

Грамадскае аб'яднанне
**«Мінскае роварнае
таварыства»**

вул. Першамайская, д.18, пам.5Н, офіс 506,
220088, г. Мінск,
e-mail: info@bike.org.by
р/р ВУ33РЈСВ30150209771000000933
у ЦБП 113 ААТ «Прыорбанк», ВІС РЈСВВУ2Х,
г.Мінск, вул. Камсамольская, 13
УНП 194902167, АКПА 379736485000

Общественное объединение
**«Минское велосипедное
общество»**

ул. Первомайская, д.18, пом.5Н, офис 506,
220088, г. Минск,
e-mail: info@bike.org.by
р/с ВУ33РЈСВ30150209771000000933
в ЦБУ113 ОАО «Приорбанк», ВІС РЈСВВУ2Х,
г.Минск, ул. Комсомольская, 13
УНП 194902167, ОКПО 379736485000

19-11-2019 № 690

Министерство архитектуры и строительства
220048, г.Минск, ул.Мясникова, 39

ПРЕДЛОЖЕНИЕ

Направляем замечания и предложения по ТКП 45-3.01-116-2008
«Градостроительство. Населенные пункты. Нормы планирования и
застройки» в части требований к размещению мест для хранения и стоянки
велосипедов.

Приложение на 9 листах

С уважением,
председатель правления

Павел Горбунов

ЗАМЕЧАНИЯ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

по ТКП 45-3.01-116-2008 «Градостроительство. Населенные пункты. Нормы планирования и застройки»

2 Нормативные ссылки

Протоколом от 5 декабря 2014 г. № 46 Межгосударственного совета по стандартизации, метрологии и сертификации был принят ГОСТ 33150-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Проектирование пешеходных и велосипедных дорожек. Общие требования» (далее – ГОСТ 33150-2014), который введен в действие с 1 мая 2017 г. в качестве государственного стандарта Республики Беларусь (п. 98 Приложения 1 к Постановлению Государственного комитета по стандартизации Республики Беларусь от 06.09.2016 № 69).

Соответственно, предлагается дополнить разд. 2 ТКП 45-3.01-116-2008 «Градостроительство. Населенные пункты. Нормы планирования и застройки» указанием на ГОСТ 33150-2014.

Термины «велосипедная стоянка» и «велосипедная парковка»

11.01.2018 г. Протоколом заседания Постоянной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения при Совете Министров Республики Беларусь № 33/1пр была утверждена Концепция развития велосипедного движения в Республике Беларусь (далее – Концепция развития велодвижения). Согласно абз. 8 п. 6.3 гл. 3 Концепции развития велодвижения государственная политика по развитию велосипедного движения основывается на осуществлении следующих мер, принимаемых в отношении велосипедной инфраструктуры: «создание (развитие) необходимой инфраструктуры для велосипедного движения в населенных пунктах, организация мест стоянок и парковок и их обозначение, организация мест хранения и сервисного обслуживания велосипедов».

Как указывалось выше, межгосударственный ГОСТ 33150-2014 введен в действие в качестве государственного стандарта Республики Беларусь. В разд. 1 «Область применения» ГОСТ 33150-2014 сказано:

«Настоящий стандарт распространяется на проектирование пешеходных и велосипедных дорожек на автомобильных дорогах общего пользования.

Настоящий стандарт устанавливает общие требования к проектированию пешеходных и велосипедных дорожек, их размещению и

основным параметрам в целях обеспечения безопасности дорожного движения и повышения транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог общего пользования.

Настоящий стандарт не распространяется на проектирование тротуаров, а также пешеходных и велосипедных дорожек вне автомобильных дорог общего пользования».

В ч. 3 ст. 2 Закона Республики Беларусь от 02.12.1994 № 3434-ХІІ «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» сказано: «Действие настоящего Закона распространяется также на улицы населенных пунктов, отнесенные в установленном республиканским органом государственного управления в области автомобильных дорог и дорожной деятельности порядке к автомобильным дорогам, в части, не противоречащей иным законодательным актам Республики Беларусь». Из чего следует, что «улицы населенных пунктов» в общем случае не являются «автомобильными дорогами», что также подтверждается наличием самостоятельного ТКП 45-3.03-227-2010 «Улицы населенных пунктов. Строительные нормы проектирования».

Соответственно, ГОСТ 33150-2014:

1) применяется только при проектировании «пешеходных и велосипедных дорожек» (включая велопарковки и велостоянки как их элементы) «на автомобильных дорогах общего пользования»;

2) не применяется при проектировании каких-либо иных объектов, в т.ч. велопарковок и велостоянок, размещаемых за границами пешеходных и велосипедных дорожек.

В ГОСТ 33150-2014 содержатся определение следующих терминов:

«3.1 велопарковка: Место для длительной стоянки (более часа) или хранения велосипедов, оборудованное специальными конструкциями.

3.6 велосипедная стоянка: Место для кратковременной стоянки (до одного часа) велосипедов, оборудованное стойками или другими специальными конструкциями для обеспечения сохранности велосипедов».

Таким образом, согласно ГОСТ 33150-2014 «велопарковка» предназначена для стоянки или хранения велосипедов, а «велосипедная стоянка» – только для стоянки велосипедов.

Иной подход применяется в подп. 1.1 п. 1 Указа Президента Республики Беларусь от 03.10.2006 № 589 «Об упорядочении работы автомобильных

стоянок и автомобильных парковок», где содержится определения следующих терминов:

«под автомобильной стоянкой понимается место стоянки транспортных средств, представляющее собой специально оборудованное одно- или многоуровневое инженерное сооружение (паркинг), предназначенное для хранения транспортных средств...»;

под автомобильной парковкой понимается место стоянки транспортных средств, представляющее собой участок проезжей части автомобильной дороги, улицы и дороги населенного пункта или прилегающей к ним территории...»

Аналогично в разд. 3 ТКП 45-3.01-116-2008 содержатся определения следующих терминов:

«3.1 автомобильная парковка (парковка): Место стоянки транспортных средств, представляющее собой участок проезжей части автомобильной дороги, улицы населенного пункта или прилегающей к ним территории....

3.2 автомобильная стоянка (автостоянка): Место стоянки транспортных средств, представляющее собой специально оборудованное одно- или многоуровневое инженерное сооружение (гараж, паркинг), предназначенное для хранения транспортных средств ...».

Из чего следует, что «автопарковка» предназначена для стоянки транспортных средств, а «автостоянка» – для хранения транспортных средств.

В подп. 2.5 п. 2 Правил дорожного движения, утвержденных Указом Президента Республики Беларусь от 28.11.2005 № 551, содержится определение следующего термина: «велосипед, веломобиль (далее – велосипед) – транспортное средство, за исключением инвалидных колясок, приводимое в движение мускульной силой человека (людей), находящегося на (в) нем».

Согласно п. 30 Правил организации (строительства), эксплуатации автомобильных стоянок и автомобильных парковок и пользования ими, утвержденными Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 05.01.2007 № 9 (далее – Правила № 9) «На автомобильных парковках осуществляется стоянка транспортных средств без оформления договора хранения транспортного средства и без предоставления услуги по хранению транспортного средства». Согласно подп. 24.4 п. 24 Правил № 9 «Владелец автомобильной стоянки обязан... производить... в зимний период – своевременную очистку от снега и наледи... велосипедных дорожек,

соединяющих автомобильную стоянку с улично-дорожной сетью, для обеспечения беспрепятственного движения транспортных средств и пешеходов».

Соответственно, хранение велосипедов, являющихся транспортными средствами, может осуществляться на «автостоянке» и «велопарковке», а стоянка велосипедов – на «автопарковке» и «велостоянке». Такое «перекрестное» понимание назначения данных объектов порождает путаницу на практике.

В ТКП 45-3.01-116-2008 и ТКП 45-3.03-227-2010 используется термины «места для временного хранения велосипедов» и «стоянки». Так, в абз. 3 п. 11.3.10 ТКП 45-3.01-116-2008 сказано: «Велодорожки и места для временного хранения велосипедов следует проектировать в соответствии с требованиями ТКП 45-3.03-227», а в подп. 5.5.6 ТКП 45-3.03-227-2010 сказано: «Для временного хранения велосипедов следует предусматривать стоянки размерами 2,0х0,6 м на один велосипед, разделенные стойками (скобами) высотой 0,75 и длиной 1,6 м.».

Предлагается дополнить ТКП определениями следующих терминов:

«велосипедная парковка (велопарковка): Место для кратковременной стоянки велосипедов и самокатов, оборудованное стойками или другими специальными конструкциями для обеспечения их устойчивости (предотвращения опрокидывания) и сохранности;

велосипедная стоянка (велостоянка): Место для длительной стоянки или хранения (обеспечения сохранности от утраты и повреждения) велосипедов и иных транспортных средств (самокатов, детских и инвалидных колясок), представляющее собой оборудованное специальными конструкциями сооружение.

Пункт 11.3.10

В абз. 3 и 4 п. 11.3.10 ТКП 45-3.01-116-2008 содержатся следующее требования:

«Велодорожки и места для временного хранения велосипедов следует проектировать в соответствии с требованиями ТКП 45-3.03-227.

При проектировании территории новой многоквартирной жилой застройки необходимо предусматривать места для хранения велосипедов, принадлежащих гражданам, из расчета не менее одного места на велопарковке на 10 квартир. Количество мест на велопарковках допускается

увеличивать в каждом конкретном случае в соответствии с заданием на проектирование».

При этом:

1) термины «места для хранения велосипедов» и «места для временного хранения велосипедов» не определены в ТКП 45-3.01-116-2008 и ином законодательстве;

2) хранение велосипедов осуществляется не только на «велопарковке»;

3) объекты, предназначенные для хранения велосипедов, являются «велостоянками», а не «велопарковками». Для стоянки велосипедов размещаются соответствующие сооружения (конструкции) вблизи въездов на территорию и у главных фасадов объектов общественного и производственного назначения;

4) пешеходная доступность «мест для хранения велосипедов» не нормируется. В результате на практике «места для хранения велосипедов» часто располагаются на значительном расстоянии от места жительства владельцев велосипедов и по этой причине не пользуются спросом у велосипедистов, вынужденных хранить свои велосипеды в квартирах. При этом пешеходная доступность автомобильных стоянок нормируется в табл. 11.4 ТКП 45-3.01-116-2008;

5) количество мест для стоянки велосипедов у различных объектов не нормируется. В результате на практике обеспеченность местами стоянки велосипедов различных объектов с массовым пребыванием (торгово-развлекательные центры, крупные магазины, рынки, высшие учебные заведения и др.) недостаточна. При этом в отношении мест для стоянки автомобилей согласно п. 11.6.12 ТКП 45-3.01-116-2008 «Требуемое для объекта количество парковочных мест устанавливается расчетом, но не менее расчетных показателей на одно парковочное место, принятых в таблице В.1 (приложение В)».

Предлагается заменить абз. 3 и 4 п. 11.3.10 ТКП 45-3.01-116-2008 на абз. 3-5 в следующей редакции:

«При проектировании территорий новой многоквартирной жилой застройки и реконструкции существующих необходимо предусматривать места для хранения велосипедов, принадлежащих гражданам, а также их сервисного обслуживания (при необходимости) из расчета не менее одного места для хранения велосипедов на 10 квартир. Количество мест для

хранения велосипедов допускается увеличивать в каждом конкретном случае в соответствии с заданием на проектирование.

Места для хранения велосипедов, принадлежащих гражданам, проектируются во вспомогательных помещениях, расположенных внутри многоквартирных жилых домов и нежилых капитальных строений (зданий, сооружений), в пристройках, на автомобильных стоянках и велостоянках. Пешеходную доступность мест для хранения велосипедов [велостоянок] принимают по таблице 11.1-1.

Места для стоянки велосипедов проектируются на велосипедных парковках, располагаемых вблизи въездов на территорию и у главных фасадов зданий (сооружений), в т.ч. общественного и производственного назначения, вблизи и в границах озелененных территорий общего пользования, а также на автомобильных парковках. Требуемое для объекта количество мест для стоянки велосипедов [велопарковки] определяется заданием на проектирование, но не менее расчетных показателей на одно парковочное место, принятых в таблице Е.1 (приложение Е)».

Справочно: в п. 2 Инструкции об основаниях назначения и порядке технической инвентаризации недвижимого имущества, а также проверки характеристик недвижимого имущества при совершении регистрационных действий, утвержденной Постановлением Государственного комитета по имуществу Республики Беларусь от 24.03.2015 № 11 содержатся следующие определения:

«2.10. *вспомогательное помещение* – помещение, расположенное внутри блокированного либо многоквартирного жилого дома вне квартир, предназначенное для обеспечения эксплуатации жилого дома (вестибюль, коридор, галерея, лестничные марши и площадки, лифтовые холлы и другие помещения), а также помещения, расположенные в нежилых капитальных строениях (зданиях, сооружениях), площадь которых не подлежит включению в нормируемую площадь здания (изолированного помещения);

2.16. *дворовое сооружение* – постройки вспомогательного, хозяйственного назначения (элементы благоустройства территории, ограждения, ворота, колодцы, внутридворовые покрытия и тому подобные сооружения);

2.52. *помещение* – замкнутое пространство внутри капитального строения (здания, сооружения), имеющее определенное функциональное назначение, ограниченное строительными конструкциями и архитектурно-художественным оформлением;

2.56. пристройка – часть строения, расположенная вне первоначального контура его капитальных наружных стен, как правило, являющаяся вспомогательной по отношению к строению и имеющая с ним либо иной пристройкой одну (или более) общую капитальную стену;

2.73. фасад – внешняя вертикальная поверхность капитального строения (здания, сооружения), образуемая наружной конструкцией, горизонтальными и вертикальными членениями, ритмом проемов (балконов, лоджий), архитектурными элементами, фактурой строительных и отделочных материалов, цветовым колоритом. В зависимости от типа строения и формы его плана, местоположения различают главный, боковой, дворовый фасады».

Соответственно, предлагается дополнить ТКП 45-3.01-116-2008 таблицей 11.1-1, устанавливающей требования пешеходной доступности мест для хранения велосипедов [велостоянок].

Таблица 11.1-1

Наименование городских поселений	Расстояние (пешеходная доступность), м		
	при реконструкции и в центральной зоне	при новом строительстве	
		в срединной зоне	в периферийной зоне
г. Минск, крупные и большие города	200	200	100
Средние города	150	100	100
Малые городские поселения	100	100	–

Также предлагается дополнить ТКП 45-3.01-116-2008 Приложением Е, содержащим расчетные показатели на одно парковочное место [велопарковок].

Приложение Е

(обязательное)

Минимальное количество вместимости велосипедных парковок [*мест для стоянки велосипедов*]

Таблица Е.1

Наименование объектов, зданий и сооружений	Расчетные показатели на одно парковочное место
Здания учреждений образования, воспитания и подготовки кадров	
Дошкольные учреждения общего типа, специальные, санаторные и учебно-педагогические комплексы (ясли-сад-школа, детский сад-школа)	50 учащихся или детей
Общеобразовательные учреждения: начальные, базовые, средние школы, специальные общеобразовательные школы, специальные школы закрытого типа, вечерние (сменные) школы, гимназии, лицеи, школы-интернаты, санаторные школы-интернаты	50 учащихся или детей
Специальные общеобразовательные и вспомогательные школы (школы-интернаты) для детей с особенностями психофизического развития	30 учащихся или детей
Учебные заведения для подготовки и переподготовки рабочих кадров: институты повышения квалификации учебные заведения последипломного обучения внешкольные учреждения	10 работающих и учащихся

Пункт 11.6.14а

В п. 11.6.14а ТКП 45-3.01-116-2008 содержатся следующие требования: «При проектировании территорий новых общественных и рекреационных объектов, а также территорий многоквартирной жилой застройки, на автомобильных стоянках и парковках, входящих в состав проектируемых объектов и/или размещаемых на территории жилой застройки, следует предусматривать машино-места, оборудованные зарядными станциями для электромобилей. Количество таких машино-мест следует принимать не менее 1% от общего количества машино-мест на данной стоянке или парковке. Необходимость машино-мест, оборудованных зарядными станциями для электромобилей, на автомобильных стоянках и парковках вместимостью 100 машино-мест и менее определяется заданием на проектирование»

Отсутствие зарядной инфраструктуры в местах стоянки и хранения является одним из наиболее значимых факторов, сдерживающих рост использования электровелосипедов и электросамокатов, зарядка аккумуляторов которых может (и должна) производиться в местах их хранения и стоянки. Соответственно, необходимо законодательно урегулировать размещение зарядных станций в местах хранения и стоянки велосипедов (самокатов) при проектировании таких объектов.

Предлагается п. 11.6.14а ТКП 45-3.01-116-2008 изложить в следующей редакции: «При проектировании территорий новых общественных и рекреационных объектов, а также территорий многоквартирной жилой застройки следует предусматривать устройства зарядной сервисной инфраструктуры индивидуального электротранспорта (электромобили, электровелосипеды, электросамокаты и др.). Зарядные пункты могут размещаться на АЗС, станциях технического обслуживания, авто- и велостоянках, авто- велопарковках административно-офисных и торговых объектов, в жилых районах. Количество таких мест стоянки следует принимать не менее 1% от общего количества мест стоянки на авто- и велостоянках, авто- велопарковках. Необходимость мест стоянки, оборудованных зарядными станциями для индивидуального электротранспорта, на авто- и велостоянках, авто- велопарковках вместимостью 100 мест стоянки и менее определяется заданием на проектирование».