

УДК 332.15

д.т.н., професор, Петраковська О.С.,
 petrakovskaolga@gmail.com, 0000-0002-9437-9730,
 Ємець О.А., yemetsland@online.ua, 0000-0003-3741-2749,
 Київський національний університет будівництва і архітектури

РЕЗЕРВУВАННЯ ЗЕМЕЛЬ ДЛЯ ПОТРЕБ МІЖНАРОДНИХ АВТОМОБІЛЬНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

Удосконалено методикку надання земель під будівництво автомагістралей. Запропоновано технологічну модель надання земель під міжнародні автомобільні транспортні коридори. Запропоновано управлінський механізм резервування земель при відведенні земель для будівництва міжнародних автомобільних транспортних коридорів.

Ключові слова: земельна ділянка, транспортний коридор, резервування.

Постановка проблеми. На даний час міжнародні автомобільні транспортні коридори (МАТК) являють собою великі інфраструктурні об'єкти, що обслуговують національну економіку і міжнародний транзит. МАТК є галуззю виробництва, основними складовими яких є автомагістралі. Територією України прокладено маршрути 9 міжнародних МАТК: Критські № № 3, 5, 9; національні ТРАСЕКА, Балтійське море – Чорне море, Чорноморського Економічного Співтовариства, Європа – Азія, Євроазіатський (усі діючі), Північ – Південь (проектний) (рис.1) [1].

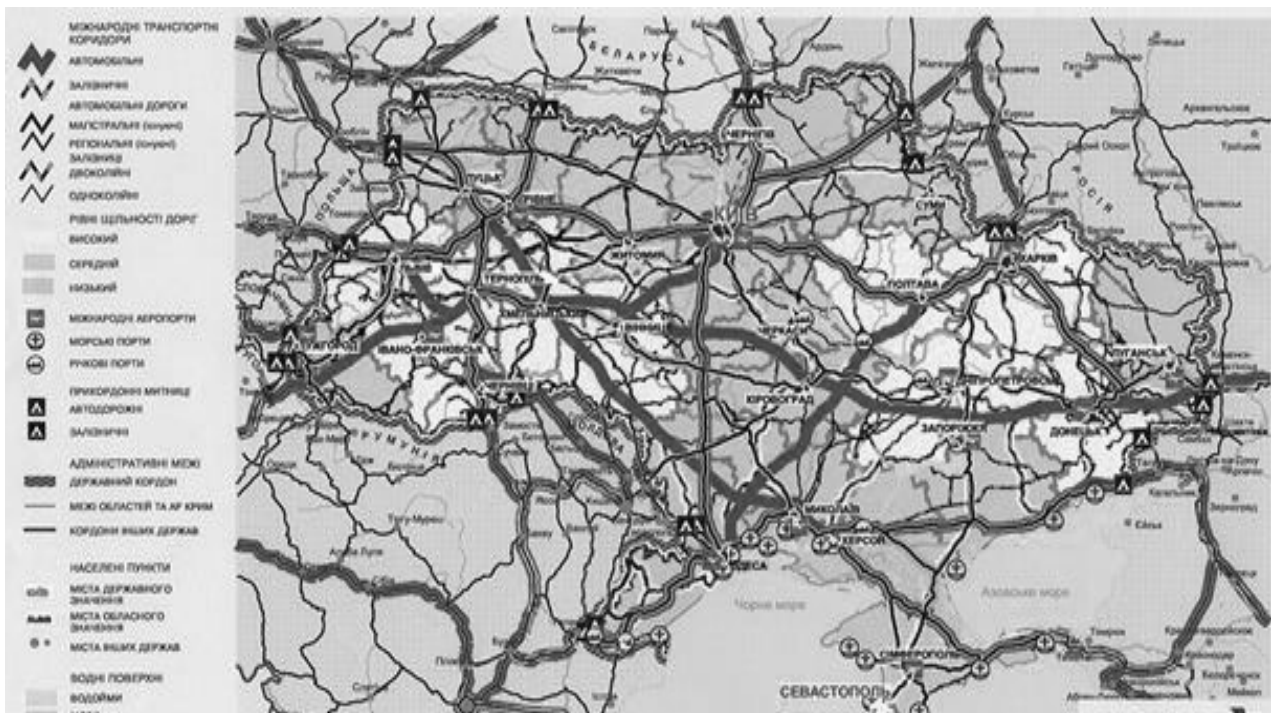


Рис.1. Система транспорту України

Виклад матеріалу. Незважаючи на міжнародні зобов'язання щодо транзиту, забезпеченість автомагістралями в Україні одна з найнижчих в Європі. З міжнародних автодоріг державного значення за напрямками МАТК більше 70 % не відповідають європейським стандартам. Враховуючи міжнародний досвід розбудови інфраструктури МАТК в Україні передбачено залучення приватних інвесторів в будівництво автомагістралей на умовах концесії. Концесія передбачає надання концесіодавцем (державою) на підставі концесійного договору на платній та строковій основі концесіонеру права на будівництво та/або експлуатацію автомагістралі за умови взяття концесіонером на себе зобов'язань щодо її будівництва та/або експлуатації [2]. З аналізу концесійного законодавства випливає, що ключовим моментом при укладанні концесійного договору є те, що він набирає чинності з моменту набуття права на користування земельними ділянками, наданими для будівництва автомагістралі. Обов'язком концесіодавця є забезпечення незмінності цільового призначення земель та гарантія незмінності обмежень і обтяжень щодо їх використання. Отже, обов'язковою умовою залучення концесіонерів є відведення, державна реєстрація та незмінність умов використання земель наданих для будівництва автомагістралі.

В фінансуванні спорудження інфраструктури МАТК придбання земель займає одне з провідних місць. На сьогодні в Україні частка приватної власності на землі за межами населених пунктів перевищує 60 %. Викуп земель в загальній вартості будівництва автомагістралей досягає 15 %. Крім того, присутні спекуляції земельними ділянками за плановими напрямками автомагістралей, що збільшує їх вартість при викупі. Залучення інвестицій в дорожньо-будівельну галузь гальмується і через незадовільне забезпечення земельними ділянками, незважаючи на те, що території проходження МАТК визначені містобудівною документацією на рівні Генеральної схеми планування території України (рис.1).

Якщо фінансові ресурси на будівництво автодоріг, в т.ч. і на викуп земель, можливо залучити через законодавчі ініціативи, то самим слабким місцем залишається проблема землевідведення через недосконале законодавство примусового припинення прав власності на землю для будівництва об'єктів МАТК. Чинні законодавчі норми призводять до довготривалих судових процесів стосовно вилучення земель, які тягнуться до 15 років. На відміну від українського, європейське законодавство передбачає примусове відчуження земель для суспільних потреб на користь держави незалежно від бажання власника. В судовому порядку в стислі строки може вирішуватись розмір компенсації, а не факт вилучення земель.

Земельні ділянки для будівництва нових автомагістралей чи реконструкції існуючих автодоріг надаються структурним підрозділам Укравтодору, який реалізує свої повноваження через територіальні органи – Служби автомобільних доріг в адміністративних областях, в постійне користування для будівництва та експлуатації об'єктів МАТК, та в оренду – для забезпечення технологічних процесів на період будівництва. На даний час відведення земель для будівництва об'єктів МАТК проводиться за загальним порядком: проекти землеустрою щодо відведення земельних ділянок під інфраструктуру МАТК складаються як через зміну цільового призначення земель так і через формування нових земельних ділянок [3].

З ключових моментів надання земель під МАТК доцільно виділити, що дозвіл на складання проектів та їх затвердження проводять різні розпорядники землями: К М України, Р М А Р Крим, обласні, Київська і Севастопольська міські, районні державні адміністрації, обласні, міські, селищні, сільські ради, об'єднані територіальні громади, органи Держгеокадастру. Тому для відведення земель під автомагістраль МАТК необхідно розробляти безліч проектів землеустрою, затвердження яких нереально сумістити з чергами будівництва. Викуп земель для будівництва об'єктів МАТК здійснюють органи виконавчої влади чи місцевого самоврядування, що значно затягує терміни їх надання. Якщо протягом одного року з дня прийняття рішення про викуп, договір купівлі-продажу не укладений чи орган місцевого самоврядування не звернувся до суду з позовом про примусове відчуження таке рішення втрачає чинність, а нове рішення про викуп з цих же підстав допускається не раніше ніж через два роки. Аналіз землевпорядної документації показує, що зміст і склад проектів землеустрою переобтяжений численною вихідною документацією, виготовлення якої вимагає багато часу і коштів. Отже, земельні ділянки надаються не за чергами будівництва автомагістралей - централізовано, а відповідно до повноважень органів виконавчої влади чи місцевого самоврядування щодо передачі земель у користування під об'єкти МАТК.

Вказане обумовлює необхідність удосконалення технології надання земель у сфері будівництва автомагістралей МАТК. На основі практичного досвіду нами розроблена технологічна модель надання земель під МАТК, яка включає 5 основних етапів і передбачає використовувати управлінський механізм планування земель - резервування земель (рис.2). Резервування земель для потреб МАТК передбачає визначення територій, необхідних для будівництва, експлуатації та охорони об'єктів МАТК, і встановлення для них обмежень у використанні земель та здійсненні господарської діяльності.

Проект резервування земель повинен розроблятися на національному рівні і повинен стати підготовчим документом для надання територій лінійної

конфігурації та значної протяжності для розташування об'єктів МАТК. Об'єктом ПР є існуючі МАТК, автомагістралі яких потребують реконструкції, та намічені для будівництва нові напрямки. Резервні смуги створюються з метою виконання нормативів для здійснення будівництва автомагістралей з додержанням екологічних, соціальних і економічних норм. Підставою для резервування є затверджені матеріали територіального планування – Генеральна схема планування території України та автодорожнього проектування – техніко-економічне обґрунтування проходження автомагістралі МАТК.



Рис.2. Технологічна модель надання земель під міжнародні автомобільні транспортні коридори

При запровадженні резервування земель земельпорядну документацію доцільно розробляти в послідовності Проект резервування (ПР) – Проект відведення (ПВ), що забезпечить вирішення поставлених завдань єдиним комплексом. У ПР необхідно визначити межі і площі зарезервованих територій та обґрунтовувати пропозиції щодо формування нових земельних ділянок для потреб МАТК. ПР доцільно розробляти почергово за чергами будівництва чи реконструкції об'єктів МАТК на кожен коридор.

ПР базуються на існуючій містобудівній, земельпорядній, проектній документації, і деталізує їх проектні рішення до рівня земельних ділянок щодо розташування, формування, встановлення розмірів і меж резервних смуг. ПР розробляються на земельних ділянках, що включаються до складу резервних смуг без вилучення у землевласників та землекористувачів. У ПР мають бути обґрунтовані пропозиції щодо формування нових земельних ділянок МАТК,

встановлення їх цільового призначення та земельних сервітутів. Таким чином, метою розроблення ПР є формування земельних ділянок, на яких передбачається будівництво або реконструкція об'єктів МАТК.

В ПР передбачається реалізація наступних завдань:

- деталізація і уточнення положень містобудівної та землевпорядної документації адміністративно-територіальних одиниць в частині забезпечення територіями об'єктів МАТК;
- визначення місця розташування об'єктів МАТК, обсягів виділення земель для потреб майбутнього будівництва МАТК;
- визначення меж і встановлення площ резервних смуг в розрізі адмін. одиниць, категорій земель, землекористувачів і землевласників;
- обґрунтування розташування земель МАТК відповідно до земель природно-заповідного фонду та іншого природоохоронного призначення, оздоровчого, рекреаційного, історико-культурного, лісогосподарського призначення, водного фонду, житлової та громадської забудови, цінних сільськогосподарських угідь, екологічної мережі;
- обґрунтування найбільш ефективного виду землекористування МАТК;
- підготовка пропозицій щодо передачі, надання, вилучення, відчуження, обміну земельних ділянок;
- уточнення містобудівних обмежень, визначення зон обмежень у використанні земельних ділянок;
- інформування про резервування землевласників і землекористувачів.

ПР розробляється після підписання договору на виконання робіт на основі тендерної процедури з землевпорядною організацією – виконавцем робіт. ПР розробляється в паперовому та електронному видах. Запроектована резервна смуга як вид обмеження використання земель вноситься до Державного земельного кадастру. Рішення про затвердження ПР є рішенням про резервування територій. До даного рішення повинні додаватися схема резервування земель і перелік кадастрових номерів земельних ділянок, які розташовані в межах зарезервованих земель. Рішення про резервування земель вступає в силу після опублікування в офіційних засобах масової інформації за місцем їх знаходження. В інформаційному повідомленні встановлюються цілі і терміни резервування, обмеження прав на земельні ділянки та вказується час і місце, де зацікавленим особам можна ознайомитись зі схемою резервування земель. Термін резервування земель доцільно встановлювати за термінами проектування і будівництва автомагістралей.

Висновок. Таким чином, резервування земель є економічно корисним заходом, так як воно дозволяє уникнути даремних витрат при використанні землі, про яку заздалегідь відомо, що вона буде вилучена. Надання земель для

потреб МАТК буде зводиться до викупу земель та зміни їх цільового призначення, що значно скоротить терміни виготовлення землевпорядної документації і реєстрації земель. Погодження та інформування про резервування врахує інтереси власників землі, орендарів, користувачів та змінімізує судові спори на етапі освоєння проектних рішень.

ЛІТЕРАТУРА

1. Закон України "Про Генеральну схему планування території України" від 07.02.2002 р. № 3059–III : за станом на 18 лис. 2011 р. / Верховна Рада України. — Офіц. вид. // Офіційний вісник України. — 2002. — № 10. — Ст. 466 зі змін.
2. Закон України "Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг" від 14.12.1999 р. № 1286–XIV : за станом на 09 груд. 2015 р. / Верховна Рада України. — Офіц. вид. // Офіційний вісник України. — 2000. — № 1. — Ст. 2 зі змін.
3. Земельний кодекс України : за станом на 05 січ. 2013 р. / Верховна Рада України. — Офіц. вид. // Офіційний вісник України. — 2011. — № 46. — Ст. 2038 зі змін.

д.т.н., профессор Петраковская О.С., Емец О.А.,
Киевский национальный университет строительства и архитектуры

РЕЗЕРВИРОВАНИИ ЗЕМЕЛЬ ДЛЯ НУЖД МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

Усовершенствована методика предоставления земель под строительство автомагистралей. Предложена технологическая модель предоставления земель под международные автомобильные транспортные коридоры. Предложено управленческий механизм резервирования земель при отводе земель для строительства международных автомобильных транспортных коридоров.

Ключевые слова: земельный участок, транспортный коридор, резервирования.

Doctor of Technical Sciences, Professor Petrakovskaya O.S., Yemets O.A.,
Kyiv National University of Civil Engineering and Architecture

LAND RESERVATION FOR THE NEEDS OF INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT CORRIDORS

The method of granting lands for the construction of motorways has been improved. A technological model for providing land for international road transport corridors is proposed. A management mechanism for reserving land for the allocation of land for the construction of international road transport corridors is proposed.

Key words: land plot, transport corridor, reservations.