

3. Статистика ДТП в Україні за 2012 рік [Електронний ресурс].– Режим доступу: [http://dtpua.com/stat\\_dtp.html](http://dtpua.com/stat_dtp.html).

4. Закон України "Про транспорт" [Електронний ресурс].– Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/232/94%D0%B2%D1%80/print135331901229839>

5. Закон України "Про безоплатну правову допомогу" [Електронний ресурс].– Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/346017/print1357926646918274>.

6. Кодекс України про адміністративні правопорушення [Електронний ресурс]. Режим доступу <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/80731-10>.

УДК (470)342.992

**Волік В.В.,**

к. ю. н., доцент,

Донецький національний університет, м. Донецьк, Україна

### **ДОСВІД РОЗВИТКУ МІСЬКОГО ТРАНСПОРТУ У СПОЛУЧЕНИХ ШТАТАХ АМЕРИКИ В ХІХ СТОЛІТТІ**

Звернення до історії розвитку міського транспорту у будь-якій країні представляється актуальним. Це надає можливість відстежити динаміку розвитку суспільства у всіх сферах життєдіяльності, у тому числі і у правотворчій і сприяє у визначенні певних закономірностей.

Цікавим стає огляд розвитку міського транспорту у Сполучених Штатах Америки у ХІХ століття. Утворення цієї країни у 1776 році [1] надало "нові сили після відчуття незалежності" для розвитку промисловості зі зростанням населення у містах, що створило передумови становлення міського транспорту.

У ХІХ столітті Сполучені Штати Америки у транспортній сфері характеризуються постійним нарощуванням темпів і розвитком технологій.

Історія транспорту загального користування на суші в Сполучених Штатах Америки починається в 1830-і роки з впровадження кінних омнібусів у східних областях. Ідея застосування омнібусу або як його інакше іменують диліжанс, який первісно виник у Франції, дійшла до Нью-Йорку, Філадельфії, Бостону, Балтимору відповідно у 1829, 1831, 1835, 1844 роках [2].

У Нью-Йорку в 1832 році була вперше представлена конка (кінно-залізнична міська дорога), яка знайшла своє поширення після 1850 року, завдяки інноваційному способу прокладки колії врівень з брувкою.

Приватні оператори омнібусів та конок знаходяться в певній залежності та під впливом уряду в частині можливості управляти транспортом на конкретних маршрутах.

Перший приміський паровий поїзд починає обслуговування пасажирів передмістя Бостону у 1838 році [3], а в 1876 році в місті Нью-Йорку відкривається перша надземна залізниця на балках – "New York Elevated Railroad" [2,3].

У 1873 році винахідники звернулися до використання підземних кабелів. Новим видом колійного транспорту стає трамвай на канатній тязі (англ. cable car – "канатний вагон"). У 1890 році 23 міста США мали канатні трамваї [2].

Деякі підприємці задля зниження витрат за рахунок "масштабності", скуповували кінно-залізничні міські компанії. Монополії на окремих маршрутах переростають до монополій у містах. До відомих "тягових магнатів" відносяться Пітер Вайденер з Філадельфії та Нью-Йорка, брати Генрі та Вільям Уїтні в Бостоні та Нью-Йорку і Чарльз Йеркса в Чикаго [2].

У 1885 році в результаті роботи американського винахідника Лео Дафта в Монтгомері, штат Алабама, в 1886 році з'являється електричний трамвай [4]. Відкритий в Річмонді, штат Вірджинія, у 1889 році, трамвай швидко витісняє конки та вже у 1902 році 94 % трамвайних шляхів у Сполучених Штатах Америки працюють на електричній тязі [2].

Існує думка, що збільшення вуличної мережі трамваїв подекуди пов'язана з можливістю спекулювати на ринку нерухомого майна. Так, у 1890 роках деякі підприємці, такі як Ф.М. Сміт в Окленді, Генрі Хантінгтон в штаті Луїзіана і Френсіс Ньюлендс у Вашингтоні, округ Колумбія будували нерентабельні лінії трамваїв з метою отримання прибутку від продажу суміжно розташованих з ними земель та нерухомості [2].

До кінця 1890-х років масові перевезення стали необхідними для нормальної життєдіяльності крупних міст Сполучених Штатів Америки. Більш того, ці перевезення досягають того рівня, коли після відкриття у Лондоні, у 1863 році, першого міського метро починаються передумови його створення і в Америці. Бостонська транзитна комісія пропонує випуск облігацій для побудови тунелю з подальшим отриманням орендної плати за користування колії з трамваїв, що належали приватним операторам. Перший в США метрополітен практичного користування (Тремонтська підземка) відкрився в Бостоні в 1897 році.

Оглядаючи викладене вище хотілось би зупинитися на наступному.

Майже до кінця ХІХ століття міський транспорт фінансувався за рахунок приватних компаній та не субсидіювався. Багато ліній трамваїв

були побудовані насправді задля приваблення людей у проекти житлового будівництва та продажу їм землі, будинків. Прибутки від продажу нерухомості окупали затрати на трамвайні лінії. Такий підхід працював відмінно десятки років. Але коли настав час здійснити заміну трамваїв, супутнього обладнання, колій тощо компаніям не хватало грошів. До того ж, тарифи на проїзд не можна було підвищувати, оскільки вони регулювалися урядом. Це ставило приватні компанії у складні фінансові труднощі. На стик століть уряд став втручатися у ситуацію, що призвело до з'явлення державних компаній, які і стали управляти міським транспортом.

З огляду на зазначене, досвід розвитку міського транспорту у США в XIX столітті показує, що враховуючи необхідність у існуванні розумних тарифів на проїзд, у безпеці руху та безперебійності роботи транспорту загального користування у містах, що в цілому нарешті пов'язано з великими капіталовкладеннями, ця підгалузь транспорту історично відійшла з приватної власності та стає складовою частиною державного сектору економіки.

#### *Література*

1. Вікіпедія. Сполучені Штати Америки : [Електронний ресурс].– [http://uk.wikipedia.org/wiki/Сполучені\\_Штати\\_Амери́ки](http://uk.wikipedia.org/wiki/Сполучені_Штати_Амери́ки)
2. EH.Net Encyclopedia, Zachary M. Schrag, Columbia University, Urban Mass Transit In The United States : [Електронний ресурс].– <http://eh.net/encyclopedia/article/schrag.mass.transit.us>
3. New York Elevated Railroad: [Електронний ресурс].– <http://www.midcontinent.org/rollingstock/CandS/dsp-passenger/nyel-rail1.htm>
4. Urban Transit by Randal O'Toole : [Електронний ресурс].– <http://www.downsizinggovernment.org/transportation/urban-transit>

**Дігтяр П.А.**,  
к.і.н., доцент,  
Національний технічний університет України  
"Київський політехнічний інститут", м. Київ, Україна

## **ПРАВОВІ ВИМОГИ ДО ЕКОЛОГІЧНОСТІ АВТОТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ**

Щорічно в Україні зростає кількість автотранспорту, незважаючи на кризові явища та тенденцію до зменшення кількості населення. Вплив автотранспорту на екосистему досяг критичної межі – показники забруднення довкілля перевищують допустимі. Аналіз статистики і оцінок негативного впливу автотранспорту на довкілля показує, що загальна сума викидів забруднювальних речовин в атмосферу тільки в країнах СНД щорічно становить майже 21,2 млн. т, зокрема, 19,2 млн. т, (90 %) – від автотранспорту, і 2,0 млн. т, від інших викидів [1].

Викиди забруднювальних речовин автотранспортом України у середньому за рік становлять близько 5,5 млн. т (39 % усього обсягу викидів). У великих містах забруднення повітря вихлопними газами часом досягає 70 – 90 % від загального рівня. Крім того, більш як 20 % автотранспорту експлуатується з перевищенням нормативів умісту шкідливих речовин у відпрацьованих газах [2].

Поряд з цим, автотранспорт зумовлює ряд інших проблем, що їх умовно можна об'єднати в кілька груп: великий споживач палива; джерело забруднення; одне із джерел шуму; вилучає сільськогосподарські угіддя під шляхи і стаціонарні споруди; є причиною травмованості та смерті людей і тварин тощо. Тому проблема правового регулювання спрямованого на зменшення негативного впливу автотранспорту на довкілля на всіх стадіях його циклу є актуальною. Актуальність підтверджується ще й необхідністю дослідження системи законодавства по забезпеченню екобезпеки автотранспорту.

У законах встановлені вимоги, якими регулюється автотранспорт. Так у ст. 16 Конституції України зазначається, що забезпечення екобезпеки і підтримання екорівноваги на території України, подолання наслідків Чорнобильської катастрофи – катастрофи планетарного масштабу, збереження генофонду Українського народу є обов'язком держави. Тобто вимагається забезпечувати екобезпеку і підтримувати екорівновагу. Законом України "Про охорону навколишнього природного середовища" закріплюються правові вимоги забезпечити безпеку особи, суспільства й держави, створивши систему екобезпеки і її функ-