

УДК 624.21./.8

Д.Н. Добижа,
Киевский национальный университет строительства и архитектуры

ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТЬ, ПРАВОВАЯ ОБЪЕКТИВНОСТЬ И ГОРОДСКАЯ ЗАИНТЕРЕСОВАННОСТЬ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ ПОДОЛЬСКО-ВОСКРЕСЕНСКОГО МОСТОВОГО ПЕРЕХОДА.

В условиях интенсивной урбанизации возникает огромное количество городских общественно волнующих проблем. Но в условиях неоднозначности трактования многих правовых аспектов, коллосальных самозахватов и систематического пренебрежения правовыми нормами возникают разногласия между городскими властями и дачниками подобные русановским.

Актуальность.

Трудно переоценить значение для современного Киева мостов, связавших воедино городские районы, расположенные на разных берегах Днепра. Уже несколько лет не утихают страсти вокруг проекта четвертой линии Киевского метрополитена — Подольско-Воскресенской. Всем сегодня уже ясно, что крупнейшему в городе жилому массиву Вигуровщина-Троещина и его ближайшим соседям без надежной связи с правобережной частью города не обойтись. Чтобы понять, насколько нужен городу новый мост, достаточно просто попробовать несколько раз выехать утром с Левого берега в центр, а вечером вернуться. На левом берегу проживают более 350 тысяч человек (целый областной центр!) поэтому ежедневные автомобильные пробки длиной в несколько километров давно перестали быть экзотикой, превратившись в банальное явление. И наоборот — доехать без пробок стало считаться везением. Уже сегодня по Московскому мосту за сутки проходит огромное количество транспортных единиц. По количеству автомобилей на душу населения наша столица быстро приближается к европейским. А вот по нехватке мостов Киев занимает позорное первое место. Согласно информации предоставленной «Мостбудом» 06.07.2006 до 2010 года, количество автотранспорта в городе должно составлять 350 тыс. единиц. Реальное же их число уже превысило 650 тыс. Плюс до 150 тыс. ежедневно проезжают через Киев транзитом. За период с 1995 по 2010 год интенсивность движения по мостам увеличилась в три раза. В результате имеем интенсивность движения по мостам через Днепр почти 230 тыс. авто в сутки. Что превышает их пропускную способность в 2,5, а в час пик — в 3,2 раза. За последние 25 лет количество автомобилей в Киеве возросло в 6 раз. Эти цифры подтверждает и динамика ежегодных автомобильных продаж («ВіДі Авто Менеджмент»). По

прогнозам соціологов уже в найближче час ця навантаження збільшиться і значно перевищить пропускну здатність моста (Автообоз). Жодного іншого виду транспорту, крім метро, не вирішить проблем зв'язи Лівобережжя і Правобережжя. Для усунення таких глобальних міських проблем без будівництва нового сучасного моста, місту просто не обійтись.

Ідея створення моста по даному напрямку, виникла давно, ще в 1966 році генеральним планом була прописана потреба для Києва як мінімум семи мостів через Дніпро. Нині, минуло 40 років після затвердження ще того, радянських часів, Генплану в Києві діють лише чотири моста. П'ятий, Подільський, тільки будуватиметься. А завдання, які ставилися відносно цільовості такого проекту раніше стали більш актуальними для міста і його мешканців.

Предмет, мета, завдання статті

Предмет статті заключається в виникненні розбіжностей між міськими властями і власниками ділянок на Русанівському масиві, які вже протягом кількох років не можуть прийти до загальної згоди щодо будівництва Подільсько-воскресенського мостового переходу. Обидві сторони даного конфлікту «бачать» вихід із складеної ситуації абсолютно по-різному, а будь-які компроміси сприймаються тою або іншою стороною як надувальство.

Метою ж даної статті є більш детальне розглядання проблеми з боку міста і міських властей, пропонувані ними варіанти виходу із складеної ситуації, цільовість проекту, а також опис моста і планів його реалізації. По вихідному плану даний міст повинен був бути достроєний до кінця 2008, але через складені політичні, економічні, правові аспекти терміни здачі проекту в експлуатацію постійно відтягуються і постійно пропонуються нові варіанти: прокладання моста (з обходу Русанівських садів), види компенсації, приймаються нові законопроекти щодо земель для суспільної потреби і суспільних потреб. Тому виникла потреба освітлення всіх точок зору і пропозицій, які висувалися міськими властями для вирішення проблеми зокрема з Русанівськими садами.

Завдання статті

«Для досягнення поставленої мети, були сформульовані наступні завдання:

- Обробили необхідну кількість надійної інформації, яка дозволяє нам більш глибоко подивитися на проблему, беручи до уваги велику кількість різних нюансів і аспектів стосовно правових, суспільних і міських потреб.

- Выезжали на местность и лично ознакомились с территорией что позволило сделать для себя соответствующие выводы относительно стороительства Подольско-Воскресенского мостового перехода и определиться с занимаемой позицией.

- Взглянули на проблему с юридической точки зрения и определились с законодательной стороной по данному вопросу и убедились в правомерности вынесения решений городскими властями.

Правовые нормы предусмотренные законодательством.

Законом Украины (Земельный кодекс глава 22 ст.147) про отчуждение земельных участков, которые находятся в частной собственности прописано, что эта недвижимость может подлежать под использование для общественных нужд или по мотивам общественных потребностей. То есть законодательно отобрать землю, которая находится в частной собственности невозможно, тем более если речь идёт о приватизированных участках, но в отдельных случаях возникает вполне обоснованная необходимость в такой территории. Именно из таких соображений в мировой практике, а в последствии и в Украине был законодательно утверждёны термины и законопроекты касающиеся отчуждения территорий для общественных нужд. То есть, данная терминология сама по себе указывает, что такое отчуждение земельных участков является исключением и применяется в крайних случаях, когда другого выхода кроме как отселения нет и бить не может. А взамен владельцам предлагаются различные виды компенсации.

Органы власти имеют право выкупа земельных участков, которые находятся в собственности физических или юридических лиц для следующих общественных благ:

- обеспечение национальной безопасности и обороны
- строительство и обслуживание транспортной либо энергетической инфраструктуры
- расположение представительств иностранных организаций (необходимость расположения которых утверждена Верховной Радой)
- расположение и обслуживание объектов, которые относятся к добыче полезных ископаемых
- строительство защитных гидротехнических сооружений
- строительство и обслуживание нефтяных и газовых месторождений
- создание городских парков, площадок отдыха, стадионов или же кладбищ
- расположение объектов водного фонда

Также стоит отметить, что отчуждению подлежат земли, которые будут использоваться под строго определённый вид застройки (приведён выше), который ориентирован на создание и обеспечение государственного или же

городского планирования и управления. Выкуп земельных участков для общественных нужд может совершаться на условии компенсации их стоимости. Выкуп земельных участков и других объектов для общественных нужд - это передача объектов недвижимого имущества, которое находится в собственности физических или юридических лиц, в государственную или коммунальную собственность в результате заключения договора аренды. При несогласии владельцев земельных участков относительно выкупа или же размера и формы компенсации эти объекты могут быть принудительно отчуждены в государственную или коммунальную собственность. Решение органов власти, которое допускает принудительное отчуждение земельного участка не учитывается если органы власти в течении года не обратились в суд. Принудительное отчуждение допускается как исключение только в случае строго обусловленной необходимости строительства при учёте экономических, экологических и других факторов.

Порядок принудительного отчуждения земельных участков:

- органы власти, при отсутствии согласия с владельцами про выкуп земельных участков для общественных нужд должны обратиться в административный суд.
- требования органов власти подлежат исполнению, если доказано, что строительство или другое использование невозможно без прекращения права собственности предыдущего владельца.
- в случае удовлетворения требований суда определяется выкупная цена и порядок её выплаты
- решение суда плюс документы, которые подтверждают предыдущую оплату выкупной цены являются основанием для государственной регистрации права собственности государства или территориальной общины

Таким образом органы исполнительной власти в данном случае никаким образом не нарушают законодательство, а действуют в его пределах. А подобные случаи не раз были зафиксированы в мировой практике, и в более развитых странах решались цивилизованным методом.

Описание моста



Рис. 1 (информация с сайта www.kiyany.obozrevatel.com)

Так по проекту будет выглядеть арочное пролетное строение с балкой жесткости моста для Подольского мостового перехода.

Утвержденный проект строительства Подольского моста, затрагивающий территорию нынешних Русановских садов, не имеет альтернативы. Об этом не раз заявлял глава наблюдательного совета ОАО «Мостобуд», Президент корпорации «Укрмостобуд» Владимир ПРОДИВУС (в интервью с корреспондентом «Столичной недвижимости» Надеждой Михальчук). Отличительной особенностью данного моста должна стать его многофункциональность, так как проект состоит из двух ярусов: первый для движения метрополитена, а второй - автомобилей. Данный мост проектируются по индивидуальным проектам с учетом множества различных факторов — геологических условий, сейсмической ситуации, уровня развития транспортной инфраструктуры, особенностей застройки территории. Относительно Подольского мостового перехода следует сказать, что его общая длина превысит семь километров. Собственно, данный мостовой переход будет состоять из трех частей — мостов через Десенку, Днепр и Гавань. Наиболее интересен мост через Днепр. Он будет выполнен в виде огромной арки, соединяющей берега Днепра без промежуточных опор. Длина пролета составит 344 метра. Арка будет поддерживать на канатах прочную металлическую ферму, по которой пойдёт транспорт. Длина всей трассы с 16-ю станциями — 26 километров. На левом крыле от пос. Жуляны до станции "Киев-Пассажирский" будут построены такие метровокзалы: "Жуляны", "Аэропорт", "Севастопольская площадь", "Воздухофлотский проспект", "Вокзальная-2". Далее трасса пересечет площадь Победы, со станцией в районе цирка, Лукьяновский рынок, жилой массив на Татарке и выйдет на Подол. После перехода по мостам через гавань, Днепр и Десенку эта линия пересечет Русановские сады и завершится на стыке двух массивов - Воскресенки и

Вигуровщини-Троещини, в районі пересечения проспектов Ватутина и Маяковского, улицы Радужной и бульвара Перова.

Заинтересованные стороны в строительстве.

По моему мнению, основанному на изучении научной и научно-проектной документации, а также на основании личного знакомства с наиболее конфликтным районом я обратила внимание, что заинтересованных в строительстве Подольско-воскресенского мостового перехода гораздо больше, чем сторонников дачников: к ним относятся городские власти, строители мостового перехода, жители города (особенно левобережье, которых этот вопрос касается в первую очередь). Нельзя забывать о стремительно приближающемся евро 2012. Европейская общественность ожидает от Украины и Киева в частности (как столицы) подготовки на высоком европейском уровне. Для этого необходимо выполнить ряд задач по обустройству городского пространства и создание наиболее благоприятных условий для отдыха гостей столицы. К таким задачам относится строительство нового современного стадиона «Олимпийский», создание и реконструкция гостиничной инфраструктуры и конечно же обеспечение транспортными средствами передвижения и достойными дорожными магистралями. Но трудно представить себе проведение такого многомасштабного мероприятия в нашем городе, который и без евро 2012 постоянно «стоит» в пробках. А если представить, что помимо городских жителей на футбольный чемпионат приедет огромное количество туристов, то возникают подозрения – выдержит ли устаревшая транспортная инфраструктура такого наплыва «гостей» без новых мостов, дорог и развязок?

Суть проблемы Русановских садов

Проблема Русановских садов (точнее их сноса) была известна давно, но только не так давно дачники стали заявлять о собственных правах на землю. Оказалось, что земля, которую они считают собственной, по сути, им не принадлежит. Большая часть из собственников дачных участков, которые находятся в зоне прохода Подольско-Воскресенского мостового перехода, не имеют правоустанавливающих документов на землю. Дачники жалуются, что власть делает все вероятное, чтоб не выдавать им разрешение на приватизацию дачных участков. Но по существу мэрия не может выдавать такие документы по двум причинам: 1) земля Русановских садов находится в зоне подтопления, в случае паводка на Днепре; 2) в 1994 году Киевсовет принял решение о строительстве моста с Подола на Воскресенку, что делает приватизацию земель нецелесообразной. Киев не один раз сталкивался с ситуациями, когда поначалу безвозмездно земля передается в пользование гражданам, а позже город обязан выкупать ее за рыночными ценами, чтоб

выстроить некий социально принципиальный объект. В ходе рассмотрения конфликта имеет место вопрос, о том, имеют ли дачники разрешение на стройку такого типа домов, как там построены? Даже, ежели земля находится в принадлежности, граждане не имеют права строить постройки на свое усмотрение без разрешений городской власти. Разумеется, что в данной ситуации имеет место факт масштабного самостроя.

Но не смотря на вышеизложенные доводы дачники требуют оформить на базе объединения «Русановские сады» коттеджный городок с четкими границами. Не считая того, дачники считают, что мост может пройти и остальным методом, не задевая их участков.

Компенсирующие участки в урочище Горбачиха выделены. Земельный участок площадью в 10 гектара Киевсовет передал Дирекции строительства дорожно-транспортных сооружений столицы - для дачного строительства и переселения людей. Согласно этому решению вносятся изменения в Генплан столицы, и указанный земельный участок исключается из территории лесов и лесопарков - он переводится в категорию коллективных садов и дач. Право постоянного пользования участком передается не дачникам, а Дирекции строительства дорожно-транспортных сооружений. Но дачников никакие альтернативные предложения не интересуют. Обитатели убеждены, что мост можно выстроить в обход садов прямо на Троещину. Тот факт, что длина моста возрастет, что приведет к подорожанию строительства в целом, никого не тревожит. Но дело даже не в миллионах гривен а в градостроительной необходимости. Мост строится не только лишь для ветки метро на Троещину, да и для уменьшения транспортной загруженности Московского моста. Выбор места проектирования, его целесообразность, а также пути и методы строительства разрабатывались около 20 лет. Кроме разработанного плана, альтернативы нет. Есть схема, по которой собираются вести строительство. Все предложения как «обойти» Русановские сады являются не целесообразными, так как они отрезают Днепр от жилой застройки, что в экологическом отношении совершенно неверно, так как это мост именно на Троещину, где живет 300 тысяч населения. Второй вопрос – это население Воскресенки, которое на сегодня составляет 98 тысяч. Это один из старых районов Киева. Он одним из первых пойдет под реконструкцию. То есть, люди получившие квартиры в новых домах, которые будут построены после реконструкции хрущевки, получают квартиры около самого метрополитена. Это бесценная территория, но после реконструкции на Лесном и Воскресенке будет жить 180 тысяч. Это практически то же самое что Троещина или Оболонь. Поэтому нитка моста выбрана идеально правильно, уходить в сторону нельзя.

Русановские сады - это центральная часть Киева и в Генплане даже заложено система малого кольца, в котором Русановка рассматривается как центральная часть левого берега. Это бесценная территория, на которой можно получить высококачественное жилье и уникальные общественные центры. Поэтому метро направлено именно в этом направлении.

Выводы

1) В первую очередь возникает вопрос о необходимости такого проекта для многомиллионного города, который постоянно задыхается в пробках и в скором времени не сможет обойтись без Подольско-воскресенского мостового перехода. А если учесть темпы развития города, увеличение численности населения и стремительность расширения киевских границ, то отсутствие такого моста в Киеве кажется катастрофичным.

2) Во - вторых трудно обвинить городские власти Киева в некомпетентности решения об отчуждении земельных участков на Русановском массиве, так как подобные случаи прописаны законодательством Украины. Земельным кодексом вполне целесообразно описано необходимость города в обязательном изъятии земельных участков если доказана их целесообразность (в судебном порядке).

Литература

1. О.С. Бойко, И.О. Шевченко, Д.В. Николаенко. Киевское Зазеркалье: Русановские сады // Градостроительство и территориальное планирование. Выпуск 34. Киев, КНУБА, 2009.

2. http://sadv.in.ua/index.php?option=com_content&task=blogcategory&id=1&Itemid=51".

Анотація

В умовах інтенсивної урбанізації виникає величезна кількість міських суспільно хвилюючих проблем. Але в умовах неоднозначності трактування багатьох правових аспектів, колосальних самозахоплень і систематичного зневажання правовими нормами виникають розбіжності між міською владою і садоводами, такі як русанівський конфлікт.

Summary

Under intense urbanization There is a tremendous amount of urban public concern issues. But in an ambiguous interpretation of many legal aspects kolossalnyh squatting and systematic prenebrizheniya law is a disagreement between the city authorities, skim and summer residents.