствии данных по демографии следует принимать не более 100 мест на 1 тыс. человек.	В соответствии с РНПП ХМАО-Югры	Размеры земельных участков могут быть уменьшены: на 40 %; на 25 % – в условиях реконструкции; на 15 % – при размещении на рельефе с уклоном более 20 %.
Общеобразовательные организации	учащиеся	охват основным общим образованием 100% детей (от 6 лет 6 месяцев до 16 лет); средним общим образованием 90% детей (от 16 до 18 лет) При отсутствии данных по демографии следует принимать не более 180 учащихся на 1 тыс. человек.	В соответствии с РНПП ХМАО-Югры	Размеры земельных участков школ могут быть: уменьшены на 40 %; на 20 % – в условиях реконструкции.
Образовательные комплексы в составе начальная школа-детский сад	учащиеся/ место	По заданию на проектирование	Площадь участка образовательного комплекса рассчитывается как сумма участков начальной школы и детского сада. На 1 учащегося при вместимости начальной школы, учащихся: – от 40 до 400 – 70 м²; – от 400 до 500 – 60 м²; на 1 место для детского сада вместимостью: – до 100 мест – 40 м²; – свыше 100 мест – 35 м².	В стесненных условиях и при реконструкции размеры земельных участков могут быть уменьшены: на 30-40%.

Наименование показателя	Единица измерения	Норма обеспеченности	Размер земельного участка м ² /ед. измерения	Примечание
1	2	3	4	5
Организации дополнительного образования	место	охват 60% от общего числа детей от 6 лет 6 месяцев до 18 лет, в том числе по видам: центр внешкольной работы – 5%; центр туризма – 3%; детская и юношеская спортивная школа – 22%; детская школа искусств, школа эстетического образования – 30%.	В соответствии с РНП ХМАО-Югры	Норматив обеспеченности определяется исходя из количества детей, фактически охваченных дополнительным образованием. Проектная мощность организаций дополнительного образования определяется согласно сменности определенного вида организации.
Организации и учреждения управления				
Архивы (муниципальные)	объект	не менее 1 на городской округ	В соответствии с РНП ХМАО-Югры	



**ОБОСНОВАНИЕ НОРМ,
ПРЕДЛОЖЕННЫХ В СОСТАВЕ ПРОЕКТА
МЕСТНЫХ НОРМАТИВОВ
ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОГО ПРОЕКТИРОВАНИЯ
ГОРОДА СУРГУТА**

1. ОБЩИЕ РАСЧЕТНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ПЛАНИРОВОЧНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ТЕРРИТОРИИ ГОРОДА СУРГУТА

1.1. Нормативы предельно допустимых параметров плотности застройки и плотности населения на территории жилой застройки представлены ниже (Таблица 1).

Таблица 1

№ п/п	Виды зон жилой застройки				
	Наименование зоны жилой застройки	Зона застройки индивидуаль- ными жилыми домами	Зона застройки малоэтажными жилыми домами до 3 этажей	Зона застройки среднеэтажными жилыми домами 4-8 этажей	Зона застройки мно- гоэтажными жилы- ми домами 9 этажей и более
1	Коэффициент плотности за- стройки для массового жилья	0,15	0,5	0,9	1,2
	для жилья по- вышенного качества	0,08	0,3	0,5	0,9
2	Плотность населения для массового жилья (человек/га)	20,0 - 60,0	200,0	360,0	420,0
	для жилья повышенного качества	20,0-30,0	100,0	142,0	257,0

коэффициент плотности застройки - отношение площади всех этажей зданий и соору-
жений к площади участка (квартала).

Коэффициент плотности застройки индивидуальными, малоэтажными и среднеэтаж-
ными жилыми домами принимается в соответствии с РНГП ХМАО, дополнительно норми-
руется коэффициент плотности для жилья повышенного качества. Коэффициент плотности
застройки многоэтажными жилыми домами принимается в соответствии с актуализирован-
ной редакцией СНиП 2.07.01-89* (обязательное приложение Г).

Коэффициент уменьшается пропорционально отсекающему признаку класса жилья -
обеспеченности кв. м площади квартиры на одного человека. Для эконом-класса этот показа-
тель составляет 25 кв. м, для комфорт-класса – 30 кв. м, для бизнес-класса – 35 кв. м, для
элит-класса – 40 кв. м. Плотность населения рассчитана на основе коэффициента плотности
и нормы обеспеченности для разных типов жилья. Дифференциация плотности населения
для разных классов жилья в зоне индивидуальной жилой застройки основана на пропорцио-
нальном учете минимальных и максимальных размеров земельных участков индивидуаль-
ных жилых домов, установленных в соответствии с Постановлением мэра города «Об уста-
новлении норм предоставления земельных участков»

Плотность населения определяется для разных уровней комфортности жилья расчетом количества человек на гектар соответственно уровню обеспеченности жилой площадью на одного человека.

2. РАСЧЕТНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ В СФЕРЕ ЖИЛИЩНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ

2.1. Нормативы обеспеченности жильем

Расчетные показатели в сфере жилищного обеспечения установлены в соответствии с нормативными значениями, регламентированными РНГП ХМАО-Югры, а также на основании анализа сложившейся жилой застройки и ориентиров развития жилищного строительства на территории городского округа в соответствии с документами стратегического социально-экономического развития муниципального образования.

Средний уровень жилищной обеспеченности

Согласно данным Росстата общая площадь жилых помещений городского округа по состоянию на начало 2013 г. составила 6824,9 тыс. кв.м, при этом средняя жилищная обеспеченность находилась на уровне 21 кв.м/человека.

Объем ввода в действие жилых домов за период 2012 г. составил 341,6 тыс. кв. м, за период 2013 г. – 303,1 тыс. кв.м.

Планируемый объем ввода жилищного фонда в 2014 г. составляет 275,4 тыс. кв.м площади жилых помещений, в 2015-2017 гг. – 893,8 тыс. кв.м.

Таким образом, на основании темпов жилищного строительства, заложенных в стратегии социально-экономического развития муниципального образования, планируемых объемов ввода до 2017 г. и фактических темпов ввода определен среднегодовой объем ввода жилья в размере 302 тыс. кв.м площади жилых помещений, позволяющий без перегрузки строительного комплекса до 2033 года (расчетный срок реализации документов территориально-го планирования) реализовать до 6 млн. кв.м площади жилых помещений.

Следовательно, с учетом сноса непригодного для проживания жилья (инвентарный, ветхий и аварийный) в объеме 195,5 тыс. кв.м площади жилых помещений (данные по состоянию на 01.08.2013 г.) площадь жилищного фонда городского округа к 2033 г. должна составить порядка 13 млн. кв.м площади жилых помещений.

При условии достижения численности постоянного населения городского округа прогнозируемого значения (440 тыс. человек) средний уровень жилищной обеспеченности составит не более 30 кв.м/человека.

Структура жилищного строительства по уровню комфорта в зависимости от целей использования

В соответствии с Единой методикой классифицирования жилых новостроек по потребительскому качеству (классу), утвержденной Национальным Советом Российской Гильдии Риэлторов в декабре 2012 года, выделяют следующие классы проектов многоквартирных жилых новостроек по потребительскому качеству:

- классы массового жилья (эконом-класс, комфорт-класс);
- классы жилья повышенной комфортности (бизнес-класс, элитный класс).

Отсекающими факторами в данной классификации, которые могут быть учтены при разработке генерального плана, являются общая площадь квартир, придомовая территория, внешнее окружение и наличие социальной инфраструктуры в районе, параметры паркинга.

Структура нового жилищного строительства определялась, исходя из анализа существующего спроса на рассматриваемые классы жилья, а также показателя среднемесячной заработной платы одного работающего в муниципальном образовании.

На основе анализа рынка жилья г. Сургута за первое полугодие 2013 года элитное жилье и жилье бизнес-класса составляет приблизительно 10% от всего строящегося жилья в городе. Традиционно наибольшим спросом пользуются одно- и двухкомнатные квартиры, на них приходится до 80% спроса – это квартиры эконом-класса и комфорт-класса. В зависимости от количества комнат наибольший спрос приходится на следующие размеры квартир: однокомнатные 40-45 кв. м, двухкомнатные 55-60 кв. м, трехкомнатные 70-80 кв. м.

Однако окончательное решение покупатель, безусловно, принимает исходя из бюджета, планировки, возможностей ипотечного кредита, уровня отделки. Среднерыночная цена 1 кв. м жилья за 2012 год по г. Сургуту составила 60-65 тыс. руб.

Наиболее важным фактором платежеспособного спроса являются доходы населения, так как домохозяйства с высокими доходами могут не только быстрее накопить средства для приобретения жилья, но и легче получить кредиты на эти цели. Кроме собственных сбережений, формируемых за счет получаемых доходов, для приобретения жилья домохозяйства могут воспользоваться заемными средствами. Прослеживается четкая связь между задолженностью по ипотечным жилищным кредитам (в расчете на одного человека) и средними доходами населения в ряде регионов Российской Федерации.

Согласно Итогам социально-экономического развития города Сургута за 2012 год численность экономически активного населения города составляет 159,5 тысяч человек, из них более 75% заняты на крупных и средних предприятиях. Анализ платежеспособного спроса населения осуществлен на основе данных о среднемесячной заработной плате занятых на крупных и средних предприятиях.

В структуре денежных доходов населения 76,1% составляет оплата труда работающих, 4,6% - доходы от предпринимательской деятельности, 12,8% - социальные трансферты, 3,3% - доходы населения от собственности, 3,2% - прочие доходы.

Среднемесячный денежный доход на душу населения составил 44,7 тыс. рублей, среднемесячная заработная плата одного работающего – 62,2 тыс. рублей (по крупным и средним предприятиям – 65,6 тыс. руб.), среднемесячная трудовая пенсия по старости – 14,9 тыс. рублей.

Общая численность занятых на крупных и средних предприятиях с уровнем доходов выше среднего составляет 40% от занятых в крупных и средних предприятиях города. Предполагается, что данная категория жителей может позволить купить себе жилье комфорт-класса, бизнес-класса и элитного класса.

Так как спрос на жилье бизнес-класса и элитного класса не сформирован, то долю нового строительства данного сегмента определяет предложение. Для города Сургута данное предложение определяется исходя из возможности территории, поэтому предлагается, что спрос на жилье бизнес-класса и элитного класса будет составлять 10% в течение ближайших пяти лет. Тогда уровень спроса на жилье комфорт-класса составит не более 30%.

Численность занятых с уровнем доходов не ниже среднемесячного денежного дохода на душу населения составляет около 24%. Численность занятых в бюджетной сфере составляет около 29%. Предполагается, что данная категория людей имеет возможность приобретать жилье по программам льготного ипотечного кредитования. Данные категории населения смогут приобрести жилье эконом-класса. Таким образом, спрос на жилье эконом-класса будет составлять не менее 53%. Согласно целевым показателям, прописанным в Государственной программе ХМАО-Югры «Обеспечение доступным и комфортным жильем жителей Ханты-Мансийского автономного округа – Югры в 2014-2020 годах» (Постановление Правительства ХМАО - Югры от 09.10.2013 N 408-п «О государственной программе Ханты-Мансийского автономного округа - Югры "Обеспечение доступным и комфортным жильем жителей Ханты-Мансийского автономного округа - Югры в 2014 - 2020 годах», начало действия документа - 01.01.2014 г.), значение доли жилья, соответствующего стандартам эконом-класса, в общем объеме нового строительства жилья, должно составлять от 55% до 70%. Поэтому долю ввода жилья эконом-класса предлагается установить на уровне не ниже 60%.

Данное исследование основано на предположении о том, что социальная дифференциация по уровню доходов населения сохранится. В итоге сформирована структура жилищного строительства в муниципальном образовании на период до конца 2033 года (Таблица 2).

Таблица 2 Структура жилищного строительства по уровню комфорта в зависимости от целей использования

Типология жилищного фонда	Рекомендуемая жилищная обеспеченность, м ² общей площади на человека	Рекомендуемая доля в общем объеме строительства, по городскому округу, %
Элитный класс	40	5-10
Бизнес-класс	35	
Комфорт-класс	30	15-30
Эконом-класс, в том числе:		60-80
частный	25	-
государственный и муниципальный (социального использования, специализированный)	Законодательно установленная норма	-

2.2. Предельные (минимальные и максимальные) размеры земельных участков, предоставляемые для индивидуального жилищного строительства, садоводства, огородничества и ведения личного подсобного хозяйства в городском округе город Сургут устанавливаются нормативно-правовыми документами органов местного самоуправления.

2.3. Норматив распределения зон жилой застройки по видам (в процентах) на территории городского округа следует принимать по таблице 3.

Таблица 3

Норматив распределения зон жилой застройки по видам

№ п/п	Вид жилой застройки	Процент
1	Малозэтажная и индивидуальная (1-3 этажа)	20
2	Среднеэтажная (4-8 этажей)	30
3	Многоэтажная (более 9 этажей)	50

Примечания:

- 1) При определении этажности надземной части здания в число этажей включаются все надземные этажи, в том числе технический, мансардный и цокольный, если верх его перекрытия находится выше средней планировочной отметки земли не менее чем на 2 м.
- 2) Технический этаж, расположенный над верхним этажом, при определении этажности здания не учитывается.

Процент зон многоэтажной жилой застройки предлагается принять в соответствии с Региональными нормативами градостроительного проектирования Ханты-Мансийского автономного округа (50%). Процент зон среднеэтажной жилой застройки предлагается увеличить до 30% в соответствии с данными социологических исследований о предпочтительной этажности жилых домов для жителей Сургута. Увеличение показателя позволит создавать более комфортную среду проживания.

2.4. Нормативы распределения объектов жилищного строительства по типам жилья (в процентах) следует принимать по таблице 4.

Таблица 4**Нормативы распределения объектов жилищного строительства по типам жилья**

№ п/п	Тип жилья	Общая площадь дома/квартиры м ² /чел	Количество жилых комнат шт./чел	Доля в общем объеме жилищного строительства, %
1	Эконом-класс	25-30	Количество жилых комнат в квартире равно или больше на одну комнату числа проживающих	60
2	Комфорт-класс	30-40	Количество жилых комнат в квартире больше на одну, две комнаты числа проживающих	30
3	Бизнес-класс			10
4	Элитный класс			

Таблица 4 введена для четкой дифференциации объектов жилищного строительства по типам жилья в дополнение к таблице «Структура жилищного строительства по уровню комфорта в зависимости от целей использования» и устанавливает предельные значения долей строительства по типам жилья без учета целей использования. Устанавливается максимальный процент строительства жилья элит-класс, бизнес-класс и комфорт-класса (элит- и бизнес-класс – 10%, комфорт-класс – 30%) для повышения уровня комфортности проживания.

2.5. Нормативы распределения объектов жилищного строительства по этажности следует принимать по таблице 5. Сфера применения данных нормативов включает только документы территориального планирования.

Таблица 5**Нормативы распределения объектов жилищного строительства по этажности**

№ п/п	Типы жилых домов по этажности	Доля в общем объеме, %
1	Многэтажные жилые дома, 12 - 16 эт. и более	5
2	Многэтажные жилые дома секционного типа, 9 - 10 эт.	40
3	Среднеэтажные жилые дома секционного типа, 4 - 8 эт.	20
4	Малозэтажные жилые дома (в т.ч. блокированные), 1 - 3 эт.	15
5	Индивидуальные дома, 1 - 3 эт.	20

Нормативы распределения объектов жилищного строительства по этажности приводятся для более четкой дифференциации долей размещения объектов капитального строительства, в отличие от норм распределения зон по этажности (табл. 3)

3. РАСЧЕТНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ В СФЕРЕ СОЦИАЛЬНОГО И КОММУНАЛЬНО-БЫТОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ

3.1. Нормативы обеспеченности организациями социального и коммунально-бытового обеспечения

Нормы расчета параметров организаций общественно-делового назначения федерального и регионального значений принимать в соответствии с РНГП ХМАО-Югры, а также нормативными правовыми актами РФ.

Нормативы обеспеченности в соответствии с РНГП ХМАО – Югры принимать для следующих организаций обслуживания:

- помещения для физкультурных занятий и тренировок;
- плавательные бассейны;
- помещения для культурно-досуговой деятельности;
- универсальные спортивно-зрелищные залы;
- общедоступные библиотеки;
- кинотеатры;
- организации и учреждения управления;
- аптечные организации;
- отделения почтовой связи;
- отделения банков;
- пункты приема вторичного сырья;
- жилищно-эксплуатационные организации;
- гостиницы;
- общественные уборные.

Нормативы обеспеченности в соответствии с Распоряжением Правительства РФ от 13.07.2007 №1063-р «О Социальных нормативах и нормах» принимать для следующих организаций обслуживания:

- физкультурно-спортивных залов;
- детских и юношеских библиотек;
- учреждений культуры клубного типа.

Нормативы обеспеченности в соответствии с Распоряжением Правительства РФ от 19.10.1999 №1683-р «О методике определения нормативной потребности субъектов РФ в объектах социальной инфраструктуры» принимать для следующих организаций обслуживания:

- музеи;
- выставочные залы, галереи;
- театры;
- концертные залы, филармонии.

Норма обеспеченности дошкольными образовательными организациями

При отсутствии данных по демографии норма обеспеченности дошкольными образовательными организациями определена в размере 100 мест на 1 тыс. человек исходя из прогнозируемой численности населения городского округа и его возрастной структуры.

Согласно демографическому прогнозу при благоприятном социально-экономическом развитии территории численность постоянного населения муниципального образования к 2033 году достигнет порядка 440 тыс. человек, при этом численность детей в возрасте от 1 года 6 месяцев до 7 лет составит не менее 8,2% от общей численности населения (порядка 36 тыс. человек). Таким образом, на 1000 человек будет приходиться до 80 детей в возрасте от 1 года 6 месяцев до 7 лет. В свою очередь, СНиП 2.07.01-89* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» рекомендует при отсутствии данных по демографии на территории жилой застройки принимать норму обеспеченности дошкольными образовательными организациями в размере не более 100 мест на 1 тыс. человек.

Норма обеспеченности общеобразовательными организациями

Норматив обеспеченности общеобразовательными организациями установлен исходя из охвата начальным и основным общим образованием 100% детей, т.к. в соответствии с СанПиН 2.4.2.2821-10 «Санитарно-эпидемиологические требования к условиям и организации обучения в общеобразовательных учреждениях» вместимость вновь строящихся или реконструируемых общеобразовательных организаций должна быть рассчитана для обучения только в одну смену.

— Норматив обеспеченности общеобразовательными организациями при отсутствии данных по демографии определен на уровне 165 учащихся на 1 тыс. человек исходя из прогнозируемой численности населения городского округа и его возрастной структуры.

Согласно демографическому прогнозу до 2033 года численность детей в возрасте от 6 лет 6 месяцев до 16 лет составит порядка 60 тыс. человек, в возрасте от 16 до 18 лет – порядка 12 тыс. человек. Таким образом, при условии организации обучения в общеобразовательных организациях в одну смену, а также с учетом 100%-го охвата детей неполным средним образованием и до 90% детей – средним образованием, число учащихся на 1 тыс. человек населения составит порядка 161. В соответствии с письмом Департамента образования г. Сургута №12-15-8966/13 от 10.12.2013 г. было учтено предложение увеличить норму обеспеченности общеобразовательными организациями при отсутствии данных по демографии до 165 мест на 1 тыс. человек.

Норма обеспеченности организациями дополнительного образования

На момент разработки проекта МНГП более 18 тыс. детей было охвачено дополнительным образованием в организациях дополнительного образования, что составляет порядка 45% детей в возрасте от 6 лет 6 месяцев до 18 лет. Здания организаций дополнительного образования характеризуются небольшой пропускной способностью, вследствие чего данное обстоятельство компенсируется открытием объединений и секций на базе общеобразовательных организаций города. Таким образом, согласно общей информации о состоянии системы дополнительного образования в образовательных организациях, подведомственных департаменту образования г. Сургута, численность обучающихся в системе общего образования в 2012-2013 учебном году составила порядка 37 тыс. человек, из них в системе дополнительного образования заняты более 70% детей.

На основании вышеизложенного по согласованию с Департаментом образования г. Сургута (письмо №12-15-8966/13 от 10.12.2013 г.) проектом МНГП норматив обеспеченности организациями дополнительного образования предлагается определять исходя из количества детей, фактически охваченных дополнительным образованием, а именно, установить норму в размере 60% охвата детей от 6 лет 6 месяцев до 18 лет. Проектную мощность организаций дополнительного образования определять согласно сменности определенного вида организации.

Норма обеспеченности плоскостными спортивными сооружениями

Норматив обеспеченности плоскостными спортивными сооружениями установлен в соответствии с РНГП ХМАО-Югры и составляет 1950 кв.м общей площади на 1 тыс. человек. На основании природно-климатических условий (продолжительный зимний период) проектом МНГП установлено, что не менее 20% плоскостных спортивных сооружений должны являться крытыми.

Норма обеспеченности предприятиями торговли

Норматив обеспеченности торговыми предприятиями необходимо определять в соответствии с нормативным правовым актом ХМАО-Югры, устанавливающим нормативы обеспеченности населения площадью торговых объектов.

Так, согласно Постановлению правительства ХМАО-Югры от 14.01.2011 №8-п «О нормах минимальной обеспеченности населения площадью торговых объектов в Ханты-Мансийском автономном округе-Югре» норматив минимальной обеспеченности населения города Сургута площадью торговых объектов составляет 695 кв.м на 1000 человек. Согласно же РНГП ХМАО-Югры норматив минимальной обеспеченности населения городских населённых пунктов площадью торговых объектов составляет 350 кв.м на 1000 человек, что в 2 раза меньше нормы, установленной нормативным правовым актом ХМАО-Югры.

Норма обеспеченности архивами (муниципальными)

Согласно Федеральному закону от 22.10.2004 №125-ФЗ «Об архивном деле в Российской Федерации» органы местного самоуправления городского округа обязаны создавать архивы для хранения, комплектования, учета и использования образовавшихся в процессе их деятельности архивных документов. Органы местного самоуправления городских округов осуществляют деятельность в области архивного дела согласно полномочиям по решению вопросов местного значения, установленным Федеральным законом от 06.10.2003 №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации». В соответствии с этим городской округ должен иметь не менее 1 муниципального архива.

Нормативы минимальных размеров земельных учреждений и предприятий обслуживания принимать в соответствии с Региональными нормативами градостроительного проектирования Ханты-Мансийского автономного округа – Югры.

Организации обслуживания всех видов и форм собственности необходимо размещать с учетом градостроительной ситуации, планировочной организации городского округа в целях создания единой системы обслуживания.

Современная планировочная организация городского округа характеризуется последовательным формированием основных его звеньев – микрорайонов и жилых районов: несколько микрорайонов объединяются в жилой район, несколько жилых районов образуют селитебную зону или планировочный район. Такое построение получило название ступенчатой системы. В проекте МНГП представлена ступенчатая система распределения основных видов организаций обслуживания, подлежащих размещению на уровне проектов планировки определенного вида планировочного элемента: жилая группа, микрорайон/квартал, жилой район.

Размещение основных видов организаций обслуживания должно осуществляться в зависимости от периодичности пользования: в жилой группе размещаются организации повседневного пользования, в квартале (микрорайоне) – повседневного и периодического пользования, в жилом районе – периодического пользования и эпизодического.

Основные виды организаций обслуживания в зависимости от периодичности пользования распределены следующим образом:

1. Организации эпизодического пользования. К ним относятся: гостиницы, нотариальные конторы, юридические консультации, жилищно-эксплуатационные организации и т.п.
2. Организации периодического пользования. Это организации дополнительного образования, аптечные организации, учреждения культуры клубного типа, помещения для культурно-досуговой деятельности, библиотеки, кинотеатры, физкультурно-спортивные залы, помещения для физкультурных занятий и тренировок, плоскостные сооружения (стадионы), плавательные бассейны, торговые предприятия, рынки, предприятия общественного питания, предприятия бытового обслуживания, прачечные, химчистки, отделения банков, бани, отделения почтовой связи и т.п.
3. Организации повседневного пользования. К ним относятся общеобразовательные организации, дошкольные образовательные организации, плоскостные сооружения (спортивные площадки), торговые предприятия (продовольственных и непродовольственных товаров) и т.п.

При разработке проектов планировки необходимо учитывать ступенчатую систему распределения основных видов организаций обслуживания в соответствии с планировочной организацией территории городского округа (Таблица 6).

Таблица 6

Ступенчатая система распределения основных видов организаций обслуживания

Виды организаций обслуживания	Значение объекта		
	Жилая группа (повседневное пользование)	Квартал/микрорайон (повседневное и периодическое пользование)	Жилой район (периодическое и эпизодическое пользование)
Дошкольные образовательные организации	+	+	+
Общеобразовательные организации		+	+
Организации дополнительного образования		+	+
Аптечные организации	+	+	+
Помещения для культурно-досуговой деятельности	+	+	+
Учреждения культуры клубного типа			+
Библиотеки			+
Кинотеатры			+
Помещения для физкультурных занятий и тренировок	+	+	+
Физкультурно-спортивные залы		+	+
Плавательные бассейны			+
Плоскостные сооружения	+(спортивные площадки)	+(спортивные площадки)	+(стадионы)
Торговые предприятия	+*(магазины продовольственных товаров на 1-2 рабочих места)	+(магазины продовольственных и непродовольственных товаров)	+(торговые центры)
Рынки			+
Предприятия общественного питания		+(кафе, бары)	+(кафе, столовые, рестораны)
Предприятия бытового обслуживания	+*(мастерские, парикмахерские, ателье)	+(мастерские, парикмахерские, ателье)	+(дома быта)
Прачечные		+(пункт приема)	+
Химчистки		+(пункт приема)	+
Бани		+	+
Отделения почтовой связи		+	+
Отделения банков		+	+
Юридические консультации			+
Нотариальные конторы			+
Жилищно-эксплуатационные организации			+
Гостиницы			+
Общественные уборные		+	+
Пункты приема вторичного сырья			+

Примечание: «*» - целесообразно кооперировать в едином блоке, встроенном в жилой дом, и объединённым с другими обслуживаемыми жилыми домами пешеходными дорожками, образуя единое композиционное целое (доступность не должна превышать 150 - 200 м).

3.2. Радиусы обслуживания населения организациями обслуживания, размещенными в жилой застройке

Объекты социальной сферы необходимо размещать с учетом следующих факторов:

- приближения их к местам жительства и работы;
- увязки с сетью общественного пассажирского транспорта.

Необходимо предусматривать пешеходную и транспортную доступность объектов социальной сферы.

Радиусы обслуживания населения организациями обслуживания, размещаемыми в жилой застройке в зависимости от ее вида, необходимо принимать в соответствии с Региональными нормативами градостроительного проектирования Ханты-Мансийского автономного округа – Югры.

Объекты обслуживания городского округа необходимо размещать с учетом сопряженного населения в системе расселения из расчета транспортной доступности не более 1 часа (порядка 40 км).

При разработке проектов планировки необходимо учитывать нормативы обеспеченности инвалидов и престарелых повседневными услугами.

4. РАСЧЕТНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

4.1. Проектный уровень автомобилизации населения (легковые и грузовые автомобили, мототранспорт) следует принимать равным 570 автомобилям на 1000 жителей, а уровень обеспеченности населения индивидуальным легковым автотранспортом – до 75% от уровня автомобилизации.

Таблица сравнения показателей, определяемых град. документацией

Определяемый показатель	ед. изм	СП 42.13330.2011 актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89* п.11.3	РНГП ХМАО п.6.1	МНГП п.7.1
Уровень автомобилизации:				570
легковых автомобилей, включая (такси/ведомственные)	ед./1000 чел.	350 (3-4 / 2-3)	300	420-428
грузовых автомобилей		25-40	-	
мототранспорта с численностью населения:			-	
≥100 тыс. человек		50-100	-	
остальные поселения		100-150	-	

Рост уровня автомобилизации представляет собой геометрическую прогрессию, т.е. возрастающую последовательность чисел. Любой член геометрической прогрессии может быть вычислен по формуле:

$$b_n = b_1 q^{n-1},$$

где n- расчетный период, равный 20 годам; b_n – количество транспортных средств на расчетный год; b_1 - количество транспортных средств в первый год; q- ежегодный прирост транспорта.

По полученным сведениям о транспортных средствах, зарегистрированных в РЭО ОГИБДД УМВД России по г. Сургуту по итогам 2008-2012 гг., а также проанализированных данных о покупках и продажах автомобилей на территории городского округа город Сургут, установлено что ежегодный прирост транспортных средств в среднем составляет 1,0325%.

Таким образом, $b_{20} = 136579 * 1,0325^{19} = 250781$ ед.

Численность жителей на расчетный срок в городском округе город Сургут составит 440 000 человек. Следовательно, уровень автомобилизации определяется соотношением: $250781 * 1000 / 440000 = 570$ единиц на 1000 жителей. Уровень обеспеченности населения индивидуальным легковым автотранспортом, определен исходя из существующего процентного соотношения видов транспортных средств, обоснование перспективного уровня обеспеченности основано на научных разработках российского ученого Г.А. Гольц «Автодорожный комплекс в условиях взрывной автомобилизации: тенденции, закономерности, прогноз».

СЕТЬ УЛИЦ И ДОРОГ

4.2. В условиях нового строительства ширину улиц и дорог в красных линиях следует назначать:

- магистральных дорог скоростного движения – 50-75 м;
- магистральных дорог регулируемого движения – 40-65 м;
- магистральных улиц общегородского значения непрерывного движения – 40-80 м;

- магистральных улиц общегородского значения регулируемого движения – 35-70 м;
- магистральных улиц районного значения транспортно-пешеходных – 35-45 м;
- магистральных улиц районного значения пешеходно-транспортных – 30-40 м;
- улиц и дорог местного значения – 15-25 м;
- основных проездов – 10-11,5 м;
- второстепенных проездов – 8-10 м.

При реконструкции ширина улиц и дорог в красных линиях может определяться сложившейся застройкой.

Таблица сравнения показателей, определяемых град. документацией

Определяемый показатель	ед. изм	СП 42.13330.2011 п.11.5 примечания табл. 8	РНГП ХМАО п.7.26	МНГП п.7.2	
Ширина улиц и дорог в красных линиях:			Минимальная ширина		
магистральные дороги		50-75	50		
		-	-	скоростного движения	50-75
		-	-	регулируемого движения	40-65
магистральные улицы		40-80	40		
		-	-	общегородского значения непрерывного движения	40-80
		-	-	общегородского значения регулируемого движения	35-70
		-	-	районного значения транспортно-пешеходных	35-45
		-	-	районного значения пешеходно-транспортных	30-40
местные улицы и дороги местного значения		15-25	15		15-25
-		-	-	основные проезды	10-11,5
-		-	-	второстепенные проезды	8-10

Эталонные поперечные профили для проектируемых улиц определяют их ширину в красных линиях, которая зависит от потребной ширины и количества элементов поперечного профиля, а также от размещения всех необходимых коммуникаций (инженерных сетей) и инфраструктуры (например, остановочных павильонов). Требования к элементам улично-дорожной сети детализированы согласно Пособию к главе СНиП 2.07.01-89 «Рекомендации по проектированию улиц и дорог городов и сельских поселений».

4.3. При проектировании поперечного профиля улиц и дорог инженерные сети следует предусматривать в подземном исполнении, и размещать их под разделительными полосами, в том числе под зелеными полосами (газонами); в виде исключения, допускается размещение инженерных сетей под тротуарами.

Данный показатель отражен в разделе по размещению инженерных сетей п.12.33 СП 42.13330.2011, предлагается закрепить данный пункт в разделе показателей транспортной инфраструктуры для применения его при проектировании поперечного профиля улиц и дорог.

4.4. Ширину полосы движения магистральных дорог, не зависимо от режима движения, следует принимать равной 3,75 м. На магистральных дорогах с преимущественным

движением грузовых автомобилей, при их доле более 20% в транспортном потоке, ширину полосы движения следует увеличивать до 4,5 м.

В исключительных случаях, для увеличения пропускной способности, пешеходно-транспортные улицы допускается проектировать с четырьмя полосами движения.

С учетом преимущественного движения грузового автотранспорта, улицы и дороги научно-производственных, промышленных и коммунально-складских районов, как правило, следует проектировать двухполосными, при этом принимая ширину полосы движения равной 4 м.

Таблица сравнения показателей, определяемых град. документацией

Определяемый показатель	ед. изм	СП 42.13330.2011 актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89* п.11.5 Табл. 8; п.4 Примеча- ния	РНГП ХМАО п.7.24 Таблица 27	МНГП п.7.4
Ширина полосы движения:	м			
магистральные дороги скоростного движения		3,75	3,75	3,75
магистральные дороги регулируемого движения		3,5	3,5	3,75
магистральные дороги с преимущественным движением грузовых автомобилей		4	-	4,5
улицы и дороги научно- производственных, промышленных и коммунально-складских районов		3,5	3,5	4,0

Увеличение ширин на полосах движения предусмотрено для обеспечения безопасности движения транспортных средств. Увеличение ширины полосы позволит использовать дополнительные 50-100 см под полосы безопасности или под укрепленные части обочин, что особенно актуально в период распутицы, когда съезд на обочину в случае необходимости представляет большую опасность съехать с насыпи в кювет. Кроме того, данное мероприятие позволит снизить объем выносимой грязи с обочины на проезжую часть (требования п.1.5 ПДД); повысить пропускную способность за счет исключения остановки идущих автомобилей для объезда поломавшегося впередиидущего транспортного средства. Кроме того, во внимание принимался такой фактор, как зимнее содержание автомобильных дорог, для которого характерным является сужение проезжей части, а также уширение проезжей части для обеспечения безопасной перевозки негабаритных грузов.

4.5. Радиус кривых при сопряжениях проезжих частей в местах пересечений или примыканий в одном уровне в зависимости от категории улиц и дорог, с которых происходит съезд, следует принимать не менее приведенных ниже (Таблица 7).

Таблица 7

Радиусы сопряжения проезжих частей улиц и дорог

№ п/п	Категория улиц и дорог	Радиус сопряжения проезжих частей, м	
		при новом строительстве	в условиях реконструкции
1.	Магистральные улицы и дороги	15,0	12,0
2.	Улицы местного значения	12,0	6,0
3.	Проезды	8,0	5,0

Таблица сравнения показателей, определяемых град. документацией

Определяемый показатель	ед. изм	СП 42.13330.2011 актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89* п.11.5		РНГП ХМАО п.7.36	МНГП п.7.5	
Радиусы закругления проезжей части улиц и дорог	м	при новом строительстве	в условиях реконструкции	-	при новом строительстве	в условиях реконструкции
Магистральные улицы и дороги		8	6	8,0	15,0	12,0
Улицы местного значения		5,0	-	5,0	12,0	6,0
Проезды		-	-	-	8,0	5,0
Транспортные площади		12,0	8,0	12,0	-	-

Приоритетной политикой развития транспортной системы городского округа город Сургут является развитие общественного транспорта. Для достижения основных целей данной политики является обеспечение условий для движения общественного транспорта. Оптимальным видом транспортной системы городского округа, исходя из потребности в перевозках, будет являться преимущественное использование автобусов средней и особо-большой вместимости. Радиусы закругления установлены для обеспечения технических требований эксплуатации этих видов транспорта, таких как габаритная длина 10-17,5 м, радиус внутреннего и внешнего радиусов поворота 8-12,5 м. При этом радиус траектории движения автобуса при их прохождении по кривой должен быть на 3 м больше радиуса поворота по наружной кривой, в соответствии с требованиями СП 98.13330.2012 Актуализированная редакция СНиП 2.05.09-90 Трамвайные и троллейбусные линии. Наименьший радиус такой кривой для автобуса должен составлять в плане 12 м, для трамвая - 20 м.

4.6. Въезды и выезды на территории кварталов и микрорайонов следует устраивать на расстоянии не менее 35 м от границы пересечений улиц, дорог и проездов местного значения.

Для увеличения пропускной способности улиц и дорог городского округа в местах пересечений улиц и дорог местного значения с магистральными улицами, на улицах местного значения предполагается устройство дополнительных полос для правого поворота.

С учетом скоростного режима движения на улицах и дорогах местного значения, времени реакции водителя для осуществления въезда, выезда и перестроения по полосам при необходимости совершения левого поворота на перекрестке, среднего динамического габарита автомобиля, тормозного пути, расчетным расстоянием будет являться 35 метров.

С целью обеспечения возможности проезда пожарной техники, ширину одной полосы движения на проездах следует принимать равной 3 м, а в случае устройства однополосных проездов, ширину проезжей части следует назначать не менее 5,5 м. Для подъезда к отдельно стоящим трансформаторным подстанциям, пунктам редуцирования газа допускается предусматривать проезды с шириной проезжей части 4 м.

Габаритная ширина современной пожарной техники составляет в среднем 3,0 - 4,0 метра необходимо обеспечить ширину полос пригодную для проезда пожарных машин.

Проезды перед фасадами зданий с входами следует устраивать шириной не менее 7 м.

Назначение таких зданий предполагает большой поток людей (клиентов) и как следствие частую остановку автомобилей, подвозящих пользователей услуг данных объектов (магазинов, клиник, ателье и пр.). Дополнительная ширина проезда предусматривается для обеспечения свободного открывания двери автомобиля и посадки (выхода) из нее.

На однополосных проездах на территории малоэтажной жилой застройки расстояние между разъездными площадками следует принимать не более 200 метров.

Требование пожарной безопасности при градостроительной деятельности.

Кроме того, кроме пожарной техники в городе широко используются мусоровозы и другая спецтехника для обслуживания населения и уборки территорий. Необходимо обеспечить условия для пропуска данных видов транспортных средств.

Таблица сравнения показателей, определяемых град. документацией

Определяемый показатель	ед. изм	СП 42.13330.2011 актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89* п.11.5	РНГП ХМАО п.7.24; п.7.29	МНГП п.7.6
Ширина одной полосы движения на проездах:	м			
Основных (2 полосы движения)		2,75	2,75	3,0
второстепенных (1 полоса движения)		3,0	3,5	5,5
подъезды к ТП и ГРП		-	-	4,0
Ширина проезда перед фасадами зданий с входами		-	5,5	7,0

4.7. На вновь размещаемых участках индивидуальной жилой и садово-дачной застройки, примыкающих к перекресткам улиц и проездов, в целях обеспечения условий безопасности движения следует углы участков, выходящих к перекресткам, делать срезанными под 45°. При этом длину стороны срезанного угла следует принимать не менее 3 м.

Таблица сравнения показателей, определяемых град. документацией

Определяемый показатель	ед. изм	СП 42.13330.2011 актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89* п.11.9		РНГП ХМАО п. 7.37 Табл. 29	
Размеры сторон прямоугольного треугольника видимости из условия:	м				
транспорт-транспорт		при 40 км/ч 25*25	при 60 км/ч 40*40	при 40 км/ч 25*25	при 60 км/ч 40*40
пешеход-транспорт		при 25 км/ч 8*40	при 40 км/ч 10*50	при 25 км/ч 8*40	при 40 км/ч 10*50

Для обеспечения требуемых показателей треугольников видимости следует предусмотреть размеры земельных участков указанных выше.

4.8. Пешеходные переходы вне проезжей части улиц следует проектировать:

– на магистральных улицах с непрерывным движением и на улицах с регулируемым движением при ширине проезжей части улицы более 14 м и величине потока пешеходов, превышающей 1500 чел. в час;

– на перекрестках улиц с нерегулируемым правоповоротным движением интенсивностью более 300 приведенных автомобилей в час.

Указанные выше показатели являются минимальными для экономически эффективных проектов строительства. Экономическая эффективность определена с учетом фактора снижения ущерба ДТП с тяжкими последствиями и смертельными исходами (данные о ДТП получены от ГИБДД УМВД России по г. Сургуту). Шведские специалисты, например, считали, что при условии, что цена спасенной жизни составляет в среднем 1 млн. евро, предполагаемое в результате этого сохранение 45 тыс. жизней в течение 6 лет эквивалентно 22,5 млрд евро. А общий демографический эффект, согласно расчетам, обеспечит прирост населения через 10 лет до сотен тысяч человек.

Ширину пешеходных переходов вне проезжей части улиц следует проектировать с учетом величины ожидаемого пешеходного потока в соответствии с расчетом, но не менее 3 м.

Основной целью данного показателя является обеспечение комфортного передвижения маломобильных групп населения.

4.9. При строительстве новых районов города, минимальную ширину тротуаров необходимо увеличивать до следующих значений: магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения – 6 м, магистральные улицы районного значения и улицы и дороги местного значения – 4 м. Ширину тротуаров основных проездов во всех случаях следует назначать равной 1,5 м.

Таблица сравнения показателей, определяемых град. документацией

Определяемый показатель	ед. изм	СП 42.13330.2011 актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89* п.11.5	РНГП ХМАО п.7.24 Табл. 27	МНГП п.7.9
Ширина тротуаров:	м			
магистральные улицы общегородского значения		3,0-4,5	1,5	6
магистральные улицы районного значения		2,25-3,0	2,25-3,0	4
улицы и дороги местного значения		1,5	1,5	4
проезды		0,75-1,0	0,75-1,0	1,5

Увеличение ширины тротуаров предусматривает возможность включения велосипедных полос в состав тротуаров (1,5 метра сама велодорожка плюс 0,5 метра на разделительную полосу). Кроме того, постепенный переход с ручного труда по уборке территории к автоматизированной предполагает использование современной уборочной техники (габариты современной техники варьируется в пределах 2,0 – 2,8 метров). Для обеспечения механизированной очистки и одновременного удобства передвижения пешеходов требуется увеличение ширины тротуаров.

Продольные и поперечные уклоны на дорожных и тротуарных покрытиях, а также на площадках следует принимать не менее 1,5%.

Минимальное условие для обеспечения отвода воды.

Минимальное расстояние от тротуара до жилых домов с жилыми первыми этажами следует назначать не менее 6 м.

Назначение данного показателя – изолировать здания с жилыми первыми этажами от пешеходного движения, которое может иметь высокую интенсивность и шум, а также может вызывать неприятные визуальные ощущения.

Между тротуарами и примыкающими к ним откосами насыпи или выемки, а также подпорными стенками высотой более 1 м, следует предусматривать бермы шириной не менее 0,5 м. При высоте насыпей более 2 м на тротуарах следует предусматривать ограждения. Мачты освещения, опоры контактной сети и пр. размещают за пределами тротуаров. В сложных условиях допускается размещать их на тротуарах на расстоянии 0,35-0,5 м от бордюра. В этом случае ширина тротуара увеличивается на 0,5-1,2 м.

Цель закрепления рекомендованных различными учебными пособиями данных значений - обеспечение условий безопасности пешеходов, снижение травматизма.

4.10. Велосипедные дорожки следует предусматривать на территории микрорайонов, в парках, лесопарках, в пригородной и зеленой зоне, а также на жилых и магистральных улицах регулируемого движения при интенсивности движения более 50 велосипедов в 1 ч.

Велосипедные дорожки на улицах следует предусматривать, как правило, для одностороннего движения велосипедистов.

В местах массового скопления людей (у стадионов, парков, выставок и т.д.) следует предусматривать площадки для хранения велосипедов из расчета на 1 место для велосипеда

0,9 кв. м территории стоянки. Нормы парковочных мест для велопарковок приведены ниже (Таблица 8).

Таблица 8

Расчетное количество парковочных мест для велопарковок

Здания, сооружения и иные объекты	Расчетная единица	Число мест на расчетную единицу
Образовательные организации высшего образования и профессиональные образовательные организации	1 студент	0,2
	1 преподаватель	0,1
Торговые предприятия (магазины, торговые центры, торговые комплексы)	2000 кв.м торговой площади	0,8
Магазины розничной торговли	100 кв.м торговой площади	1
Офисы и производство	1 служащий	0,4
Спортивные комплексы и залы	1 спортсмен	0,6
	1 зритель	0,4
Зоны отдыха	10 посетителей	1

Существуют два метода для расчета норм парковочных мест. Определение необходимого количества велопарковок, которые зависят от постоянности контингента пользователей:

1) Если велосипедные парковки предназначены для сотрудников (заводов, офисов и т.д.). Для этого был проведен небольшой опрос, который помог определить количество желающих пользоваться велосипедной парковкой. По результатам социологического опроса 66% опрошенных респондентов пользуются или хотят пользоваться велосипедами. Узнав это количество – можно смело умножить его как минимум на два (т.к. велосипед – штука «заразная», проверено!), чтобы спустя некоторое время не пришлось снова озадачиваться недостаточным количеством мест для парковки велосипедов.

2) Если велосипедные парковки рассчитаны для посетителей (заведения общественного питания, ВУЗы, отделения банков, супермаркеты, спортивные клубы и т.д.). При таком подходе можно воспользоваться формулой:

$$Q_{в.п.} = n(Q_1 / (t_1/t_2)) + Q_2 \text{ или } Q_{в.п.} = n((Q_1/t_1) * (t_2/60)) + Q_2,$$

где $Q_{в.п.}$ – необходимое количество велосипедных парковок, шт.;

Q_1 – количество посетителей за день, чел.

Q_2 – количество велосипедных парковок для сотрудников, шт.;

t_1 – количество часов в рабочем дне, час.

t_2 – средняя продолжительность пребывания посетителя в вашем заведении, мин.;

n – процент посетителей, которые пользуются велосипедом ($\approx 3-7$), %.

Значение n зависит от возраста посетителей, удаленности от дорог, уровня развития инфраструктуры местности и т.д. При таком расчете нужно не забывать о ваших сотрудниках, которым тоже, непременно, захочется воспользоваться новым благом.

4.11. Озеленение улично-дорожной сети рекомендуется проектировать в виде линейных и одиночных посадок деревьев и кустарников.

Деревья, высаженные вдоль улиц и дорог, не должны ограничивать видимость средств организации дорожного движения и видимость для участников дорожного движения, а также мешать проезду транспорта и пешеходному движению.

Насаждения, расположенные вдоль основных пешеходных коммуникаций, не должны сокращать ширину дорожек, а также минимальную высоту свободного пространства над уровнем покрытия дорожки, равную 4 м.

Насаждения вдоль велодорожек не должны приводить к сокращению габаритов дорожки, высота свободного пространства над уровнем покрытия дорожки должна составлять не менее 2,5 м.

СЕТЬ ОБЩЕСТВЕННОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА И ПЕШЕХОДНОГО ДВИЖЕНИЯ

4.12. Расстояния между остановочными пунктами общественного пассажирского транспорта в пределах общегородского центра следует принимать равным 300 м.

Таблица сравнения показателей, определяемых град. документацией

Определяемый показатель	ед. изм	СП 42.13330.2011 актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89* п.11.16	РНГП ХМАО п.3
Максимальное расстояния между остановочными пунктами <u>на линиях общественного пассажирского транспорта</u>	м	400-600	600

Оптимальным режимом движения общественного транспорта в общегородском центре, как правило, является трехминутный интервал движения подвижного состава, т.е. три минуты времени тратиться на ожидание автобуса. Таким образом, исходя из комфортного времени пребывания на открытом воздухе при низких температурах воздуха, что составляет 7 минут, на время передвижения остается 4 минуты. При средней скорости движения пешехода 4,5 км/ч за 4 минуты представляется возможным преодоление расстояния в 300 метров (расчет: $4500\text{м} * 4\text{мин} / 60\text{ мин} = 300\text{ м}$).

4.13. Площадь конечных пунктов общественного транспорта должна обеспечивать одновременное размещение на них не менее 30% транспортных средств, выпущенных на линию с конечного пункта в час пик, и дополнительно отстой не менее 2 единиц транспортных средств каждого маршрута исходя из норм 150 кв.м на 1 машино-место. Данный показатель устанавливается исходя из среднего размера автобуса (2,5 на 10 м) и удобства совершения маневра (внешний и внутренний радиусы поворота 9,6 и 11,5 м соответственно). При использовании небольших автобусов и невысокой загруженности маршрутов площадь конечного пункта может быть уменьшена.

СООРУЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА ДЛЯ ХРАНЕНИЯ И ОБСЛУЖИВАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Средняя планируемая потребность в местах временного хранения личного автотранспорта (гостевых стоянок) при жилых многоквартирных домах составляет одно машино-место на одну квартиру. Размещение мест временного хранения личного автотранспорта в границах жилых районов следует осуществлять из расчета уровня комфортности жилых домов. Расчетное число мест временного хранения приведено ниже (Таблица 9).

Таблица 9

Расчетное количество мест временного хранения (гостевых стоянок) в жилых районах исходя из уровня комфортности проживания

№ п/п	Уровень комфортности жилых территорий	Расчетное количество мест временного хранения, автомобилей на одну квартиру
-------	---------------------------------------	---

№ п/п	Уровень комфортности жилых территорий	Расчетное количество мест временного хранения, автомобилей на одну квартиру
1	Элитный класс	2,0
2	Бизнес-класс	1,5
3	Комфорт-класс	1,2
4	Эконом-класс, а также социальное и специализированное жилье	0,8

Критерии комфортности можно разделить на 3 группы: критерии внутри квартиры, внутри дома и вокруг дома. Для покупателей жилья эконом класса важно, прежде всего, само наличие квартиры определенной площади. Класс "комфорт" выбирают люди, которые не готовы мириться с типовыми планировками и отсутствием во дворе места для парковки. Премиум сегмент (бизнес и элит классы) - это клубные дома с очень ограниченным количеством квартир. Поэтому двадцатипятиэтажный дом по определению не может быть жильем бизнес или элит класса.

Существует Единая классификация проектов многоквартирных жилых новостроек по качеству, в которой отражены такие признаки, как придомовая территория, благоустройство и параметры паркинга (отсекающий признак между классами). Разработка классификации жилых новостроек РФ по потребительскому качеству основывается на строгом единообразном применении Жилищного Кодекса РФ, Градостроительного Кодекса РФ, действующих технических стандартов (ТС, ГОСТ) и сводов правил (СП) по проектированию и строительству жилья, а также приказов Минрегиона России. В соответствии с нормативными ограничениями разработанная Единая классификация распространяется на вновь строящиеся и реконструируемые многоквартирные жилые здания высотой до 75 м, в том числе общежития квартирного типа, а также жилые помещения, входящие в состав помещений зданий другого функционального назначения.

Согласно данной классификации возможность парковки на придомовой территории из совокупного расчета не менее 1,0 машино-места и 1,5 машино-мест на квартиру предусмотрено для категорий жилья бизнес и элит-класса соответственно. Для категорий комфорт и эконом классов параметры паркинга устанавливаются согласно нормативным требованиям местного Генплана.

Для размещения припаркованного автотранспорта на поверхности земли требуется в 16 раз больше территории, чем при организованном компактном хранении. Оптимальные варианты организации хранения легкового автотранспорта относительно поверхности земли применительно к различным группам плотности:

Оптимальные варианты организации хранения легкового автотранспорта относительно поверхности земли применительно к застройке до 12 этажей

Категория жилья	Группы плотности застройки			
	А - очень плотная до 40 м ² /чел.	В - плотная, от 40 до 100 м ² /чел.	С - умеренно плотная, от 100 до 500 м ² /чел.	Д- неплотная, св 500 м ² /чел.
Коммерческое (элит, бизнес классы)	Подземные, преимущественно механизированные	Подземные, часть гостевых открытые	Гостевые парковки открытые, гаражи полуподземные и подземные	Открытые и в отдельно стоящих многоуровневых гаражах
Муниципальное (комфорт, эконом классы)	Подземные, часть гостевых открытые	Гостевые парковки открытые, гаражи полуподземные и подземные	Открытые и в отдельно стоящих многоуровневых гаражах	Открытые автостоянки
Приблизительно на каждые 40 м ² жилой площади потребуется 25 м ² для хранения автотранспорта.				

Подземный тип размещения подходит для любой категории жилья, однако размещать все машино-места под домом экономически обоснованно только при застройке до 6 этажей, поскольку первые 2 подземные этажа имеют одну стоимость, а последующие уже, естественно, несколько выше.

Пример расчета потребной территории для размещения открытых стоянок из условия 1 место на каждую квартиру

Показатели	Эконом			Комфорт			Бизнес			Элит		
	кол-во комнат			кол-во комнат			кол-во комнат			кол-во комнат		
	1к	2 к	3к	1к	2 к	3к	1к	2 к	3к	1к	2 к	3к
Площадь квартиры м2	28	44	56	34	50	65	45	65	85	60	80	120
Площадь парковки м2	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
Примеры зданий	9 этажей 107 квартир			9 этажей 90 квартир			7 этажей 68 квартир			5 этажей 10 квартир		
Площадь застройки дома м2	870			1118			1771			700		
Потребная площадь всей парковки	2675 м2			2250 м2			1700			250		

Наглядно, потребность в площади мет хранения из расчета 1 машино-место на квартиру представлена на рисунке ниже



Создание парковочных мест исходя из условия 1 машино-место на квартиру, как видно на рисунке, возможно лишь за счет «ликвидации» объектов таких как, детские сады, школы, больницы, не говоря уже о детских площадках...

Таким образом, ориентируясь, что средняя планируемая потребность одно машино-место на квартиру с учетом процентного соотношения жилья по уровню комфортности (Элитный -3%, Бизнес- 7%; Комфорт- 30%; Эконом- 60%), имеем следующее соотношение по распределению мест хранения:

$$(2 * 30\% + 1,5 * 7\% + 1,2 * 30\% + 0,8 * 60\%) / 100\% = 1.$$

Не менее 50-ти процентов от расчетного числа мест временного хранения личного автотранспорта в жилых районах, следует размещать при жилых домах, остальную часть мест

временного хранения допускается предусматривать в других местах с пешеходной доступностью не более 150-ти метров, с учетом фактической и планируемой обеспеченностью местами для хранения автомобилей всех объектов микрорайона (квартала).

Таблица сравнения показателей, определяемых град. документацией

Определяемый показатель	ед. изм.	СП 42.13330.2011 актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89* п.11.19	РНГП ХМАО п.6.4	МНГП п.7.13
Расчетное число автомобилей для обеспечения местами хранения легковых автомобилей в жилых районах	%	25	40	50

С целью компенсации дефицита парковочных мест в условиях сложившейся застройки предлагается устройство организованных парковок в пределах улиц и дорог. Согласно ст.16 131-ФЗ к одному из вопросов местного значения городского округа относится дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения в границах городского округа и обеспечение безопасности дорожного движения на них, включая создание и обеспечение функционирования парковок (парковочных мест). Согласно утвержденного перечня ОМЗ, к объектам капитального строительства местного значения относятся автомобильные дороги общего пользования местного значения в границах городского округа, включая искусственные дорожные сооружения, элементы благоустройства, в том числе стоянки (парковки) транспортных средств, расположенные на автомобильных дорогах. Таким образом, размещение недостающего числа парковочных мест на стадии подготовки Генерального плана необходимо предусматривать в пределах красных линий вдоль улиц и дорог. Кроме того п. 11.19 Примечания п.3 СП 42.13330.2011 актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89* гласит о том, что допускается предусматривать открытые стоянки для временного и постоянного хранения автомобилей в пределах улиц и дорог, граничащих с жилыми районами и микрорайонами.

Дальность пешеходных подходов к стоянкам определена также из комфортного времени пребывания на открытом воздухе при низких температурах.

4.14. При строительстве жилых комплексов на свободной от застройки территории, места постоянного хранения индивидуального автотранспорта следует размещать непосредственно на земельном участке жилого комплекса.

Данный показатель указывает на то, что 90% обеспеченность в местах хранения, при новом строительстве, должна быть обеспечена непосредственно на земельном участке вновь строящегося жилого комплекса.

4.15. В жилой зоне запрещается хранение грузового автотранспорта (автомобилей с разрешенной массой более 3,5 т), в том числе специализированного автотранспорта, а также строительных машин, сельхозтехники и т.п., за исключением специально выделенных и обозначенных знаками и (или) разметкой мест.

Из условия загрязнения окружающей среды выхлопными газами и шумового воздействия на жилые территории.

4.16. Обеспеченность гаражами и открытыми стоянками для временного хранения автомобилей сотрудников и посетителей общественных объектов устанавливается не менее 100 процентов от расчетной потребности.

4.17. Требуемое расчетное количество машино-мест для временного хранения легковых автомобилей при проектируемых и реконструируемых зданиях и сооружениях, входящих в состав общественных центров, определяется в соответствии с приведенными ниже требованиями (**Ошибка! Источник ссылки не найден.**).

Нормативы, относящиеся к сооружениям для хранения легкового автотранспорта, дополнены нормами из СП 113.13330.2012 «Стоянки автомобилей», при сохранении терминологии, определенной в СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

Таблица сравнений Норм расчета мест временного хранения легковых автомобилей для учреждений и предприятий обслуживания

Здания, сооружения и иные объекты	Расчетная единица	Число машино-мест на расчетную единицу		
		МНГП п7.17	СП 42.13330.2011 п.11.21 приложение К	РНГП
Гостиницы высшего разряда	100 мест	30	10-15	15
Прочие гостиницы	100 мест	15	6-8	8
Профессиональные образовательные организации и образовательные организации высшего образования	100 работающих и учащихся	40	10-15	10
Торговые предприятия с торговой площадью более 200 кв.м	100 кв.м торговой площади	15	5-7	7
Торговые предприятия с торговой площадью менее 200 кв.м	100 кв.м торговой площади	10	-	5
Рынки	50 торговых мест	40	20-25	25
Авто-, мотосалоны, салоны по продаже иных транспортных средств, выставочные залы с торговой направленностью	100 кв.м торговой (выставочной) площади	10	-	-
Зрелищные объекты: театры, кинотеатры, видео-залы, цирки, планетарии, концертные залы, музеи, выставочные залы	100 мест (посетителей)	30	10-15	10
Специальные парки (зоопарки, ботанические сады)	100 посетителей	20	7-10	7
Теле- и радиостудии, киностудии, студии звукозаписи, редакции газет и журналов, издательства	100 работающих	35	-	-
Учреждения культуры клубного типа	100 посетителей	35	-	10
Рестораны и кафе общегородского значения	100 мест	30	7-10	10
Кафе прочие	100 мест	20	-	-
Спортивные комплексы с местами для зрителей (стадионы), универсальные спортивно-зрелищные залы	100 зрительских мест	30	3-5	7
Спортивные комплексы со специальными требованиями к размещению (автодромы, вело- и мототреки, стрельбища, конноспортивные клубы, манежи для верховой езды, ипподромы)	60 кв.м в закрытых помещениях	1	-	-
	20 зрительских мест	3	-	-
Лечебно-профилактические медицинские организации, оказывающие медицинскую помощь в стационарных условиях	100 коек	20	3-5	10

Здания, сооружения и иные объекты	Расчетная единица	Число машино-мест на расчетную единицу		
		МНГП п7.17	СП 42.13330.2011 п.11.21 приложение К	РНГП
Лечебно-профилактические медицинские организации, оказывающие медицинскую помощь в амбулаторных условиях	100 посещений в смену	25	2-3	10
Медицинские организации особого типа (центры, бюро, лаборатории, медицинский отряд, в том числе специального назначения); медицинские организации по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека	60 кв.м общей площади	1	-	-
Учреждения социального обслуживания	50 одновременных посетителей и персонала	15	-	-
Жилищно-эксплуатационные организации: РЭУ, ПРЭО, аварийные службы	100 кв.м общей площади	5	-	-
Ветеринарные поликлиники и станции	100 кв.м общей площади	3	-	-
Государственные, административные организации и учреждения	100 одновременных посетителей и персонала	40	-	-
Общественные организации и учреждения, загсы, дворцы бракосочетания, архивы, информационные центры, творческие союзы, международные организации	100 одновременных посетителей и персонала	15	-	-
Отделения почтовой связи	10 одновременных посетителей и персонала	1	-	-
Отделения банков, страхования, биржевой торговли, нотариальные конторы, ломбарды, юридические консультации, агентства недвижимости, туристические агентства и центры обслуживания, рекламные агентства	100 работающих	50	10-20	10
Научно-исследовательские, проектные, конструкторские организации	100 работающих	40	10-15	10
Производственные предприятия, производственные базы строительных, коммунальных, транспортных и других предприятий	10 работников в максимальной смене	3	-	-
Склады	10 работников в максимальной смене	1	-	-

Здания, сооружения и иные объекты	Расчетная единица	Число машино-мест на расчетную единицу		
		МНГП п7.17	СП 42.13330.2011 п.11.21 приложение К	РНГП
Электростанции, теплоэлектроцентрали, котельные большой мощности, газораспределительные станции и другие аналогичные объекты	10 работников в максимальной смене	2	-	-
Обслуживание автотранспорта (мастерские автосервиса, станции технического обслуживания, автомобильные мойки)	10 работников в максимальную смену	10	-	-
Автозаправочные станции	10 работников в максимальную смену	2	-	-
Вокзалы и станции	100 пассажиров прибывающих в час пик	40	10-15	10
Пляжи и парки в зонах отдыха	100 единовременных посетителей	40	15-20	7
Лесопарки и заповедники	-//-	20	7-10	-
Базы кратковременного отдыха (спортивные, лыжные, рыболовные, охотничьи и др.), санаторно-курортные организации	-//-	30	10-15	10
Предприятия общественного питания, торгового и коммунально-бытового обслуживания в зонах отдыха	100 мест в залах или единовременных посетителей и персонала	25	7-10	10
Кладбища	100 единовременных посетителей	20	-	-

Примечания:

- 1) При общеобразовательных организациях, подъезд к которым обеспечивается тупиковыми проездами, следует предусматривать площадки для удобной и безопасной высадки детей. Площадки следует размещать вне территории школы; размер площадок в плане должен быть не менее 15м×15м. Для общеобразовательных организаций, подъезд к которым обеспечивается транзитными проездами, так же следует предусматривать места для удобной и безопасной высадки детей. Они устраиваются в виде уширений проезжей части – «карманов».
- 2) Число машино-мест на временных стоянках следует принимать по заданию на проектирование конкретного объекта образования, но не менее 5 машино-мест.
- 3) Длина пешеходных подходов от стоянок для временного хранения легковых автомобилей до объектов в зонах массового отдыха не должна превышать 1000 м.
- 4) Число машино-мест следует корректировать при изменениях уровня автомобилизации.

В процессе разработки проектов планировки, при определении потребного количества мест временного хранения автотранспорта для различных объектов, возникает необходимость в соответствующих нормах, охватывающих весь спектр зданий и сооружений. И как показывает практика, зачастую не достаточно перечня объектов, приведенного в приложении К СП 42.13330.2011. Именно поэтому, в разрабатываемые нормативы включены нормы для более широкого спектра зданий и сооружений. Кроме того, объекты обслуживания имеют

различную посещаемость, и, как следствие, различную потребность в парковочных местах, что так же нашло отражение в разрабатываемых нормативах, в виде дифференциации норм в зависимости от значимости объекта.

Представленные в нормативах нормы расчета парковочных мест, соответствуют реальным потребностям населения, и назначены исходя из многолетней практики Института.

4.18. Въезды в отдельно стоящие, встроенные, встроенно-пристроенные гаражи и гаражи-стоянки вместимостью до 300 машино-мест и выезды из них следует организовывать на местную улично-дорожную сеть жилого района, второстепенные улицы и проезды.

Для гаражей и открытых стоянок вместимостью более 50 машино-мест необходимо предусматривать не менее двух въездов (выездов), расположенных рассредоточено. Ограждение территорий гаражей и открытых стоянок выполняется по согласованию с департаментом архитектуры и градостроительства Администрации города.

Открытые стоянки вместимостью до 50 машино-мест могут иметь совмещенный въезд-выезд шириной не менее 6 м.

Перед гаражами и гаражами-стоянками следует предусматривать площадку накопитель перед въездом из расчета 1 машино-место на каждые 100 автомобилей, но не менее чем площадка для парковки двух пожарных автомашин.

Устройство мест для хранения автотранспорта предприятий и общественных объектов допускается только на территории данного предприятия или объекта.

Ограничения на строительство сооружений для хранения и обслуживания транспорта назначены с учетом требований СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов», в том числе санитарно-защитные зоны для автозаправочных станций и станций технического обслуживания.

С целью определения территорий под места хранения транспорта рекомендуется использовать приведенные ниже данные (Таблица 2). На основе анализа типовых проектов, составлена таблица с нормами площадей, необходимых для размещения сооружений каждого типа, в том числе подземных и надземных гаражей различной этажности.

Таблица 21

Размеры площади на одно машино-место в зависимости от вида объекта хранения транспорта

Тип гаража/стоянки	Площадь м ² , приходящаяся на одно машино-место, исходя		
	из общей площади здания	из площади застройки	из площади земельного участка
Подземный гараж-стоянка, 1 этаж	30	37,5	-
Подземный гараж-стоянка, 2 и более этажей	35	43,8	-
Подземный гараж, 2 и более этажей	40	50	-
Гаражи-стоянки, встроенные в первые этажи здания	27	33,8	-
Многоуровневый гараж, 2 и более этажей	32	40	-
Многоуровневый гараж-стоянка, 2 и более этажей	30	37,5	-
Одноместный гараж индивидуального транспорта (в норме, исчисляемой из площади земельного участка, учитываются проезды)	18	20	30
Наземная стоянка индивидуального транспорта (в норме, исчисляемой из площади земельного участка, учитываются проезды)	-	-	25
Наземная стоянка грузового транспорта (в норме, исчисляемой из площади земельного участка, учитываются проезды)	-	-	40

Примечание. Разметку мест хранения автотранспорта при организации гостевых стоянок в один ряд следует выполнять из расчета 12 м² на одно машино-место.

Таблица сравнения показателей, определяемых град. документацией

Определяемый показатель	ед. изм	СП 42.13330.2011 актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89* п.11.22	РНГП ХМАО п.7.2; п.7.3	МНГП п.7.18
Площадь участка для стоянки одного авто- транспортного средства на открытых стоянках для:	м ²			
легковых (при примыкании к проезжей части)		25	25 (18)	25
автобусов		-	40	-
для автомобилей инвалидов		-	17,5	-
Площадь гаража:				
для авто. инвалидов		-	21,0	
одноэтажных		30	-	25
двухэтажных		20	-	40
трехэтажных		14	-	
четырёхэтажных		12	-	
пятиэтажных		10	-	

5. РАСЧЕТНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ В СФЕРЕ ИНЖЕНЕРНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ

5.1. При планировании мероприятий по инженерному обеспечению территории следует руководствоваться нормами, установленными на федеральном и региональном уровне.

11.4 Расчетные показатели в сфере связи

Норматив обеспеченности телефонной связью общего пользования – 300 телефонных номеров на 1000 чел.

Норматив обеспеченности телефонной связью общего пользования в соответствии с «Пособием по проектированию городских (местных) телефонных сетей и сетей проводного вещания городских и сельских поселений. Диспетчеризация систем инженерного оборудования (к СНиП 2.07.01-89)» должен составлять 400 номеров на 1000 чел.

В МНГП предложен норматив в размере 300 абонентских номеров на тысячу жителей с учётом данных «Прогноза социально-экономического развития муниципального образования городской округ город Сургут на 2012 год и на плановый период 2013 – 2014 годов», согласно которому фактическая обеспеченность составляет 284 абонентских номера на тысячу жителей. Кроме того, указано на наличие тенденции к снижению спроса на стационарные телефоны.

11.5 Требования к размещению инженерных сетей

В местах пересечения трубопроводов, прокладываемых на высоких опорах, с автодорогами высоту от верха покрытия проезжей части до низа труб или поверхности изоляции следует принимать не менее 6 м.

Норматив принят в размере не менее 6м с учётом габаритов современных грузовых транспортных средств.

6. РАСЧЕТНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ В СФЕРЕ ИНЖЕНЕРНОЙ ПОДГОТОВКИ И ЗАЩИТЫ ТЕРРИТОРИЙ

11.6 При планировании мероприятий по инженерной подготовке и защите территории следует руководствоваться нормами, установленными на федеральном и региональном уровне.

7. РАСЧЕТНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ В СФЕРЕ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ (АТМОСФЕРЫ, ВОДНЫХ ОБЪЕКТОВ И ПОЧВ)

11.7 При планировании мероприятий по охране окружающей среды следует руководствоваться нормами, установленными на федеральном и региональном уровне.