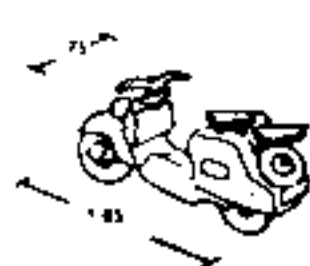


1. Мотоцикл



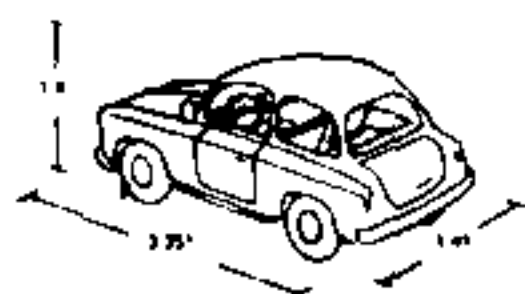
2. Мотоцикл, колесный



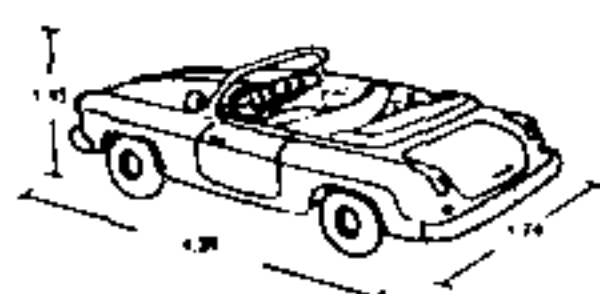
3. Мотоцикл



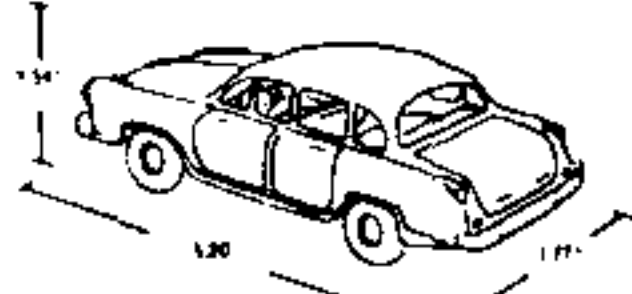
4. Мотоцикл с боковыми колесами



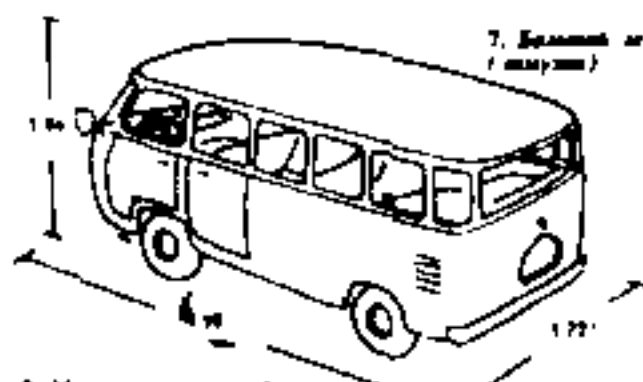
5. Малый пассажирский автомобиль



6. Средний легковой автомобиль открытый (габариты)

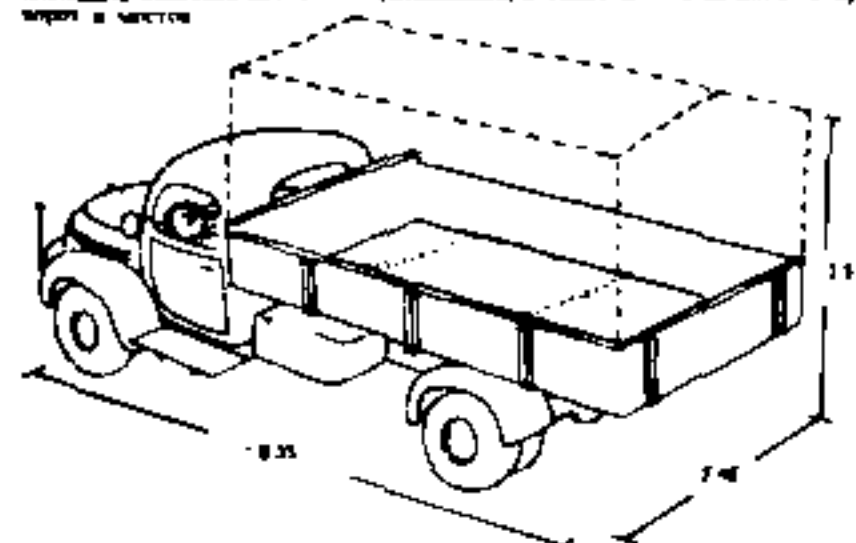
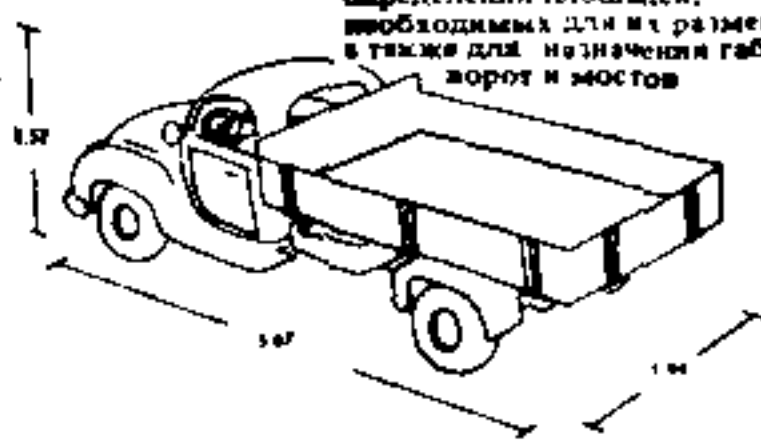


7. Большой легковой автомобиль закрытый (габариты)

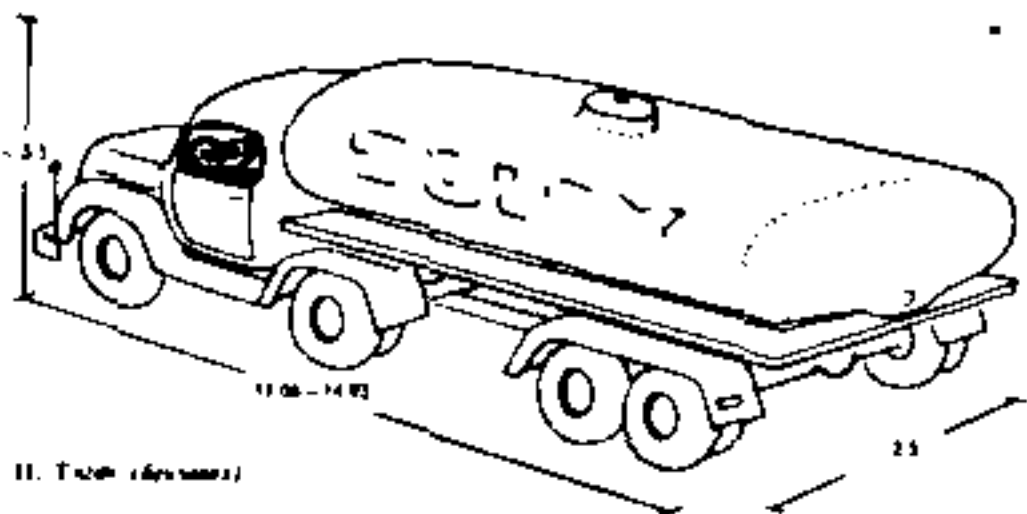


8. Многоместный автобус

Габариты автомобилей приведены в качестве исходных данных для определения площадей, необходимых для их размещения, а также для назначения габаритов ворот и мостов

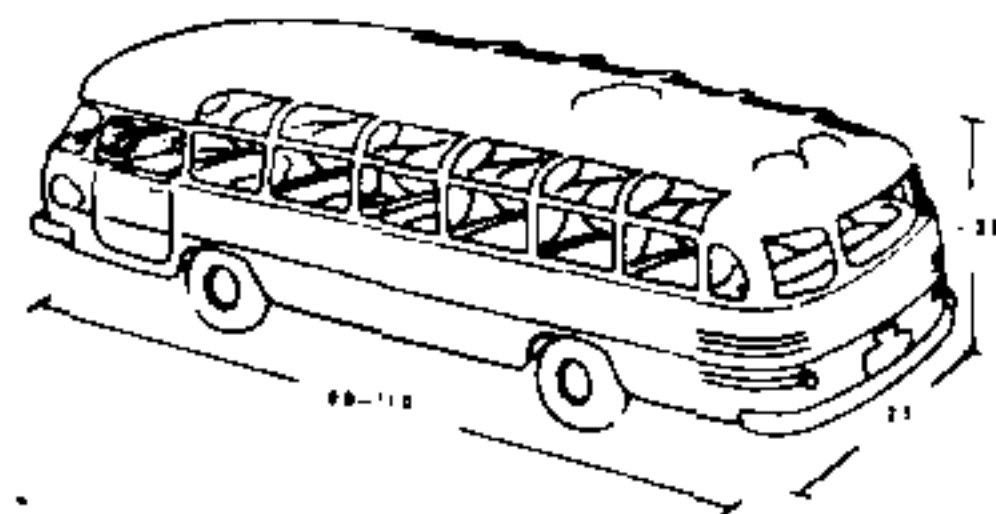


10. Большой грузовик



11. Топливный автомобиль

12. Автомобиль с гидравлическим насосом (подъемный механизм - гидравлический)



13. Автомобиль с гидравлическим насосом

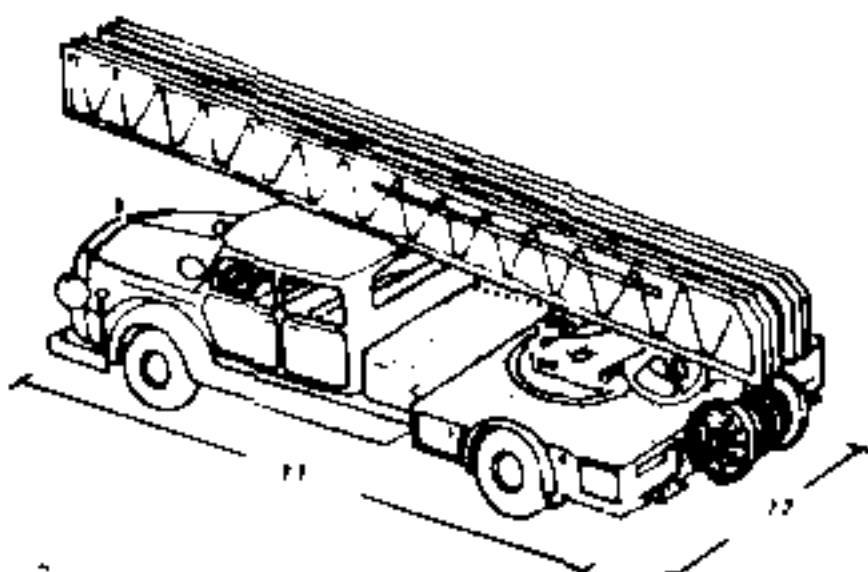
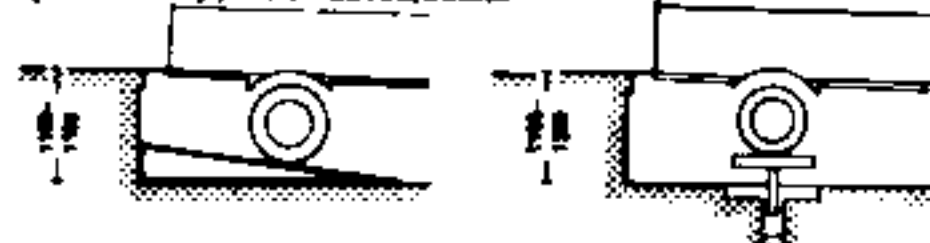


Таблица 1. Контейнерные грузовые автомобили для внутреннего перевозов (габариты и грузоподъемность)

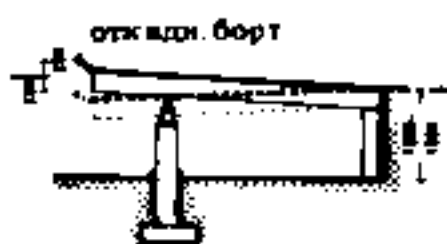
Тип	Ширина, мм	Длина, мм	Высота, мм	Объем, м³	Масса, кг
Н1116	Снаружи 2500 Внутри 2400	6056 5800	2640 2350	32	Без груза около 2500 кг, предел загрузки около 17500 кг
Н1113	Снаружи 2500 Внутри 2440	12192 12000	2600 2400	70	Без груза около 3300 кг, предел загрузки около 26700 кг

Приспособления для выравнивания уровней перегрузки с рампы на грузовой автомобиль

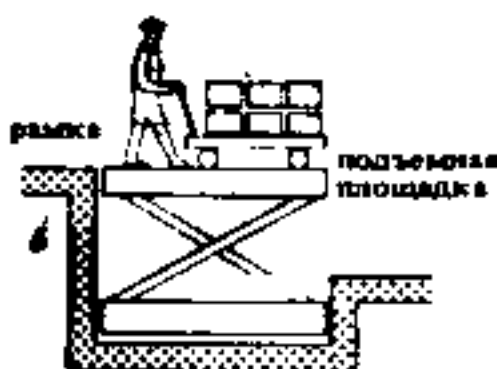
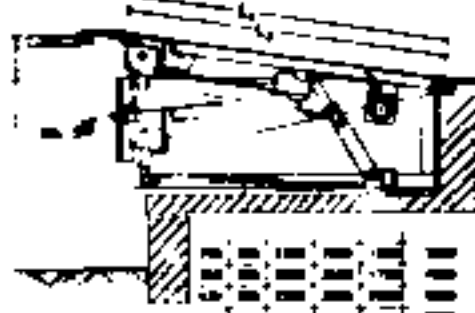


1. Смотровые или переключательные приспособления

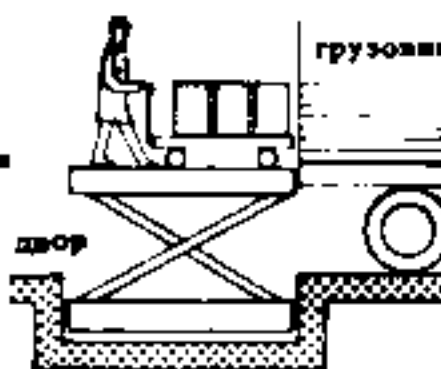
2. Подъемный механизм (для перегрузки груза)



3. Гидравлический подъемник



4. Подъемник для перегрузки груза с рампы на стеллажи склада



5. Подъемник для перегрузки груза с стеллажа склада в грузовик

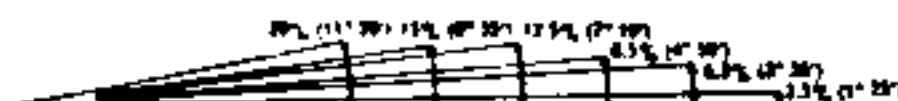
ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ, ПОГРУЗОЧНЫЕ ПЛОЩАДКИ И РАМПЫ

Таблица 1. Размеры обычных автомобилей, мм

Тип автомобиля	Длина	Ширина	Высота, мм (с грузом)	Максимальная грузоподъемность (кг)
Полноприводный	2115-2400	1700-1800	1350-1400	12000-15000
Безприводный	1500-1800	1400-1500	1000-1100	10000-12000
Грузовой	3000-4000	1500-1800	1350-1400	12000-15000
Тягач	10000-12000	2500-3000	1350-1400	12000-15000
Самосвал	3000-4000	1500-1800	1350-1400	12000-15000
Автобус	10000-12000	2500-3000	1350-1400	12000-15000

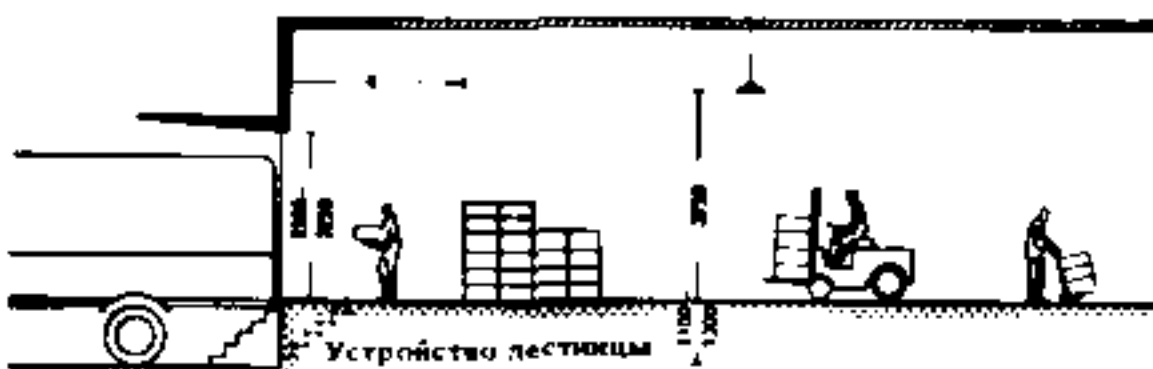
4. Смотровые приспособления (1) - подъем от горизонтального уровня, (2) - подъем от вертикального

уровня, L₁, L₂ - глубина погружения, L₃ - ширина погружения, L₄ - ширина погружения, L₅ - ширина погружения, L₆ - ширина погружения, L₇ - ширина погружения



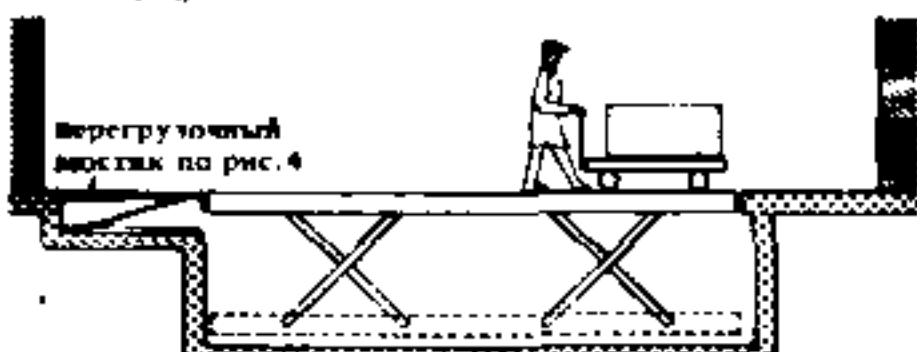
7. Обычные типы рам

1.5° - универсальные круглые рамы.
10-12° - обычные прямоугольные рамы (НФР).
1.5° - универсальные рамы.
6.5° - универсальные рамы с выемкой в центре.
2.5° - универсальные рамы.
Универсальные рамы для загрузки и разгрузки автомобилей с НФР.

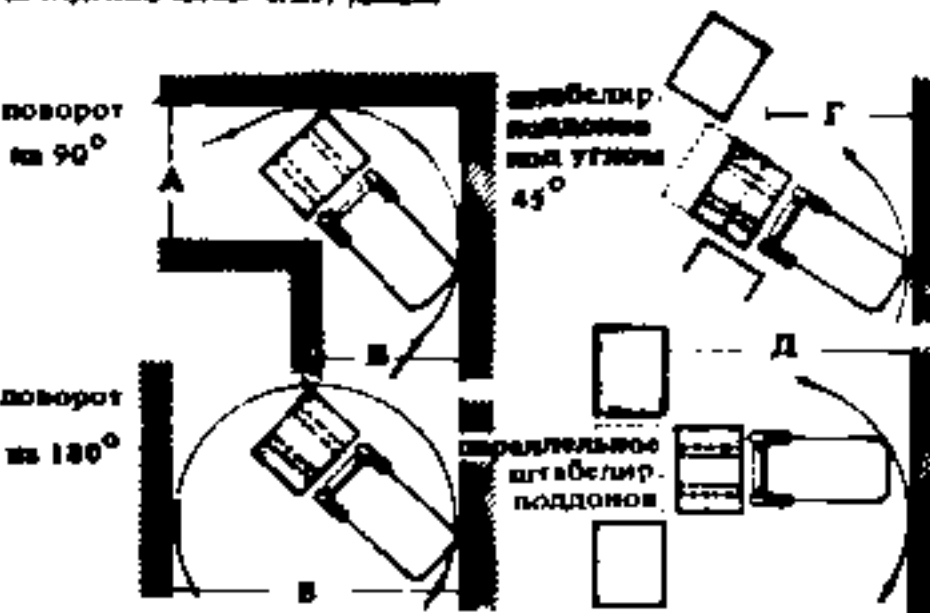


Устройство лестницы за пределами рамы обеспечивает большую безопасность

6. Смотровые приспособления для перегрузки груза с рампы на стеллажи склада



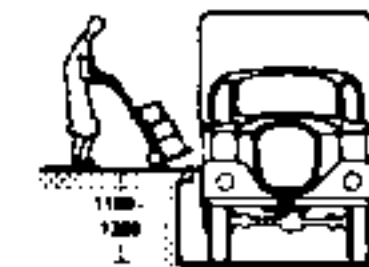
10. Перегородки между рампами



При отсутствии прицепа погрузка сбоку обычно эффективнее

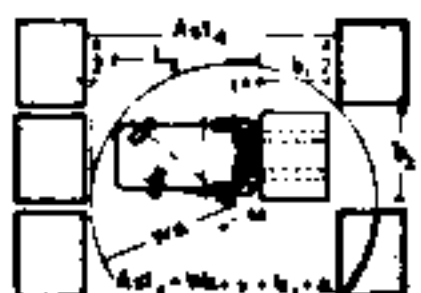
Грузоподъемность, кг	Высота, мм	Длина, мм	Ширина, мм
1000	1000	1700	1400
2000	1000	1700	1400
3000	1000	1700	1400

Длина платформы 1 м 300 мм 1 000 мм



11. Смотровые приспособления для перегрузки груза с рампы на стеллажи склада

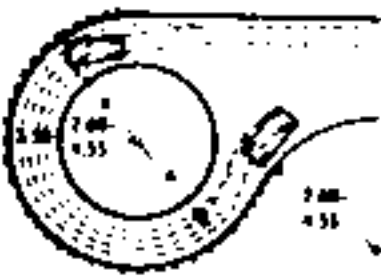
13. Технические характеристики для загрузки и разгрузки груза с рампы на стеллажи склада



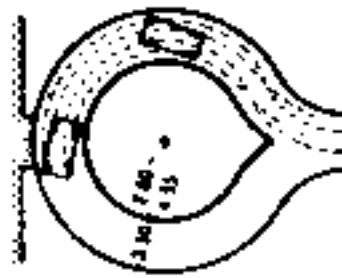
Ширина платформы, мм	Размеры платформы, мм	
	1000x1000	1000x1500
1000	1000	1500
1500	1500	1500
2000	2000	1500
2500	2500	1500

12. Ширина платформы при разгрузке груза с рампы на стеллажи склада

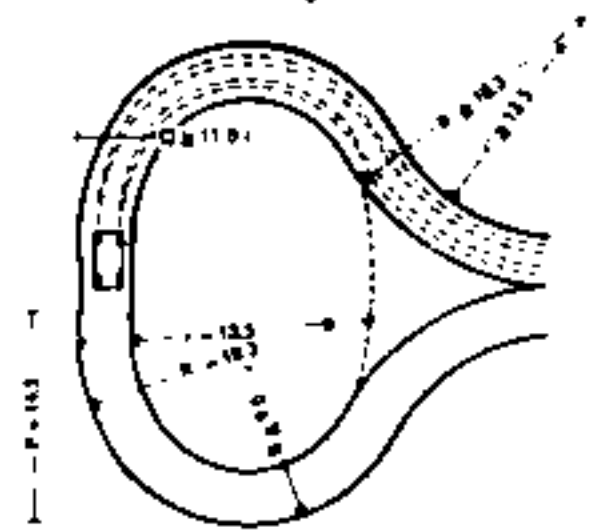
Дистанция от края дороги (в свету) 0,5 м



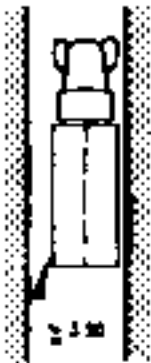
1. Разворот автомобиля в круге радиуса 7,00 м



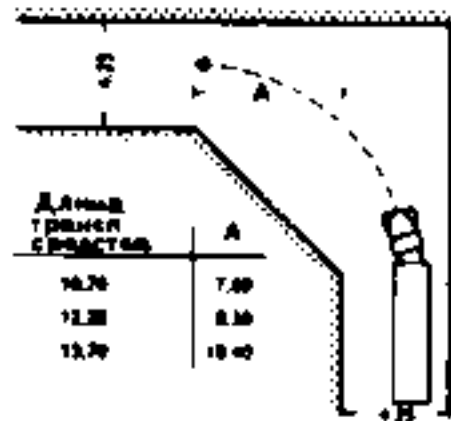
2. Поворотная точка



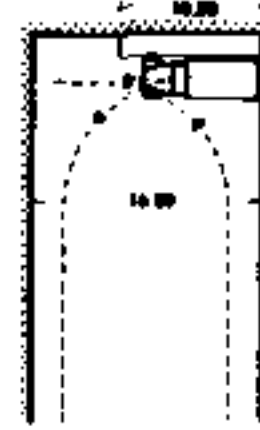
3. Поворотная точка (свободная форма)



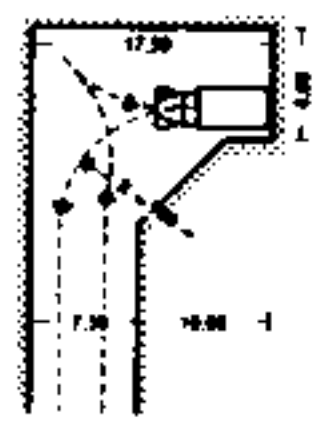
4. Прямой



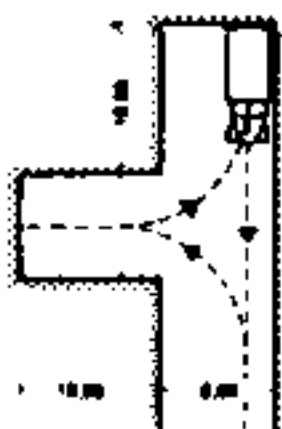
5. Необходимые размеры в свету (м)



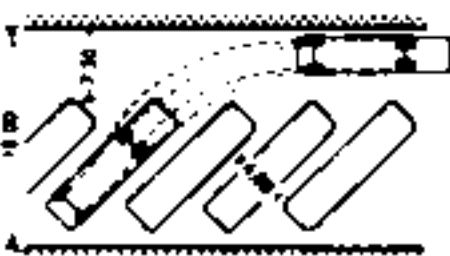
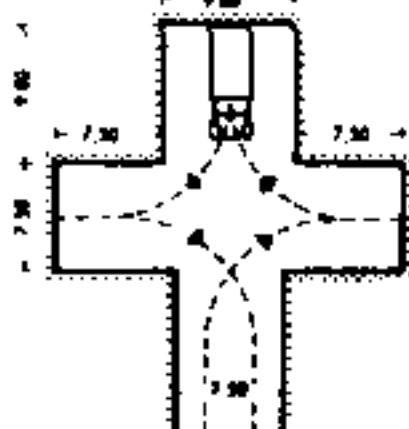
6. Возможные варианты размещения в свету



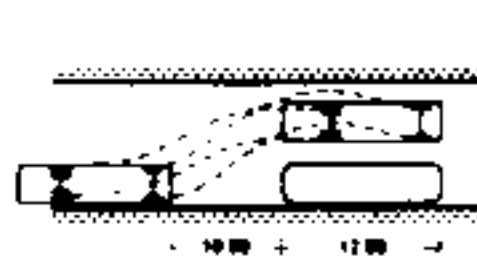
7. Минимум для размещения в свету (свободная форма)



8. Прямой возможный вариант размещения в свету (свободная форма)



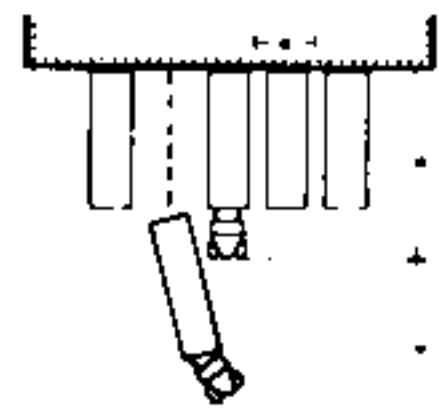
10. Станция автомобилей при угле 45°



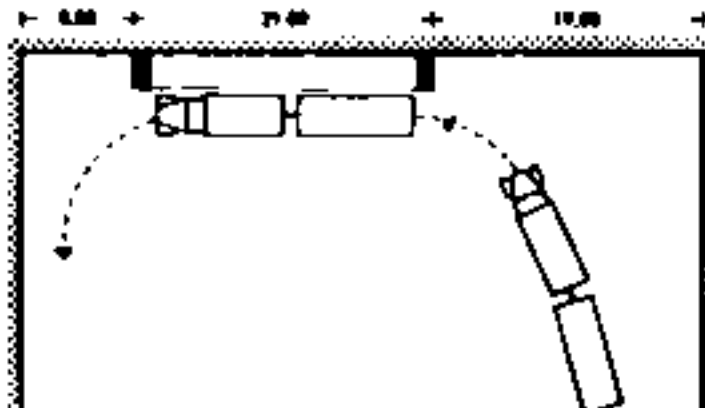
11. Парковка автомобилей при угле 45°



12. Парковка автомобилей при угле 45°



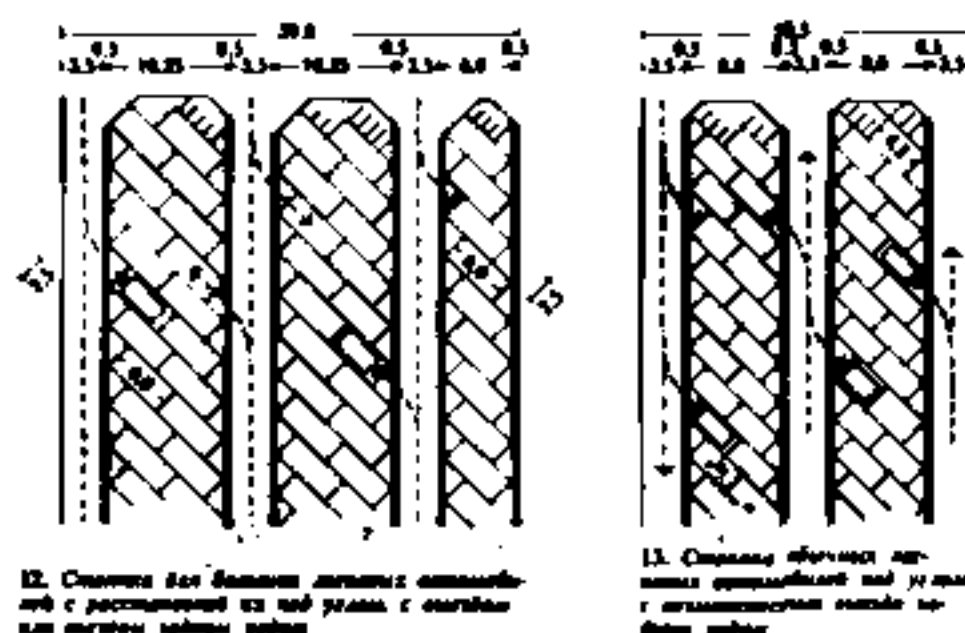
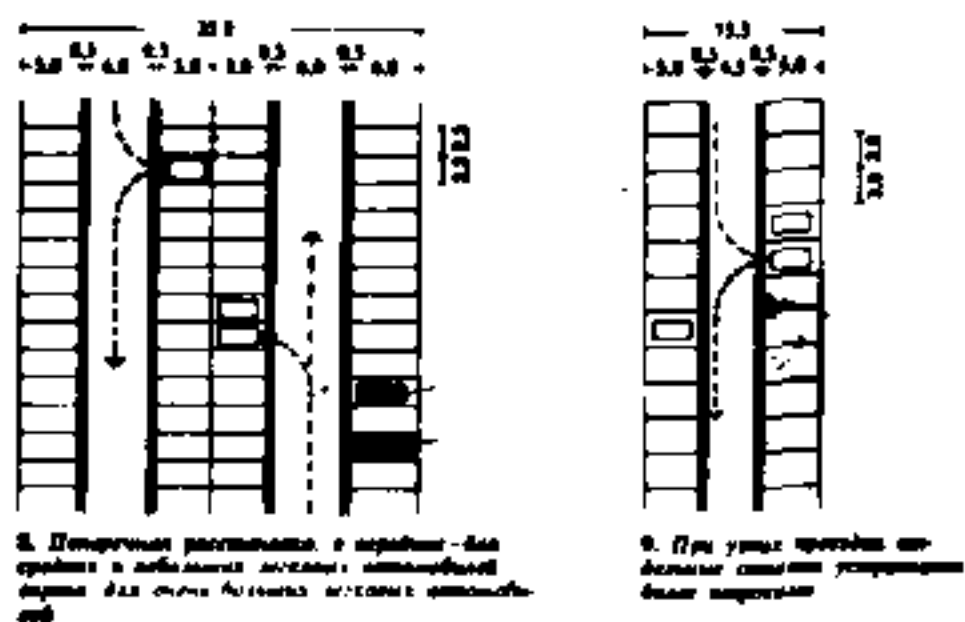
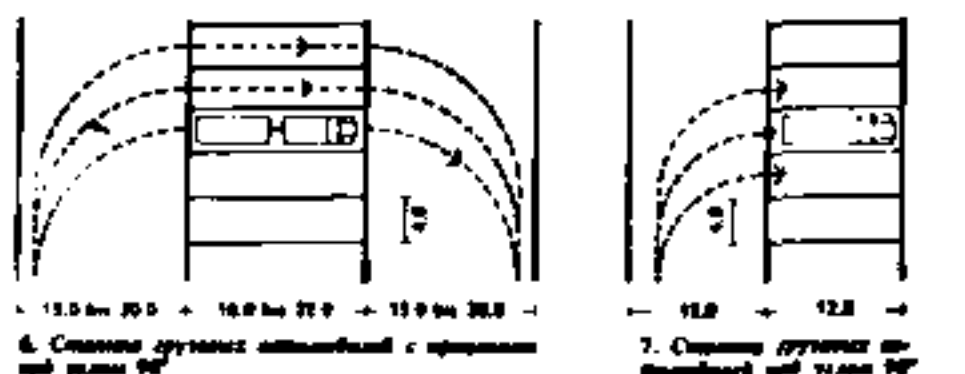
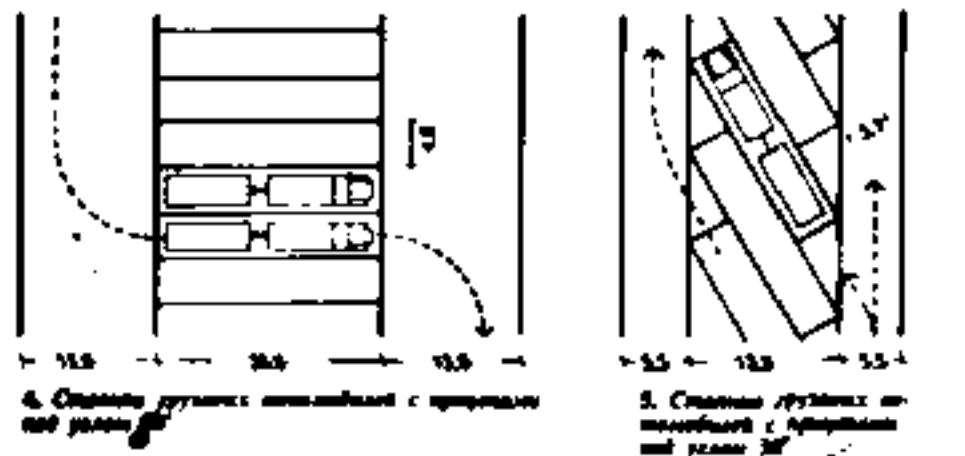
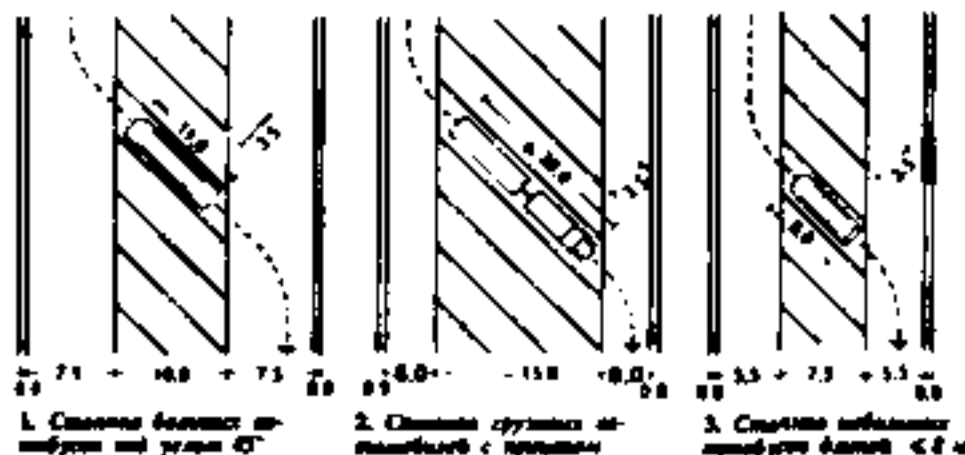
13. Парковка автомобилей при угле 45°



14. Парковка автомобилей при угле 45°

Свободная зона для въезда и выезда тягачей с полуприцепами, м (к рис. 11, 12)

Длина тягача с полуприцепом	Ширина стоянки в	Свободная зона с
10,7	3,00	14
	3,00	13,1
	4,25	11,9
	3,00	14,00
12,50	3,00	13,5
	4,25	12,3
	3,00	17,30
13,75	3,00	16
	4,25	14,65



Стоянки на улице

Границы площадки для длительной остановки автомобилей должны быть четко обозначены, площадка должна быть разделена на проезды и полосы для стоянки. Для подъезда и отъезда автомобилей следует оставлять достаточно места, чтобы обеспечить проход пешеходам (рис. 10 и 13).

Площадь, необходимая для стоянки одного легкового автомобиля без учета подъездов к стоянке, но включая проезды в пределах стоянки (рис. 8-15):

при поперечной расстановке - около 20 м²;

при расстановке под углом - около 23 м² (последний способ все же предпочтительней, поскольку удобнее въезд и выезд автомобилей).

Площадь стоянки для одного легкового автомобиля («Мерседес 300») без учета проездов и подъездов около 5 × 1,8 м.

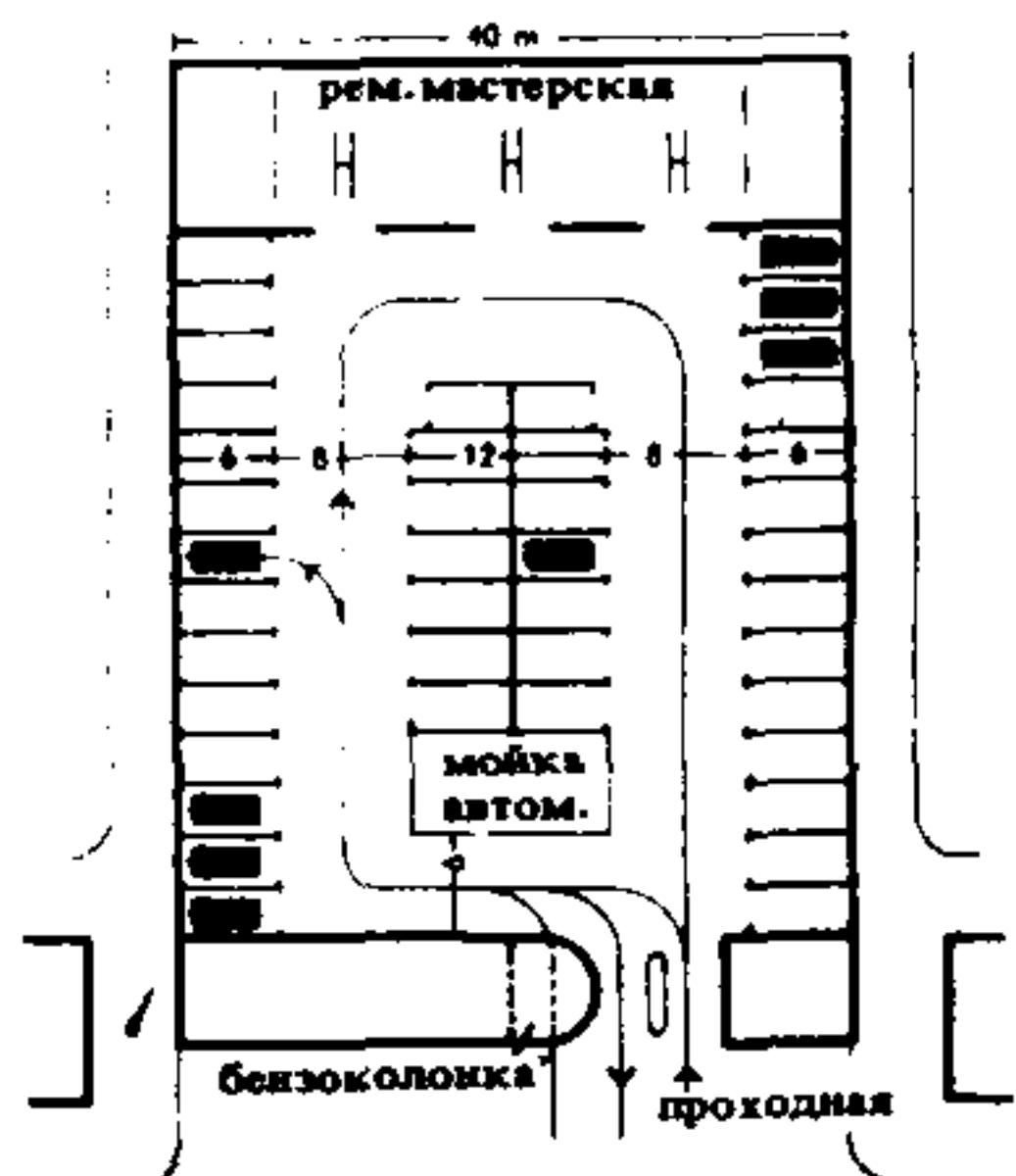
На автомобильных стоянках общей площадью 800 м² и более при наличии охраны и контроля около 20% площади отводится для больших автомобилей (площадь стоянки 6 × 2,1 м). В зависимости от местных условий предусматриваются отсеки для мотоциклов, мопедов и велосипедов.

Стоянки для грузовых автомобилей и автобусов

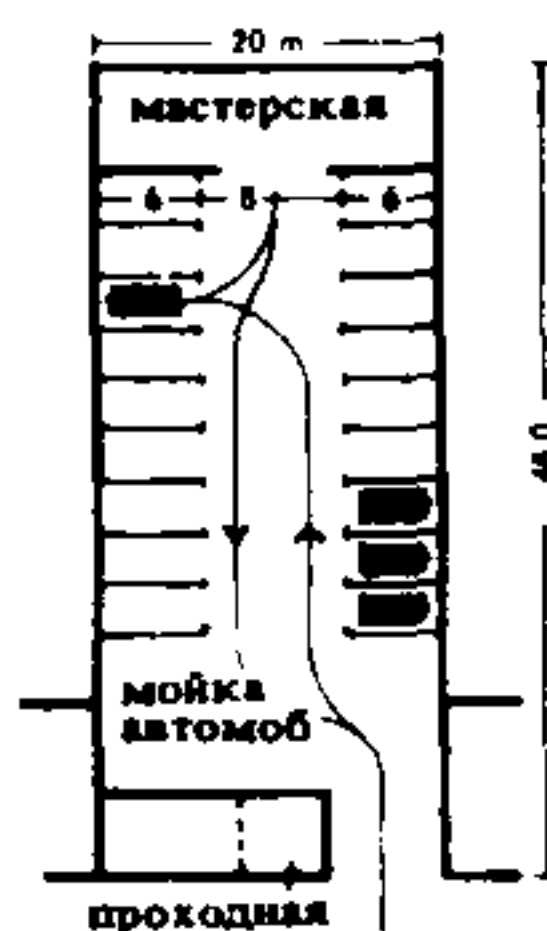
Разметка площадки стоянки на отдельные места нецелесообразна из-за большого различия в габаритах автомобилей.

Для грузовых автомобилей с прицепами предусматривают возможность сквозного проезда (рис. 1-6). Для тягачей с полуприцепами учитывают возможность их движения задним ходом.

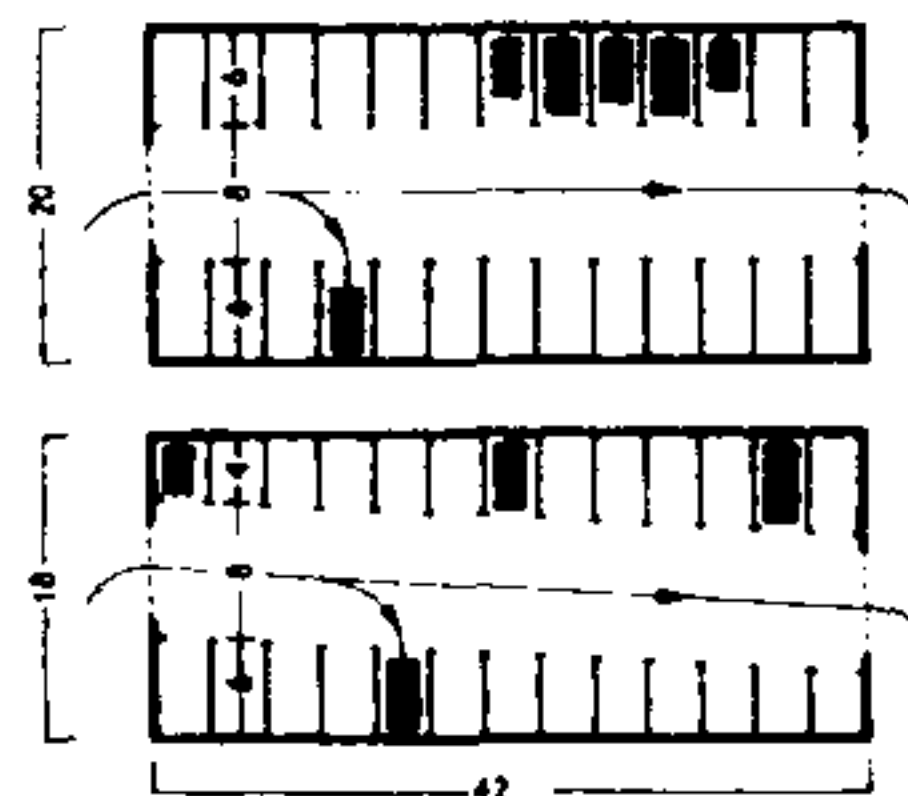
Для обслуживания подвижного состава, предназначенного для дальних грузовых перевозок, при въезде в населенные пункты предусматривают крупные автомобильные стоянки, ремонтные мастерские, безхозправочные станции, пункты питания и отдыха для водителей.



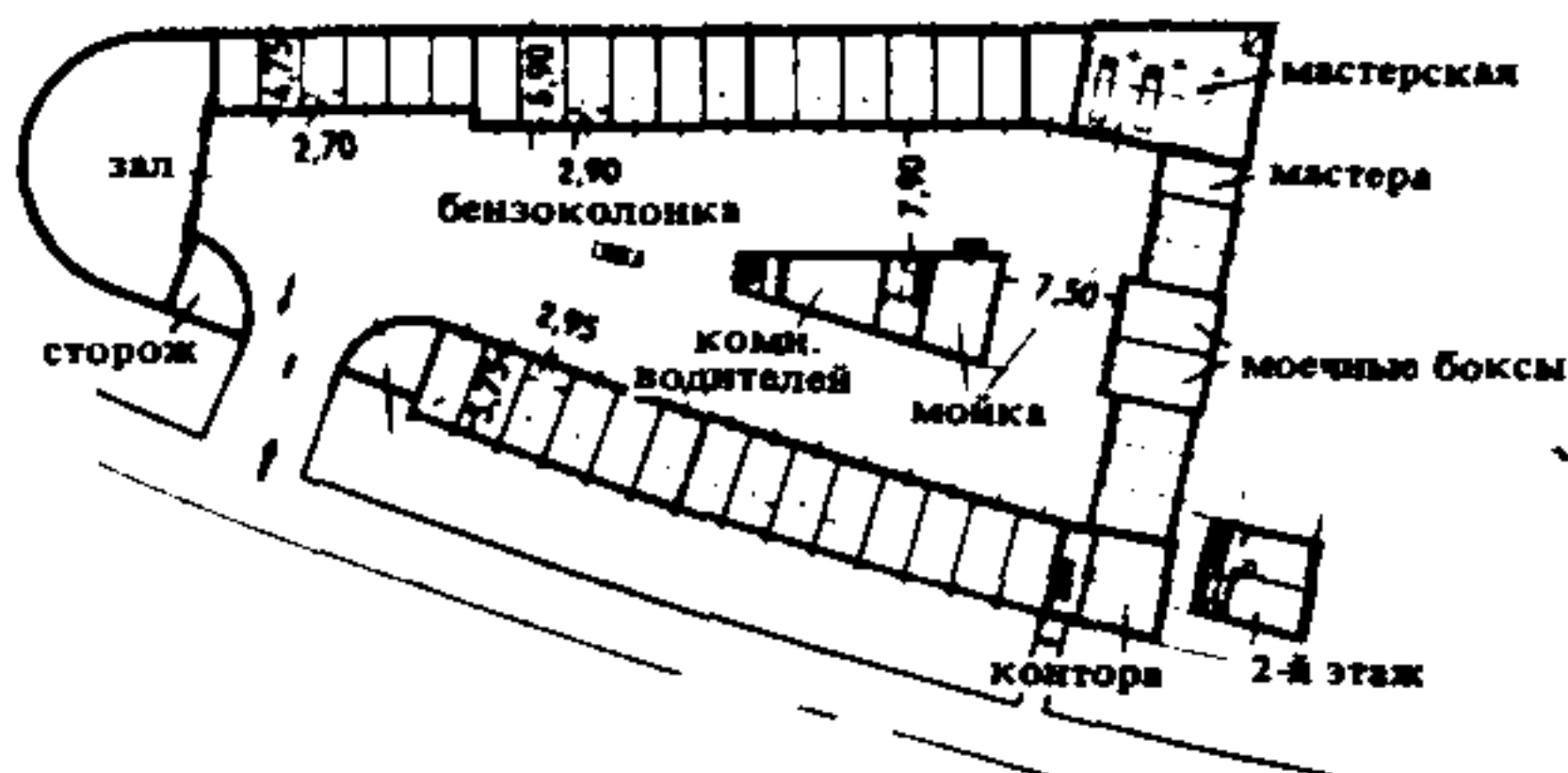
1. Гараж для автомобилей, принадлежащих жителям жилого поселка (благодаря достаточной ширине участка внутри гаража предусмотрен круговой проезд)



2. Обычный гараж-стоянка в узком дворе квартиры блочной застройки



3. Преимущество расстановки внутреннего проезда гаражи под углом при расстановке автомобилей различных размеров достигается оптимальное использование полезной площади гаража, экономится до 10% площади

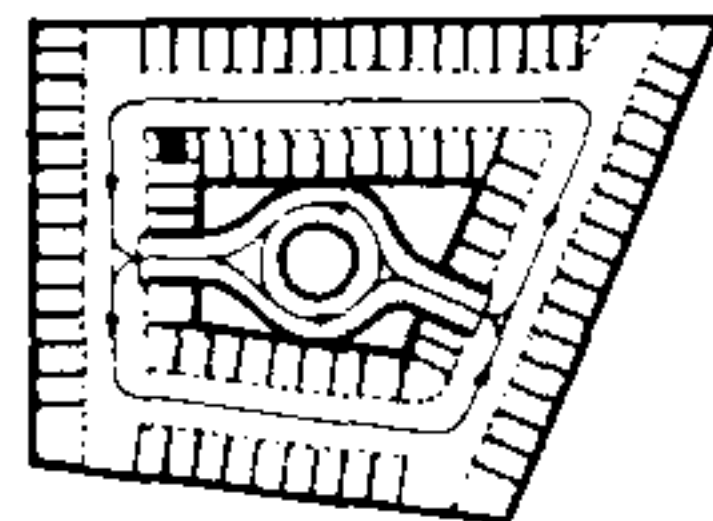


4. Одноэтажный гараж-стоянка в Зим. Берене. Архит. Форбат. М 1:1000

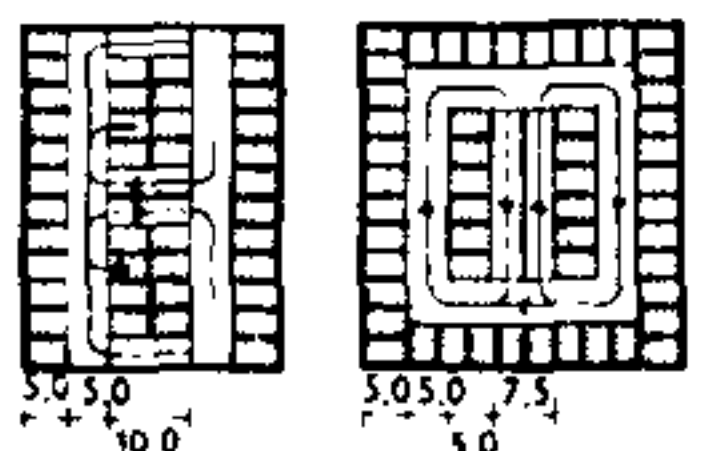
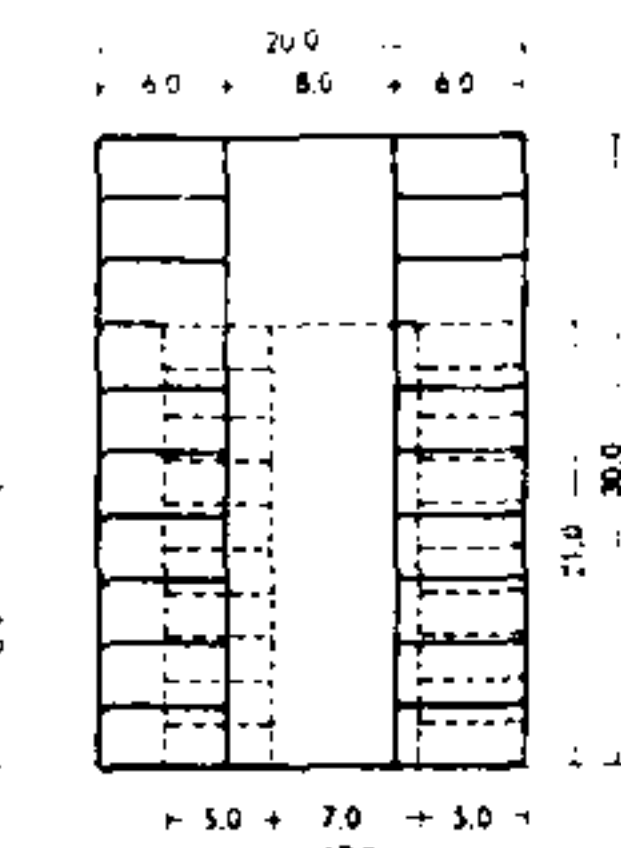
1. Целесообразным развитием книги при малейшем применении автомобилей и транспорте в боксе



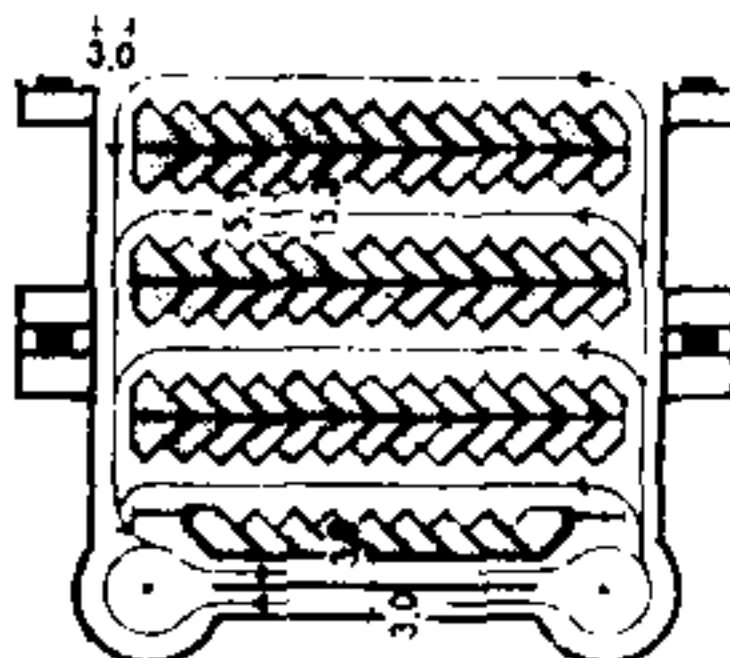
3. Изучи сарыта (притыкну) к Нартоже



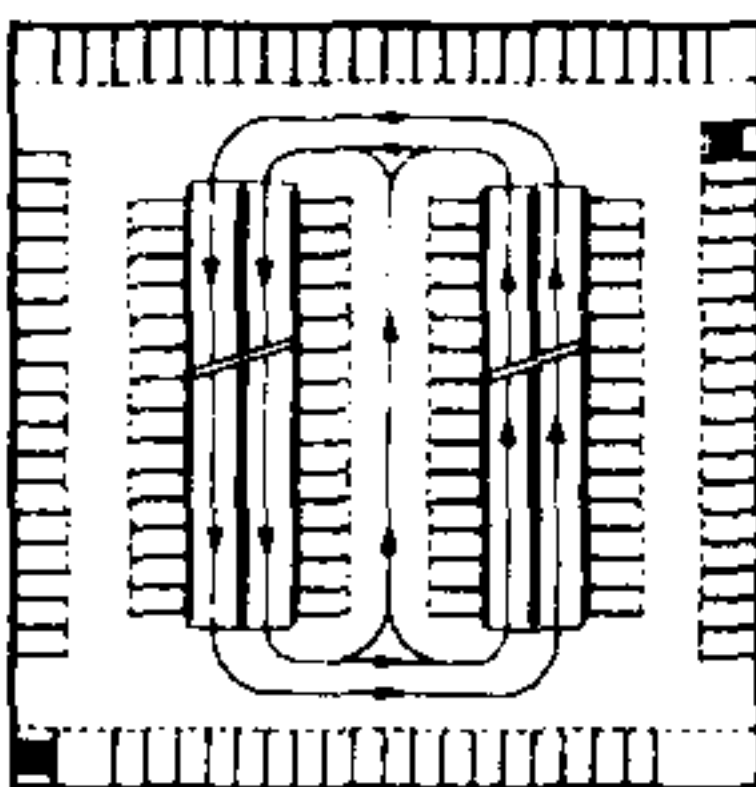
5. Многотомный труд с библиографической историей науки Рим

6. *Идеология и политика*

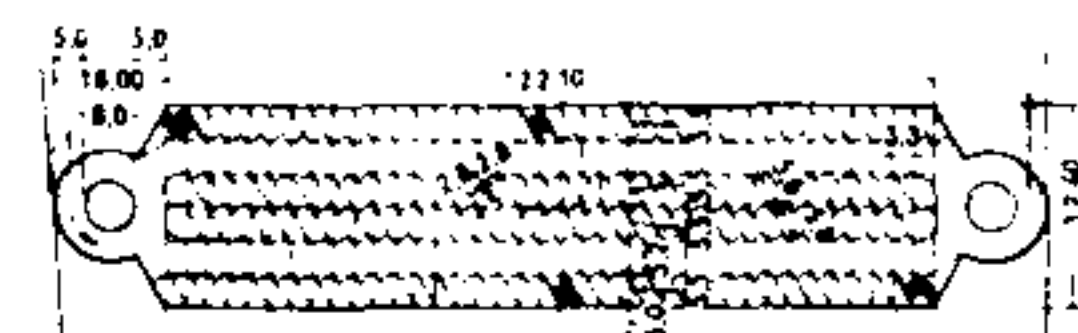
2. Составление ипотечных планов для хранения автомобилей в боксах и на нежелезном



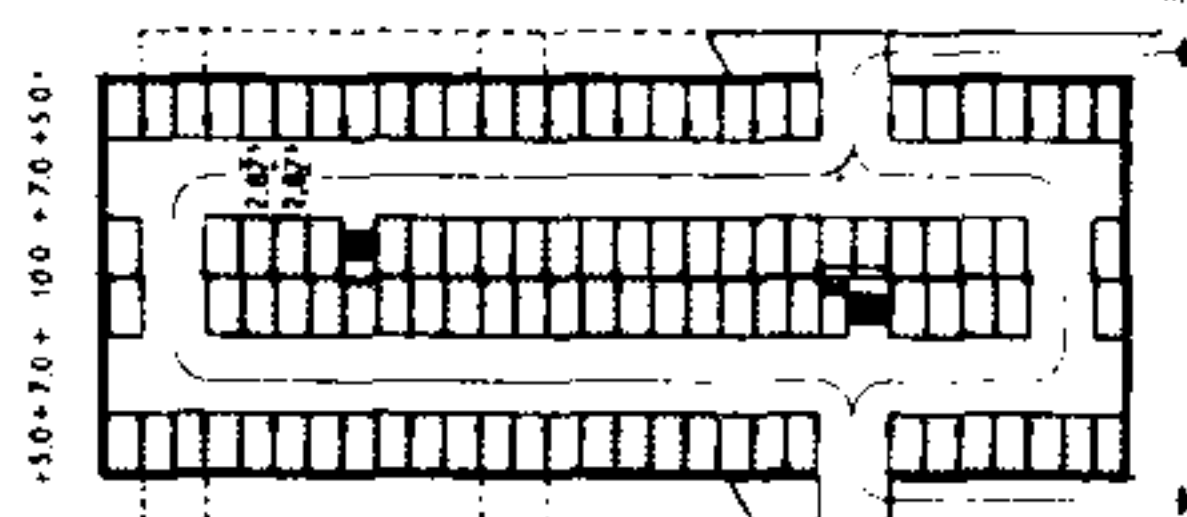
4. Ишик билимдештирилүүдө жүргүзүлүп, «Иш-чечим» форуму 1-күрөтүлгөн.



В. Гарам на 2000 иждовных автомобилей в г. Бостон с воздушными рынками, обеспечивающими беспрепятственное движение



9. Миндэлэмжний гарцжид нь 140 автомашиний нь кэжээлэг
этээс Архитектуры Түхэрд и Анкер М 1.2000



10. Многоотделный гараж в Дюссельдорфе. Автомобили выставляются по наружной рамке на 1-м этаже, отделенные от проезжей части и ремонта Архит Шнейдер

Ширина проездов. При маневжной расстановке ширина проездов в зависимости от типов автомобилей может составлять 3,8 м, при размещении автомобилей в боксах 4,8 м. Увеличение площадей, требуемых при размещении автомобилей в боксах по сравнению с площадями при маневжном хранении, показано на рис. 1.

Площадь, необходимая для стоянки одного автомобиля: при поперечном расположении (рис. 1 и 2) без боксов - около 20 м²; при хранении в боксах - около 25 м²; при расположении под углом 60° (рис. 4 и 9) без боксов - около 24 м², в боксах - около 31,5 м²; при расстановке автомобилей под углом 45° (рис. 3) без боксов - около 24,3 м², в боксах - около 37,5 м² (при этой расстановке облегчается заезд автомобиля в бокс, выступы перегородок улучшают противопожарную защиту, но теряется много площади).

Уклон наружных рам (пандусов) около 10° (рис. 10). Уклон внутренних рам около 17° . Уклон коротких рам и рам с хорошим обзором не может превышать 20° . Рампы с уклоном $3-5^\circ$, дают возможность свести к минимуму потери полезной площади (с. 320, рис. 11).

Высота этажей в многоэтажных гаражах ≥ 2 м, в зоне боков она может составлять 1,85 м и более. Высота первого этажа, как правило, больше, поскольку в большинстве случаев этот этаж используется для других надобностей.

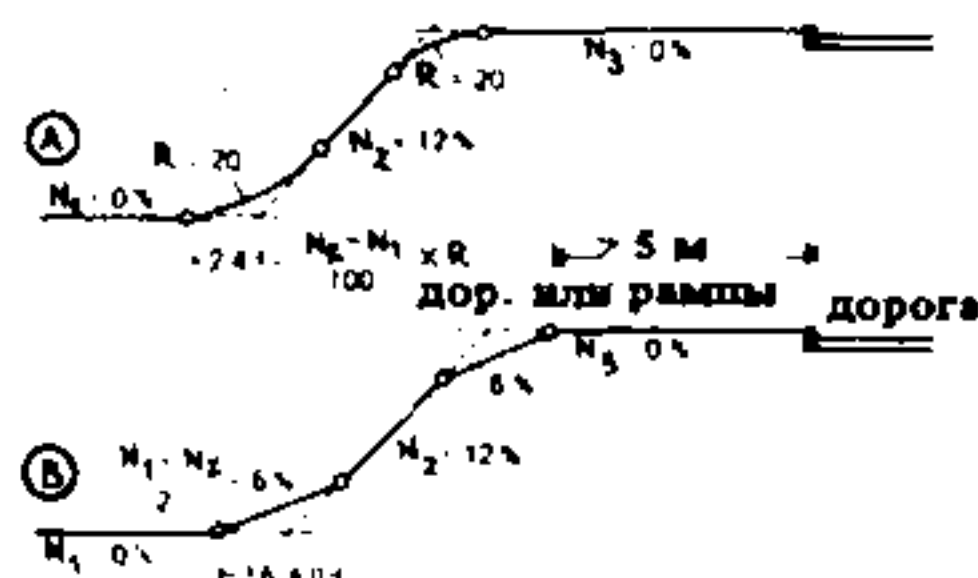
Полезные нагрузки на перекрытия следует принимать по DIN 1055.

Гаражи располагают вблизи мест интенсивного транспортного движения (вокзалов, торговых центров, театров, кинотеатров, административных зданий, больших жилых домов и т.п.) на расстоянии не более пяти минут хода для владельцев автомобилей.

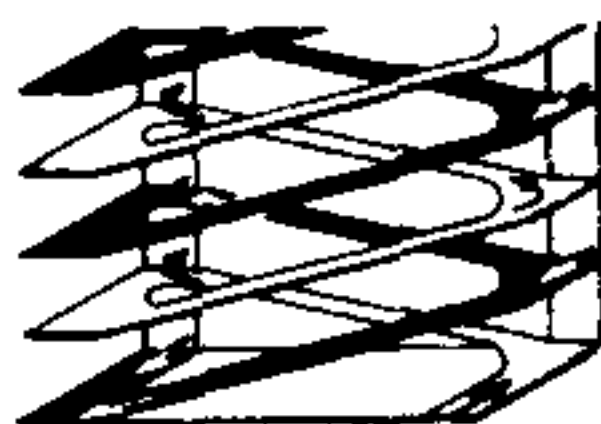
Возможно устройство отдельных небольших гаражей, в которых два автомобиля с помощью подвижной платформы размещаются один над другим (рис. 1). Для автомобиля с комбинированным пассажирско-грузовым кузовом отводится только нижнее место. Подъемная площадка приводится в движение электромотором, а при отсутствии электрического тока с помощью ручного насоса. Гараж на три легковых автомобиля (рис. 2), оснащенный



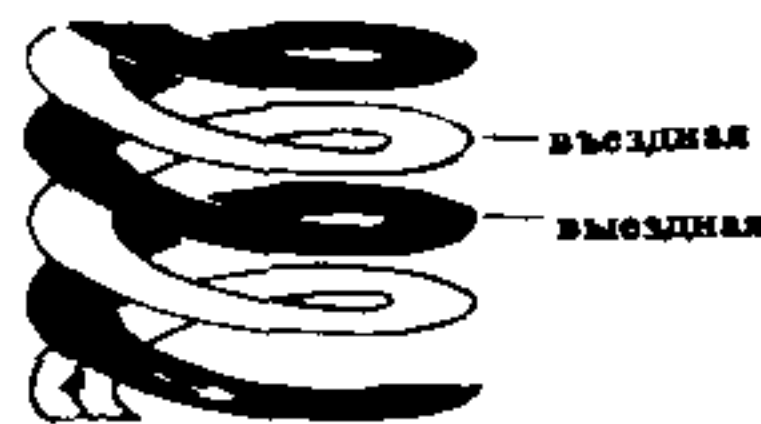
11. Чем меньше радиус, тем больше радиусы тем больше ширины проекции части



12. Изменение угла наклона рампы: а) с увеличением скорости; б) в зависимости от промежуточных прыжков.



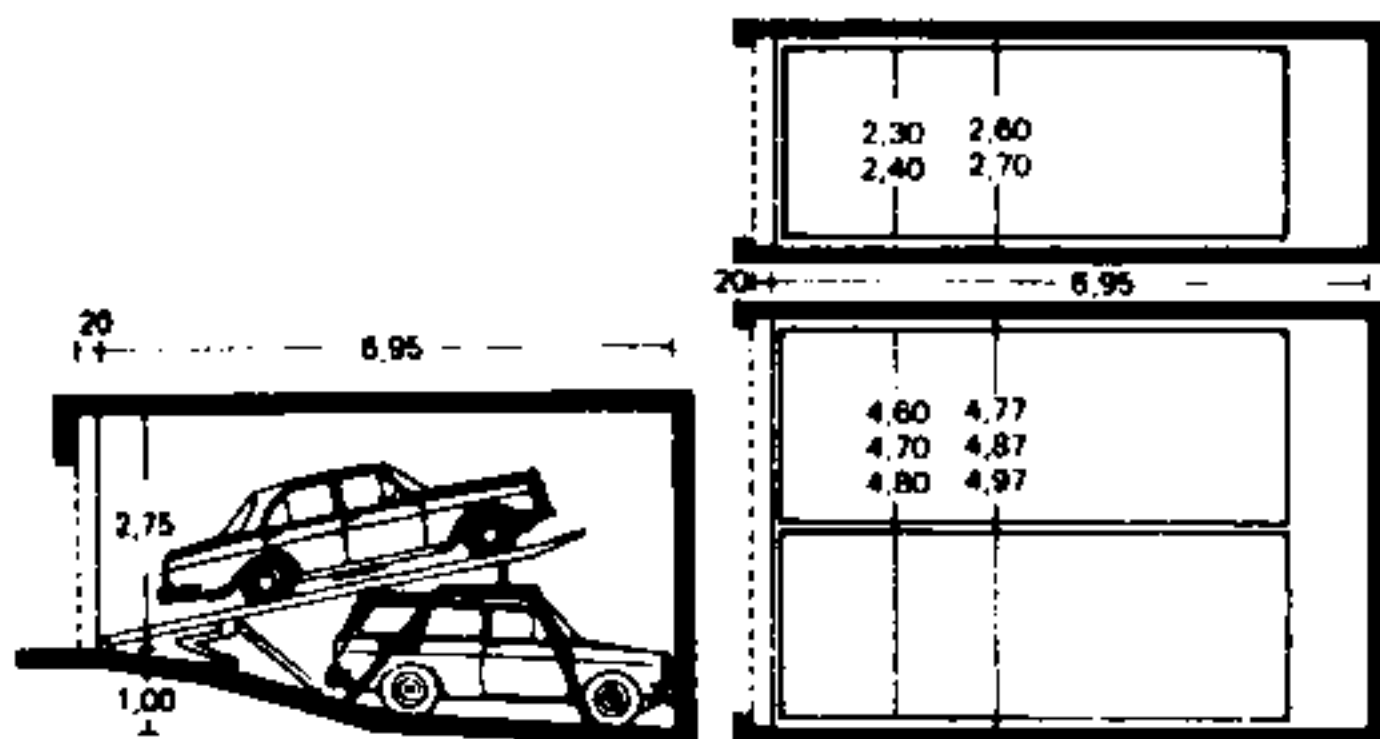
13. Душевные винтики расшат
Инженеры Кирз и Кирмиз

14. Information on the subject of the report

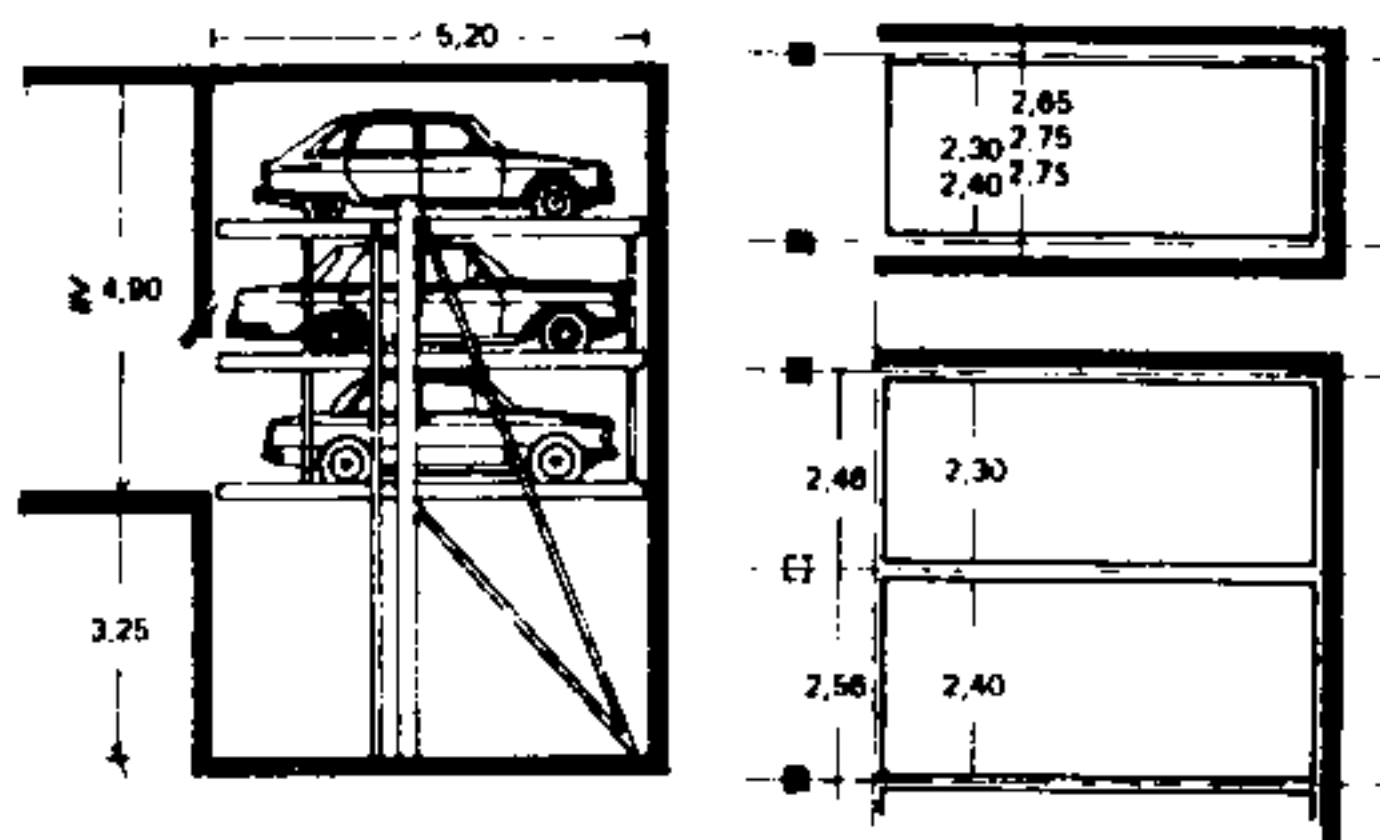
ный подъемником и обслуживаемый с пульта управления привратником, может быть также составной частью многосекционного гаража, расположенного во дворе жилого дома, в комплексе многоэтажного гаража-стоянки. Величина полезной нагрузки на каждое место стоянки 2500 кг. Уклон на въезде и выезде из гаража не более 14°.

В системах, показанных на рис. 6, 8 и 9, предусмотрено размещение легковых автомобилей на передвижных площадках, движение которых регулируется с пульта управления, что дает возможность освобождать въезд. Передвижная автомобильная площадка (рис. 7) транспортирует легковой автомобиль по среднему проезду к месту стоянки, или же к подъемнику, или к месту выезда. Применение поддонов-стоянок, сдвигаемых в продольном или поперечном направлении, позволяет на 50-80% увеличить эффективность использования гаража (рис. 6-8).

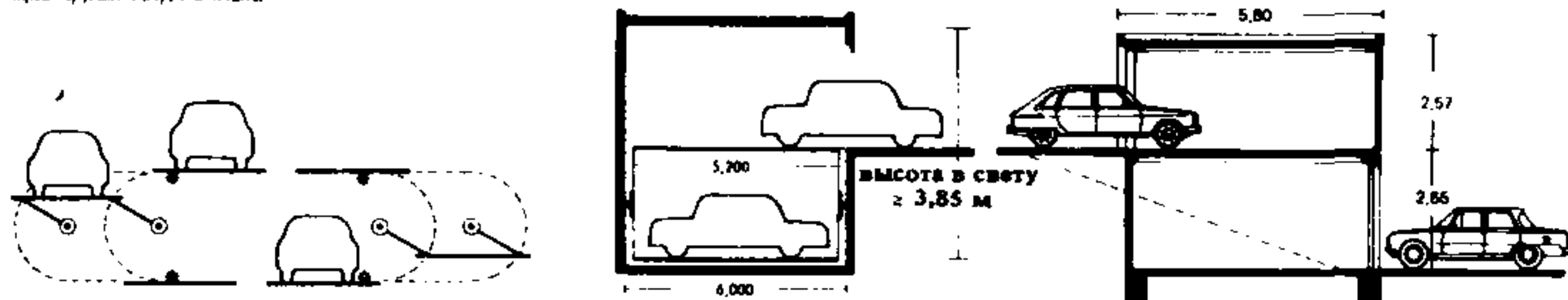
Гаражи, полностью оснащенные подъемниками (рис. 10-11), дают возможность наиболее эффективно использовать площадь помещения. Управление осуществляет водитель автомобиля при въезде в гараж путем кодового включения. Такие полностью автоматизированные гаражи могут иметь до 20 этажей. При высоте до 10 этажей устанавливаются подъемники с гидравлическим приводом. Многоэтажные гаражи не рассчитаны на постоянное пребывание в них людей, в связи с чем высота этажей пониженная - 2,1 м. Необходимость в ряде строительных работ таких, как оштукатуривание и окраска, а также в устройстве пассажирских лифтов, лестниц, оснащения отпадает, что снижает стоимость строительства в целом. Водители, пользующиеся такими гаражами, покидают автомобиль на первом этаже, после чего процессы въезда автомобиля на место стоянки и выезда из него происходят автоматически. Эта система позволяет наиболее эффективно использовать полезную площадь гаража, надежна в эксплуатации, почти бесшумна, не связана с выделением отработанных газов, безвредна для окружающей среды. Применение огнестойких конструкций не требуется. Каждый подъемник обслуживает от 40 до 80 легковых автомобилей. Время, затрачиваемое на установку автомобиля на стоянку или на выезд из нее, составляет в среднем 1-2 мин. При очень узком земельном участке возможно «поперечное штабелирование» автомобилей, при котором продольные оси автомобилей параллельны продольной оси гаража (рис. 11).



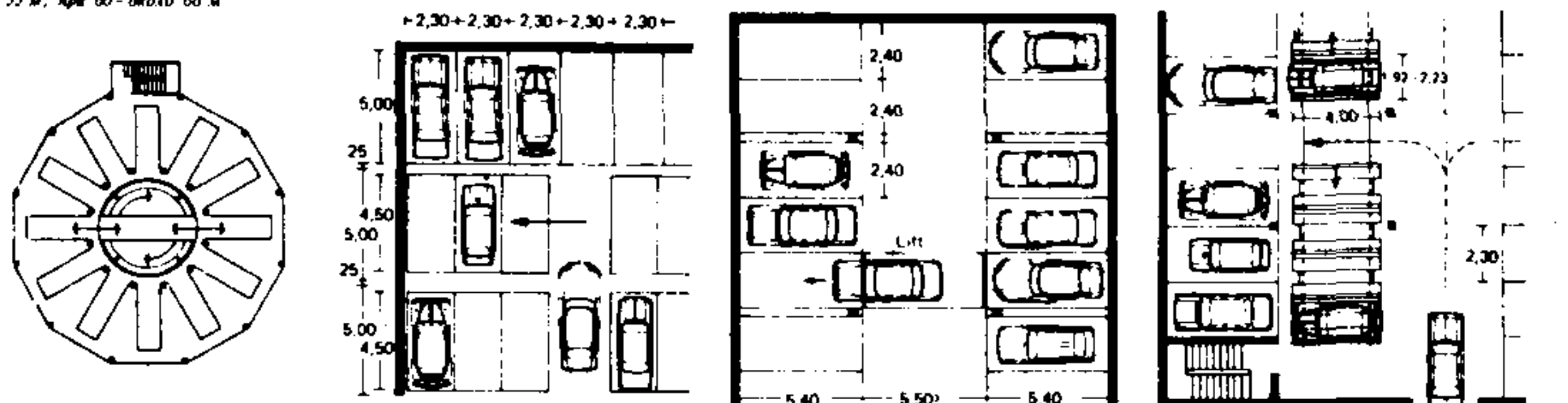
1. Гараж для размещения двух машин в разных уровнях. Разрез и план



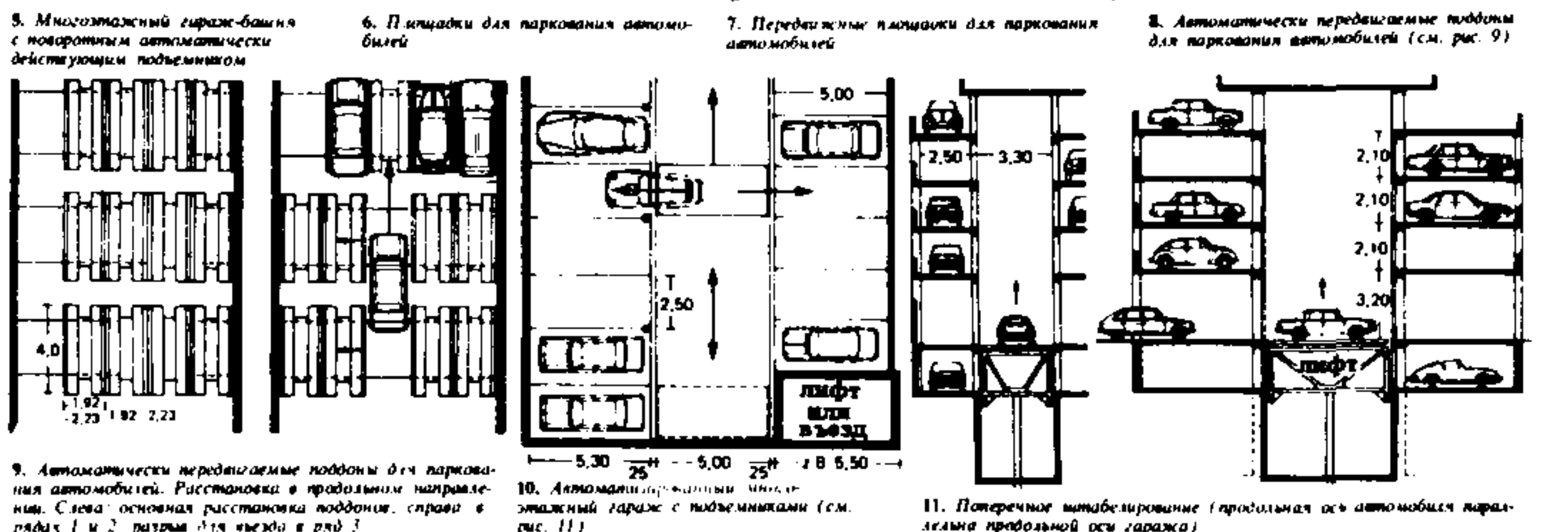
2. Секция гаража, оснащенная подъемниками для размещения трех машин на трех ярусах. Разрез и планы



3. Механизированный гараж (фирма «Крупн»). При 30 боксах общая длина около 33 м; при 50 около 55 м; при 60 - около 66 м



4. Двухэтажный гараж из сборных конструкций



5. Многоэтажный гараж-башня с поворотным автоматически действующим подъемником

6. Площадки для парковки автомобилей

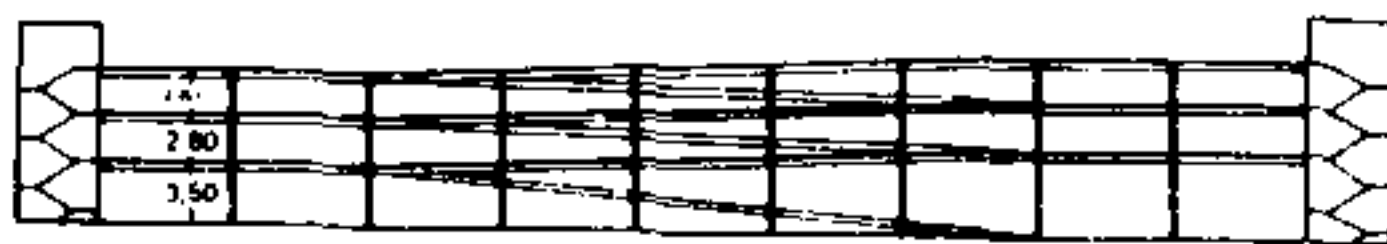
7. Передвижные площадки для парковки автомобилей

8. Автоматически передвигаемые поддоны для парковки автомобилей (см. рис. 9)

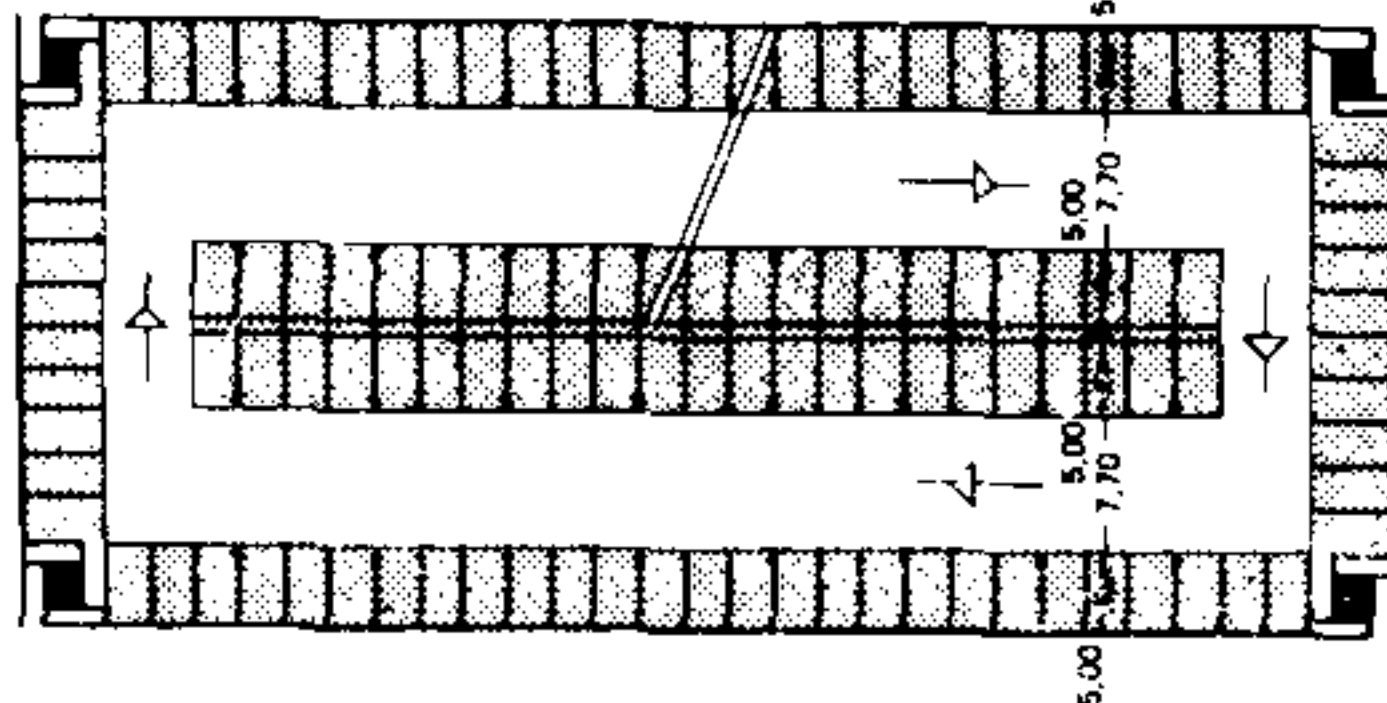
9. Автоматически передвигаемые поддоны для парковки автомобилей. Расстановка в продольном направлении. Слева: основная расстановка поддонов; справа: в рядах 1 и 2 разрыв для выезда в ряд 3

10. Автоматизированный многоэтажный гараж с подъемниками (см. рис. 11)

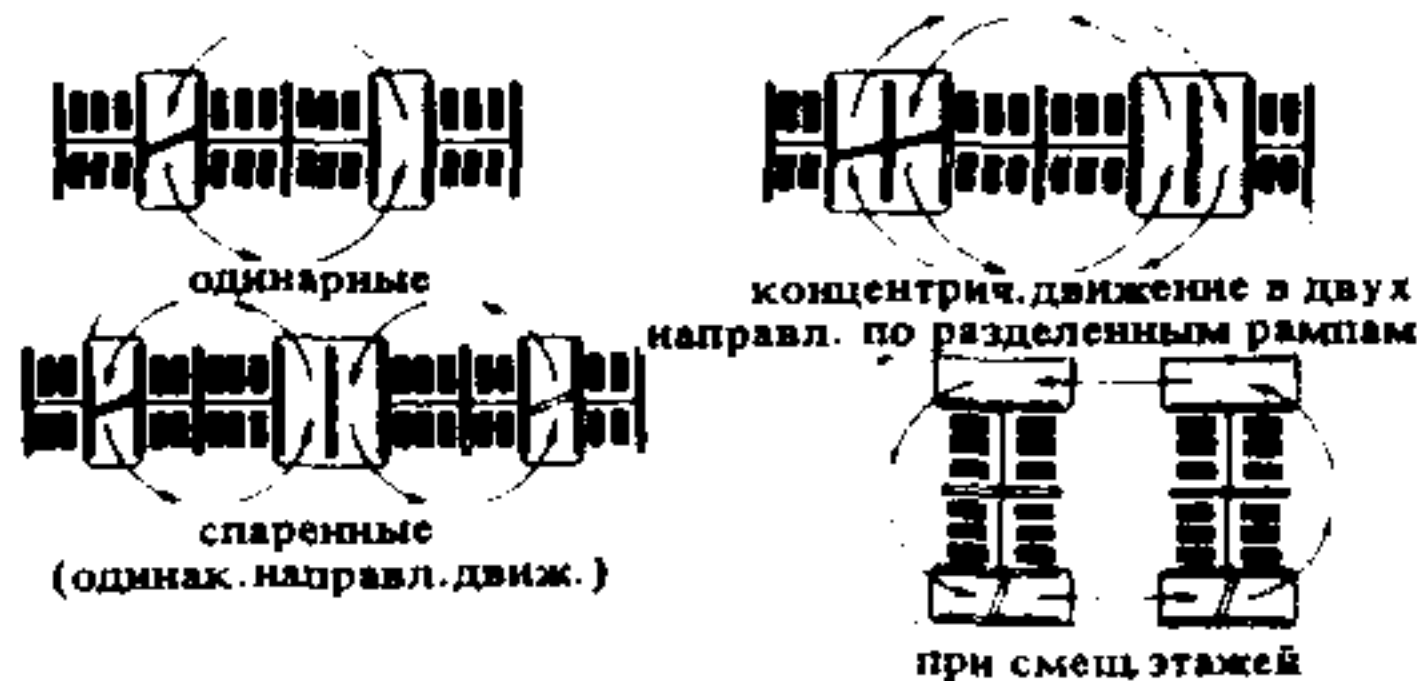
11. Поперечное штабелирование (продольная ось автомобилей параллельна продольной оси гаража)



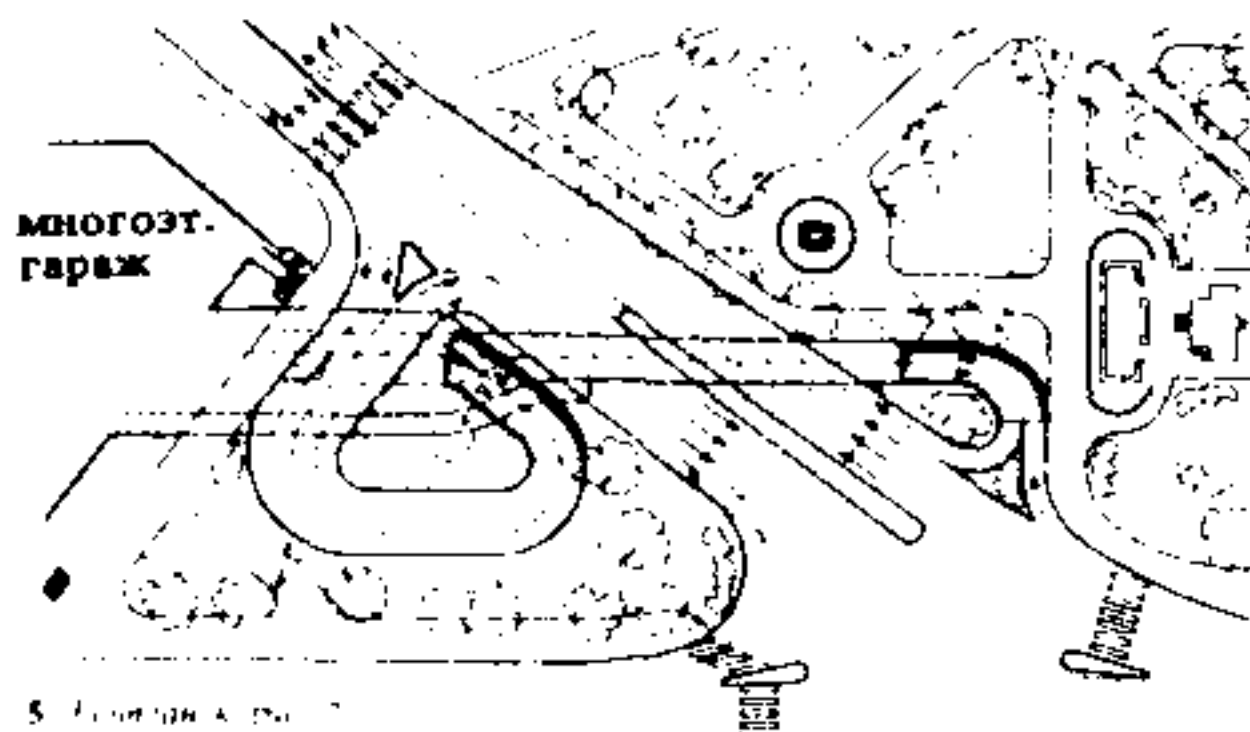
5.00 + 7.95 + 7.95 + 7.95



1. Разрез в план многоэтажного гаража с въездными рампами



2. Некоторые типы рам при смещенных этажах часто применяемые на практике. Система Д.Хами



3. План гаража

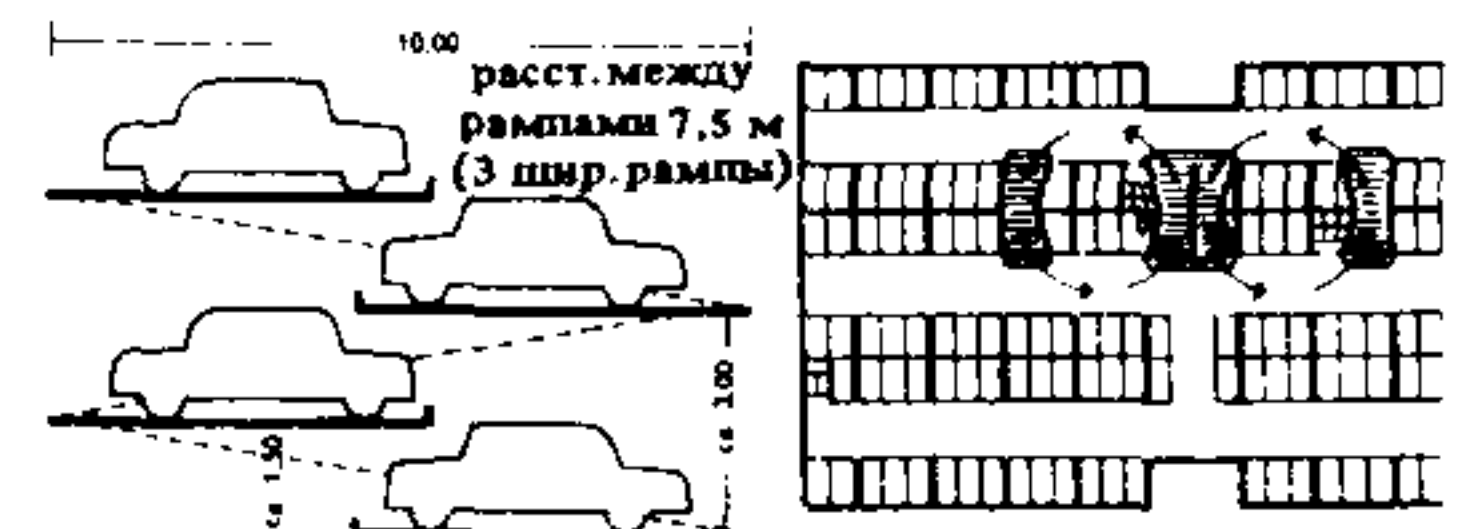
Паркование автомобилей по обеим сторонам рампы с небольшим уклоном (рис. 1) порядка 5-6,5°, при ширине проезжей части рампы 7,5 м достаточно экономично, однако требует устройства длинных путей проезда и связано с помехами, присущими двухполосному движению. Глубина боксов, как обычно, 4,5 м. Тот же принцип применен в гаражах башенного типа с круглым или овальным очертанием в плане. Здесь уклон рампы составляет 3°, а ширина проезда достигает 7 м.

Ширина въездных ворот при раздельном въезде и выезде должна быть $\geq 2,4$ м, при общем 4,8-5 м; высота въездных ворот $\geq 2,7$ м.

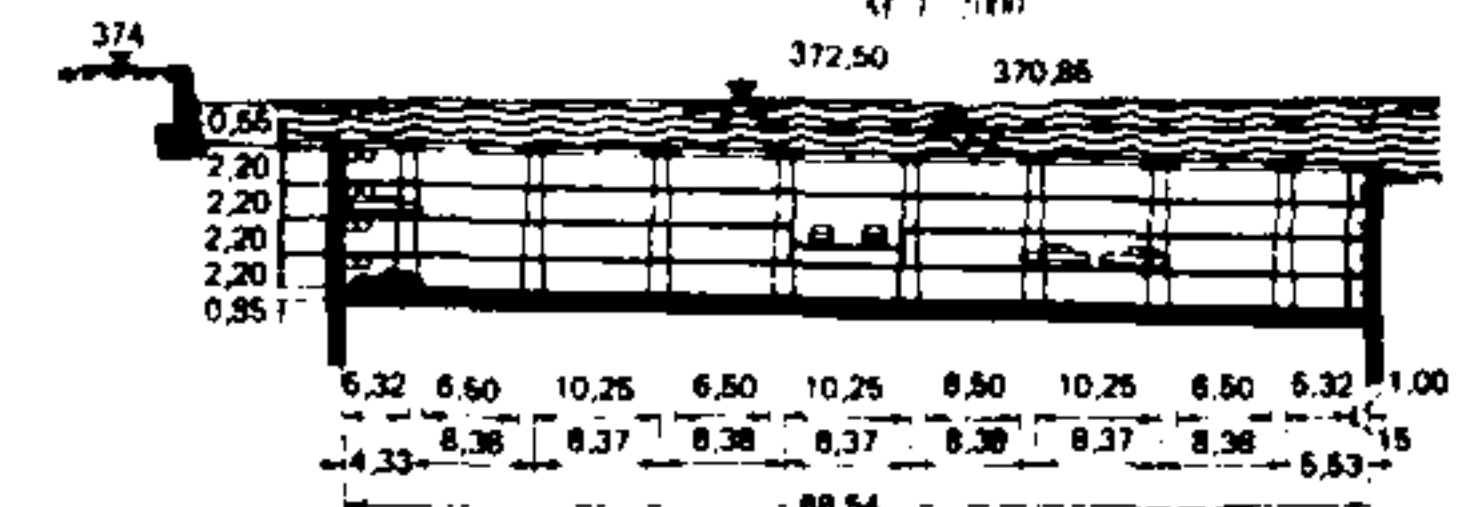
Гаражи с рампами позволяют достигать место стоянки по достаточно короткому пути, надежны в эксплуатации, обслуживаются малочисленным персоналом, обеспечивают быстрый пропуск автомобилей в здание и из него (1 автомобиль каждые 6 сек), но устройство рампы ведет к значительным потерям полезной площади (см. с. 318, рис. 6-7).

Более эффективны решения, где автомобили с рампы попадают на этажи, смещенные по высоте относительно друг друга. Исключительно интересно сооружение подземного гаража в г. Женева под руслом р. Роны с организацией въезда и выезда автомобилей в пределах территории, примыкающей к мосту, по кольцевым проездам, устроенным по обеим сторонам и вливающимися в поток движения по магистральной улице. В этом гараже устроена центральная размещенная рампа, с которой по мере ее понижения автомобили въезжают в боксы на разных этажах. При выезде из боксов автомобили, совершив требуемый объезд рампы по любому из этажей, попадают в расположенную слева от зоны въезда и отделенную от нее зону выезда. При этом отпадает необходимость в обслуживающем персонале!

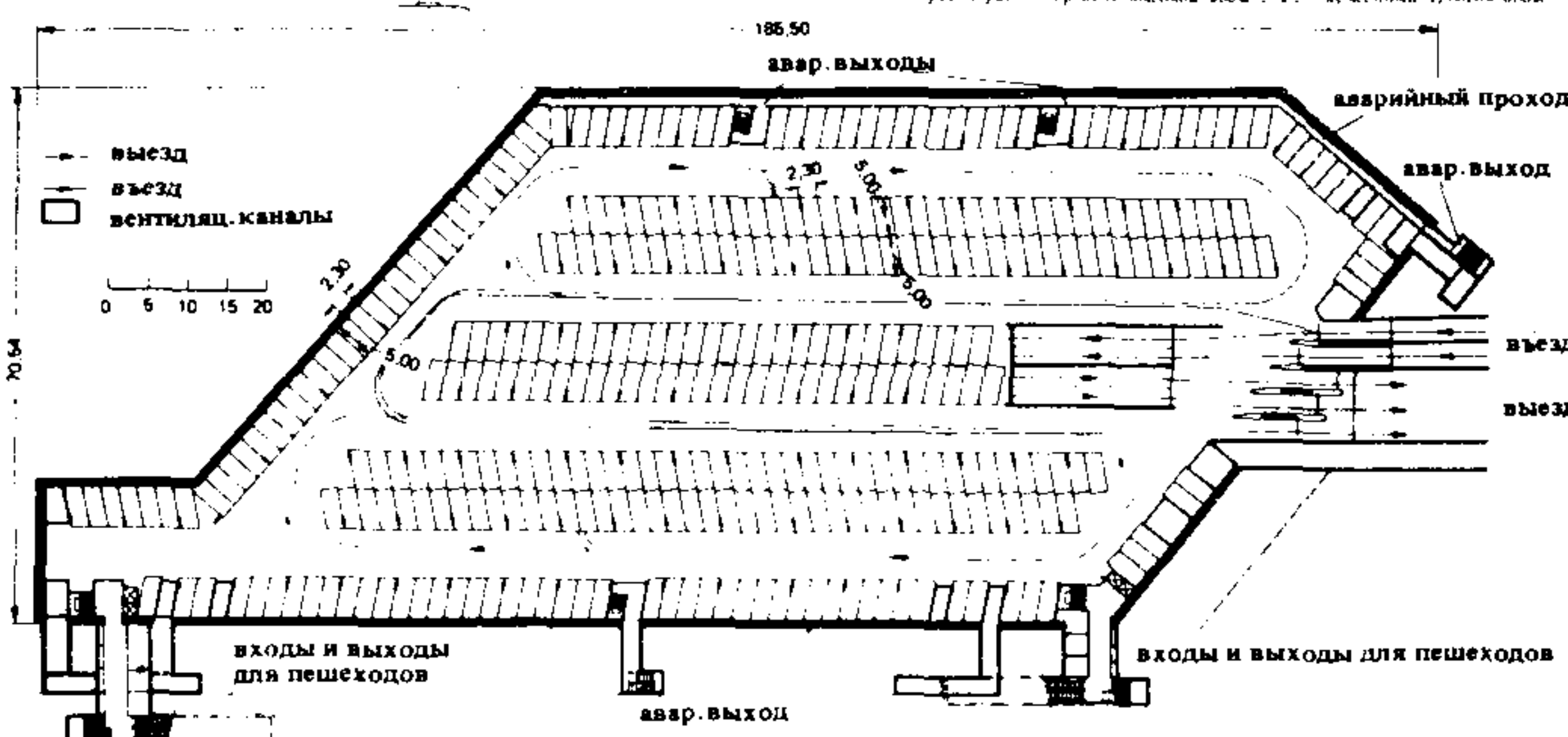
При въезде в гараж у шлагбаума водитель получает из автомата квитанцию для оплаты. Покидая гараж, водитель вводит квитанцию в автомат, определяющий сумму оплаты. После опускания денег автомат выдает круглый жетон с отверстием; при введении этого жетона в автомат открывается шлагбаум на выезде (рис. 5-7).



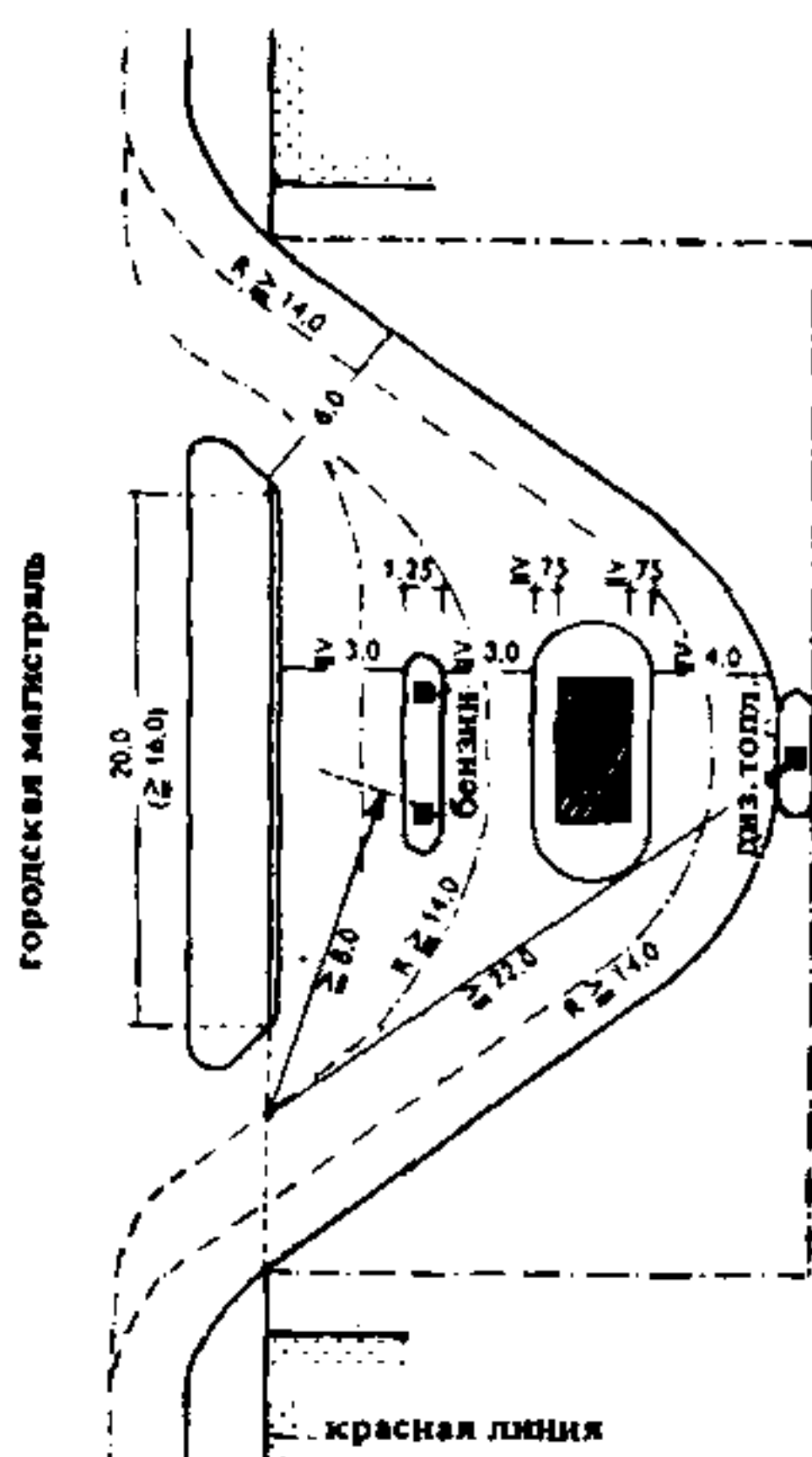
4. Американский многоэтажный гараж с рампой системы Д.Хами



5. Разрез к р. 1. Высота надземной части 372,5 м; высота подземной части 370,85 м



6. План 2-го этажа с стоянками для 32 автомобилей. Многоэтажный гараж под р. Рона в г. Женева. Архит. К. Ниссен



1. Заправочная станция с колонками для бензина и дизельного топлива, расположенная на городской улице

Следует различать:

I. **Заправочные станции на дорожном полотне.** Такие станции устраивать не рекомендуется. Как исключение, они допустимы только на второстепенных дорогах. Станции располагают на расстоянии ≥ 50 м от ближайшего видимого перекрестка дорог. Кроме места, занимаемого заправляемым на дороге автомобилем, должны быть две полосы движения (6 м). Заправочную колонку следует устанавливать только на достаточно широком ($\geq 3,75$ м) тротуаре. Дорожки для велосипедистов должны проходить позади заправочных колонок, при этом тротуар должен иметь достаточную ширину. Недопустимо устройство заправочных станций на средних полосах проезжей части или на островках среди проезжей части. Исключение возможно лишь для дорог с односторонним движением (см. с. 322, рис. 2). На заправочных станциях, расположенных в пределах проезжей части дороги, техническое обслуживание автомобилей не предусматривается.

II. **Заправочные станции, расположенные у дороги.** Они довольно редки и устраиваются только у проселочных дорог и у дорог со слабым встречным движением.

III. **Заправочные станции в выделенномблизи дороги участке** (рис. 1-3). Это наиболее предпочтительная и единственная официально разрешенная форма заправочных станций на перегонах автомобильных магистралей и на дорогах местного значения. Целесообразно их размещение у мест въезда в населенные пункты и выезда из них.

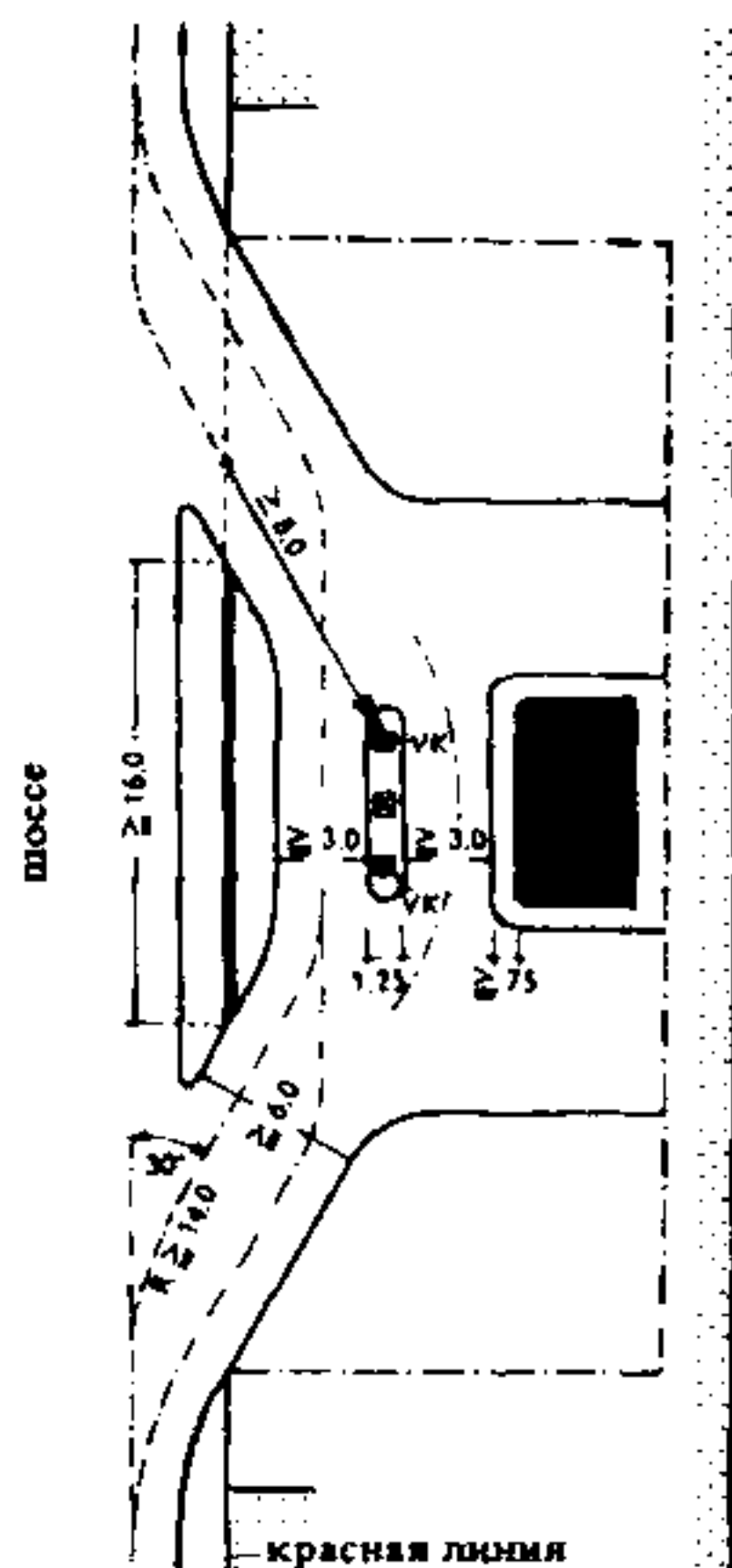
При слабом пешеходном движении въезд и выезд на станцию устраивается по плавной кривой (рис. 2). При интенсивном пешеходном движении направление въезда и выезда автомобилей должно быть почти перпендикулярным к продольной оси тротуара (рис. 3).

Установка резервуаров для горючего регламентируется инструкциями надзора за перевозками горючих жидкостей. Как правило, устраиваются только подземные резервуары, защищенные со всех сторон слоем грунта в 1 м; над верхней точкой крышки резервуара толщина слоя засыпки должна быть ≥ 30 см. Расстояние между смежными резервуарами ≥ 40 см. Все трубопроводы для перекачки горючего, вертикально выступающие из земли, должны быть облицованы камнем или бетоном на высоту 10-25 см. Расстояние от заправочных колонок до ближайшей точки должно быть ≥ 5 м.

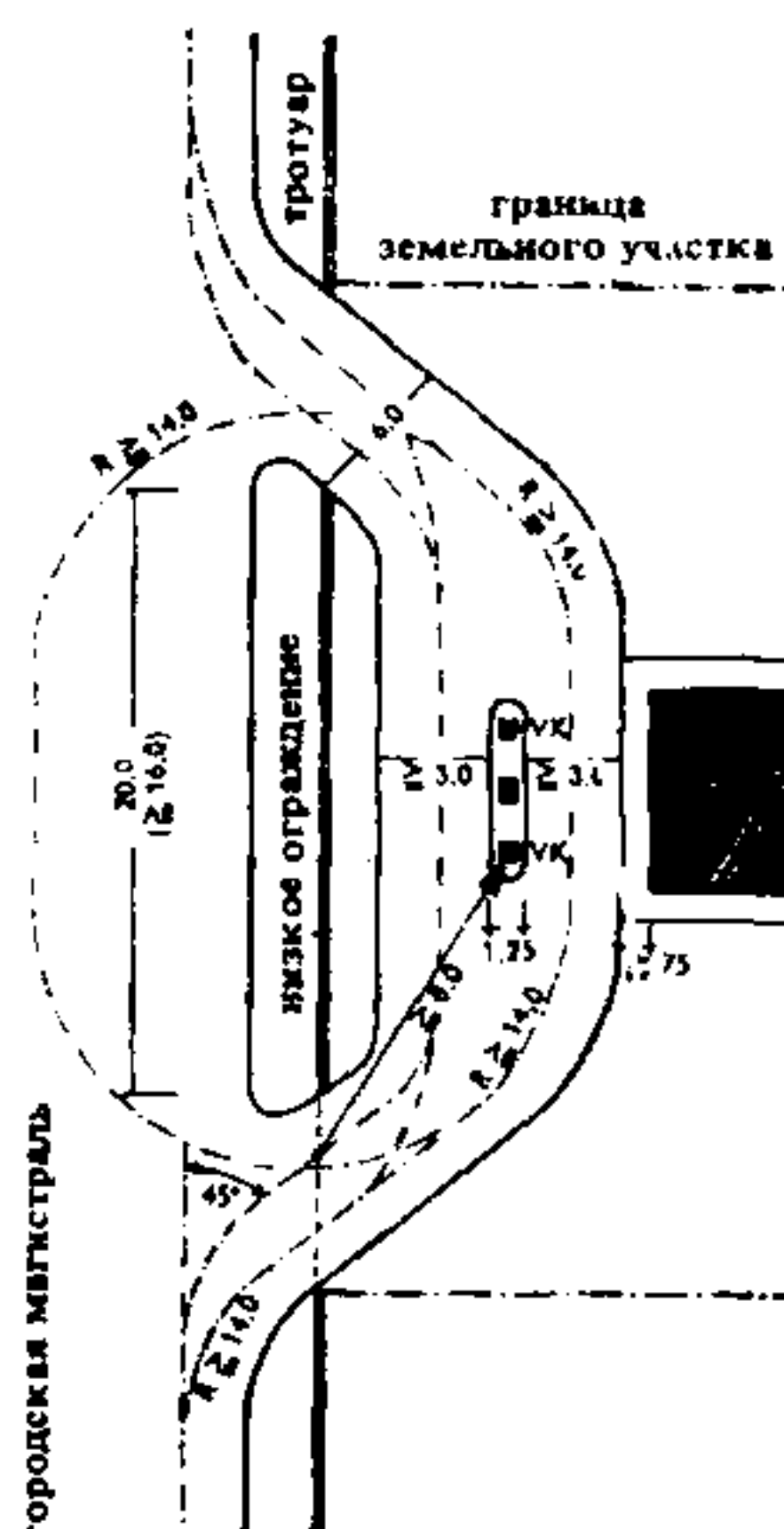
Заправочные колонки для бензина, включая заправку водой и сжатым воздухом, должны отстоять не менее чем на 8 м от точки пересечения границы дорожного полотна с наиболее неблагоприятными полосами въезда и выезда. Заправочные колонки для дизельного топлива должны отстоять соответственно на 22 м и более (рис. 1-3).

Ширина островка с заправочными колонками 1,25 м. Расстояние между зданием заправочной станции и подъездами к колонкам ≥ 75 см.

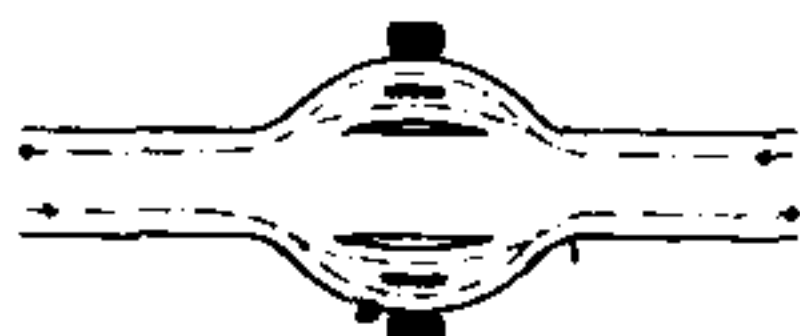
При угловом расположении заправочной станции начало переезда через тротуар должно отстоять не менее чем на 10 м от ближайших точек пересечения границ дорог (см. с. 382, рис. 6). При интенсивном пешеходном движении въезды и выезды следует устраивать узкими (6 м). При обслуживании грузовых автомобилей большой грузоподъемности въезды и выезды соответственно расширяются.



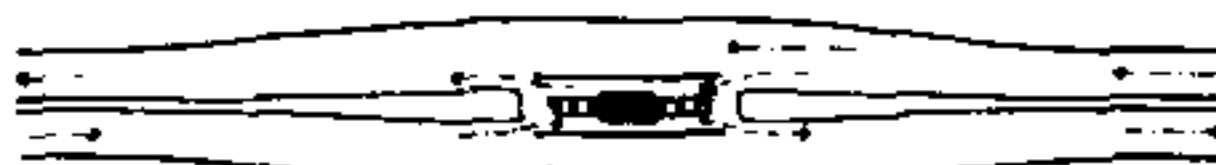
2. Бензогазоправочная станция близ шоссе



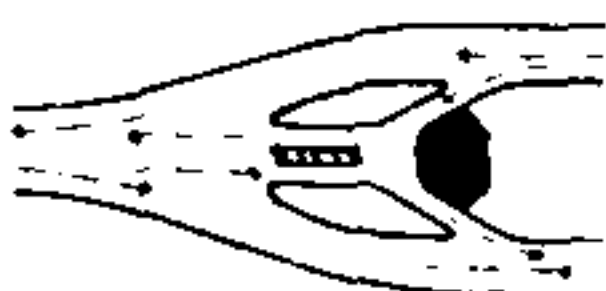
3. Бензогазоправочная станция на городской улице с интенсивным пешеходным движением



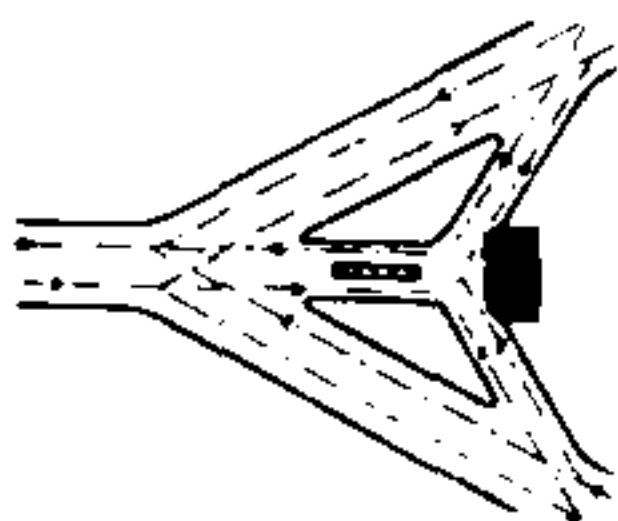
1. Заправочные по обе стороны дороги



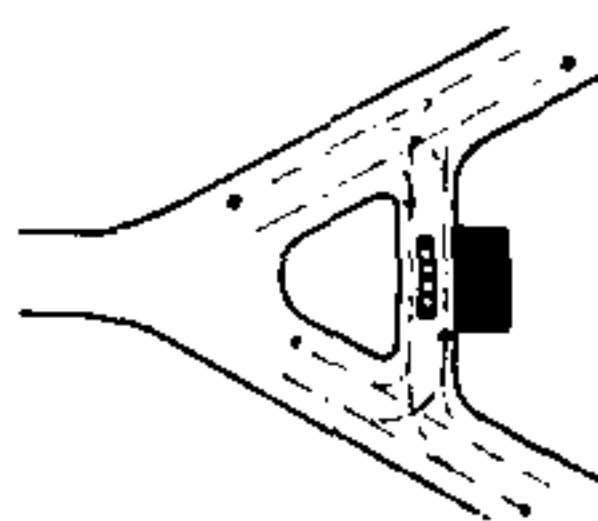
2. Заправочные на оси дороги при различных полосах движения



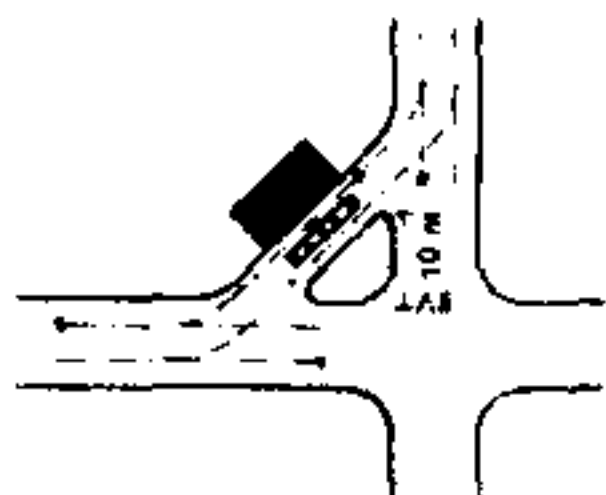
3. Заправочная у развилки дороги с односторонним движением



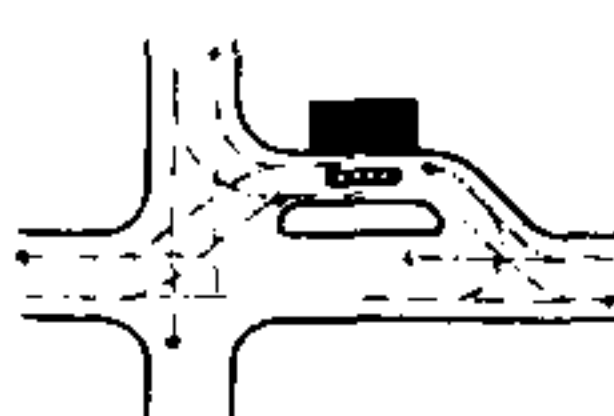
4. Заправочная у развилки дороги с двусторонним движением



5. Заправочная у развилки дороги расположенная на боковой дорожке



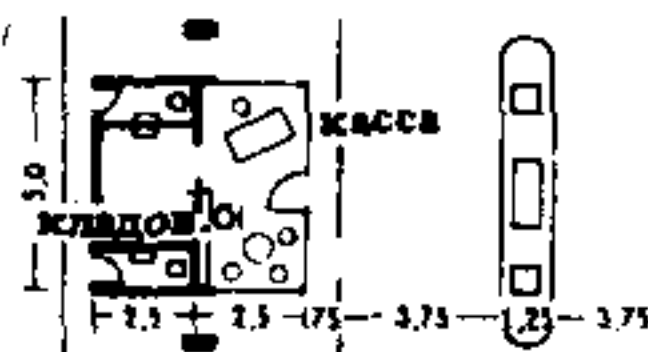
6. Заправочная на среднем углу перекрестка



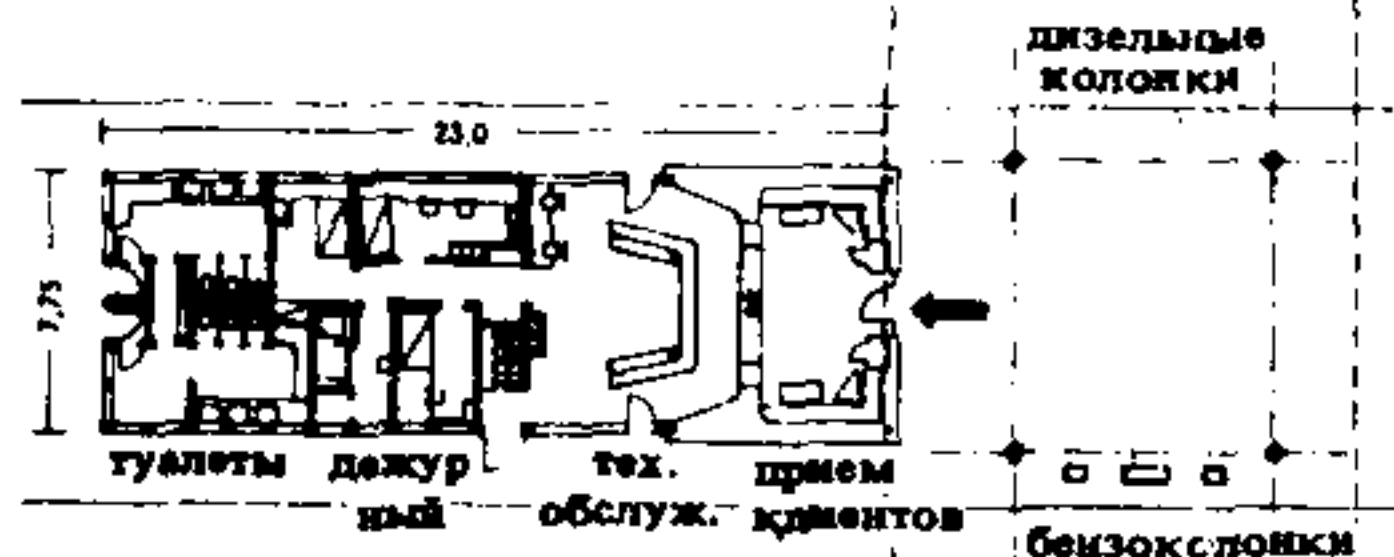
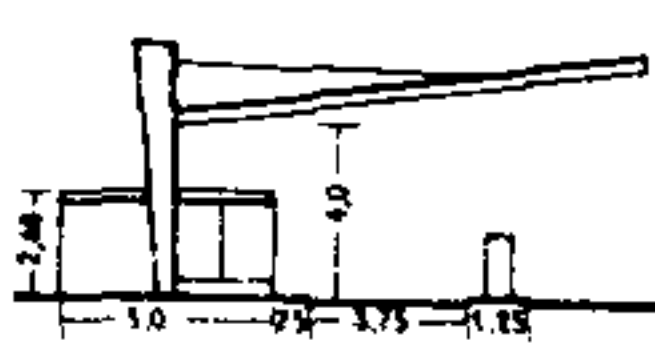
7. Заправочная на углу перекрестка (решение, отличающееся от показанного на рис. 6)



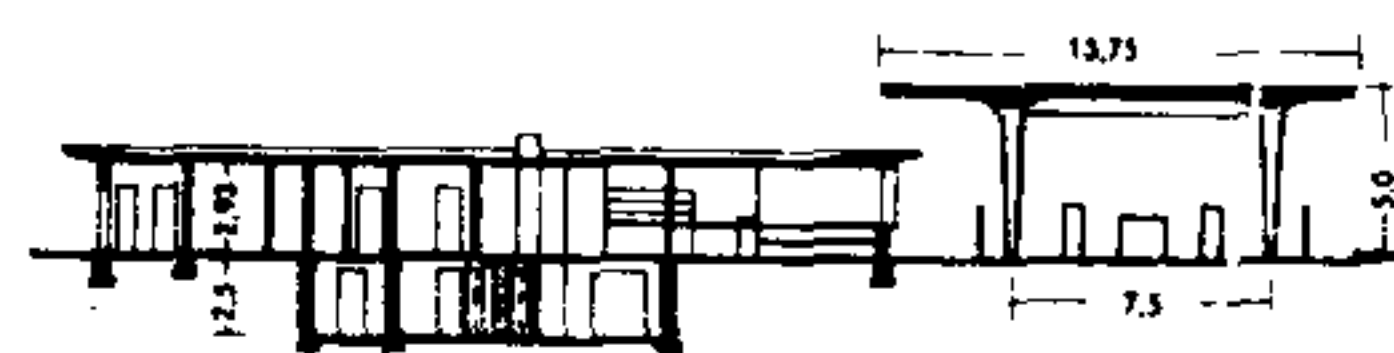
8. Заправочная с двумя рядами бензопомп и двумя плунжерными подъемниками



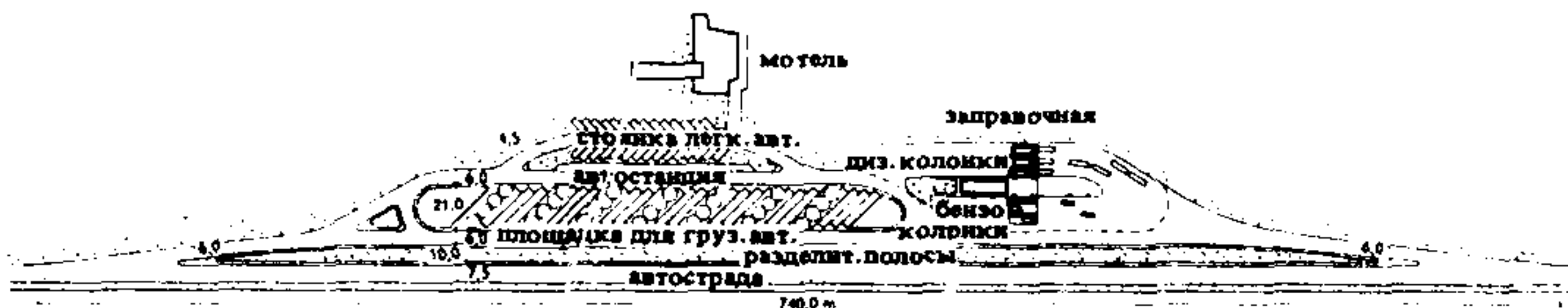
9. Небольшая заправочная станция. М 1:400



10. Крупная автозаправочная станция вблизи г. Пфунгштадт. М 1:500. Построена в 1931 г. Архит. Э. Нойферт



11. Крупная автозаправочная станция вблизи г. Пфунгштадт. М 1:500. Архит. Нойферт



12. Крупная автозаправочная станция и мотель вблизи г. Пфунгштадт. Комплексный проект сооружений заправочной станции и мотеля, предназначенный для повторного применения на федеральных автомагистралях. Генплан. М 1:400. Архит. Э. Нойферт

Расположение. На автомобильных дорогах предпочтительно расположение автозаправочных станций по обе стороны дороги (рис. 1), с тем чтобы пути движения подъезжающих и отъезжающих автомобилей не пересекались. При интенсивном пешеходном движении их лучше располагать либо на оси дороги (рис. 2), либо в торце центральной полосы пешеходного движения или бульвара (рис. 3). Широко распространено, однако менее удобно расположение заправочных станций на развилках дорог (рис. 4 и 5). Не лучше и расположение на углах (рис. 6-8). На наиболее крупных заправочных станциях имеются подъемники, необходимые для смазки автомобилей, электрические компрессоры, водоразборные краны, мойки для автомобилей и души для пассажиров и водителей.

Небольшие заправочные станции с постоянным дежурством показаны на рис. 9. В здании такой станции имеется помещение дежурного (с письменным столом), умывальник, шкаф для одежды. Здесь производится продажа масел и мелких деталей и принадлежностей (ремней безопасности, электрических ламп, политуры и т. п.). Подъезд к станции - под козырьком большого выноса, что позволяет выполнять на сухой площадке все работы по заправке и обслуживанию автомобилей (заливка горючего и воды, проверка баллонов и т. п.).

Большие заправочные станции имеют ряд отдельных помещений: помещение для обслуживания клиентов, компрессорную с гардеробной для персонала, кладовую для оборудования, умывальную и уборную.

Крупнейшие заправочные станции у въездов в города и на автомагистралях (рис. 10) имеют помещение для обслуживания клиентов, кабинет заведующего, умывальную и помещение для пребывания дежурного персонала, пункт первой помощи, санитарные узлы достаточной пропускной способности. Компрессорную и котельную размещают в подвале.

Площадь участка, необходимого для строительства заправочной станции, определяется с учетом конкретных местных условий и минимального радиуса кривых подъезда (14 м) (см. с. 321).

Подъемники для автомобилей. Для установки плунжерных подъемников необходима площадка диаметром 4,5-5 м и бетонное прочное основание диаметром 6-6,5 м.

Для установки подъемников-опрокидывателей необходима площадка размером 3 x 6,5 м; габариты свободного рабочего пространства 5 x 8,5 м. Площадка для смазки должна быть бетонной.

Ширина подъезда при расположении заправочных станций с двух сторон дороги - не менее 6 м (рис. 1);

при расположении заправочной станции между полосами встречного движения - от 3 до 3,5 м (рис. 2).

Ширина островка заправочных колонок $\geq 1,25$ м.

Расстояние между заправочными колонками в продольном направлении ≥ 4 м.