

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА ГЕНЕРАЛЬНОГО ПЛАНА Г. ОДЕССЫ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Глазырин В.Л., главный архитектор г. Одессы

1. Предпосылки и ограничения развития г. Одессы

Г. Одесса был заложен в силу географических и социально-политических реалий конца XVIII века, как южный опорный пункт для реализации торгово-экономических связей между Российской империей, Европой, Ближним Востоком, странами Нового света.

Возникновение, развитие и структура мощного многоотраслевого хозяйственного комплекса города во многом обязаны чрезвычайно выгодному географическому положению:

- на выходе Евроазиатского пространства к Черному морю и Мировому океану;
- на пересечении главных линий мирового развития, связывающих север и юг, запад и восток Европы;
- в центре концентрации курортно-рекреационных ресурсов международного значения;
- в крупном районе высокоинтенсивного сельскохозяйственного производства.

Темпы развития города в XIX веке не имели аналогов в Европе. Основу экономического роста г. Одессы формировал прежде всего портовый комплекс, через который проходило более 70 % всего хлебного экспорта России и ввозились товары из Европы, Ближнего Востока, Америки.

И сегодня Одесса сохранила свою роль крупнейшего промышленного, научного, культурного центра страны, центра Южного региона Украины и административного центра Одесской области, важнейшего узла морских, железнодорожных, автомобильных и воздушных сообщений, центра группы курортов общегосударственного значения.

Центр города практически сохранил историческую планировку и застройку. В городе Одессе взято под охрану 1300 памятников архитектуры. Одесса славится также своими культурными традициями, системой высших учебных заведений, музеями, театрами.

Однако, в настоящее время, совокупность благоприятных предпосылок развития г. Одессы используется недостаточно:

- деформирована структура производственного комплекса города, в которой значительную долю занимают предприятия химической промышленности, металлоемкие предприятия по производству горнорудного и горношахтного оборудования, многочисленные ремонтные и складские

предприятия областного подчинения и др. В зону потенциально неблагоприятного воздействия пожаро-, взрыво- и химически опасных предприятий попадает до 1/3 территории города;

- жилищная обеспеченность примерно на 10 % ниже, чем в других крупнейших городах страны;

- крайне изношена инженерно-транспортная инфраструктура;

- высок уровень загрязнения внешней среды: практически вся территория города попадает в зону загрязнения атмосферного воздуха с превышением 1 ПДК, 1/3 территории - 3 ПДК;

- очень высока (в 1-3 раза выше, чем в других крупнейших городах) плотность населения (8 тыс чел/км²), которая еще более увеличивается в связи с пребыванием в городе временного населения, особенно, в летнее время. Чрезмерная нагрузка на городской ландшафт, сочетаясь с недостаточным развитием коммунального хозяйства, также ухудшает санитарно-гигиенические условия проживания.

В это же время, в период рыночной трансформации экономики страны, возрастает значимость уникальности местоположения г. Одессы. Тем более, уникальность эта усиливается благодаря тому, что:

- а) к числу существующих меридиальных и широтных транспортных магистралей, пересекающихся в городе (Одесса – Киев - Москва, Ростов – Одесса – Кишинев – Яссы - Бухарест и др.), добавляются транспортные коридоры трансконтинентального значения, создание которых в рамках трансевропейской транспортной сети было предложено Европейским Советом или международными договорами: Баку – Тбилиси – Потти - Одесса как важного звена будущей магистрали, соединяющей Западную Европу с Азией, в том числе с Китаем; Хельсинки – Киев – Болгария - Греция с ответвлениями Киев - Москва, Киев – Минск - Клайпеда, Каунас - Калининград;

- б) в пригородной зоне Одессы создано два новых крупных морских порта: Ильичевск и Южный;

- в) предусмотрено создание воздушного моста Одесса – Ковель - Гданьск;

- г) вблизи города началось сооружение нефтетерминала.

Стимулирующее влияние на развитие Одессы оказывает и ее роль как центра межобластной системы населенных пунктов, в которой проживает каждый десятый житель Украины (более 5 млн. чел.).

Все это повышает привлекательность Одессы, стимулирует ее развитие как важнейшего многофункционального (научно-производственного, культурного, курортно-рекреационного, транспортного) центра Юга страны и всего евроазиатского Причерноморья, как центра разработки, внедрения и распространения передовых технологий, новых идей в духовной жизни человечества.

В то же время существуют и объективные ограничения развития города: недостаточность городских земель, ограниченность емкости городской инфраструктуры и исторически сложившегося общегородского центра, неблагоприятная экологическая ситуация, лимитированность водных ресурсов с ориентацией водоснабжения города на дальние и дорогие водоисточники. Преодоление всех этих ограничений требует очень крупных капиталовложений, хотя это в значительной мере необходимо и для обеспечения нормальных условий жизни нынешним жителям Одессы. Присоединение к городу крупных территорий связано с изъятием уже распаеванных ценных сельскохозяйственных угодий, требующих компенсации, и законодательными ограничениями, чрезмерным удалением от моря при варианте развития города в континентальном направлении, необходимостью сложной реконструкции городской транспортной сети для обеспечения нормальной доступности общегородского центра и основных мест приложения труда.

II. Анализ реализации генерального плана г. Одессы

Генеральный план г. Одессы разработан институтом «Гипроград» (г. Киев) в 1987 г. и утвержден постановлением Совета Министров УССР от 31 января 1989 г. № 37. Необходимо отметить, что этот генеральный план для своего времени являлся весьма качественным и комплексным градостроительным документом.

1. Население

На период разработки генплана численность населения города составляла 1131,8 тыс. чел. (по состоянию на 01.01.86 г.).

На первую очередь (1995 г.) численность населения была определена в размере 1220 тыс. чел.

Однако, перепись населения 1989 г. установила, что численность населения уменьшилась до 1115,4 тыс. чел. и на 01.01.2000 г. она составила 1011,2 тыс. чел.

Абсолютное сокращение численности населения города началось в 1988 г. (Харьков - с 1991 г., Днепропетровск и Донецк - с 1993 г., Киев - с 1992 гг.). За последние 8 лет число жителей Одессы сократилось на 102 тыс. чел. При этом с 1991 г. наблюдается постоянно растущий механический отток населения города.

По прогнозам Государственного научно-исследовательского института информации Минэкономики Украины эта тенденция будет продолжаться до 2006 г., а затем произойдет стабилизация численности населения города.

Тенденция сокращения населения крупных городов, в том числе и приморских, наблюдается и в развитых странах и связана, в частности, с уменьшением занятости в производственных отраслях, переселения жителей в малые населенные пункты с лучшими условиями жизни и др.

Таким образом, численность населения города на далекую перспективу может составить 950 тыс. чел.

2. Трудовые ресурсы.

Распределение трудовых ресурсов между основными сферами их использования отличается от намеченного. Так, планировалось увеличение занятости во всех сферах экономической деятельности до 667,7 тыс. чел., а по данным Одесского областного статистического управления, во всех сферах экономической деятельности занято, в настоящее время, 477,3 тыс. чел., из них жителей города - 463,2 тыс. чел., т.е. 45,4 % от численности населения города, в том числе градообразующих отраслях - 26,4 %, обслуживающих - 19 %.

Ведущими отраслями хозяйства города являются промышленность и внешний транспорт, в которых занято более 50 % от общей численности занятых в градообразующих отраслях.

3. Жилой фонд.

Генеральным планом города намечалось увеличение жилого фонда с 15,5 млн. м² в 1988 г. до 20,3 млн. м² в 1995г. и 27,3 млн. м² в 2005 г., увеличение средней жилобеспеченности планировалось с 13,5 до 21 м² на человека.

Фактически, жилищный фонд на 01.01.99 г. составил 17,9 млн. м² общей площади, в том числе по формам собственности:

- государственный - 7165,5 тыс. м²;
- коллективный - 2787,5 м²;
- частный - 7962,3 тыс. м².

Средняя жилищная обеспеченность на 1 жителя составляет 17,6 м².

При перспективной жилобеспеченности 30 м² на человека в многоквартирном и 50 м² на человека в усадебном жилом фонде, в существующей и сохраняемой жилой застройке сможет проживать около 60% нынешней численности населения г. Одессы - 580-600 тыс. чел.

Таким образом, при среднем варианте перспективной численности населения города необходимы дополнительные территории для расселения 500-520 тыс. чел.

4. Территориальное развитие, размещение жилищно-гражданского строительства

Размещение жилищного строительства намечалось генеральным планом в границах существующей городской черты (78 %) и за ее пределами (22 %) . Всего намечалось размещение 16 млн. м² жилой площади. Размещение жилищного строительства намечалось за счет сноса аварийного, ветхого и капитального жилья (28,8 %), освоения территорий выносимых аэропортов «Центральный» и «Застава» (12,8 %), выносимых полей фильтрации (16,5 %), свободных городских территорий и неудобий (3,3 %), территорий, высвобождающихся за счет сноса дач, выноса курортных учреждений (2,2 %), выноса промпредприятий, коммунальных объектов, спецтерриторий (1,3 %), уплотнения существующих микрорайонов (4,1 %), освоения с/х земель (27,7 %).

Новое жилищное строительство в 90-х годах размещалось, в основном, на свободных городских территориях, не требующих значительных затрат на инженерную инфраструктуру. Объективно это связано с невозможностью включения в городскую черту распаеванных сельхозземель, отсутствием финансовых возможностей на осуществление инженерной подготовки территорий, принятыми на государственном уровне решениями о сохранении индивидуальной жилой и дачной застройки.

К тому же, сегодняшняя ограниченность городского бюджета и снижение инвестиционной активности не способствует дальнейшему развитию жилищного строительства.

Однако, все вышеуказанное не означает, что в городе отсутствуют потенциальные территориальные ресурсы для жилищного строительства. Так, намечается продолжение застройки жилых районов «Южный», «Таирова» и «Котовского», возможна, хотя и в меньшем объеме, реконструкция жилых районов «Молдаванка», «Ближние мельницы», «Слободка», «Ленпоселок», возможна застройка части территории аэродрома «Школьный», использование под жилую застройку территории намеченной генеральным планом «Южной» коммунальной зоны.

При ограниченности городских территорий, до 1/4 их площади занимают земли промышленности, коммунально-складского хозяйства Минобороны, их санитарно-защитные зоны.

Проведенный анализ современного использования территории города показал возможность освоения еще 400 га для организации районов жилой застройки, общественных центров, зеленых насаждений общего пользования и других элементов селитбы, получаемых за счет выноса ряда промышленных, транспортных предприятий, коммунально-складских и других объектов.

Таким образом, хотя потенциальные резервы городских земель

значительны и казалось бы, могли на длительный срок обеспечить потребность города, однако по совокупности факторов, наиболее реальными для освоения ближайшую перспективу являются площадки поселка «Котовского», «Ленпоселка» и «Южная» при условии отвода в установленном порядке около 600 га сельскохозяйственных земель (70 га под многоквартирную застройку уже отведены). В этом случае первоочередные потребности города (примерно до 2005-2010 гг.) для размещения жилищно-гражданского строительства будут удовлетворены. Одновременно силами частных застройщиков будет осуществляться большой объем строительно-реконструктивных мероприятий в пределах приватизированных земельных участков. Однако, все это не снимает проблемы скорейшего поиска стратегического плацдарма для последующего территориального развития г. Одессы, которую должен решить новый генеральный план города.

Важное влияние на выбор направлений этого развития должна оказать намеченная с участием иностранных инвесторов реконструкция аэродрома «Центральный», что позволит сократить его санитарно-защитную зону в результате использования новых бесшумных типов самолетов.

Это открывает возможность юго-западного направления территориального развития города от существующей городской застройки до железнодорожной линии 7 км - паромная переправа, на сельскохозяйственных землях Таировского поссовета Овидиопольского района на площади 1750 га (площадка «Таировская»).

Еще двумя возможными стратегическими направлениями пространственного развития города является:

- западное - от района «Слободка» до существующей окружной автомобильной дороги на площади 850 га на сельхозземлях Беляевского района (площадка «Усатово»);

северо-восточное - за пос. «Котовского» вдоль Черноморского побережья до Григорьевского лимана, на сельхозземлях Коминтерновского района и танкодрома на площади около 5 тыс. га (площадки «Вапнярка» и «Гвардейское»).

Суммарная площадь всех рассмотренных территорий вместе с внутригородскими территориальными ресурсами обеспечивает любой из возможных вариантов долгосрочного развития г. Одессы.

Обеспеченность основными объектами инфраструктуры в соответствии с нормативными показателями составляет (ориентировочно): детскими дошкольными учреждениями – 100 %, общеобразовательными школами (из расчета обучения в одну смену) – 79 %, больницами – 80 %, амбулаторно-поликлиническими заведениями – 100 %. В обслуживании торговыми заведениями, предприятиями общественного питания, бытового обслуживания, преобладают предприятия малого бизнеса.

Кстати, давно назрела необходимость корректировки ДБН 360-92*, который определяет количество объектов обслуживания, и указать, что этот норматив является минимальным (социальным), а не единственно правильным, потому, что если его в точности выполнить, то в Одессе не было бы избытия ресторанов и кафе на ул. Дерибасовской, а на Крещатике было бы всего две столовых.

5. Городская черта

Разработка и согласование городской черты г. Одессы напоминает мексиканский сериал, который длится уже больше 10 лет. Работа была начата сразу после утверждения генерального плана города, т.е. в 1989 г., причем вначале обсуждалась перспективная территория города, площадью 25 тыс. га, при сегодняшней фактической площади 13,9 тыс. га. За это время, в результате неоднократных попыток согласования городской черты с прилегающими местными и районными советами, облгосадминистрацией, профильными комиссиями Верховной Рады, принятия ряда городских и областных решений по этому вопросу, многократных переработок проекта установления городской черты, речь в результате идет об установлении городской черты по границе территории, фактически уже занятой городской многоэтажной застройкой, в которую не включаются даже примыкающие к ней рынки, автостоянки и другие объекты городской инфраструктуры. В сегодняшний проект городской черты не включены даже промузел «Кулиндорово», хотя вся инфраструктура его городская, работают там исключительно горожане, но земли в свое время отводились не городу, а отдельным ведомствам по решению Совета Министров.

Этот проект городской черты одобрен в настоящее время городским советом, хотя так и не согласован одной из 3 районных администраций - Коминтерновской, на землях которой сейчас находится значительная часть Суворовского административного района города, включая здание самой районной администрации.

Очевидно, что утверждение в установленном порядке такого проекта городской черты ничего не добавит в плане возможностей развития города.

Интересно то, что вопрос этот по своей сути не административный, а экономический, т.к. селяне, имеющие сегодня преимущества перед жителями города в плате за землю и коммунальные услуги, в принципе не могут быть заинтересованы во включении в городскую черту. Тем более в этом не заинтересованы их руководители, создавшие на пригородных территориях промтоварные и продовольственные рынки, пользующиеся теми же льготами. Городской бюджет сегодня не в состоянии компенсировать их потери, реальные и надуманные.

Необходимо законодательное и нормативное решение этого вопроса, которое, на наш взгляд, состоит в определении статуса урбанизированных

территорий, на которые не должны распространяться вышеупомянутые льготы запретить распаевки таких земель, а также в определении четких процедур и сроков согласования проекта городской черты. Хотелось бы, чтобы эти вопросы нашли свое отражение в новой редакции Земельного Кодекса и региональных правил застройки.

6. Вынос промышленных предприятий

Генеральным планом г. Одессы, намечался вынос из селитебных территорий в промзоны и за городскую черту более 100 промышленных, транспортных и коммунально-складских предприятий, в т.ч. на 1995 г. - вынос 17 предприятий и 12 цехов.

За прошедший период вынесен в г. Ильичевск только экспериментальный завод средств автоматизации НПО «Пищепромавтоматика».

По нашему мнению, заложенная в генеральном плане города концепция выноса промышленных предприятий потеряла свою актуальность по ряду причин, среди которых необходимо отметить:

- тяжелое финансовое положение самих предприятий;
- отсутствие территориальных ресурсов для их выноса;
- переход работающих предприятий на принципиально новые технологии и виды выпускаемой продукции, что уменьшило их отрицательное воздействие на окружающую среду;
- изменение формы собственности предприятий.

Новый подход к использованию промышленных территорий должен состоять в:

- изъятии неэффективно используемых территорий и размещении на них других видов строительства (жилищное, гражданское);
- перепрофилировании действующих предприятий на экологически чистые производства.

Ряд предприятий в городе уже пошли по такому пути. Так, на базе завода «Автоагрегат» создан торгово-выставочный комплекс «Среднефонтанский», ведется реконструкция зданий завода «Эпсилон» под бизнесцентр, планируется использование территории предприятия «Булат» под выставочный комплекс.

7. Транспортная и инженерная инфраструктура

Централизованным отоплением обеспечено 84 %, горячим водоснабжением – 77 % жилого фонда города.

Данные потребности обеспечивают: Одесская ТЭЦ, 8 районных отопительных котельных, 404 отопительных, 316 индивидуальных, 79 котельных здравниц, и 294 промышленные котельные.

Основные источники тепла - Одесская ТЭЦ-1 и отопительные котельные, суммарной установленной мощностью 4250 Гкал/ч.

Существующие источники теплоснабжения зависят от количества топлива, которое направляется в Одессу. В условиях дефицита газового топлива, альтернативой стал переход на локальные системы теплоэнергосбережения. Нужно вести поиск альтернативных источников энергосбережения.

Очень важным для города Одессы является необходимость строительства второй линии электропередач, поскольку линия от Молдавской ГРЭС не может обеспечить надежное электроснабжение.

После 1991 г. работы по берегоукреплению южных районов побережья города от мыса Б. Фонтан до Черноморки были прекращены из-за отсутствия средств.

Генеральным планом намечались значительные объемы работ по строительству и реконструкции транспортной инфраструктуры, такие как вынос аэропорта «Центральный», «Застава» и «Школьный», строительство нового железнодорожного вокзала, строительство магистрали общегородского значения непрерывного движения «Север-юг», пяти путепроводов, девятнадцати развязок в двух уровнях, первой очереди метрополитена, реконструкция существующих магистралей.

Фактически, начато и приостановлено на участке полей фильтрации строительство магистрали «Север - Юг», построен один путевод, выполнена реконструкция еще пяти, ведется расширение и реконструкция существующих магистралей. Однако, ведется не предусмотренная генеральным планом активная реконструкция торгового порта, планируется реконструкция существующего аэропорта «Центральный».

Из всего вышеуказанного можно сделать следующие выводы:

1. Генеральный план г. Одессы, утвержденный в 1989 г. в значительной степени устарел, несмотря на то, что срок его полной реализации (2005 г.) еще не истек. Этот генеральный план подлежит значительной переработке.

2. Переработка генерального плана должна касаться в первую очередь вопросов:

- определения прогнозной численности населения;
- определения перспектив территориального развития города и структуры жилищного строительства с учетом сложившейся экономической ситуации и изменившегося законодательства;
- придания городу большего значения в качестве транспортного узла и сокращения нехарактерных для него промышленных функций.

3. Новый генеральный план города должен стать, в отличие от действующего, реалистичным и гибким градостроительным документом,

опирающимся на реальные инвестиционные возможности городского совета и других инвесторов. В этом и состоит успех его последующей реализации.

В этой связи необходимо поблагодарить Госстрой за большую работу в этом направлении, проделанную при подготовке Закона Украины «О планировании территорий и ДБН-Б.1-3.97 «Состав, содержание, порядок разработки, согласования и утверждения генеральных планов населенных пунктов».

III. Проблемы разработки и реализации градостроительной документации в новых условиях

1. Наличие и состояние имеющейся градостроительной документации

В период разработки генерального плана, а также в течение нескольких лет после его утверждения (1986-93 гг.) по заказу горисполкома были разработаны 6 проектов детальной планировки:

- жилых районов «Молдаванка-1» и «Молдаванка-2»;
- жилого района «Жевахова гора»;
- жилого района «Застава»;
- жилого района «5-9 ст.Б.Фонтана»;
- жилого района «2-5 ст. Б. Фонтана»;
- жилого района «Ипподромный».

Разработаны проекты планировки Нагорного бульвара и прибрежной зоны, выполнен ряд разработок на стадии архитектурной части ПДП других территорий города. В то же время были в развитие положений генерального плана выполнены «Схема развития городского транспорта», схемы развития отдельных видов инженерной инфраструктуры.

К сожалению, все эти проекты, выполненные в традициях советского градостроительства, в настоящее время значительно устарели, т.к. предусматривали большой объем сноса существующего жилого фонда (в т.ч. капитального и индивидуального), применение типовых серий 9-16 этажных жилых домов, и в целом не отличались реалистичностью. Проблема однако состоит в том, что, несмотря на то, что эти ПДП устарели, мы *вынуждены при размещении объектов этими ПДП пользоваться и постоянно их корректировать. Если при таких корректировках пытаться соблюдать все требования ВСН 38-82 и других нормативных и законодательных актов, применяя все их положения, то осуществить такую корректировку просто невозможно. То же, кстати, касается и вопроса внесения изменений в генеральный план города, который, как я уже говорил, достаточно сложно реализовывать в сегодняшних социально-экономических условиях.

Начиная с 1994 г., в соответствии с требованиями времени, по заказу Одесского горисполкома институтом «Гипроград» выполнен и утвержден городским советом ряд градостроительных проектов, которые на тот момент носили экспериментальный характер. Их разработка в значительной степени повлияла на формирование методической базы по Украине в целом. Это:

- «Схема приватизации городских земель г. Одессы» (1994 г.);
- «Схема экономической оценки городских территорий» (1996 г.);
- «Схема функционально-планировочной организации приморских территорий (1996 г.);
- «Схема денежной оценки городских территорий» (1999 г.).

В 1995г. институт «Гипроград» приступил к разработке двух больших проектов - «концепции территориального развития г. Одессы (корректировки генерального плана)» и «Градостроительного обоснования правил использования и застройки городских территорий (зoningовых правил)».

В рамках этих работ выполнен и одобрен горисполкомом первый этап «Концепции» - «Стратегия территориального развития города» и «Градостроительное обоснование правил использования и застройки территории 2-го рекреационного комплекса» (проект и методика рассмотрены и одобрены НТС Госстроя).

К сожалению, дальнейшее финансирование этих работ не производится, учитывая ограниченность средств городского бюджета.

2. Новые подходы к разработке градостроительной документации (мониторинг).

С учетом сложившейся ситуации, горисполком и институт «Гипроград» выработали новый подход к разработке градостроительной документации, который заключается в постоянном градостроительном мониторинге сохранения и размещения в городе отдельных объектов, решения других текущих вопросов реализации генерального плана. Такой мониторинг осуществляется путем выполнения градостроительных обоснований возможности сохранения и застройки отдельных городских территорий, и выполняется за счет заинтересованных инвесторов, с внесением этих проработок в материалы разрабатываемой «Концепции...».

Необходимость таких работ вытекает из положений ДБН А.1-3-97 «Состав, содержание, порядок разработки, согласования и утверждения генеральных планов городских населенных пунктов».

Наиболее важные вопросы городского развития, предварительно отработанные институтом «Гипроград», постоянно выносятся на рассмотрение городского совета в соответствии с требованиями п. 42 ст. 26.

Закона «О местном самоуправлении в Украине», ст. 12 Закона «Об основах градостроительства».

Это, например, решение городского совета № 83-XX11 от 16.05.96 г. «О внесении изменений в генеральный план г. Одессы в части сохранения территорий индивидуального жилого и дачного фонда», № 718-XX111 от 29.02.00 г. «О внесении изменений в генеральный план г. Одессы в части размещения городского кладбища «Западное» на территории бывшего аэропорта «Застава» и другие. С учетом градостроительных обоснований решаются городским советом также многие вопросы приватизации городских земель.

Необходимо отметить так же, что в настоящее время институтом «Гипроград» заканчивается, организованная за счет средств заинтересованных инвесторов, разработка «Градостроительного обоснования правил использования и застройки» и еще ряда городских территорий.

Таким образом, можно сделать вывод, что градостроительное развитие города Одессы в целом обеспечивается градостроительной документацией. Горисполкомом, его управление архитектуры, в сложных социально-экономических условиях находит возможности размещения объектов на основании соответствующих проектно-планировочных обоснований.

Однако, в решении этих задач накопился ряд вопросов как финансового, так и нормативно-методического характера. И если финансовые вопросы мы намерены решать самостоятельно, то в методическом плане нам необходима помощь и поддержка Госкомитета, которая могла бы выразиться в следующем:

1. При разработке документов, вытекающих из требований ст. 3, 10, 17, 22 Закона «О планировании территорий» - подготовке порядка согласования, экспертизы и утверждения генеральных планов городов и другой градостроительной документации, подготовке типовых региональных и местных правил застройки, четко определить порядок и сроки согласования и утверждения градостроительной документации, а особенно - порядок внесения в нее изменений. При этом нужно сделать этот порядок достаточно простым, чтобы опять не превратить градостроительную документацию в бессмысленную догму.

2. Необходимо на законодательном уровне решить вопрос о порядке перевода жилых помещений в нежилой фонд и реконструкции встроенных и встроенно-пристроенных помещений, так как существуют противоречия между устаревшим «Жилищным кодексом» и законом «О собственности».

3. Необходимо так же законодательно определить и разграничить, что такое киоск и павильон и где их можно строить и где нельзя и каков порядок их землепользования. Если киоск - это малая архитектурная форма и его не строят, а устанавливают, в него не заходят покупатели, надо ли отводить под него землю? Какова его предельная площадь и т.п. В последние годы

массовым стало строительство быстровозводимых павильонов-магазинов, кафе из легких конструкций и с большой торговой площадью, а их статус путают с понятием “малая архитектурная форма”.

Необходимо также узаконить многообразие возможных форм градостроительной документации, нормативно закрепить стадию градостроительного проектирования “Градостроительное обоснование размещения объекта”.

Прошедшая 31 мая 2000 г. Коллегия Госстроя Украины рассмотрела опыт работы управления архитектуры и градостроительства Одесского горисполкома по реализации градостроительной документации и работе в новых социально-экономических условиях и одобрила эту работу соответствующим решением.