

ПРАВИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

Об утверждении региональных нормативов градостроительного проектирования города Москвы в области транспорта, автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения

В соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, Законом города Москвы от 25 июня 2008 г. № 28 «Градостроительный кодекс города Москвы», постановлением Правительства Москвы от 23 декабря 2014 г. № 801-ПП «Об утверждении Положения о содержании, порядке подготовки, утверждения и изменения нормативов градостроительного проектирования города Москвы» и в целях обеспечения градостроительной деятельности в городе Москве **Правительство Москвы постановляет:**

1. Утвердить региональные нормативы градостроительного проектирования города Москвы в области транспорта, автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения согласно приложению к настоящему постановлению.

2. Внести изменения в постановление Правительства Москвы от 25 января 2000 г. № 49 «Об утверждении норм и правил проектирования планировки и застройки Москвы МГСН 1.01-99» (в редакции постановлений Правительства Москвы от 26 декабря 2000 г. № 1033, от 25 июня 2002 г. № 473-ПП, от 19 августа 2003 г. № 693-ПП, от 6 сентября 2005 г. № 684-ПП, от 4 октября 2005 г. № 769-ПП, от 11 октября 2005 г. № 773-ПП, от 25 июля 2006 г. № 558-ПП, от 22 августа 2006 г. № 593-ПП, от 26 сентября 2006 г. № 724-ПП):

2.1. Дефисы первый и второй пункта 4.2 раздела 4 приложения к постановлению изложить в следующей редакции:

«- пешеходная доступность остановок общественного пассажирского транспорта: внеуличного, наземного пассажирского - в соответствии с региональными нормативами градостроительного проектирования;

- обеспеченность местами парковки автомобилей - в соответствии с региональными нормативами градостроительного проектирования;».

2.2. Во втором предложении пункта 4.5.4 раздела 4 приложения к постановлению слова «не должна превышать 400 м» заменить словами «определяется в соответствии с региональными нормативами градостроительного проектирования».

2.3. Пункты 4.6.4, 4.7.2, 4.10.3, таблицу 4.1 раздела 4, дефис двенадцатый пункта 5.3, пункты 5.13, 5.21, 5.28, 5.38 раздела 5, пункты 6.6.1, 6.6.2, 6.6.3

раздела 6, пункт 7.3.5 раздела 7, раздел 9 приложения к постановлению признать утратившими силу.

2.4. В пункте 4.7.4 раздела 4 приложения к постановлению слова «не должна превышать 400 м» заменить словами «определяется в соответствии с региональными нормативами градостроительного проектирования».

2.5. Во втором предложении пункта 4.9.2 раздела 4 приложения к постановлению слова «в наземном или подземном уровне не далее чем в 100 метрах от любой точки на территории центра» заменить словами «в соответствии с региональными нормативами градостроительного проектирования».

2.6. В пункте 4.11.3 раздела 4 приложения к постановлению слова «с учетом удаленности от магистралей и станций метро (табл. 4.1)» заменить словами «Удаленность от магистралей и станций метро определяется в соответствии с региональными нормативами градостроительного проектирования».

2.7. Дефисы девятый, десятый, одиннадцатый пункта 5.3 раздела 5 приложения к постановлению изложить в следующей редакции:

«- длина пешеходных подходов до остановочных пунктов наземного общественного пассажирского транспорта – в соответствии с региональными нормативами градостроительного проектирования;

- длина пешеходных подходов от остановочных пунктов наземного общественного пассажирского транспорта до объектов массового посещения – в соответствии с региональными нормативами градостроительного проектирования;

- обеспеченность местами хранения автомобилей, максимально допустимый уровень территориальной пешеходной доступности - в соответствии с региональными нормативами градостроительного проектирования;».

3. Признать утратившим силу постановление Правительства Москвы от 27 сентября 2005 г. № 747-ПП «Об утверждении региональных нормативов градостроительного проектирования Временных норм и правил проектирования планировки и застройки участков территории высотных зданий-комплексов, высотных градостроительных комплексов в городе Москве МГСН 1.04-2005».

4. Действие настоящего постановления не распространяется на:

4.1. Проекты планировки территории и проекты межевания территории, по которым на день вступления в силу настоящего постановления принято решение о разработке.

4.2. Градостроительные планы земельных участков, по которым заявления о подготовке поступили до вступления в силу настоящего постановления.

5. Настоящее постановление вступает в силу со дня его официального опубликования.

6. Контроль за выполнением настоящего постановления возложить на заместителя Мэра Москвы в Правительстве Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства **Хуснуллина М.Ш.**

Мэр Москвы

С.С. Собянин

Приложение
к постановлению Правительства
Москвы
от _____ N _____

**РЕГИОНАЛЬНЫЕ НОРМАТИВЫ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОГО ПРОЕКТИРОВАНИЯ ГО-
РОДА МОСКВЫ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА, АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ РЕГИОНАЛЬНО-
ГО ИЛИ МЕЖМУНИЦИПАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ**

ЧАСТЬ I. Основная часть (расчётные показатели минимально допустимого уровня обеспеченности объектами транспортной инфраструктуры регионального значения населения города Москвы и расчётные показатели максимально допустимого уровня территориальной доступности таких объектов для населения города Москвы)

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Объекты нормирования

Настоящие региональные нормативы градостроительного проектирования города Москвы в области транспорта, автомобильных дорог регионального или межмуниципального назначения (далее - РНГПТ) включают в себя расчетные показатели минимально допустимого уровня обеспеченности объектами регионального и местного значения (далее – регионального значения) и расчетные показатели максимально допустимого уровня территориальной доступности таких объектов для населения города Москвы.

К объектам нормирования относятся объекты транспортной инфраструктуры регионального значения города Москвы:

- а) линейные объекты улично-дорожной сети, систем городского общественного пассажирско-го транспорта;
- б) остановки городского, пригородно-городского общественного пассажирского транспорта, транспортно-пересадочные узлы;
- в) сооружения, предназначенные для использования неограниченным кругом лиц в целях паркирования, хранения индивидуального транспорта.

1.2. Индикаторы и показатели

1.2.1. В качестве расчетной базы устанавливается следующий набор индикаторов и показателей (таблица 1.1), по которым оценивается уровень развития территориальной транспортной системы, обеспечиваемый средствами градостроительного проектирования.

Таблица 1.1

Основные транспортные индикаторы*

Показатель	В пределах МКАД	В пределах города**
1. Среднее время поездки на индивидуальном транспорте	66 мин.	69 мин.
2. Среднее время поездки на общественном транспорте	48 мин.	52 мин.
3. Средняя длина поездки на индивидуальном транспорте	17 км	19 км
4. Средняя длина поездки на общественном транспорте	20 км	21 км

* - с учётом корреспонденций с Московской областью

** - показатели II квартала 2015 г.

Таблица 1.2

Дополнительные транспортные показатели*

Показатель	Значение**
1	2
1. Среднее время в пути до мест приложения труда на индивидуальном транспорте, мин	105
2. Среднее время в пути до мест приложения труда на общественном	61

Показатель	Значение**
1	2
транспорте, мин	
3.Средняя скорость на сети магистральных улиц и дорог, км/час	36
4.Количество часов пиковой загрузки улично-дорожной сети (с учётом утреннего и вечернего пиков), час	5
5.Соотношение времени и скорости в пути по свободной сети и в часы пиковой загрузки на индивидуальном транспорте	2,5
6.Соотношение времени и скорости в пути по свободной сети и в часы пиковой загрузки на общественном транспорте	1,25
7.Среднее увеличение продолжительности поездки в час «пик» в сравнении со среднесуточным значением, %	30
8.Возможное расстояние поездки за 45 мин. на свободной сети на индивидуальном транспорте, (среднее значение из точки отправления), км	~26
9.Коэффициент районной связности города	1,2

* - с учётом корреспонденций с Московской областью

** - значение для «час-пик»

1.2.2. Индикаторы и показатели, приведенные в пункте 1.2.1, учитываются при разработке документов территориального планирования и подлежат актуализации в порядке, предусмотренном пунктом 6 части II настоящих нормативов.

2. ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

2.1. Для целей настоящих РНГПТ установлены следующие термины и определения:

Улично-дорожная сеть (УДС) - выделенные в красных линиях территории общего пользования в целях размещения улиц и дорог общего пользования, площадей, искусственных дорожных сооружений, элементов обустройства, обеспечивающие связь территорий города Москвы, их пешеходную и транспортную доступность.

Магистральная сеть - часть УДС, а именно, выделенные в красных линиях территории общего пользования в целях размещения магистральных улиц и дорог, обеспечивающих межрегиональные и региональные транспортные связи: магистральные дороги скоростного и регулируемого движения, магистральные улицы общегородского значения с непрерывным и регулируемым движением.

Распределительная сеть - часть УДС, а именно, выделенные в красных линиях территории общего пользования в целях размещения распределительных улиц и дорог, обеспечивающих сбор и распределение транспортных потоков между сетями магистральных и местных улиц и дорог: магистральные улицы районного значения.

Местная сеть - часть УДС, а именно, выделенные в красных линиях территории общего пользования в целях размещения местных улиц и дорог, местных проездов, обеспечивающих транспортную и пешеходную связь внутри элементов планировочной структуры.

Внутриквартальный проезд - проезжая часть территории квартала, вне красных линий, используемая как элемент внутриквартальной коммуникационной системы, связанной в свою очередь с УДС. Предназначен для обслуживания застройки.

Плотность сети наземного общественного пассажирского транспорта (НПТ) – протяженность улиц и дорог, по которым организовано движение НПТ, в том числе наземного электрического транспорта, приходящаяся на единицу площади города в квадратных километрах;

Плотность улично-дорожной сети - отношение суммарной протяженности (км) всех улиц и дорог к площади обслуживаемой ими городской территории (кв. км).

Плотность магистральной улично-дорожной сети - отношение суммарной протяженности (км) магистральных улиц и дорог к площади обслуживаемой ими городской территории (кв. км).

Плотность распределительной улично-дорожной сети - отношение суммарной протяженности (км) распределительных улиц и дорог к площади обслуживаемой ими городской территории в (кв. км).

Плотность местной улично-дорожной сети - отношение суммарной протяженности (км) местных улиц и дорог к площади обслуживаемой ими городской территории (кв. км).

Транспортно-пересадочный узел (ТПУ) - 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.

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, зданий, строений или сооружений 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 либо собственника соответствующей части здания, строения или сооружения.

Гаражи - отдельно стоящие, встроенные, встроенно-пристроенные, пристроенные парковки, с устройством для въезда автомобилей прямолинейных или криволинейных рамп, полурамп, наклонных полов, лифтовых подъемников, механизированных и автоматизированных подъемников и манипуляторов.

Гостевая парковка - временная парковка, предназначенная для парковки легковых автомобилей посетителей жилой застройки.

Приобъектная парковка - парковка, предназначенная для временной стоянки автотранспортных средств сотрудников и посетителей объекта или группы объектов.

Перехватывающая парковка - временная парковка для перехвата потоков легкового транспорта, направленных в центр города, расположенная возле станций скоростного массового транспорта: по радиальным направлениям, на периферии города, на подходах к городу.

Открытая парковка - тип парковки, расположенной в границах квартала, в виде площадок и парковок вдоль внутриквартальных проездов, а также внеуличных в виде карманов, отступающих от проезжей части.

Постоянное хранение - обеспечение потребности населения, проживающего в жилой застройке, парковочными местами хранения индивидуального транспорта.

Временное хранение - обеспечение потребности в парковочных местах для работающих и посетителей объектов различного функционального назначения. Также к временным относят гостевые и перехватывающие парковки.

Жилой квартал - территория в границах красных линий, предназначенная для размещения преимущественно жилой застройки.

Дневное население - население города, состоящее из лиц, присутствующих в дневное время на рассматриваемой территории независимо от причины (постоянное место жительства, работа, учёба, досуг и т.д.).

2.2. Термины и определения, не указанные в пункте 2.1, применяются в значениях, определенных нормативно-правовыми актами Российской Федерации и города Москвы.

3. УЛИЧНО-ДОРОЖНАЯ СЕТЬ

3.1. Классификация улично-дорожной сети

Для определения плотности УДС улицы и дороги следует дифференцировать по их основному назначению.

3.2. Минимально допустимый уровень обеспеченности объектами автомобильных дорог регионального и межмуниципального назначения:

3.2.1. Плотность улично-дорожной сети

Градостроительное проектирование улично-дорожной сети осуществляется на основании расчётных показателей плотности улично-дорожной сети, определяющей минимально допустимый уровень обеспеченности автомобильными дорогами общего пользования регионального и межмуниципального значения: в границах МКАД - 6,0 км/км²; за пределами МКАД - 2 км/км².

3.2.2 Плотность магистральной сети в среднем по городу: 1,5 км/км².

3.2.3. Плотность распределительной сети в среднем по городу: 2 км/км².

3.2.4. Плотность местной сети в среднем по городу: 2,5 км/км².

3.3. Площадь внутриквартальных проездов предусматривается из расчёта не менее 20 % от площади территории жилого квартала, ограниченного красными линиями, с плотностью застройки не выше 25 тыс.кв.м./га. В расчёт не принимается территория с твёрдым покрытием, предназначенная специально для парковки автомобилей.

3.4. При проектировании и реконструкции (включая надстройку этажей и мансард) сложившихся кварталов жилых, общественно-деловых зон, в том числе на территории Троицкого и Новомосковского административных округов (ТиНАО), плотность застройки* допускается повышать при соблюдении плотности прилегающей к кварталу магистральной и распределительной сети («ячейки» в магистральной сети) в соответствии с таблицей 3.4.

Таблица 3.4

Распределительная сеть \ Магистральная сеть	0,5 км/км ²	1,0 км/км ²	1,5 км/км ²	2,0 км/км ²	2,5 км/км ²
0,5 км/км ²	10,00 тыс.кв.м/га	10,50 тыс.кв.м/га	11,00 тыс.кв.м/га	11,50 тыс.кв.м/га	12,00 тыс.кв.м/га
1,0 км/км ²	10,50 тыс.кв.м/га	12,50 тыс.кв.м/га	15,00 тыс.кв.м/га	17,00 тыс.кв.м/га	19,00 тыс.кв.м/га
1,5 км/км ²	11,00 тыс.кв.м/га	15,00 тыс.кв.м/га	18,50 тыс.кв.м/га	22,00 тыс.кв.м/га	26,00 тыс.кв.м/га
2,0 км/км ²	11,50 тыс.кв.м/га	17,00 тыс.кв.м/га	22,00 тыс.кв.м/га	28,00 тыс.кв.м/га	33,00 тыс.кв.м/га
2,5 км/км ²	12,00 тыс.кв.м/га	19,00 тыс.кв.м/га	26,00 тыс.кв.м/га	33,00 тыс.кв.м/га	40,00 тыс.кв.м/га

* при размещении застройки в шаговой доступности от остановок скоростного внеуличного транспорта допускается увеличивать значения плотности на 20%.

3.5. В расчётах интенсивности движения автотранспорта и расчёте потребности в парковках при разработке документов территориального планирования применяются показатель - количество индивидуального транспорта на 1000 жителей:

- на 2015г. – 370 единиц;
- на период до 2018г. – с учётом прироста числа автомобилей на 3,3% в год (прирост принят в соответствии с Генеральным планом города Москвы).

4. ГОРОДСКОЙ ОБЩЕСТВЕННЫЙ ПАССАЖИРСКИЙ ТРАНСПОРТ

4.1. Наземный общественный пассажирский транспорт

Размещение объектов и инфраструктуры НПТ следует проводить в соответствии с Государственной программой города Москвы «Развитие транспортной системы», утверждённой Постановлением Правительства города Москвы от 02.09.2011г. N 408-ПП «Об утверждении Государственной программы города Москвы «Развитие транспортной системы» на 2012-2016 годы и на перспективу до 2020 года».

Расчётные показатели плотности сети НПТ определяют **минимально допустимый уровень обеспеченности** объектами наземного пассажирского транспорта.

Плотность сети НПТ следует принимать:

- в центральной части города (зона урбанизации Т6, в соответствии с приложением 2 к настоящему нормативам) - не менее 4,0 км/км²;
- в среднем по городу - не менее 2,5 км/км²;
- на территории ТиНАО - не менее 1,5 км/км².

4.1.1. Максимально допустимый уровень территориальной пешеходной доступности до остановок наземного общественного пассажирского транспорта должен составлять:

- от мест проживания или мест приложения труда – не более 500 м;
- от объектов массового посещения – не более 250 м;
- от объектов социального обслуживания и поликлиник – не более 150 м;
- от проходных предприятий в производственных и коммунально-складских зонах - не более 400 м;
- от главного входа зон массового отдыха и спорта - не более 800 м.

В районах индивидуальной жилой застройки дальность пешеходных подходов к ближайшей остановке наземного общественного транспорта может быть увеличена до 600м.

4.2. Скоростной внеуличный транспорт

4.2.1. Метрополитен

Проектирование линий, сооружений и устройств метрополитена осуществляется в соответствии с требованиями документов федерального уровня.

Максимально допустимый уровень территориальной пешеходной доступности до станций скоростного внеуличного транспорта следует принимать:

- до станций метрополитена в центральной части города - не более 500 м;
- до станций скоростного внеуличного транспорта (метрополитен, городская железная дорога) в пределах МКАД - не более 700 м;
- до станций скоростного внеуличного транспорта на территории за пределами МКАД - не нормируется.

Максимально допустимый уровень территориальной транспортной доступности до станций скоростного внеуличного транспорта (метрополитен, городская железная дорога):

- в пределах МКАД (включая центральную часть города) - не более 2200 м;
- за пределами МКАД - не нормируется.

4.2.2. Железнодорожный транспорт

Проектирование новых железнодорожных линий, а также реконструкция существующих, в том числе Московской кольцевой железной дороги (МКЖД), осуществляется в соответствии с документами федерального уровня.

Объекты железнодорожного транспорта размещаются в соответствии с документами стратегического и территориального планирования Российской Федерации.

Расчётные показатели **минимального допустимого уровня обеспеченности** объектами железнодорожного транспорта и их территориальной доступности не нормируются.

При размещении объектов МКЖД провозную способность следует определять из расчёта за-полняемости - 1200 чел./электропоезд.

Максимально допустимый уровень территориальной пешеходной и транспортной доступности до станций МКЖД следует принимать в порядке, предусмотренном пунктом 4.2.1. настоящих нормативов.

4.3. Воздушный транспорт

Аэродромы, аэропорты гражданской авиации и объекты единой системы организации воздушного движения размещаются в соответствии с документами федерального уровня.

Расчётные показатели **минимального допустимого уровня обеспеченности объектами воздушного транспорта для гражданской авиации коммерческого назначения (вертолётные площадки) и их территориальной доступности** не нормируются.

4.4. Водный транспорт

Объекты водного транспорта размещаются в соответствии с документами федерального уровня.

Потребность в причалах определяется отдельно для местных внутригородских линий и экскурсионно-прогулочных линий. Рекомендуется предусматривать отдельные причалы.

Расчётные показатели минимального допустимого уровня обеспеченности объектами водного транспорта и их территориальной доступности не нормируются.

№ п/п	Состав ТПУ	Пассажиропоток тыс. пассажиров в утренние «час-пик»							
		1 вид				2 вид		3 вид	
		До 18	18 - 35	35- 50	Более 50	До 18	18- 35	До 18	18-35
	назначения								
5	Многофункциональные комплексы в составе ТПУ	+	+	-	-	+	+	+	+

* - уточняется заданием на проектирование.

5.4. Максимально допустимый уровень территориальной пешеходной доступности объектов внутри ТПУ, расположенных в границах МКАД, следует принимать по заданию на проектирование.

Максимально допустимый уровень территориальной пешеходной доступности объектов внутри ТПУ, расположенных за пределами МКАД и на территории ТиНАО, следует принимать:

- от остановочных пунктов НПТ до станций метрополитена и городской железной дороги - 100 м;
- в пределах пересадочных узлов "метрополитен - городская железная дорога" - 150 м.
- в пределах пересадочных узлов "наземный транспорт – наземный транспорт" – 120 м.

6. ХРАНЕНИЕ И ПАРКIROВАННИЕ ИНДИВИДУАЛЬНОГО ТРАНСПОРТА. МЕТОДИКА РАСЧЁТА ПАРКОВОК

6.1. Типология парковок. Расположение парковок и их соотношение для расчётов при подготовке градостроительной документации.

6.1.1. Типы и виды парковок:

по виду использования:

- приобъектная – парковка для обслуживания объекта капитального строительства;
- общего использования – парковка, специально оборудованная в установленном порядке, для организации временного размещения транспортных средств на платной основе или без взимания платы;
- совместного использования – парковки для обслуживания групп объектов;

по типу:

- открытое пространство (внутриквартальное в виде площадок и парковок вдоль внутриквартальных проездов; внеуличное в виде карманов, отступающих от проезжей части; уличное в виде парковок на проезжей части);
- гаражи (отдельно стоящие, встроенные, встроенно-пристроенные, пристроенные, с устройством для въезда автомобилей прямолинейных или криволинейных рамп, полурамп, наклонных полов, лифтовых подъёмников, механизированных и автоматизированных подъёмников и манипуляторов).

по размещению относительно поверхности земли:

- плоскостные (все автомашины хранятся на поверхности земли, в том числе в открытом пространстве первых этажей зданий);
- подземные (все машины хранятся в подземном пространстве);
- надземные (на первом закрытом, втором и выше этажах многоэтажных гаражей и на крышах зданий);
- комбинированные (надземно-подземные).

6.1.2. Виды хранения. Выделяются 2 вида хранения автотранспортных средств: постоянное и временное.

6.1.2.1. Постоянное хранение обеспечивает потребность в парковочных местах постоянного населения города, проживающего в жилой застройке.

Парковочные места постоянного хранения размещаются:

а) для территорий многоэтажной жилой застройки:

- внутри территорий жилых зон (кварталов) – от 55% до 90% необходимого количества машиномест в виде площадок и парковок вдоль внутриквартальных проездов и в гаражах;
- за пределами территорий жилых зон (кварталов) – от 10% до 15 % от необходимого количества машиномест в гаражах и на открытых площадках (на закреплённом за конкретным автовладельцем парковочном месте) в виде сезонной парковки;
- на улично-дорожной сети – от 0% до 30 % от необходимого количества машиномест: внеуличные в виде карманов, отступающих от проезжей части; уличные в виде парковок на проезжей части, открытых площадках и гаражах в подэстакадных и подмостовых пространствах, а также в подземных гаражах под проезжей частью;

б) в коттеджной (индивидуальной) застройке – до 100% от необходимого количества машиномест.

Максимально допустимый уровень территориальной пешеходной доступности парковочных мест постоянного хранения за пределами жилых зон следует принимать 1500 м.

При размещении парковочных мест в пределах УДС допускается использование территории в радиусе пешеходной доступности - 600 м от границ рассматриваемого участка, в том числе на противоположной стороне УДС на незастроенных и в будущем не застраиваемых территориях.

6.1.2.2. К временному хранению относят парковки, обеспечивающие потребность в парковочных местах:

- для легковых автомобилей сотрудников и посетителей объектов различного функционального назначения;
- для легковых автомобилей посетителей жилых зон (кварталов) – гостевые парковки;
- для перехвата потоков легкового транспорта, направленных в центр города – перехватывающие парковки.

Парковочные места временного хранения размещаются:

а) для территорий объектов различного функционального назначения:

- на территории объектов различного функционального назначения – от 75% до 100% от необходимого количества машиномест на открытых площадках и гаражах;
- на улично-дорожной сети – от 0% до 25 % от необходимого количества машиномест аналогично парковочным местам для постоянного хранения;

б) гостевые парковки для посетителей жилых зон (кварталов):

- на открытых площадках для паркирования внутри жилых зон или на УДС, в порядке предусмотренном подпунктом а) пункта 6.1.2.1;

в) для перехвата потоков легкового транспорта:

- на подходах к центру города возле станций скоростного массового транспорта (перехватывающие парковки): по радиальным направлениям; на периферии города; на подходах к городу (перехватывающие парковки) – по заданию на проектирование.

Максимально допустимый уровень территориальной пешеходной доступности парковочных мест временного хранения следует принимать:

- для приобъектных парковок - от 150 до 400 метров;
- для парковок совместного использования - 1200 метров до наиболее удалённого объекта из обслуживаемой группы.

6.2. Нормы расчёта парковок. Определение минимально допустимого уровня обеспеченности объектами хранения легковых автомобилей.

6.2.1. Методика расчёта количества парковок для постоянного хранения состоит из:

1. Расчёта количества машиномест в соответствии с таблицей 6.2.1.1. настоящих нормативов (N_1).
2. Применения уточняющего коэффициента в зависимости от соотношения численности дневного населения и проживающего в соответствии с таблицей 6.2.1.2 настоящих нормативов (K_1).
3. Применения уточняющего коэффициента в зависимости от доступности территории городским общественным транспортом в соответствии с таблицей 6.2.1.3 настоящих нормативов (K_2).
4. Распределения парковочных мест в соответствии с пунктом 6.1.2.1. настоящих нормативов.

Пример расчёта парковок для постоянного хранения приведён в приложении 5 к настоящим нормативам

6.2.1.1. Количество парковок для постоянного хранения на этапе разработки проектов планировок территорий и подготовки градостроительного плана земельного рассчитывается согласно таблице 6.2.1.1.

Таблица 6.2.1.1

Виды жилых объектов	Нормативное значение количества машиномест на кв. м. суммарной поэтажной площади здания (S_1)
Многоквартирные жилые дома (строительства за счет бюджетных средств)	1 м/м на 90 кв.м.
Многоквартирные жилые дома (строительство за счёт внебюджетных средств)	1 м/м на 80 кв.м.
Жилые дома блокированной застройки и объекты индивидуального жилищного строительства (независимо от источника финансирования)*	1 м/м на 150 кв.м., но не менее 1 м/м на объект

* Количество машиномест для жилых домов блокированной застройки и объектов индивидуального жилищного строительства рассчитывается в целях определения нагрузки на улично-дорожную сеть.

6.2.1.2. В зависимости от соотношения численности дневного населения и проживающего в районах г. Москвы (приложение 4 к настоящим нормативам) обеспеченность расчётным количеством парковок постоянного хранения принимать по таблице 6.2.1.2.

Таблица 6.2.1.2

Зона**	Соотношение численности дневного населения и постоянно проживающего	Обеспеченность расчётным количеством парковок постоянного хранения*, К1
Зона 0	В 2 раза и более	70%
Зона 1	В 1,5-2 раза	80%
Зона 2	Не более чем в 1,5 раза	90%
Зона 3***	Численность дневного населения меньше численности постоянно проживающего	100%

* При размещении объекта в более чем одной зоне размещения дневного населения, коэффициент определяется методом интерполяции.

** При распределении машиномест продолжительность временного хранения легковых автомобилей дневного населения на УДС принимается: не более 2,5 часов в сутки в зонах «2» и «3», 5 часов в сутки в зонах «0» и «1».

***Территории ТиНАО относятся к зоне «3», если иное не определено порядком, предусмотренном п.6.2.1.5 настоящих нормативов.

6.2.1.3. В зависимости от доступности территории городским общественным транспортом, обеспеченность расчётными показателями количества парковок постоянного хранения принимать по таблице 6.2.1.3.

Таблица 6.2.1.3

Доступность территории городским общественным транспортом

Вид общественного транспорта, в зону доступности которого попадает объект	Коэффициент доступности общественного транспорта, К2
Только городской наземный общественный транспорт	0,85
Скоростной внеуличный и городской наземный общественный транспорт	0,7

6.2.1.4. Зоны доступности определяются:

- от магистральной улично-дорожной сети, на которой организовано движение городского наземного общественного транспорта – зона 250 метров от проезжей части в оба направления. Разрешается учитывать линии общественного транспорта со сроком ввода в эксплуатацию соответствующим времени реализации проекта планировки территории, проектируемые в соответствии с Государственной программой города Москвы «Развитие транспортной системы», утверждённой постановлением Правительства Москвы от 2 сентября 2011 г. N 408-ПП;

- от станций и платформ скоростного внеуличного транспорта – в радиусе 500 м.

6.2.1.5. В особых случаях могут вводиться дополнительные понижающие/повышающие коэффициенты с учётом транспортного моделирования.

6.2.2. Методика расчёта количества парковок для временного хранения состоит из:

1. Расчёта числа машиномест в зависимости от функционального назначения объекта согласно приложению 1 к настоящим нормативам (N_1).

2. Применения уточняющего коэффициента к расчётному количеству парковок в зависимости от зон урбанизации территории в соответствии с таблицей 6.2.2.2 настоящих нормативов (K_3).

3. Применения уточняющего коэффициента к расчётному количеству парковок в зависимости от доступности территории городским общественным транспортом в соответствии с таблицей 6.2.1.3 настоящих нормативов (K_2).

4. Распределения парковочных мест в соответствии с пунктом 6.1.2.2. настоящих нормативов.

Пример расчёта парковок для временного хранения приведён в приложении 6 к настоящим нормативам.

6.2.2.1. Для объектов нового строительства и реконструкции общественного и производственного назначения, а также при изменении функционального назначения объектов, требуемое количество парковок временного хранения индивидуального транспорта (для сотрудников и посетителей) следует определять расчётом по таблице, приведённой в приложении 1 к настоящим нормативам.

6.2.2.2. К полученному расчётному количеству парковок временного хранения применяются уточняющие коэффициенты (таблицы 6.2.2.2, 6.2.1.3.) в зависимости от:

- зон урбанизации территории (приложения 2, 3 к настоящим нормативам);
- доступности территории городским общественным транспортом.

Зоны урбанизации территории

Зона	Характеристики территории	Коэффициент урбанизации, КЗ
T1	природно-ландшафтные – территории, близкие или подобные естественной природной местности, в том числе земли, условно непригодные для застройки ввиду особой топографии, гидрологии или растительности	1
T2	сельские – малозаселённые территории открытых или культивируемых пространств. К ним относятся леса, сельскохозяйственные земли, пастбища и орошаемые поля. Типичные здания – малоэтажные, сельскохозяйственные здания, бытовки, и коттеджи, дачи. Включают спортивно-рекреационные зоны, дачи, лесопарковые территории	0,95
T3	субурбанизированные зоны состоят в основном из жилых районов низкой плотности, прилегающие к более высокоплотным зонам, а также многофункциональным. Кварталы могут быть большими, а дороги учитывать природные условия. Включают общественно-природные территории, жилые зоны коттеджной одноквартирной застройки	0,9
T4	зоны городской застройки состоят из зон смешанного использования, тип зданий: малоэтажных и переменной этажности. Улицы с бордюрами и тротуарами формируют кварталы среднего размера. Включают территории жилой многоквартирной низко- и среднеплотной застройки, территории общественной зоны лечебно-оздоровительных объектов, зоны коммунально-складских объектов	0,85
T5	городские территориальные центры формируется застройкой высокой плотности смешанного функционального использования. Включают территории общественной зоны административно-деловых объектов, культурно-просветительских, торгово-бытовых, территории жилой многоквартирной высокоплотной застройки, территории общественно-производственных зон	0,8
T6	центральная часть города с высокоплотной застройкой объектами различного функционального назначения	0,75
T7	территории многофункциональных общественных комплексов, территории общественно-жилых зон	0,75

* при размещении объекта в более чем одной зоне урбанизации, коэффициент определяется методом интерполяции;

** границы зон и коэффициенты урбанизации даны по состоянию на 2015г. и подлежат актуализации, в порядке, предусмотренном пунктом 6 части II настоящих нормативов.

6.2.2.3. Гостевые парковки для посетителей жилых зон (кварталов) следует предусматривать в количестве 10% от числа парковочных мест постоянного хранения.

6.2.2.4. В особых случаях могут вводиться дополнительные понижающие/повышающие коэффициенты с учётом транспортного моделирования, при этом максимально допустимое количество парковочных мест устанавливается для земельного участка, исходя из градостроительных условий, транспортной ситуации и не зависит от технико-экономических параметров объекта.

7. ОБЪЕКТЫ ОБСЛУЖИВАНИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО И ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА

7.1. Расчётные показатели **минимально допустимого уровня обеспеченности объектами обслуживания транспорта:**

- одна станция технического обслуживания автомобильного транспорта на каждые 250 легковых автомобилей от общего парка легкового автотранспорта города;
- одна топливно-раздаточная колонка на каждые 1200 легковых автомобилей общего парка легкового автотранспорта города для автозаправочных станций (АЗС).

7.2. Расчётные показатели **максимально допустимого уровня территориальной доступности** объектов обслуживания транспорта не нормируются.

7.3. Объекты хранения и технического обслуживания подвижного состава городского общественного пассажирского транспорта следует размещать на основе Государственной программы города Москвы «Развитие транспортной системы» (утверждена постановлением Правительства Москвы от 02.09.2011г. N 408-ПП).

ЧАСТЬ II. Правила и область применения расчётных показателей, содержащихся в основной части нормативов градостроительного проектирования

1. Региональные нормативы градостроительного проектирования (РНГПТ) содержат совокупность установленных в целях обеспечения благоприятных условий жизнедеятельности человека расчетных показателей минимально допустимого уровня обеспеченности объектами транспортной инфраструктуры регионального и местного значения населения города Москвы и расчетных показателей максимально допустимого уровня территориальной доступности таких объектов для населения города Москвы.

2. РНГПТ применяются при подготовке документов территориального планирования, документации по планировке территории, в том числе градостроительных планов земельных участков.

3. РНГПТ (кроме раздела «Хранение и паркирование индивидуального транспорта. Методика расчета парковок») не применяются при архитектурно-строительном проектировании, выполняемом на основании ГПЗУ в соответствии с техническими регламентами.

4. Раздел «Хранение и паркирование индивидуального транспорта. Методика расчета парковок» настоящих РНГПТ определяет условия размещения машиномест для архитектурно-строительного проектирования при разработке градостроительных планов земельных участков.

5. Настоящие РНГПТ не регламентируют положения по безопасности, определяемые законодательством о техническом регулировании и содержащиеся в действующих нормативных технических документах, технических регламентах, и разработаны с учетом этих документов.

6. Настоящие РНГПТ с учетом динамики развития транспортной и социально-экономической среды актуализируются 1 раз в 3 года, если иное не предусмотрено пунктом 7 настоящего раздела.

7. При изменении условий обеспеченности общественным транспортом, зон урбанизации или соотношении численности дневного населения и проживающего, нормы обеспеченности парковочными местами должны корректироваться.

8. Оценка эффективности разрабатываемой документации по планировке территории (ПТТ, ГПЗУ) производится на основании анализа результатов моделирования транспортных потоков.

ЧАСТЬ III. Материалы по обоснованию расчётных показателей, содержащихся в основной части региональных нормативов градостроительного проектирования.

1. При разработке настоящих региональных нормативов использована действующая нормативно-правовая база и учтены положения государственных программ города Москвы.

2. Перечень федеральных законов и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, законов и иных нормативных правовых актов города Москвы, на основании которых разработаны региональные нормативы градостроительного проектирования в области транспорта, автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения.

Законы и подзаконные акты Российской Федерации

- от 23.06.2014г. № 184 «О техническом регулировании»;

- от 29.12.2004г. № 190 «Градостроительный кодекс Российской Федерации»;

- от 08.11.2007г. № 257 «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации»;

- от 08.11.2007г. № 259 «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»;

- от 30.12.2009г. № 384 «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений»;

- приказ Минэкономразвития России от 01.09.2014 № 540 "Об утверждении классификатора видов разрешенного использования земельных участков".

Национальные стандарты

- ГОСТ Р 52398-2005. Классификация автомобильных дорог. Основные параметры и требования.

Своды правил

- СП 34.13330.2012 Автомобильные дороги;

- СП 42.13330.2011 Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений;

- СП 78.13330.2012 Автомобильные дороги;

- СП 98.13330.2012 Трамвайные и троллейбусные линии;

- СП 113.13330.2012 Стоянки автомобилей;

- СП 119.13330.2012 Железные дороги и колеи 1520 мм;

- СП 120.13330.2012 Метрополитены;

- СП 121.13330.2012 Аэродромы.

Законы города Москвы

- от 11.04.2012г. N 10 «О внесении изменения в Закон города Москвы от 05.07.1995г. № 13-47 «О территориальном делении города Москвы»;

- от 05.05.2010г. N 17 «О Генеральном плане города Москвы»;

- от 25.06.2008г. N 28 «Градостроительный кодекс города Москвы».

Постановления Правительства Москвы

- от 23.12.2014г. N 801-ПП «Об утверждении Положения о содержании, порядке подготовки, утверждения и изменения нормативов градостроительного проектирования города Москвы»;

- от 03.10.2011г. N 460-ПП «Об утверждении Государственной программы города Москвы «Градостроительная политика» на 2012-2018 годы»;

- от 02.09.2011г. N 408-ПП «Об утверждении государственной программы города Москвы «Развитие транспортной системы» на 2012-2016 годы и на перспективу до 2020 года»;

- от 06.09.2011г. N 413-ПП «О формировании транспортно-пересадочных узлов в городе Москве».

Московские городские строительные нормы (МГСН)

- МГСН 1.01-99 Нормы и правила проектирования планировки и застройки Москвы;

- МГСН 1.02-02 Нормы и правила проектирования комплексного благоустройства на территории города Москвы;

- МГСН 1.04-2005 Временные нормы и правила проектирования планировки и застройки участков территории высотных зданий-комплексов;
- МГСН 3.01-01 Жилые здания;
- МГСН 4.06-03 Общеобразовательные учреждения;
- МГСН 4.07-05 Дошкольные образовательные учреждения;
- МГСН 4.15-98 Образовательные учреждения для детей-сирот и детей, оставшихся без попечения родителей;
- МГСН 4.16-98 Гостиницы;
- МГСН 4.19-2005 Временные нормы и правила проектирования многофункциональных высотных зданий и зданий-комплексов в городе Москве

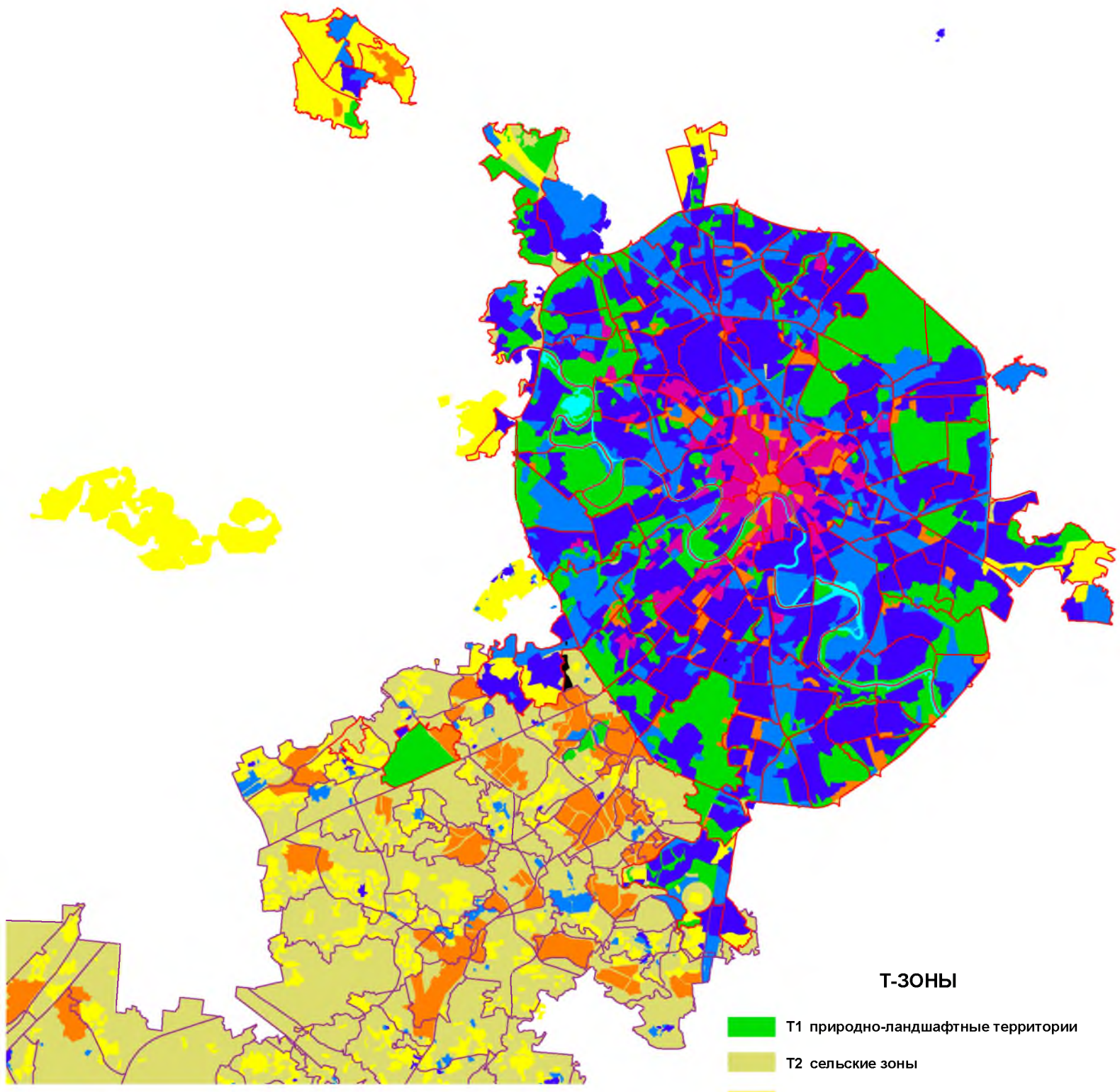
№ п/п	Классификатор видов разрешённого использования	Расчётная единица (суммарная поэтажная площадь)	1 машиноме- сто на следу- ющее количе- ство расчёт- ных единиц, S ²
1.	Общественное использование объектов капитального строитель- ства		
1.2.	Коммунальное обслуживание (3.1)	кв.м.	110
1.3.	Социальное обслуживание (3.2) (службы занятости населения, дома престарелых, дома ребенка, дет- ские дома, социальные службы, объекты для размещения обществен- ных некоммерческих организаций: благотворительных организаций и т.д.)	кв.м.	440
1.4.	Бытовое обслуживание (3.3) (мастерские мелкого ремонта, ателье, бани, парикмахерские, прачеч- ные, похоронные бюро)	кв.м.	110
1.5.	Здравоохранение (3.4) (поликлиники, фельдшерские пункты, больницы и пункты здраво- охранения, родильные дома, центры матери и ребенка, диагностиче- ские центры, санатории и профилактории, обеспечивающие оказание услуги по лечению)	кв.м.	330
1.6.	Образование и просвещение (3.5) (детские ясли, сады, школы, профес- сиональные технические училища, колледжи, художественные, школы и училища, институты, университеты, и иные организации, осуществ- ляющие деятельность по воспитанию, образованию и просвещению)	кв.м.	440
1.7.	Культурное развитие (3.6) (размещение объектов капитального строи- тельства, предназначенных для размещения в них музеев, выставоч- ных залов, художественных галерей, домов культуры, библиотек, ки- нотеатров и кинозалов; устройство площадок для празднеств и гуляний; цирков, океанари- умов и т.д.)	кв.м.	220
1.8.	Религиозное использование (3.7) обрядов (церкви, соборы, храмы, часовни, монастыри, мечети, мо- дельные дома и т.д.)	кв.м.	220
1.9.	Общественное управление (3.8) (Размещение объектов капитального строительства, предназначенных для размещения органов государ- ственной власти, органов местного самоуправления, судов и т.д.)	кв.м.	220
1.10	Обеспечение научной деятельности (3.9) (размещение объектов капи- тального строительства для проведения научных исследований и изысканий, испытаний опытных промышленных образцов, для разме- щения организаций, осуществляющих научные изыскания, исследова- ния и разработки)	кв.м.	220
1.11	Ветеринарное обслуживание (3.10) (размещение объектов капитально- го строительства, предназначенных для оказания ветеринарных услуг,	кв.м.	330

№ п/п	Классификатор видов разрешённого использования	Расчётная единица (суммарная поэтажная площадь)	1 машиноме- сто на следу- ющее количе- ство расчёт- ных единиц, S ²
	временного содержания или разведения животных, не являющихся сельскохозяйственными, под надзором человека)		
2.	Предпринимательство		
2.1.	Деловое управление (4.1) (размещение объектов капитального строительства с целью: размещения органов управления производством, торговлей, банковской, страховой деятельностью, а также иной управленческой деятельностью, не связанной с государственным или муниципальным управлением)	кв.м.	60
2.2.	Торговые центры (торгово-развлекательные центры) (4.2) (размещение объектов капитального строительства, общей площадью свыше 5000 кв. м с целью размещения одной или нескольких организаций, осуществляющих продажу товаров) ²	кв.м.	60
2.3.	Рынки (4.3) (ярмарка, ярмарка-выставка, рынок, базар)	кв.м.	60
2.4.	Магазины (4.4) (размещение объектов капитального строительства, предназначенных для продажи товаров, торговая площадь которых составляет до 5000 кв. м) ¹	кв.м.	70
2.5.	Банковская и страховая деятельность (4.5) (размещение объектов капитального строительства, предназначенных для размещения организаций, оказывающих банковские и страховые услуги)	кв.м.	70
2.6.	Общественное питание (4.6) (рестораны, кафе, столовые, закусочные, бары)	кв.м.	60
2.7.	Гостиничное обслуживание (4.7) (размещение гостиниц, пансионатов, домов отдыха, не оказывающих услуги по лечению)	кв.м.	330
2.8.	Развлечения (4.8) (размещение объектов капитального строительства, предназначенных для размещения: дискотек и танцевальных площадок, ночных клубов, аквапарков, боулинга, аттракционов и т.д.)	кв.м.	330
3.	Отдых		
3.1.	Спорт (5.1) (размещение объектов капитального строительства в качестве спортивных клубов, спортивных залов, бассейнов, устройство площадок для занятия спортом и физкультурой и т.д.); Городские парки Зоны отдыха	кв.м. кв.м. кв.м.	220 2000 3000
4.	Производственная деятельность		
4.1.	Склады(6.9) (размещение сооружений, имеющих назначение по временному хранению, распределению и перевалке грузов)	кв.м.	550

Примечания:

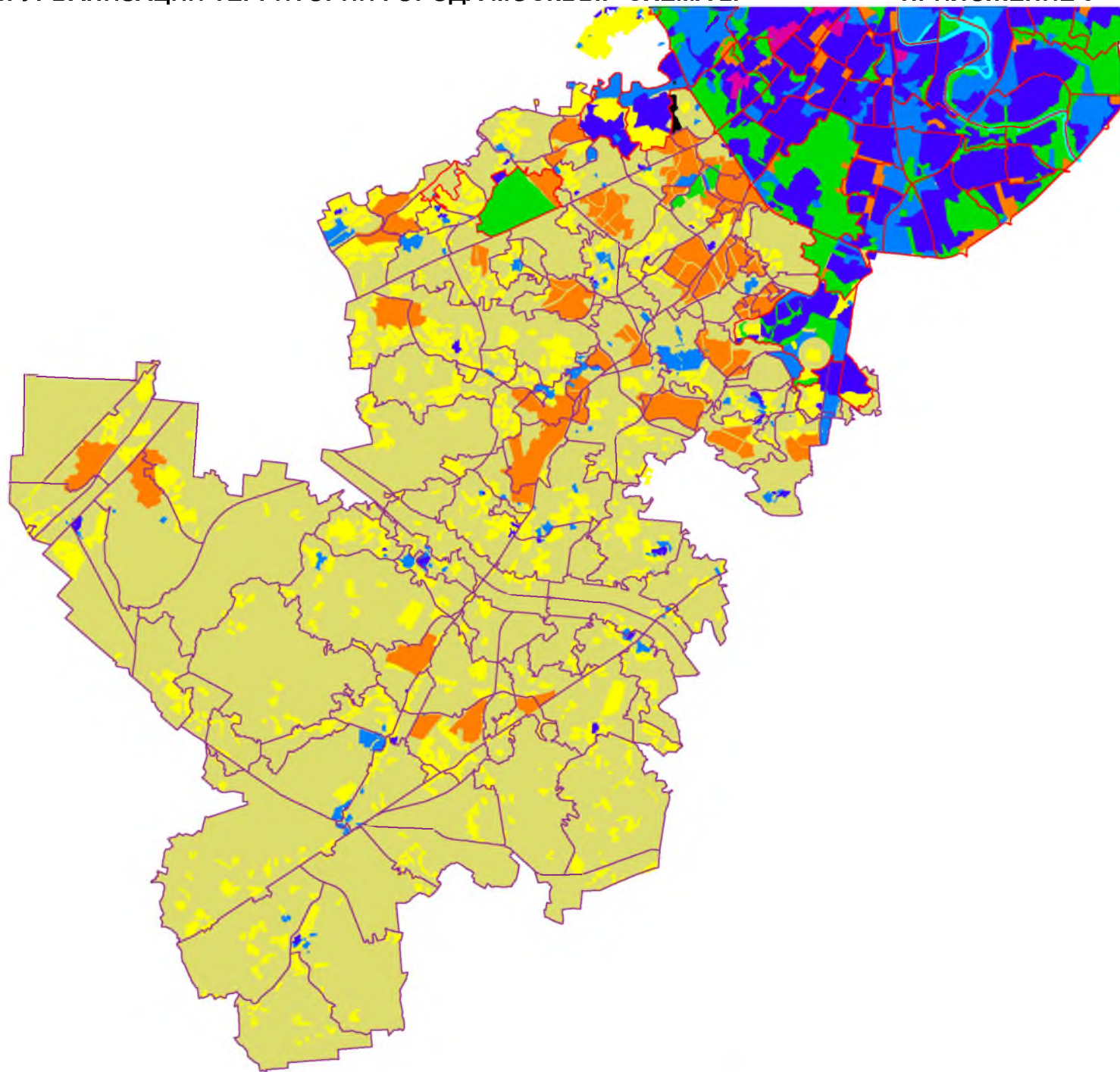
1. В сохраняемой застройке при размерах суммарной поэтажной площади объектов торговли от 500 до 1000 кв.м. полученное расчётом количество машиномест допускается снизить в 2,5 раза, при размерах суммарной поэтажной площади менее 500 кв.м. парковки допускается не предусматривать.

2. Для специализированных магазинов по продаже товаров эпизодического спроса непродовольственной группы (спортивных, автосалонов, мебельных, бытовой техники, музыкальных инструментов, ювелирных, книжных и т.п.) допускается полученное расчётом количество машиномест снизить в 2 раза.
3. Количество машиномест для специального и служебного транспорта поликлиник определяется заданием на проектирование.



T-ЗОНЫ

- T1 природно-ландшафтные территории
- T2 сельские зоны
- T3 субурбанизированные зоны
- T4 зоны городской застройки
- T5 городские территориальные центры
- T6 центральная зона города с высокоплотной застройкой объектами различного функционального назначения
- T7 территория многофункциональных общественных комплексов, территория общественно-жилых зон
- зоны водных объектов



T-ЗОНЫ

- T1 природно-ландшафтные территории
- T2 сельские зоны
- T3 субурбанизированные зоны
- T4 зоны городской застройки
- T5 городские территориальные центры
- T6 центральная зона города с высокоплотной застройкой объектами различного функционального назначения
- T7 территория многофункциональных общественных комплексов, территория общественно-жилых зон
- зоны водных объектов

Соотношение численности дневного населения и проживающего в районах Москвы

ЗОНА	Наименование района	
ЗОНА «0»	Арбат Басманный Беговой Замоскворечье Красносельский Лефортово Мещанский	Нижегородский Сокольники Пресненский Таганский Тверской Хамовники Хорошевский Якиманка
ЗОНА «1»	Алексеевский Аэропорт Войковский Гагаринский Даниловский Донской Дорогомилово	Левобережный Марьяна Роща Останкинский Ростокино Савеловский Соколиная гора Черёмушки Южнопортовый
ЗОНА «2»	Академический Бабушкинский Бутырский Коньково Дмитровский Измайлово Ломоносовский Марфино Метрогородок Москворечье-Сабурово Нагатино-Садовники Нагорный Обручевский Орехово-Борисово Южное Очаково-Матвеевское	Перово Покровское-Стрешнево Преображенское Раменки Свиблово Сокол Тимирязевский Текстильщики Тропарево-Никулино Филевский парк Хорошово-Мневники Царицино Чертаново Северное Чертаново Центральное Щукино
ЗОНА «3»	Все районы и поселения города Москвы, не вошедшие в зоны «0», «1», «2»	

Расчёт парковок для постоянного хранения осуществляется по формуле:

$N=S/S_1*K1*K2$, где:

N – количество парковочных мест постоянного хранения

S – суммарная поэтажная площадь объекта

S₁- показатель суммарной поэтажной площади объекта на 1 машиноместо для постоянного хранения

K1 – уточняющий коэффициент соотношения численности дневного населения и проживающего

K2 - уточняющий коэффициент к расчётному количеству парковок в зависимости от доступности территории городским общественным транспортом

Пример расчета.

ОБЪЕКТ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

- Жилой дом. Строительство за счёт инвестора.

СУММАРНАЯ ПОЭТАЖНАЯ ПЛОЩАДЬ ОБЪЕКТА

- 16 000 кв.м.

МЕСТО РАСПОЛОЖЕНИЯ:

- **Вариант 1 - Зона 0** - жилой дом находится в пределах 500 м радиуса доступности до метро и в пределах 250 метров от магистральной УДС, на которой организовано движение НГПТ. Превышение численности дневного населения над проживающим (в 2 раза и более) (K1=0,7)
- **Вариант 2 - Зона 3** - жилой дом находится в пределах 250 метров от магистральной УДС, на которой организовано движение НГПТ. В дневное время находится меньше населения, чем проживает, - периферийные районы города, преимущественно застроенные жилыми кварталами и объектами социальной инфраструктуры (K1=1)

РАСЧЕТ:

- Для жилого дома в зоне 0: $16000 \text{ кв.м} / 80 \text{ (расчетная единица)} \times 0,7 \times 0,7 = 98 \text{ м/м}$
- Для жилого дома в зоне 3: $16000 \text{ кв.м} / 80 \text{ (расчетная единица)} \times 1 \times 0,85 = 170 \text{ м/м}$

Расчёт парковок для временного хранения

$N = S/S_2 * K3 * K2$, где:

N – количество парковочных мест временного хранения

S – суммарная поэтажная площадь объекта

S_2 - показатель суммарной поэтажной площади объекта на 1 машиноместо для временного хранения

K3 – уточняющий коэффициент соотношения численности дневного населения и проживающего

K2 - уточняющий коэффициент урбанизации

Пример расчета.**ОБЪЕКТ ПРОЕКТИРОВАНИЯ**

- Общественное управление (3.8) Размещение объектов капитального строительства, предназначенных для размещения органов государственной власти, район станции метро Маяковская

СУММАРНАЯ ПОЭТАЖНАЯ ПЛОЩАДЬ ОБЪЕКТА

- 43 880 кв.м.

МЕСТО РАСПОЛОЖЕНИЯ:

- Зона Т6 - городское центральное ядро ($K3=0,75$)
- Проектируемый объект находится в пределах 500 м радиуса доступности до метро и в пределах 250 метров от магистральной улично-дорожной сети, на которой организовано движение городского наземного общественного транспорта ($K2=0,7$)

РАСЧЕТ:

- $43\ 880\ \text{кв.м} / 220(\text{расчетная единица}) \times 0,75 \times 0,7 = 105\ \text{м/м.}$