

ПРОБЛЕМА ОТВОДА ЗЕМЕЛЬНЫХ УЧАСТКОВ ПРИ РЕКОНСТРУКЦИИ МАГИСТРАЛЬНОЙ УЛИЦЫ ГОРОДА ТОМСКА

А.Е. Киселева, Л.Л. Ерёмин

Научный руководитель доцент В.А. Базавлук

Национальный исследовательский Томский политехнический университет, г. Томск, Россия

В статье приведены результаты исследований и предложения по решению проблем отвода линейно протяженных земельных участков под магистральные улицы городского значения в ходе их реконструкции. Исследование проводилось на объектах улицы Красноармейской с целью повышения ее пропускной способности.

Одним из направлений решения вопроса повышения пропускной способности исследовались вопросы, возможности расширения полос проезжей части улицы в пределах красных линий и линии регулирования застройки на землях поселений. При этом использовался один из основных принципов современного прогнозирования использования земель поселений-нормативного принципа [2].

Земля являлась важнейшим фактором жизнеобеспеченности и жизнедеятельности человека [1]. Земельные ресурсы, по мере развития цивилизации общества, стали средством производства, предметом труда, и всеобщим местом проживания всех поколений людей. Испокон веков взаимодействие человека и земли было направлено на получение благ, которыми пользуется общество. В современных условиях экономическая роль земли, ее незаменимость в сфере материального производства остро предопределяет необходимость рационального природопользования, в том числе землепользования на транспорте в поселениях [3,4].

Средневзвешенная интенсивность движения исследуемого участка перегона от улицы Усова до улицы Алтайская по состоянию на начало 2018 года составляет 2350 авт/час, что значительно превышает нормативное значение для магистральной улицы регулируемого движения с расчетной скоростью передвижения транспорта 60 км/ч. Одной из задач повышения пропускной способности является перевод из категории дорог регулируемого движения, в непрерывного движения. Нормативные расчетные показатели магистральной улицы непрерывного и регулируемого движения приведены в Таблице.

Таблица

Рекомендации по проектированию магистральной улицы общегородского значения [3]

Категория улицы	Расчетная скорость движения, км/ч	Скорость движения транспортного потока, км/ч	Расчетная интенсивность движения, ед/ч на полосу	Ширина полосы движения, м	Всего полос движения
Непрерывного движения	100	75	1200	3,75	4-8
	75	55	1500	3,50-3,75	4-8
Регулируемого движения	80	60	700	3,50	4-8
	60	45	500	3,50	2-6

В соответствии с данными Табл.1 расчетная интенсивность движения увеличивается в 2-3 раза, для скорости 60 км/час при неизменной ширине полосы движения 3.5 метра.

Кадастровый номер исследуемого линейно-протяженного объекта капитального строительства по данным публичной кадастровой карты 70:21:0000000:2076 - магистральная улица общегородского значения регулируемого движения, протяженность 4821 м (собственность публично-правовых образований поселений).

По данным ранее проведенных исследований [5,6] обоснована необходимость увеличения числа полос движения проезжей части, исследуемой улицы в пределах границ красных линий с проведением соответствующих землеустроительных работ. Отвод земель под транспортную инфраструктуру городских поселений — является частью современного землеустройства, включающего развитие магистральных улиц при их реконструкции.

Главными факторами процесса отвода земельных участков при реконструкции магистральной улицы являются:

1. Обоснование площади отвода земель магистральных улиц по красным линиям;
2. Техническая характеристика объекта как линейного, располагаемого на множестве земельных участков на категории земель «земли населенных пунктов» в пределах нескольких кадастровых кварталов;
3. Сложности процедуры согласования отвода земель.

Возникает вопрос необходимости упорядочения процесса проведения землеустроительных работ, с учетом отмеченных факторов и процессов отвода земель для реконструкции улиц.

При решении вопросов отвода земельных участков под реконструкцию магистральных улицы возникают проблемы в случаях: Рисунок 1.

СЕКЦИЯ 8. ЗЕМЛЕУСТРОЙСТВО, ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КАДАСТР НЕДВИЖИМОСТИ И ВОПРОСЫ ЗЕМЕЛЬНО-ИМУЩЕСТВЕННЫХ ОТНОШЕНИЙ

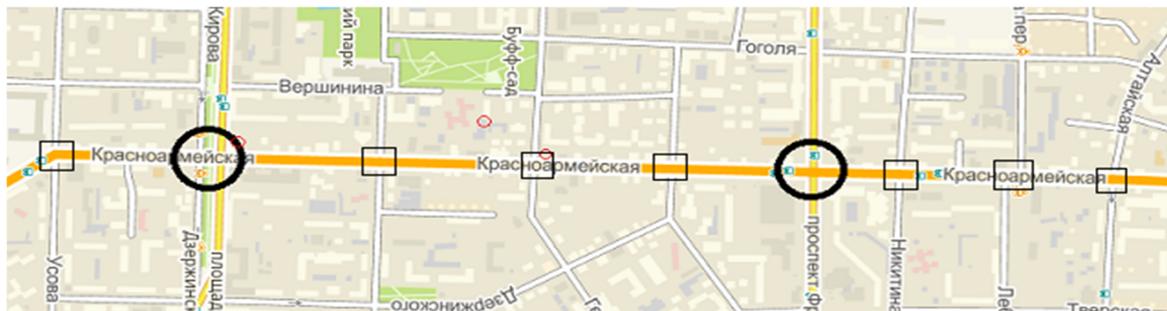


Рис.1 План-карта исследуемого участка магистральной улицы Красноармейская

○ – Узлы пересечения магистральных улиц в разных уровнях;
□ – Узлы пересечения магистральной улицы с жилыми улицами в одном уровне с запретом левосторонних поворотов;

○ – Объекты культурного наследия;

- пересечения (наложение границ) участка с границами смежных земельных участков по улицам Усова, проспект Кирова, Карташова, Герцена, Нечевский пер., проспект Фрунзе, Никитина, Алтайская, сведения о которых уже существуют в Едином государственном реестре недвижимости;
- наличия объектов культурного наследия (в данном случае-деревянное зодчество) в зоне отводимых земельных участков под магистраль;
- наличия и состояния подземных коммуникаций (водоснабжение, водоотведение, теплоснабжение, связь и другие)
- согласования решений проекта планировки и межевания территории с Генеральным планом города (2005-2025 годов).

В работах по исследованию развития землеустроительных процессов при создании и улучшению транспортной инфраструктуры города Томска, ранее ставились и решались задачи по устранению несоответствия геометрических размеров и параметров улиц нормам и правилам по их категоричности.

Данные задачи решаются посредством рационального проведения землеустроительных работ на территориях Кировского и Советского административных районов города Томска. При этом основополагающими процессами формирования земельных участков под магистральную улицу при ее реконструкции являются отвод и формирование земельных участков.

В результате исследования установлено что:

1. Линейно протяженный участок под улицу Красноармейская располагается на территории двух административных районов, что затрудняет процесс согласования отвода земель.
2. Для обеспечения перевода улицы с категории регулируемого движения в нерегулируемый, требует дополнительных решений, в том числе формирование узлов пересечения в разных уровнях (проспекты Кирова и Фрунзе), на пересечениях внутри квартальных улиц и проездов создание схемы движения с запретом левосторонних поворотов.
3. Отвод земельных участков под реконструируемые объекты улицы требует значительных затрат по сносу существующих объектов застройки.
4. Не спрогнозированный прирост автомобильного транспорта в Томской области в 2017 году составил почти 10 тысяч (9654) единиц, при уже зарегистрированных на 31.12.2016 г. 403 тысячах транспортных средств. Прирост транспорта составил 2,5 %. В Томской области по состоянию на 01.01.2018 г. 413 000 транспортных средства, при средневзвешенной пропускной способности 2000 авт/час.
5. В последние 5 лет отмечился на улицах городов России в том числе города Томска результат непрогнозируемого прироста автомобильного транспорта, приведший к снижению расчетной скорости и затарам на улицах города Томска [7].

Литература

1. Земельный кодекс Российской Федерации от 25.10.2001 N 136-ФЗ.
2. Федеральный закон «О государственном прогнозировании и программах социально- экономического развития Российской Федерации» от 20.07.1995 №115-ФЗ.
3. СП 42.13320.2011 (СНиП 2.07.01-89*) Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. – М.: Госстрой РФ. 2011
4. Рекомендации по проектированию улиц и дорог городов и сельских поселений – Центральный научно-исследовательский и проектный институт по градостроительству Минстроя России-М.: Госстрой РФ, 1994. – 88 с.
5. Базавлук, В.А. Планировка и застройка территории жилого квартала: учебное пособие / В.А. Базавлук, Е.В. Предко; Томский политехнический университет. – Томск: Изд-во Томского политехнического университета, 2015. – 91 с.
6. Киселева А.Е., Ерёмин Л.Л. Оценка пропускной способности магистральных улиц города Томска. Томский политехнический университет. – Томск: Изд-во Томского политехнического университета, 2017. – 2 С.
7. Немчинов М.В. Транспортный кризис городов. – М.: Транспортное строительство, 05/2015. – 19 – 21 С.