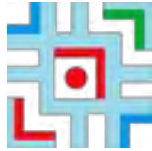


**НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ АГРАРНИХ НАУК УКРАЇНИ
ІНСТИТУТ ЗЕМЛЕКОРИСТУВАННЯ**



**ФОРМУВАННЯ СТАЛОГО
ЗЕМЛЕКОРИСТУВАННЯ:
ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ**

**Матеріали II Міжнародної
науково-практичної конференції**

11-12 листопада 2021 року

Київ 2021

4. Дорош Й.М., Ібатуллін Ш.І., Тарнопольський Є.А. Кравченко О.М. Використання ідеології інфраструктури геопросторових даних для створення системи обліку та управління земельно-майновими комплексами підприємств та територіальних громад, в тому числі ОТГ // Землеустрій, кадастр і моніторинг земель. – 2020. – № 4. – С. 49–56. DOI: <http://dx.doi.org/10.31548/zemleustriy2020.04.06>

5. Ібатуллін Ш.І., Дорош О.С., Тарнопольський А.В. Основні вимоги до розробки програмного забезпечення автоматизованої системи моніторингу земель // Землеустрій, кадастр і моніторинг земель. – 2020. – № 2–3. – С. 119–126. DOI: <http://dx.doi.org/10.31548/zemleustriy2020.02.12>

Іщенко Н.Ф.

PhD з економіки

Національний авіаційний університет

м. Київ, Україна

Скавка В. М.

студент I курсу магістратури

Національний університет біоресурсів і природокористування України

м. Київ, Україна

ЕКОЛОГО-ЕКОНОМІЧНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ РАЦІОНАЛЬНОГО ЗЕМЛЕКОРИСТУВАННЯ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ

Питання раціонального, ефективного використання та охорони земель автомобільного транспорту є складовою проблеми екологічної безпеки, гарантування якої сьогодні є пріоритетним завданням і обов'язком держави.

Варто зазначити, що в результаті діяльності людини, площі земель, особливо сільськогосподарського призначення, скорочуються і виводяться з господарського використання за рахунок потреб нового будівництва житла, лінійних об'єктів транспортної інфраструктури, процесів урбанізації, збільшення кількості населення.

Функціонування автомобільного транспорту негативно впливає на довкілля, зокрема на прилеглі території – землі сільськогосподарського призначення (орні землі, багаторічні насадження, сіножаті, кормові угіддя, перелоги), у результаті забруднення яких важкими металами суттєво погіршується їх якість і знижується продуктивність. Отже, землевласники і землекористувачі несуть втрати і збитки, які повинні їм відшкодуватися, що передбачено чинним земельним законодавством.

Так, відповідно до статті 156 Земельного кодексу України власникам землі та землекористувачам відшкодовуються збитки, заподіяні внаслідок:

а) вилучення (викупу) сільськогосподарських угідь, лісових земель та чагарників для потреб не пов'язаних із сільськогосподарським і лісогосподарським виробництвом;

б) тимчасового використання сільськогосподарських угідь, лісових земель та чагарників для інших цілей;

в) установлення обмежень щодо використання земельних угідь;

г) погіршення якості ґрунтового покриву та інших корисних властивостей сільськогосподарських угідь, лісових земель та чагарників;

д) приведення сільськогосподарських угідь, лісових земель та чагарників у непридатний для використання стан;

е) недодержання доходів за період тимчасового невикористання земельної ділянки [1].

Збитки, які спричиняються функціонуванням автомобільного транспорту, можна віднести до названих, що визначені статтею 156 Земельного кодексу України. Тобто ці збитки можуть спричинятися як при будівництві доріг і об'єктів дорожнього господарства, так і при функціонуванні автомобільного транспорту.

Слід зауважити, що така єдина державна інформаційна система, як Державний земельний кадастр, системи даних про облік кількості та якості земель, розташованих у межах кордону України, їх цільове призначення, обмеження у використанні, а також їх оцінка та розподіл земель між власниками і землекористувачами практично не ведеться. Якщо облік кількості земель здійснюється не належним чином, то облік якості земель з 1995 року взагалі не проводиться.

Отже, держава не володіє реальною інформацією щодо якості земельних угідь в межах її кордону, що обумовлює необхідність у матеріалах, які б характеризували можливості вирішення, визначення і відшкодування збитків, спричинених будівництвом та функціонуванням автомобільного транспорту.

Необхідно зауважити, що для визначення впливу важких металів на якість різних ґрунтів існує багато методичних підходів, узагальнивши які, можна стверджувати про найбільшу поглинальну здатність чорноземів [2].

Для найбільш прийнятого практичного застосування рекомендуються нормативи, які враховують гранулометричність і кислотність ґрунтового покриву (табл. 1).

Але більшість учених вважають, що об'єктивну оцінку забруднення ґрунтів можна здійснити за вмістом рухливих форм з'єднань елементів, що обумовлено буферністю до токсичного впливу забруднювачів і переведення їх у важкорозчинні й малодопустимі рослинами форми. Найбільш високий набір хімічних форм мають важкі за гранулометричним складом, багаті на органічну речовину карбонатні ґрунти [2, 3].

Таблиця 1

Орієнтовно придатні концентрації (ОПК) важких металів і миш'яку в ґрунтах (ГН 2.17.020-94 доповнення № 1 до переліку ГПК і ОПК №6229-91)*

Група ґрунтів	Кількість елементів, мг/кг повітряно-сухого ґрунту					
	<i>Ni</i>	<i>Cu</i>	<i>Zn</i>	<i>As</i>	<i>Cd</i>	<i>Pb</i>
Піщані та супіщані	20,0	33,0	55,0	2,0	0,5	32,0
Кислі (суглинні й глинисті), $PH_{kci} < 5,5$	40,0	66,0	110,0	5,0	1,0	65,0
Близькі до нейтральних (суглинні та глинисті), $PH_{kci} > 5,5$	80,0	132,0	220,0	10,0	2,0	130,0

*Джерело: за даними [3, 2].

Використовуючи наведені дані, можна стверджувати, що для різних ґрунтів критичні (кризові) рівні валового вмісту важких металів є різними. Наприклад, у чорноземах урожай зернових знижувався при вмісті свинцю в ґрунті 500, а дерново-підзолистих ґрунтах – 50 мг/кг [2].

Таким чином, при оцінці забруднення важкими металами необхідно виходити з таких основоположних підходів (критеріїв):

- різні метали мають різний поріг токсичності для рослин;
- сільськогосподарські культури характеризуються різною чутливістю до забруднення ґрунту важкими металами і суттєво відрізняються за величиною порога їх токсичності навіть у межах однієї групи рослин [3].

Комплекс науково-методичних підходів до оцінки негативного впливу будівництва об'єктів, функціонування автомобільного транспорту та відшкодування втрат і збитків, спричинених цією галуззю, пропонується сформувати у вигляді економічного механізму.

Аналіз наукових досліджень стосовно поняття механізму різних авторів свідчить про відсутність єдиного трактування, оскільки воно залежить від умов постановки проблеми. Тому при дослідженні формування землекористування автомобільного транспорту використовуємо поняття, яке міститься у великому тлумачному словнику української мови, а саме – сукупність станів і процесів, з яких складається певне фізичне, хімічне та інше явище [4].

Таким чином, у нашому випадку під еколого-економічним механізмом визначення та відшкодування втрат і збитків щодо погіршення якості ґрунтового покриву, спричинених функціонуванням автомобільного транспорту та дорожнього господарства, слід розглядати систему заходів, спрямованих на забезпечення оптимального формування і розвитку землекористування в досліджуваній сфері, захисту населення та навколишнього природного середовища від негативного впливу лінійних об'єктів транспортної інфраструктури шляхом узгодження економічних і

соціальних інтересів землевласників та власників лінійних об'єктів транспортної інфраструктури на відповідних територіальних одиницях.

Список використаних джерел

1. Земельний кодекс України: Закон України від 25 жовтня 2001 року № 2768-III // Законодавство України / ВР України. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2768-14> (дата звернення 20.04.2018).

2. Шапоренко О.І. Управління станом і використання сільськогосподарських земель у регіоні. Донецьк: Норд Прес, Дон ДУУ. 2004. 503 с.

3. Новаковська І.О., Іщенко Н.Ф., Стецюк М.П. Еколого-економічні засади землекористування автомобільного транспорту та дорожнього господарства. Монографія. К.: НАУ, 2020. с. 232.

4. Великий тлумачний словник сучасної української мови. Київ: Перун, 2001. 1426 с.

Малашевський М.А.

к.т.н., доц.

Інститут землекористування НААН України

м. Київ, Україна

Малашевська О.А.

к.е.н.

Національний університет біоресурсів і природокористування України

м. Київ, Україна

МЕТОДИКА КОНСОЛІДАЦІЇ ЗЕМЕЛЬНИХ МАСИВІВ, ЯКІ ЗАЗНАЛИ НАСЛІДКІВ ЗАЛІСНЕННЯ

Консолідація земель займає важливе місце при досягненні сталого розвитку регіонів [1, 2]. Для країн Східної Європи консолідація земель трансформується від цілей сільського господарства до формування природоохоронних, інфраструктурних об'єктів, в сучасних умовах України має перспективи застосування для цілей просторової оптимізації землекористування різного призначення [3].

Розглядається проведення консолідації земель в умовах часткового природного заліснення масивів сільськогосподарських земель. Мова йде про оптимізацію використання земель, на яких, зважаючи на те, що вони межують із лісами або залісненими ділянками є закинутими або тривалий час не використовувалися, відбулося заліснення. Такі процеси є однією із важливих проблем, які негативно впливають на ефективність сільськогосподарської діяльності [4], спричиняють додаткові витрати для