

## АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

---

УДК 349.41:656.02(076.5)

**Варданян Артур Давидович,**

Научно-исследовательский и проектный институт

Генерального плана города Москвы;

Московский государственный юридический университет

имени О. Е. Кутафина

### **Особенности размещения объектов транспортной инфраструктуры на землях населенных пунктов**

**Аннотация.** Статья посвящена рассмотрению особенностей размещения объектов транспортной инфраструктуры на землях населенных пунктов. Показаны повышенные требования, предъявляемые к данным объектам с точки зрения обеспечения безопасности участников дорожного движения и населения, выявлены противоречия между требованием об обеспечении транспортной доступности и негативным воздействием транспорта на окружающую среду. Обоснован вывод о необходимости учета этих особенностей при планировке территории населенных пунктов в интересах развития транспорта.

**Ключевые слова:** транспортная инфраструктура; земли населенных пунктов; планировка территории; безопасность транспортной деятельности.

**Artur D. Vardanyan,**

Research and Design Institute of the Moscow General Plan;

Kutafin Moscow State Law University (MSAL)

### **Features of the placement of transport infrastructure facilities on the urban locality lands**

**Abstract.** The current paper is devoted to the consideration of the features of the placement of transport infrastructure facilities on the urban locality lands. There have been shown the increased requirements for these objects in terms of ensuring the safety of traffic users and the population. There have been shown the contradictions between the requirement to ensure transport accessibility and the negative impact of transport on the environment. There has been substantiated the conclusion about the necessity to take these

features into account when planning the territory of urban locality with transport development.

**Keywords:** transport infrastructure; urban locality lands; territory planning; transport safety.

---

Среди различных категорий земель, предусмотренных земельным законодательством, особое место принадлежит землям населенных пунктов, поскольку именно на этих землях создаются условия для повседневной жизнедеятельности граждан. Как указывает С. А. Боголюбов, значение земель населенных пунктов и их обособленность среди земель других категорий обусловлена их ролью, важностью для проживания и обеспечения благополучия граждан [1, стр. 327]. Не менее важное значение земли населенных пунктов имеют и для экономического развития страны, поскольку именно на этой категории земель размещено большинство промышленных предприятий.

Нормальное функционирование населенного пункта невозможно без развитой транспортной инфраструктуры, обеспечивающей мобильность граждан, удовлетворение потребностей в перевозках пассажиров и грузов.

Размещение объектов транспортной инфраструктуры на землях населенных пунктов имеет ряд характерных особенностей в сравнении с размещением такого рода объектов на землях иных категорий вне границ поселений.

В чем заключаются эти особенности?

Во-первых, при размещении объектов транспортной инфраструктуры на территории поселений предъявляются повышенные требования к обеспечению безопасности дорожного движения, транспортной безопасности, к предотвращению негативного воздействия транспортной деятельности на окружающую среду. В этих целях в черте населенных пунктов требуется оборудование и размещение дополнительных элементов инфраструктуры безопасности в сравнении с территориями вне населенных пунктов. Имеется в виду строительство подземных и надземных пешеходных переходов, транспортных развязок, защитных сооружений, размещение светофорной сигнализации, камер видеонаблюдения и т.п. Сюда же следует отнести обязательное требование о создании на территории населенных пунктов условий доступной среды для инвалидов и иных маломобильных категорий граждан. В этих целях для граждан с нарушением зрения на тротуарах и пешеходных переходах требуется установление соответствующих предупреждающих тактильно-контрастных указателей и контрастных полос, обеспечение звукового дублирования сигналов светофоров. На пешеходных и транспортных коммуникациях для инвалидов с нарушениями слуха должны быть установлены световые (проблесковые) маячки, сигнализирующие об опасном приближении (прибытии)

транспортного средства (поезд, автобус, троллейбус, трамвай, судно и др.) в темное время суток, сумерках и условиях плохой видимости (дождь, туман, снегопад) [СП 42.13330.2016. Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений]. Все это должно закладываться в планы и программы развития транспортной инфраструктуры и конечно же требует соответствующего финансового обеспечения.

Во-вторых, в отличие от развития транспортной сети вне населенных пунктов, прокладка новых линий автомобильных, железных дорог и иных транспортных коммуникаций в поселениях существенно ограничена и должна учитывать уже сложившуюся застройку земель населенного пункта. Как отмечает Д. С. Железнов, специфика земельных участков как объектов правоотношений заключается в сложности их образования и формирования для целей строительства в условиях существующей застройки и большого количества градостроительных ограничений, что обуславливает необходимость закрепления в законодательстве адекватного механизма учета публичных и частных интересов при разработке и принятии документов территориального планирования и документации по планировке территорий [2, стр. 11]. Нередко размещение новых как линейных, так и площадных объектов транспортной инфраструктуры, требует сноса ранее возведенных зданий и сооружений, изъятия земель путем их выкупа у собственников. Такого рода процедуры применяются и при развитии транспортной инфраструктуры вне населенных пунктов, но гораздо реже, поскольку там больше возможностей для обхода таких объектов. Отсюда дороговизна реализации проектов по размещению объектов транспортной инфраструктуры на землях населенных пунктов.

В-третьих, на землях населенных пунктов сравнительно больше зон (территорий) исторической застройки, под которыми в нормативных документах понимаются земли историко-культурного назначения: земли объектов культурного наследия (памятников, ансамблей, достопримечательных мест), исторических поселений, объемно-планировочная и объемно-пространственная структуры которых обладают признаками исторической и эстетической ценности [СП 42.13330.2016. Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений]. В научных публикациях констатируется наличие связанного с этим серьезного противоречия: «основная проблема заключается в том, что интенсивное развитие городов может оказать большое влияние и разрушить историческую ценность и самобытность местности. Однако исторические поселения должны быть удобными и привлекательными для проживания, включать туристическое и торговое направление развития, что влечет за собой формирование транспортной инфраструктуры» [3, стр. 282]. Размещение объектов транспортной инфраструктуры в такого рода зонах имеет существенную специфику,

требует принятия дополнительных мер к тому, чтоб одновременно и транспортную доступность объектов культурного наследия обеспечить, и сами эти объекты сохранить в первозданном виде.

В-четвертых, особенностью размещения транспортной инфраструктуры на землях поселений является необходимость учета тесной связи транспорта с другими неотъемлемыми элементами любого населенного пункта — его экономикой, экологией и населением (обществом) [4]:

— «транспорт — экономика». Экономика поселения — это совокупность предприятий, деятельность которых формирует благосостояние граждан, доходы местного бюджета и поселковую среду. Развитие транспортной системы является одновременно и необходимым условием, и следствием развития экономики поселения;

— «транспорт — экология». Влияние транспорта на состояние окружающей среды является одним из центральных вопросов развития транспортных систем большинства населенных пунктов. Повышение интенсивности движения и строительство новых улиц и дорог приводят к загрязнению воздуха, сокращению площади зеленых насаждений и шумовому (акустическому) загрязнению [5];

— «транспорт — население (общество)». Влияние развития транспорта на жизнь общества и качество среды обитания в населенном пункте неоднозначно. Развитие транспортной инфраструктуры, как правило, связано со строительством дорог и, как следствие, с усилением роли личного автотранспорта в обеспечении мобильности населения. Однако интенсивное развитие транспортной инфраструктуры снижает удобство среды обитания, сокращая возможности перемещения для пешеходов и ухудшая качество окружающей среды.

В-пятых, в отличие от транспортных коммуникаций вне населенных пунктов транспортная сеть населенного пункта наряду с ее основным предназначением — обеспечивать мобильность населения, удовлетворять потребности юридических и физических лиц в грузовых и пассажирских перевозках выполняет дополнительную функцию — функцию разделения земель поселения на функциональные зоны, предусмотренные ст. 85 ЗК РФ (жилая, производственная, рекреационная и др.). Данное обстоятельство определяет специфику территориального планирования в населенных пунктах.

В-шестых, размещение объектов транспортной инфраструктуры на землях населенных пунктов осуществляется с учетом перспектив роста и развития транспортно-планировочной системы города, что требует оставлять открытыми направления возможного развития магистральных улиц, резервировать полосы для будущей прокладки скоростных дорог, для устройства пересечений в разных уровнях и т.п. Этим целям служит планирование развития транспортной инфраструктуры поселений на среднесрочную и долгосрочную перспективу. Согласно требованиям к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры

поселений, городских округов, утвержденным постановлением Правительства РФ от 25 декабря 2015 г. № 1440, такие программы разрабатываются на срок не менее десяти лет и не более чем на срок действия генерального плана поселения, городского округа. Мероприятия и целевые показатели (индикаторы), предусмотренные программой, должны быть указаны на первые пять лет с разбивкой по годам, а на последующий период (до окончания срока действия программы) — без разбивки по годам. Если на момент разработки программы генеральный план реализуется менее пяти лет, программа разрабатывается на оставшийся срок действия генерального плана, при этом мероприятия и целевые показатели (индикаторы) указываются с разбивкой по годам в течение первых пяти лет, а на последующий период (до окончания срока действия программы) — без разбивки по годам. Если на момент разработки программы срок реализации генерального плана составляет пять лет и более, программа разрабатывается на оставшийся срок действия генерального плана, при этом мероприятия и целевые показатели (индикаторы) указываются с разбивкой по годам.

В-седьмых, существенной спецификой деятельности, связанной с созданием и размещением объектов транспортной инфраструктуры населенного пункта, является то обстоятельство, что выполнение строительно-монтажных работ должно учитывать интересы граждан, проживающих вблизи возводимых объектов. Если вне населенных пунктов строительные работы можно осуществлять беспрепятственно практически круглосуточно, в том числе в нерабочие дни, то в черте населенных пунктов время выполнения работ, сопровождаемых шумом, существенно ограничено: такие работы должны производиться только в дневное время, а в нерабочие дни запрещаются вовсе. По данному вопросу действуют соответствующие региональные законодательные акты (Закон г. Москвы от 12 июля 2002 г. № 42 «О соблюдении покоя граждан и тишины в городе Москве»; Закон Московской области от 7 марта 2014 г. № 16/2014-03 «Об обеспечении тишины и покоя граждан на территории Московской области»).

Таким образом, размещение объектов транспорта на землях поселений обладает явно выраженной спецификой, которая в обязательном порядке должна учитываться при подготовке документов территориального планирования, а также при разработке перспективных планов развития транспортной инфраструктуры.

#### **Литература**

1. Боголюбов, С. А. Земельное право : учебник для вузов / С. А. Боголюбов, В. В. Никишин, В. В. Успокова. — Москва : НОРМА, 2003.
2. Железнов, Д. С. Правовое регулирование предоставления земельных участков для строительства в городах федерального значения : дис. ... канд. юрид. наук / Д. С. Железнов. — Москва, 2014.

3. Трофимова, Т. Е. Размещение и развитие транспортной инфраструктуры для формирования благоприятной городской среды территорий исторических поселений Московской области / Т. Е. Трофимова, А. Н. Родионовский // Инновации и инвестиции. — 2019. — № 11.
4. Березинец, И. В. Транспортная система и город: какой должна быть транспортная реформа / И. В. Березинец, Е. В. Соколова // Вестник СПбГУ. Менеджмент. — 2020. — Том 19. — Выпуск 3. — С. 362—384.
5. Ардабацкий, С. А. Теоретические и практические аспекты проблемы шумового загрязнения / С. А. Ардабацкий // Бюллетень медицинских Интернет-конференций. — 2017. — Том 7. — № 6. — С. 1136—1138.

#### References

1. Bogolyubov, S. A. Zemel'noye pravo : uchebnik dlya vuzov [Land law: a textbook for universities] / S. A. Bogolyubov, V. V. Nikishin, V. V. Uspokova. — Moskva : NORMA, 2003.
2. Zheleznov, D. S. Pravovoye regulirovaniye predostavleniya zemel'nykh uchastkov dlya stroitel'stva v gorodakh federal'nogo znacheniya [Legal regulation of the provision of land plots for construction in cities of federal significance]: dis. ... kand. jurid. nauk / D. S. Zheleznov. — Moskva, 2014.
3. Trofimova, T. Ye. Razmeshcheniye i razvitiye transportnoy infrastruktury dlya formirovaniya blagopriyatnoy gorodskoy sredy territoriy istoricheskikh poseleniy Moskovskoy oblasti [Placement and development of transport infrastructure for the formation of a favorable urban environment for the territories of historical settlements of the Moscow region] / T. Ye. Trofimova, A. N. Rodionovskiy // Innovatsii i investitsii. — 2019. — № 11.
4. Berezinets, I. V. Transportnaya sistema i gorod: kakoy dolzhna byt' transportnaya reforma [Transport system and the city: what should be the transport reform] / I. V. Berezinets, Ye. V. Sokolova // Vestnik SPbGU. Menedzhment. — 2020. — Том 19. — Выпуск 3. — С. 362—384.
5. Ardabatskiy, S. A. Teoreticheskiye i prakticheskiye aspekty problemy shumovogo zagryazneniya [Theoretical and practical aspects of the problem of noise pollution] / S. A. Ardabatskiy // Byulleten' meditsinskikh Internet-konferentsiy. — 2017. — Том 7. — № 6. — С. 1136—1138.