

ОТВЕТСТВЕННЫЙ ПОДХОД

ТЕКСТ: АЛЕКСАНДР МАЛЬЦЕВ, ФОТО: ВИТАЛИЙ АНТОНОВ

В преддверии Дня работников дорожного хозяйства, который отмечается в этом году 15 октября, мы побеседовали с Еленой КУДРЯВЦЕВОЙ, руководителем ООО «Компания «ЛЕОН». Ее организация имеет прямое отношение к десяткам значимых объектов дорожного строительства не только на территории Вологодской области, но и по всей стране — от Архангельской области до Крыма. Елена Леонидовна не понаслышке знает, какие трудности приходится преодолевать дорожникам по отводу земельных участков для строительства, чтобы достойно выполнять свою миссию.

— Елена Леонидовна, ваша организация сопровождает строительство четвертого, заключительного пускового комплекса объездной дороги вокруг Вологды, выполняя отвод

земельных участков. Насколько сложным являлся проект?

— Да, сегодня это уже реконструкция участка федеральной трассы «М-8»*, который позволяет связать участки

федеральной дороги «Москва –Архангельск» на севере и юге с федеральными дорогами «А-114» (Вологда — Новая Ладога) и «А-119» (Вологда — Медвежьегорск). Действительно, объект значимый для Северо-западного федерального округа, и, конечно же, особенно долгожданный для города Вологды. Он позволит повысить транспортную доступность новых микрорайонов областной столицы, разгрузить внутригородские дорожные сети, обеспечив тем самым улучшение экологической ситуации в городе.

К работам по строительству транспортного обхода областной столицы приступили еще в 1999 году. В 2003 году дорожники сдали в эксплуатацию первый и второй пусковые участки общей протяженностью 10 км. В 2007 году был построен третий пусковой участок транспортного обхода.

В те годы мне, совсем еще молодому специалисту, выпускнице кафедры городского кадастра и геодезии Вологодского технического университета, посчастливилось работать совместно с дорожниками над этим объектом, выполняя комплекс землеустроительных работ по отводу земельных участков для размещения объекта строительства. Признаюсь, было очень сложно, потому что приходилось учиться этому непростому делу самостоятельно, брать на себя ответственность в принятии решений. Можно сказать, для меня эта работа была «боевым крещением».

Хочу отметить, что большая поддержка в решении вопросов была оказана со стороны заказчика

работ — департамента дорожного хозяйства Вологодской области, с особой теплотой и благодарностью я вспоминаю моего наставника Ирину Анатольевну Ивченкову, специалиста отдела подготовки строительства департамента, которая во многом своим личным примером поддерживала и вдохновляла меня. Трудности в основном были связаны с формированием участков и постановкой на государственный кадастровый учет, так как для самих органов кадастрового учета в то время это было новая, не совсем законодательно отрегулированная процедура. Основная причина затруднений была в том, что постановка на кадастровый учет участков первой и второй очереди происходила уже после завершения процедуры изъятия (выкупа), а также завершения этапа строительства. Решение об изъятии принималось на основании площадей, заявленных в проектной документации, без уточнения местоположения границ и площади на местности. ФЗ «О государственном земельном кадастре» вступил в силу только 2000 году. А с вступлением этого закона начался новый этап развития земельно-имущественных отношений в стране, что предопределило и откорректировало необходимые к выполнению землеустроительные работы на этих первых двух участках автодороги.

А вот процедура оформления земельных участков под строительство третьего пускового комплекса в 2005–2006 годах проходила для меня гораздо легче. Она была последовательна, проводилась в соответствии с действующим земельным, градостроительным законодательством. Да и опыт у меня уже имелся... В 2007 году к дню работников дорожного хозяйства и за большой личный вклад в развитие дорожного хозяйства региона я была отмечена Благодарностью департамента дорожного хозяйства области, как и любому человеку это, конечно же, приятно.

Прошли годы, и вот совсем недавно, в августе этого года дан старт строительству завершающего участка автодороги. И сейчас, на современном этапе, мне радостно и почетно принимать участие уже силами своей организации в комплексе кадастровых работ по подготовке документов,

необходимых для размещения объекта строительства.

Конечно, с тех пор земельное, градостроительное законодательство опять претерпело ряд изменений, и мы выполняем эти работы в соответствии с новыми требованиями. В настоящее время приходится оформлять документацию по планировке территории линейного объекта, являющуюся исходно-разрешительной не только для кадастровых работ с целью образования участков как объектов кадастрового учета, но и для получения разрешения на строительство, а в последующем — и для получения разрешения на ввод объекта в эксплуатацию.

Сталкиваемся в работе и с решением такой актуальной проблемы государственного кадастра недвижимости, как реестровые ошибки. Проводим работы по подготовке материалов для предоставления лесных участков на период строительства и размещения объекта на период эксплуатации; осуществляем подготовку материалов для принятия решений о переводе земель сельхозназначения, земель лесного фонда, земель запаса в категорию земель промышленности, транспорта и иного специального назначения. Для каждой категории земель существуют свой правовой режим и свои особенности оборота, процедуры изъятия и предоставления.

Земельные участки для размещения автодороги я бы сравнила со складыванием «пазла», чтобы в конечном итоге получилась единая картина. В этом деле нужно приложить немало усилий и решить ряд сложных задач.

— По поводу перевода земель из одной категории в другую — насколько это большая проблема для дорожного строительства? Все чаще можно услышать мнение экспертов, которые говорят о необходимости отмены категорий как таковых.

— Да, в профессиональной среде уже давно идет обсуждение такого предложения — отменить категории земель и перейти полностью к территориальному планированию территорий, но пока это все на уровне законопроектов. В случае

принятия данных поправок грянут большие изменения в Земельный кодекс РФ, который основан на принципе разграничения правовых режимов земель различных категорий. А это очень ответственный шаг. Есть опасения, что оборот земель сельхозназначения приведет к большим потерям и выходу из сельскохозяйственного оборота. На этой позиции активно настаивает Минсельхоз РФ, который отвечает в том числе и за продовольственную безопасность страны.

Процедура перевода земель сельскохозяйственного назначения в земли, предназначенные для строительства автомобильных дорог, не имеет особых сложностей, в том числе и по времени, так как все объекты транспортной инфраструктуры имеют приоритетное стратегическое значение. Они обязательно проходят процедуру экспертизы на стадии проектирования, проходят процедуру территориального планирования территории с включением информации об объекте в градостроительную документацию разных уровней. А вот процедура перевода земель лесного фонда в категорию земель промышленности, транспорта и иного специального назначения затянута по времени и осложнена частыми возвратами документации на доработку.

— ФЗ № 257 «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ» был принят 10 лет назад. Нуждается ли он в совершенствовании?

— Если говорить о противоречиях, возникающих в практической работе в части земельно-имущественных отношений по реализации норм этого закона, могу отметить следующее. В соответствии с п. 15 ст. 3 ФЗ № 257 полоса отвода автомобильной дороги — это земельные участки (независимо от категории земель!), которые предназначены для размещения конструктивных элементов дороги, сооружений, объектов дорожного сервиса. Но, несмотря на данное определение, на период эксплуатации автодороги требуется перевод участков в земли промышленности, транспорта и иного специального назначения. Особенно это требование касается перевода земель лесного фонда. Несмотря на то, что ст. 45 Лесного кодекса РФ допускает использование лесных участков для строительства линейных объектов, земельные участки на период эксплуатации



* Речь идет об участке трассы «км 448+000 — км 468+400» — прим. ред.

линейных объектов требуют перевода. А в связи с тем, что процедура осложнена по времени, как я говорила выше, и выполняется другим ведомством — Рослесхозом, неплохо бы расширить полномочия Федерального дорожного агентства принимать, в том числе, решения о переводе земель лесного фонда в земли промышленности и транспорта для размещения и эксплуатации автомобильных дорог. В настоящее время в соответствии с полномочиями Росавтодор выполняет функции распоряжения земельными участками, находящимися в федеральной собственности, но кроме земель лесного фонда.

— **С какими еще трудностями приходится сталкиваться в работе?**

— Одна из главных проблем — отсутствие подготовительного этапа по отводу земельного участка как отдельного и самостоятельного между стадией проектирования после прохождения проекта Главгосэспертизы и стадией строительства. Наша работа по подготовке землеустроительной документации часто ведется параллельно со строительством. А этап строительства требует оформленных и предоставленных земельных участков для этих целей. Поэтому очень оперативно приходится решать поставленные задачи, что очень непросто, так как процедуры рассмотрения материалов в различных ведомствах регламентированы по времени.

— **Специализированные СМИ пишут, что расширение сферы действия публичного сервитута должно «облегчить жизнь» и проектировщикам, и собственникам земельных участков, по территории которых пролегают дороги и линейные объекты — электрические сети, трубопроводы и т. д. Это так?**

— Да, ожидается, что законопроект о публичных сервитутах позволит упростить развитие инженерных сетей и магистральных линейных объектов, позволит интенсивнее развивать рынок транспортных и телекоммуникационных услуг. Кроме того, в перспективе это будет способствовать строительству более дешевого жилья и сдержит рост тарифов. Использование публичного сервитута означает, что можно не выкупать землю

под строительство, а за определенную плату пользоваться «чужими» земельными участками. Не нужно формировать земельные участки как объекты кадастрового учета. Речь пойдет о границах некой территории, зоне, которая будет вноситься в единый кадастр недвижимости, в реестр зон на основании правоустанавливающего документа уполномоченного органа на принятие таких решений.

Если говорить о применении этого законопроекта к строительству автомобильных дорог, то только при оформлении временного отвода на период строительства, например при переустройстве инженерных коммуникаций. Отвод земельных участков для размещения полосы отвода автодороги — это постоянный отвод. Процедуру изъятия (в том числе путем выкупа) и процесс предоставления в постоянное (бессрочное) пользование владельцу автодороги никто не отменял.

Несмотря на то, что законопроект находится в стадии обсуждения, чиновникам и строительным организациям нужно готовиться к нововведениям уже сейчас.

— **Расскажите, как шло становление вашей компании.**

— ООО Компания «ЛЕОН» на рынке кадастровых и землеустроительных услуг работает уже шесть лет. На момент ее создания у меня уже имелся немалый опыт работы на руководящих должностях структурных подразделений в проектных организациях. Тем не менее было непросто сформировать работоспособную команду из специалистов, владеющих знаниями

кадастровых и землеустроительных работ, крупные региональные и федеральные заказчики доверяют именно нам. Результаты труда нашего коллектива подтверждают сертификаты и награды: «Социально ответственное предприятие РФ», «Лидер экономики — 2014», «За безупречную репутацию и профессионализм»... В 2015-м компания «ЛЕОН» вошла в десятку лучших из 700 тысяч российских землеустроительных предприятий во всероссийском социально-экономическом проекте «Элита нации», чем мы также гордимся.

Мы ценим сложившиеся связи в области сотрудничества с органами региональной власти и местного самоуправления, государственными и муниципальными учреждениями, Федеральным дорожным агентством и подведомственными ему федеральными казенными учреждениями, проектно-изыскательскими институтами, телекоммуникационными компаниями, сельхозпредприятиями, другими организациями, занимающими ведущие позиции в сферах своей профессиональной деятельности.

— **Что для вас значит День работников дорожного хозяйства?**

— Для нашего коллектива этот праздник уже давно стал «своим». Плотное сотрудничество с заказчиками, проектировщиками и строителями в работе над объектами автомобильных дорог укрепляет наши деловые связи, создает атмосферу человеческих, теплых дружеских отношений, а это важно для работы единой команды!

Несмотря на высокую конкуренцию на рынке кадастровых и землеустроительных работ, **крупные региональные и федеральные заказчики доверяют именно компании «ЛЕОН».**

в области кадастровых, землеустроительных и геодезических работ, способных выполнять проекты по планировке линейных объектов, межевание земельных участков, постановку на государственный кадастровый учет земельных участков и объектов капитального строительства, геодезическую и топографическую съемку земельных участков.

Но нам это удалось. Видимо, поэтому, несмотря на высокую конкуренцию на рынке

Всем коллегам пожелаю стабильности и благополучия в профессиональной работе, не бояться трудностей в решении наших общих задач. Да, порой бывает нелегко, но когда видишь результаты своего труда, возникающие чувства радости и удовлетворения все компенсируют. Ведь кому удастся проявить инициативу и взять на себя ответственность в решении сложных вопросов, тем всегда сопутствует успех!