

Обозначение красными линиями улично-дорожной сети в генеральном плане: предложения по совершенствованию градостроительного законодательства

Майборода Виктор Александрович (Санкт-Петербург). Доктор юридических наук, судья областного суда в отставке, советник РААСН. Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации. Эл. почта: victormaiboroda@yandex.ru

Аннотация. В статье обосновывается положение о том, что улично-дорожная сеть должна рассматриваться не как один из равнопорядковых элементов планировочной структуры, а как её пространственно-функциональный каркас, предопределяющий конфигурацию, связность и транспортную доступность остальных элементов. На основе системного толкования градостроительного, земельного и подзаконного регулирования выявлено несоответствие между фактической градостроительной ролью улично-дорожной сети и её действующим нормативным статусом. В отличие от иных элементов планировочной структуры, улично-дорожная сеть обладает свойствами непрерывности, связности, иерархичности и инфраструктурной первичности, что требует её специального нормативного обособления. Предлагается доктринальная модель закрепления в генеральном плане подлежащих установлению красных линий улично-дорожной сети как инструмента раннего пространственного предопределения территорий общего пользования. Автором впервые предлагается соединение юридических конструкций красных линий с градостроительными категориями морфологии уличной сети, транспортной связанности и пространственного каркаса расселения на основе междисциплинарного подхода. Практическое значение работы состоит в формулировании предложений по изменению Градостроительного кодекса Российской Федерации, направленных на повышение согласованности территориального планирования, градостроительного зонирования и документации по планировке территории, а также на снижение конфликтов, связанных с определением территорий общего пользования и резервированием земель под развитие улично-дорожной сети.

Ключевые слова: улично-дорожная сеть, красные линии, генеральный план, элементы планировочной структуры, территориальное планирование, градостроительное зонирование, пространственный каркас, морфология городской ткани, транспортная связность, территории общего пользования, национальный проект «Инфраструктура для жизни»

Для цитирования. Майборода В.А. Обозначение красными линиями улично-дорожной сети в генеральном плане // Academia. Архитектура и строительство. 2026. № 3. С. 91–97. DOI: 10.22337/2077-9038-2026-3-91-97.

Marking The Street and Road Network with Red Lines in the Master Plan: Proposals for Improving Urban Planning Legislation

Mayboroda Viktor A. (St. Petersburg). Doctor of Sciences in Jurisprudence, Retired Judge of the Regional Court, Adviser of RAASN. The North-West Institute of Management of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration. E-mail: victormaiboroda@yandex.ru

Abstract. The article substantiates the thesis that the street and road network should be considered not as one of the equal-order elements of the planning structure, but as its spatial and functional framework, which predetermines the configuration, connectivity and transport accessibility of other elements. On the basis of a systematic interpretation of urban planning, land

and subordinate regulation, a discrepancy between the actual urban planning role of the street and road network and its current regulatory status is revealed. Unlike other elements of the planning structure, the street and road network has the properties of continuity, connectivity, hierarchy and infrastructural primacy, which requires its special regulatory isolation. A doctrinal model of fixing the red lines of the street and road network to be established in the master plan is proposed as a tool for early spatial reservation of public areas. The scientific novelty of the article lies in the development of an interdisciplinary approach that combines the legal construction of red lines with the urban planning categories of the morphology of the street network, transport connectivity and the spatial framework of settlement. The practical significance of the work lies in the formulation of proposals for amending the Urban Planning Code of the Russian Federation, aimed at increasing the consistency of territorial planning, urban zoning and documentation on the planning of the territory, as well as at reducing conflicts related to the definition of public areas and the reservation of land for the development of the street and road network.

Keywords: street and road network, red lines, master plan, elements of the planning structure, territorial planning, urban zoning, spatial framework, morphology of urban fabric, transport connectivity, public areas, national project "Infrastructure for Life"

For citation. Mayboroda V.A. Marking the Street and Road Network with red Lines in the Master Plan. In: *Academia. Architecture and Construction*, 2026, no. 3, pp. 91–97, doi: 10.22337/2077-9038-2026-3-91-97.

Методологическую основу работы составили: формально-юридический метод; системное толкование норм градостроительного и земельного законодательства; сравнительный анализ нормативных конструкций «элемента планировочной структуры», «красных линий» и «территории общего пользования»; а также междисциплинарный подход, основанный на использовании градостроительных представлений о морфологии улично-дорожной сети, её связности, иерархии и влиянии на формирование городской ткани. Такое сочетание методов позволяет рассматривать улично-дорожную сеть одновременно как правовой объект, как инфраструктурную систему и как пространственный каркас населённого пункта.

Согласно п. 35 ст. 1 Градостроительного кодекса Российской Федерации (далее – ГрК РФ), «элемент планировочной структуры» – это часть территории поселения, муниципального округа, городского округа или межселенной территории муниципального района (квартал, микрорайон, район и иные подобные элементы). Тем же пунктом установлено, что виды элементов планировочной структуры определяются уполномоченным федеральным органом исполнительной власти. Традиционным взглядом является мнение о том, что приказом Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации от 25 апреля 2017 г. № 738/пр утверждены следующие виды элементов планировочной структуры: район; микрорайон; квартал; территория общего пользования; территория ведения гражданами садоводства или огородничества для собственных нужд; территория транспортно-пересадочного узла; территория, занятая линейным объектом и (или) предназначенная для размещения линейного объекта; улично-дорожная сеть; территория виноградо-винодельческого терруара. Наряду с указанным приказом Минстроя России действует и Приказ Минфина России от 5 ноября 2015 г. № 171н «Об утверждении Перечня элементов планировочной структуры, элементов улично-дорожной сети, элементов объектов адресации, типов зданий (сооружений),

помещений, используемых в качестве реквизитов адреса, и Правил сокращенного наименования адресообразующих элементов». Его значение, однако, иное: он сформирован для целей адресации и описания адресообразующих элементов, тогда как приказ Минстроя России принят во исполнение полномочия по установлению видов элементов планировочной структуры в градостроительном смысле. Тем самым в действующем регулировании сосуществуют два нормативных массива, использующих сходную терминологию, но ориентированных на разные отраслевые задачи – градостроительное планирование и адресное описание территории.

Таким образом, согласно буквальному, дословному содержанию нормы п. 35 ст. 1 ГрК РФ перечень типов элементов планировочной структуры утверждён Минстроем России. Утверждённый же Минфином России список является перечнем элементов.

Казалось бы – разница в одно слово «типы» элементов планировочной структуры, а ведь именно оно порождает и разницу в этих списках.

Следуя буквальному содержанию как нормы п. 35 ст. 1 ГрК РФ, так и Приказа Минстроя России от 25 апреля 2017 г. № 738/пр можно констатировать, что соответственно квартал, микрорайон и район и иные элементы выступают одновременно и в качестве типов, и в качестве непосредственных элементов планировочной структуры.

Само по себе слово «тип» происходит от греческого, означающего «отпечаток», «форма», «образец». В русском языке под «типом» понимается разновидность, имеющая общие свойства [1, с. 18–19]. По словарю В. И. Даля, тип – это «первообраз, подлинник, образец, основной образ»¹.

Однако смысл термина для целей нормативно-правового регулирования подлежит выявлению посредством сопо-

¹ Словари и энциклопедии (<https://gufo.me/dict/dal/%D1%82%D0%B8%D0%BF>).

ставления с корреспондирующими положениями закона, находящимися с рассматриваемыми в смысловом единстве, в данном случае – морфологической определённости.

В соответствии с частью 1 ст. 41 ГрК РФ подготовка документации по планировке территории осуществляется в том числе для выделения элементов планировочной структуры. Это означает, что речь идёт о выделении конкретных (непосредственных) элементов, а не об их «типах». Аналогичная норма содержится в части 1 ст. 42 ГрК РФ: проекты планировки территории также готовятся для выделения непосредственных элементов, а не для выделения типов.

Кроме того, необходимо помнить, что п. 35 ст. 1 ГрК РФ заканчивается словами «и иные подобные элементы», что свидетельствует о не исчерпывающем, а открытом перечне элементов планировочной структуры. В данной норме законодатель передал уполномоченному органу задачу именно по «типологизации» элементов планировочной структуры, а не по составлению окончательного списка. Следовательно, основным на законе является утверждение, что в рамках одного типа элемента планировочной структуры может существовать несколько конкретных элементов. Например, тип «район» может включать: «планировочный район», «портовый район», «олимпийский район» [2] и иные подобные элементы.

Таким образом, можно заключить, что установленный перечень видов элементов планировочной структуры служит ориентиром для законодательного и правоприменительного поля. Квартал, микрорайон и район в равной мере можно назвать и самостоятельными элементами, и типами, в состав которых могут входить более конкретные элементы. При этом для целей планировки и выделения территорий важна именно фактическая сторона – то есть определение непосредственных элементов, а не их типологическое деление.

Для целей градостроительной науки это различие имеет не только терминологическое, но и проектно-прикладное значение. «Тип» характеризует родовую модель пространственной организации территории, тогда как непосредственный элемент фиксирует уже индивидуализированную часть городской ткани, подлежащую планировочному выделению, регламентации и отображению на карте. Следовательно, нормативная типология элементов планировочной структуры должна соотноситься с реальными закономерностями пространственного строения населённого пункта, а не подменять их. Именно в этой плоскости выявляется особый статус улично-дорожной сети: она не просто один из видов территориального членения, а структурообразующая система, в отношении которой обычная логика перечневого описания элементов оказывается недостаточной.

Особое место среди элементов планировочной структуры занимает улично-дорожная сеть. В отличие от района, микрорайона, квартала и иных дискретных территориальных образований, улично-дорожная сеть представляет собой не локализованный фрагмент территории, а пространственно непрерывную, иерархически организованную систему связей.

В градостроительном смысле она образует опорный планировочный каркас населённого пункта, задаёт направления развития городской ткани, определяет доступность территорий, интенсивность транспортных и пешеходных потоков, а также условия размещения застройки и объектов обслуживания. Поэтому улично-дорожная сеть не может рассматриваться как обычный равнопорядковый элемент перечня; её правовая квалификация должна учитывать её структурообразующую и инфраструктурно-порождающую функцию.

Исследуя влияние конфигурации улично-дорожной сети, О.В. Сапрыкина, Е.А. Ахмедова и К.И. Виноградов приходят к выводу, что геометрическая форма именно этого элемента планировочной структуры является причиной формирования типа планировочной структуры урбанизированной территории и непосредственно влияет на уровень транспортной загрузки улично-дорожной сети города. М.Р. Якимов высказывает мнение, что транспортное планирование в принципе должно строиться на формировании предшествующего ему математического моделирования. В западной научной мысли улично-дорожной сети придаётся гораздо большее значение, нежели в отечественной доктрине. Так, рассматривая противоречия между «англосаксонским» градостроительством и «латинским» урбанизмом, один из которых основан на рациональном методе и теории планирования как вмешательства, а другой – на архитектуре, городской морфологии и проектно-ориентированном действии, М. Хебберт справедливо отмечает, что транспорт и его влияние есть единый элемент вне зависимости от подхода [5]. Одновременно с этими обстоятельствами улично-дорожная сеть как часть дорожной инфраструктуры занимает ключевое место в национальном проекте «Инфраструктура для жизни». Включенные в Национальный проект системные меры направлены на приведение в нормативное состояние опорной сети автомобильных дорог, автомобильных дорог федерального и регионального значения, включая дорожную сеть городских агломераций и малых городов, дороги военных городков. Создание, а также реконструкция существующей улично-дорожной структуры представляет собой исполнение названного национального проекта².

С позиций градостроительной теории значение улично-дорожной сети не исчерпывается обеспечением транспортного сообщения. Конфигурация сети влияет на морфотип городской среды, величину и форму кварталов, глубину освоения территории, фронт уличной застройки, распределение общественных центров и радиусы пешеходной доступности. Иными словами, сеть не только обслуживает сложившуюся планировочную структуру, но и предшествует ей как условие её возникновения и дальнейшей трансформации. В этом проявляется её двойственная природа: как объекта инженерно-

² Постановление Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации от 27 ноября 2024 г. № 530-СФ «О национальном проекте "Инфраструктура для жизни"» // Собрание законодательства Российской Федерации, 2 декабря 2024 г. № 49 (часть V). Ст. 7476.

транспортной инфраструктуры и как базового инструмента пространственной организации территории [7].

В историческом и сравнительном аспекте уличная сеть традиционно выступала одним из первых объектов городского проектирования: именно через трассировку улиц закреплялись направления роста города, структура кварталов и расположение общественных пространств. Поэтому современное российское регулирование, при котором генеральный план не обеспечивает достаточной пространственной определённости улично-дорожного каркаса, в известной мере расходится с базовой логикой градостроительного формообразования.

В данной связи представляется, что данный элемент планировочной структуры нуждается в нормативно-правовом обособлении (выделении) на законодательном уровне регулирования. На примере приведённых исследований очевидно, что, во-первых, его физическая природа отлична от природы иных элементов планировочной структуры, а во-вторых, нормативно-правовое обособление позволяет определить причинность в формировании элементов планировочной структуры: именно улично-дорожная сеть создаёт возможность быть сформированным кварталам, районам и т.п. элементам, а не наоборот. Ключевыми признаками улично-дорожной сети для целей её нормативного закрепления являются непрерывность, связность, иерархичность и обеспечиваемая ею пространственная доступность. Сеть как градостроительное явление существует не в виде изолированных участков, а в виде единой системы улиц, дорог, проездов и иных коммуникационных связей, обеспечивающих движение, доступ к территориям и интеграцию функциональных зон. С учётом этого улично-дорожную сеть целесообразно определять как непрерывный и иерархически организованный элемент планировочной структуры, формирующий пространственный каркас населённого пункта и подлежащий отображению в генеральном плане посредством подлежащих установлению красных линий.

Одновременно с приведёнными обстоятельствами необходимо принять во внимание инструмент обособления – институт красных линий. Данный институт в градостроительстве имеет своим происхождением советскую градостроительную школу, то есть предназначен для регулирования в экономических условиях отсутствия частной собственности. Сохранение института красных линий в современных рыночных условиях, исходящих из многообразия форм собственности на землю, повлекло наделение этого института свойством обособления территории общего пользования, то есть территории, переход (приватизация) которой из государственной, муниципальной в частную форму собственности запрещён законом [6]. Согласно п. 12 ст. 85 Земельного кодекса Российской Федерации земельные участки общего пользования, занятые площадями, улицами, проездами, автомобильными дорогами, набережными, скверами, бульварами, водными объектами, пляжами и другими объектами, могут включаться в состав различных территориальных зон и не подлежат приватизации. В совре-

менном состоянии градостроительной деятельности только в незначительном числе муниципальных образований (2-3%) имеются утверждённые красные линии, используемые как институт определения территорий общего пользования³.

В современном градостроительном понимании красные линии должны рассматриваться не только как средство юридической демаркации территорий общего пользования, но и как инструмент предварительной пространственной фиксации будущего уличного каркаса. Их функция двудеина: с одной стороны, они обеспечивают правовую определённости режима использования земель; с другой – задают пределы планировочного развития, в рамках которых формируются поперечные профили улиц, размещение инженерных коммуникаций, публичных пространств, велосипедной и пешеходной инфраструктуры. Отсутствие такой ранней фиксации в генеральном плане ведёт к рассогласованию между стратегическими решениями территориального планирования и последующей документацией по планировке территории.

Однако выделение элементов планировочной структуры вопреки советской градостроительной школе происходит не в документе территориального планирования (см. Инструкцию о порядке проектирования и установления красных линий в городах и других поселениях Российской Федерации, введена 01.07.1998, РДС 30-201-98), а в документации по планировке территории, утверждение которой является обязательным лишь в ряде случаев (ч. 3 ст. 41 ГрК РФ).

Само по себе наличие причинной связи между генеральным планом и выделением элементов планировочной структуры отсутствует, оно не установлено законом и не предполагается правоприменительной практикой градостроительного проектирования. Часть 1 ст. 26 ГрК РФ в перечислении мероприятий по реализации документов территориального планирования даже не упоминает выделение элементов планировочной структуры в какой-либо форме.

Тем самым в действующем регулировании фактически сталкиваются две модели градостроительного развития. Первая – декларативно-функциональная, при которой генеральный план лишь обозначает направления использования территории. Вторая – структурно-каркасная, при которой уже на стадии территориального планирования фиксируется базовая сеть публичных пространств и транспортных связей, определяющая реализуемость всей последующей застройки. Настоящая статья исходит из приоритета второй модели как более соответствующей природе города и задачам устойчивого пространственного развития.

Более того, сложившееся регулирование одним из оснований обязательности утверждения документации по планировке территории указывает необходимость установления красных линий (п. 2 ч. 3 ст. 41 ГрК РФ), а само установление красных линий относит к документации по планировке терри-

³ Отчёт по НИОКР 124072400003 // Домен «Наука и инновации»: URL: <https://gisnauka.ru/nioktr/detail/20TY39V0Z725F5FCD8Y8HQ4S>

тории (п. 11 ст. 1, п.п. «а» п. 1 ч. 3 ст. 42 ГрК РФ). Тем самым регулирование приобретает признаки нормативной самореференции: обязательность документации по планировке территории связывается с необходимостью установления красных линий, тогда как сами красные линии могут быть установлены преимущественно в составе той же документации. Такая конструкция затрудняет раннее резервирование территорий под улично-дорожную сеть и снижает согласованность стадий градостроительного планирования.

Таким образом, в границах населённых пунктов сохраняются территории, в отношении которых красные линии отсутствуют, а правовой режим земель общего пользования не получает достаточной пространственной определённости. Это влечёт не только риски приватизации соответствующих участков и судебные споры, но и более широкие градостроительные последствия: фрагментацию будущего уличного каркаса, сужение возможностей для формирования магистральных и местных связей, удорожание последующего изъятия земель, а также снижение качества транспортной и пешеходной доступности территорий. [Например: Постановление Четырнадцатого арбитражного апелляционного суда от 14.10.2024 № 14АП-5660/2024 по делу № А13-2715/2024, Постановление Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 10.10.2023 № 13АП-23874/2023 по делу № А56-29443/2022 и Определение Верховного Суда Российской Федерации по делу № 306-ЭС17-782, включенное п. 18 в Обзор судебной практики Верховного Суда Российской Федерации № 4 (2017), утв. Президиумом Верховного Суда РФ 15.11.2017]

В указанной связи в настоящей работе предлагается разграничить два правовых режима красных линий:

1) подлежащие установлению красные линии, отображаемые в генеральном плане и предназначенные для фиксации границ размещения улично-дорожной сети как пространственного каркаса населённого пункта;

2) устанавливаемые (изменяемые, отменяемые) красные линии, утверждаемые в документации по планировке территории для определения границ иных территорий общего пользования и уточнения планировочных решений.

Научная новизна данного предложения состоит в переносе функции первичного пространственного резервирования улично-дорожной сети на стадию территориального планирования при сохранении за документацией по планировке территории функции детальной проектной конкретизации.

Предложенный подход позволит уже на стадии генерального плана формировать каркас улично-дорожной сети, который, в свою очередь, связывает воедино иные элементы планировочной структуры, обуславливая тем самым обязательность их наличия. Такое регулирование позволит исполнить Национальный проект «Инфраструктура для жизни» в части создания новых улично-дорожных сетей, модернизации существующих.

Такой подход возвращает генеральному плану одну из его базовых градостроительных функций – функцию определения

опорной пространственной структуры развития населённого пункта. Если генеральный план не фиксирует хотя бы принципиальные границы улично-дорожного каркаса, он утрачивает значительную часть своей проектной определённости и сводится преимущественно к декларативному распределению функциональных зон. Между тем именно сеть магистральных и местных связей обеспечивает фактическую реализуемость функционального зонирования, параметры доступности и возможность поэтапного освоения территории.

В дальнейшем выделенные территории для размещения улично-дорожной сети в генеральном плане подлежащими установлению красными линиями детерминируют формирование соответствующей территориальной зоны, что следует из системного толкования положений пп. 2, 5, 6, 7 и 8 ст. 1, ч. 15 ст. 35 ГрК Российской Федерации, согласно которым установление территориальных зон конкретизирует положения документов территориального планирования в целях определения правового режима использования земельных участков, не изменяя при этом назначение территории, отнесённой к функциональным зонам.

Соответственно, закрепление в генеральном плане территорий, предназначенных для размещения улично-дорожной сети и обозначенных подлежащими установлению красными линиями, должно рассматриваться не как непосредственное установление вида разрешённого использования, а как нормативное предопределение последующего правового режима таких земель при градостроительном зонировании и планировке территории. В этом случае территориальные зоны и градостроительные регламенты будут разрабатываться уже с учётом заранее зафиксированного пространственного каркаса, а риск последующего конфликта между частными правами на землю и публичной потребностью в развитии улично-дорожной сети будет существенно снижен. Тем самым уменьшается потребность в дорогостоящем перераспределении земель, изъятии участков и корректировке ранее сложившейся застройки.

Предлагаемая модель имеет значение не только для совершенствования юридической техники, но и для развития градостроительной доктрины. Она позволяет переосмыслить улично-дорожную сеть как первичный объект территориального планирования, от которого зависят морфология городской среды, связанность застройки, устойчивость транспортного обслуживания и качество общественных пространств. В практическом отношении это создаёт основу для более раннего прибрежения территорий под развитие улично-дорожной сети, уменьшает вероятность пространственных разрывов и способствует согласованию документов всех уровней – от генерального плана до проекта планировки территории.

При этом теоретический результат исследования состоит в обосновании того, что улично-дорожная сеть должна быть выделена в самостоятельную категорию элементов планировочной структуры с особыми правилами отображения в документах территориального планирования. Доктринальный

Таблица предлагаемых норм

Норма в ГрК РФ	Действующая редакция	Предлагаемая редакция
Пункт 11.1 статьи 1	–	11.1) красные линии, подлежащие установлению, – линии, которые обозначают границы размещения улично-дорожной сети в установленных законом случаях в документе территориального планирования»;
Пункт 35.1. статьи 1	–	35.1) улично-дорожная сеть – непрерывный элемент планировочной структуры городского, сельского поселения, городского округа, муниципального округа, выделение границ размещения которого подлежащими установлению красными линиями осуществляется в документе территориального планирования городского, сельского поселения, городского округа, муниципального округа
Пункт 11 статьи 1	11) красные линии – линии, которые обозначают границы территорий общего пользования и подлежат установлению, изменению или отмене в документации по планировке территории;	11) красные линии устанавливаемые – линии, которые обозначают границы территорий общего пользования и устанавливаются, изменяются или отменяются документацией по планировке территории;
Пункт 12 статьи 1	12) территории общего пользования – территории, которыми беспрепятственно пользуется неограниченный круг лиц (в том числе площади, улицы, проезды, набережные, береговые полосы водных объектов общего пользования, скверы, бульвары);	12) территории общего пользования – территории, которыми беспрепятственно пользуется неограниченный круг лиц (в том числе элементы улично-дорожной сети: площади, магистрали, улицы, проезды, тротуары, набережные, а также береговые полосы водных объектов общего пользования, скверы и бульвары);
Пункт 2 части 4 статьи 23	2) параметры функциональных зон, а также сведения о планируемых для размещения в них объектах федерального значения, объектах регионального значения, объектах местного значения, за исключением линейных объектов.	2) параметры функциональных зон, а также сведения о планируемых для размещения в них объектах федерального значения, объектах регионального значения, объектах местного значения, за исключением линейных объектов и подлежащие установлению красные линии для размещения улично-дорожной сети.
пункт 3 части 5 статьи 23	3) границы и описание функциональных зон с указанием планируемых для размещения в них объектов федерального значения, объектов регионального значения, объектов местного значения (за исключением линейных объектов) и местоположения линейных объектов федерального значения, линейных объектов регионального значения, линейных объектов местного значения.	3) границы и описание функциональных зон с указанием планируемых для размещения в них объектов федерального значения, объектов регионального значения, объектов местного значения (за исключением линейных объектов) и местоположения линейных объектов федерального значения, линейных объектов регионального значения, линейных объектов местного значения и отображение подлежащих установлению красных линий для размещения улично-дорожной сети.
пункт 2 части 3 статьи 41	2) необходимы установление, изменение или отмена красных линий;	2) необходимы установление, изменение или отмена красных линий, в том числе в случае отображения в документе территориального планирования подлежащих установлению красных линий;
пункт 4 части 4 статьи 42	4) схему организации движения транспорта (включая транспорт общего пользования) и пешеходов, отражающую местоположение объектов транспортной инфраструктуры и учитывающую существующие и прогнозные потребности в транспортном обеспечении на территории, а также схему организации улично-дорожной сети;	4) схему организации движения транспорта (включая транспорт общего пользования) и пешеходов, отражающую местоположение объектов транспортной инфраструктуры и учитывающую существующие и прогнозные потребности в транспортном обеспечении на территории, а также схему организации улично-дорожной сети в границах красных линий, определенных в положении о территориальном планировании и отображенных на картах генерального плана поселения, городского округа, муниципального округа;

результат заключается в предложении различать дискретные элементы планировочной структуры и её непрерывный пространственный каркас, формируемый улично-дорожной сетью.

В качестве выводов по настоящей работе предлагаются конкретные изменения в ГрК РФ, приведённые в таблице.

Список источников

1. Арутюнова, Н.Д. Тожество и подобие / Н.Д. Арутюнова // Логический анализ языка. Тожество и подобие. Сравнение и идентификация : Сборник статей / ред. Н.Д. Арутюнова. М. : Институт языкознания АН СССР, 1990. 226 с.

Arutyunova N. D. Identity and Similarity. In: Arutyunova N.D. (ed.): *Logical Analysis of Language. Identity and Similarity, Comparison and Identification*, Collection of articles. Moscow, Institute of Linguistic of The USSR Academy of Sciences, 1990, 226 p. (in Russ.)

2. Maiboroda, V.A. Formation and Legal Regulation of Urban Agglomerations in the Russian Federation: Ensuring Sustainable Development of Territories / V.A. Maiboroda, E.T. Maiboroda, P.P. Spirin // *Journal of Law Studies*. 2023. Vol. 4, № 76. P. 1–15.

Maiboroda V.A., Maiboroda E.T., Spirin P.P. Formation and Legal Regulation of Urban Agglomerations in the Russian Federation: Ensuring Sustainable Development of Territories. In: *Journal of Law Studies*, 2023, Vol. 4, no. 76, pp. 1–15. (In Engl.)

3. Сапрыкина, О.В. Исследование влияния элементарных планировочных структур города на загруженность транспортных магистралей / О.В. Сапрыкина, Е.А. Ахмедова, К.И. Виноградов // *Техника и технология транспорта*. 2019. № S (13). С. 67.

Saprykina O.V., Akhmedova E.A., Vinogradov K.I. The Network Patterns Characteristics Research as One of the Factors of Traffic Congestion. In: *Technique and Technology of Transport*, 2019, no. S (13), pp. 67. (In Russ., abstr. In Engl.)

4. Якимов, М.Р. Транспортное планирование: создание транспортных моделей городов : монография / М.Р. Якимов. М. : Логос, 2013. 188 с.

Yakimov M.R. Transport Planning: Creating Urban Transport Models, a monograph. Moscow, Logos Publ., 2013, 188 p. (In Russ.)

5. Hebbert, M. Town Planning Versus Urbanismo // *Planning Perspectives*. 2006. № 21 (3). С. 233–251. URL: <https://clck.ru/3V9gUu> (дата обращения 01.02.25).

Hebbert M. (2006). Town Planning Versus Urbanismo. In: *Planning Perspectives*, 2006, no. 21 (3), pp. 233–251. URL: <https://clck.ru/3V9gUu> (Accessed 02/01/2025). (In Engl.)

6. Майборода, В.А. Красные линии в градостроительстве // *Academia. Архитектура и строительство*. 2025. № 1. С. 111–115.

Mayboroda V.A. Red Lines in Urban Planning. In: *Academia. Architecture and Construction*, 2025, no. 1, pp. 111–116 (In Russ., abstr. In Engl.)

7. Marshall, S. Streets and Patterns / S. Marshall. London ; New York : Spon Press, 2005. 336 p.

Marshall S. Streets and Patterns. London ; New York, Spon Press, 2005, 336 p. (In Engl.)