

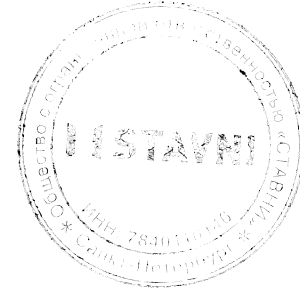
**Отзыв ООО «Ставри»**

наименование организации, органа управления или иного заинтересованного лица

**на первую редакцию проекта стандарта**

**СП 42.13330 Градостроительство**

наименование стандарта



Структурный элемент стандарта	Замечание, предложение	Предлагаемая редакция
П 7.17.	В СПб при разработке ППТиПМТ расчетная численность населения принимается исходя из установленные нормы жилищной обеспеченности в 28 кв.м. на человека. Таким образом плотность 300 чел на га не во всех случаях достижима.	Расчетная плотность населения при средней жилищной обеспеченности 30 м <sup>2</sup> на одного человека не должна превышать 300 чел./га. Плотность населения при иной жилищной обеспеченности рассчитывается пропорционально от нормативной (300чел на га)
П 7.18.	<p>«Планируемый объем ввода жилья при разработке ДПТ не должен превышать более чем на 10% объем ввода жилья по населенному пункту (элементам планировочной структуры), определенный ДПП, распределенному пропорционально площади элементов планировочной структуры.»</p> <p>Контролировать/Считать объем ввода жилья в крупных и крупнейших городах крайне сложно. С учётом большого количества застройщиков данная норма дает возможность органом исполнительной власти давать предпочтение тем или иным застройщикам. Норма крайне не прозрачная</p>	<p><b>Либо убрать данную фразу, либо написать в более мягкой форме.</b></p> <p>Планируемый объем ввода жилья при разработке ДПТ <b>по возможности</b> не должен превышать более чем на 10% объем ввода жилья по населенному пункту</p>
П 8.105-8.107,8.108, таблица 8.4, 8.114	<p>В пунктах использовано понятие машино-места. В соответствии с ГрК - машино-место - предназначенная исключительно для размещения транспортного средства <b>индивидуально-определенная часть здания или сооружения</b>, которая не ограничена либо частично ограничена строительной или иной ограждающей конструкцией и границы которой описаны в установленном законодательством о государственном кадастровом учете порядке.</p> <p>По сути пункты П 8.105-8.107,8.108, таблица 8.4, 8.114 описывают места стоянки автотранспорта, которые могут быть как в зданиях и сооружения, так и на улицах (в соответствии с СП автостоянки).</p> <p>Целесообразно ввести общее понятие - <b>место для стоянки (размещения) индивидуального автотранспорта</b>, которое включает в себя парковку (парковочное место) и (или) машино-место</p>	<p>Заменить понятие машино-места на места для стоянки (размещения) индивидуального автотранспорта (далее – парковочные места)</p> <p>Либо заменить машино-места на понятие из пункта стоянки для хранения и парковки легковых автомобилей</p>

<b>Таблица 8.4</b>		
<b>8.110</b>	<b>В зонах жилой застройки предусматриваются стоянки для хранения и паркования легковых автомобилей населения при пешеходной доступности не более 800 м, а в районах реконструкции – не более 1200 м.</b>	
<b>П 8.117</b>	<p>Расстояние пешеходных подходов от стоянок для паркования легковых автомобилей следует принимать:  - до входов в жилые дома – не более 200 м;  Не ясно что такое паркование автомобилей - это постоянное место для хранения или это гостевая/временная парковка? При этом дальность для хранения противоречит п 8.110 (не более 800м).  Серьёзные разночтения между пунктами приведут к разной трактовке и применению их.</p>	<b>Заменить слово «паркования» на «гостевые парковки» или «временной парковки» ...</b>

<b>17.6.3.17</b>	<p>Ссылка на СП 396.1325800 в данном пункте вынудит проектировщиков формировать небезопасную для пешеходов внутриквартальную сред.</p> <p>СП 396. Нормирует улично-дорожную сеть с активным движением, а не внутриквартальную, жилую. На внутриквартальных и придомовых территориях наоборот стоит понижать ширины проездов и делать среду более безопасной для пешеходов с учетом Методов успокоения движения Минтранса.</p> <p>Так же стоянки в кварталах и на участках ЖК нужно делать в соответствии с СП. Стоянки автомобилей (113). Например, выезды с парковок по СП 113 рассчитываются исходя из радиуса поворота автомобиля, при перпендикулярной парковке автомобилю достаточно 5-5,5м для выезда. По СП 396 при перпендикулярной парковке в УДС ширина проезда должна быть 6,5м.</p> <p>При строительстве проездов на внутриквартальных территориях и вдоль домов в 6,5 м в итоге люди паркуются со всех сторон (с одной стороны перпендикулярно, со стороны фасада параллельно).</p> <p>Из-за параллельной парковки пожарная техника не может подъехать к домам и спасти людей. При размещении проездов в 5-5,5 м и параллельной парковки (со стороны дома мало кто паркуется и тем самым среда становится более безопасной)</p>	<p><b>Исключить СП396.1325800</b> из пункта поскольку он регулирует территории УДС, а не внутриквартальные.</p> <p>Либо прописать действие СП 396 исключительно на внутриквартальных территориях общего пользования. Уточнить в примечание что действие СП 396 на участки многоквартирных домов не распространяется. .</p>
------------------	--	--

<p><b>Приложение Б</b></p>	<p>коэффициент плотности застройки - отношение суммы площадей зданий и сооружений, определяемой по СП 54.13330, СП 118.13330, <b>к площади территории</b>. – Стоит уточнить к площади какой территории. (квартал или функциональная зона?)</p> <p>Поскольку в СП 54.13330, СП 118.13330 идет речь об общих площадях жилых и не жилых объектов, то из примечания 2 приложения Б следует убрать уточнение про площади по внешним размерам здания.</p> <p>Внешние поэтажные размеры здания не соответствуют их общим площадям, поэтому это вносит разночтение и вариативность подсчета коэффициента плотности застройки по всей России. Коэффициент должен считаться точно и однозначно</p>	<p>коэффициент плотности застройки - отношение суммы площадей зданий и сооружений, определяемой по СП 54.13330, СП 118.13330, <b>к площади территории (площадь квартала при разработки документации по планировке, площадь функциональной зоны при разработке Генплана и мастер-плана населенного пункта)</b></p>
<p><b>Таблица 17.3 – Размеры отступов придомовых площадок</b></p>	<p>Хотелось бы увидеть более подробно расписанное примечание по расстоянию от площадок для занятий физкультурой). Сталкивалась с неверным толкованием данного пункта от главного художника комитета по благоустройству (они согласовывают площадки в сложившихся территориях), они просто игнорируют цифру 40 метров.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. * <b>Наибольшие значения (40м) следует необходимо принимать для хоккейных, баскетбольных и футбольных площадок (а так же любых площадок для командных видов спорта), наименьшие - для площадок для настольного тенниса.</b></li> <li>2. <b>Дополнительно указать расстояние от окон жилых и общественных зданий до хозяйственных площадок заглубленного типа, например не менее 12 м</b></li> </ol>
<p><b>Таблица 12.5 п. 12.35</b></p>	<p>Хотелось бы внести изменения в. Расстояние, м, по горизонтали (в свету) от подземных сетей до бортового камня улицы, дороги кромки проезжей части, укрепленной полосы обочины) Уточнить, что это требование касается только УДС выделенных в красных линиях. И при этом данное требование не касается земельных участков, в которых проезды и тротуары не выделяются красными линиями и являются внутриучастковыми. Также, исключить это требование для бортовых камней размером 80x200мм. отделяющие газоны и тротуары.</p>	

**В СП 42 необходимо добавить таблицу соответствия категорий улиц и дорог с категориями из СП34.**

Поясняю: большая неразбериха у заказчика и экспертизы. Когда дорога, например федеральная или региональная заходит в населенный пункт, эксперты в большинстве своем требуют прописать категорию по СП 42. В ТЗ а Заказчик начинает выдумывать что ему выгоднее, но при этом эксперт ждет совсем другого. + чаще всего нормы не совпадают и в параметрах и приходится перепроектировать.

Предлагаем:

1. увязать категории добавив таблицу соответствия.
2. указать, что параметры поперечного профиля в нас. пунктах на федеральных /региональных дорогах следует применять исходя из требований СП 42 по параметрам соответствующей категории из табл.(таблица соответствия), но не меньше параметров СП 34 для рассматриваемой категории.

Пример таблицы:

Категория дорог и улиц	Основное назначение дорог и улиц
Магистральные городские дороги:	
1-го класса - скоростного движения	1 А; 1 Б
2-го класса - регулируемого движения	1 В
Магистральные улицы общегородского значения:	
1-го класса - непрерывного движения	1 А; 1 Б
2-го класса - регулируемого движения	1 А; 1 Б
3-го класса - регулируемого движения	1 В
Магистральные улицы районного значения	II
Улицы и дороги местного значения:	
- улицы в зонах жилой застройки	II-III-IV (II-III в зависимости от кол-ва

			полос движения)
		- улицы в общественно- деловых и торговых зонах	II-III
		- улицы и дороги в производственных зонах	II-III
		Пешеходные улицы и площади	IV

Руководитель подразделения,  
ответственного за подготовку отзыва

*директор по развитию*  
\_\_\_\_\_ (должность)  
*[подпись]*  
\_\_\_\_\_ (подпись)

*[подпись]*  
\_\_\_\_\_ (инициалы, фамилия)

Составитель отзыва

*специалист*  
\_\_\_\_\_ (должность)  
*трау. сопровождение*  
*[подпись]*  
\_\_\_\_\_ (подпись)

*[подпись]*  
\_\_\_\_\_ (инициалы, фамилия)