

пределами осваиваемого участка, а потому схема, при которой инвестор реализует только внутриплощадочные проезды и их примыкание к улично-магистральной сети, здесь не годится», — говорит Виктор Петрук.

По словам эксперта, в цену объектов, генерирующих высокий ежедневный транспортный трафик, обязательно должна закладываться стоимость реконструкции внешней транспортной инфраструктуры. И тогда у инвесторов пропадет желание строить крупные торговые моллы не просто в черте города, а в самом его центре. Так как реализация таких проектов станет нерентабельной, по сравнению с освоением периферийных участков. И это общемировая практика.

Как отмечает эксперт, не зря в мире большинство подобных объектов возводят на периферии, и если город придет к такой практике, то в центре будут реализовываться только объекты, создающие умеренную нагрузку на инженерно-транспортную инфраструктуру, посильную для инвестора. Это сохранит город от грядущего транспортного коллапса, а девелопер будет застраивать районы, где он не создаст дополнительные транспортные обременения.

ВСЕСТОРОННИЙ КОНТРОЛЬ

Но, с решением проблемы размера отчислений на обустройство транспортной инфраструктуры, остается актуальным вопрос дальнейшего целевого использования средств, полученных от инвестора. Согласно ст. 40 Закона Украины «О градостроительной деятельности», паевое участие застройщика в развитии населенного пункта может использоваться исключительно для создания и развития инженерно-транспортной инфраструктуры соответствующего населенного пункта. Инвестор перечисляет средства в бюджет города, но как они используются — возможности проверить уже не имеет. Впрочем, для такого контроля в Украине существуют специально уполномоченные органы.

ПРОЕКТ ТРЦ «ЛУКЬЯНОВКА»



Источник: Argano Real Estate

По словам Андрея Ваврыша, было бы оптимально, если бы контроль стал всесторонним, и его осуществляли как общественные организации, так и государственные (прокуратура, финансовая инспекция и пр.), а также муниципальные (местные финансовые инспекции, депутатские комиссии).

ДОГОВОРНЫЕ ОТНОШЕНИЯ

Требует доработки и правовой механизм, обязывающий девелопера придерживаться ряда правил, касающихся комплексной застройки территории.

Требования по комплексной застройке земельного участка, планировочные и архитектурные требования к проектированию и строительству находят свое отражение в градостроительной документации, а также в градостроительных условиях и ограничениях застройки земельного участка. Это — обязательный разрешительный документ.

«Однако градостроительные условия и ограничения не являются договором или сделкой, порождающей гражданско-правовые права и обязанности. Поэтому нарушение требований и обязательств, определенных

градостроительными условиями и ограничениями, не создает правовых оснований для привлечения заказчика к гражданско-правовой ответственности и выполнению взятых на себя обязательств. Как следствие — взыскать с недобросовестных заказчиков за нанесенные городу убытки становится невозможным», — обращает внимание Андрей Ваврыш.

Чтобы защитить интересы общественности от действий недобросовестных заказчиков и предупредить возможные нарушения с их стороны, КГГА предлагает внедрить договорные отношения о комплексной застройке территории между заказчиком и департаментом градостроительства и архитектуры КГГА. В таком договоре стороны могли бы согласовывать общие обязательства по исполнению требований проекта стройки, в том числе, тех, что касаются создания дорожной инфраструктуры и, в случае их несоблюдения, брали бы на себя ответственность за причиненные убытки. «Такие договоры о комплексной застройке территории создают жесткую правовую конструкцию взаимных обязательств сторон», — отмечает Андрей Ваврыш.