

НУБІП України

НУБІП України

МАГІСТЕРСЬКА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

13.03 – КМР. 1697 “С” 2022.11.14. 007 ПЗ

КЕБЕЦЬ НАТАЛІЇ ЮРІЇВНИ

2023 р.

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ БІОРЕСУРСІВ
І ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ УКРАЇНИ

Факультет землевпорядкування

НУБІП України

УДК 332.3:656.7
(477.41)

ПОГОДЖЕНО

Декан факультету
землевпорядкування

ДОПУСКАЄТЬСЯ ДО ЗАХИСТУ

Завідувач кафедри
землевпорядного проектування

НУБІП України

д.е.н., проф. ЄВСЮКОВ Т.О.

(підпис) _____

” _____ 2023 р.

д.е.н., проф. МАРТИН А.Г.

(підпис) _____

” _____ 2023 р.

НУБІП України

МАГІСТЕРСЬКА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему: Землевпорядне забезпечення вибору та формування земельних ділянок
авіаційного транспорту (в умовах Київської області)

Спеціальність 193 Геодезія та землеустрій

Освітня програма Геодезія та землеустрій

(код і назва)

(назва)

НУБІП України

Орієнтація освітньої програми – освітньо-професійна
(освітньо-професійна або освітньо-наукова)

Гарант освітньої програми

доктор економічних наук, професор

МАРТИН А.Г.

(підпис)

НУБІП України

Керівник магістерської кваліфікаційної роботи

кандидат економічних наук, доцент

ГУНЬКО Л.А.

(підпис)

Виконав

КЕБЕЦЬ Н.Ю.

(підпис)

НУБІП України

КИЇВ – 2023

НУБІП України

НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ БІОРЕСУРСІВ
І ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ УКРАЇНИ
Факультет землевпорядкування

ЗАТВЕРДЖУЮ
Завідувач кафедри
землевпорядного проектування
д. е. н., проф. МАРТИН А. Г.
(підпис)
"___" _____ 2023 року

ЗАВДАННЯ
ДО ВИКОНАННЯ МАГІСТЕРСЬКОЇ КВАЛІФІКАЦІЙНОЇ РОБОТИ СТУДЕНТУ
Кебець Наталії Юріївни
Спеціальність – 193 «Геодезія та землеустрій»
Освітня програма - Геодезія та землеустрій

Орієнтація освітньої програми – освітньо-професійна

Тема магістерської кваліфікаційної роботи: «Землевпорядне забезпечення вибору та формування земельних ділянок авіаційного транспорту (в умовах Київської області)»
затверджена наказом ректора НУБіП України від "14" листопада 2022р. №1697 «С»

Термін подання завершеної роботи на кафедру - за десять днів до захисту магістерської кваліфікаційної роботи.

(рік, місяць, число)

Вихідні дані до магістерської кваліфікаційної роботи - Земельно-кадастрова інформація про існуючий правовий режим використання земель авіаційного транспорту, статистичні дані про використання земель на території Краснослобідської сільської ради Обухівського району Київської області, нормативно-правова база щодо відведення земельних ділянок транспорту.

Перелік питань, що підлягають дослідженню:

1. Теоретико-методологічні основи формування земельних ділянок авіаційного транспорту.
2. Стан та використання земель транспорту.
3. Ефективність використання земельних ділянок авіаційного транспорту.

Дата видачі завдання "___" _____ 20__ р.

Керівник магістерської кваліфікаційної роботи
(підпис) ГУНЬКО Л.А.

Завдання прийняв до виконання
(підпис) КЕБЕЦЬ Н.Ю.

НУБІП України

РЕФЕРАТ

Магістерська робота на тему: «Землепорядне забезпечення вибору та формування земельних ділянок авіаційного транспорту (в умовах Київської області)» має сторінок, таблиць, рисунків, використаних джерела.

Мета - удосконалити землепорядне забезпечення вибору та формування земельних ділянок авіаційного транспорту.

Предмет дослідження- землеустрій при виборі і формуванні земельних ділянок авіаційного транспорту.

Об'єктом дослідження є процес формування земельних ділянок авіаційного транспорту (на прикладі Київської області).

Завдання магістерської роботи

Теоретико-методологічні основи формування земельних ділянок авіаційного транспорту;

Проаналізувати стан та використання земель авіаційного транспорту;

Встановлення обмежень у використанні земельних ділянок авіаційного транспорту та прилеглих територій для визначення ефективності використання земель.

Актуальність - нормативно правова база земель авіаційної галузі потребує удосконалення. Необхідно відобразити у Державному земельному кадастрі дані обліку приаеродромних територій як обмеження землекористування, пов'язані з експлуатацією авіаційного транспорту, внести необхідні зміни до Закону України «Про державний земельний кадастр» та до Порядку ведення державного земельного кадастру. У складі Державного земельного кадастру відображається лише як підкатегорія земель – землі авіаційного транспорту.

Методи дослідження - порівняльного та статистичного аналізу при зіставленні показників формування земельних ділянок аеропортів і організації приаеродромних територій; монографічний – при опрацюванні наукових публікацій із питань економіки природокористування, а також абстрактно логічний – для визначення предмету дослідження, теоретичних узагальнень наукового пошуку та для формулювання висновків та пропозицій.

Чинне законодавство (Земельний кодекс України, Повітряний кодекс України, Закон про транспорт) відносить землі авіаційної галузі до земель авіаційного транспорту, земель повітряного транспорту, земель аеропортів (аеродромів), що обумовлює колізійність норм щодо регулювання земельних відносин. У складі Державного земельного кадастру відображається лише як підкатегорія земель – землі авіаційного транспорту.

Визначено що до земель транспорту належать землі, надані підприємствам, установам та організаціям авіаційного транспорту для виконання покладених на них завдань щодо експлуатації, ремонту і розвитку об'єктів транспорту .

Під час вибору земельної ділянки слід виходити із принципів політики сумісності землекористування. Виділення вільних земель для потреб аеропорту або планування інших видів господарської діяльності залежить від локальних, регіональних принципів політики землекористування, при цьому беруться до уваги економічні та соціальні вимоги.

Висновок. Формування та регулювання землекористування авіаційної галузі повинно бути зосереджено на проведенні інвентаризації земель, сертифікації аеропортів, відведенні нових земельних ділянок для реалізації інвестиційних проектів, перерозподілі земель за формами власності, організації землеустрою аеропортів, оформленні правовстановлюючих документів на землю.

На землі авіаційного транспорту та прилеглі до них території накладається ряд обмежень у використанні даних земель. Відповідно до статті 69 Повітряного кодексу на відстані до 15 кілометрів від меж аеродрому забороняється відкрите складування харчових відходів, розміщення звалищ, спорудження або розбудова споруд, які сприяють масовому скупченню птахів і можуть створювати загрозу для повітряного руху.

Крім того, у смугах повітряних підходів до аеродромів передбачається обмеження спорудження об'єктів, у яких може одночасно перебувати значна кількість людей, а також обмежено розташування високовольтних повітряних ліній. Запроваджується зонування територій щодо розміщення житла та інших об'єктів з урахуванням рівня авіаційного шуму. Вказані фактори обумовлюють принципи організації території та формують вимоги щодо її землеупорядкування.

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

ЗМІСТ

ВСТУП.....	7
РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ ЗЕМЕЛЬНИХ ДІЛЯНОК АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ	9
1.1 Принципи і завдання вибору земельних ділянок авіаційного транспорту	9
1.2. Порядок формування земельних ділянок авіаційного транспорту в Україні .	14
1.3 Міжнародний досвід формування земельних ділянок авіаційного транспорту	18
РОЗДІЛ 2 СТАН ТА ВИКОРИСТАННЯ ЗЕМЕЛЬ ТРАНСПОРТУ	21
2.1. Використання земель транспорту.....	21
2.2. Режим використання земель навколо об'єктів транспортної інфраструктури	24
2.3. Методичні підходи відведення земельних ділянок авіаційного транспорту.	26
РОЗДІЛ 3 ЕФЕКТИВНІСТЬ ВИКОРИСТАННЯ ЗЕМЕЛЬНИХ ДІЛЯНОК АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ	30
3.1. Формування земельних ділянок авіаційного транспорту	30
3.2 Формування обмежень та обтяжень у використанні земель та оцінка негативного впливу від впровадження господарської діяльності	38
3.3. Оцінка ефективності використання земельних ділянок авіаційного транспорту	43
ВИСНОВОК.....	49

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

ВСТУП

Сучасний світ це новий прогресивний світ, який кожного дня не стоїть на місці і постійно прогресує. Розвиток транспортної інфраструктури є одним з таких факторів, які постійно розвиваються і удосконалюються.

Авіаційна галузь є досить молодою в порівнянні з іншими, проте розвивається дуже швидкими темпами. За підрахунками експертів у сфері розвитку авіаційних перевезень, до 2030 року кількість пасажирів, які використовують послуги авіаційного транспорту, мала б досягнути 6 мільярдів, а кількість внутрішніх і міжнародних рейсів зрости на 50 мільйонів, що майже втричі більше, ніж у 2017 році. [26]

За сучасних умов інтеграції української транспортної структури з європейською та адаптації транспортного сектору, зокрема авіаційного до законодавства ЄС, регулювання відносно у сфері діяльності авіаційного транспорту належить до пріоритетних напрямів внутрішньої політики держави, оскільки створення правових стимулів щодо розвитку транспортної системи є одним з основних резервів підвищення добробуту суспільства, його економічного потенціалу відповідно до напрямів розвитку держави, закріплених Конституцією України. [30]

Важливі аспекти формування та розвитку земель авіаційного транспорту висвітлюються такими українськими ученими як В.Б. Авер'янов, А.П. Альохін, Д.М. Бахрах, О.І. Безпалова, Ю.П. Битяк. Однак їх дослідження мають велике теоретичне та практичне значення в аспекті «державного регулювання». Питаннями екологобезпечного використання земель, в тому числі і авіаційного транспорту, в Україні присвячено наукові роботи С.В. Бойченка, О.І. Запорожця, І.К. Бистрякова, Ш.Т. Ібатуліна, А.Г. Мартина, Л.Я. Новаковського, І.О. Новаковської, А.Я. Сохнича, М.А. Хвесика, Д.С. Добряка та інших вчених.

Науковий внесок щодо удосконалення процесів екологобезпечного, економічно ефективного землекористування та розвитку транспортної інфраструктури, містяться у працях вітчизняних вчених. Новаковського Л.Я., Стецюка М.П., Дороша Й.М., Маринцевої К.В., Бондарчук Н.В., Мірошниченка А.М., Бабміндри Д.І., Бистрякова І.К., Мартина А.Г., Ступеня М.Г., Третяка А.М., Юрченка А.Д. та інших. [26].

Актуальність теми. Нормативно правова база земель авіаційної галузі потребує удосконалення. Необхідно відобразити у Державному земельному кадастрі дані обліку приаеродромних територій як обмеження землекористування, пов'язані з експлуатацією авіаційного транспорту, внести необхідні зміни до Закону України «Про державний земельний кадастр» та до Порядку ведення державного земельного

кадастру. У складі Державного земельного кадастру відображається лише як підкатегорія земель – землі авіаційного транспорту.

Мета роботи – удосконалити землевпорядне забезпечення вибору та формування земельних ділянок авіаційного транспорту

Предмет дослідження землеустрій при виборі і формуванні земельних ділянок авіаційного транспорту.

Об'єктом дослідження є процес формування земельних ділянок авіаційного транспорту (на прикладі Київської області).

Завданнями магістерської роботи були аналіз стану та використання земель транспорту, дослідження теоретико-методологічні основи формування земельних ділянок авіаційного транспорту, визначення ефективності використання земельних ділянок авіаційного транспорту.

На даному етапі можна сказати що законодавство у сфері земель авіаційного транспорту потребує удосконалення. Адже немає чітких законів які регулювали б це питання саме в сфері земельних відносин. Землі авіаційного транспорту відносяться до категорії земель землі промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення. Тобто це досить широке поняття, яке як мінімум потрібно розділити на окремі категорії земель.

Апробація результатів роботи. Результати магістерського дослідження публікувались на Студентському науково-практичному семінарі «Геодезія та землеустрій вчора, сьогодні, завтра» Національного авіаційного університету, м.Київ. Назва тез «ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ЗЕМЕЛЬНИХ ДІЛЯНОК АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ», а також на Всеукраїнській науково-практичній студентській конференції «Землеустрій і топографічна діяльність в умовах війни та післявоєнного відновлення», яка проходила на факультеті землевпорядкування НУБіП України. Назва тез «Принципи формування земельних ділянок авіаційного транспорту».

РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ ЗЕМЕЛЬНИХ ДІЛЯНОК АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ

1.1 Принципи і завдання вибору земельних ділянок авіаційного транспорту

Земля – це базовий об’єкт нерухомості, без якого не можна уявити повсякдену життєдіяльність людини та будь-яких виробничих, господарських процесів. У першому випадку земля є територіальним базисом, у другому – засобом виробництва. У кожному з цих випадків природний ресурс зазнає впливу різних чинників: політичних, економічних, соціальних, екологічних, адміністративних та інших, а також має багатofункціональне значення та особливий правовий режим використання. Тому при вирішенні різних питань, зокрема щодо раціонального використання та охорони земельного ресурсу, досить актуальною є проблема визначення властивостей та характеристик землі шляхом класифікації за видами цільового призначення.

Це також надзвичайно важливо для забезпечення ведення Державного земельного кадастру, який включає кадастрове зонування, кадастрові зйомки, бонітування ґрунтів, оцінку земель, державну реєстрацію земельних ділянок, облік кількості та якості земель.

Згідно з положенням чинного земельного законодавства поняття «класифікація видів цільового призначення земель» визначає поділ земель за окремими видами цільового призначення, які характеризуються власним правовим режимом, екосистемними функціями, типами забудови, типами особливо цінних об’єктів тощо. Класифікація створена задля моніторингу, аналізу, обробки, систематизації й групування інформації щодо кількісного та якісного обліку земельних ділянок. Ідентифікаторами земельної ділянки у Державному земельному кадастрі є код та назва цільового призначення, які закріплені на законодавчому рівні. Ці два поняття відоремлюють той чи інший об’єкт один від одного, що тягне за собою певну орієнтовну характеристику, відповідний правовий режим використання та охорони.

Класифікацію видів цільового призначення використовують органи державної влади та органи місцевого самоврядування, виконавчої влади в галузі земельних відносин, установи, організації та підприємства, а також фізичні особи для різних цілей. Зокрема, поділ земельних ділянок на категорії за цільовим призначенням важливий під час вирішення різних соціально-економічних, політичних та екологічних питань. Але за умови не завершеної земельної реформи, не досконалого чинного законодавства, що регулює та впорядковує цей поділ, виникає низка проблем пов’язаних із забезпеченням раціонального землекористування. Існує чимало випадків недотримання правового режиму використання земельних ділянок та їх цільового призначення.

Основною розвитку транспортної системи країни, її просторовою базою безумовно є земельно-ресурсний потенціал різних видів транспорту. Регулювання землекористування, як відомо, провадиться залежно від основного цільового призначення земельних ділянок. Особливістю авіатранспортного

землекористування є зосередження на невеликій площі земель значної кількості об'єктів і споруд різного функціонального призначення, що забезпечують роботу авіаційного транспорту, і вимагають відповідного планування території аеродромів і аеропортів. Виходячи з того, що аеродром відноситься до стратегічних об'єктів, а термінал аеропорту вважається об'єктом інвестування, розмежування земель авіаційного транспорту за формами власності (державна, комунальна, приватна) та видами користування (концесія, оренда, суперфіцій, сервітут) є досить складним і надзвичайно важливим завданням землеустрою відповідних територій. [4]

Питаннями класифікації видів цільового призначення земель займався багато відомих вітчизняних науковців. Так, Мартин А.Г. зазначає, що цільове призначення не можна розглядати як «природну властивість» земель, адже його встановлення є передусім вольовим актом держави, спрямованим на якомога повнішу реалізацію земельно-ресурсного потенціалу належної їй території [7].

Обмеження у землекористуванні авіаційного транспорту на прилеглих до аеропортів територій охоплюють значні площі земель. За визначенням Повітряного кодексу (стаття 69) в межах приаеродромної території на відстані до 15 км від меж аеродрому забороняється відкрите складування харчових відходів, розміщення звалищ, спорудження або розбудова споруд, які сприяють масовому скупченню птахів і можуть створювати загрозу для повітряного руху. [1]

Посилаючись на Повітряний кодекс України землі авіаційного транспорту можуть використовуватися лише для аеродромної діяльності. 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 належать:

- 1) будівництво, вибухові роботи;
- 2) діяльність, що сприяє скупченню птахів;
- 3) установлення радіовипромінювальних пристроїв;

4) роботи, пов'язані з використанням лазерних пристроїв, що можуть випромінювати у повітряний простір;

5) роботи, пов'язані із запуском ракет, метеорологічних радіозондів та куль-пілотів;

6) діяльність, пов'язана з польотами літальних апаратів, з викидами диму та газів, що можуть погіршувати видимість у районі аеродрому;

7) будівництво високоевольовтних повітряних ліній, висадка та вирощування дерев або зелених насаджень. [1]

Авіаційний транспорт разом із залізничним, морським, річковим, автомобільним, міським електротранспортом, у тому числі метрополітенем, промисловим залізничним транспортом, відомчим транспортом, трубопровідним транспортом та шляхами сполучення загального користування входить до Єдиної транспортної системи України, яка згідно зі ст. 21 Закону України «Про транспорт» повинна відповідати вимогам суспільного виробництва та національної безпеки, мати розгалужену інфраструктуру для надання всього комплексу транспортних послуг, у тому числі для складування і технологічної підготовки вантажів до транспортування, забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки України.

До складу авіаційного транспорту входять підприємства повітряного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, аерофотозйомки, сільськогосподарські роботи, а також аеропорти, аеродроми, аероклуби, транспортні засоби, системи управління повітряним рухом, навчальні заклади, ремонтні заводи цивільної авіації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу авіаційного транспорту. [2]

Відповідно до ст. 72 ЗКУ та ст. 33 Закону України «Про транспорт» [8, 2], підкатегорію земель авіаційного транспорту за їх функціональним призначенням можна класифікувати так (рис 1.1):



Рис. 2.1. Класифікація підкатегорії земель авіаційного транспорту за їх функціональним призначенням [8,21]

Таким чином, відповідно до положень чинних нормативно-правових актів, землі авіаційного транспорту об'єднують чотири групи земельних ділянок, що зайняті об'єктами авіаційної транспортної системи України. Але якщо розглядати цю класифікацію конкретніше, порівнюючи при цьому положення ЗКУ, ПКУ, Закону України «Про транспорт», то можна виявити певні колізійні положення. Так, згідно положень ст. 70 ПКУ, «Експлуатант аеропорту забезпечує прийняття та відправку повітряних суден, організацію наземного обслуговування повітряних суден, пасажирів, екіпажів, багажу, вантажу та пошти, повинен мати для цього аеродром, споруди, обладнання, техніку, персонал і може включати розташовані на його території об'єкти системи організації повітряного руху, метеорологічного обслуговування, вертолітні майданчики, під'їзні колії із смугами відведення, об'єкти соціальної сфери та інші спорудження і об'єкти». По суті один аеропорт обов'язково повинен містити у своїй інфраструктурі аеродром і може мати вертольотодром та гідроаеродром. При цьому, відповідно до ст 1 ПКУ, «вертодром-аеродрома бо майданчик на землі, на воді чи на споруді, призначений повністю або частково для прибуття, відправлення та руху вертольотів по його поверхні [1]

Окремі категорії земель нині сформовані не за цільовим призначенням земельних ділянок, а об'єднані за принципом особливості використання землі як просторового базису для функціонування та розміщення об'єктів певних галузей. Це передусім стосується категорії земель промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення. «Землями промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення, - як вказується у статті 65 Земельного кодексу, - визнаються земельні ділянки, надані в установленому порядку підприємствам, установам та організаціям для здійснення відповідної діяльності». Названа відповідна діяльність об'єднує різні види економічної діяльності, цільове призначення використання земель під об'єктами кожної з видів якої має суттєві відмінності. У складі вказаної категорії земель лише під категорія земель транспорту включає 7 видів: землі залізничного транспорту; землі морського транспорту; землі річкового транспорту; землі автомобільного транспорту та дорожнього господарства; землі авіаційного транспорту; землі трубопровідного транспорту; землі міського електротранспорту. Землі вказаних видів транспорту займають 640 тис. га земель України або понад 1 % загальної території держави.

Належність земельної ділянки до певної категорії на практиці визначається кількома способами, які можуть давати різні наслідки: а) за фактичним становищем залежно від виду угіддя; б) за даними містобудівної і землевпорядної документації;

в) за проектами відведення земельних ділянок; є) за даними статистичної звітності.

Визначальними для встановлення цільового призначення земель повинні бути дані державного земельного кадастру [9]

Отже, землі авіаційного транспорту об'єднують чотири групи земельних ділянок, що зайняті об'єктами єдиної транспортної системи України. Однак поряд з визначенням - «землі авіаційного транспорту» у Земельному кодексі вживається також, як термін, - «об'єкти повітряного транспорту», що обумовлює колізійність положень правового режиму землекористування. Так, згідно статті 83 Кодексу до земель комунальної власності, які не можуть передаватися у приватну власність, належать, зокрема, землі під об'єктами повітряного транспорту. Статтею 84 не дозволяється передавати у приватну власність також землі державної власності під об'єктами повітряного транспорту державної власності.

Конкретно це може стосуватися стратегічних об'єктів - аеродромів, вертольотодромів, службово-технічних територій з будівлями і спорудами, що забезпечують роботу авіаційного транспорту. Вказані об'єкти і території, однак, за Земельним кодексом відносяться до складу земель авіаційного транспорту.

Доречним буде підкреслити, що у Повітряному кодексі України таких термінів як «землі авіаційного транспорту» та «землі повітряного транспорту» не існує зовсім. Цей Кодекс регулює лише питання використання земель аеропортів (аеродромів) [10]

Згідно зі ст. 21 Закону України «Про транспорт», транспортна система призначена:

- 1) задовольняти вимоги суспільного виробництва й національної безпеки;
- 2) мати розгалужену інфраструктуру для надання всього комплексу транспортних послуг, у тому числі для складування та технологічної підготовки вантажів для транспортування;

3) забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки України [2]

Згідно Наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 19.03.2009 р. № 295 «Про затвердження Правил інформаційного забезпечення системи управління безпекою польотів повітряних суден цивільної авіації України», поняття авіаційної транспортної системи трактують як сукупність елементів (суб'єктів) системи, що діють і взаємодіють для задоволення потреб суспільства в авіаційних роботах та перевезеннях (монографія [11]) [3]

Щодо авіаційного транспорту, то найбільш дослідженими слід вважати питання визначення їх правового режиму. Саме цьому присвячені публікації

Н.В. Бондарчук [5], С.І. Хом'яченко [6] та інших науковців. Значна кількість наукових праць стосується розміщення, проектування та спорудження аеропортів і аеродромів, інших об'єктів цивільної авіації. Однак питання землекористування авіаційного транспорту розглянуто побічно або ж зовсім не висвітлено. Поняття «землі авіаційного транспорту» і досі не отримало чіткого визначення, і тому повністю або частково перетинається з іншими поняттями. [4]

1.2. Порядок формування земельних ділянок авіаційного транспорту в Україні

Земля виступає просторовим (територіальним) базисом у сфері авіаційного транспорту. Сьогодні наземна база авіаційного транспорту активно розвивається, оскільки постають все більш високі вимоги щодо безпечного та комфортного забезпечення перевезень. Одночасно відбувається і процес реформування земельних відносин, об'єктом яких є і землі авіаційного транспорту. В сучасний період відбувається процес інтеграції української транспортної структури з європейською та адаптації транспортного, зокрема авіаційного законодавства нашої держави до законодавства ЄС. Отже, правовий режим земель авіаційного транспорту збагачується та набуває нових характеристик. Тим самим ця тема актуалізується і потребує окремого дослідження в науці земельного права. [11]

Розвиток земель авіаційного транспорту і відповідно їх правового режиму відбувався в декілька етапів

Період становлення (1930-1960рр). Поняття «землі авіаційного транспорту» вперше з'явилося у законодавстві нашої країни в 1933р. в «Положенні про землі, надані транспорту», оскільки до цього часу авіаційного транспорту практично не існувало. Роком народження цивільної авіації України вважається 1923р., коли були створені організації по керівництву повітряним флотом.

Період активного розвитку (1960-1990 р.). Наземна база обслуговування авіаційного транспорту стала активно розвиватись лише в 1960-х роках. Це пов'язано з тим, що авіаційний транспорт став масовим внаслідок появи реактивних літаків. Склад земель авіаційного транспорту розширюється. Будуються нові аеродроми і аеропорти. Активно розвивається і законодавство щодо правового режиму земель авіаційного транспорту. Зокрема було прийнято «Основи земельного законодавства Союзу РСР і союзних республік», приймається другий в історії земельного законодавства України Земельний кодекс, спеціалізовані нормативно-правові акти, зокрема, Вказівки по проектуванню аеродромних покриттів, Норми відводу земель для аеропортів та ін.

Період кризи (1990 рр.). Безспірним є той факт, що на розвиток авіації та відповідної їй наземної бази впливало економічне становище в країні. У 1990-х роках

цивільна авіація України переживала кризу. Обсяги перевезень постійно скорочується, матеріально-технічна база не оновлюється, наземна база не розвивається. У 1990 році приймається новий Земельний кодекс України та через два роки його нова редакція. Законодавчо прикріплюється три форми власності на землю: державна, колективна і приватна. Проте землі транспорту визнавалися виключно держаною власністю і могли надаватися лише в користування.

Період відродження (2000р – сучасний період). З 1 січня 2002 року введено в дію новий Земельний кодекс, який закріпив в ст. 67 можливість перебування земель транспорту в державній, приватній та комунальній власності.

Відповідно до ст. 72 Земельного кодексу України до земель авіаційного транспорту належать землі під аеропортами, аеродромами, відокремленими спорудами (об'єктами управління повітряним рухом, радіонавігації та посадки, очисними та іншими спорудами), службово-технічними територіями з будівлями і спорудами, що забезпечують роботу авіаційного транспорту; вертольотними станціями, включаючи вертольотодроми, службово-технічними територіями з будівлями та спорудами, а також ремонтними заводами цивільної авіації, аеродромами, вертольотодромами, гідроаеродромами та іншими майданчиками для експлуатації повітряних суден; службовими об'єктами, що забезпечують роботу авіаційного транспорту. [11]

Відповідно до статті 79 Земельного кодексу України формування земельної ділянки полягає у визначенні земельної ділянки як об'єкта цивільних прав. Формування земельної ділянки передбачає визначення її площі, меж та внесення інформації про неї до Державного земельного кадастру. [8]

Особливістю підкатегорії земель авіаційного транспорту є обов'язковість здійснення зовнішнього зонування приаеродромної території відповідно до ч.2 ст. 72 ЗКУ [8]. Для вказаної території запроваджується особливий режим використання земель.

Положення про використання повітряного простору України, затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 29.03.2002 № 401 [12], передбачає встановлення навколо аеродромів зон обмеження житлово-громадського, культурно-побутового та промислового будівництва (п.25).

Спеціальний розділ Положення присвячено порядку розташування, будівництва, реконструкції та маркування об'єктів, що можуть створити загрозу безпеці повітряного руху. Зокрема, передбачено низку погоджень розміщення об'єктів.

Усі нерухомі об'єкти і споруди, розташовані на приаеродромній території, повинні бути маркіровані денними і нічними маркірувальними знаками та пристроями згідно з нормами придатності аеродромів до експлуатації. Маркірування нерухомих об'єктів і споруд денними та нічними маркірувальними знаками провадиться власниками цих нерухомих об'єктів і споруд за їх рахунок (ст. 46 ПКУ) [1]. У результаті для здійснення безпечних повітряних операцій, маніпулювання яких відбувається над приаеродромною територією, фахівці ІКАО та Федерального управління цивільної авіації розробили низку схем-макетів, які відображають обмеження перешкод та межі відповідно до тих об'єктів, які можуть бути перешкодою для здійснення повітряних операцій. Наземними перешкодами для здійснення повітряних операцій можуть бути такі об'єкти: будь-які нерухомі або мобільні об'єкти; природні об'єкти та особливості їх розташування (особливості рельєфу та ландшафту території); інтучні об'єкти та особливості їх розміщення (будівлі, інженерні комунікації).

Основна мета функціонування обмежень приаеродромної території – це надання точних вказівок щодо правил зонування території, а саме регулювання висотних забудов, інших споруд поблизу аеропорту та взаємодії аеропорту із об'єктами навколишнього природного середовища, оскільки вони становлять еколого-економічну цінність території. Правила щодо встановлених обмежень на приаеродромній території відіграють важливу роль у визначенні витрат на будівництво та експлуатацію нових аеропортів, планування землекористування припадає на місцевість зі складними природними та інженерно-інфраструктурними умовами. [4]

На сьогодні не існує чітко визначеної відповідальності за порушення законодавства щодо земель авіаційного транспорту, проте виходячи із положень Закону України «Про державний контроль за використанням та охороною земель» та ст. 187 і ст. 211 Земельного кодексу України, можна зробити висновки, про те, що у разі виявлення порушень у використанні земель авіаційного транспорту громадяни та юридичні особи нести будуть цивільну, адміністративну або кримінальну відповідальність відповідно до законодавства.

Відповідно до ст. 11 ЗУ «Про транспорт» відповідальність за утримання в належному стані земель, наданих у користування підприємствам і організаціям транспорту, і використання їх за цільовим призначенням покладається на керівників (власників) цих підприємств, установ, організацій. Відповідно до ст. 90 Повітряного кодексу пасажир, замовник або працівник авіації за порушення, невиконання або неналежне виконання правил, вимог та норм, що регламентують повітряні перевезення та авіаційні роботи, а також порушення законодавства про охорону

навколишнього природного середовища, несуть відповідальність, передбачену чинним законодавством України.

Підставою для застосування заходів впливу та притягнення до юридичної відповідальності є вчинення земельного правопорушення, яке передбачає винну протиправну дію або бездіяльність.

Суб'єктами земельних правопорушень можуть бути громадяни, юридичні і посадові особи незалежно від форми власності і підпорядкованості. Суб'єктами земельних правопорушень в сфері земель авіаційного транспорту можуть виступати аеропорти та аеродроми як суб'єкти господарювання, їх працівники та посадові особи, власники та користувачі суміжних земель, державні органи та їх посадові особи, юридичні особи, що надають послуги аеропортам та аеродромам, зокрема в сфері будівництва, а також треті особи, які не пов'язані з роботою аеропортів та аеродромів, але претендують на їх земельні ділянки.

Для обслуговування діяльності авіаційного транспорту виділяються значні земельні масиви, які останнім часом викликають великий інтерес впливових осіб. Тому відомі випадки спроб незаконно заволодіти землями аеропортів та аеродромів.

Правопорушення в сфері використання та охорони земель авіаційного транспорту України можна розділити на дві групи: 1) правопорушення, об'єктом яких є земля як природний об'єкт; 2) правопорушення, об'єктом яких виступають права на землі авіаційного транспорту України.

До першої групи можна віднести дії чи бездіяльність осіб, які спричинили забруднення земель авіаційного транспорту України. До другої групи правопорушень можна віднести самовільне захоплення земель авіаційного транспорту чи використання без належно оформленої документації. Серед всіх заходів адміністративної відповідальності за правопорушення в сфері земельних відносин застосовується згідно з КпАП України тільки штраф.

За порушення земельного законодавства кримінальна відповідальність настає у випадках вчинення дій, що зазіхають на встановлений земельний правопорядок і становлять суспільну небезпеку. В Кримінальному кодексі України злочини проти довкілля об'єднані в окремому розділі.

До злочинів у сфері земельних правовідносин відноситься: 1) забруднення або псування земель; 2) безгосподарське використання земель; 3) самовільне зайняття земельної ділянки та самовільне будівництво. Цивільно-правова відповідальність настає за фактом порушення земельного законодавства, пов'язаного із заподіянням шкоди землям, що охороняються законом, правам і інтересам власників землі, землекористувачів, зокрема орендарів, незалежно від притягнення винних до

інших видів правової відповідальності. Так, відповідно до ст. 40 Повітряного кодексу майнова шкода, завдана власнику або володільцю прав внаслідок будівництва, реконструкції аеродрому чи аеропорту, безпосередньо пов'язана з фактом будівництва чи реконструкції, підлягає відшкодуванню у грошовій або майновій формі відповідно до законодавства України. [13]

1.3 Міжнародний досвід формування земельних ділянок авіаційного транспорту

Попри те, що авіаційний транспорт зайняв чільне місце у світовій транспортній системі значно пізніше, ніж в ній затвердилися такі види транспорту, як водний, залізничний та автомобільний, наразі протяжність повітряних комунікацій перевищує мережу транспортних магістралей, які обслуговують інші види транспорту. Зокрема, для організації повітряних трас не має жодних перешкод топографічного або кліматичного характеру. При побудові мережі повітряних трас до уваги беруть лише прагнення з'єднати різні промислові та адміністративні центри коротшими шляхами, домагаючись максимальної економії часу та ресурсів, що витрачаються на пересування. В цьому сенсі авіаційний транспорт відрізняється найбільшою універсальністю. [14]

Ключовим напрямом щодо авіаційного транспорту беззаперечно є інтеграція цивільної авіації до Спільного авіаційного простору (САП) з Європейським Союзом (ЄС). При цьому Угода про САП була парафрована 28 листопада 2013 року у Вільнюсі (Литовська Республіка). Для України прискорення підписання Угоди про САП має далекоглядні цілі, серед яких гармонізація законодавства в галузі цивільної авіації, сприяння промислому співробітництву та поступова лібералізація ринків. Укладання угоди передбачатиме об'єднання авіатransпортних ринків України та ЄС, що сприятиме ефективнішому використанню ринку авіаперевезень та покращенню якості послуг, розвитку транзитного потенціалу України, інтегруванню України до Європейських авіаційних структур та зміцненню авторитету країни як авіаційної європейської держави. [15]

Світовий досвід використання приаеродромних територій.

США, Бостон, штат Массачусетс

Приаеродромна територія МА «Логан» обладнана автоматизованою системою освітлення. У межах аеропорту та поза ним працюють лише екологічно чисті перевезення. Для цього приаеродромна територія та сам аеропорт обладнані рухомими доріжками для транспортування спеціальних електромобілів, які тут працюють. До того ж, кожен електромобіль обладнаний контролером, що залежить від завантаження та регулює витрати електроенергії. Таким чином вдається економити до 60 тис. кВт/год на рік.

США, Денвер, штат Колорадо

У 2008 році в МА «Денвер», що має сертифікат LEED-Gold, встановили геліоустановки з потужністю 2 МВт сонячної енергії. На приаеродромній території площею 30351,4 м² встановлено сонячні фотоелектричні системи, які генерують понад 3 млн кіловат-годин екологічно чистої електроенергії на рік.

Іспанія, Мадрид

На приаеродромній території МА «Баракас» функціонують установаи, призначені для зменшення споживання енергії, зокрема ефективні системи охолодження, обширне затінення фасадів, зональне освітлення і земні ліхтарі.

Мальдівські острови

Проектуючи аеропорт «Ханимаду», фахівці подбали не лише про ефективне використання природних ресурсів, а й про збереження природного дизайну. Дах аеропорту спроектовано у вигляді мушлі, на якій розташовуються сонячні батареї. Внаслідок такого рішення було досягнуто не лише екологічність, а й відповідності навколишньому ландшафту.

Працюючи над створенням приаеродромна території, фахівці майже не змінювали ландшафт узбережжя (а саме там розташований аеропорт), лише подбали про ефективне використання дощових вод та природного освітлення.

Велика Британія, Лестершир

МА «Східний Мідландс» використовує енергію вітряків та підземних вод. Також там працює системи очищення води для зменшення кількості негативних викидів в атмосферу. Пріоритетним завданням залишається збереження природного ландшафту навколо аеропорту та налагодження екологічного транспортного сполучення між містом та аеровокзалом.

Отже, виходячи зі світового досвіду використання при аеродромних територій, можна виокремити такі способи їх використання відповідно до спроектованої інфраструктури аеропортів:

1. Використання спеціального обладнання із енергозберігаючими функціями, яке забезпечує екологічну стійкість, сприяє охороні навколишнього природного середовища, перешкоджає значним викидам вуглекислого газу в атмосферу.
2. Використання спеціального обладнання для екологічно чистого перевезення відходів.

3. Збереження приаеродромної території, використання дощових вод та природного освітлення на потреби аеропорту задля збереження ресурсів для їх видобутку.

4. Використання вітряків та підземних вод для отримання електроенергії.

5. Встановлення спеціального статусу охоронної зони та заборона будьякої діяльності на приаеродромній території, але при цьому можна використовувати її як територію, де розташовуватимуть екологічно чисті транспортні вузли.

6. Розміщення «зелених зон» та масове засадження деревостанами. [5]

Міжнародний досвід свідчить, що в країнах, де використання малих повітряних суден набуло значного поширення, регулювання авіаційної діяльності здійснюється дещо відокремлено від державної системи з широким залученням громадських організацій. Концепцією розвитку регулювання авіаційної діяльності у сфері створення та використання малих повітряних суден передбачено надання недержавним та громадським організаціям певних функцій у сфері регулювання використання малих повітряних суден (крім повітряних суден, що раніше використовувалися як бойові), зокрема, з обліку та допуску до експлуатації злітно-посадкових майданчиків для малих повітряних суден з видачею дозвільних документів [15].

Комітет з охорони навколишнього середовища від впливу авіації Міжнародної організації цивільної авіації «ІКАО» поділяє землекористування навколо аеропортів на сумісне (промислове, комерційне використання та ін.) та несумісне (будівництво жилих будинків, шкіл та ін.) [15]. Державною авіаційною адміністрацією України розроблено проект Інструкції щодо визначення зон обмеженої житлової забудови навколо аеропортів із умов впливу авіаційного шуму. З метою впровадження системи визначення сумісності забудови пропонується ввести 5 категорій житлової, громадської, громадсько-адміністративної та господарської забудови. Правове регулювання раціонального використання та охорони земель в Україні стосується, в основному, земель сільськогосподарського призначення, а щодо земель авіаційного транспорту України практично відсутнє. Тому основні положення раціонального використання та охорони земель авіаційного транспорту України потребують розробки відповідно до особливостей даної категорії земель [16].

НУБІП України

РОЗДІЛ 2 СТАН ТА ВИКОРИСТАННЯ ЗЕМЕЛЬ ТРАНСПОРТУ

2.1. Використання земель транспорту

Функціонування авіаційного транспорту нерозривно пов'язане з використанням землі, тому Закон України (далі ЗУ) «Про транспорт» містить ряд норм, які визначають правовий режим земель транспорту взагалі (ст. 11) та авіаційного зокрема (ст. 33) [2]

В.К. Гуревський зауважує, що «під правовим режимом земель прийнято вважати встановлені правовими нормами порядок та умови використання за цільовим призначенням земель всіх категорій, забезпечення та охорону прав власників землі і землекористувачів, здійснення державного управління земельними ресурсами, контролю за раціональним використанням землі і додержанням земельного законодавства, Ведення державного земельного кадастру, проведення землеустрою, моніторингу землі, справляння плати за землю і застосування юридичної відповідальності за порушення земельного законодавства» [17]

Окремі категорії земель нині сформовані не за цільовим призначенням земельних ділянок, а об'єднані за принципом особливості використання землі як просторового базису для функціонування та розміщення об'єктів певних галузей. Це передусім стосується категорії земель промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення. «Землями промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення, - як вказується у статті 65 Земельного кодексу, - визнаються земельні ділянки, надані в установленому порядку підприємствам, установам та організаціям для здійснення відповідної діяльності».

Названа відповідна діяльність об'єднує різні види економічної діяльності, цільове призначення використання земель під об'єктами кожної з видів якої має суттєві відмінності.

У складі вказаної категорії земель лише під категорія земель транспорту включає 7 видів: землі залізничного транспорту; землі морського транспорту; землі річкового транспорту; землі автомобільного транспорту та дорожнього господарства; землі авіаційного транспорту; землі трубопровідного транспорту; землі міського електротранспорту. Землі вказаних видів транспорту займають 640 тис. га земель України або понад 1% загальної території держави. [10]

Міжнародні стандарти та нормативи, зокрема документи Міжнародної організації цивільної авіації, допускають наступні види використання приаеродромних територій. Насамперед, використання територія навколо аеропорту має супроводжуватися низкою правил, які забезпечують маневрування птака, який заходить на посадку, і навпаки безпечний його зліт. Експерти та фахівці допускають

можливість розміщення тенісних майданчиків, гольф клубів, спеціалізованих трас для проведення змагань, перегонів формули 1, об'єктів рекреаційного призначення та інше. Тобто розвиток будь-якої діяльності на приаеродромній території має на меті зміцнення економічного стимулювання та розвитку регіону з дотриманням правил авіаційної безпеки. Саме тому вказані об'єкти повинні бути розташовані на відстані не менше 3 км від межі аеропорту. Інші території для відпочинку необхідно розташовувати на відстані 5 км від аеропорту (роледроми, тренувальні майданчики, басейни). Хоча на даний період нормативно-правова база не всіх держав містить аналогічні правові норми. [4]

Удосконалення класифікації земель авіаційної галузі є необхідним не лише як з точки зору встановлення принципів формування землекористувань, а й для визначення обмежень у землекористуванні, організації екологічно безпечного використання земель та оптимізації авіаційно-транспортного землекористування. [10]

Досліджуючи використання земельних ресурсів у контексті функціонування аеропортів та їх інфраструктури, важливим є правовий аспект цього питання. Згідно із Земельним кодексом України (стаття 72), “до земель авіаційного транспорту належать землі під аеропортами, аеродромами, відокремленими спорудами, вертолітними станціями, ремонтними заводами цивільної авіації, службовими об'єктами, що забезпечують роботу авіаційного транспорту” [48]

Формування авіаційного землекористування та екологічно безпечне використання земель авіаційного транспорту є надзвичайно актуальною темою наукових досліджень в сучасних умовах. Їх основним завданням є розроблення наукових основ та методологічних положень формування, функціонування та регулювання використання земельного потенціалу авіаційної галузі і методичних рекомендацій землевпорядкування об'єктів авіаційного транспорту. Вказані проблеми майже не досліджувалися вітчизняними вченими. [10]

Для прикладу розглянемо територію проектування в умовах Київської області. Територія проектування, площею 22,00 га, розташована в південній частині Краснослобідської сільської ради, на землях з цільовим призначенням для ведення особистого селянського господарства та для розміщення та експлуатації будівель і споруд авіаційного транспорту.

Генеральним планом села Красна Слобідка територія проектування передбачається, як територія транспортної інфраструктури.

Межа території проектування встановлена відповідно до вкопювання з містобудівної документації вищого рівня – генерального плану населеного пункту.

Територія проектування складається із трьох земельних ділянок, а саме:

1) Кадастровий номер 3223185600.03.005.0000 площею 9,3943 га із цільовим призначенням 01.03 Для ведення особистого селянського господарства (категорія земель «Землі сільськогосподарського призначення»), що перебуває у приватній власності;

2) Кадастровий номер 3223185600.03.005.0000 площею 9,5 га із цільовим призначенням 12.05 Для розміщення та експлуатації будівель і споруд авіаційного транспорту (категорія земель «Землі промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення»), що перебуває у власності громади та у оренді ТОВ «АЕРОКОМПАНІ-СЛОБІДКА»;

3) Кадастровий номер 3223185600.03.005.0016 площею 2,6 га із цільовим призначенням 01.03 Для ведення особистого селянського господарства (категорія земель «Землі сільськогосподарського призначення»), що перебуває у приватній власності.

площею 0,512 га, 0,523 га, 0,524 га та 1,5755га, які перебувають у приватній власності з цільовим призначенням «для ведення особистого селянського господарства».

Територія проектування межує:

- на півночі, півдні, сході та заході – із землями сільськогосподарського призначення (із цільовим призначенням 01.03 Для ведення особистого селянського господарства).

Генеральним планом населеного пункту навколишня територія передбачена, як перспективна територія об'єктів обслуговування, торгівлі та інших видів підприємницької діяльності.

В північній частині через територію проектування частково проходить повітряна лінія електропередачі напругою 10 кВ.

В північній частині території проектування знаходяться три технічні свердловини.

Рельєф місцевості похилий і має загальний ухил на схід. Абсолютні відмітки рельєфу змінюються в межах від 180.00 до 185.00м в Балтійській системі висот.

Перепад висот в межах території проектування складає 5.0 м.

2.2. Режим використання земель навколо об'єктів транспортної інфраструктури

Особливий режим використання земель, відповідно до закону, запроваджується на приаеродромній території (ст. 72 Земельного кодексу). Приаеродромна територія за своїм правовим режимом наближена до статусу охоронних зон промислових і транспортних об'єктів.

У працях Новаковської І.О. зазначено, що поділ земель України за основним цільовим призначенням є головним інструментом регулювання використання земель, оскільки кожна земельна ділянка повинна використовуватися виключно відповідно до її цільового призначення та правового режиму кожної з категорії земель. [10]

Правовий режим земель авіаційного транспорту дещо відрізняється від правових особливостей земель інших видів транспорту. Насамперед функціонування цієї підкатегорії земель полягає у взаємодії на ній як наземного, так і повітряного транспорту. Тобто, щоб розпочалася будь-яка діяльність над поверхнею землі, потрібно організувати низку планувальних, прогнозувальних та проектувальних процесів авіаційного землекористування. До них належать:

- отримання дозволу на виконання проекту землеустрою щодо відводу земель у користування (власність) для конкретних авіаційних потреб із вибором місцеположення земельної ділянки, яке відповідає чинним правовим нормам та стандартам;

- розміщення господарських споруд та будівель для забезпечення належного обслуговування пасажирів та обробки вантажів;

- розміщення приаеродромної території за допомогою планування та прогнозування землекористування для безпечного зльоту та посадки літаків;

- розміщення спеціального обладнання та установок;

- наявність охоронних зон приаеродромної території задля екологічної безпеки навколишнього природного середовища та біогеоенезів у цілому

Тобто ефективне та правомірне функціонування цього виду транспорту напряду залежатиме від безпосереднього планування і прогнозування використання земель та встановлення відповідних обмежень. [10]

Необхідно підкреслити і особливість правового режиму земель авіаційного транспорту, яка полягає в обов'язковому здійсненні зовнішнього зонування приаеродромної території відповідно до ч. 2 ст. 72 Земельного кодексу України. Для вказаної території запроваджується особливий режим використання земель [8]

Отже, приаеродромну територію слід розглядати як сукупність земельних ділянок, що мають встановлені відповідно до чинного законодавства обмеження землекористування, особливий режим використання та забудови. [20]

Організація (створення) землекористувань промисловості, енергетики, транспорту, зв'язку, оборони здійснюється відповідно до затвердженої проектно – кошторисної документації, спорудження коректних об'єктів, на підставі якої розробляються проекти відведення земельних ділянок. При цьому розміри ділянок, особливо під лінійні об'єкти (залізничний, автомобільний, трубопровідний транспорт) визначаються відповідно до Норм відведення земельних ділянок, що затверджені Державними будівельними нормами України (ДБН) [21]

Землі транспорту - це ті земельні ділянки, які надані у виключне відання органів управління транспортом і які обслуговують техніко-експлуатаційні, комерційно-експлуатаційні, господарські і житлово-будівельні потреби відповідних видів транспорту, пов'язані з утриманням, реконструкцією, розвитком та удосконаленням шляхів сполучень. Транспорту, для його нормальної технічної експлуатації, насамперед необхідний територіальний простір земельні ділянки, які складають основну частину земель транспортного призначення. На них безпосередньо розміщуються самі шляхи сполучення, а також транспортні споруди, необхідні для їхнього обслуговування. Крім того, на транспорті ведеться велике вантажне та комерційне господарство. Земельні ділянки, які використовуються з такою метою, покликані обслуговувати комерційно-експлуатаційні потреби транспорту.

До складу земель транспорту належать також земельні ділянки, які обслуговують господарські потреби транспортних підприємств (наприклад, земельні ділянки, на яких розташовані кар'єри (пісок, каміння), використовуються для будівництва та ремонту доріг). Особливе місце у складі земель транспортного призначення займають землі, які обслуговують житлово-будівельні потреби транспорту. До таких земель належать ті ділянки, які при визначених умовах втрачають своє спеціальне призначення і включаються до складу земель житлової чи громадської забудови.

Отже, до земель транспорту належать землі, надані підприємствам, установам та організаціям залізничного, автомобільного транспорту і дорожнього господарства, морського, річкового, авіаційного, трубопровідного транспорту та міського електротранспорту для виконання покладених на них завдань щодо експлуатації, ремонту і розвитку об'єктів транспорту (ст. 67 ЗК України). Особливістю правового режиму земель транспорту є чітка диференціація за видами, обумовлена тим, що правовий режим кожного із видів таких земель, крім спільних рис, притаманних всім землям транспорту в цілому, має і свої суттєві особливості. Залежно від виду

транспорту розрізняють землі залізничного, автомобільного, трубопровідного, морського, річкового та авіаційного транспорту.

Для забезпечення безпеки польотів повітряних суден на цих землях встановлюються спеціальні охоронні зони, що включають приаеродромні території та смуги повітряних підходів. Приаеродромна територія (прилегла до аеродрому зона контролю та обліку об'єктів і перешкод) - це обмежена встановленими розмірами місцевість навколо аеродрому, над якою здійснюється маневрування повітряних суден. Про її розміри власник аеродрому чи аеропорту повинен повідомити відповідну місцеву раду, територія якої повністю або частково потрапляє під приаеродромну територію. На цій території запроваджується особливий режим одержання дозволу на будівництво, реконструкцію об'єктів та іншу діяльність - лише за погодженням з органом державного регулювання діяльності авіації та відповідною радою. Відповідно до ст. 41 Повітряного кодексу України, підприємства, установи та організації, а також громадяни, які допустили порушення правил будівництва та інші дії на приаеродромній території, зобов'язані на вимогу власника аеродрому або аеропорту чи уповноваженої ним особи припинити будівництво чи іншу діяльність на цій території та у встановлений термін за рахунок своїх коштів і своїми силами усунути допущені порушення. Правовий режим земель авіаційного транспорту визначається Земельним кодексом України, Повітряним кодексом України, Законом України «Про транспорт». [1, 2, 8]

2.3. Методичні підходи відведення земельних ділянок авіаційного транспорту

Україна підписала та ратифікувала 1999 року Орхуську конвенцію «Про доступ до інформації, участь громадськості в процесі прийняття рішень і доступ до правосуддя з питань, що стосуються навколишнього середовища». Наказом Міністерства охорони навколишнього природного середовища затверджено Положення про участь громадськості у прийнятті рішень у сфері охорони довкілля. Відведення території для будівництва та реконструкції аеродромів і аеропортів, будівництво, реконструкція та експлуатація аеродромів і аеропортів допускаються в порядку, передбаченому чинним законодавством України. Участь громадян у погодженні питань будівництва, реконструкції та експлуатації аеродромів і аеропортів визначається законодавством України (ст. 39) [1].

Орган виконавчої влади у галузі земельних відносин тієї чи іншої країни, що займається питаннями відведення земель для будівництва й експлуатації авіаційного транспорту, має забезпечити виконання таких вимоги:

- Забезпечити потреби аеропорту, зокрема визначити зони обмеження перешкод та перспективу розширення аеропорту.

• Забезпечити мінімальний негативний вплив на населення та прилегле землекористування шляхом перенесення за потреби району житлових забудов за межі зон, які зазнають надмірного впливу шуму та емісії, за умови збереження цілісності земель лісгосподарського призначення.

• Вибираючи земельну ділянку для будівництва аеропорту, слід зважати на генеральний план населеного пункту. А ще при цьому потрібно брати до уваги політику землекористування регіону, де планується розташувати аеропорт.

• На земельній ділянці, яка відводиться під забудову, повинні поміститися спеціальні території для зльоту, посадки, руління, тимчасових стоянок літаків; там мають бути окремі ділянки для обслуговування пасажирів та вантажу; шляхи під'їзду та від'їзду від аеропорту.

Тобто під час вибору земельної ділянки слід виходити із принципів політики сумісності землекористування. Виділення вільних земель для потреб аеропорту або планування інших видів господарської діяльності залежить від локальних, регіональних, а іноді й національних принципів політики землекористування, при цьому беруться до уваги економічні та соціальні вимоги, пов'язані із затратами і рівнем прибутковості. [4].

Коли говорять про розвиток мережі аеропортів, мають на меті не лише відведення земель для будівництва нових об'єктів, а й для розширення, надання території для уже наявних. Розвиток мережі аеропортів передбачає побудову нових терміналів, злітно-посадкових смуг, службових приміщень, ангарів та інших споруд авіаційного призначення.

Щоб утілити в життя новий проект, потрібно отримати дозвіл на використання певної земельної ділянки і на переміщення наявних об'єктів інфраструктури, промисловості, житлово-комунального, торговельно-підприємницького призначення. Такі зміни призводять до порушення життєдіяльності цього району, викликають проблему у веденні бізнесу, а також підвищують попит на послуги державних установ. Саме тому обов'язко потрібно оцінювати можливі наслідки втілення нових проектів та вживати заходів для зменшення негативного впливу. Оцінка проводиться на підставі конкретної інформації та спостережень (табл. 2.2.1).

Інформація та спостереження, потрібні для проведення оцінки наслідків [22].

НУБІП України

F 3/П 1	Види інформації та спостережень 2	Детальна характеристика 3
1	Межі земельних ділянок та їх площа	<ul style="list-style-type: none"> • дані дистанційного моніторингу земель; • ортофотоплани, космічні знімки; • цифрові карти; • детальні плани території, якщо такі є в наявності
2	Населення	<ul style="list-style-type: none"> • кількість населення; • рівень демографічного зростання; • щільність населення; • соціально-економічний розвиток (тобто розподіл населення за кількістю, віком, рівнем, робочою зайнятістю)
3	Рівень «вільних земель»	<ul style="list-style-type: none"> • кількісний та якісний стан; • вартість; • відсоток земель природоохоронного і рекреаційного призначення та їх стан

Відведення земельних ділянок для потреб авіаційного транспорту завжди пов'язано з низкою проблем. По-перше, при цьому до уваги беруть екологічні показники, а також оцінюють прибутковість аеропорту. По-друге, попри наявність міжнародно визнаних правил управління процесом розміщення авіаційних об'єктів питання землекористування конкретного аеропорту завжди розглядається на місцевому рівні з урахуванням регіональних і загальнодержавних програм розвитку. При цьому аналізуються конкретні показники: потенціал землекористування; інтенсивність землекористування; економічна ефективність землекористування; оцінка страхових ризиків [4].

Розміщення об'єктів транспортної інфраструктури авіаційного призначення обумовлене такими чинниками:

- функціональна придатність території;
- наявність територій, придатних для комплексного будівництва та які перебувають в оренді та у приватній власності;
- можливість організації комплексного інженерного забезпечення;

- можливість обслуговування території проектування автотранспортом ;
- доцільність розміщення нового об'єкта містобудування в зв'язку з організацією нових робочих місць.

Загальне композиційне вирішення забудови на території проектування обумовлене проходженням зовнішньої межі проектування, природним оточенням, що склалося навколо території проектування.

В основу архітектурно-планувальної організації забудови території проектування покладено технологічні вимоги щодо розташування основних будівель.

Таблиця 8.2.1

№п.п.	Найменування	Одиниці виміру	Кількість	Примітка
1	Аналіз існуючого стану:			
1.1.	Зсувонебезпечні території	га	--	
1.2.	Території з ерозійними процесами	га	--	
1.3.	Зона поширення заболоченості	га	--	
2	Проектні рішення:			
2.1.	Берегоукріплення	км	--	
2.2.	Розчистка водойм (річки)	км	--	
2.3.	Розчистка осушувальних каналів	км	--	
2.4.	Штучна водоперепускна споруда	шт/м	--	
2.5.	Лідсипка території	га	--	
2.6.	Зрізка території	га	--	

РОЗДІЛ 3 ЕФЕКТИВНІСТЬ ВИКОРИСТАННЯ ЗЕМЕЛЬНИХ ДІЛЯНОК АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ

3.1 Формування земельних ділянок авіаційного транспорту

Відповідно до частини другої статті 79 Земельного кодексу України, формування земельних ділянок здійснюється:

- у порядку виведення земельних ділянок із земель Державної та комунальної власності;
- шляхом поділу чи об'єднання раніше сформованих земельних ділянок;
- шляхом визначення меж земельних ділянок державної чи комунальної власності за проектами землеустрою щодо впорядкування територій населених пунктів, проектами землеустрою щодо впорядкування території для містобудівних потреб, проектами землеустрою щодо приватизації земель державних і комунальних сільськогосподарських підприємств, установ та організацій;
- за проектами землеустрою щодо організації території земельних часток;
- за затвердженими комплексними планами просторового розвитку території територіальних громад, генеральними планами населених пунктів, детальними планами території. [8].

Ресстрація земельних ділянок здійснюється у Державному земельному кадастрі в порядку, встановленому статтею 24 Законом України «Про Державний земельний кадастр». [23].

Система прогнозування розвитку мережі аеропортів і аеродромів, що розробляються на території держав і окремих регіонів з урахуванням державних і регіональних цілей щодо розвитку авіації, забезпечення охорони навколишнього природного середовища.

Територія, площа, конфігурація земельної ділянки, яка планується для використання під будівництво аеропорту, повинна відбиратися за розміром, формою, нормативно-правовими нормами та міжнародними стандартами щодо врегульованості системи сумісності прилеглих землекористувань, а аеропорт має бути максимально компактним і займати якомога меншу площу.

Аеропорти, як відомо, мають важливе значення для просторового розвитку урбанізованих центрів та землекористувань за його межами. Правила просторового планування обумовлюють оптимальне співвідношення розмірів об'єктів та їх розташування. Зокрема, територіальне управління приводить до сталого розвитку синергетичних зв'язків між аеропортовою інфраструктурою та громадами, яких вона обслуговує.

Так, найбільші аеропорти України розташовані в безпосередній близькості від великих міст, а деякі навіть у межах міст. Ці аеропорти були спроектовані як регіональні, а далі розвивалися як міжнародні авіаційні об'єкти, що призвело до створення глобальних повітряних вузлів для підтримки перевезення пасажирів і товарів з одного рейсу до іншої інтермодальної передачі [31]

Також оцифрування території аеропорту, зокрема й приаеродромної території, потрібне для того, щоб екіпаж у позаштатній ситуації міг прийняти правильне рішення. За наявності цифрової моделі в бортовій ЕОМ екіпаж зможе максимально швидко і якісно визначити, як скерувати судно для безпечного заходу на посадку.

Попри те, що поки не на всіх авіалайнерах встановлена така бортова техніка й обладнання, яке може обробляти лише цифрові дані, фахівці припускають, що впродовж найближчих п'яти років ситуація може кардинально змінитися. Саме тому в Додатку 15 Конвенції ІКАО і йдеться про міжнародні аеропорти, які приймають такі повітряні судна [31].

Слід зазначити, що Україна не єдина держава, яка не має відповідних оцифрованих та опрацьованих даних щодо приаеродромних територій. Саме тому ІКАО, оцінюючи зростаючу кількість авіаперевезень та з міркувань безпеки, зобов'язала оцифрувати приаеродромні території та висотні перешкоди, а також регулярно оновлювати й актуалізувати створені бази даних. Нині в Україні оцифровано лише міжнародний аеропорт «Бориспіль», та й то лише «район 2 – приаеродромна територія», яка задовольняє вимоги ІКАО та аеронавігаційні потреби авіаційного транспорту й аеропортової інфраструктури. [20].

У Програмі територію аеропорту (аеродрому) і приаеродромну територію слід розглядати як єдине ціле на всіх етапах їхнього розвитку. Залежно від класів аеродромів, на приаеродромних територіях встановлюють спеціальні вимоги щодо розташування об'єктів, а їх висотне положення контролюють, залежно від умов безпеки маневрування, зльоту та посадки, відповідно до чинного законодавства. Для ефективного просторового прогнозування та планування авіаційного землекористування встановлюють зони обмеження житлово-цивільного, культурно-побутового та промислового будівництва. Серед документів, які повинні надаватися на погодження, є ситуаційний план щодо місця знаходження ділянок забудови об'єктів будівництва, прив'язаних до аеродрому (вертодрому, злітно-посадкового майданчика). Проте погодження використання приаеродромної території пов'язано не лише з будівництвом об'єктів, а із впливом орнітологічної обстановки на роботу аеродрому [31]

Територія проектування, площею 22,00 га, розташована в південній частині Краснослобідської сільської ради, на землях з цільовим призначенням для ведення

особистого селянського господарства та для розміщення та експлуатації будівель і споруд авіаційного транспорту.

Генеральним планом села Красна Слобідка територія проектування передбачається, як територія транспортної інфраструктури.

Межа території проектування встановлена відповідно до викопіювання з містобудівної документації вищого рівня – генерального плану населеного пункту.



Місце розташування території проектування

Територія проектування складається із трьох земельних ділянок, а саме:

1) Земельна ділянка площею 9.3943 га із цільовим призначенням 01.03 Для ведення особистого селянського господарства (категорія земель «Землі сільськогосподарського призначення»), що перебуває у приватній власності;

2) Земельна ділянка площею 9.5 га із цільовим призначенням 12.05 Для розміщення та експлуатації будівель і споруд авіаційного транспорту (категорія земель «Землі промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення»), що перебуває у власності громади та у оренді ТОВ «АЕРОКОМПАНІ-СЛОВІДКА»;

3) Земельна ділянка площею 2.0 га із цільовим призначенням 01.03 Для ведення особистого селянського господарства (категорія земель «Землі сільськогосподарського призначення»), що перебуває у приватній власності.

площею 0,512 га, 0,523 га, 0,524 га та 1,5735 га, які перебувають у приватній власності з цільовим призначенням «для ведення особистого селянського господарства».

Територія проектування межує:

• на півночі, півдні, сході та заході – із землями сільськогосподарського призначення (із цільовим призначенням 01.03 Для ведення особистого селянського господарства).

Генеральним планом населеного пункту навколишн्या території передбачена, як перспективна територія об'єктів обслуговування, торгівлі та інших видів підприємницької діяльності.

В північній частині через територію проектування частково проходить повітряна лінія електропередачі напругою 10 кВ.

В північній частині території проектування знаходяться три технічні свердловини.

Рельєф місцевості похилий і має загальний ухил на схід. Абсолютні відмітки рельєфу змінюються в межах від 180.00 до 185.00м в Балтійській системі висот.

Перепад висот в межах території проектування складає 5.0 м.

За фізико-географічним зонуванням територія проектування розташована в підзоні П-В1 (Полісся) кліматичної зони П-В, яка є сприятливою для всіх видів

будівництва. Розрахункова температура для захисних конструкцій становить -21°C . Глибина промерзання ґрунту становить 120 см.

За містобудівним зонуванням на основі природно-географічних та інженерно-будівельних умов територія проектування, в цілому, належить до територій із сприятливими містобудівними умовами.

Клімат

За даними метеорологічних станцій Батієва Гора та Київська обсерваторія, клімат району помірно-континентальний з помірно-жарким літом та помірно-холодною зимою.

Середньомісячна та середньорічна температура повітря приведена в таблиці 1.

Таблиця 1

													Місяці	За рік
I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII			
-6,5	-5,5	-1,0	7,0	14,0	17,0	19,0	18,0	13,0	7,0	1,0	-3,5	6,5		

Абсолютний мінімум температури, відзначений в січні-лютому (-36°C), абсолютний максимум у липні (37°C). Холодний період починається в другій декаді жовтня і продовжується до другої декади квітня.

Середня тривалість безморозного періоду складає 165 днів.

Глибина промерзання ґрунту становить 0,7-0,8 м.

У середньому за рік опадів випадає в межах від 500 до 600 мм. Абсолютний мінімум опадів за рік становить 396 мм, а абсолютний максимум до 955 мм.

Середньомісячна та річна кількість опадів приведена в таблиці 2.

Таблиця 2

Характеристика	Кількість опадів, мм												Рік
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	
Середня	44	42	43	50	57	75	81	68	50	45	53	49	657
Мінімальна	3	5	2	1	4	7	5	5	2	1	2	5	396
Максимальна	151	124	100	154	152	251	210	232	159	154	141	116	995

Розподіл опадів протягом року нерівномірний: основна частина їх випадає влітку. Характер випадання опадів в теплу пору року зливовий, що, в свою чергу, викликає розвиток ерозії ґрунтів.

В холодний період їх випадає, у вигляді снігу, близько 20% від загальної кількості. Найбільша середня висота снігового покриву буває в лютому і досягає 20-30 см. Сніговий покрив утримується 90-100 днів.

Середня річна швидкість вітру змінюється в межах 3,4-4 м/сек. Влітку переважають вітри західного та північно-західного напрямків, взимку – східного

Характеристика району будівництва (згідно з ДБН В.1.2-2-2006)

- снігове навантаження – 5 район ($S_0=1,6$ кПа);
- вітрове навантаження – 1 район ($W_0=0,4$ кПа);

- розрахункова температура для опалення – -23°C .

Сейсмічність майданчика будівництва 5 балів згідно з ДБН В.1.1-12:2006 (додаток Б) «Будівництво у сейсмічних районах України».

Ґрунти агресивними властивостями відносно бетонів з портландцементу не володіють.

Підґрунтові води слабо агресивні відносно бетонів марки W4 за вмістом агресивної вуглекислоти

Влітку переважають вітри північні та західні, взимку – західні.

Ґрунти: сірі опідзолені легкосуглинкові, темно-сірі опідзолені легкосуглинкові, темно-сірі опідзолені глеюваті легкосуглинкові. Природна родючість ґрунтів невисока. Механічний склад ґрунтів сприятливий для усіх видів капітального будівництва. Супіски підстилаються суглинком легким жовтуватим-сірим напівтвердої консистенції з прошарком карбонатів ($\rho=1,91$ т/см³; $\phi=18^{\circ}$; $c=0,028$ МПа; $E=21,0$ МПа).

Супіски пилюваті (лес) характеризуються властивостями просідання з величиною сумарного просідання всієї товщі 4,8 см, що дозволяє віднести територію ділянки до I-го типу ґрунтових умов за властивостями просідання.

Ґрунтові води залягають на глибині близько 12,3 м.

За містобудівним зонуванням на основі природно-географічних та інженерно-будівельних умов, в залежності від ступеня придатності території під забудову, територія проектування відноситься до I категорії.

I категорія – придатні території, що не потребують значних спеціальних заходів з інженерного підготовки. Рельєф території сприятливий для будівництва.

Інженерно-геологічні умови сприятливі для виробничого та цивільного будівництва.

В геологічній будові беруть участь пілуваті і піщані лесоподібні суглинки, які і можуть бути використані природною основою для фундаментів.

Геологічна будова

В геотектонічному відношенні територія району знаходиться, в основному, в межах Дніпровсько-Донецької западини, характеризується глибоким заляганням порід кристалічного фундаменту та значною потужністю осадових порід. Геологічна будова складена такими породами:

1. Породи докембрійського віку залягають глибше 350 метрів та їх складають біотітові граніти;

2. Пермські відкладення залягають глибше 250 метрів та їх складають піски сірі, різнозернисті та щільні пісковики;

3. Тріасові відкладення розвинені на вододілі Дніпра та Либіді. Вони залягають на глибині від 130 до 256 метрів, мають потужність 6-43 м. Їх складають строкаті глини та сірі піски;

4. Юрські відкладення залягають на глибині від 60 до 230 метрів та їх складають темно-сірі щільні глини, різнозернисті піски, рідше гравій;

5. Крейдяні відкладення сформовані сеноманським та сено-туронським ярусами. Сеноманські відкладення зустрічаються на глибині 63-120 метрів та їх складають мергельно-крейдяні шари потужністю від 1 до 80 метрів. Туронські відкладення – пісковики, залягають на глибині більше 80 метрів.

6. Відкладення палеогену мають широке поширення та їх складають канівська, бучацька, київська та харківською світи.

7. Неогенові відкладення сформовані шаром пісків та глин потужністю від 1 до 46 метрів, залягають на глибині 6-56 метрів.

8. Четвертинні відкладення майже суцільно перекривають територію району, мають різну потужність та неоднорідний літологічний склад. Вони складені різнозернистими пісками, строкатими глинами, лесоподібними суглинкам, муловатими суглинками, торфовищами.

Гідрогеологічні умови

Основні водоносні горизонти – бучацький та сеноманський. Глибина залягання бучацького водоносного горизонту від 35 до 75 метрів. Дебіт свердловин змінюється

від 0,05 до 3,49 л/сек. Вода з підвищеним вмістом заліза. Потужність сеноманського водоносного горизонту досягає 25-46 м. Глибини залегання водоносного горизонту 31,5-159 метрів. Дебіт від 1 до 4 л/сек.

Район в цілому недостатньо забезпечений водними ресурсами. Підземні водоносні горизонти відносяться до Дніпровського артезіанського басейну. За рівнем природного захисту і поверхні забруднення горизонти ґрунтових вод відносяться до категорії незахищених, основні водоносні горизонти до захищених та умовно захищених.

Інженерно-будівельні умови

За фізико-географічним зонуванням, територія розроблення детального плану розташована в підзоні П-В1 (Полісся) кліматичної зони П-В, яка є сприятливою для всіх видів будівництва. Розрахункова температура для захисних конструкцій – 23°C. Нормативна глибина промерзання ґрунту – 120 см.

Середня температура опалювального періоду -0,2°C, тривалість періоду – 187 діб. Характерний вітровий тиск – 450 Па.

З містобудівної точки зору, в залежності від ступеня придатності території для забудови, визначені такі категорії територій: I – придатні території, що не потребують спеціальних заходів з інженерного підготування території. Рельєф території рівнинний і сприятливий для будівництва, II – обмежено придатні території, потребують спеціальних заходів з інженерного підготування і III – непридатні.

II категорія – обмежено придатні території, що потребують спеціальних заходів з інженерного підготування території. Поручені землі внаслідок будівництва котловану для розташування басейну для підігрівання води. Інженерно-геологічні умови сприятливі для промислового та громадського будівництва. Із сучасних фізико-геологічних процесів тут слід відмітити просідання ґрунтів.

III категорія – непридатні території: території охоронних зон.

Вулично-дорожня мережа

Вулична мережа забудови ув'язана з існуючою вулично-дорожньою мережею, яка визначена містобудівною документацією вищого рівня, та має зручний зв'язок з територією виробничої зони і адміністративним центром села.

Основу структури вуличної мережі території проектування складає під'їзна вулиця зі Східного напрямку території проектування.

Розрахункові параметри вулиць і доріг прийнято відповідно до класифікації таблиці 5.2, ДБН В.2.3-5-2018

На території проектування містобудівною документацією з метою забезпечення технологічних та протипожежних передбачено внутрішньо-майданчикові проїзди.

3.2 Формування обмежень та обтяжень у використанні земель та оцінка негативного впливу від впровадження господарської діяльності

За частиною першою ст. 110 Земельного кодексу України, встановлено, що на використання власником земельної ділянки або її частини може бути встановлено обмеження.

Частина п'ята статті 111 Земельного кодексу України зазначає, що відомості про обмеження у використанні земель зазначаються у схемах землеустрою і техніко-економічних обґрунтуваннях використання та охорони земель адміністративно-територіальних одиниць, проектах землеустрою щодо організації і встановлення меж територій природно-заповідного фонду та іншого природоохоронного призначення, оздоровчого, рекреаційного, історико-культурного, лісгосподарського призначення, земель водного фонду та водоохоронних зон, обмежень у використанні земель та їх режимоутворюючих об'єктів, проектах землеустрою, що забезпечують еколого-економічне обґрунтування сівозміни та впорядкування угідь, проектах землеустрою щодо відведення земельних ділянок, технічній документації із землеустрою щодо встановлення (відновлення) меж земельної ділянки в натурі (на місцевості). Відомості про такі обмеження вносяться до Державного земельного кадастру.

Обмеження у використанні земельних ділянок повинні бути встановлені на основі рішень детального плану території відповідно чинного законодавства [8].

Особливості землекористування в районах навколо аеропортів обумовлюють встановлення обмежень на польоти повітряних суден, а також можуть впливати на рівень безпеки польотів. Саме тому до початку планування та проектування аеропорту необхідно вживати відповідних заходів з метою недопущення неумісного використання земельних ділянок на прилеглих територіях [13].

Тобто ефективне та правомірне функціонування цього виду транспорту на пряму залежатиме від безпосереднього планування і прогнозування використання земель та встановлення відповідних обмежень. Так, відповідно до наведеної вище класифікації обмежень, виокремлюють такі їх види щодо земель авіаційного транспорту (табл. 3.1):

Обмеження щодо земель авіаційного транспорту, встановлені нормативно-правовими актами [24, 25]

№ з/п	Основні види обмежень	Обмеження, які встановлюються відповідно до цих вимог
1	2	3
1	Цільове призначення	Землі авіаційного транспорту є підкатегорією земель промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення. Їх основне цільове призначення полягає у забезпеченні потреб авіаційної транспортної системи, зокрема розміщення різноманітних спеціальних об'єктів, споруд та обладнання
2	Режим використання	Особливий режим встановлення та землекористування приаеродромної території
3	Земельний сервітут	Встановлення особливого обладнання щодо потреб авіації
4	Екологічні норми та стандарти щодо використання та охорони земель (обмежень)	Охоронні зони

На мою думку, для найбільш повної характеристики правового режиму земель будь-якої категорії необхідно, крім вищезазначених елементів, розкрити також питання обмеження прав на землю. Такі обмеження стосуються як права набуття земельної ділянки у власність чи в користування, так і обмеження права

використання земельної ділянки. Саме за ознакою обмежень прав на землю відрізняється одна категорія земель від іншої, більше того, в межах однієї категорії земель може мати місце суттєва різниця в обмеженнях прав на землю. В повній мірі це зауваження стосується земель транспорту. Тому елементом правового режиму земель можна визнати обмеження права набуття земельної ділянки у власність чи в користування та обмеження права використання земельної ділянки.

Формування обмежень у землекористуванні належить до особливо відповідальних та складних питань управління земельними ресурсами.

З одного боку, обмеження звужують суб'єктивне право власників землі та землекористувачів на використання належної їм нерухомості, з іншого – забезпечують вирішення широкого спектру завдань щодо збереження компонентів довкілля та безпечної експлуатації інженерних об'єктів, дотримання санітарно-епідеміологічного благополуччя місцевого населення тощо.

Особливий інтерес при дослідженні тематики формування обмежень у землекористуванні становлять аеродромні території, адже об'єкти авіаційного транспорту належать до найскладніших та комплексних режимних інженерних об'єктів, створених людиною. Ці об'єкти, з одного боку, потребують захисту від можливого негативного впливу діяльності на прилеглий території, з іншого – інтенсивно впливають на прилеглі землі шумом, забрудненнями та спричиняють різноманітні планувальні обмеження. При цьому, найперспективнішим напрямом формування таких обмежень слід вважати застосування технологій геоінформаційного аналізу [20].

Як приклад проаналізуємо які планувальні обмеження є на території досліджуваного об'єкту.

Внаслідок проведеного аналізу існуючого стану території проектування та містобудівного оточення, яке складається навколо території проектування, встановлено наступне.

Частина території проектування з північної сторони знаходиться в охоронній зоні ПЛ 10 кВ, яка становить 10 м від проекції крайнього проводу.

Частина території проектування з північної сторони знаходиться в санітарно-захисній зоні від технічних свердловин водопостачання, що становить 30 м.

Використання земельних ділянок в охоронних зонах електричних мереж повинне бути письмово узгоджене з власниками цих мереж, державними органами пожежної охорони та санітарного нагляду.

Розміщення і будівництво наземних об'єктів житлово-цивільного, промислового призначення та інших капітальних споруд, крім об'єктів транспорту та інженерних мереж, в межах червоних ліній вулиць і доріг забороняється.

Територія проектування знаходиться у проектній зоні транспортної інфраструктури і потрапляє в проектні санітарно-захисні зони від суміжних виробничих територій.

Територія проектування перебуває за межами території об'єктів культурної спадщини та їх охоронних зон, які на момент проектування не виявлено та не встановлено.

Територія проектування перебуває за межами території об'єктів природно-заповідного фонду та їх охоронних зон.

Містобудівні умови та обмеження (проект):

1) Гранично допустима висотність будинків, будівель та споруд у метрах – до 9 м умовної висоти;

2) Максимально допустимий відсоток забудови земельної ділянки – 80%;

3) Максимально допустима щільність населення в межах житлової забудови відповідної житлової одиниці (кварталу, мікрорайону).

- не регламентується;

4) Мінімально допустимі відстані від об'єкта, що проектується, до червоних ліній, ліній регулювання забудови, існуючих будинків та споруд:

- 0 м від червоної лінії до будівель та споруд;

5) Планувальні обмеження (зони охорони пам'яток культурної спадщини, зони охоронюваного ландшафту, межі історичних ареалів, прибережні захисні смуги, санітарно-захисні та інші охоронні зони):

- протипожежні розриви згідно з розділом 15 ДБН Б.2.2-12:2019;

- зони охорони пам'яток культурної спадщини – відсутні;

- межі історичних ареалів – відсутні;

- зони регулювання забудови – відсутні;

- зони охоронюваного ландшафту – відсутні;

• зони охорони археологічного культурного шару, в межах яких діє спеціальний режим їх використання відсутні;

• охоронні зони об'єктів природно-заповідного фонду відсутні;

• 50 м санітарно-захисна зона від підземного паливно-заправного пункту до будівель та споруд.

б) Охоронні зони об'єктів транспорту, зв'язку, інженерних комунікацій, відстані від об'єкта, що проєктується, до існуючих інженерних мереж:

• 10 м від існуючої ПЛ 10 кВ;

• 5 м від напірного колектору господарсько-побутової каналізації;

• 5 м – охоронна зона від трансформаторної підстанції;
відповідно до додатку И.1 ДБН Б.2.2-12-2019.

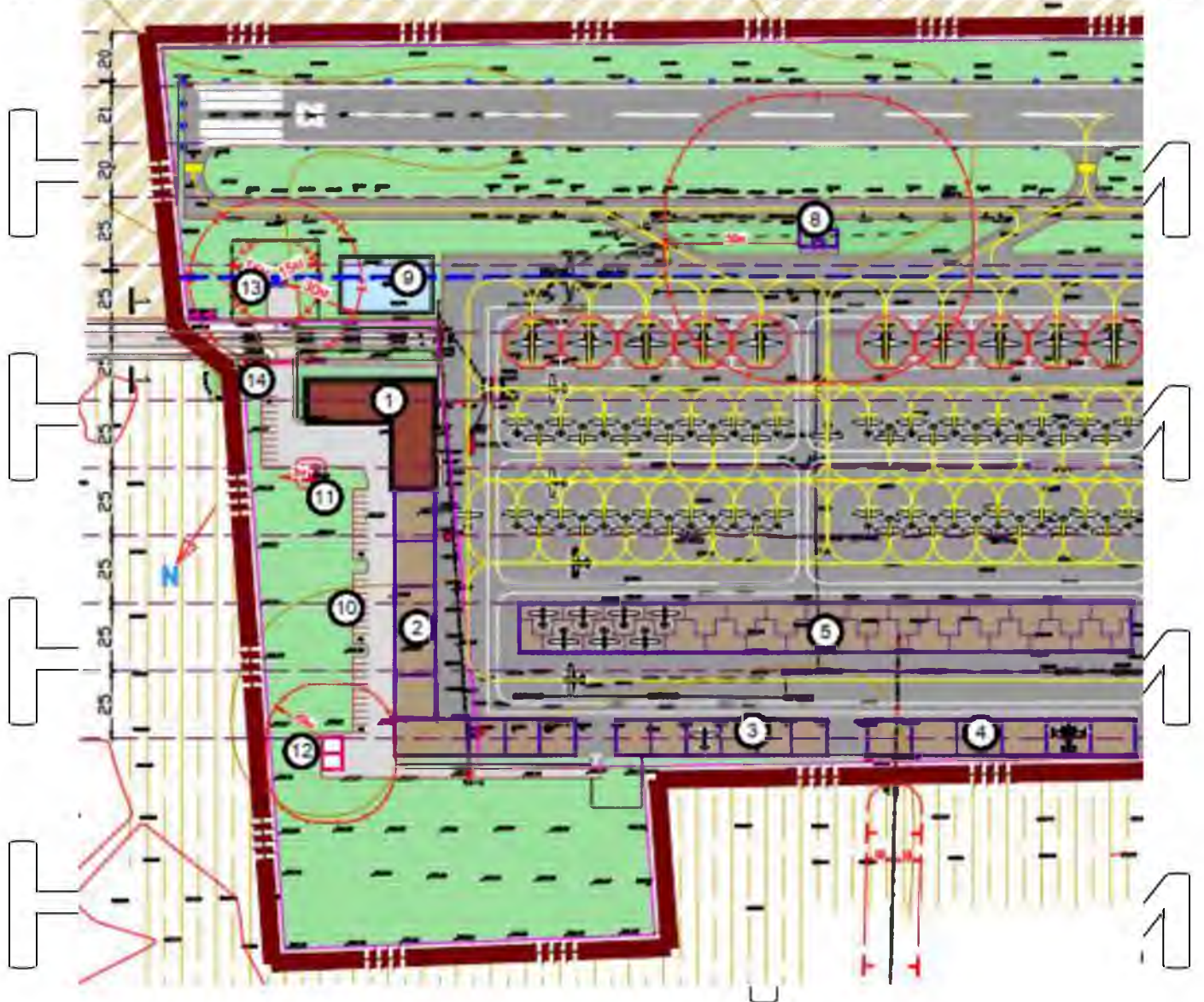


Рис. Частина земельної ділянки для розміщення та експлуатації будівель і споруд авіаційного транспорту за адресою: Красностобідовка сільська рада Обухівського району Київської області. Проектний план та схема проектних обмежень у використанні земель.

УМОВНІ ПОЗНАЧЕННЯ

Ісхучі	Проекні	Назва
		Будівля громадська
		Будівля та споруда промислово-складська
		Дорога, вулиця а) з твердим покриттям б) ґрунтова
		Червоні лінії вулиць
		Кадастрові межі земельної ділянки
		Територія зелених насаджень загального користування
		Територія для ведення фермерського господарства
		Територія для ведення особистого селянського господарства
		Межа території проектування
		Межа санітарно-захисної зони
		Межа охоронної зони
		Межа зони санітарної охорони
		Електрична лінія
		Повітряна лінія електропередачі високої напруги
		Артезіанська свердловина
		Септик
		Споруда
		Приміщення для сміттєзбирання

Рис. Умовні позначення до рис попереднього

3.3. Оцінка ефективності використання земельних ділянок авіаційного транспорту

Питання щодо визначення показників економічної ефективності землекористування авіаційного транспорту на вітчизняній науковій ниві залишаються мало дослідженими. Серед вчених, які внесли свій науковий потенціал щодо розробки та удосконалення процесів екологобезпечного та економічно ефективного землекористування саме авіаційного транспорту, слід відмітити Бойченка С.В., Запорожня О.І., Новаковську І.О. та Milan Janic.

Способи підвищення рівня економічних показників землекористування авіаційного транспорту. Для підвищення рівня економічних показників, які розглядалися, доцільно застосовувати заходи щодо планування удосконалення структури капіталовкладень.

Розвиток аеропорту може як стимулювати, так і стримувати існування залежно від наступних факторів:

- наявності чи відсутності інфраструктури, яка як правило включає дороги, мережу комунальних об'єктів (електропостачання, газопостачання, водопостачання, каналізація);

- наявності таких громадських об'єктів, як школи, відділки поліції, пожежні служби. [27].

Питання щодо підвищення рівня показників економічної ефективності землекористування авіаційного транспорту та раціонального просторового планування, повинні досліджуватися й вдосконалюватися задля досягнення наступних цілей:

- оцінка ефективності витрат при відведенні вільної земельної ділянки для експлуатації об'єктів авіаційного транспорту замість проведення інших соціально-економічних заходів;

- оцінка доцільності розширення територій існуючого аеропорту, наприклад, для будівництва нової злітно-посадкової смуги;

- заходи моніторингу та порівняння результатів землекористування в різних аеропортах, вжиття заходів для уникнення проблем несумісної прилеглої інфраструктури до землекористування конкретного аеропорту або навпаки;

- розрахунки майбутньої або ж поточної перспективи використання земельних ділянок, зайнятих аеропортами. [28]

Розвиток досліджень системи розвитку та будівництв авіатранспортної галузі забезпечує переваги для встановлення зовнішньоекономічних зв'язків та розвитку економічної діяльності. Необхідність створення та впровадження ефективної стратегії розвитку мережі авіаційних сполучень є задоволення потреб держави у забезпеченні стабільного розвитку авіаційної галузі, приведення інфраструктури авіаційного транспорту у відповідність з міжнародними стандартами, забезпечення набуття Україною статусу транзитної держави з урахуванням її унікального географічного розташування, підвищення ефективності управління державним майном, а найголовніше збереження природних агроландшафтів та ефективне землекористування. [29]

В кінцевому результаті важливо визначити зміст поняття економіка землекористування для авіаційного транспорту в цілому. Вказане поняття розглядається з точки зору рівня прибутку, використання трудових, виробничих ресурсів та внеску у загальний, місцевий, регіональний, національний, соціальний та економічний добробут, що має бути досягнутий у співвідношенні до одиниці площі земельної ділянки, яка експлуатується тим чи іншим аеропортом.

Отже, відповідно до проведеного аналізу вказаних вище показників, оцінити економічну ефективність землекористування в цілому можна за такою формулою:

$$ECLU = PR(T) / A(T),$$

де, ECLU – економічна ефективність землекористування авіаційного транспорту,

PR (T) – чистий прибуток, отриманий при експлуатації аеропорту за конкретний визначений період часу (T) (€ або \$ US / рік);

A (T) – конкретна величина площі земельної ділянки, яка експлуатується для потреб авіаційного транспорту за певний визначений період часу (га або км²). . [26]

Екологічні підходи щодо використання земель у приаеродромних територіях

На сучасному етапі земельної реформи, що відбувається за практично безконтрольного становлення ринкових відносин у земельній сфері, відсутності критеріїв розмежування власності на природні ресурси й суперечностей земельного і природоохоронного законодавства, питання збереження екологічного потенціалу при використанні землі не вирішуються і навіть стають другорядними, що призводить до небезпеки втрати цінних екологічних територій.

Оцінка екологічної ефективності землекористування здійснюється за наступними напрямками:

-еколого-економічна ефективність проектних рішень екологізації землекористування як показник, що характеризує співвідношення загальних економічних вигід і втрат від проектних рішень, долучаючи зовнішні екологічні ефекти й пов'язані з ними соціальні й економічні наслідки, що непокоять сьогоденного і майбутніх поколінь унаслідок їх реалізації; оцінка впливу на навколишнє середовище (ОВНС) як показник врахування прямих, непрямих й інших наслідків впливу на земельні ресурси та інші природні ресурси під час господарської та іншої діяльності з метою ухвалення рішення про можливість або неможливість її здійснення;

-екологічні витрати (втрати) і вигоди як зовнішні й внутрішні екологічні ефекти, яких виявляються в ненавмисних негативних або позитивних наслідках реалізації проектних рішень щодо організації використання земель та інших природних ресурсів.

Стосовно земель приаеродромних територій – обмежена регламентованими розмірами місцевість навколо зареєстрованого згідно із встановленим порядком аеродрому (вертодрому) або постійного злітно-посадкового майданчика, до якої

встановлені спеціальні вимоги щодо розташування різних об'єктів, а їх висота контролюється з урахуванням умов безпеки маневрування, зльоту та заходу на посадку повітряних суден - важливим чинником, який гальмує організацію та подальший розвиток системи екологізації землекористування є застарілість або ж відсутність норм та стандартів щодо відведення й охорони земельних ділянок під будівництво, недодержання вимог, правил і норм використання таких території, неналежний контроль землекористування. Своєю чергою, сучасні українські реалії не відповідають міжнародним екологічним нормам та стандартам ISSO, якими наразі користуються вітчизняні виробники та підприємці.

Відповідно до положень Закону України «Про транспорт» відповідальність за утримання в належному стані земель, наданих у користування підприємствам та організаціям транспорту, і використання їх за цільовим призначенням покладається на керівників (власників) цих підприємств, установ та організацій. Як відомо, контроль та нагляд за додержанням технічних, екологічних та інших вимог у роботі авіаційної галузі забезпечується при проведенні обов'язкової державної сертифікації. Відповідно до ст. 51 Закону України «Про охорону навколишнього природного середовища», екологічна сертифікація в галузі авіації має проводитись при розміщенні, проєктуванні, будівництві, реконструкції, введенні в дію та експлуатації підприємств, споруд та інших об'єктів авіаційної галузі, гранично допустимих викидів забруднювальних речовин та гранично допустимих рівнів фізичних впливів, таких як шуми, на їх відповідність законодавчим вимогам.

Діяльність аеропорту завжди впливає на стан земельно-ресурсного потенціалу регіону, посилюючи його економічну привабливість. Тому, плануючи побудувати аеропорт, слід детально вивчити всі види землекористування цього регіону, визначити, які з них потрібно розвивати (зберегти), а які треба створити.

Передусім із ділянки, на якій буде зведено новобудову, потрібно «переселити» рослинність, оскільки переважна її більшість або і вся вона буде знищена. Внаслідок збільшення кількості промислових підприємств та розвиток торговельно-підприємницької діяльності виникає потреба в продажі наявних об'єктів капіталу та створення нових, а також у подальшому розширенні секторів землекористування. У результаті розвитку туристично-рекреаційного землекористування, пов'язаного з виникненням нових чи розширенням наявних об'єктів, виникає потреба в нових площах для розширення мережі роздрібної торгівлі.

Результати планування проєкту, його прогнозований та подальший розвиток слід презентувати громадськості, оскільки саме ці люди можуть вказати на недоліки проєкту та навести механізм вирішення проблем. Тобто між авторами й розробниками проєкту та місцевими жителями повинен тривати узгоджений,

правовий, документально-засвідчений діалог. Ефективне планування і контроль землекористування, має вирішити питання пов'язані з конфліктом інтересів навколишніх регіонів, адже через ці суперечки порушується політика ефективного, правомірного зонування. Орган виконавчої влади у галузі земельних відносин тієї чи іншої країни, що займається питаннями відведення земель для будівництва й експлуатації авіаційного транспорту, має забезпечити виконання таких вимоги: Забезпечити потреби аеропорту, зокрема визначити зони обмеження перешкод та перспективу розширення аеропорту. Забезпечити мінімальний негативний вплив на населення та прилегле землекористування шляхом перенесення за потреби району житлових забудов за межі зон, які зазнають надмірного впливу шуму та емісії, за умови збереження цілісності земель лісогосподарського призначення. Вибираючи земельну ділянку для будівництва аеропорту, слід зважати на генеральний план населеного пункту. А ще при цьому потрібно брати до уваги політику землекористування регіону, де планується розташувати аеропорту. На земельній ділянці, яка відводиться під забудову, повинні поміститися спеціальні території для зльоту, посадки, руління, тимчасових стоянок літаків; там мають бути окремі ділянки для обслуговування пасажирів та вантажу; шляхи під'їзду та від'їзду від аеропорту. Тобто під час вибору земельної ділянки слід виходити із принципів політики сумісності землекористування. Виділення вільних земель для потреб аеропорту або планування інших видів господарської діяльності залежить від локальних, регіональних, а іноді й національних принципів політики землекористування, при цьому беруться до уваги економічні та соціальні вимоги, пов'язані із затратами і рівнем прибутковості.

За висновками експертів, виділення земельних ділянок для потреб авіаційного транспорту було завжди пов'язано з низкою проблем, зокрема:

- уваги беруть екологічні показники й оцінку прибутковості аеропортів;

- питання землекористування конкретного аеропорту завжди розглядає на місцевому рівні з урахуванням регіональних та загальнодержавних програм розвитку.

Досить часто виникає питання, що соціально та економічно вигідніше (з погляду зовнішніх чинників та пов'язаних із ними переваг) виділити наявні землі під авіаційний транспорт, чи наприклад під сільське господарство або під житловий, громадський, комерційний, промисловий рекреаційний чи природоохоронний фонд, зокрема для збільшення частки зелених зон. У всіх випадках землекористування того чи іншого призначення має певний рівень ефективності, яка виражається в грошовому еквіваленті та може базуватися на економічних (ринкових) та неекономічних відносинах. Тому, зважаючи на всі ці чинники, вільні

земельні ділянки слід розподіляти так, щоб отримати з максимально високий соціальний та економічний ефект.

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

ВИСНОВОК

Охарактеризувавши основні аспекти формування земель авіаційного транспорту та авіаційної галузі в цілому, можна зробити висновок, що головною передумовою їх реалізації є використання земельного-ресурсного потенціалу, або просторового базису, яке передбачає: - державне регулювання правового режиму використання земель авіаційного транспорту, а саме захисту від зміни цільового використання чи незаконної забудови земель навколо аеропортів, потрібних для розбудови інфраструктури аеропортів впродовж найближчих 20-30 років;

- проведення інвентаризації земель аеропортів (аеродромів), інвентаризації аеродромів України задля їх збереження та використання;

- вжиття заходів спільно з обласними державними адміністраціями для впровадження комплексного підходу до реконструкції аеропортів з урахуванням потреб у забезпеченні швидкого наземного транспортного сполучення між аеропортами та населеними пунктами, зокрема розбудови сучасної транзитної інфраструктури;

- розроблення та прийняття пріоритетного пакету законів щодо земель авіаційного транспорту, аналогічно прийнятому в ЄС, щоб врегулювати ті аспекти, які стримують їх розвиток.

Цей комплекс робіт слід реалізувати впродовж найближчого часу, оскільки це є запорукою правого формування та державного регулювання земель авіаційного транспорту до міжнародних норм та стандартів. [30]

Чинне законодавство (Земельний кодекс України, Повітряний кодекс України, Закон про транспорт) відносить землі авіаційної галузі до земель авіаційного транспорту, земель повітряного транспорту, земель аеропортів (аеродромів), що обумовлює колізійність норм щодо регулювання земельних відносин. У складі Державного земельного кадастру відображається лише як підкатегорія земель – землі авіаційного транспорту. Площа об'єктів повітряного транспорту, аеропортів (аеродромів), як окремих облікових об'єктів, не ведеться. Класифікація земель авіаційної галузі, за цільовим призначенням, повинна бути удосконалена шляхом визнання підкатегорії «землі авіаційного транспорту» єдиною об'єктованою з внесенням відповідних змін до Земельного та Повітряного кодексів. Потребують затвердження нормативи відведення земельних ділянок під об'єкти авіаційного транспорту (крім аеропортів), а також удосконалення чинні нормативи ділянок під аеропорти. Формування та регулювання землекористування авіаційної галузі у зв'язку з реалізацією Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року повинно бути зосереджено на проведенні інвентаризації земель,

сертифікації аеропортів, відведенні нових земельних ділянок для реалізації інвестиційних проектів, перерозподілі земель за формами власності, організації землеустрою аеропортів, оформленні правовстановлюючих документів на землю.

Встановлено, що при прогнозуванні земельних ділянок для потреб мережі аеропортів, залежить від локальних, регіональних, національних потреб регіону, враховуючи екологічні, економічні і соціальні чинники, що зумовлюються затратами і рівнем прибутковості. Розглянуто основні проблеми, що викають при виділенні земельних ділянок для потреб авіаційного транспорту. Насамперед, до уваги беруть екологічні показники, а також оцінюють прибутковість аеропортів.

Досліджено напрями розвитку авіаційної галузі згідно з проекту Авіаційної транспортної стратегії України на період до 2030р: вдосконалення нормативно-правового та державного регулювання у сфері авіаційного транспорту, підвищення рівня безпеки авіаційного транспорту, розвиток авіаційних перевезень та підвищення рівня їх доступності для населення, розвиток та модернізація аеропортів, лібералізація доступу на ринок авіаційних послуг,

Територія, площа, конфігурація земельної ділянки, яка планується для використання під будівництво аеропорту, повинна відбиратися за розміром, формою, нормативно-правовими нормами та міжнародними стандартами щодо врегульованості системи сумісності прилеглих землекористувань, а аеропорт має бути максимально компактними і займати якомога меншу площу.

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Повітряний Кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI. Відомості Верховної Ради України. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text> (дата звернення 15.12.2022).
2. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994р. Відомості Верховної Ради України. 1994. №51. Ст. 446.
3. Про затвердження Правил інформаційного забезпечення системи управління безпекою польотів повітряних суден цивільної авіації України Міністерства транспорту та зв'язку України від 19.03.2009 р. № 295. Відомості Верховної Ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0293-09#Text> (дата звернення: 02.02.2023)
4. Новаковська І.О., Скрипник Л.Р. Екологобезпечне використання земель: монографія. К.: НАУ-друк, 2020. С. 250
5. Бондарчук Н.В. Правовий режим земель авіаційного транспорту України: дис. канд. юрид. наук. 12.00.06. Київ, 2011. 181 с. URL: http://ir.znau.edu.ua/bitstream/123456789/3861/1/Bondarchuk_2011_181.pdf (дата звернення 02.02.2023)
6. Хом'яченко Є.І. Правове забезпечення контролю за використанням та охороною земель в Україні: автореферат дисертації кандидата юридичних наук: 12.00.06. Київ, 2004. 19 с.
7. Мартин А.Г. Сучасні проблеми класифікації та встановлення цільового призначення земельних ділянок. Землевпорядний вісник. 2007. № 6. С. 28–34.
8. Земельний кодекс України: Відомості Верховної Ради України від 25 жовтня 2001 р. № 2768-III. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2768-14> (дата звернення: 10.12.2022).
9. Новаковська І.О. Управління міським землекористуванням: монографія. К.: Аграр. наука, 2016. 304 с
10. Новаковська І.О., Скрипник Л.Р. Проблеми класифікації та формування земель авіаційного транспорту. Землеустрій, кадастр і моніторинг земель. 2017. №3. С. 46-50.
11. Бондарчук Н.В. Поняття і характеристика земель авіаційного транспорту та їх правового режиму. Держава і право 2009. № 46. С. 432-435.
12. Про затвердження Класифікації видів цільового призначення земель: Наказ Державного комітету України із земельних ресурсів від 23 жовтня 2010 р. № 548. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1011-10#Text> (дата звернення: 02.02.2023).
13. Митровка Р.Я., Радич І.П. Методи дослідження, системи використання та охорони земель авіаційного транспорту на прикладі Міжнародного аеропорту

“Ужгород”. «Географічні аспекти просторової організації території, суспільства та збалансованого природокористування» 2021.

14. Баган Я. Й. Адміністративно-правове забезпечення функціонування авіаційного транспорту України: дисертація канд. юридичних наук: 12.00.07. Дніпро, 2018. С. 10-15.

15. Про затвердження Стратегічного плану розвитку авіаційного транспорту на період до 2020 року: наказ Міністерства інфраструктури України від 2 грудня 2015 року №546 (192). URL: <https://mti.gov.ua/documents/444.html> (дата звернення 27.05.2023)

16. Бондарчук Н.В. Правовий режим земель авіаційного транспорту України: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.06. Київ, 2011. 181 с. URL: http://ir.znau.edu.ua/bitstream/123456789/3861/1/Bondarchuk_2011_181.pdf (дата звернення 02.02.2023)

17. Науково-практичний коментар Земельного кодексу України. Кол. авт.: Л.О. Бондар, А.П. Гельман, В.Г. Гончаренко та ін.; За заг. ред. В.В. Медведчука. - К.: Юрінком Інтер, 2004. - 640с.

18. Галушко В. П., Білик Ю.Д., Даниленко А.С. Формування ринку землі в Україні. Урожай.2006. К. 278 с.

19. Стецюк М.П., Іщенко Н.Ф. Еколого-економічні аспекти використання земель мережі. Авіаційна індустрія XXI століття: розвиток і необхідність чи серйозна загроза для природних екосистем. 2021. С.26-27.

20. Новаковський Л.Я., Мартин А.Г., Новаковська Л.О., Славін І.В., Р. Скрипник Л.Р. Формування обмежень у землекористуванні засобами геоінформаційного аналізу при просторовому плануванні (на прикладі при аеродромних територій). Картографія, геоінформатика. 2021. № 1. С. 45-48.

21. Новаковська Л.О. Основи економіки землекористування. «Просвіта», 2013, 224 с.

22. Мартин А.Г. Регулювання ринку земель в Україні: монографія. К: НУБіП, 2011. 252 с.

23. Про Державний земельний кадастр: Закон України від 19 грудня 2011. № 3613-VI-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3613-17#Text>

24. Скрипник Л.Р. Екологічне використання земель авіаційного транспорту: дис. канд. екон. наук: 051. Київ, 2020. 276 с.

25. Про затвердження Класифікації видів цільового призначення земель: Наказ Державного комітету України із земельних ресурсів від 23 жовтня 2010 р. № 548. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1011-10#Text> (дата звернення: 02.02.2023).

26. Новаковська Л.О., Скрипник Л. Р. Стратегія підвищення економічної ефективності землекористування авіаційного транспорту.

URL: <http://journals.nubip.edu.ua/index.php/Zemleustriv/article/download/12192/10791> (дата звернення 05.09.2023)

27. Airport environmental noise mapping and land use management as an environmental protection action policy tool: The case of the Larnaka International Airport. Science of the Total Environment, 424, 162–173.

28. Novakovska Iryna, Skrypnyk Liliia. Ecological safety of land resources for integrated development of national aviation network in the context of European integration [collective monograph/ Informācijas Sistēmu Menedžmenta Augstskola, ISMA University, Riga, Latvia, 2017. – Vol. 2, – p. 50-59.

29. Скрипник Л.Р. Стратегія розвитку мережі аеропортів і аеродромів України в контексті раціонального використання землі як основного територіального базису. Конкурентоспроможність національної економіки. Матеріали XVII Міжнародної науково-практичної конференції (5-6 жовтня 2017 року, м. Київ). Київ/Інститут конкурентного суспільства, 2017. С. 247-248.

30. Новаковська І.О., Іщенко Н.Ф., Стецюк М.П. Інституціональні аспекти формувань земель авіаційного транспорту. Наука і техніка сьогодні. 2022. № 3. С. 93-95.

31. Скрипник Л.Р. Екологічнобезпечне використання земель авіаційного транспорту: дис. канд. екон. наук: 051. Київ, 2020. 276 с

32. Закон України «Про основи містобудування» від 16 лист. 1992 р. № 52. Ст 683 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2780-12#Text> (дата звернення 06.10.2023)

33. Закон України «Про регулювання містобудівної діяльності» від 7.02.2011 № 3038-VI. Відомості Верховної Ради України, 2011, № 34, ст.343 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3038-17#Text> (дата звернення 13.08.2023)

34. Закон «Про місцеве самоврядування в Україні» від 21 трав. 1997 р. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1997, № 24, ст.170 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/280/97-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення 13.08.2023)

35. Постанови «Про затвердження Порядку розроблення, оновлення, внесення змін та затвердження містобудівної документації» від 1 вересня 2021 року КМУ №926 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/926-2021-%D0%BF#Text> (дата звернення 04.06.2023)

36. ДБН Б.2.2-12:2019. Планування та забудова. [Чинний від 2019-10-01]. Київ: Мінгеріон України, 2019. С.122-125. URL: <https://dreamdim.ua/wp-content/uploads/2019/07/DBN-B22-12-2019.pdf> (дата звернення 2.09.2023)

37. ДБН Б.1.1-44:2012. Склад та зміст детального плану території [Чинний від 2012-01-10]. Київ: Мінгеріон України, 2012. С.8-15. URL: https://architect.gov.ua/files/pdfs/DBN_V.1.1-14-2012.pdf (дата звернення 2.09.2023)

38. ДБН В.2.3-5:2018 Вулиці та дороги населених пунктів . [Чинний від 2018-09-01]. Київ: Мінгеріон України, 2018. С.18-21. URL: <https://dreamdim.ua/wp-content/uploads/2018/08/DBN-V23-5-2018.pdf> (дата звернення 3.09.2023)

39. ДБН В.2.3-4:2015 Автомобільні дороги [Чинний від 2016-01-04.2016]. Київ: Мінгеріон України, 2016. С.12-18. URL: <https://dbn.co.ua/load/normativy/dbn/1-1-0-197> (дата звернення 3.09.2023)

40. ДБН В.2.2-9:2018 Будинки і споруди, Громадські будівлі та споруди [Чинний від 2022-01-09]. Київ: Міністерство розвитку громад та територій України, 2022. URL: <https://dreamdim.ua/wp-content/uploads/2022/08/Zmiana-DBN-V-2-2-9-2018.pdf> (дата звернення 6.10.2023)

41. ДБН Б.2.2-5:2011 Благоустрій територій [Чинний від 2012-01-09]. Київ: Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України, 2012. URL: <https://dreamdim.ua/wp-content/uploads/2019/01/DBN-B225-2011.pdf> (дата звернення 6.10.2023)

42. ДБН В.2.5-64:2012 Внутрішній водопровід та каналізація. [Чинний від 2013-03-01]. Київ: Мінгеріон України, 2013. С.46-55. URL: <https://dreamdim.ua/wp-content/uploads/2019/10/DBN-V.2.5-64-2012-Vnutrishniy-vodoprovid-ta-kanali.pdf> (дата звернення 21.08.2023)

43. ДБН В.2.5-74:2013 Водопостачання. Зовнішні мережі та споруди [Чинний від 2014-01-01]. Київ: Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України, 2014. URL: <https://www.poproekty.com.ua/wp-content/uploads/2021/04/DBN-V.2.5-74-2013-Vodopostachannya.-Zovnishni-merezhi-ta-sporudi.-Osnovni-polozhennya-proektuyannya.pdf> (дата звернення 21.08.2023)

44. Державні санітарні правила планування та забудови населених пунктів (ДСП №173 від 19.06.1996р.) Міністерство охорони здоров'я України. 1996 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0379-96#Text> (дата звернення 21.08.2023)

45. Wijnen, R. A. A., Walker, E. W. and Kwakkel, H. J. (2008). Decision support for airport strategic planning. Transportation Planning and Technology, 31(1), pp. 11–

³⁴
46. Licitra, G., Gagliardi, P., Fredianelli, L. and Simonetti, D. (2014). Noise mitigation action plan of Pisa civil and military airport and its effects on people exposure. Applied Acoustic, 84, pp. 25–36.

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП ДОДАТКИ України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

НУБІП України

РОЗРАХУНОК ЕЛЕКТРИЧНИХ НАВАНТАЖЕНЬ

Таблиця №11.9.1

№ п/п	Найменування	Одиниця виміру	Кількість одиниць	Питома норма	Розрахункове навантаження, кВт	Коеф. участі у макс. навантаж.	Навантаження на шини 0,4кВ, кВт
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Ангари	місце	60	0,12кВт/місце	7,2	0,9	6,48
1,1	+Теплопостачання				4020	1	4020
2	Ангари з приміщеннями для відпочинку, у т.ч:		-				18,18
2.1	Ангари	місце	32	0,12кВт/місце	3,84	0,9	3,46
2.2	Приміщення для відпочинку	місце	32	0,5кВт/місце	16	0,85	13,6
2.3	+Теплопостачання				1130	1	1120
3	«Аероклуб» з універсальним залом	місце	100	0,15кВт/місце	15	0,92	13,8
3.1	+Теплопостачання				180	1	180
4	ЛКОС	Об'єкт	1	3кВт/об'єкт	3	0,8	2,4
5	Артезіанські свердловини	Об'єкт	4	11кВт/об'єкт	44	0,8	35,2
6	Разом						5413

НУБІП України

Забезпечення техногенної безпеки об'єкта

№ з/п	Послідовність дій на об'єкті	Забезпечення послідовності дій (нормативно-правове, рекомендаційне)
1	Визначення ступеня небезпеки підприємства (зокрема, проведення ідентифікації потенційно-небезпечних об'єктів)	Наказ Міністерства України з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи України «Про затвердження Методики ідентифікації потенційно небезпечних об'єктів» від 23.02.2006 № 98
2	Встановлення наявності на об'єкті джерел небезпеки, відповідно до переліку основних джерел небезпеки, які притаманні потенційно небезпечним об'єктам	Додаток 2 до наказу Міністерства України з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи України «Про затвердження Методики ідентифікації потенційно небезпечних об'єктів» від 23.02.2006 № 98
3	Перевірка підпадання об'єкта під дію нормативно-правових актів, зокрема постанов Кабінету Міністрів України	<p>Постанови Кабінету Міністрів України:</p> <ul style="list-style-type: none"> • «Про ідентифікацію та декларування безпеки об'єктів підвищеної небезпеки» від 11.07.2002 № 956; • «Про затвердження Порядку видачі дозволів на виконання робіт підвищеної небезпеки та на експлуатацію (застосування) машин, механізмів, устаткування підвищеної небезпеки» від 26.10.2011 № 1107 (додаток 3); • «Про затвердження переліку видів діяльності та об'єктів, що становлять підвищену екологічну небезпеку» від 28.08.2013 № 808; • «Про затвердження переліку суб'єктів господарювання, галузей та окремих територій, які підлягають постійному та обов'язковому аварійно-рятувальному обслуговуванню на договірній основі» від 26.10.2016 № 763.
4	Здійснення паспортизації потенційно небезпечних об'єктів*	<p>Адміністрація потенційно небезпечного об'єкта заповнює встановлену форму паспорта та подає її на адресу науково-дослідного, проєктно-конструкторського та технологічного інституту мікрографії (далі - НДІ мікрографії) Державного департаменту страхового фонду документації МНС України. Форш паспорта можна знайти:</p> <ul style="list-style-type: none"> • на сайті НДІ макрографії; • у територіальних і місцевих органах Державної інспекції цивільного захисту та техногенної безпеки.
5	Забезпечення розробки плану підприємством	Наказ Комітету по нагляду з охорони праці України «Положення щодо розробки планів локалізації та ліквідації

	локалізації та ліквідації аварійних ситуацій і аварій** (ПЛУАС)	аварійних ситуацій і аварій» від 17.06.1999 № 3112 (втратив чинність згідно з наказом Міністерства юстиції України від 13.11.2012 № 1672/5).
6	Проведення ідентифікації об'єктів підвищеної небезпеки	Постанова Кабінету Міністрів України «Про ідентифікацію та декларування безпеки об'єктів підвищеної небезпеки» від 11.07.2002 № 956
7	Розроблення і складання декларації безпеки об'єкта підвищеної небезпеки***	Постанова Кабінету Міністрів України «Про ідентифікацію та декларування безпеки об'єктів підвищеної небезпеки» від 11.07.2002 № 956
8	Проведення цивільної відповідальності об'єкта підвищеної небезпеки	Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового страхування цивільної відповідальності суб'єктів господарювання за шкоду, яка може бути заподіяна пожежами та аваріями на об'єктах підвищеної небезпеки, включаючи пожежо-вибухонебезпечні об'єкти та об'єкти, господарська діяльність на яких може призвести до аварій екологічного і санітарно-епідеміологічного характеру» від 16.11.2002 № 1788.
9	Укладення угоди з державними аварійно-рятувальними службами на постійне та обов'язкове обслуговування	Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження переліку суб'єктів господарювання, галузей та окремих територій, які підлягають постійному та обов'язковому аварійно-рятувальному обслуговуванню на договірній основі» від 26.10.2016 № 763.
10	Впровадження на потенційно небезпечних об'єктах системи раннього виявлення надзвичайних ситуацій	Наказ Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України «Про затвердження ДБН В.2.5-76:2014 «Автоматизовані системи раннього виявлення загрози виникнення надзвичайних ситуацій та сповіщення населення» від 27.01.2014 № 29.

Характеристика руйнувань об'єктів, будівель залежно від величини надмірного тиску у фронті ударної хвилі*

Величина надмірного тиску, кПа	Ступінь руйнування	Характеристика руйнувань
>100	Зона повних руйнувань	Руйнування або сильна деформація всіх несучих конструкцій і елементів споруди, утворення суцільних завалів. Підземні (підвальні) частини споруд значно менше руйнуються. Повністю руйнуються житлові та виробничі споруди. До 90 % підземних комунально-енергетичних мереж зберігаються
50–30	Зона сильних руйнувань	Руйнування багатоповерхових будинків виникають при надмірному тиску 25–30 кПа, малоповерхових будівель – 25–35 кПа, споруд виробничого типу – 30–50 кПа. Деформується більша частина несучих конструкцій. Можуть залишатися частково стіни і перекриття нижніх поверхів. Утворюються завали
30–10	Зона середніх руйнувань	Більшість несучих конструкцій зберігається, лише частково деформується. Зберігається основна частина стін з можливими тріщинами в зовнішніх стінах і провалами в окремих місцях, але при цьому другорядні та частина несучих конструкцій можуть бути зруйновані повністю. Виникають при надмірному тиску 10–20 кПа для багатоповерхових будівель, 15–25 кПа – малоповерхових, 20–30 кПа – виробничих споруд. На комунально-енергетичній мережі деформуються і руйнуються окремі опори повітряних ліній електропередач, пошкоджуються технологічні трубопроводи
20–7	Зона слабких руйнувань	Руйнування вікон, дверей, легких перегородок, поява тріщин, в основному в стінах верхніх поверхів. Підвалні нижні поверхи зберігаються. Незначні руйнування і пошкодження на комунально-енергетичній мережі
5–3	Пошкодження	Порушення найбільш слабких елементів будівель: карнизів, перегородок, дверей, вікон та ін. Руйнування скління на 90 % при надмірному тиску 5–10 кПа

ОСНОВНІ ТЕХНІКО-ЕКОНОМІЧНІ ПОКАЗНИКИ

Пор. №	Назва показника	Одиниця вимірювання	Існуючий стан	Розрахунковий етап
1	2	3	4	6
1.	Територія			
	Територія в межах проєктування у тому числі:	га		22,00
1.1	Площа території по кадастрових межах для території транспортної інфраструктури	га		20,8943
	- під будівлями і спорудами	- // -		3,04
	- під твердим покриттям, в т.ч. проїздами	- // -		10,92
	- під зеленими насадження спеціального призначення	/// -		7,16
2.	Щільність забудови	%		
3.	Чисельність працюючих	осіб		10
4.	Інженерне обладнання			
4.1	Водопостачання			
	Водоспоживання всього, у т.ч.:	м ³ /добу		97,25
	- питна вода	- // -		13,29
	- технічна вода	- / -		88,41
4.2	Каналізація			
	Сумарний об'єм стічних вод	м ³ /добу		13,29
4.3	Електропостачання			
	Споживання сумарне	МВт		5,413
4.4	Теплопостачання			
	Споживання теплове	Гкал/год		4,82

НУБІП України

НУБІП України