

В ТРАНСПОРТНОМ УЗЛЕ

Марина Рогальская

НОВЫЙ КРУПНЫЙ КОММЕРЧЕСКИЙ ОБЪЕКТ СОЗДАЕТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ НАГРУЗКИ НА ТРАНСПОРТНЫЕ АРТЕРИИ ГОРОДА: УВЕЛИЧИВАЕТСЯ ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ, СНИЖАЮТСЯ ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ И СКОРОСТНОЙ РЕЖИМ. РОЖДЕНИЕ ОЧЕРЕДНОГО ГИГАНТА ТРЕБУЕТ РЕКОНСТРУКЦИИ ПРИЛЕГАЮЩЕЙ ДОРОЖНОЙ СЕТИ ДЛЯ ВОССТАНОВЛЕНИЯ ЕЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ ПАРАМЕТРОВ. И ХОТЯ ПРОБЛЕМА В БОЛЬШИНСТВЕ СЛУЧАЕВ РЕШАЕМА С ИНЖЕНЕРНОЙ ТОЧКИ ЗРЕНИЯ, НО ЧАСТО НЕПРЕОДОЛИМЫМ ПРЕПЯТСТВИЕМ СТАНОВИТСЯ ВОПРОС ФИНАНСИРОВАНИЯ РАБОТ И РАСПРЕДЕЛЕНИЯ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ В СВЯЗКЕ ГОРОД-ИНВЕСТИТОР.

ПАЕВОЕ УЧАСТИЕ

Сегодня основное бремя по созданию транспортной инфраструктуры несет город. Для предприятий, ведущих строительство в коммерческих целях, предусмотрено паевое участие в данном процессе. Вопрос паевого участия в развитии населенного пункта регу-

лируется нормами Закона Украины «О градостроительной деятельности» и правилами, установленными органами местного самоуправления. В соответствии со статьей 40 Закона Украины «О градостроительной деятельности», граничные размеры паевого взноса в бюджет населенного пункта не может превышать 10% общей сметной стоимости строительства

нежилых строений и сооружений и 4% — общей сметной стоимости строительства жилых домов.

Кроме того, данным законом закреплено право за органами местного самоуправления устанавливать порядок, расчет размера, использование средств паевого участия в развитии населенного пункта.

На сегодняшний день, соглас-