

суддів відповідного суду. Підвищено ставки судового збору за подання апеляційної та касаційної скарги. Оскільки перш за все клієнту доведеться пояснювати необхідність сплатити судовий збір за новими ставками: 150 % ставки, що підлягала сплаті під час подання позовної заяви, іншої заяви і скарги, за подання апеляційної скарги, та 200 % – за подання касаційної скарги на рішення суду.

У більшості випадків у таких справах предметом спору є квартири, будинки, земельні ділянки, а відтак, з урахуванням цін на нерухомість в Україні, позивачу доведеться сплачувати максимальний розмір судового збору.

Таким чином, за подання апеляційної скарги на рішення суду необхідно буде сплатити судовий збір у розмірі 13215 грн, а за подання касаційної скарги – судовий збір у розмірі 17620 грн.

Список використаних джерел

1. ЦПК України в редакції від 15 грудня 2017 р.

УДК 656.072

Порфіренко Володимир Іванович

кандидат економічних наук, доцент кафедри менеджменту

Національний транспортний університет

Полосухін Дмитро Геннадійович

Національний транспортний університет

Гребельник Микола Миколайович

Національний транспортний університет

АНАЛІЗ СТАНУ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ МІСТА КИЄВА

У статті проаналізовано стан транспортної системи міста Києва на основі міської цільової програми розвитку транспортної інфраструктури від КМДА. Також надано аналіз можливих сценаріїв оптимізації транспортної мережі на основі концепції сталого розвитку міста Києва, що була замовлена Світовим Банком. Зроблено висновки по викладеному аналізу стану транспортної системи міста.

Ключові слова: аналіз, громадський транспорт, інфраструктура, транспортна мережа, транспортна неефективність, сценарії оптимізації.

Вступ. Протягом тривалого часу розвиток транспортної інфраструктури в місті Києві відбувався застарілими методами адміністративно-командної економіки: пріоритетом була розбудова нових автошляхів, що повністю суперечить сучасним урбаністичним концепціям. Прогнозні оцінки майже не використовувалися, отже планування відбувалося з огляду на освоєні або заплановані до освоєння бюджетні кошти. Недоліки такого підходу очевидні для кожного мешканця столиці. Це хаотичне паркування, постійні затори, нераціонально організована мережа громадського транспорту, а також відсутність культури транспортної поведінки містян, яка би спиралася на узгодження інтересів усіх учасників руху.

Наразі Київ розвивається типовим автомобілецентричним шляхом та потребує зміни транспортної парадигми на користь розвитку сталої міської мобільності. Зокрема необхідно створення сприятливих умов для розвитку альтернативних приватному моторизованому транспорту безпечних, екологічно чистих, економічно ефективних та доступних для всіх категорій населення засобів пересування – створення інфраструктури для пішоходів, велосипедистів та громадського транспорту.

Вклад основного матеріалу. На сьогодні транспортна система м. Києва не задовольняє потреби населення у мобільності цілком. До найважливіших проблем розвитку транспортної системи в напрямку сталої мобільності слід віднести такі:

1. Стан транспортної мережі не відповідає існуючому пасажиропотоку

У Києві за останні три роки кількість офіційно зареєстрованих автомобілів збільшилася більш ніж на 15% (не враховуючи кількість автомобілів, ввезених в Україну із закордонною реєстрацією) і за прогнозами експертів збільшиться на 60% до 2025 року.

У розвинених країнах рівень автомобілізації у великих містах суттєво нижчий за рівень автомобілізації в середньому по країні. Головна причина такого співвідношення – висока вартість володіння автомобілем, при низькій ефективності його використання (порівняно короткі поїздки по місту, з низькою середньою швидкістю). Це змушує людей відмовлятися від особистих автомобілів на користь громадського транспорту і велосипедів.

2. Незадовільні умови для всіх учасників руху

Тривалий час вулиці та дороги проектувалися (і досі проектується в Україні), виходячи виключно з потреб моторизованого транспорту, що призводить до високих швидкостей та підвищення рівня аварійності на дорогах, неефективного використання обмеженого простору міста.

Ріст користування автомобілями призводить до росту інтенсивності руху на міських вулицях, забруднення, підвищення рівня шуму, загазованості повітря і погіршення екології міста загалом. Спостерігається зростання небезпеки пересування містом, зростає кількість дорожньо-транспортних пригод (у тому числі з летальними випадками), значно ускладнюється пішохідний і велосипедний рух, зростає соціальна нерівність.

Магістралями безперервного руху в Києві створено обмежене бар'єрне середовище для інших учасників дорожнього руху. При цьому, пересування пішоходів забезпечують приблизно 250 позавуличних пішохідних переходів, розташованих з інтервалами до 500 м та більше, та, як правило, не облаштованими пандусами з нормативним ухилом, ліфтами та підйомниками, що створює неприйнятні перешкоди особам з особливими потребами та велосипедистам.

У місті відсутня зв'язана веломережа.

3. Транспортна ефективність мостових переходів не відповідає потребам мешканців міста

Внаслідок принципової зміни структури галузевої зайнятості населення після переходу України від планово-адміністративної економіки до ринкових відносин, утворився значний дисбаланс в системі розселення, між правобережною та лівобережною частинами міста: 36,3 % населення Києві (приблизно 1 мільйон осіб), проживає у лівобережних районах, при цьому там розташовано лише 18,2 % загальної кількості робочих місць. Основна кількість робочих місць сконцентрована в адміністративно-діловому ядрі міста. Зазначений дисбаланс утворює щоденну трудову маятникову міграцію між правобережною та лівобережною частинами міста, що понаднормово перевантажує автомобільні мостові переходи. Мостові переходи через р. Дніпро є найбільш перевантаженими ділянками вулично-магістральної мережі. Добовий транспортний попит на мостові переходи за винятком Дарницького автомобільно-залізничного мосту перевищує нормативну пропускну спроможність від понад 120 % (міст Метро), до понад 140 % (Московський, Патона та Південний пости). При цьому транспортний попит на Дарницький мостовий перехід суттєво нижчий, через нерозвиненість лівобережного та (особливо) правобережного підходів до мосту.

Також зазначений дисбаланс впливає на суттєве перевантаження Святошинсько-Броварської лінії метрополітену. Найбільш складна ситуація склалась з транспортним забезпеченням мешканців житлового масиву Троєщина, який за кількістю населення (близько 300 тис. осіб), співставний з такими містами як Полтава або Вінниця.

4. Нерозвинена система рейкового транспорту

На початку 1990-х років Київ мав одну з найрозвиненіших трамвайних мереж у Європі. Нажаль, у 1990-х роках відбулося стрімке зростання рівня автомобілізації, при одночасній деградації трамвайно-тролейбусної інфраструктури. З ліквідацією сполучення між правобережною і лівобережною трамвайними мережами, трамваю надана непритаманна йому функція підвезення пасажирів на пересадку метрополітену та міську електричку, у якій він не може конкурувати з нерейковим громадським транспортом, в першу чергу з маршрутними таксі.

5. Транспортна неефективність міської електрички

Міська електричка має протяжність лінії 50,3 км (80 % від загальної протяжності мережі метрополітену), та 14 станцій (30 % від загальної кількості станцій метрополітену), при цьому пасажиропотік міської електрички складає лише 19,5 тис. пас./добу, або 1,38 % від добового пасажиропотоку метрополітену.

За 6 років експлуатації міської електрички не організовано належного підвезення пасажирів та не облаштовано зручних пересадочних вузлів міської електрички з іншими системами громадського транспорту. Не побудовано жодної нової платформи у зонах істотного тяжіння пасажиропотоку.

Внаслідок незадовільного попиту, експлуатація міської електрички призводить до значних збитків балансоутримувача.

6. Недосконалість мережі нерейкового громадського транспорту

Громадським транспортом здійснюється 57 % транспортних кореспонденцій містом. Мережа громадського транспорту Києва є достатньо щільною. 94 % населення міста мешкає в межах 400 метрів від зупинок громадського транспорту. Проте, мережа має вдвічі більше маршрутів (схожої протяжності), ніж, для прикладу, у Варшаві (Польща).

Складність маршрутів зумовлена:

- наявністю старих видів транспорту та маршрутів, які не були видалені чи змінені, щоб задовольнити транспортні потреби киян;

- додаванням нових маршрутів у імпровізований спосіб, зокрема, розвиток маршрутів приватних маршруток з метою швидко та дешево заповнити недоліки пропускнуої здатності.

Слабке охоплення наземним транспортом центру міста потребує додаткових витрат часу та коштів на пересадки, що ускладнює кореспонденції пасажирів, які живуть поза межами зон пішохідної доступності метрополітену. Значна частка маршрутів нерейсового транспорту нераціонально розташована та погано облаштована. В коридорах з інтенсивним пасажиропотоком не використовуються:

- виділені або відокремлені смуги руху громадського транспорту;

- експрес-маршрути;

- інтелектуальні системи керування дорожнім рухом, з наданням пріоритету громадському транспорту.

7. Низька середня швидкість пересування на громадському транспорті

Поїздки містом пов'язані з істотними витратами часу. Лише 35 % населення міста може дістатися до центру, витративши не більше 1 години, тоді як нормативна тривалість поїздки для Києва складає 45 хв.

Причини незадовільної транспортної доступності окремих районів міста на громадському транспорті:

- відсутність пріоритету громадського транспорту у русі перед індивідуальним транспортом на переважній частині вулично-дорожньої мережі міста;

- відсутність компактних пересадочних вузлів між маршрутами громадського транспорту призводить до значних втрат часу на пересадку;

- стара інфраструктура знижує середню швидкість автобусів, тролейбусів і трамваїв на багатьох маршрутах;

- відсутність контролю вуличного паркування або засобів забезпечення дотримання правил паркування, що часто призводить до того, що автобусні смуги та розв'язки різних видів транспорту блокуються запаркованими автомобілями.

8. Відсутність єдиної системи паркувального простору

За відсутності впорядкованої системи паркування, головним паркувальним простором у місті є, переважно, тротуари та двори житлових будинків. [1]

Згідно з дослідженням рухомості киян, яку компанія Integrated Transport Planning Ltd. (ITP) розробила спільно з Київською міською державною адміністрацією (КМДА) на замовлення Світового банку [2], була розроблена концепція сталого розвитку міста. На основі фактичних даних був розроблений оптимізаційний підхід для використання запропонованої концепції у Києві. Він у значній мірі спирався на дані опитування пасажирів, що пов'язані з початковим пунктом та місцем призначення подорожі, кількістю посадок і висадок пасажирів, а також на поставку послуг громадського транспорту в межах міста. Транспортна модель була підготовлена в рамках прямого фінансування і контролю з боку КМДА. Модель враховує зауваження і пропозиції від команди професіоналів та вважається досить стійкою, щоб протестувати запропоновані модифікації мережі.

Процес оптимізації спершу включає виявлення меж для нових стратегічних маршрутів, задля кращого задоволення потреби у подорожі повз місто, яка на даний час не втілена. Існуючі маршрути громадського транспорту були потім оцінені з метою визначення їх актуальності і життєздатності з точки зору поточних рівнів патронажу, ступінь дуплікації з іншими маршрутами, або розширення, або ж їх скорочення могло б краще відповідати моделі попиту на поїздки, або ж маршрут може бути перебудований задля більш прямого сполучення ключових точок виїзду і місць призначення. Цей підхід був послідовно застосований до 12 районів Києва, з подальшим коригуванням маршрутів, заснованих на цілісному розгляді мобільності по всьому місту.

При розробці сценаріїв оптимізації, розглядалося перевизначення місцевої ієрархії послуг наземного громадського транспорту. Тож було запропоновано, що трамваї повинні забезпечувати швидкий, стратегічний зв'язок, за підтримки автобусів і тролейбусів, які можуть задовольняти маршрути на більш довгі відстані, так і послуги на короткі дистанції «застрибнув/вистрибнув». Менші транспортні засоби – маршрутки – мали за призначення надання послуг «фідерів» для маршрутів з більшою пропускнуою здатністю, а також місцевих послуг «застрибнув/вистрибнув», де доречні транзитні транспортні засоби меншої потужності.

У процесі оптимізації були визначені три різних сценарії:

А – Зміни короткострокових транзитних маршрутів, що вимагає мінімальних інвестицій в інфраструктуру.

В – Середньострокові зміни маршруту, які потребують більших інфраструктурних модифікацій.

С – Визначення можливих довгострокових маршрутних схем громадського транспорту.

Сценарії А і В зосереджені на низько вартісних, прагматично орієнтованих, втручаннях, які переформовують київську мережу наземного громадського транспорту для більш повного задоволення потреб міста. Сценарії А і В були основним напрямком подальшого аналізу команди проекту, так як їх можна більш легко порівняти з поточною мережею громадського транспорту.

Сценарій С зображає завдання по тестуванню різних варіантів, щоб продемонструвати потенційну життєздатність більш істотних опцій громадського транспорту. У сценарії С загалом було ідентифіковано 8 потенційних коридорів громадського транспорту, які би підійшли для Швидкісного автобусу (BRT, англ. Bus rapid transit), Швидкісного легкорейкового транспорту (LRT, англ. Light rail transit) або Метрополітену. Транспортна модель для Києва прогнозує, що ці маршрути можуть перевезти загалом 1,14 млн пасажирів на день, з охопленням у діапазоні від 74 000 пасажирів на день до 290 000 пасажирів на годину. Впровадження цих маршрутів потенційно може замінити потребу в деяких з автобусних, трамвайних і тролейбусних маршрутах, запропонованих у сценарії А і В; але воно буде набагато дорожчим. Будь-які маршрути швидкісного автобусу можна впровадити за допомогою тролейбусів, наприклад Кіто в Еквадорі, для того, щоб отримати вигоду від місцевих джерел електроенергії, а не дизельного палива. [2]

Висновки. Згідно з наведеним аналізом громадського транспорту міста Києва, стан пасажироперевезень у місті не є задовільним і не виконує принципів сталого розвитку, а система пасажирських перевезень, у свою чергу, не задовольняє у повному обсязі потреби населення міста у мобільності цілком. У зв'язку з цим є низка проблем, вирішивши які можна покращити сталу мобільність транспортної системи Києва. Загалом вирішення даних проблем полягає у впровадженні нової транспортної політики, що базуватиметься на принципах сталої міської мобільності, як однієї з головних складових ефективного функціонування міста, в основі якої лежить врахування пріоритетності учасників дорожнього руху при прийнятті транспортних рішень в наступному порядку: маломобільні групи населення, пішоходи, велосипедисти, громадський транспорт, вантажний транспорт, індивідуальний транспорт, що рухається, індивідуальний транспорт, що стоїть. Зміна структури використання транспорту у місті Києві від пріоритету використання приватного автотранспорту до громадського транспорту, велосипедних та піших подорожей; сприяння розвитку інфраструктури для екологічно безпечних засобів пересування (велосипедні шляхи, пішохідні вулиці, публічні простори). Створення можливостей ширшого впровадження поєднання різних способів переміщення. Основними цілями повинні стати: впровадження принципів сталої міської мобільності, оптимізація транспортного попиту, оптимізація транспортної пропозиції, інформатизація транспортної системи, вдосконалення системи та порядку паркування, зменшення негативного впливу автомобільного транспорту на навколишнє середовище, зниження кількості ДТП, смертності та травматизму, розвиток пішохідного простору, розвиток громадського транспорту та забезпечення якісної транспортної пропозиції, зміна моделі управління транспортною інфраструктурою міста, модернізація авіаційного господарства, розвиток та популяризація велосипедного руху, впорядкування ринку таксі.

Список використаних джерел

1. Міська цільова програма розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2019 – 2023 роки. КМДА, затверджено 22.12.2018 р., с. 5.
2. Концепція сталого розвитку Києва на замовлення Світового Банку. Sustainable Urban Transport for Kyiv. Towards a Sustainable and Competitive City Built Upon the Legacy System and Innovations. WB Report No.107108. June 27, 2016.

УДК 321.7-043.86

Кухта Василь Васильович

Ужгородський національний університет

Науковий керівник: Вегеш Микола Миколайович, доктор історичних наук, професор

Ужгородський національний університет»

ГЕНЕЗА ПОНЯТТЯ «ДЕМОКРАТИЧНИЙ ТРАНЗИТ»

В статті на основі аналізу наукових праць вчених уточнено зміст понять «демократія», «демократизація», «демократичний транзит». Розкрито специфіку очікуваних результатів демократичного транзиту як теоретичних припуцень і реальних суспільних трансформацій. Окремі моделі демократичного транзиту проілюстровано конкретними прикладами.

Ключові слова: транзитологія, демократія, демократичний транзит, С. Гантінгтон, Д. Ростоу.