

Аналітична довідка

РИНОК НОВОГО БУДІВНИЦТВА ЖИТЛОВИХ ТА ГРОМАДСЬКИХ БУДІВЕЛЬ (ВИМОГИ З БЕЗПЕКИ АВІАЦІЇ)

ПРОБЛЕМАТИКА

Регуляторне законодавство містить суперечності (підзаконні нормативно-правові акти не узгоджені з положеннями Повітряного кодексу і Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності») і створює надмірні та необґрунтовані ускладнення для суб'єктів містобудування. Підзаконними актами фактично нівельовані повноваження місцевих органів влади в частині визначення умов забудови територій та формування містобудівних умов та обмежень.

Для будівництва 16-поверхового будинку (або вище) замовник будівництва зобов'язаний отримати погодження у:

- експлуатантів аеродромів (вертодромів);
- провайдера аеронавігаційного обладнання (Украерорух);
- Державіаслужби;
- Міністерства оборони України.

Додатково, Украерорух може направити погодження на експертизу до профільного проектного інституту (Украеропроект).

Для прикладу, в столичному регіоні розташовані 5 аеропортів (ДП «Бориспіль», КП «Жуляни», Антонов-1, Антонов-2, «Київ (Бузова)»), гелікоптерний майданчик «Дніпро-1» та низка злітно-посадкових майданчиків («Чайка», «Київ-Челендж», «Київ-Яхтклуб» тощо). Державіаслужба вимагає обов'язкового погодження будівництва в Києві з 4-ма експлуатантами аеропортів, аеродромів та гелікоптерного майданчика. Отже для будівництва такого будинку у **Києві забудовник змушений втрачати час та кошти на самостійне тривале отримання 7 окремих погоджень з одного й того самого питання – забезпечення безпеки авіації.**

Відсутність відповідальності за прострочення строку надання погодження призводить до того, що **отримання пакету погоджень може тривати до 18 місяців** (за інформацією забудовників).

Крім того, **Повітряний кодекс України не передбачає санкцій щодо суб'єктів містобудування** за порушення порядку здійснення будівництва на приаеродромних територіях, адже містить санкції що застосовуються тільки до суб'єктів авіаційної діяльності. При цьому порушення норм забудови на приаеродромних територіях може стати підставою для встановлення низького рівня при сертифікації аеропорту ICAO.

Зазначене вказує на неефективність регулювання з огляду на значні втрати часу так коштів для його виконання та на недосягнення його мети - дотримання вимог з безпеки авіації.

Прикладом є **Житловий комплекс «Софія Клубний»**, розташований в Софіївській Борщагівці на вул. Леніна, за 3 км від Києва. При його проектуванні не було пройдено процедуру погодження з Державіаслужбою. 18 липня 2017 року **Державіаслужбою було винесено рішення про припинення будівництва ЖК** на підставі порушення статті 69

Повітряного Кодексу. Проте на момент винесення припису 8 з 18 будинків об'єкту вже були збудовані та введені в експлуатацію.

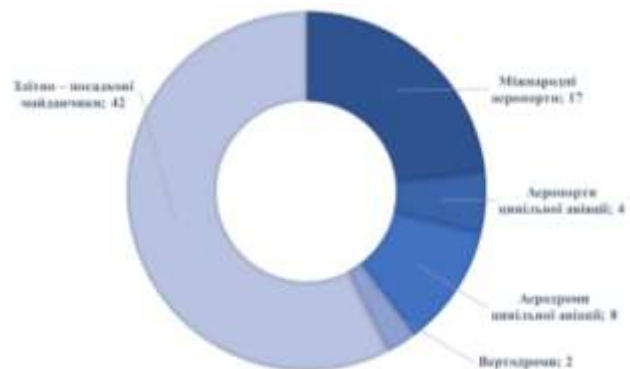
ОРГАНІЗАЦІЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ, АЕРОДРОМНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ТА АВІАПЕРЕЛЬОТІВ

Загальна площа - верхній район польотної інформації України (UIR KYIV) - становить 776 266 км².

Повітряний простір України та повітряний простір над відкритим морем, де відповідальність за обслуговування повітряного руху міжнародними договорами покладена на Україну, визначається та встановлюється відповідно до стандартів та рекомендованої практики ІКАО, документів ЄВРОКОНТРОЛЮ, Повітряного Кодексу України, Положення про використання повітряного простору України.

Загалом, станом на 2018 рік Державною авіаційною службою України (Деравіаслужба) обліковується **73 аероспоруди** різного типу: міжнародні аеропорти, аеропорти та аеродроми цивільної авіації, вертодроми та злітно-посадкові майданчики.

В залежності від типу визначається й **приаеродромна територія (від 10 до 50 км радіусом), яка передбачає обов'язкове погодження будівництва** з експлуатантом аеродрому, Державіаслужбою, провайдером аеронавігаційного обслуговування (Украерорух), Міноборони.



Експертна оцінка загальної площі території в Україні, яка безпосередньо підпадає під регулювання, може перевищувати 15 700 км². Як правило, ця територія повністю або частково знаходиться в межах населених пунктів і підпадає під забудову.

Загалом, за 2017 рік за даними Державіаслужби, **українські аеропорти та аеродроми обслуговували 93 042 рейси:** 78 072 міжнародні і 14 970 внутрішніх. З цього переліку було виконано 63 281 регулярних рейсів, та 29 761 – нерегулярних (державна та бізнес авіація, приватні польоти тощо).

У 2017 році українські сертифіковані аеропорти та аеродроми сумарно **прийняли та відправили 159 866 повітряних суден:** 121 413 регулярними рейсами та 38 453 – нерегулярними.

ДИНАМІКА БУДІВНИЦТВА З ВИСОТОЮ 50 М І ВИЩЕ

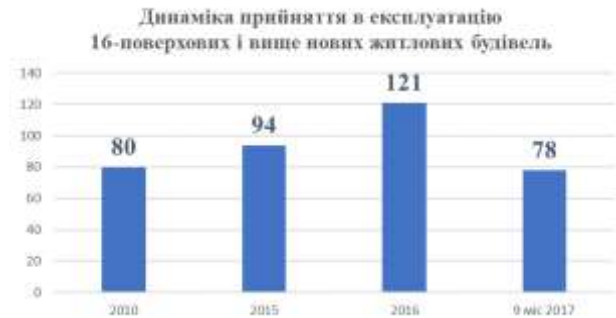
Щорічно в Україні будується в середньому 100 житлових будинків¹ з висотністю 16 поверхів та вище (понад 50 метрів). На 16+ поверхові будинки припадає біля **18% площі**

¹ Експертами направлено запит до Державіаслужби та МОУ щодо інформацію про реальну кількість погоджень проектів будівництва. Інформація очікується.

всього новозбудованого житла в Україні, і ця частка збільшується.

53.8% будинків 16 поверхів та вище будується в Києві. В столиці функціонують щонайменше 4 аеропорти та вертолітний майданчик, при цьому - 67.9% загальної площі нового житла будується у 16-поверхових і вище будинках.

Такі будинки потребують погодження, як такі, що можуть вплинути на безпеку польотів і роботу радіотехнічних приладів цивільної авіації.



Інформація про введення в експлуатацію інженерних споруд (щогол, башт, димарів тощо), які також підпадають під регулювання, на даний момент відсутня². Але, логічно припустити, що їх кількість також значна з урахуванням розвитку телекомунікаційної мережі (ТВ та мобільний зв'язок), державні пріоритети щодо альтернативних джерел енергії (вітряки) тощо.

АВІАІНЦИДЕНТИ

Загалом за період 1927-2017 рік в Україні зафіксовано **140 авіаінцидентів³**. За часів СРСР в Україні було дві аварії АН-2, пов'язані з руйнуванням будівель, обидві - 1972 року. В одному випадку – людський фактор: пілот перебував в стані інтоксикації, в іншому - вирішив накласти на себе руки. **Аварій через порушення нормативів забудови приаеродромної території – не зафіксовано.**

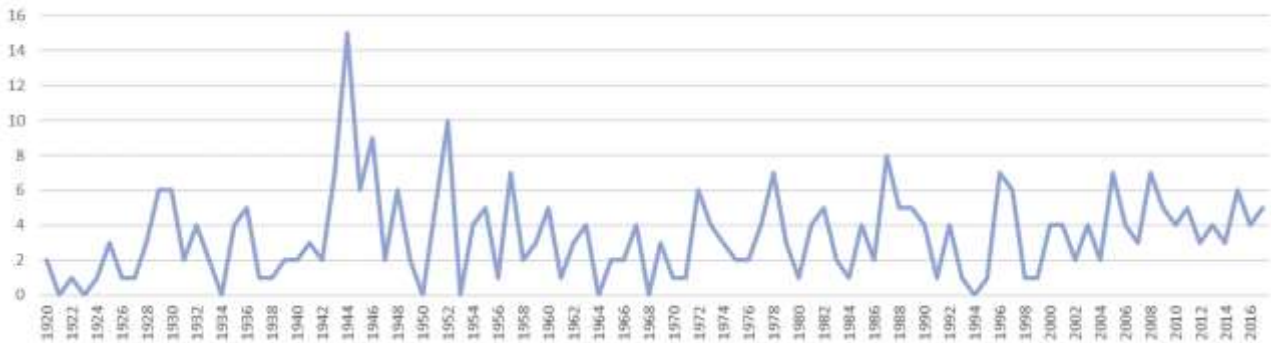
За часів сучасної незалежності в Україні аварій в населених пунктах не зафіксовано. За межами населених пунктів - 33 аварії (загинуло 569 осіб).

Загалом кількість авіаінцидентів та смертей від них в цілому в світі падає. На аварії в межах населених пунктів припадає лише трохи більше **1% аварій – 332 випадки з 24 677 авіаінцидентів.** 72% з цих аварій відбувалися на етапах зльоту/посадки.

² Потребує доопрацювання.

³ Джерело: Bureau of Aircraft Accidents Archives (<http://www.baaa-acro.com/>)

Авіаінциденти в світі в населених пунктах (кількість інцидентів)



З переліку останніх 100 аварій в населених пунктах (період орієнтовно 20 років) - близько половини мали стосунок до руйнування будівель. Але майже всі були малоповерховими - приватні житлові, магазини, склади, навіть церкви. Безпосередньо хмарочоси постраждали лише під час теракту 9/11. Другий випадок з висотною будівлею - 11-поверхівка в Нідерландах.

Завжди причинами були не будівлі, а помилки пілотів, технічні несправності, недоліки палива тощо.

ПОПЕРЕДНІЙ АНАЛІЗ НЕДОЛІКІВ

Повітряним кодексом України⁴ на приаеродромній території запроваджується особливий порядок здійснення діяльності, яка може вплинути на безпеку авіації та створити перешкоди для роботи наземних засобів зв'язку, навігації та спостереження. До такої діяльності належить і будівництво

Відповідно до **Положення про використання повітряного простору України⁵** погодженню з Державіаслужбою та Міноборони підлягають:

- **Об'єкти у межах смуг повітряних підходів до аеродромів**, а також поза межами цих смуг у радіусі 10 кілометрів від контрольної точки аеродрому (КТА);
- **об'єкти заввишки 50 метрів і більше стосовно висоти аеродрому** на відстані від 10 до 30 кілометрів від КТА;
- **лінії зв'язку, електропередачі, вибухонебезпечні, радіотехнічні, світлотехнічні та інші об'єкти** (залізничні колії, автомобільні шляхи, кар'єри тощо), які можуть створити перешкоди в функціонуванні аеродрому, його радіотехнічних засобів або радіотехнічних пристроїв повітряних трас незалежно від їх розміщення;
- **об'єкти заввишки 50 метрів і більше незалежно від їх розміщення;**
- **об'єкти з викидом відкритого полум'я, газів та диму**, діяльність яких може призвести до погіршення видимості в районах аеродромів незалежно від їх розміщення.

Наказом Міністерства інфраструктури України від 30.11.2012 № 721 (zareestrovаний в Міністерстві юстиції України 24 грудня 2012 р. за № 2147/22459) був

⁴ Загальні вимоги до організації будівельних та проектних робіт на приаеродромній території сформульовані у Додатку 14 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію від 1944 року (Чиказька конвенція). Україна приєдналася до Конвенції 10 серпня 1992 року (набрала чинності 9 вересня 1992 року).

⁵ Чинна редакція. Нова редакція набирає чинності з 01 червня 2018 року



FORBIZ
Створення кращого
бізнес-середовища



**ОФІС ЕФЕКТИВНОГО
РЕГУЛЮВАННЯ**
info@brdo.com.ua, office@brdo.com.ua
+38 (044) 332 49 12, +38 (094) 832 49 12
Київ, вул. Хорива, 55-К
www.brdo.com.ua

затверджений Порядок погодження місця розташування та висоти об'єктів на приаеродромних територіях та об'єктів, діяльність яких може вплинути на безпеку польотів і роботу радіотехнічних приладів цивільної авіації.

ПОПЕРЕДНІЙ ВИСНОВОК ЩОДО УСУНЕННЯ НЕДОЛІКІВ РЕГУЛЮВАННЯ

Виконання вимог законодавства про визначення умов забудови приаеродромної території органами місцевого самоврядування за погодженням з регуляторами та експлуатантами авіаційної інфраструктури надасть можливість видавати таку інформацію замовникам будівництва за принципом «єдиного вікна» у містобудівних умовах та обмеженнях без витрат часу та коштів на отримання численних погоджень самими забудовниками. Крім того недотримання вимог безпеки авіації, сформульованих у вигляді містобудівних умов та обмежень, буде підставою для застосування санкцій містобудівного законодавства.

Такий підхід підвищить ефективність регулювання оскільки поліпшить стан досягнення його мети – забезпечення безпеки авіації, із одночасним зменшенням втрат часу та коштів суб'єктами містобудування для його дотримання.