

DOI: 10.32347/2076-815X.2022.80.219-234

УДК: 625.7/.8:332.6

к.пед.н. **Кочеригін Л.Ю.**,
l_kocherygin@i.ua, ORCID: 0000-0002-1896-6036,
к.т.н., доцент **Гладілін В.М.**,
vgladilin.55@gmail.com, ORCID: 0000-0002-0492-3510,
Білоцерківський національний аграрний університет
Сидорко Н.Я.,
g-sudorko@ukr.net, ORCID: 0000-0003-2596-7333,
ВСП Боярський фаховий коледж НУБіП України

ПРАВОВІ АСПЕКТИ ВІДВЕДЕННЯ ЗЕМЕЛЬ ДЛЯ БУДІВНИЦТВА ДОРІГ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ

Розкриваються теоретичні питання та процедура відведення земельних ділянок для будівництва доріг загального користування.

Система автомобільних доріг є невід'ємною частиною національної єдиної транспортної системи. З роками змінювався склад транспортного потоку, розширювалася мережа автомобільних доріг та покращувалася планування. А також, розширювались мережі міжнародних та внутрішніх транспортних коридорів та відбувалась модернізація дорожньої інфраструктури.

Вирішення проблем розвитку дорожнього комплексу України потребує суттєвого впорядкування на основі сучасних інновацій. Визначено, що основою Транспортної стратегії України на період до 2030 р. [25] є економічний, соціальний та екологічний складники. Позитивних результатів неможливо досягти без урахування національних особливостей усієї системи управління галуззю. Тому для забезпечення цілісності системи в галузі необхідний поглиблений аналіз ключових аспектів характеристик руху.

Складність правового регулювання земельних відносин у сфері автомобільних перевезень зумовлює актуальність вирішення проблеми раціонального використання земель, а її нормативно-правова база потребує подальшого вивчення та впровадження в господарську діяльність.

Ключові слова: автомобільні дороги; відведення земель; земельне законодавство; правовий режим; процесуальний порядок; транспортне будівництво.

Постановка проблеми. Відповідно до потреб економічного розвитку країни; для покращення транспортного сполучення та оптимізації дорожньої мережі необхідно будувати нові дороги без руйнування існуючих доріг.

Комплекс дорожньо-будівельних об'єктів, пов'язаних із будівництвом,

реконструкцією та капітальним ремонтом шляхів, згідно із Законом України «Про концесію» – це будівництво автомобільних доріг [20].

Законодавство, що визначає правові, економічні, організаційні та соціальні засади, яке забезпечує експлуатацію, будівництво, реконструкцію, ремонт та утримання доріг, це Закони України «Про автомобільні дороги» [8], «Про дорожній рух» [10], «Про інвестиційну діяльність» [19], «Про регулювання містобудівної діяльності» [24], «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» [10], «Про податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів», «Про місцеве самоврядування в Україні» [21], «Про концесію» [20] та інші акти законодавства.

Об'єктом дослідження є процесуальна послідовність та етапи будівництва доріг шляхів. Тоді як метод дослідження – аналіз та теоретичне узагальнення правових аспектів відведення земель під транспортне будівництво.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми регулювання землекористування транспорту висвітлені в працях таких вітчизняних учених, як А.П. Гетьман, В.А. Голян, Б.М. Данилишин, А.І. Демченко, Ш.І. Ібатуллін, П.Ф. Кулинич, А.М. Мірошніченко, В.І. Семчик, М.Г. Ступень, А.М. Третяк, М.В. Шульга та інші. А що стосується проблемам нормування відведення земельних ділянок, то цій темі присвячені праці таких видатних вчених, як І.К. Бистряков, О.С. Будзяк, М.М. Габрель, Т.М. Гапотченко, Д.С. Добряк, А.Г. Мартин, Л.Я. Новаковський, В.В. Носік, М.А. Хвесик та інші. Однак нормування земель для транспортної галузі в період трансформації земельних відносин залишається малодослідженим [5, 29].

Мета дослідження. Виявлення особливостей нормування земельних ділянок та теоретичних аспектів відведення земельних ділянок для будівництва й реконструкції автомобільних доріг і споруд дорожнього господарства, а також нової парадигми в удосконаленні інституціонального середовища в цій галузі.

Виклад основного матеріалу. Як описано у ст. 1 Закону України «Про автомобільні дороги» «автомобільна дорога це лінійний комплекс інженерних споруд, призначений для безперервного, безпечного та зручного руху транспортних засобів» [8]. Тому єдиною транспортною системою в нашій країні є дороги загального користування, вулиці та дороги в містах та інших населених пунктах, галузеві (технічні) автомобільні дороги, а також дороги на приватних територіях.

Визначення орієнтовних розмірів земельних ділянок, що передбачаються до використання для потреб дорожнього господарства, є різновидом нормування використання природних ресурсів.

Максимальне збереження родючих земель та інших (лісових, під водними об'єктами, природно-заповідних тощо), використання земель як операційного

базису лише в мінімально необхідних розмірах – основне завдання нормування використання земельних ресурсів. Воно повинно запобігти необґрунтованому виведенню землі із сільськогосподарського, лісогосподарського виробництва та інших пріоритетних видів використання. Виконання цих завдань можливе лише за допомогою нормування використання землі як природного ресурсу, а саме за допомогою встановлення норм відведення земельних ділянок, на які вони ще не були встановлені відповідно до законодавства. У чинному законодавстві термін «нормування» використовується як засіб правового регулювання земельних відносин.

Переважає більшість нормативно-правових актів в українському законодавстві є документами у сфері будівництва, які декларують норми відведення земельних ділянок для різних потреб. Визначення орієнтовних розмірів ділянок під розміщення об'єктів доріг проводиться згідно таких норм:

- ГБН В.2.3-218-007:2012. Екологічні вимоги до автомобільних доріг. Проектування.

- ДБН В.2.3-16:2007. Споруди транспорту. Норми відведення земельних ділянок для будівництва (реконструкції) автомобільних доріг;

- ДБН В.2.3-4:2015. Споруди транспорту. Автомобільні дороги. Частина I. Проектування. Частина II. Будівництво;

- ДБН В.2.3-5:2018. Споруди транспорту. Вулиці та дороги населених пунктів;

Параметри ділянок для нового будівництва та реконструкції діючих доріг загального користування в сучасних умовах визначені ДБН В.2.3-4: 2015 [1].

Вимоги цього нормативного документа не поширюються на відомчі (технологічні) дороги, вулиці та дороги в містах та інших населених пунктах, а також дороги на приватних територіях. Ці умови визначають технічну класифікацію проектів і технічну класифікацію запланованих реконструкцій автомобільних доріг, на основі розрахункової середньодобової інтенсивності руху, техніко-економічних показників для обґрунтування проектних рішень та вибору оптимального варіанту.

При оновленні (реконструкції) автомагістралей, якщо доступна погодинна інформація про інтенсивність руху, яка отримана за допомогою автоматичних лічильників, для визначення категорії дороги, можна взяти середньорічну інтенсивність руху за годину з місяця із найбільшою завантаженістю.

Розрахункові швидкісні, техніко-економічні показники при проектуванні доріг для обґрунтування проектних рішень та вибору оптимального варіанту проїзду автомагістралі можна взяти з урахуванням ДБН В.2.3-4:2015 [1].

Максимальна базова проектна швидкість на рівнинній автомагістралі першого категорії становить 150 км/год., а мінімальна – 90 км/год., для доріг

п'ятої категорії. Для горбистої та гірської місцевості розрахункова швидкість для кожної категорії доріг вдвічі нижча, оскільки горбиста місцевість включає рельєф з часто порізнаними глибокими долинами, де різниці позначок дна долини та вододілу відрізняються більш ніж на 50 м на відстанях до 500 м, а також присутні бічні глибокі яри, нестійкі схили та притоки в передгірних долинах; гірські райони, що включають ділянки, які перетинають гори та гірські перевали та каньйони зі складними, дуже порізнаними або нестійкими схилами (плюс 1 км у кожний бік від перевалу); ділянки з пластичними зсувами та поширенням гравію, а також ділянки із долиною гірський річок з бічними притоками [5].

Від категорії і розрахункової швидкості руху залежать основні параметри дороги, а відповідно, і розміри земельних ділянок, що відводяться для їх розміщення.

При належному техніко-економічному обґрунтуванні параметри магістралі можуть бути збільшені. Тому при проектуванні земляного полотна враховують такі параметри: категорію дороги; висоту насипу; глибину виїмки; стійкість ґрунту до навантажень, який планують використати при будівництві земляного полотна, при незначних будівельних та експлуатаційних витратах; тип дорожнього одягу та покриття; досвід експлуатації доріг на даній місцевості, що необхідний для забезпечення необхідних показників міцності; максимальна охорона особливо цінних земель і мінімальна шкода навколишньому середовищу.

Крім того, на ділянках, відведених під будівництво та експлуатацію автомобільної дороги, враховується площа для будівництва системи водовідведення. Факторами, що визначають тип водовідведення, є: дощовий стік, гідрологічні, геологічні та кліматичні умови, біологічні характеристики околиці швидкісної дороги, геометричні параметри швидкісної дороги [4].

Для прийняття найкращих проектних рішень щодо розташування доріг, ліпші варіанти трасування доріг обираються шляхом порівняння наступних техніко-економічних показників:

- показники для планування траси дороги: довжина, коефіцієнт розвитку траси, кількість поворотних кутів, максимальний кут повороту, мінімальний радіус кривої;
- показники профілю: довжина ділянки дороги з поздовжнім ухилом більше 40%, довжина ділянки дороги з ухилом, що дорівнює або перевищує максимально допустимі значення, і мінімальний радіус вертикальної кривої;
- кількість труб та їх загальна довжина;
- кількість мостових споруд та їх загальна довжина;
- кількість залізничних переїздів на одному рівні;
- довжина ділянки, в межах населеного пункту;

- наявні ділянки доріг, які потребують окремого проектування земляного полотна (складні інженерно-геологічні умови);
- загальний обсяг земляних робіт, із розрахунку на 1 км;
- кошторисна вартість земляних робіт, з урахуванням витрат на зміцнення земляного полотна (дренажування споруд, зняття слабких ґрунтів укріплення укосів геосинтетикою та прошарками, спорудження підпірних стінок тощо);
- зона відведеної території та вилучених угідь;
- збиткові витрати сільсько- та лісогосподарського виробництва, житлових або промислових районів;
- вартість 1 квадратного метра дорожнього покриття;
- показники безпеки та аварійності (коефіцієнти);
- час у дорозі автомобіля в прямому та зворотному напрямках;
- будівництво доріг місцевими будівельними матеріалами;
- заходи з витрати охорони навколишнього середовища та витрати на неї;
- розрахунок загальної вартості будівельних робіт;
- розрахунок витрат на утримання дороги;
- розрахунок окупності витрат.

Відповідно до ДБН В.2.3-16:2007 «Споруди транспорту. Норми відведення земельних ділянок для будівництва (реконструкції) автомобільних доріг» вказуються розміри ділянки для розміщення одно- і багаторівневих розв'язок на дорогах, а також ширина смуг відведення при будівництві (реконструкції) доріг загального користування [4].

Мінімальна ширина смуги відводу для будівництва або реконструкції автомобільної дороги визначається відповідно до вимог до розташування різних елементів автомобільної дороги, а саме: ґрунтових або бічних дренажних каналів (каналів) між днищами насипів, заповідників і заповідників каналів; банкету. рови, банкетні та гірські рови тощо.

Відповідно до вищенаведених державних норм з будівництва, ширина смуги проїзду (СВ) розраховується за такою формулою:

а) насип заввишки до 2,0 м:

$$CB = B + 2 (H \times U + h \times y + BK + 1,5 h + 1,0), \quad (1)$$

при $U = 4$; $BK = 0,6$ м, $h < 1,0$ м – для дороги I-III категорій;

$U = 3$; $BK = 0,6$ м, $h < 1,0$ м – для дороги IV-V категорій;

б) насип заввишки від 2,0 до 6,0 м:

$$CB = B + 2 (H \times m + h \times m + BK + 1,5 h + 1,0), \quad (2)$$

при $m = 1,50$; 1,75 або 2,00; $BK = 0,6$ м, $h < 1,0$ м;

в) насип заввишки від 2,0 до 12,0 м:

$$CB = B + 2 (6,0 \times m + (H - 6,0) \times n + h \times n + BK + 1,5 h + 1,0), \quad (3)$$

при $m = 1,50$ і $1,75$ – при висоті насипу до 6,0 м;

$n = 1,75$ і $2,00$; $BK = 0,6$ м, $h < 1,0$ м – при висоті насипу понад 6,0 м;

г) виїмка завглибшки від 0,0 до 1,0 м:

$$CB = B + 2 (Y \times H + 1,0), \quad (4)$$

при $Y = 10$ – укіс виїмки;

д) виїмка завглибшки від 1,0 до 12,0 м:

$$CB = B + 2 (H + h) m + h \times Y + BK + 1, \quad (5)$$

при $Y = 4$; $m = 1,50$ і $1,75$ або $2,0$ $h = 1,0$ м, $BK = 0,6$ м і $2,0$ м – для дороги I- III категорій;

$Y = 3$; $m = 1,50$ і $1,75$ або $2,0$ $h = 1,0$ м і $0,8$ м, $BK = 0,6$ м – для дороги IV-V категорій;

де B – ширина земляного полотна між брівками, м; H – висота насипу (глибина виїмки), м; h – глибина бічної канави, м; BK – ширина бічної канави, м; Y – укіс; m – крутизна укосу насипу (виїмки); n – крутизна нижньої частини укосу насипу; BT – ширина банкета, м; HK – ширина нагірної канави, м; $1,0$ – запобіжна смуга, м [5].

Перед будівництвом автошляху є ряд обов'язкових етапів, починаючи з вибору ділянки землі для її розташування.

Порядок вибору земельних ділянок та узгодження питань щодо вилучення (придбання) та вибору ділянок для розташування на ній об'єктів регулюється Земельним кодексом про землю постановою Кабміну України від 05.06.2019 р. № 476 «Порядок проведення інвентаризації земель» [17].

Відповідно до ч. 1 та 2 ст. 151 ЗК України «особи, зацікавлені у вилученні (викупі), виборі земельних ділянок, зобов'язані погодити з власниками землі і землекористувачами та органами державної влади або органами місцевого самоврядування, згідно з їх повноваженнями, розміри земельних ділянок, передбачені для вилучення (викупу), умови їх вилучення (викупу), а також розміри земельної ділянки, передбачені для її передачі (надання), умови її передачі (надання) з урахуванням комплексного розвитку території, який би забезпечував нормальне функціонування на цій ділянці і прилеглих територіях усіх об'єктів та умови проживання населення і охорону довкілля» [3].

Місце розташування земельної ділянки обирають відповідні сільські, селищні, міські, районні та обласні ради, а також ВР АР Крим, місцеві державні адміністрації, Рада міністрів АР Крим, Кабмін України відповідно до власних повноважень, щодо передачі (надання) цих ділянок та їх вилучення.

Крім того, земельні ділянки, що мають бути відведені для будівництва та експлуатації автомобільних доріг, мають враховувати площі для спорудження систем водовідведення. Факторами, які визначають тип поверхневого водовідведення з доріг, є: дощовий стік, гідрологічні, геологічні та кліматичні умови, біологічні характеристики околиці а дороги, геометричні параметри автомобільної дороги [J].

Умови та порядок розробки, затвердження, розгляду, розгляду та затвердження містобудівних документів регулюються ЗУ «Про регулювання містобудівної діяльності» [24].

Як і планування території, що здійснюється на загальнодержавному, регіональному та місцевому рівнях відповідними державними органами та органами місцевого самоврядування, так і порядок вирішення питань забудови земельної ділянки здійснюється за рішеннями відповідних рад та їх виконавчих органів у відповідності до ст. 8 цього Закону.

Тоді як, виконання будівельних робіт повинно здійснювались лише за наявності дозволу на виконання будівельних робіт, який додається до Реєстру будівельної діяльності і є компонентом електронної системи (ст. 22² цього ж Закону) [24].

Як механізм, строки та умови проведення загальнодержавної експертизи містобудівних документів визначаються порядком розгляду містобудівної документації, так і склад зі змістом вихідних даних для проектування об'єктів містобудування, а також і механізм їх надання визначаються Порядком проведення експертизи містобудівної документації, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 25.05.2011 р. № 548 [16].

Що ж стосується механізму, фінансування державного бюджету капітального будівництва з метою забезпечення цільового та ефективного використання державних коштів визначається «Порядком державного фінансування капітального будівництва, який затверджений постановою Кабміну України від 27.12.2001 р. № 1764 [10].

Що ж стосується проектної та кошторисної документації то вона затверджуються згідно із Порядком затвердження проектів будівництва і проведення їх експертизи, затвердженого постановою Кабміну України від 11.05.2011 р. № 560 [15], та Порядком затвердження титулів будов (об'єктів), будівництво яких здійснюється із залученням бюджетних коштів або коштів підприємств державної власності, що затверджений раніше іншою постановою

Кабміну України від 08.09.1997 р. № 995 [22].

А щодо закупівлі товарів, робіт та послуг за бюджетні кошти, то вони здійснюються у відповідності до Закону України «Про публічні закупівлі» від 25.12.2015 р. № 922-VIII [23].

Договори ж підряду капітального будівництва укладаються та оформляються відповідно до Цивільного та Господарського кодексу України та Загальних умов укладення та виконання договорів підряду в капітальному будівництві, що затверджений постановою Кабміну України ще у 2005 році № 668 [10].

При укладенні та виконанні договорів підряду в капітальному будівництві необхідно враховувати загальні умови незалежно від джерела фінансування робіт та форми власності замовника і підрядника (субпідрядника).

Актуальною темою будівництва, реконструкції та капітального ремонту доріг є фінансування цих робіт. І тому, законодавство передбачає різні способи фінансування будівництва автомобільних доріг загального користування:

- використання бюджетних коштів для будівництва, реконструкції, ремонту та утримання цих доріг;
- за рахунок коштів бюджету міста або іншого населеного пункту, а також інших, передбачених законодавством, джерел фінансування здійснюється будівництво, реконструкція, ремонт та утримання вулиць і доріг у всіх населених пунктах;
- за рахунок юридичних або фізичних осіб здійснюється будівництво, реконструкція, ремонт та утримання відомчих (технологічних) і автомобільних доріг, а також доріг на приватній території;
- будівництво доріг за рахунок інвесторів [5].

Недостатнє фінансування доріг перешкоджає оновленню матеріально-технічної бази, негативно впливає на якість доріг і дорожніх споруд, що, відповідно, не забезпечує швидке, комфортне, економне та безпечне автомобільне перевезення пасажирів і вантажів.

Законом України ще від 18.09.1991 р. № 1562-XII «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» [10] передбачено, що з державного бюджету щорічно фінансуються роботи з будівництва, реконструкції, ремонту та утримання доріг.

З цією метою у складі Держбюджету був створений Державний дорожній фонд. Так, ВР України 17.11.2016 р. було прийнято Закони України № 1762 «Про внесення змін до Закону України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» щодо удосконалення механізму фінансування дорожньої галузі» та за № 1763 «Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо удосконалення механізму фінансового забезпечення дорожньої галузі».

Відповідно до цих законів у державному бюджеті закріплюються щорічні видатки на фінансування робіт з будівництва, реконструкції, ремонту та утримання доріг загального користування. З цією метою, починаючи з 2018 року у спеціальному фонді Державного бюджету буде створено державний дорожній фонд. І ст. 242 Бюджетного кодексу України також визначено джерела формування та напрямки використання коштів державного дорожнього фонду [10].

Кабмін України в оновленому проєкті держбюджету-2022 збільшив бюджет дорожнього фонду на 4 млрд. грн. В ньому передбачено, що частина цих коштів спрямовуються до Державного агентства автомобільних доріг на нові бюджетні програми, остання з яких була затверджена 17.11.2021 р. № 1186 для фінансового забезпечення розроблення та впровадження заходів з підвищення рівня безпеки дорожнього руху на ділянці км 0 + 000 – км 20 + 308 автомобільної дороги загального користування державного значення Р-01 Київ-Обухів [1].

Зокрема, чинним законодавством передбачено, що управління коштами дорожніх фондів здійснюється у порядку, встановленому Кабміном України від 20.12.2017 р. № 1085 [18].

Виділення коштів на будівництво, реконструкцію, ремонт та утримання вулиць і доріг у містах та інших населених пунктах здійснюється відповідними органами місцевого самоврядування, у віданні яких вони знаходяться, з метою збереження та розвитку вулично-дорожньої мережі, відповідно до пріоритетів та довгострокового здійснення перспективного плану розвитку транспортної системи міст та інших населених пунктів з урахуванням її фактичного стану.

Залучення коштів інвесторів для участі у будівництві доріг через механізм франчайзингу та концесій, це питання, яке сьогодні потребує особливої уваги. Водночас українським законодавством створено правові умови для запровадження механізму концесії (Закон України «Про концесії» [20]), який спрямований на підвищення ефективності використання державної та комунальної власності та задоволення громадян України товарами, роботою та послугами.

Цей закон створює правові умови для запровадження концесійного механізму з метою підвищення ефективності використання державного та комунального майна та задоволення потреб громадян України у товарі.

Відповідно до Закону концесіонер може частково фінансувати будівництво та/або експлуатацію дороги (співфінансувати) відповідно до умов концесії в розмірі та у порядку, визначених концесійним договором, а витрати забезпечуються за рахунок спеціального фонду із державного бюджету на розвиток та утримання мережі автомобільних доріг загального користування

Прийняття нового закону або внесення змін до існуючих створить умови

для залучення вітчизняних та іноземних інвесторів для будівництва та реконструкції доріг на концесійних засадах, які зазнали збитків через агресію Російської Федерації в Україні.

Концесійні об'єкти у сфері будівництва та/або експлуатації доріг можуть бути передані в концесію лише на підставі техніко-економічного обґрунтування за відповідним рішенням Кабміну України.

Для забезпечення розвитку автомобільних доріг уряд України вживає заходи, які спрямовані на:

- реформування системи управління автомобільними дорогами загального користування;
- розроблення механізму спільної участі держави та приватних інвесторів у будівництві доріг, процедурі рекультивациі (придбання) земель для суспільних потреб (особливо дорожнього будівництва);
- забезпечення будівництва та покращення транспортно-експлуатаційних доріг, що з'єднують на кордонах пункти пропуску та українські міста, в яких дороги мають забезпечили завершальний етап війни між Російською Федерацією та Україною;
- завершення заходів щодо прискорення будівництва великої кільцевої дороги навколо Києва через прилеглі землі Київщини;
- тощо.

Перед нормуванням щодо відведення земель для задоволення потреб дорожнього господарства та автомобільного транспорту необхідна низка важливих робіт, включаючи законодавчі, правові, адміністративні, проєктні та технічні процедури.

Як практика показала, що саме невідповідність правових норм та управлінських рішень призводить до величезних труднощів у відведенні землі для потреб автомобільної галузі. Так, наприклад, проблема виникає при проєктуванні великої кільцевої навколо Києва, яка має проходити територією Вишгородського, Броварського, Бориспільського, Обухівського, Фастівського та Бучацького районів Київської області. Смуга відведення дороги проходить через земельні ділянки, які перебувають у державній, комунальній і приватній власності сотень власників землі і землекористувачів. При цьому кожна земельна ділянка для її вилучення потребує погодження з усіма власниками, землекористувачами, органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, іншими погоджувальними структурами.

Невідповідність окремих норм Закону України «Про відчуження земельних ділянок, інших об'єктів нерухомого майна, що на них розміщені, які перебувають у приватній власності, для суспільних потреб чи з мотивів суспільної необхідності» [9] та Земельного кодексу України [3] стримують, а в

багатьох випадках заводять у безвихідь вилучення земель для потреб транспортної галузі.

Висновки. Нормування відведення земельних ділянок є різновидом нормування використання природних ресурсів, збереження продуктивності земель, забезпечення раціонального використання, екологічної безпеки, що має запобігти необґрунтованому вилученню земель із сільсько- та лісогосподарського виробництва, а також інших пріоритетних видів використання. У чинному законодавстві, як засіб правового регулювання земельних відносин, використовується термін «нормування».

Більшість нормативно-правових актів в Україні є документами у сфері будівництва, де землекористування тлумачиться як нормування площі землі, відведеної для спеціальних потреб, наприклад, автомобільного транспорту та дорожнього господарства.

Наразі рівень автомобілізації в Україні надзвичайно високий, а стандартизація і нормування відведення земель та дорожнього господарства є дуже важливою та актуальною. Нормування у будівництві орієнтовано на проєктування та будівництво доріг, відведення землі, екологічні вимоги до автодоріг потребують доповнень і корегувань для задоволення потреб суспільства через внесення змін до нормативно-правових актів.

Окрім удосконалення нормування земель для транспортної галузі, необхідно на державному рівні сформуванати нову парадигму інституціонального середовища щодо територіального розвитку цієї категорії земель.

Література

1. ДБН В.2.3-4:2015. Автомобільні дороги. Споруди транспорту. Частина I. Частина II. [Чинний від 01.04.2016 зі змінами]. Київ : Мінрегіонбуд України, 2016. 104 с.
2. Деякі питання спрямування коштів державного дорожнього фонду: Постанова Кабміна України від 17 лист. 2021 р. № 1186 р. № 64. (дата звернення 18.04.22 р.) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1186-2021-%D0%BF#n2>
3. Земельний кодекс України: Закон. Кодекс від 25 жовт. 2001 р. № 2768-III. (дата звернення 18.04.22 р.) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2768-14#Text>
4. Кочеригін Л.Ю., Гладілін В.М. Водовідведення як один із основних факторів що впливає на руйнування дорожніх покриттів. Містобудування та територіальне планування: наук.-техн. збірник. – К., КНУБА, 2021. – Вип. 77. С. 274–287.
5. Новаковська І.О. Проблеми відведення та використання земель для потреб дорожнього господарства / І.О. Новаковська, Н.Ф. Іщенко // Сучасні питання економіки і права: зб. наук. праць. – Київ : КиМУ, 2017. – Випуск 1–2 (5,6) – С. 133-144.
6. Питання фінансування об'єктів будівництва, реконструкції, капітального та поточного середнього ремонту автомобільних доріг загального користування державного

значення у 2022 році за рахунок запозичень, залучених під державні гарантії: Постанова Кабміна України від 19 січ. 2022 р. № 64. (дата звернення 18.04.22 р.) URL: [https://www.kmu.gov.ua/npas/pitannya-finansuvannya-obyektiv-budivnictva-rekonstrukciyi-kapitalnogo-ta-potochnogo-serednogo-remontu-avtomobilnih-dorig-zagalnogo-koristuvannya-derzhavnogo-znachennya-i190122-](https://www.kmu.gov.ua/npas/pitannya-finansuvannya-obyektiv-budivnictva-rekonstrukciyi-kapitalnogo-ta-potochnogo-serednogo-remontu-avtomobilnih-dorig-zagalnogo-koristuvannya-derzhavnogo-znachennya-i190122-64?fbclid=IwAR1rgKHfrhUVcYuDdwavil2Eqa1suPmj8XKnp70)

64?fbclid=IwAR1rgKHfrhUVcYuDdwavil2Eqa1suPmj8XKnp70

7. Податковий кодекс України. Закон. Кодекс від 02 груд. 2010 р. № 2755-VI. (дата звернення 18.04.22 р.) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17#Text>

8. Про автомобільні дороги: Закон України від 08 верес. 2005 р. № 2862-IV.. (дата звернення 18.04.22 р.) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15#Text>

9. Про відчуження земельних ділянок, інших об'єктів нерухомого майна, що на них розміщені, які перебувають у приватній власності, для суспільних потреб чи з мотивів суспільної необхідності: Закон України від 17 лист. 2009 р. № 1559-VI. (дата звернення 18.04.22 р.) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1559-17#Text>

10. Про Державний бюджет України на 2022 рік: Закон України від 02 груд. 2021 р. № 1928-IX. (дата звернення 18.04.22 р.) URL: (<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1928-20#Text>)

11. Про джерела фінансування дорожнього господарства України: Закон України від 18 верес. 1991 р. № 1562-XII.. (дата звернення 18.04.22 р.) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1562-12#Text>

12. Про дорожній рух: Закон України від 30 черв. 1993 р. № 3353-XII.. (дата звернення 18.04.22 р.) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>

13. Про затвердження Загальних умов укладення та виконання договорів підряду в капітальному будівництві: Постанова Кабміна України від 01 серп. 2005 р. № 668.. (дата звернення 18.04.22 р.) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/668-2005-%D0%BF#Text>

14. Про затвердження Порядку державного фінансування капітального будівництва: Постанова Кабміна України від 27 груд. 2001 р. № 1764. (дата звернення 18.04.22 р.) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1764-2001-%D0%BF#Text>

15. Про затвердження Порядку затвердження проєктів будівництва і проведення їх експертизи та визнання такими, що втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України: Постанова Кабміна України від 11 трав. 2011 р. № 560. (дата звернення 18.04.22 р.) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/560-2011-%D0%BF#Text>

16. Про затвердження Порядку проведення експертизи містобудівної документації: Постанова Кабміна України від 25 трав. 2011 р. № 548. (дата звернення 18.04.22 р.) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2011-%D0%BF#Text>

17. Про затвердження Порядку проведення інвентаризації земель та визнання такими, що втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України: Постанова Кабміна України від 05 черв. 2019 р. № 476. (дата звернення 18.04.22 р.) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/476-2019-%D0%BF#Text>

18. Про затвердження Порядку спрямування коштів державного дорожнього фонду:

Постанова Кабміна України від 20 груд. 2017 р. № 1085 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1085-2017-%D0%BF#Text>

19. Про інвестиційну діяльність: Закон України від 18 верес. 1991 р. № 1560-XII.. (дата звернення 18.04.22 р.) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1560-12#Text>

20. Про концесію: Закон України від 03 жовт. 2019 р. № 155-IX. (дата звернення 18.04.22 р.) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-20#Text>

21. Про місцеве самоврядування в Україні: Закон України від 21 трав. 1997 р. № 280/97-ВР.. (дата звернення 18.04.22 р.) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/280/97-%D0%B2%D1%80#Text>

22. Про порядок затвердження титулів будов (об'єктів), будівництво яких здійснюється із залученням бюджетних коштів або коштів підприємств державної власності: Постанова Кабміна України від 08 вер. 1997 р. № 995. (дата звернення 18.04.22 р.) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995-97-%D0%BF#Text>

23. Про публічні закупівлі: Закон України від 25 груд. 2015 р. (дата звернення 18.04.22 р.) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/922-19#Text>

24. Про регулювання містобудівної діяльності: Закон України від 17 лют. 2011 р. № 3038-VI. (дата звернення 18.04.22 р.) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3038-17#Text>

25. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження Кабміна України від 30 трав. 2018 р. № 430-р. (дата звернення 18.04.22 р.) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>

26. Харченко А.М. Теоретичні аспекти відведення земельних ділянок під об'єкти транспортного будівництва. / А.М. Харченко, О.О. Тігарева. Збірник наукових праць НТУ Автомобільні дороги і дорожнє будівництво. – Вип. 99. – Київ : НТУ. – 2017. – С. 140-149.

Candidate of pedagogical sciences **Kocheryhin Leonid**,
Ph.D., associate professor **Gladilin Valeriy**,
Belotserkovsky National Agrarian University
teacher-methodologist **Sidorko Natalia**,
SSU Boyar Fakhovy College NUBIP Ukraine

LEGAL ASPECTS OF ALLOCATION OF LAND FOR CONSTRUCTION OF PUBLIC ROADS

The article reveals the theoretical issues and the procedure for allocating land for the construction of public roads.

The road system is an integral part of the national unified transport system. Over the years, the composition of the traffic flow has changed, the road network has expanded and planning has improved. Also, the networks of international and domestic transport corridors were expanded and the road infrastructure was modernized.

Solving the problems of the road complex development of Ukraine requires significant streamlining on the basis of modern innovations. It is determined that the economic, social and environmental components are the basis of the Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030. Positive results cannot be achieved without taking into account the national characteristics of the entire industry management system. Therefore, to ensure the integrity of the system in the industry, it is necessary to have in-depth analysis of key aspects of traffic characteristics.

The complexity of the legal regulation of land relations in the field of road transport determines the urgency of solving the problem of rational land use, and its legal framework requires further study and implementation in economic activities.

Key words: highways; land allocation; land legislation; legal regime; procedural order; transport construction.

REFERENCES

1. DBN V.2.3-4:2015. Avtomobilni dorohy. Sporudy transportu. Chastyna I. Chastyna II. [Chynnyi vid 01.04.2016 zi zminamy]. Kyiv : Minrehionbud Ukrainy, 2016. 104 s. . {in Ukrainian}
2. Deiaki pytannia spriamuvannia koshtiv derzhavnoho dorozhnoho fondu: Postanova Kabmina Ukrainy vid 17 lyst. 2021 r. № 1186 r. № 64. (data zvernennia 18.04.22 r.) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1186-2021-%D0%BF#n2>. {in Ukrainian}
3. Zemelnyi kodeks Ukrainy: Zakon. Kodeks vid 25 zhovt. 2001 r. № 2768-III. (data zvernennia 18.04.22 r.) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2768-14#Text>. {in Ukrainian}
4. Kocheryhin L.Iu., Hladilin V.M. Vodovidvedennia yak odyin iz osnovnykh faktoriv shcho vplyvaie na ruinuвання dorozhnykh pokryttiv. Mistobuduvannia ta terytorialne planuvannia: nauk.-tekhn. zbirnyk. – K., KNUBA, 2021. – Vyp. 77. S. 274–287. {in Ukrainian}
5. Novakovska I.O. Problemy vidvedennia ta vykorystannia zemel dlia potreb dorozhnoho hospodarstva / I.O. Novakovska, N.F. Ishchenko // Suchasni pytannia ekonomiky i prava: zb. nauk. prats. – Kyiv : KyMU, 2017. – Vypusk 1–2 (5,6) – S. 133-144. {in Ukrainian}
6. Pytannia finansuvannia obektiv budivnytstva, rekonstruktsii, kapitalnoho ta potochnoho serednoho remontu avtomobilnykh dorih zahalnoho korystuvannia derzhavnoho znachennia u 2022 rotsi za rakhunok zapozychen, zaluchenykh pid derzhavni harantii: Postanova Kabmina Ukrainy vid 19 sich. 2022 r. № 64. (data zvernennia 18.04.22 r.) URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pitannya-finansuvannya-obyektiv-budivnictva-rekonstrukciyi-kapitalnogo-ta-potochnogo-serednogo-remontu-avtomobilnih-dorig-zagalnogo-koristuvannya-derzhavnogo-znachennia-i190122->

64?fbclid=IwAR1rgKHfrhUVcYuDdwavil2Eqa1suPmj8XKnp7O. {in Ukrainian}

7. Podatkovyi kodeks Ukrainy. Zakon. Kodeks vid 02 hrud. 2010 r. № 2755-VI. (data zvernennia 18.04.22 r.) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17#Text>. {in Ukrainian}

8. Pro avtomobilni dorohy: Zakon Ukrainy vid 08 veres. 2005 r. № 2862-IV.. (data zvernennia 18.04.22 r.) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15#Text>. {in Ukrainian}

9. Pro vidchuzhennia zemelnykh dilianok, inshykh ob'ektiv nerukhomoho maina, shcho na nykh rozmishcheni, yaki perebuvaiut u pryvatnii vlasnosti, dlia suspilnykh potreb chy z motyviv suspilnoi neobkhidnosti: Zakon Ukrainy vid 17 lyst. 2009 r. № 1559-VI. (data zvernennia 18.04.22 r.) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1559-17#Text>. {in Ukrainian}

10. Pro Derzhavnyi biudzheth Ukrainy na 2022 rik: Zakon Ukrainy vid 02 hrud. 2021 r. № 1928-IX. (data zvernennia 18.04.22 r.) URL: (<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1928-20#Text>) . {in Ukrainian}

11. Pro dzherela finansuvannia dorozhnoho hospodarstva Ukrainy: Zakon Ukrainy vid 18 veres. 1991 r. № 1562-XII.. (data zvernennia 18.04.22 r.) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1562-12#Text>. {in Ukrainian}

12. Pro dorozhnii rukh: Zakon Ukrainy vid 30 cherv. 1993 r. № 3353-XII.. (data zvernennia 18.04.22 r.) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>. {in Ukrainian}

13. Pro zatverdzhennia Zahalnykh umov ukladennia ta vykonannia dohovoriv pidriadu v kapitalnomu budivnytstvi: Postanova Kabmina Ukrainy vid 01 serp. 2005 r. № 668.. (data zvernennia 18.04.22 r.) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/668-2005-%D0%BF#Text>. {in Ukrainian}

14. Pro zatverdzhennia Poriadku derzhavnoho finansuvannia kapitalnoho budivnytstva: Postanova Kabmina Ukrainy vid 27 hrud. 2001 r. № 1764. (data zvernennia 18.04.22 r.) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1764-2001-%D0%BF#Text>. {in Ukrainian}

15. Pro zatverdzhennia Poriadku zatverdzhennia proektiv budivnytstva i provedennia yikh ekspertyzy ta vyznannia takymy, shcho vtratyly chynnist, deiakykh postanov Kabinetu Ministriv Ukrainy: Postanova Kabmina Ukrainy vid 11 trav. 2011 r. № 560. (data zvernennia 18.04.22 r.) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/560-2011-%D0%BF#Text>. {in Ukrainian}

16. Pro zatverdzhennia Poriadku provedennia ekspertyzy mistobudivnoi dokumentatsii: Postanova Kabmina Ukrainy vid 25 trav. 2011 r. № 548. (data zvernennia 18.04.22 r.) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2011-%D0%BF#Text>. {in Ukrainian}

17. Pro zatverdzhennia Poriadku provedennia inventaryzatsii zemel ta

vyznannia takymy, shcho vtratyly chynnist, deiakykh postanov Kabinetu Ministriv Ukrainy: Postanova Kabmina Ukrainy vid 05 cherv. 2019 r. № 476. (data zvernennia 18.04.22 r.) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/476-2019-%D0%BF#Text>. {in Ukrainian}

18. Pro zatverdzhennia Poriadku spriamuvannia koshtiv derzhavnoho dorozhnoho fondu: Postanova Kabmina Ukrainy vid 20 hrud. 2017 r. № 1085 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1085-2017-%D0%BF#Text>. {in Ukrainian}

19. Pro investytsiinu diialnist: Zakon Ukrainy vid 18 veres. 1991 r. № 1560-XII.. (data zvernennia 18.04.22 r.) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1560-12#Text>. {in Ukrainian}

20. Pro kontsesiiu: Zakon Ukrainy vid 03 zhovt. 2019 r. № 155-IX. (data zvernennia 18.04.22 r.) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-20#Text>

21. Pro mistseve samovriaduvannia v Ukraini: Zakon Ukrainy vid 21 trav. 1997 r. № 280/97-VR.. (data zvernennia 18.04.22 r.) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/280/97-%D0%B2%D1%80#Text>. {in Ukrainian}

22. Pro poriadok zatverdzhennia tytuliv budov (obiektiv), budivnytstvo yakykh zdiisniuietsia iz zaluchenniam biudzhetnykh koshtiv abo koshtiv pidpriemstv derzhavnoi vlasnosti: Postanova Kabmina Ukrainy vid 08 ver. 1997 r. № 995. (data zvernennia 18.04.22 r.) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995-97-%D0%BF#Text>. {in Ukrainian}

23. Pro publichni zakupivli: Zakon Ukrainy vid 25 hrud. 2015 r. (data zvernennia 18.04.22 r.) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/922-19#Text>. {in Ukrainian}

24. Pro rehuliuвання mistobudivnoi diialnosti: Zakon Ukrainy vid 17 liut. 2011 r. № 3038-VI. (data zvernennia 18.04.22 r.) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3038-17#Text>. {in Ukrainian}

25. Pro skhvalennia Natsionalnoi transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2030 roku: Rozporiadzhennia Kabmina Ukrainy vid 30 trav. 2018 r. № 430-r. (data zvernennia 18.04.22 r.) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>. {in Ukrainian}

26. Kharchenko A.M. Teoretychni aspekty vidvedennia zemelnykh dilianok pid objekty transportnoho budivnytstva. / A.M. Kharchenko, O.O. Titareva. Zbirnyk naukovykh prats NTU Avtomobilni dorohy i dorozhnie budivnytstvo. – Vyp. 99. – Kyiv : NTU. – 2017. – С. 140-149. . {in Ukrainian}