

Замечания и предложения к документу
«РАЗРАБОТКА ПРЕДЛОЖЕНИЙ ПО АКТУАЛИЗАЦИИ СП 42.13330.2016
«Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских
поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89*». Редакция 2.0
(по заказу НОПРИЗ Договор № СП- 42.13330.2016 от 27 августа 2021 г.)

Примечание:

Текст из проекта СП.

Замечания и предложения.

1.

«3.24 комплексное развитие территорий: Совокупность мероприятий, выполняемых в соответствии с утвержденной градостроительной документацией и направленных на создание нормативно предусмотренных параметров жилой застройки, развития и размещения объектов социальной, инженерно-транспортной инфраструктуры в целях создания благоприятных условий проживания граждан.»

Градостроительная документация – понятие многозначное. Точного определения в законодательстве и нормативных актах нет. Под ней подразумеваются и схема территориального планирования, и генеральный план городского округа, и правила землепользования и застройки, и проекты планировки территории и т.п. Поэтому в данном случае правильнее будет применить в СП формулировку из ГрК:

«комплексное развитие территорий - совокупность мероприятий, выполняемых в соответствии с утвержденной документацией по планировке территории и направленных на создание благоприятных условий проживания граждан, обновление среды жизнедеятельности и территорий общего пользования поселений, городских округов;».

2.

«3.2 гараж: Здание, предназначенное для длительного хранения, парковки, технического обслуживания автомобилей.»

«3.32 перехватывающие стоянки: Гаражи-стоянки или открытые стоянки автомобилей, расположенные в транспортно-пересадочных узлах и (или) непосредственной близости от станций метрополитена, станций пересадок наземного железнодорожного транспорта, экспресс-автобусов, предназначенные для разгрузки основных городских улиц и дорог и снижения потребности в машино-местах для паркования автомобилей в центре города.»

«3.41 стоянка автомобилей (стоянка, паркинг, парковка, гараж, гараж-стоянка): Здание, сооружение (часть здания, сооружения) или специальная открытая площадка, предназначенная для хранения (стоянки) легковых автомобилей и других мототранспортных средств (мотоциклов, мотороллеров, мотоколясок, мопедов, скутеров и т.п.)»

Подобное разнообразие, смешение и противоречивость толкований значительно затрудняет разработку, согласование и утверждение проектов планировки территории и проектной документации на строительство ОКС. Существует масса определений мест для хранения, стоянки и паркования автомобилей в законодательстве, нормативах, ведомственных приказах и методиках.

Необходимо радикально поменять подход к применению терминов и понятий, а также их толкованию.

Всё вышеперечисленное – стоянка (стоянки) автотранспорта. Они подразделяются на открытые, закрытые, заглубленные и пр. Их необходимо отделить от парковок и гостевых машино-мест, а парковки, гостевые машино-места и подобные определения объединить одним словом – парковки. Гараж – это тип стоянки закрытого типа с помещениями для хранения, ремонта и обслуживания транспортных средств. Гаражи бывают индивидуальными, коллективными, ведомственными и т.п. Паркинг – это стоянка ... без помещений для ремонта и обслуживания транспортных средств. В качестве дополнительных определений подобных сооружений могут применяться: капитальные и некапитальные, отдельно стоящие, встроенные, встроенно-пристроенные и т.д.

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

Эти формулировки представлены как примерные. Их необходимо категорировать и существенно доработать.

Толкование термина «парковка» закреплено в ГрК:

«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».

3.

«3.36 плотность населения: Расчетный удельный показатель, определяемый как численность постоянного населения квартала, деленная на площадь его жилой функциональной зоны.»

Понятие плотности населения может иметь отношение к стране, региону, городу и т.д. Предлагается «плотность населения квартала (микрорайона) - расчетный удельный показатель, определяемый как численность постоянного населения квартала (микрорайона), деленная на площадь его жилой функциональной зоны.»

4.

«3.44 транспортно-пересадочный узел: инфраструктурный объект предназначенный для обеспечения безопасного и комфортного обслуживания пассажиров в местах их пересадок с одного вида транспорта на другой.»

Объект и комплекс объектов понятия различные. Предлагается использовать формулировку из ГрК:

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

5.

«3.46 улица: Территория общего пользования, ограниченная красными линиями улично-дорожной сети населенного пункта.

3.47 улично-дорожная сеть; УДС: система элементов планировочной структуры территории, включая улицы и дороги различных категорий и входящие в их состав объекты дорожно-мостового строительства (путепроводы, мосты, туннели, эстакады и другие подобные сооружения), предназначенные для движения транспортных средств и пешеходов. Границы УДС законодательно устанавливаются красными линиями. Территория, занимаемая УДС, относится к территориям общего пользования.»

Градостроительный кодекс РФ и приказ Минстроя от 25 апреля 2017 года N 738/пр определяют толкование элемента и виды элементов планировочной структуры:

- элемент планировочной структуры - часть территории поселения, городского округа или межселенной территории муниципального района (квартал, микрорайон, район и иные подобные элементы).

Виды элементов планировочной структуры

1. Район;

2. Микрорайон;

3. Квартал;

4. Территория общего пользования, за исключением элементов планировочной структуры, указанных в пункте 8 настоящего Приложения;

5. Территория ведения гражданами садоводства или огородничества для собственных нужд;

6. Территория транспортно-пересадочного узла;

7. Территория, занятая линейным объектом и (или) предназначенная для размещения линейного объекта, за исключением элементов планировочной структуры, указанных в пункте 8 настоящего Приложения;

8. Улично-дорожная сеть.

9. Территория виноградо-винодельческого терруара.

В связи с изложенным, толкование УДС как «системы элементов планировочной структуры...», неверно, т.к. УДС сама по себе является элементом планировочной структуры.

Так как УДС включает в себя улицы и дороги, а законодательством закреплено понятие автомобильная дорога, предлагается следующая примерная формулировка:

улично-дорожная сеть (УДС) – элемент планировочной структуры, состоящий из улиц, проездов и автомобильных дорог различных категорий, предназначенных для транспортного и пешеходного движения, территории которых ограничены красными линиями территорий общего пользования и полосами отвода автомобильных дорог.

Функциональная наполняемость улиц и автомобильных дорог объектами, сооружениями, в том числе технологическими, зелеными насаждениями и пр. достаточно прописана в законодательстве и нормативах и поэтому детализировать понятие УДС не следует.

6.

«5.29 В качестве параметров развития функциональных зон (подзон) квартала, микрорайона следует применять следующие показатели:

максимально допустимый коэффициент застройки зоны (за исключением зон инженерной и транспортной инфраструктур и зон сельскохозяйственного использования);

максимальная и средняя этажность застройки зоны (за исключением зон инженерной и транспортной инфраструктур и зон сельскохозяйственного использования);

нормативная удельная плотность и численность населения (для функциональных зон, в которых возможно размещение жилья);

коэффициент плотности жилых помещений;

количество стоянок автомобильного транспорта в границах функциональной зоны;

«коэффициент плотности жилых помещений». Здесь, видимо, допущена техническая ошибка.

«количество стоянок автомобильного транспорта в границах функциональной зоны». Исходя из формулировок п.3.32, 3.47 проекта актуализируемой редакции СП, непонятно о чем идет речь – о совокупном количестве стоянок как машино-мест или о совокупном количестве стоянок в виде зданий и сооружений. Приведенные формулировки подразумевают стоянки, в том числе, как отдельные здания или сооружения. В данном случае, видимо, подразумевается минимальная количественная обеспеченность зоны стоянками как машино-местами. Формулировку необходимо исправить или уточнить.

7.

«8.2 ...

... Проекты межевания выполняются с учетом параметров застройки, определенных проектом планировки, правилами землепользования и застройки и является основанием для формирования лота земельного участка для развития недвижимости и подготовки ГПЗУ.»

ГПЗУ в Градостроительном кодексе РФ исключили из раздела «Документация по планировке территории» и перенесли в раздел ИСОГД, таким образом открепив его от документации по планировке территории. В целом раздел про ГПЗУ следует привести в соответствие со статьей 57.3 ГрК РФ и исключить из СП дублирующие Градостроительный кодекс положения и формулировки.

8.

«10.6 Жилые территориальные (градостроительные) зоны необходимо предусматривать в целях создания для населения комфортной и безопасной среды проживания. В жилых зонах следует размещать объекты в соответствии с «Классификатором видов разрешенного (ВРИ)

использования земельных участков (с дополнениями и изменениями в Приложении к приказу Министерства экономического развития РФ от 1 сентября 2014 г. N 540)»:».

Проект актуализированной редакции СП подготовлен в соответствии с договором No СП - 42.13330.2016 от 27 августа 2021г. 10 ноября 2020 года новый классификатор видов разрешенного использования земельных участков утвержден Приказом Федеральной службы государственной регистрации, кадастра и картографии No П/0412. Считаю необходимым исключить из текста СП реквизиты приказа, а также сами виды разрешенного использования земельных участков в связи с вносимыми в классификатор изменениями. В СП необходимо просто сделать ссылку на классификатор.

9.

В тексте неоднократно встречается аббревиатура РГНП. Видимо, речь идет о РНГП (региональные нормативы градостроительного проектирования).

10.

«15.38 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. Требуемое число машино-мест для хранения и паркования легковых автомобилей следует принимать в соответствии с требованиями настоящего свода правил (таблица 23 и приложение Ж).».

Таблица 23 в проекте документа отсутствует.

11.

«15.40 На территории жилых зон следует предусматривать места для хранения автомобилей в подземных и наземных стоянках автомобилей в соответствии с учетом уровня автомобилизации, принятого на расчетный срок согласно РГНП.

Допускается для крупных и крупнейших городов число мест хранения автомобилей следует определять исходя из уровня автомобилизации на расчетный срок, автомобилей на 1000 чел.: 350 легковых автомобилей, включая 3-4 такси и 2-3 ведомственных автомобиля, 25-40 грузовых автомобилей в зависимости от состава парка.

При новом строительстве жилой застройки, размещаемой при реконструкции сложившейся жилой застройки, места для хранения автомобилей должны быть предусмотрены в границах земельных участков жилых домов из расчета не менее 1,0 машино-места на одну квартиру. Стоянки для легковых автомобилей закрытого типа, встроенные или встроено-пристроенные к жилым и общественным зданиям (за исключением общеобразовательных и дошкольных образовательных организаций) следует выполнять в соответствии с требованиями СП 118.13330 и СП 54.13330.

Количество парковочных мест для маломобильных групп населения следует принимать по п 5.2.1 СП 59.13330.2020.

Стоянки для хранения автомобилей и других мототранспортных средств, принадлежащих инвалидам, следует предусматривать в радиусе пешеходной доступности не более 50 м от входов в жилые дома.

Примечание – В районах с неблагоприятной гидрогеологической обстановкой, ограничивающей или исключающей возможность устройства подземных стоянок автомобилей, требование первого абзаца настоящего пункта следует обеспечивать посредством строительства наземных и наземно-подземных сооружений с последующей обсыпкой грунтом и использованием земляной кровли для спортивных и хозяйственных площадок.

15.41 Размещение наземных, подземных, обвалованных гаражей-стоянок, открытых стоянок автомобилей, предназначенных для хранения и паркования легковых автомобилей без иных источников загрязнения (мойки, станции технического обслуживания) следует выбирать с учетом градостроительной ситуации, архитектурно-планировочного решения участка строительства; расстояния обосновывать расчетами рассеивания загрязнений атмосферного воздуха и уровней шума, обеспечивая выполнение нормативных требований СП 51.13330, СанПиН 1.2.3685, СанПиН 2.1.3684 [22], [28], [32], а также нормативных требований по пожарной безопасности.

Примечание – Расстояние от вентиляционных шахт подземных стоянок автомобилей должны предусматриваться в соответствии с требованиями СанПиН 1.2.3685 и СП 113.13330.».

Если допустить, что на придомовой территории допускается хранение автомобилей, и, тем более, из расчета 1-го машино-места на одну квартиру (далее «1-1»), то это уже будет

автостоянка, что противоречит санитарно-эпидемиологическим правилам и нормативам СанПиН 2.1.2.2645-10. «Санитарно-эпидемиологические требования к условиям проживания в жилых зданиях и помещениях», п. 2.10. которых запрещает размещать на территории дворов жилых зданий любые предприятия торговли и общественного питания, включая палатки, киоски, ларьки, мини-рынки, павильоны, летние кафе, производственные объекты, предприятия по мелкому ремонту автомобилей, бытовой техники, обуви, а также автостоянки кроме гостевых. Превращать земельные участки многоквартирных домов в стоянки для хранения автомобилей небезопасно с точки зрения благополучия населения. Противоречит нормарасчета «1-1» и пунктам 15.38 и 15.39 текста представленной редакции СП, которые допускают размещение мест хранения в жилой зоне за пределами участков жилых домов (на расстоянии 800 – 1200 м).

Тем более нормы эти противоречивы, если допускается хранение автомобилей при новом строительстве за пределами участка многоквартирного дома. Экономика реконструируемых территорий более затратна по сравнению с новым строительством. Отселение жильцов, демонтаж зданий, реконструкция, ликвидация и вынос коммуникаций и пр. В дополнение к этому размещение автотранспорта из расчета «1-1» должно производиться с учетом соблюдения разрывов от мест его хранения на участке многоквартирного дома. Второй абзац п.11.33 СП 2.13330.2016 доказал свою нежизнеспособность в практике проектирования.

Разрыв от автостоянок и гаражей-стоянок до зданий различного назначения применяется по таблице 7.1.1. СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 "Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов". Для гостевых автостоянок жилых домов разрывы не устанавливаются. Эта норма закреплена в п.11 раздела.

СП почему-то, как это было ранее, не учитывает существующие на территории поселения гаражи, производственные и коммунальные площадки, которые до 60% обеспечивали и обеспечивают хранение личного автотранспорта. А ведь проект документа распространяется в большей степени не на вновь строящиеся, а на существующие городские и сельские поселения.

Расчетные параметры могут определяться либо по количеству автомобилей на 1000 жителей, либо по количеству автомобилей на жилую единицу. Оба показателя имеют право на существование, тем более, что оба были применены в сводах правил СП 42.13330.2011 и СП 42.13330.2016. Однако определять, как и ранее, они должны не количество гостевых парковок на участках многоквартирных жилых домов, а количество стояночных мест для постоянного и временного хранения автомобилей на территории кварталов, микрорайонов и поселения в целом.

Представляется целесообразным переработка частей раздела «Сооружения и устройства для хранения и обслуживания транспортных средств» по аналогии с п.11.19 такого же раздела СП 42.13330.2011 и п.11.32 СП 42.13330.2016 с уточнением некоторых расчетных показателей и среднего уровня автомобилизации, а также определением категорий расчетных показателей в региональных нормативах градостроительного проектирования (РНГП), которые при применении в проектной практике будут приоритетными.

Объем документа по сравнению с действующей редакцией СП 42.3330.2016 вырос более, чем в 2 раза, со 101 стр. до 226 стр. Может быть это связано с разницей в размере примененных шрифтов, но в любом случае, документ перегружен. Например, раздел «4.Территориальное планирование в планировке и застройке поселений» в большей части повторяет Градостроительный кодекс РФ, содержит информацию, которая не будет востребована в проектной практике. Подобная информация д.б. представлена в виде ссылок. Это позволит значительно облегчить практическое применение свода правил.