

Жоголева Анна Владимировна, **Подливахина** Алёна Сергеевна
Самарский государственный технический университет

Zhogoleva Anna, **Podlivakhina** Alena
Samara State Technical University

ПАРКОВОЧНОЕ ПРОСТРАНСТВО ИСТОРИЧЕСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ САМАРЫ

PARKING SPACE OF THE HISTORICAL SETTLEMENT OF SAMARA

Развитие многофункциональных общественно-деловых зон в границах исторического поселения, многоэтажное жилищное строительство осуществляется в тесной градостроительной связи с увеличением транспортной нагрузки на территорию, в том числе личным автотранспортом постоянного и прибывающего в дневное время населения. Описывается комплексное транспортно-градостроительное, урбанистическое натурное исследование с целью выявления параметров существующего парковочного пространства исторического центра Самары и разработка предложений по формированию единого парковочного пространства.

The development of multifunctional public and business zones within the boundaries of the historical settlement, multi-story housing construction is carried out in close urban planning connection with the increase in the transport load on the territory, including personal vehicles of the permanent and arriving population during the daytime. A comprehensive transport and urban planning, urbanistic natural study is described with the aim of identifying the parameters of the existing parking space of the historical center of Samara and developing proposals for the formation of a single parking space.

Ключевые слова: исторический центр, устойчивое развитие, градостроительство, транспортная инфраструктура, единое парковочное пространство, стоянки, подземные стоянки, плоскостные стоянки, обвалованные стоянки, парковочные карманы, парковочные полосы

Keywords: historical center, sustainable development, urban planning, transport infrastructure, unified parking space, parking lots, underground parking lots, flat parking lots, banked parking lots, parking pockets, parking strips

Формирование комфортной городской среды стало одним из ключевых направлений урбанизации Российской Федерации. В условиях роста численности городского населения, особенно в крупных городах, центрах городских агломераций, создание удобных и безопасных пространств для жизни, работы и досуга горожан, обеспечение их всеми видами городской инфраструктуры, приобретает особую значимость [1]. Однако текущее состояние городской инфраструктуры во многих крупных российских городах нельзя

считать соответствующим современным требованиям, как с пространственной, технической, так и с социальной точки зрения.

Одной из самых сложных городских систем является система транспортной организации сложившихся городских территорий, особенно центральных [2]. Перегруженность улично-дорожной сети, уличные заторы, удлиняющиеся ежедневные маятниковые миграции, дефицит парковочных мест, загруженность общественного транспорта в утренние и вечерние часы требуют принятия комплексных

решений в области транспортного и градостроительного планирования. Необходимость интеграции различных видов транспорта, маршрутизация сложных пассажирских корреспонденций, в том числе индивидуальной мобильности горожан позволит создать более эффективные и удобные маршруты маятниковых миграций, поможет снизить нагрузку на улицы и городские парковочные пространства, улучшит экологическую обстановку.

Протяженность и площади крупных российских городов, включая и Самару, определяют необходимость использования горожанами разных видов транспорта (пригородного, городского общественного, внеуличного, рельсового, личного, арендного, средств индивидуальной мобильности и пр.) [3]. В таких условиях важно при реконструкции транспортной инфраструктуры уделять внимание грамотному разделению потоков общественного транспорта, автомобилей, средств индивидуальной мобильности, пешеходов, организации удобной стоянки транспорта, как временной, так и постоянной.

Развитие многофункциональной общественно-деловой зоны в границах исторического поселения Самары, многоэтажное жилищное строительство последних сорока лет увеличили в том числе и транспортную нагрузку на территорию. В ходе всего градостроительного развития парковочное пространство исторического центра Самары никогда не выступало отдельным объектом градостроительного проектирования. Важным признаком дифференциации парковочного пространства и разделения его объектов являются время хранения автомобиля, целевые группы пользователей [4].

Парковочное пространство исторического поселения Самары и прилегающих территорий включает:

1. Объекты постоянного хранения автомобилей:

- внеуличные (многоуровневые отдельно-стоящие стоянки (паркинги) открытого и закрытого типа, плоскостные стоянки, гаражные и гаражно-строительные кооперативы, встроенно-пристроенные,

обвалованные, подземные стоянки);

2. Объекты временного хранения автомобилей (кратковременное хранение не более 12 ч на стоянках автомобилей на незакрепленных за конкретными владельцами машино-местах):

- внеуличные (гостевые стоянки, многоуровневые отдельно-стоящие стоянки (паркинги) открытого и закрытого типа, встроенно-пристроенные, обвалованные, подземные стоянки, приобъектные плоскостные стоянки, перехватывающие парковки);
- уличные парковки (парковочные полосы и карманы).

Места для постоянного и временного хранения автомобилей местных жителей, посетителей общественно-деловой зоны исторического поселения, работающих и учащихся в исторической части города, планировались в процессе городского развития: в проектах дорожного строительства и благоустройства улиц и площадей (стоянки на площадях Театральной, Куйбышева, парковочные карманы вдоль улиц Чапаевской, Молодогвардейской); в проектных решениях жилых и деловых комплексов с подземными и встроенно-пристроенными стоянками (ЖК «Чемпион», БЦ «Глобус» и пр.); при планировке земельных участков в ходе строительства, реставрации и реконструкции общественных зданий, привлекающих посетителей (Дворец спорта, Самарский государственный цирк, БЦ «Волга Плаза», Троицкий рынок, и пр.); в проектах многоуровневых гаражей-паркингов (ул. Арцыбушевская, 42А, ул. Коммунистическая, 4А). Такое строительство имеет разрешительную документацию, расчетные обоснования, соответствует строительным нормам, проходит стадию экспертизы. [5]

Постепенно в историческом центре Самары все чаще используется подземное парковочное пространство, большей частью под вновь возводимыми жилыми комплексами повышенной этажности (более 1450 м/м). Самым значимым примером строительства общественно-

делового комплекса с подземной и открытой плоскостной наземной стоянкой, не выходящей на красную линию улицы, можно отметить БЦ «Капитал-хаус», по адресу ул. Льва Толстого, 123. Такое строительство позволяет максимально сохранить историческую среду. Строительство отдельно стоящих многоуровневых надземных гаражей в исторической среде встречается нечасто. Здания таких гаражей расположены по адресу: ул. Арцыбушевская, 42А, ул. Коммунистическая, 4А и пр.

Важным условием формирования парковочного пространства исторической части Самары, в том числе и в объединенной зоне охраны ИП, являются условия работы с рельефом. Вертикальная планировка склонов высоких берегов р. Волги позволила спланировать и организовать ряд стоянок разных типов: приобъектных плоскостных наземных стоянок (Самарский государственный цирк имени О. Попова, БЦ «Волга Плаза»), приобъектных плоскостных наземных платных стоянок (Дом профсоюзов), гаражно-строительных кооперативов (ГСК № 517, Лесная, 3, ГСК № 504, Студенческий переулок), ведомственных гаражей (Волжский проспект, 19а), парковок внутри исторических кварталов (заглубленный паркинг в историческом квартале №7, расположенный по ул. А. Толстого рядом с ОКН «Домходный дом Субботиной-Мартинсон»).

На территории исторического поселения расположены три транспортных объекта внешнего транспорта: Самарский железнодорожный вокзал, Самарский речной вокзал, речной причал на Ульяновском спуске. Эти объекты имеют на прилегающих территориях перехватывающие парковки, но вместимость их недостаточна, чтобы потенциально обеспечить потребности всех пассажиров транспортных объектов, имеющих возможность добраться до транспортного узла на собственном автомобиле.

В границах объединенной зоны охраны исторического поселения и вне ее большая часть парковочного пространства сформировалась вне архитектурных проектов и градостроительных решений. Места для хранения автомобилей на придомовых территориях

устраиваются стихийно, самозахватом, на свободных участках внутри кварталов, затесняя жилые дворы, располагаясь как под открытым небом, плоскостными стоянками, так и отдельными парковочными местами вдоль внутри-дворовых проездов, так и с устройством отдельных боксов – гаражей. Такие места хранения вмещают более 1700 м/м [6].

Места постоянного хранения личного автотранспорта местных жителей чаще всего представляют собой капитальные гаражные боксы из силикатного кирпича, крытые металлическим листом, построенные силами гаражно-строительных кооперативов. Такие объекты располагаются как вне ОЗО исторического поселения, на территориях промышленно-коммунального назначения, вдоль железной дороги, так и на внутриквартальных территориях исторического поселения. Общая вместимость их составляет более 1100 м/м.

При невозможности размещения нормативного количества парковочных мест на внеуличных парковках допускается размещение парковочных мест на улично-дорожной сети при достаточной пропускной способности ее элементов [7]. При этом такое размещение рекомендуется рассматривать как временную меру. В связи с этим уличное пространство исторического центра Самары интенсивно используется под парковку, как временную, так и постоянную. Практически все улицы исторического поселения имеют парковочные полосы с разными режимами использования (чередование четных и нечетных дней использования, запрет на парковку в определенные часы и дни недели и пр.): продольные и поперечные (Венцека, Пионерская, Самарская, Галактионовская), четырехполосные и двухполосные (Чапаевская, Молодогвардейская, Никитинская, Арцыбушевская), с движением общественного транспорта и без (Фрунзе и Буянова и пр.). Уличная парковка на отдельных улицах и их фрагментах необходимая и удобная, на других улицах, имеющих важное значение для организации движения общественного транспорта, оказывается неуместной и мешающей дорожному или пешеходному движению.

Некоторые исторические площади Самары имеют сегодня преимущественно пешеходное значение и спланированное парковое озеленение – Самарская площадь (бывшая Воскресенская), Ильинская площадь, сквер им. Высоцкого (бывшая Троицкая площадь). Но есть исторические площади, используемые под парковочное пространство: на площади Революции устроено около 50 м/м общего пользования в приобъектных парковочных карманах, площадь Куйбышева имеет парковки (всего 120 м/м), в центре Театральной площади организована парковка вместимостью 84 м/м. Если обширная площадь Куйбышева, для которой необходимо сохранить возможность сквозного проезда транспорта шириной во всю площадь для организации парадов, шествий, концертов, массовых мероприятий, может в будние дни служить городским парковочным пространством для многочисленных посетителей и работников близ расположенных общественно-деловых объектов, то хранение личного транспорта на камерных исторических Театральной, Хлебной и площади Революции нарушает их ансамбли, не дает возможности сформировать площади более открытыми для восприятия объектов культурного наследия, озелененными, комфортными.

Всего в границах исторического поселения Самары выделено несколько типов парковочных пространств (уличных и внеуличных), общего пользования и в частной собственности, совокупность которых представляет парковочное пространство территории (рис. 1). Среди них:

Уличные парковки:

1. Парковочные места общего пользования, размещенные на проезжих частях автомобильных дорог (улиц) исторического поселения. Имеют режимы неограниченного использования, с ограничением хранения по четным/нечетным дням, с ограничением хранения по часам.
2. Парковочные карманы общего пользования в границах улично-дорожной сети. Используются для временного хранения автотранспорта посетителей общественно-деловой зоны.

Внеуличные стоянки и парковки:

3. Приобъектные плоскостные стоянки общего пользования. Устраиваются у объектов общественно-деловой зоны исторического поселения для временного хранения автотранспорта их посетителей. Могут быть устроены на территориях общего пользования, городских площадях без ограничений, могут оборудоваться на частных земельных участках шлагбаумами и ограждениями и предназначаться только для посетителей объектов общественного назначения.
4. Стоянки общего пользования в жилой застройке, на придомовых территориях. Устраиваются на свободных местах внутри кварталов для временного и длительного хранения автотранспорта местных жителей.
5. Платные плоскостные стоянки общего пользования на оборудованных площадках. Устраиваются для временного и длительного хранения автотранспорта как гостей, так и местных жителей.
6. ГСК и ГК (гаражно-строительные и гаражные кооперативы). Используются для постоянного хранения личного автотранспорта местных жителей, находятся в частной собственности. Представляют собой капитальные гаражные комплексы из гаражных боксов и индивидуальных гаражей.
7. Наземные стоянки закрытого типа многоуровневые. Могут быть как отдельно-стоящими, так и встроенно-проектными. В частной собственности юридического лица может находиться все здание паркинга, в частной собственности владельцев могут находиться отдельные машиноместа, а весь паркинг в общей собственности владельцев.
8. Подземные стоянки. Используются для постоянного хранения личного автотранспорта жильцов дома (под жилыми зданиями), для временного хранения автотранспорта работников (под офисными центрами). Находятся в частной собственности юридического лица,

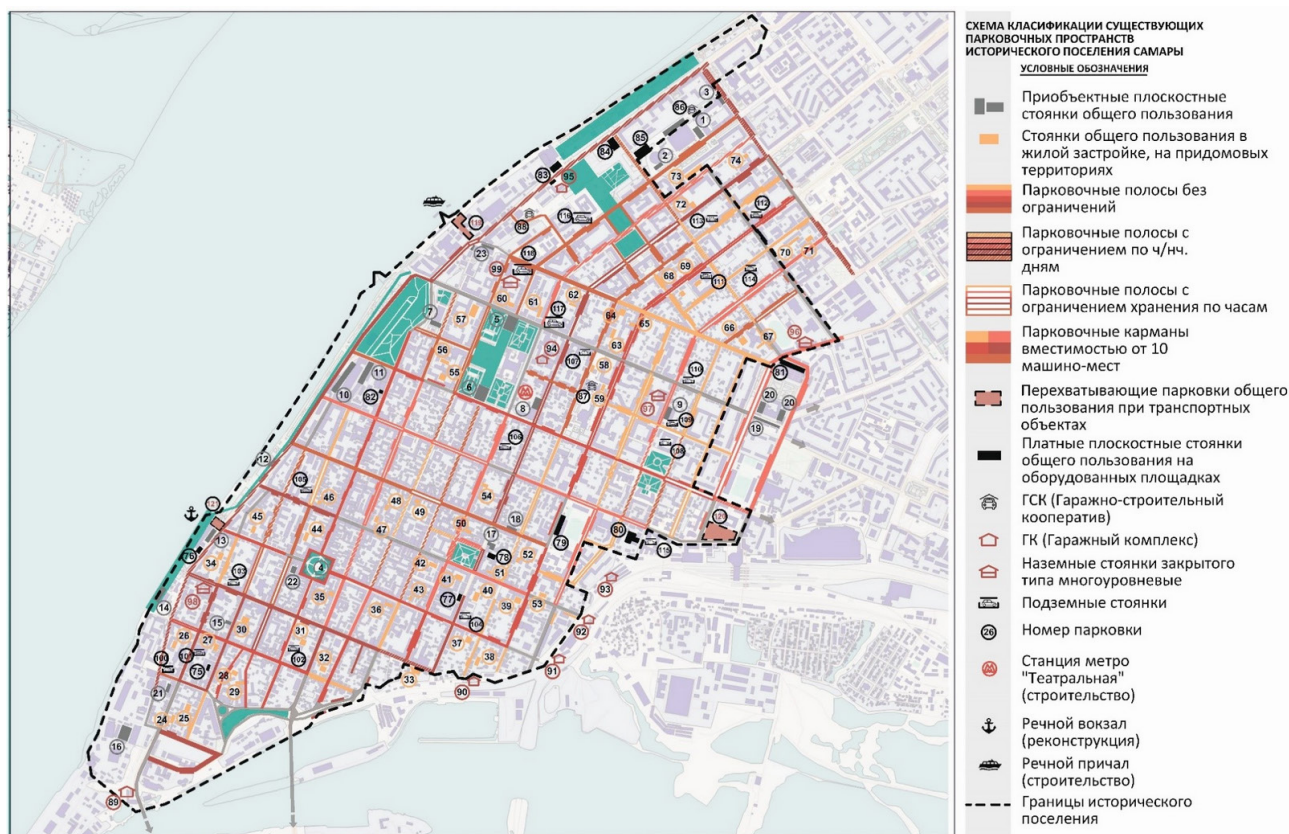


Рис. 1. Схема классификации существующих парковочных пространств исторического поселения Самары

в частной собственности жителей дома могут находиться отдельные машино-места, а вся стоянка в общей собственности владельцев.

9. Перехватывающие парковки общего пользования при транспортных объектах.

Натурные обследования местоположения и вместимости всех типов парковочных пространств исторического поселения позволили провести укрупненный расчет существующего парковочного пространства исторического поселения Самары и выполнить схему существующих парковочных пространств исторического поселения (таблица 1).

Важно проанализировать, как парковочное пространство исторического поселения распределяется по его территории, например, в соответствии со схемой градостроительного зонирования г. Самары (рис. 2) [8].

Парковочное пространство размещается на территориальных зонах исторического поселения и прилегающих территориях следующим образом (рис.2):

1. Непосредственно в границах исторического поселения Самары (Зоны Ц-1 с подзонами, Ц-5м, Ц-5к, Ц-5н, Ц-4т);
2. На прилегающих к историческому поселению территориях производственно-коммунального назначения (ПК-1) вдоль берега р. Самары и железной дороги;
3. Общественно-деловой зоны для размещения объектов общественно-транспортного назначения (Ц-4т) Куйбышевской железной дороги восточнее исторического поселения;
4. Общественно-деловой зоны городского значения (Ц-2) на стрелке рек Волги и Самары;
5. Зоны парков, бульваров набережных в границах и вне границ исторического поселения (Р-2);
6. Жилых зон, примыкающих к границам исторического поселения (Ж-4, Ж-3).

Подсчет и анализ емкости парковочного пространства показал баланс распределения парковочных пространств по территориям (таблица 2).

Таблица 1

Расчет существующего парковочного пространства исторического поселения Самары

№	Наименование	Вместимость, м/м
<i>Уличные парковки:</i>		
	Парковочные места общего пользования, на проезжих частях автомобильных дорог/улиц исторического поселения	7 662 м/м
	Парковочные карманы общего пользования в границах улично-дорожной сети	1 713 м/м
<i>Внеуличные стоянки и парковки:</i>		
	Приобъектные плоскостные стоянки общего пользования	1 598 м/м
	Стоянки общего пользования в жилой застройке, на придомовых территориях	1 778 м/м
	Платные плоскостные стоянки общего пользования на оборудованных площадках	605 м/м
	ГСК и ГК (гаражно-строительные и гаражные кооперативы)	1 571 м/м
	Наземные стоянки закрытого типа многоуровневые	783 м/м
	Подземные стоянки	1 871 м/м
	Перехватывающие парковки общего пользования при транспортных объектах	371 м/м
Итого существующая емкость парковочного пространства исторического поселения Самары: 17 952 м/м		

Таблица 2

Подсчет емкости парковочного пространства по территориальным зонам исторического поселения и прилегающих территорий

№	Наименование	Вместимость, м/м
1	Непосредственно в границах исторического поселения Самары (Зоны Ц-1 с подзонами, Ц-5м, Ц-5к, Ц-5н, Ц-4г)	15 591 м/м, 87 %
2	Прилегающих к историческому поселению территорий производственно-коммунального назначения (ПК-1) вдоль берега р. Самары и железной дороги	105 м/м, 0,6 %
3	Общественно-деловой зоны для размещения объектов общественно-транспортного назначения (Ц-4г) Куйбышевской железной дороги восточнее ИП	838 м/м, 5 %
4	Общественно-деловой зоны городского значения (Ц-2) на стрелке рек Волги и Самары	93 м/м, 0,5 %
5	Зоны парков, бульваров набережных в границах и вне границ ИП (Р-2)	1 035 м/м, 5,3 %
6	Жилых зон, примыкающих к границам исторического поселения (Ж-4, Ж-3)	290 м/м, 1,6 %

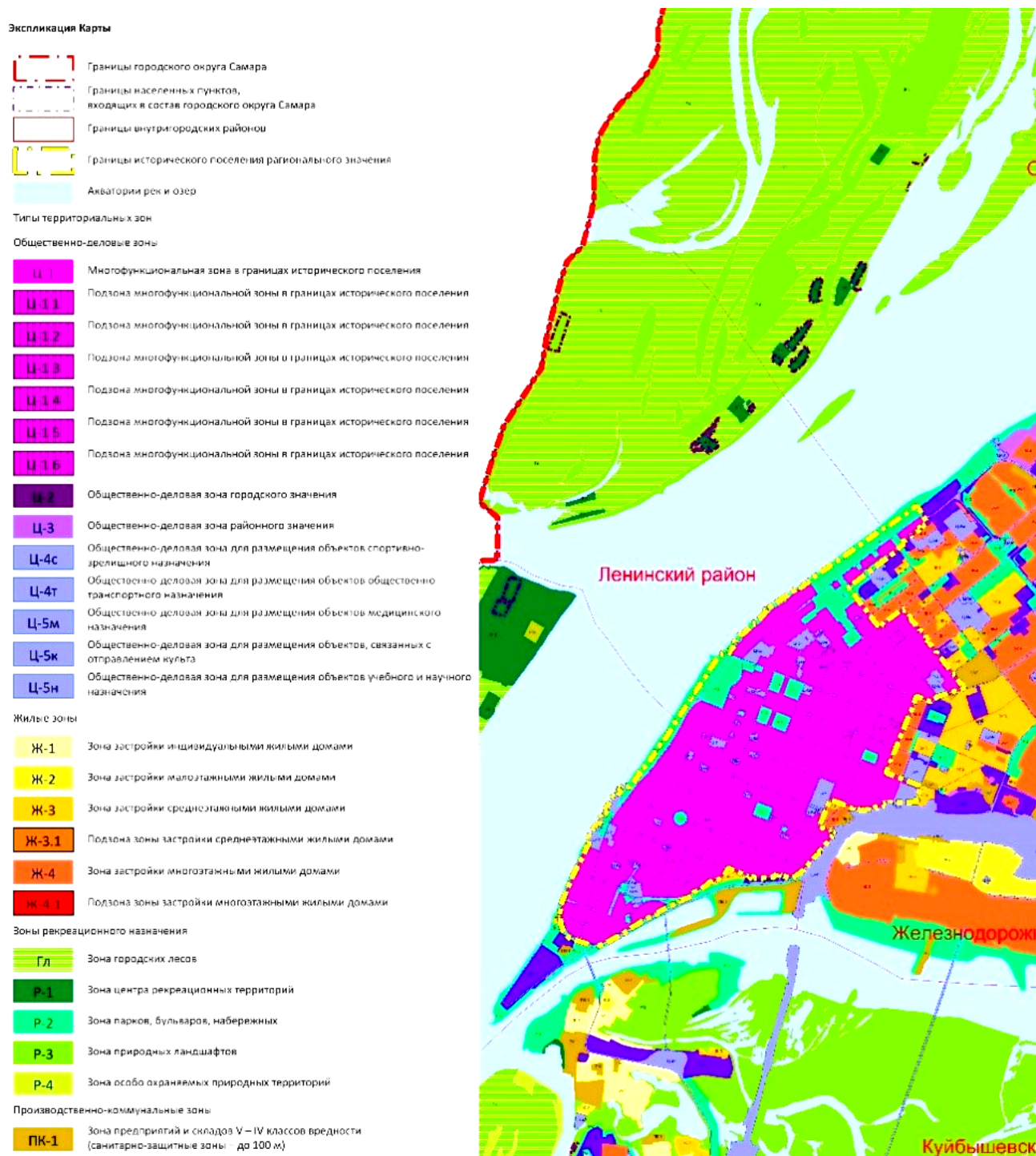


Рис. 2. Карта градостроительного зонирования г. Самары

В составе всех обследуемых территорий парковочные пространства для автотранспорта местных жителей и для автомобилей дневного населения распределяются по-разному.

Для местного населения внеуличное парковочное пространство исторического поселения включает: стоянки общего пользования в жилой застройке, на придомовых территории

ях (1778 м/м), ГК и ГСК (1571 м/м), подземные стоянки под жилыми зданиями (1539 м/м), платные плоскостные стоянки общего пользования на оборудованных площадках (605 м/м), наземные стоянки закрытого типа многоуровневые (533 м/м), итого: 6026 м/м. Внеуличное парковочное пространство для транспорта местных жителей дополняется

парковочными местами общего пользования на улицах: парковочными полосами и карманами (9375 м/м) (таблица 3).

Для прибывающего днем населения парковочное пространство исторического поселения включает: подземные стоянки под общественными зданиями (332 м/м), перехватывающие парковки общего пользования при транспортных объектах (371 м/м), наземные стоянки закрытого типа многоуровневые (250 м/м), платные плоскостные стоянки общего пользования на оборудованных площадках (605 м/м), приобъектные плоскостные стоянки общего пользования (1596 м/м), парковочные приобъектные карманы общего

пользования на тротуарах улиц исторического поселения вместимостью от 10 м/м (1713 м/м), итого: 4867 м/м. Парковочное пространство для транспорта дневного населения дополняется парковочными местами общего пользования на крайних правых полосах улиц (7662 м/м) (таблица 3).

Уличное парковочное пространство исторического поселения Самары (9375 м/м) используется одновременно как для кратковременной стоянки автотранспорта дневного населения (в дневное время суток в будние и выходные дни), так и для временной стоянки машин местных жителей (вечернее и ночное время будних дней и выходные дни).

Таблица 3

**Расчет парковочного пространства для автотранспорта
местных жителей и «дневного» населения**

№	Наименование	Вместимость, м/м
Парковочные пространства для автотранспорта местных жителей		
	Стоянки общего пользования в жилой застройке, на придомовых территориях	1778 м/м
	ГК и ГСК	1571 м/м
	Подземные стоянки под жилыми зданиями	1539 м/м
	Платные плоскостные стоянки общего пользования на оборудованных площадках	605 м/м
	Наземные стоянки закрытого типа многоуровневые	533 м/м
	Итого:	6026 м/м
Парковочные пространства для автомобилей «дневного» населения		
	Подземные стоянки под общественными зданиями	332 м/м
	Перехватывающие парковки общего пользования при транспортных объектах	371 м/м
	Наземные стоянки закрытого типа многоуровневые	250 м/м
	Платные плоскостные стоянки общего пользования на оборудованных площадках	605 м/м
	Приобъектные плоскостные стоянки общего пользования	1596 м/м
	Парковочные приобъектные карманы общего пользования на тротуарах улиц исторического поселения вместимостью от 10 м/м	1713 м/м
	Итого:	4867 м/м
	Парковочные места общего пользования, размещенные на проезжих частях автомобильных дорог (улиц) исторического поселения, пригодные как для хранения автотранспорта дневного населения, так и местных жителей	7662 м/м

Укрупненный расчет показывает, что количество парковочных мест, предназначенных для хранения личного автомобильного транспорта местных жителей вне УДС (стоянки в жилых кварталах, платные стоянки на оборудованных площадках, подземные стоянки, ГСК, ГК), составляет около 6026 м/м, в том числе в границах территориальных зон, прилегающих к границам исторического поселения Самары: ПК-1 – 105 м/м, Р-2- 1035 м/м, Ц-4т – 838 м/м. Из них парковками общего пользования являются 2338 м/м, а в частной собственности находится 3643 м/м.

Исходя из ориентировочной численности населения исторического поселения Самары около 72 000 жителей (Самарский район 29 946 человек, Ленинский район 38 750 человек, Железнодорожный район 3 000 человек) и среднего уровня автомобильной обеспеченности жителей Самары, составляющего 344 автомобиля на 1000 жителей, расчетное количество автомобилей жителей исторического поселения Самары составляет 24 768 машины. Таким образом, даже полное использование уличного парковочного пространства под стоянку автомобилей жителей исторического поселения не закрывает их потребности в парковках (дефицит составляет более 9000 мест), что говорит о необходимости развивать внеуличное парковочное пространство.

Оценить численность приезжающего в будние дни дневного населения исторического поселения возможно несколькими способами: 1) данные мобильных операторов; 2) данные транспортных компаний, занимающихся перевозками пассажиров; 3) данные о числе сотрудников компаний и предприятий, работающих на территории исторического поселения. Только после сопоставления данных можно будет оценить численную потребность в парковках автотранспорта дневного населения исторического поселения Самары. Вывод о дефиците парковочных мест дневного населения можно сделать, исходя из данных социологических опросов жителей Самары.

Анализ полученных в ходе исследования парковочного пространства исторического поселения Самары данных позволяет сделать следующие выводы:

1. Отмечается дефицит парковочных мест в историческом центре города. Эта проблема затрагивает как местных жителей, так и значительное количество дневного населения.
2. Отмечается неравномерность размещения парковочных мест по территории исторического поселения. Это касается как кратковременных парковок, так и длительных и постоянных стоянок. Проблема усугубляется спецификой исторического поселения: плотная квартальная застройка и ограниченное количество свободных земельных участков.
3. Необходимо упорядочить уличные парковки в соответствии с назначением и загруженностью УДС [9]. Решение проблемы требует многостороннего подхода, включающего в себя не только увеличение количества парковочных мест, но и совершенствование системы управления парковками, введение систем управления, развитие альтернативных видов транспорта.
4. Необходимо осваивать подземное парковочное пространство, как под жилыми зданиями и придомовыми территориями, так и в коммерческих объектах. Проектирование и строительство подземных и заглубленных паркингов представляется наиболее перспективным направлением, позволяющим сохранить исторический облик города и одновременно значительно увеличить количество парковочных мест [10].
5. Необходимо осваивать участки со сложным рельефом, например, береговые склоны или участки с перепадами высот, используя кровли стоянок под благоустройство. В таких случаях целесообразно использовать многоуровневые конструкции, и, что особенно важно для сохранения исторического облика, кровли подземных парковок можно использовать для создания скверов, площадок для отдыха. Это позволит интегрировать парковки в городскую среду, не нарушая её целостности.

6. Необходимо планировать строительство паркингов вне центральной зоны исторического поселения, вблизи транспортных магистралей и транспортно-пересадочных узлов с последующей организацией удобных маршрутов общественного транспорта, а также развития средств индивидуальной мобильности, которые существенно снизят транспортную нагрузку от личных автомобилей дневного населения на исторический центр.

Решение проблемы парковки в историческом центре – задача комплексная, требующая внимательного изучения всех факторов и привлечения экспертов различного профиля – архитекторов, градостроителей, транспортных инженеров, экономистов и специалистов по управлению городскими информационными системами. Комплексный подход, сочетающий оптимизацию использования существующей инфраструктуры и грамотное планирование парковочных пространств нового типа, с учетом возможностей кооперирования на одном парковочном объекте стоянок автомобилей местных жителей и дневного населения, может обеспечить комфортный и доступный транспортный доступ для всех категорий пользователей исторического центра.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 N 190-ФЗ. - https://www.mos.ru/upload/documents/files/5215/Kodeksot29_12_2004N190-FZGrKRF.pdf
2. Федеральный закон от 29.12.2017 N 443-ФЗ (ред. от 08.08.2024) «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» - URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_286793/8b7fd7c8a43f24626a692aa7729ea7c5764fc004/
3. СП 113.13330.2023 «СНиП 21-02-99* Стоянки автомобилей» - <https://www.minstroyrf.gov.ru/docs/324792/>

4. СП 118.13330.2012 «Общественные здания и сооружения». - <https://www.minstroyrf.gov.ru/docs/1907/>
5. СНиП 21-02-99, СП 113.13330.2023, Министерство строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации – Стоянки автомобилей - URL: https://rkcon-kbr.ru/images/docs/dostup_sreda/sp_113133302023.pdf
6. Методические рекомендации по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения. Формирование единого парковочного пространства в городах Российской Федерации. Протокол от 25.04.2017 № 2. - URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/10/9518>
7. Бояршинов М. Г., Щукин Ю. А. Особенности функционирования придорожного парковочного пространства // Интеллект. Инновации. Инвестиции. 2024. № 6. С. 89–108. DOI: 10.25198/2077-7175-2024-6-89.
8. ПЗЗ г. Самары, статья 16.1. «Расчетные показатели минимально допустимого уровня обеспеченности территории объектами транспортной инфраструктуры и расчетные показатели максимально допустимого уровня территориальной доступности указанных объектов для населения в случае, если в границах территориальной зоны, применительно к которой устанавливается градостроительный регламент, предусматривается осуществление деятельности по комплексному и устойчивому развитию территории»
9. СП 42.13330.2016. Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89*
10. Веретенников Д.Б., Малюгина Е.А. Актуальность создания системы подземных паркингов в историческом центре Самары // Международный научно-исследовательский журнал. 2020. № 8 (98) . Часть 2. с. 13-17 DOI: 10.23670/IRJ.2020.98.8.035

REFERENCES

1. Urban Development Code of the Russian Federation of 29.12.2004 N 190-FZ. - <https://>

- www.mos.ru/upload/documents/files/5215/Kodeksot29_12_2004N190-FZGrKRF.pdf
2. Federal Law of 29.12.2017 N 443-FZ (as amended on 08.08.2024) "On the organization of road traffic in the Russian Federation and on amendments to certain legislative acts of the Russian Federation" - URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_286793/8b7fd7c8a43f24626a692aa7729ea7c5764fc004/
3. SP 113.13330.2023 "SNiP 21-02-99* Car Parks" - <https://www.minstroyrf.gov.ru/docs/324792/>
4. SP 118.13330.2012 "Public buildings and structures". - <https://www.minstroyrf.gov.ru/docs/1907/>
5. SNiP 21-02-99, SP 113.13330.2023, Ministry of Construction and Housing and Communal Services of the Russian Federation - Car Parks - URL: https://rkcsn-kbr.ru/images/docs/dostup_sreda/sp_113133302023.pdf
6. Methodological recommendations for the development and implementation of measures to organize traffic. Formation of a single parking space in the cities of the Russian Federation. Minutes of 25.04.2017 No. 2. - URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/10/9518>
7. Boyarshinov M. G., Shchukin Yu. A. Features of the functioning of roadside parking space // Intelligence. Innovations. Investments. 2024. No. 6. P. 89–108. DOI: 10.25198/2077-7175-2024-6-89.
8. Land Use and Development Regulations of Samara, Article 16.1. "Calculated indicators of the minimum permissible level of provision of the territory with transport infrastructure facilities and calculated indicators of the maximum permissible level of territorial accessibility of the specified facilities for the population if, within the boundaries of the territorial zone for which the urban development regulations are established, it is envisaged to implement activities for the integrated and sustainable development of the territory"
9. SP 42.13330.2016. Code of Practice. Urban development. Planning and development of urban and rural settlements. Updated version of SNiP 2.07.01-89*
10. Veretennikov D.B., Malyugina E.A. Relevance of creating an underground parking system in the historical center of Samara // International Research Journal. 2020. No. 8 (98). Part 2. pp. 13-17 DOI: 10.23670/IRJ.2020.98.8.035

Для ссылок: Жоголева А.В., Подливахина А.С. Парковочное пространство исторического поселения Самары // Innovative project. 2025. T.10, №17. С. 36-46. DOI: 10.17673/IP.2025.10.17.4

For references: Zhogoleva A.V., Podlivakhina A.S. Parking space of the historical settlement of Samara // Innovative project. 2025. Vol.10, No.17. pp. 36-46. DOI: 10.17673/IP.2025.10.17.4