



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)**

РАСПОРЯЖЕНИЕ

22 ноября 2022г.

Москва

№ АК-292-р

Об утверждении методических рекомендаций для субъектов Российской Федерации по определению необходимого количества парковок (парковочных мест) на территории муниципальных образований с учетом взаимосвязи с параметрами работы пассажирского транспорта общего пользования

В соответствии с пунктом 2.1.2 Плана мероприятий по обеспечению исполнения указания Президента Российской Федерации от 2 мая 2022 г. № Пр-765 в части улучшения ситуации в области создания качественных и безопасных автомобильных дорог, утвержденного Заместителем Председателя Правительства Российской Федерации М.Ш. Хуснуллиным 17 октября 2022 г. № 12147п-П49:

Утвердить прилагаемые методические рекомендации для субъектов Российской Федерации по определению необходимого количества парковок (парковочных мест) на территории муниципальных образований с учетом взаимосвязи с параметрами работы пассажирского транспорта общего пользования.

Первый заместитель Министра

А.А. Костюк

УТВЕРЖДЕНЫ
распоряжением Минтранса России
от 22 ноября 2022 № АК-292-р

**Методические рекомендации
для субъектов Российской Федерации по определению необходимого
количества парковок (парковочных мест) на территории муниципальных
образований с учетом взаимосвязи с параметрами работы пассажирского
транспорта общего пользования**

1. Общие положения

1.1. Настоящие методические рекомендации (далее – Рекомендации) разработаны в целях оказания методической помощи органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органам местного самоуправления в разработке и реализации мероприятий по развитию парковочного пространства.

1.2. Рекомендации направлены на обеспечение транспортной доступности территорий за счет регулирования числа парковочных мест с учетом взаимосвязи с параметрами работы пассажирского транспорта общего пользования и возможности переключения части поездок с личного автотранспорта на пассажирский транспорт общего пользования.

Рекомендации предполагают реализацию дифференцированного подхода к нормированию числа парковочных мест, как одного из инструментов управления мобильностью, в зависимости от градостроительных, функциональных, транспортных и других параметров конкретной территории.

1.3. Основными видами документов, при разработке которых целесообразно учитывать Рекомендации, являются:

а) документы, предусмотренные Градостроительным кодексом Российской Федерации (региональные нормативы градостроительного проектирования, местные нормативы градостроительного проектирования, программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов, документация по планировке территории);

б) документация по организации дорожного движения, предусмотренная Федеральным законом от 29 декабря 2017 г. № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (комплексные схемы организации дорожного движения, проекты организации дорожного движения);

в) документы транспортного планирования, предусмотренные национальным проектом «Безопасные качественные дороги» (программы комплексного развития транспортной инфраструктуры, комплексные схемы организации транспортного обслуживания населения общественным транспортом, комплексные схемы организации дорожного движения);

г) иные документы, затрагивающие вопросы организации и использования

парковочного пространства, а также организации пассажирских перевозок транспортом общего пользования.

1.4. Настоящий документ включает рекомендации по:

- основным принципам организации и управления парковочным пространством;
- определению нормативной обеспеченности парковочными местами на территориях с существующей застройкой;
- рационализации параметров и условий функционирования парковочного пространства;
- определению нормативной обеспеченности парковочными местами территорий нового строительства;
- повышению транспортной доступности объектов различного функционального назначения за счет развития пассажирского транспорта общего пользования.

1.5. Реализацию мероприятий, направленных на оптимизацию парковочного пространства, рекомендуется проводить в больших, крупных и крупнейших городах, характеризующихся высокой плотностью населения, интенсивным дорожным движением, высоким уровнем загрузки улично-дорожной сети и значительной долей использования личного автомобиля для совершения ежедневных поездок с различными целями.

2. Основные принципы организации и управления парковочным пространством

2.1. Мероприятия по развитию парковочного пространства рекомендуется рассматривать как один из инструментов управления мобильностью в рамках комплексного подхода к организации системы городского транспорта.

2.2. Разработку комплексного плана мероприятий по развитию парковочного пространства рекомендуется предусматривать в рамках задания на разработку документов транспортного планирования.

2.3. Проектные решения по параметрам размещения парковочных мест на улично-дорожной сети и организации подъезда к ним для постановки автомобиля на стоянку рекомендуется предусматривать в рамках разработки проектов организации дорожного движения.

2.4. Нормативную емкость парковочного пространства рекомендуется определять дифференцированно, исходя из целей социально-экономического развития субъекта Российской Федерации, особенностей конкретного муниципального образования и рассматриваемой территории.

2.5. Для реализации дифференцированного подхода к нормированию числа парковочных мест рекомендуется анализировать потребности в парковочном пространстве отдельно для каждого транспортного района (однородной единицы территории с явно выраженной функцией) на основе параметров объектов различного функционального назначения, являющихся местами притяжения пользователей и расположенных на территории этого транспортного района.

2.6. В целях наиболее полного учета потребностей пользователей парковочного пространства рекомендуется разделить их на целевые группы в зависимости от цели поездки и продолжительности пребывания автомобилей на стоянке. Примерная классификация пользователей парковочного пространства представлена на рисунке 1.



* к бизнес – посетителям относятся в том числе посетители всех административных, офисных, социальных объектов и объектов здравоохранения;
 ** к туристам относятся в том числе посетители культурно – развлекательных учреждений и физкультурно – оздоровительных объектов

Рисунок 1. Пример классификации пользователей парковочного пространства

2.7. Объекты различного функционального назначения рекомендуется классифицировать по их расположению, типу и режиму стоянки для целевых групп пользователей. Рекомендуемая классификация объектов различного функционального назначения представлена на рисунке 2.

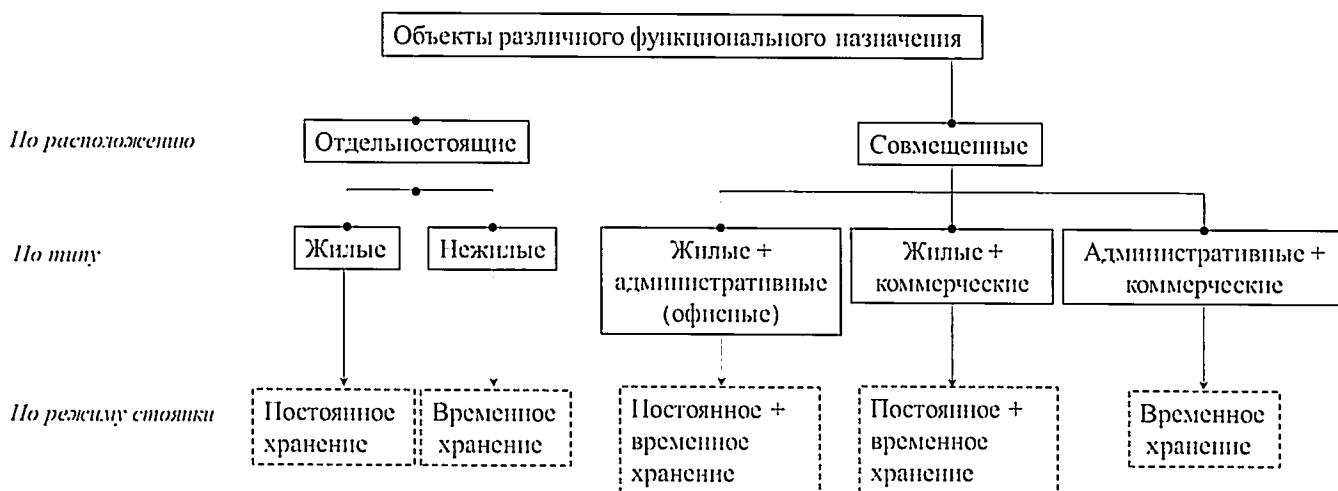


Рисунок 2. Классификация объектов различного функционального назначения

2.8. Рекомендуемая структура элементов парковочного пространства с учетом режима стоянки представлена на рисунке 3.



Рисунок 3. Структура элементов парковочного пространства

2.9. Удовлетворение спроса на длительное хранение (продолжительностью более 1 суток) автомобилей жителей объектов жилой застройки рекомендуется по возможности осуществлять посредством создания внеуличных автостоянок и гаражей, сокращая тем самым количество парковочных мест на внутриквартальных территориях и улично-дорожной сети.

2.10. Для объектов нежилого назначения, совмещенных с жилыми, рекомендуется применение финансовых и нефинансовых мер по дестимулированию длительного хранения транспортных средств на парковочных местах, востребованных для временного хранения посетителями объектов (введение платы, ограничение доступа, установление режима работы и т.п.).

2.11. Для удовлетворения спроса на временное хранение автомобилей сотрудников и посетителей различных объектов рекомендуется обеспечить нормативное количество парковочных мест в зависимости от функционального назначения этих объектов рассчитанное в соответствии с разделами III и IV Рекомендаций.

2.12. Обеспечивать нормативное количество парковочных мест рекомендуется за счет внеуличных парковок. При невозможности размещения нормативного количества парковочных мест на внеуличных парковках допускается размещение парковочных мест на улично-дорожной сети при достаточной пропускной способности ее элементов. При этом такое размещение рекомендуется рассматривать как временную меру.

2.13. При невозможности достижения нормативной обеспеченности парковочными местами объектов различного функционального назначения за счет создания на рассматриваемой территории необходимого числа парковочных мест рекомендуется компенсировать недостаток транспортной доступности этих объектов за счет развития услуг пассажирского транспорта общего пользования

в соответствии с разделом V Рекомендаций.

2.14. Если расчетный уровень спроса на временное хранение автомобилей превышает 85 % фактической обеспеченности парковочными местами, рекомендуется введение платы за пользование парковкой на данной территории, за исключением территории социально-значимых объектов, в соответствии с перечнем, определяемым по решению субъекта Российской Федерации. При этом рекомендуется осуществлять мониторинг использования парковок социально-значимых объектов и вводить ограничительные меры при их использовании не посетителями указанных объектов.

2.15. Для упорядочивания стоянки транспортных средств категорий N1, N2, N3, M2, M3 (грузовые автомобили и автобусы средней и большой вместимости) рекомендуется организовывать специальные парковочные места вне пределов улично-дорожной сети и границ элементов планировочной структуры жилой застройки в количестве, определяемом реальным спросом субъектов экономической деятельности.

2.16. При разработке проектной документации по размещению парковок общего пользования, особенно для грузовых автомобилей и автобусов, рекомендуется предусматривать мероприятия по обеспечению экологической безопасности и снижения негативного воздействия на окружающую среду, здоровье и благополучие населения.

2.17. Нормативные значения числа парковочных мест для различных объектов, рассчитанные в соответствии с разделами III и IV Рекомендаций, или механизм их расчета рекомендуется закрепить в региональных и (или) местных нормативах градостроительного проектирования.

2.18. Для удовлетворения потребностей жителей во временном хранении прочих средств мобильности (велосипеды, самокаты, скутеры и т.п.) рекомендуется предусматривать специализированные парковочные места вблизи объектов тяготения. При планировании развития соответствующей инфраструктуры, в том числе определения количества парковочных мест рекомендуется использовать «Методические рекомендации по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения. Требования к планированию развития инфраструктуры велосипедного транспорта поселений, городских округов в Российской Федерации».¹

2.19. При наличии вдоль федеральных автомобильных дорог, в том числе эксплуатируемых в режиме платной эксплуатации или содержащих платные участки, многофункциональных зон дорожного сервиса, расположенных вблизи автомобильных дорог общего пользования, рекомендуется предусматривать парковки для пользователей таких дорог с обеспечением доступа на территорию многофункциональной зоны дорожного сервиса без возможности въезда на платную автомобильную дорогу, в случае если такая парковка примыкает к территории многофункциональной зоны, расположенной вдоль платной автомобильной дороги или дороги, содержащей платный участок.

¹ «Методические рекомендации по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения. Требования к планированию развития инфраструктуры велосипедного транспорта поселений, городских округов в Российской Федерации». Утверждены Министерством транспорта Российской Федерации 24 июля 2018 г.

3. Рекомендации по определению нормативной обеспеченности и оптимизации парковочного пространства на территориях с существующей застройкой

3.1. Расчет нормативного количества парковочных мест.

3.1.1. Объекты различного функционального назначения классифицируются в соответствии с требованиями таблицей 11.8 и приложения Ж СП 42.13330.2016 «Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» (далее – СП 42.13330.2016). Расчет нормативного количества парковочных мест рекомендуется проводить отдельно для каждого объекта различного функционального назначения, учитывая требования п. 11.31, таблицы 11.8 и приложения Ж свода правил СП 42.13330.2016.

3.1.2. В зависимости от уровня обеспеченности доступа к рассматриваемому объекту с использованием пассажирского транспорта общего пользования для определения нормативного числа парковочных мест рекомендуется применять корректирующие коэффициенты. В случае применения корректирующего коэффициента, допущение п.11.35² СП 42.13330.2016 о снижении числа парковочных мест для объектов, расположенных в радиусе пешеходной доступности станций скоростного рельсового транспорта на 25 %, рекомендуется не применять.

Следует учитывать, что функциональное назначение ряда объектов может формировать устойчивый спрос на поездки с использованием личных автомобилей даже при обеспечении высокой доступности с использованием пассажирского транспорта общего пользования (например, гипермаркеты, мебельные магазины, магазины бытовой техники и т.д.). Долю использования личных автомобилей и соответствующие корректирующие коэффициенты для таких объектов рекомендуется определять по результатам натурного обследования или по данным для объектов со схожими характеристиками. При отсутствии данных и возможности проведения обследований рекомендуется использовать корректирующие коэффициенты в соответствии с настоящими Рекомендациями.

Разделение объектов нежилого назначения по функциональному назначению на категории для формирования корректирующих коэффициентов представлено в таблице 1.

Корректирующий коэффициент рекомендуется выбирать на основании категории объекта нежилого назначения в соответствии с таблицей 1 с учетом характеристик обеспечения территории услугами пассажирского транспорта общего пользования в соответствии с таблицей 2.

² Абзац 3 п. 11.35 СП 42.13330.2016: В городах, имеющих скоростной рельсовый транспорт, при определении требуемого числа машино-мест для объектов, расположенных в радиусе пешеходной доступности станций, полученное расчетом число машино-мест допускается снижать на 25 %.

Таблица 1

Категории объектов нежилого назначения по функциональному назначению

Вид объекта	Категория
Многофункциональные торговые и торгово-развлекательные центры	I
Административно – офисные помещения	II
Объекты обучения и образования	
Культурно – развлекательные учреждения	
Гостиницы	
Производственные и складские помещения	III
Физкультурно – оздоровительные комплексы	
Объекты транспорта	
Объекты рекреации	
Объекты здравоохранения и социальные службы	IV
Магазины розничной торговли районного значения	
Объекты общественного питания	
Объекты коммунально – бытового обслуживания	

Таблица 2

Корректирующие коэффициенты по категориям объектов и признакам

Категория объекта	Коэффициент K_1	Характеристика
I	0,55	– наличие в пешеходной доступности от объекта станций скоростного внеуличного транспорта.
II	0,75	
III	0,8	
IV	0,85	
I	1,0	– наличие в пешеходной доступности от объекта остановок наземного пассажирского транспорта с устойчивой связью со станциями скоростного внеуличного транспорта (время в пути до станции не более 10 минут);
II	0,8	
III	0,85	
IV	0,9	
I	1,2	– наличие в пешеходной доступности от объекта остановок наземного пассажирского транспорта с устойчивой связью со станциями скоростного внеуличного транспорта (время в пути до станции не более 15 минут);
II	0,85	
III	0,9	
IV	1,0	
		– наличие в пешеходной доступности от объекта остановок наземного пассажирского транспорта с устойчивой связью с остановками скоростного/магистрального наземного транспорта (время в пути от объекта до остановочного пункта не более 10 минут).

Категория объекта	Коэффициент K_1	Характеристика
I	1,5	– соблюдаются условия по времени движения от остановки наземного пассажирского транспорта до пересадки на скоростной внеуличный транспорт или скоростной/магистральный наземный транспорт не более 10 минут, но превышены нормы пешеходной доступности;
II	1,1	– наличие в пешеходной доступности от объекта остановок наземного пассажирского транспорта с устойчивой связью со станциями скоростного внеуличного транспорта (время в пути до станции более 15 минут);
III	1,0	– наличие в пешеходной доступности от объекта остановок наземного пассажирского транспорта с устойчивой связью с остановками скоростного/магистрального наземного транспорта (время в пути от объекта до остановочного пункта более 10 минут).
IV	1,0	

3.1.3. Расчет нормативного числа парковочных мест для временного и постоянного хранения в зависимости от типа объектов рекомендуется определять по формуле:

$$M_o = K_1 * N_{сп},$$

где:

K_1 – коэффициент отражающий обеспеченность территории услугами пассажирского транспорта общего пользования в соответствии с таблицей 2 (объекты жилого назначения рекомендуется относить к IV категории);

$N_{сп}$ – норматив по числу парковочных мест для различных видов объектов в соответствии с таблицей 11.8 и приложением Ж СП 42.13330.2016.

3.1.4. Для совмещенных объектов различного функционального назначения расчет рекомендуется проводить отдельно в зависимости от параметров каждой части объекта в соответствии с таблицей 11.8 и приложением Ж СП 42.13330.2016, с учетом корректирующих коэффициентов, а затем суммировать для всего объекта.

3.1.5. Независимо от полученной нормативной емкости парковок, парковочные места для транспортных средств, обозначенных знаком «Инвалид», рекомендуется рассчитывать на основании количества парковочных мест для объекта, полученного в соответствии с таблицей 11.8 и приложением Ж свода правил СП 42.13330.2016 в соответствии с действующим законодательством.

3.2. Рекомендации по рационализации параметров и условий функционирования парковочного пространства.

3.2.1. Для оценки емкости существующего парковочного пространства территории рекомендуется провести натурные обследования существующих мест хранения автомобилей и составить реестр парковочных мест.

3.2.2. Размещение парковочных мест на улично-дорожной сети рекомендуется проводить на основании «Методических рекомендаций по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения. Формирование единого

парковочного пространства в городах Российской Федерации»³.

3.2.3. Нормативную емкость парковочного пространства рекомендуется сокращать за счет совместного использования парковочных мест для объектов различного функционального назначения, имеющих пиковую загрузку парковочных мест в разное время суток или разные дни недели (например, административные здания с максимальной загрузкой в рабочее время, и театры с максимальной загрузкой после рабочего дня), в соответствии с «Методическими рекомендациями по совместному использованию парковочных мест для объектов капитального строительства различного функционального назначения»⁴.

3.2.4. Анализ проектных решений, прогнозирование параметров спроса и загрузки улично-дорожной сети при разработке мероприятий по развитию парковочного пространства рекомендуется проводить с использованием методов математического моделирования согласно «Методическим рекомендациям по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения. Использование программных продуктов математического моделирования транспортных потоков при оценке эффективности проектных решений в сфере организации дорожного движения»⁵.

3.2.5. Для повышения качества работы парковочного пространства рекомендуется стимулировать внедрение информационных систем, обеспечивающих пользователей актуальной информацией о расположении и занятости парковочных мест. При наличии планов внедрения интеллектуальных транспортных систем развитие системы управления парковочным пространством рекомендуется рассматривать как инструмент управления транспортным спросом и мобильностью в составе единой платформы интеллектуальных транспортных систем.

4. Определение нормативной обеспеченности парковочными местами территорий нового строительства

4.1. Расчет нормативных значений вместимости парковок для объектов различного функционального назначения на территориях нового строительства рекомендуется проводить по аналогии с объектами на территориях с существующей застройкой в соответствии с разделом III Рекомендаций.

4.2. После определения нормативного количества парковочных мест для объектов новой территории рекомендуется оценить уровень загрузки элементов улично-дорожной сети, обеспечивающих связь с территорией нового строительства.

4.3. Если расчетный уровень загрузки элементов улично-дорожной сети на год

³ «Методические рекомендации по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения. Формирование единого парковочного пространства в городах Российской Федерации». Утверждены Министерством транспорта Российской Федерации 1 августа 2018 г.

⁴ «Методическое пособие. Методические рекомендации по совместному использованию парковочных мест для объектов капитального строительства различного функционального назначения». Утверждены Министерством строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации в 2017 г.

⁵ «Методические рекомендации по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения. Использование программных продуктов математического моделирования транспортных потоков при оценке эффективности проектных решений в сфере организации дорожного движения». Утверждены Министерством транспорта Российской Федерации 13 июля 2017 г.

ввода объектов в эксплуатацию превышает 70 %, рекомендуется произвести корректировку проектных решений по параметрам планируемых объектов на рассматриваемой территории либо ограничить емкость парковочного пространства при одновременном предоставлении пользователям альтернатив использованию личного автомобиля (повышение качества услуг пассажирского транспорта общего пользования, создание инфраструктуры для велосипедного движения, средств индивидуальной мобильности и т.д.).

4.4. Ограничение емкости парковочного пространства рекомендуется проводить в первую очередь за счет объектов I и II категории в соответствии с таблицей 1.

5. Рекомендации по повышению транспортной доступности объектов за счет развития пассажирского транспорта общего пользования и создания перехватывающих парковок

5.1. Повышение транспортной доступности объектов за счет развития пассажирского транспорта общего пользования рекомендуется осуществлять путем реализации следующих мер:

- повышения провозной способности существующих маршрутов регулярных перевозок за счет использования подвижного состава большего класса или увеличения количества рейсов;

- повышения скорости и регулярности сообщения пассажирского транспорта общего пользования за счет мероприятий по приоритезации движения, включая введение выделенных полос и приоритет при проезде регулируемых перекрестков;

- реорганизации маршрутной сети, в том числе организации новых маршрутов для обеспечения объектов магистральными/скоростными видами пассажирского транспорта общего пользования в пешеходной доступности;

- организации перехватывающих парковок;

- замены подвижного состава на более комфортабельный;

- обустройства остановочных пунктов и подходов к ним;

- информирования пользователей о работе пассажирского транспорта общего пользования, в том числе в режиме реального времени;

- иных мер, способствующих повышению доступности и удобства использования пассажирского транспорта общего пользования.

5.2. Перехватывающие парковки целесообразно размещать на направлениях наиболее интенсивных пассажиропотоков по направлениям пригород-город и периферийные районы – центральная часть города.

5.3. Перехватывающие парковки размещаются в пешеходной доступности от транспортно-пересадочных узлов и остановочных пунктов пассажирского транспорта общего пользования, позволяющих наилучшим образом обеспечить спрос на передвижения на пассажирском транспорте общего пользования по максимально возможному количеству маршрутов разных направлений, в том числе совпадающих с исходным направлением движения автомобиля.

5.4. Перехватывающие парковки, не оборудованные системой контроля доступа, рекомендуется располагать на достаточном удалении от мест притяжения потенциальных пользователей, чтобы такие парковки не использовались в качестве приобъектных и кооперированных.

5.5. Для мотивации использования перехватывающих парковок рекомендуется проведение мероприятий по повышению скорости сообщения и сокращению интервалов движения пассажирского транспорта общего пользования так, чтобы время, затраченное пользователем на совершение поездки с использованием личного автомобиля, было не меньше времени поездки на пассажирском транспорте общего пользования с учетом использования перехватывающей парковки.

Также для мотивации использования перехватывающих парковок рекомендуется регулирование стоимости проезда на пассажирском транспорте общего пользования и стоимости пользования парковками так, чтобы затраты на использование пассажирского транспорта общего пользования на участке от перехватывающей парковки до пункта окончания поездки были ниже совокупных затрат на завершение этой поездки на автомобиле.

5.6. На участках улично-дорожной сети, характеризующихся затрудненными условиями движения из-за перегрузки, рекомендуется внедрение выделенных полос для движения пассажирского транспорта общего пользования в ущерб соблюдению нормативных значений по количеству парковочных мест.

5.7. При расчете емкости перехватывающих парковок рекомендуется исходить из того, что она должна быть на 25 % выше недостающего до нормативных значений суммарного для данного направления числа парковочных мест на парковках объектов, доступ к которым обеспечивается маршрутами пассажирского транспорта общего пользования, имеющими остановочные пункты в пешеходной доступности от перехватывающей парковки.

5.8. Рекомендуется периодически (не реже, чем 1 раз в 5 лет) проводить перерасчет емкости перехватывающей парковки с учетом текущего спроса для принятия решений о корректировке числа парковочных мест.

5.9. При проектировании перехватывающих парковок рекомендуется предусматривать резервные территории для возможности корректировки емкости парковок.

5.10. При реорганизации маршрутной сети пассажирского транспорта общего пользования для повышения транспортной доступности объектов рекомендуется проводить мероприятия, направленные на:

- продление маршрутов и обустройство новых остановочных пунктов транспорта общего пользования для увеличения доли объектов в радиусе пешеходной доступности;
- повышение связанности городских территорий пассажирским транспортом общего пользования;
- снижение коэффициента непрямолинейности при формировании трасс маршрутов пассажирского транспорта общего пользования.

5.11. При совершенствовании работы пассажирского транспорта общего пользования на маршрутах, обслуживающих территории, где было ограничено количество парковочных мест рекомендуется обеспечивать уровень показателей

качества транспортного обслуживания на 10–20 % выше требований «Социального стандарта транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом», утвержденного распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 31 января 2017 г. № НА-19-р.