

ГОЛОСНІЧЕНКО ІВАН ПАНТЕЛІЙОВИЧ

*Національний університет «Одеська юридична академія»,
заступник директора з наукової роботи
Київського інституту інтелектуальної власності та права,
доктор юридичних наук, професор, заслужений юрист України*

АГАКАРЯН РУСТАМ САШОВИЧ

Національний університет «Одеська юридична академія», аспірант

ВПЛИВ УРБАНІЗАЦІЇ НА СТАН ДОРОЖНЬОГО РУХУ: АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ (на матеріалах м. Києва)

Урбанізація – це «процес зосередження промисловості та населення в містах і посилення ролі міст» [1, с. 828]. В літературі вона представлена як позитивне явище. Разом з тим, у світі є приклади, коли за допомогою адміністративних заходів міграція із сільської місцевості та інших міст в столицю країни припинена. Так, наприклад, Постійне населення міста Вашингтон складає трохи більше 600 тис людей. Причина такої низької чисельності населення є те, що Вашингтон планове місто. Ще за часів президента Джорджа Вашингтона останній уповноважив архітектора П'єра Ланфана створити план на забудову нової столиці. XX – XXI століттях чисельність населення Вашингтону коливалась, але ці коливання були незначними. У стримуванні росту населення столиці США зіграли свою роль як обмеженість території для будівництва, так і обмеження висоти будинків. Після будівництва дванадцятиповерхового житлового будинку «*Kaip*» у 1894 році, Конгрес прийняв закон про висоту будинків, який обмежив висотні будови в місті. Закон був змінений в 1910 році: висота забудови повинна бути не вище ширини сусідньої вулиці плюс 20 футів (6,1 м). Через закон про висоту будинків у місті немає хмарочосів [2], а відтак це впливає на розвиток будівництва і в, свою чергу, на стан урбанізації.

Київ – столиця України – чомусь розбудовується хаотично. У всякому випадку досить довго не було генерального плану її забудови. І тільки 28 березня 2002 року рішенням Київської міської ради Генеральний план міста Києва було затверджено [3]. У нинішньому році термін дії Генерального плану завершується. Уже розроблено проект нового Генерального плану і ніхто не має сумніву, що він буде затверджений. Але, чи дотримуються забудовники цього плану. Як показує досвід, будівництво здійснюється з порушеннями. Боротьбу із незаконним будівництвом, як правило, ведуть самі мешканці Києва, влаштовуючи демонстрації і пікети. Будівництво у величезному місті 120 депутатів Київради повноцінно контролювати не можуть. Треба сказати, що вони дотримуються інтересів міста. Інтереси районів від імені територіальної громади немає кому забезпечувати, адже згідно із Законом України «Про столицю України – місто-герой Київ» районні органи місцевого

самоврядування функціонують у разі їх створення [4]. Вони не створені і немає депутатів райради – представників територіальних громад районів. Отже, нікому членам громади скаржитись на незаконну забудову, нікому й на районному рівні приймати відповідні заходи щодо дотримання Генерального плану.

У 2018 році на Київ та Київську область припадало 43% всього здано-го в експлуатацію житла в багатоквартирних будинках в Україні [5]. Процес розбудови Києва тягне за собою також збільшення кількості мешканців столиці. Нещодавно вважалося, що в Києві проживає біля 2,7-2,9 мільйонів людей. Однак електронний перепис населення, який проводився на розпорядження Кабінету Міністрів України, показав, що станом на 1 грудня 2019 року всього в Україні нараховується 37 млн 290 тис. осіб. У той же час в Києві проживає 3,7 мільйона людей, тобто 10% від усієї кількості населення республіки [6].

Як повідомляє Київська державна адміністрація, за останні 10 років у Києві зафіксовано зріст кількості багатопверхівок. Станом на 2018 рік зведених за цей період їх нараховувалось 596. Інакше кажучи житловий фонд м. Києва виріс за десятирічку на 5%. «Проте динаміка отриманих дозволів та кількість будівельних майданчиків у Києві та області свідчать, що темпи будівництва не падатимуть. Галузь досі приваблива для інвесторів, про що свідчать анонси великих проектів. Наприклад, є плани масштабної забудови Рибальського півострова (Київ) за участю бізнесмена Сергія Тігіпка та інших інвесторів. Проект оцінюється 600 млн дол» [7].

Трудно не помітити, що введення в експлуатацію нових багатопверхових будинків у Києві впливає на приріст населення, останнє ж, у свою чергу, викликає швидкий ріст кількості автомобілів. «За даними Auto-consulting, автопарк Києва за ті ж 10 років виріс майже на 40%. За даними Київської адміністрації, у Києві налічується 11 511 багатоквартирних будинків, не рахуючи приватного сектору. При цьому, станом на початок 2018 року в Києві зареєстровано 1,06 млн. автомобілів» [8]. І це без врахування ввезених із-за кордону іномарок без реєстрації, які останнім часом уряд зобов'язав власників зареєструвати. Слід також відмітити, що кількість автомобілів зростає щорічно на десятки тисяч одиниць.

У Києві з початку 2018 року на 1000 мешканців приходилося 362 автомашини. Потрібно також зважати на те, що в Києві працює велика кількість людей з області, які прибувають у столицю також на автомашинах. На початок 1916 року на 1000 мешканців тут припадав 271 автомобіль [9]. І це ще без урахування каршерингу, адже в Києві з 2018 року запущена й ця програма [10].

Для порівняння – в Празі кількість зареєстрованих автомобілів більше 1 мільйона була зареєстрована вже осінню 2017 року, на одну тисячу мешканців тут припадає 485 авто. У Москві цей показник сягає згідно з даними за 2017 рік – 306 авто на 1000 мешканців. В столицях кількість автомашин на одну тисячу мешканців значно перевищує цей показник по країні в цілому. Станом на перший квартал 1918 року в

середньому в Україні кількість особистих автомобілів на 1000 мешканців складала 202 шт. в США – 795, в Російській Федерації – 293 [9].

На думку фахівців, велика кількість автомобілів для крупного міста є негативним показником. За даними AUTO-Consulting Київ поступово наближається до гірших показників європейських країн, де кількість автомобілів стартує з 400 шт. на 1000 мешканців [9].

Головною причиною щоденних автомобільних заторів у різних районах міста Києва вважається велика кількість автомобілів на вулицях і дорогах. Часто ці затори сягають 10 і більше балів. Про такі затори регулярно повідомляє УНІАН. Наприклад, 23 січня 2019 року, було повідомлено, що в годину пік в українській столиці утворилися 10-бальні затори. Через це та снігопад сталося 851 ДТП. Найбільше рух ускладнився на вул. Хрещатик, бульварі Тараса Шевченка, Набережно-му шосе, вул. Саксаганського та Жилинській, бульварах Лесі Українки та Дружби народів, проспекті Бендери в бік Північного мосту і ряду інших місць [11]. У середу 2 жовтня 2019 року за даними сервісу Google Maps весь Київ стояв у заторах. Традиційно затори відбуваються майже щоденно на вул. Набережно-Хрещатицькій та проспекті Перемоги. 18 березня 2020 року в Києві сталися автомобільні затори на цих вулицях, а також перед мостом «Метро» і на самому мосту, на Парковій алеї і при в'їздах в столицю [12]. Приклади автомобільних заторів можна продовжувати безкінечно, адже вони трапляються в Києві щодня у різні години доби та в різних місцях.

Негативним фактором для Києва є й те, що велика кількість автомобілів забруднює повітря. Нині є звичайним те, що Київ час від часу визнається найбруднішим містом у світі.

Процес урбанізації виступає, на мій погляд, основною причиною різкого збільшення кількості населення Києва і цьому сприяє те, що донедавна джерелом надходжень більшості місцевих бюджетів інших міст були не кошти, залучені міською владою, а залишені в місті частки загальнодержавних податків та трансферти. Недоліки планування житлового будівництва Києва також відіграють негативну роль у забезпеченні жителів Києва нормальними умовами життя та відпочинку, адже забудовується кожен клаптик землі, відбувається втручання в зелену зону міста, забудовуються навіть вічно зелені пагорби Дніпра.

Сталий розвиток України потребує рівномірності розташування продуктивних сил, рівномірного розподілу населення територією нашої держави. Інакше на помираючій території залишиться лише процвітаюча столиця із автомобільними заторами.

Поряд з економічними заходами, які є необхідними для оздоровлення і придатності для життя країни, мають бути продумані і залученими до цього процесу правові заходи і в першу чергу адміністративно-правові. За порадою Світового банку «для підвищення продуктивності праці в міських центрах потрібен оптимальний комплекс якісного врядування, сприятливого ділового клімату, ефективного надання державних послуг, як правило, у формі державних послуг та інфраструктури, що сприятиме розвитку економіки міських агломерацій та зменшенню витрат, обумовлених перенаселен-

ням. Там, де триває зростання чисельності населення, місто має зосередитись на адаптації своєї інфраструктури та послуг для забезпечення належної адаптації та інтеграції новоприбулих, а також управління зростанням передмість для запобігання розповзанню міста» [13]. Пропорційному розподіленню населення територією України біде слугувати децентралізація, головною метою якої є передача великої частки повноважень щодо управління територією від органів виконавчої влади органам місцевого самоврядування, а також формування місцевих бюджетів знизу доверху, залишаючи на місцях велику частину коштів. З приводу цього необхідно внести зміни і доповнення до Конституції України. Проект Закону України «Про внесення змін до Конституції України (щодо децентралізації влади)» уже напрацьований і наразі обговорюється науковцями та представниками влади і місцевого самоврядування [14].

Потрібно підвищити якість Генерального плану міста Києва та перед затвердженням винести його на обговорення мешканцями столиці. У м. Києві доцільно створити районні ради та їх виконкоми і законодавчо покласти на них обов'язки щодо здійснення контролю за дотриманням норм і правил розміщення будівництва за Генеральним планом. Для цього потрібно внести зміни до Закону України від 15 січня 1999 року № 401-XIV «Про столицю України – місто-герой Київ» і тим самим змінити організаційно-правову основу здійснення місцевого самоврядування і виконавчої влади в м. Києві. З ст. 6 та інших статей цього закону необхідно виключити слова «(у разі їх утворення)». Передбачити обов'язкове утворення районних рад і їх виконкомів.

Список використаної літератури:

1. Новейший словарь иностранных слов и выражений. Мн.: Современный литератор, 2006. – 976 с.
2. Вашингтон. URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki/Вашингтон> (дата звернення: 24.04.2020).
3. Генеральный план міста Києва на період до 2020 р. Додаток № 1 до рішення Київської міської ради від 28 березня 2002 року. URL: <https://kga.gov.ua/generalnij-plan/genplan2020> (дата звернення: 24.04.2020).
4. Про столицю України – місто-герой Київ. Закон України від 15 січня 1999 року № 401-XIV. *Відомості Верховної Ради України*. 1999. № 11. Ст. 79
5. Цены растут, но жилья много. Что происходит с рынком недвижимости? URL: <https://www.epravda.com.ua/rus/publications/2019/07/2/649245/> (дата звернення: 24.04.2020).
6. Кабінет міністрів оголосив результати перепису населення України. URL: <https://www.radiosvoboda.org/a/news-perepys-naseleennia/30392803.html> (дата звернення: 24.04.2020).
7. Задерей Н. Цены растут, но жилья много. Что происходит с рынком недвижимости? URL: <https://www.epravda.com.ua/rus/publications/2019/07/2/649245/> (дата звернення: 24.04.2020).
8. Новості отН Auto-consulting. На сколько изменился жилой фонд и автопарк Киева. URL: <http://autoconsulting.ua/article.php?sid=41346> (дата звернення: 24.04.2020).

9. В Украине вырос уровень автомобилизации. Лидирует Киев. URL: <http://autoconsulting.ua/article.php?sid=35442> о (дата звернення: 25.04.2020); Сколько в Киеве машин и какую марку авто в столице любят больше всего URL: <https://topgir.com.ua/skolko-v-kieve-mashin-i-kakuyu-marku-avto-v-stolice-lyubyat-bolshe-vsego-347585/> (дата звернення: 25.04.2020);
10. Каршеринг в Україні. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/Каршеринг> о (дата звернення: 25.04.2020).
11. Транспортний колапс: затори у Києві сягнули 10 балів (карта) URL: <https://www.unian.ua/society/10419219-transportniy-kolaps-zatori-u-kiyevi-syagnuli-10-baliv-karta.html> (дата звернення: 25.04.2020).
12. Киев сковали масштабные пробки из-за закрытия метро: карта. URL: <https://ukranews.com/news/690694-probki-v-kieve-karta> (дата звернення: 25.04.2020).
13. Урбанізаційні процеси в Україні 1989-2013. Звіт Світового банку. URL: <https://mistosite.org.ua/ru/articles/urbanizatsiini-protsesey-v-ukraini-1989-2013-zvit-svitovoho-banku> (дата звернення: 25.04.2020).
14. Проект Закону України «Про внесення змін до Конституції України (щодо децентралізації влади)». Дата реєстрації 13.12. 2019 р. № 2598. URL: https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=67644 (дата звернення: 25.04.2020).

Ключові слова: урбанізація, економіка, столиця, дорожній рух, будівництво, автомобілі, введення в експлуатацію будинків, затори.

Ключевые слова: урбанизация, экономика, столица, дорожное движение, строительство, автомашины, введение в эксплуатацию домов, заторы.

Key words: urbanization, economy, metropolis, traffic, construction, cars, commissioning of buildings, congestion.

ТОДОЩАК ОЛЕГ ВОЛОДИМИРОВИЧ

*Національний університет «Одеська юридична академія»,
доцент кафедри адміністративного і фінансового права,
кандидат юридичних наук, доцент*

ДИСКРЕЦІЙНІ ПОВНОВАЖЕННЯ СУБ'ЄКТІВ ПУБЛІЧНОЇ АДМІНІСТРАЦІЇ

Зміст, який вкладається в поняття «дискреційні повноваження» на різному етапі розвитку суспільних відносин різняться та є, інколи, абсолютно протилежним: як прояв абсолютної влади, що можливо при функціонуванні громадянського суспільства у державі, як прояв свавілля публічної влади, що обґрунтовує свої дії потребами громадян. Можливість і необхідність застосування дискреційних повноважень пов'язано з визначенням рівнем розвитку права: дискреція визнає нормативність права, при цьому, в законі може бути конкретизований не будь-який довільно взятий зміст, а лише визначений за своєю суттю зміст.