

Міністерство освіти і науки України
Львівський національний університет природокористування
Факультет землевпорядкування та туризму
Кафедра геодезії і геоінформатики

Кваліфікаційна (дипломна) робота

освітнього ступеня «Бакалавр»

на тему: **«ВІДВЕДЕННЯ ЗЕМЕЛЬНОЇ ДІЛЯНКИ ДЛЯ РОЗМІЩЕННЯ
ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ОБ'ЄКТУ ДОРОЖНЬОГО СЕРВІСУ НА
ТЕРИТОРІЇ СОЛОНКІВСЬКОЇ ТЕРИТОРІАЛЬНОЇ ГРОМАДИ
ЛЬВІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ»**

Спеціальність 193 «Геодезія та землеустрій»

Виконала: студентка групи ЗВ-42

Чертополох В. І.

Науковий керівник: д.е.н., професор

Ступень Р. М.

Львів 2024

УДК 332

Відведення земельної ділянки для розміщення та експлуатації об'єкту дорожнього сервісу на території Солонківської територіальної громади Львівської області. Чертополох В. І. Кваліфікаційна робота. Кафедра геодезії і геоінформатики. Львів, Львівський національний університет природокористування, 2024 р.

44 с. текстової частини, 4 таблиці, 8 рисунків, 22 джерела бібліографічного списку.

У кваліфікаційній роботі відображено теоретичні засади відведення земельної ділянки для розміщення та експлуатації об'єкта дорожнього сервісу, а саме визначення земель автомобільного транспорту та особливості виконання землевпорядних робіт для потреб автомобільного транспорту, подано характеристику об'єкта дослідження та представлено результат розрахунку втрат сільськогосподарського виробництва при відведенні земельної ділянки для розміщення та експлуатації об'єктів дорожнього сервісу за місцем розташування земельної ділянки в с. Зубра, на території Солонківської територіальної громади Львівської області.

ЗМІСТ

ВСТУП	6
1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ВІДВЕДЕННЯ ЗЕМЕЛЬНОЇ ДІЛЯНКИ ДЛЯ РОЗМІЩЕННЯ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ОБ'ЄКТУ ДОРОЖНЬОГО СЕРВІСУ	7
1.1. Теоретичні засади визначення земель автомобільного транспорту	7
1.2. Особливості виконання землевпорядних робіт для потреб автомобільного транспорту	13
1.3. Особливості відведення земель в об'єднаних територіальних громадах	15
2. ХАРАКТЕРИСТИКА ОБ'ЄКТА ДОСЛІДЖЕННЯ	18
2.1. Вихідні дані для об'єкта дослідження	18
2.2. Опис природних, соціально-економічних та містобудівних умов	20
2.3. Детальне планування території для об'єкта дослідження	26
3. ВІДВЕДЕННЯ ЗЕМЕЛЬНОЇ ДІЛЯНКИ ДЛЯ РОЗМІЩЕННЯ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ОБ'ЄКТІВ ДОРОЖНЬОГО СЕРВІСУ	30
3.1. Розрахунок втрат сільськогосподарського виробництва при відведенні земельної ділянки для розміщення та експлуатації об'єктів дорожнього сервісу	30
3.2. Створення кадастрового плану земельної ділянки для розміщення та експлуатації об'єктів дорожнього сервісу	32
3.3. Створення плану відведення земельної ділянки для розміщення та експлуатації об'єктів дорожнього сервісу	33
4. ОХОРОНА ПРАЦІ	36
5. ОХОРОНА НАВКОЛИШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА	38
ВИСНОВКИ	41
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	42

ВСТУП

Основним природним ресурсом, який людство використовувало з найдавніших днів свого існування, є земля. Цей процес завжди супроводжується задоволенням людських потреб. У той же час, земля визначається, як територіальна основа всіх видів діяльності населення, як засіб сільськогосподарського і лісогосподарського виробництва.

Земельні ресурси є одним з головних і найважливіших об'єктів матеріального світу і універсальним засобом життєзабезпечення суспільства. Однак, одним з основних показників рівня життя населення є забезпеченість держави транспортними мережами, лінійними спорудами, магістралями, інженерними спорудами, які визначають рівень функціонування соціально-економічної системи.

Добре розвинена транспортна інфраструктура є необхідною передумовою економічного і соціального розвитку, як на місцевому, так і на державному рівнях, оскільки, дозволяє задовольнити потреби підприємств і населення в перевезеннях вантажів і пасажирів, налагодити стабільні виробничі та кооперативні відносини, домогтися збалансованого освоєння простору, підвищити рівень регіональної доступності з усіх регіонів, підвищити привабливість і конкурентоспроможність інвестицій.

Розвиток транспорту є одним з найважливіших напрямків економічної політики, яке об'єднує повноцінне функціонування різних галузей економіки в єдине ціле і визначає рівень соціально-економічної стабільності країни.

У кваліфікаційній роботі за завдання поставлено представити алгоритм відведення земельної ділянки із зміною цільового призначення для розміщення та експлуатації об'єкту дорожнього сервісу за місцем розташування земельної ділянки в с. Зубра, на території Солонківської територіальної громади Львівської області.

1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ВІДВЕДЕННЯ ЗЕМЕЛЬНОЇ ДІЛЯНКИ ДЛЯ РОЗМІЩЕННЯ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ОБ'ЄКТУ ДОРОЖНЬОГО СЕРВІСУ

1.1. Теоретичні засади визначення земель автомобільного транспорту

Доцільним є враховувати аналіз світового та національного досвіду в галузі землеволодіння та землекористування, реконструкції населених пунктів та об'єктів транспортної інфраструктури, особливо в контексті подальшого їхнього розвитку, зокрема:

- використовуючи світовий досвід, наша держава розробила законодавство з регулювання земельних відносин, спрямоване на забезпечення суспільних інтересів у сфері раціонального використання та охорони земель;

- враховувати те, що відсутність чітких правил володіння землею є основним стримуючим фактором для залучення іноземних інвестицій в нашу економіку;

- підвищення ефективності використання земель міського, промислового, транспортного та іншого не сільськогосподарського призначення, подальше накопичення фінансових ресурсів і раціональний розвиток об'єктів транспортної інфраструктури повинні сприяти залученню приватного капіталу для інвестицій та оптимізації співвідношення форм власності на землю;

- ефективне землекористування не можливе без соціально справедливого і економічно обґрунтованого перерозподілу земель, створення однакових умов для всіх форм землеустрою;

- екологізація землекористування повинна стати основним напрямком захисту земельних ресурсів [8].

Землі автомобільного транспорту і дорожнього господарства є складовою частиною земель промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та інших категорій земель, і в той же час є самостійним видом цієї категорії. Основним призначенням цих земель є облаштування, будівництво, експлуатація, ремонт та розвиток пов'язаних з ними лінійних об'єктів.

Існує кілька спільних рис в категоріях земель промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та інших, які характеризуються певним типом, а саме:

1) ці землі використовуються в якості просторових (територіальних) основ, місць розміщення і функцій різних галузей промисловості, транспорту, енергетики, оборони та інших об'єктів, а також в якості засобів виробництва, властивих для агро- та лісо-меліоративної діяльності.;

2) усі вони можуть перебувати у державній, комунальній та приватній власності, за винятком земель оборонного призначення, які є державною власністю;

3) промислові, транспортні, енергетичні та оборонні об'єкти становлять підвищену екологічну небезпеку, що створює особливі зони з обмеженими умовами землекористування.

Відповідно до Земельного кодексу України, до земель транспорту належать землі, надані підприємствам, установам та організаціям залізничного, автомобільного транспорту, дорожнього господарства, морського, річкового, авіаційного, трубопровідного транспорту, міського електротранспорту для виконання покладених завдань з експлуатації, ремонту та розвитку електротранспорту транспортні засоби (зокрема, необхідні для цього будівлі, споруди тощо). Ця стаття носить узагальнюючий характер, оскільки об'єднує всі види транспорту [3].

Також у Земельному кодексі України [3] йдеться, що територія автомобільного транспорту включає в себе об'єкти енергетики, гаражі та паливо розподільні споруди, автовокзали, автостанцію, лінійні виробничі об'єкти, сервісні та технологічні будівлі, станції технічного обслуговування,

автозаправні станції, автомобілі, підприємства з перевезення вантажів, авторемонтні майстерні, бази, вантажні двори, контейнери. У ньому прямо говориться, що земля відводиться під будову та обладнання адміністративних і культурно-побутових будівель та інших об'єктів, що забезпечують роботу автомобільного транспорту.

Землі дорожнього господарства включають в себе землі під обладнання, які знаходяться на частині дороги, а також землі за межами дороги, де розташовані проїжджі частини, бордюри, земляне полотно, декоративне озеленення, резервації, канали, мости, тунелі, транспортні розв'язки, водопропускні труби, підпірні стінки та інші дорожні споруди, які забезпечують функціонування дороги, на якій розташовані, що забезпечує функціонування автомагістралей.

У сфері автомобільного транспорту та дорожнього господарства на земельні ділянки в цілому припадає значна частка транспортних угідь, а саме 37,7 тис. км, без яких не можливе повноцінне функціонування транспортної мережі країни. Структуру земель транспорту України згідно чинного законодавства зображено на рис. 1.1.

У результаті управління землекористування автомобільним транспортом та дорожнім господарством має бути направлено на поліпшення економічних показників автомобільного транспорту, підвищення рівня соціального життя населення, поліпшення задоволення його потреб в екологічній безпеці, а також забезпечення умов для забезпечення екологічного балансу.

Розмір земельної ділянки, що надається для створення дорожніх споруд, визначається відповідно до затверджених стандартів, або проектно-технічної документації відповідно до чинного порядку.

Відповідно транспортні підприємства зобов'язані раціонально використовувати надані їм земельні ділянки, щоб не порушувати інтереси інших землевласників (у тому числі орендарів), а також вживати заходів щодо захисту ґрунту від ерозії, зміцнювати круті схили, дотримуватися

інших вимог з охорони навколишнього середовища, наприклад, усувати наслідки заболочування, зберігання промислових та інших відходів, що призводить до погіршення якості та забруднення землі через не очищений дренаж.

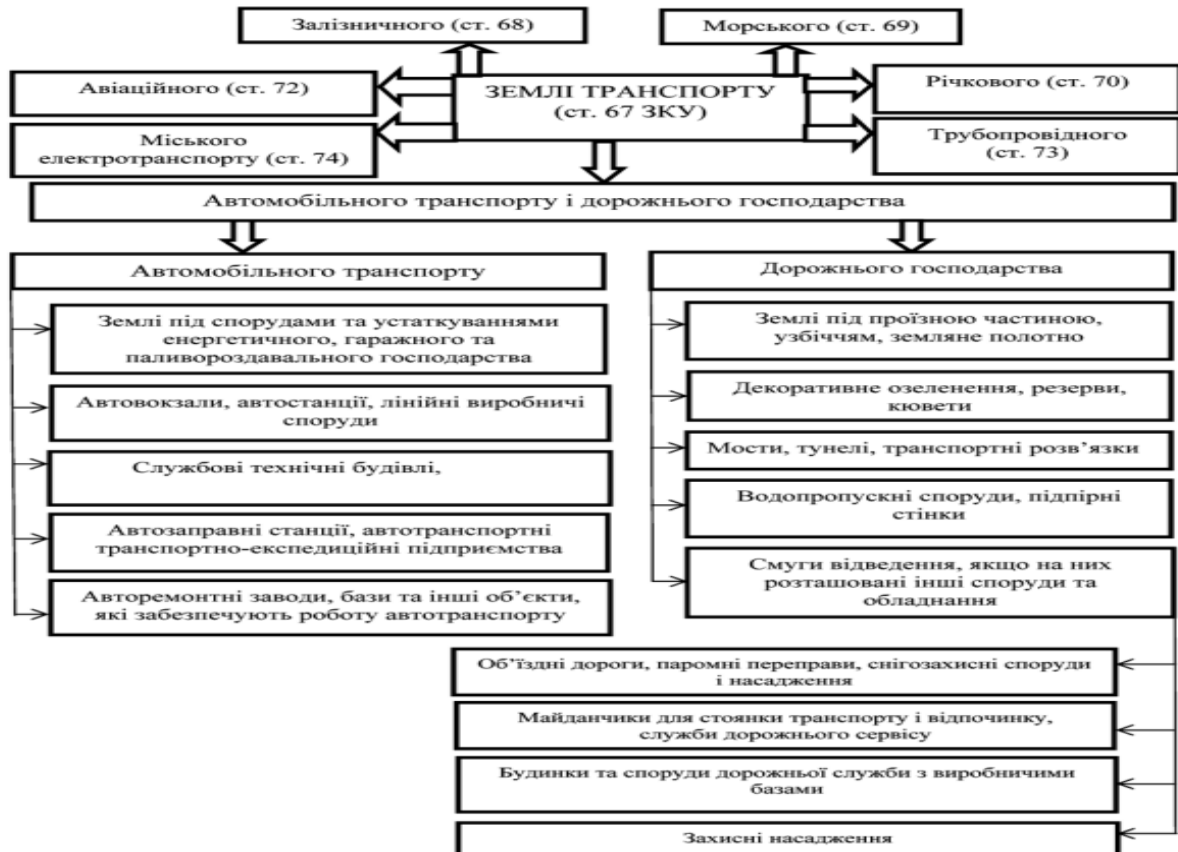


Рисунок 1.1 – Структура земель транспорту України

Відповідальність за належне утримання в належному стані земельних ділянок, наданих у користування підприємствам і транспортним установам, та використання за цільовим призначенням покладається на керівника (власника) відповідної земельної ділянки.

Відповідно до Закону України "Про транспорт", єдина транспортна система України включає в себе громадський транспорт, у тому числі міський електротранспорт, залізничний, морський, річковий, автомобільний, повітряний, метро, промислові залізниці, відомчий транспорт.

Право власності на транспортний засіб дуже тісно пов'язане з відносинами власності, пов'язаними з майном транспортних підприємств, установ і організацій. Законодавством визначено, що транспортні засоби,

споруди, фінансові ресурси, транспортне обладнання, шляхи сполучення, закріплені за підприємствами, об'єднаннями, установами та організаціями Міністерства інфраструктури України, є державною власністю і належать до єдиної транспортної системи.

В результаті земля цих підприємств, установ і організацій також знаходиться в державній власності і належить їм на праві постійного користування.

Дорожні споруди, транспортні засоби, лінійні споруди, фінансові ресурси, моторне і транспортне обладнання, що виділяються дорожнім підприємствам, відповідним комунальним організаціям, є також комунальною власністю, як і земля, що підлягає використанню.

Транспортні засоби, споруди і транспортна техніка можуть перебувати у власності підприємств, об'єднань, установ, організацій і громадян, а земля під цими об'єктами буде приватною.

Водночас, на передачу земель автомобільного транспорту в приватну власність накладаються певні обмеження. Так, Земельний кодекс України [8] забороняє передачу земель, що перебувають у державній власності, у приватну власність для об'єкта державної власності, зокрема, на державні залізниці, повітряний і трубопровідний транспорт.

Згідно законодавства автомобільні перевезення включають в себе перевезення пасажирів і вантажів, авторемонтні та шино монтажні роботи, транспортні засоби, транспортно-експедиторські підприємства, автовокзали та автостанції, навчальні заклади, ремонтно-будівельні організації, соціальні установи та інші підприємства, установи та організації. Для того, щоб забезпечити експлуатацію транспортного засобу незалежно від форми власності встановлено дві не залежні правові системи управління землею, у тому числі автомобільним транспортом і дорожнім господарством.

Згідно з земельним законодавством автомобільні дороги у відповідності до затвердженої класифікації доріг загального користування діляться на дороги державного і місцевого значення, але всі вони

складаються з проїжджих частин, дорожніх покриттів, смуг руху, споруд для відведення і очищення води, шумозахисних споруд і т. д.

У свою чергу, автомагістралі державного значення поділяються на міжнародні, національні, регіональні та територіальні.

Так, автомобільна дорога, як об'єкт державної власності, складається з наступних елементів, таких як:

- а) земельна ділянка;
- б) поверхня земельної ділянки, включаючи перехідні смуги швидкісного руху, автобусні зупинкові комплекси, автостоянки і зони відпочинку, з'їзди і в'їзди, що пов'язані з транспортними розв'язками;
- в) проїзні частини, включаючи перехідні смуги швидкісного руху, автобусні зупинки, автостоянки та зони відпочинку, з'їзди і в'їзди, не пов'язані з транспортними розв'язками;
- г) великі штучні споруди, до яких належать мости, естакади, надземні переходи, тунелі, галереї, підземні і наземні пішохідні переходи, споруди для запобігання повеней, захисту від обвалень і розселення, водопропускні труби, не великі штучні споруди, а саме підпірні стінки, канали в гірській місцевості, дренажні системи, що можуть забезпечити важливі функції дороги, а не тільки штучні споруди безпосередньо за її межами;
- д) різні рівні транспортних розв'язок з виділеними для цієї дороги з'їздами, в'їздами і перехідними смугами швидкісного руху;
- е) елементи інженерного і транспортного обладнання, зокрема дорожнє огородження, направляюче обладнання, дорожні знаки, вказівні стовпи, шумозахисний, антивібраційний і антибліковий екрани, захист від снігу, антикорозійні і декоративні елементи, розташовані в потрібному для дороги напрямку;
- є) службові приміщення, у тому числі об'єкти дорожнього сервісу, автопавільйон, чи не великі будівлі;
- ж) дорожні комунікації, до яких належать власні лінії електропередач та освітлення, лінії зв'язку та їхні компоненти [8].

1.2. Особливості виконання землепорядних робіт для потреб автомобільного транспорту

Відповідно до Закону України «Про землеустрій», землепорядні роботи проводяться для підготовки документів із землеустрою, геодезичних вишукувань, робіт із топографії та геодезії, картографії, проектування та їхнього конструктивного оформлення [17].

Землепорядні документи – це офіційно затверджені текстові та графічні матеріали, які регулюють використання та охорону земель, що перебувають у державній, комунальній та приватній формах власності. Основним завданням таких документів є формалізація проектних рішень, суть яких полягає в розробці документів по адміністративно-територіальним утворенням, що визначають рішення по конкретній земельній ділянці, землекористуванню, територіальним зонам, їх просторовим характеристикам, правовій системі, соціальним, економічним, екологічним, санітарно-гігієнічним та інженерним аспектам.

Відповідно до Закону України "Про землеустрій" [17], землепорядні роботи проводяться в обов'язковому порядку для всіх категорій земель, незалежно від форми власності, встановлення фізичних меж земельних ділянок, що може бути обмеженим під час використання правами інших осіб.

Що стосується підкатегорії земель автомобільного транспорту і дорожнього господарства, то відведення земельних ділянок для облаштування, будівництва та експлуатації дорожніх споруд являє собою складну землепорядну і юридичну процедуру, яка підрозділяється на наступні основні види робіт, до яких належать:

- розташування цих об'єктів на основі врахування відповідних містобудівних та землепорядних документів, а саме генерального плану населеного пункту, проектів детального планування, інших містобудівних документів. Чинний закон передбачає виконання землепорядних робіт,

пов'язаних з наданням земельних ділянок для потреб автомобільного транспорту, в 3 етапи:

1. розробка проєктів у відповідності до прийнятих рішень;
2. підготовка відповідних документів, що засвідчують право користування земельними ділянками;
3. здійснення землевпорядних робіт, пов'язаних з наданням земельних ділянок для потреб автомобільного транспорту;
 - вибір і коригування місця розташування земельних ділянок;
 - розробка та затвердження проєктів землеустрою для відведення земельних ділянок;
 - перенесення результату розроблення проєктів землеустрою на місцевість, підтвердження права користування, оформлення право встановлюючих документів [8].

Перший етап землевпорядних робіт включає в себе підготовчі роботи і процедуру узгодження. При проведенні підготовчих робіт виконується наступне:

- опрацювання земельної та кадастрової інформації, необхідної для визначення правового статусу земельної ділянки в межах права проїзду автомобільної дороги;
- складання кадастрового плану земельної ділянки, що вилучається, здається в оренду на період будівництва, або використовується з обмеженнями на території окремих сільських селищних та міських рад;
- формування списку землевласників і землекористувачів з визначенням території земельної ділянки, що використовується на період будівництва на умовах оренди;
- формування списку юридичних осіб, яким земельна ділянка надається в постійне користування, та площі земельної ділянки, що підлягає вилученню;
- складання списку землевласників і площ їх земельних ділянок, що підлягають викупу;

- формування списку орендарів земельних ділянок, що перебувають у державній власності, та ділянок, що підлягають вилученню;
- складання списку власників і користувачів земельних ділянок, для яких планується встановити земельні сервітути;
- розрахунок передбачуваної суми збитків, що підлягають відшкодуванню землевласникам і землекористувачам;
- здійснення та оформлення розрахунку приблизної суми втрат сільськогосподарського та лісогосподарського виробництва, пов'язаних з вилученням (купівлею) земельних ділянок;
- прийняття рішення про затвердження місця розташування об'єкта та видачу дозволу на розробку проєктів відведення земельних ділянок [14].

1.3. Особливості відведення земель в об'єднаних територіальних громадах

Жителі об'єднаної територіальної громади повинні бути своєчасно повідомлені про можливість будівництва на землях автомобільного транспорту через місцеві ЗМІ, у тому числі на зборах, маючи можливість висловити свої думки і пропозиції щодо відповідного проєкту на стадії планування. Як відомо, тільки населення, яке проживає в даному районі, може підказати найкращий варіант проходження траси, і органам місцевого самоврядування доцільно враховувати їхні побажання.

Тому рекомендується законодавчо затвердити проведення громадських слухань на етапі узгодження та прийняття рішення про розміщення об'єкта, а також затвердити надання рішень про затвердження за підписом представників місцевих органів влади для вирішення відповідного питання на стадії планування. Складність цього етапу землевпорядних робіт полягає у вилученні земельних ділянок, або їх частини для будівництва автомобільних доріг. Дорожнім службам необхідно викуповувати їх у громадян, і більшість з них повинні спочатку зареєструвати право власності на землю і отримати

відповідні документи. Сьогодні останнє є далеко не у всіх, але це вже проблема, яка затримує, або унеможлиблює початок будівництва [17].

Затвердження проєктів землеустрою здійснюється відповідно до Земельного кодексу України, яка свідчить, що схема землеустрою та техніко-економічне обґрунтування використання та охорони земель адміністративно-територіальних одиниць узгоджуються територіальними органами, які реалізують державну політику у сфері землекористування. Протягом двох тижнів з дати отримання проєкту землеустрою для відведення земельних ділянок триває процес розроблення проєкту землеустрою у відповідних органах виконавчої влади, або місцевого самоврядування, що за необхідності і відповідно до чинного законодавства, є дуже трудомістким через відсутність співпраці між органами державної влади та місцевими територіальними органами влади.

Ними приймається рішення про надання земельних ділянок у користування за проєктом землеустрою для:

- а) затвердження проєктів землеустрою для відведення земельних ділянок;
- б) вилучення земельних ділянок у землевласників із затвердженням умов їх вилучення (при необхідності);
- в) надання земельних ділянок юридичним особам у користування з визначенням умов їх використання та затвердженням відповідних умов надання, включаючи вимоги про відшкодування втрат сільськогосподарського та лісогосподарського виробництва (за необхідності).

На останньому етапі затверджується проєкт землеустрою для будівництва об'єктів дорожньої інфраструктури та виділення земельних ділянок у постійне користування для передачі в натуру. Межа земельних ділянок, наданих у користування, фіксується межовими знаками встановленого зразка і визначаються координати вершин кутів – точок поворотів цих меж [8].

Процедуру етапів проведення землепорядних робіт, пов'язаних з наданням земель для потреб автомобільного транспорту та дорожнього господарства наведено на рис. 1.2.

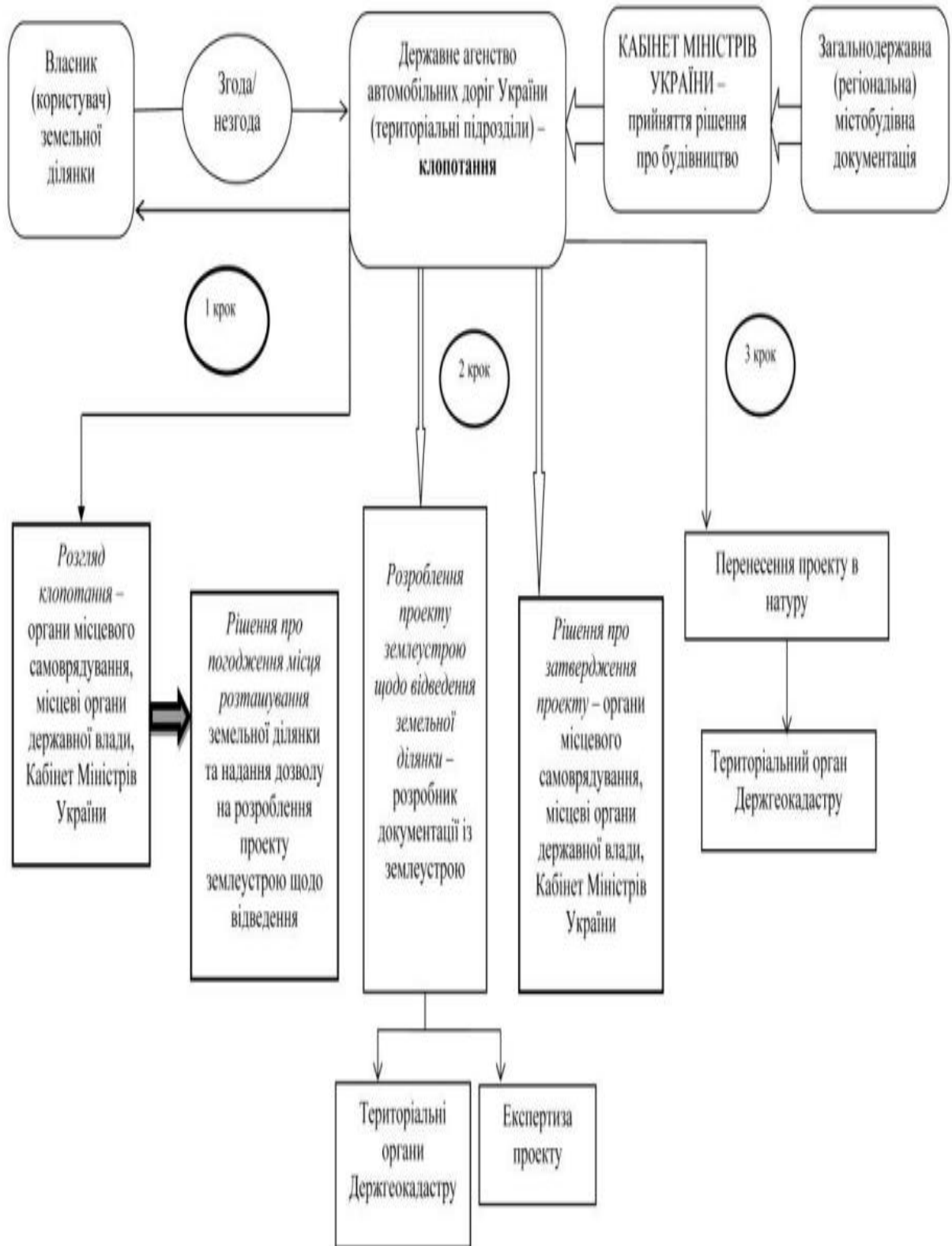


Рисунок 1.2 – Схема оформлення права на земельні ділянки

2. ХАРАКТЕРИСТИКА ОБ'ЄКТА ДОСЛІДЖЕННЯ

2.1. Вихідні дані для об'єкта дослідження

Земельна ділянка розташована на території Солонківської територіальної громади Львівської області. Об'єкт дослідження відводиться із земель сільськогосподарського призначення, що згідно з класифікацією видів земельних угідь займає код угіддя: 001.01 – рілля.

На час проведення обстеження ділянка є вільною від забудови. Площа земельної ділянки – 1, 0000 га. Код цільового призначення – 12.11 для розміщення та експлуатації об'єктів дорожнього сервісу. Шифр агрогрупи ґрунту – 49г темно-сірі опідзолені і деградовані ґрунти, чорноземи опідзолені і деградовані слабо змиті легкосуглинкові. Відповідні ґрунти не відносяться до особливо цінних груп земель.

Схему розміщення досліджуваної земельної ділянки зображено на рис. 2.1.

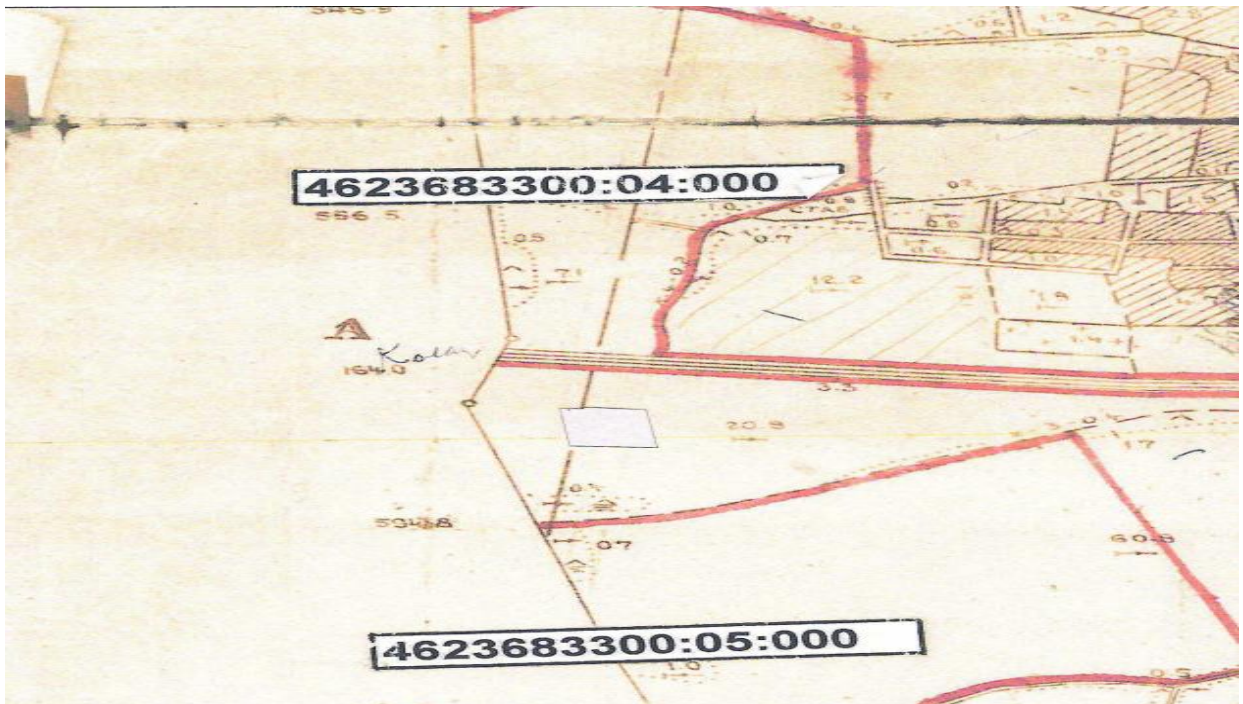


Рисунок 2.1 – Схема розміщення земельної ділянки на території Солонківської територіальної громади Львівської області

Суміжні власники (користувачі) земельних ділянок:

від А до Б – проєктована дорога;

від Б до В – землі загального користування (дорога);

від В до Г – землі ТзОВ;

від Г до Д – проєктована дорога;

від Д до А – землі приватної форми власності.

Підставою для виконання проєкту із землеустрою, щодо зміни цільового призначення земельної ділянки є:

1) заява на зміну цільового призначення для досліджуваної земельної ділянки;

2) клопотання замовника;

3) договір на виконання робіт.

Характеристика об'єкта:

1) місце розташування – на території Солонківської територіальної громади Львівської області;

2) код форми власності – 100 приватна власність.

3) цільове призначення (на момент відведення – 01.03 для ведення особистого селянського господарства;

4) цільове призначення (згідно проєкту) – 12.11 для розміщення та експлуатації об'єктів дорожнього сервісу.

Вихідні даними є:

1) вкопювання (фрагмент) з планово-картографічних матеріалів;

3) умови надання земельної ділянки у власність;

4) наявні обмеження – обмеження 01.05 (0,5341га);

5) земельні сервітути – не виявлено;

6) інші матеріали – за наявності.

Підставою для розроблення детального плану території для досліджуваної земельної ділянки є:

- генеральний план с. Зубра, затверджений рішенням Зубрянської сільської ради;

- матеріали топографо-геодезичного знімання М 1:1000, виконані у державній геодезичній системі координат УСК-2000, а також результати натурних обстежень та контрольних обмірів;
- рішення Солонківської територіальної громади «Про розроблення детального плану території кварталу індивідуальної забудови»;
- завдання на розроблення детального плану території.

При розробці детального плану території враховано:

- ДБН Б.2.2-12:2019 «Планування і забудова територій» [11];
- ДБН Б.1.1- 14:2012 «Склад та зміст детального плану території» [21];
- ДСП 173-96 «Санітарні правила планування та забудови населених пунктів»;
- ДБН В.2.3-5-20018 «Вулиці та дороги населених пунктів»: Державні санітарні правила планування та забудови населених пунктів» [1];
- «Правила охорони електричних мереж», затверджені постановою Кабінету міністрів України.

2.2. Опис природних, соціально-економічних та містобудівних умов

Село Зубра Солонківської територіальної громади Львівської області розташоване на відстані 5км від районного центру м. Пустомити, та прилягає до м. Львова з північної сторони. Через населений пункт в напрямку північ-південь протікає річка Зубра. Населений пункт має вигідне географічне розташування, а також добру транспортну доступність та забезпеченість інфраструктурою.

Ґрунтовий покрив регіону чітко підпорядкований певним географічним закономірностям і відзначається великою різноманітністю, генезисом, механічним складом, водно-фізичними особливостями та родючістю.

На території сільської ради виділено такі типи ґрунтів:

- сірі лісові опідзолені;

- дерново-слабопідзолисті;
- дерново-карбонатні;
- болотні.

Найбільшу площу займають світло-сірі, сірі та темно-сірі опідзолені ґрунти. Значна частина земель розорана. Збіднення верхнього горизонту та відносно збагачення грубим пилом зумовлюють низький ступінь структурності та протиерозійної стійкості ґрунтів. Вони швидко ущільнюються після обробітку, запливають після дощів, утворюючи після висихання поверхневу кірку.

Орієнтовна площа території, що опрацьована в даному детальному плані становить 1,5 га. Генеральним планом с. Зубра дана територія визначена, як виробнича територія.

Детальним планом передбачено зміну цільового призначення земельної ділянки, що перебуває у власності за цільовим призначенням – 01.03 ведення особистого селянського господарства для розміщення та експлуатації об'єкту дорожнього сервісу.

Територія детального планування межує з:

- північної сторони, заходу та південної сторін з існуючими земельними ділянками, що перебувають у власності громадян з метою ведення ОСГ, що відповідно до генерального плану с. Зубра визначені, як виробничі території;

- сходу межує з існуючими земельними ділянками, що перебувають у власності громадян з метою ведення ОСГ, що відповідно до генерального плану с. Зубра визначені, як територія проєктованих об'єктів громадської забудови.

Рельєф земельної ділянки рівнинний, за даними метеоумов територія забезпечена достатньою інсоляцією, добре провітрюється, через що має високу здатність до самоочищення. На даний час територія проєктування вільна від забудови та цінних зелених насаджень. На території детального планування вулична мережа відноситься до земель загального користування.

У цілому стан навколишнього середовища на території проектування можна характеризувати як добрий.

Територія проектування знаходиться на вільних від забудови територіях, межах проекрованої транспортної інфраструктури. На ділянках, що розташовані неподалік території детального планування розміщені переважно капітальні цегляні житлові та нежитлові будівлі поверховістю два поверхи, збудовані протягом останніх 20 років, а також об'єкти громадського призначення, АЗС, тощо [18].

Територія проектового об'єкта розташована за межами охоронних зон пам'яток культурної спадщини, за межами історичних ареалів, зон охоронюваного ландшафту, зон охорони археологічно-культурних шарів.

Згідно топографічної основи у М 1 : 1 000 по території детального планування, в напрямку північ-південь проходять повітряні ЛЕП-110кВ, ЛЕП-35кВ та ЛЕП10кВ, де охоронна зона становить відповідно 20,00м/15,00м/10,00м м [19].

З північної сторони від території опрацювання розташована автодорога державного значення, доїзд до якої від проекрованої території відбуватиметься по проектованій вулиці (ширина в межах червоних ліній становитиме 12,00 м). Основні в'їзди/виїзди на територію проектованих об'єктів комерційного призначення планується з проектованих вулиць з північної та південної сторін.

Територія, що відводиться для проекрованої присадибної забудови є вільною від цінних зелених насаджень та в даний момент не використовується. В межах території детального планування передбачено облаштування проїзду місцевого значення (заїзд до проектованих об'єктів) з влаштуванням твердого дорожнього покриття, вертикального планування, тощо.

Планувальним обмеженням на території досліджуваного плану території є:

- межі існуючих земельних ділянок;

- планувальні рішення генерального плану населеного пункту;
- протипожежні та санітарні відстані між будівлями, визначені ДБН Б.2.2-12:2019 «Планування і забудова територій» [11];
- державні санітарні правила планування та забудови населених пунктів;
- правила охорони електричних мереж.

Метою є використання території населеного пункту відповідно до цільового призначення передбаченого генеральним планом с. Зубри, а саме зміна цільового призначення земельної ділянки в межах детального плану території для розміщення та експлуатації об'єктів дорожнього сервісу (12.11), функціональне призначення – для розміщення та експлуатації об'єктів дорожнього сервісу та нормативного їх обслуговування.

За функціональним призначенням на території проектування передбачається будівництво СТО з торгово-адміністративним корпусом. Передбачено розташування стоянки вантажних автомобілів та легкових автомобілів, в тому числі для людей з обмеженими фізичними можливостями. Пропонована зміна цільового призначення земельної ділянки – для розміщення та експлуатації об'єктів дорожнього сервісу для будівництва та обслуговування виробничо-складських та офісно-побутових будівель, розміром 0.97 га.

Крім будівництва та обслуговування зазначених об'єктів транспортної інфраструктури інших видів використання території не передбачено.

Обґрунтовуючими факторами для розміщення проекрованої забудови є:

- дефіцит вільних територій в селі та ефективного використання земельного фонду;

- необхідність залучення коштів у сільський та районний бюджети, а також програми соціально-економічного розвитку.

Основні містобудівні вимоги, які слід врахувати при оформленні документів на землекористування та на наступних стадіях проектування:

1. площа існуючої земельної ділянки (для ОСГ) – 1,0305 га;

2. орієнтовна площа проєктованої земельної ділянки (для обслуговування СТО) – 0,97 га;

3. орієнтовна площа забудови – 0,23 га;

4. гранична щільність забудови – 25 %;

5. гранична висота проєктованих будівель – 15 м.

Проєктне рішення детального плану території базоване на:

- врахуванні існуючої мережі автомобільних доріг, вулиць та проїздів;

- взаємоув'язки планувальної структури проєкту з планувальною структурою існуючої деформованої забудови та з рішеннями генерального плану:

- побажаннях та вимогах замовника сільської ради, визначених у завданні на проєктування та у ході робочих нарад під час роботи над проєктом [2].

В межах території детального плану передбачається будівництво об'єктів транспортної інфраструктури, а саме об'єктів придорожного сервісу – станції обслуговування автомобілів, де санітарно-захисна зона становитиме 20 м відповідно до таблиці 10.1 ДБН Б.2.2-122019 «Планування та забудова територій» [11].

Планувальним регламентом передбачається:

- визначення принципової планувальної структури території, що розглядається для забезпечення транспортного обслуговування об'єктів проєктування, забезпечення місцями для паркування;

- раціональне використання території і формування об'ємно-просторової композиції проєктованих об'єктів;

- встановлення червоних ліній вулиць та автодороги;

- визначення граничної висоти проєктованих об'єктів.

Для догляду за будівлями і здійснення їх поточного ремонту відстань до межі сусідньої ділянки від найбільш виступаючої конструкції слід приймати не менше 1,00 м, відповідно до ДБН Б.2.2-12:2019 «Планування і

забудова територій» [11]. Відстань від проєктованого закладу до існуючих будівель варто приймати в залежності від ступеня вогнестійкості, згідно діючих протипожежних та санітарних правил і норм.

За функціональним призначенням територія детального планування є територією визначеною, як виробничою територією с. Зубра.

Основні містобудівні вимоги, які слід врахувати при оформленні документів на усіх стадіях проєктування – це:

- при подальшому проєктуванні забезпечити нормативні відстані між будівлями та розриви до інженерних мереж;
- на території об'єкту повинен бути належним чином забезпечений благоустрій, озеленення, вона повинна бути забезпечена зовнішнім освітленням;
- покриття тротуарів тротуарною плиткою, а автостоянок – асфальтобетоном.

Проєктне рішення детального плану території базоване на:

- врахуванні проєктованої мережі вулиць та проїздів, розв'язки;
- існуючої автодороги;
- планувальної структури проєкту з планувальною структурою існуючої сформованої забудови з рішеннями генерального плану;
- побажаннях та вимогах замовника [2].

В склад заходів по планувальній та інженерній підготовці території, згідно з характером наміченої організації території включено:

- вертикальне планування території, а саме облаштування проїзду місцевого значення;
- поверхневе водовідведення.

Санітарно-захисна зона для проєктованої СТО становить 50,00 м та для стоянок вантажного транспорту – 100,00 м та не накладається на сусідню раніше спроектовану громадську забудову.

У таблиці 2.1 подано основні техніко-економічні показники детального плану території для об'єкта дослідження.

Таблиця 2.1 – Основні техніко-економічні показники детального плану території для об'єкта дослідження

Назва показників	Одиниці виміру	Значення показників
Територія (в межах детального плану), всього в тому числі:	га	1,5
Площа існуючої земельної ділянки для ведення ОСГ, що підлягає зміні цільового призначення	га	1,0305
Орієнтована площа проєктованої земельної ділянки для розміщення та експлуатації об'єктів дорожнього сервісу	га	0,97
Орієнтована площа, що вилучається для влаштування доріг, проїзд	га	0,06
Орієнтована площа забудови	га	0,23
Гранична щільність забудови	%	25
Гранична висота проєктованих будівель	м	15

2.3. Детальне планування території для об'єкта дослідження

Згідно Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності» детальний план підлягає розгляду на громадських слуханнях [18].

Загальна доступність матеріалів детального плану території забезпечується шляхом його розміщення на веб-сайті органу місцевого самоврядування, у місцевих друкованих засобах масової інформації, а також у загальнодоступному місці приміщення такого органу, крім частини, що належить до інформації з обмеженим доступом відповідно до законодавства.

Виконавчий орган сільської ради забезпечує оприлюднення детального плану території протягом 10-ти днів з дня його затвердження. Детальний план території розглядається і затверджується виконавчим органом в

установленому порядку протягом 30-ти днів з дня його подання. Детальний план території не підлягає експертизі [17].

У кваліфікаційній роботі проєктовані будівлі та споруди слід розташувати із врахуванням існуючої містобудівної ситуації, із дотриманням містобудівних і протипожежних норм, що допускається по межі червоних ліній, визначених генеральним планом населеного пункту та детальним планом територій (рис. 2.2).

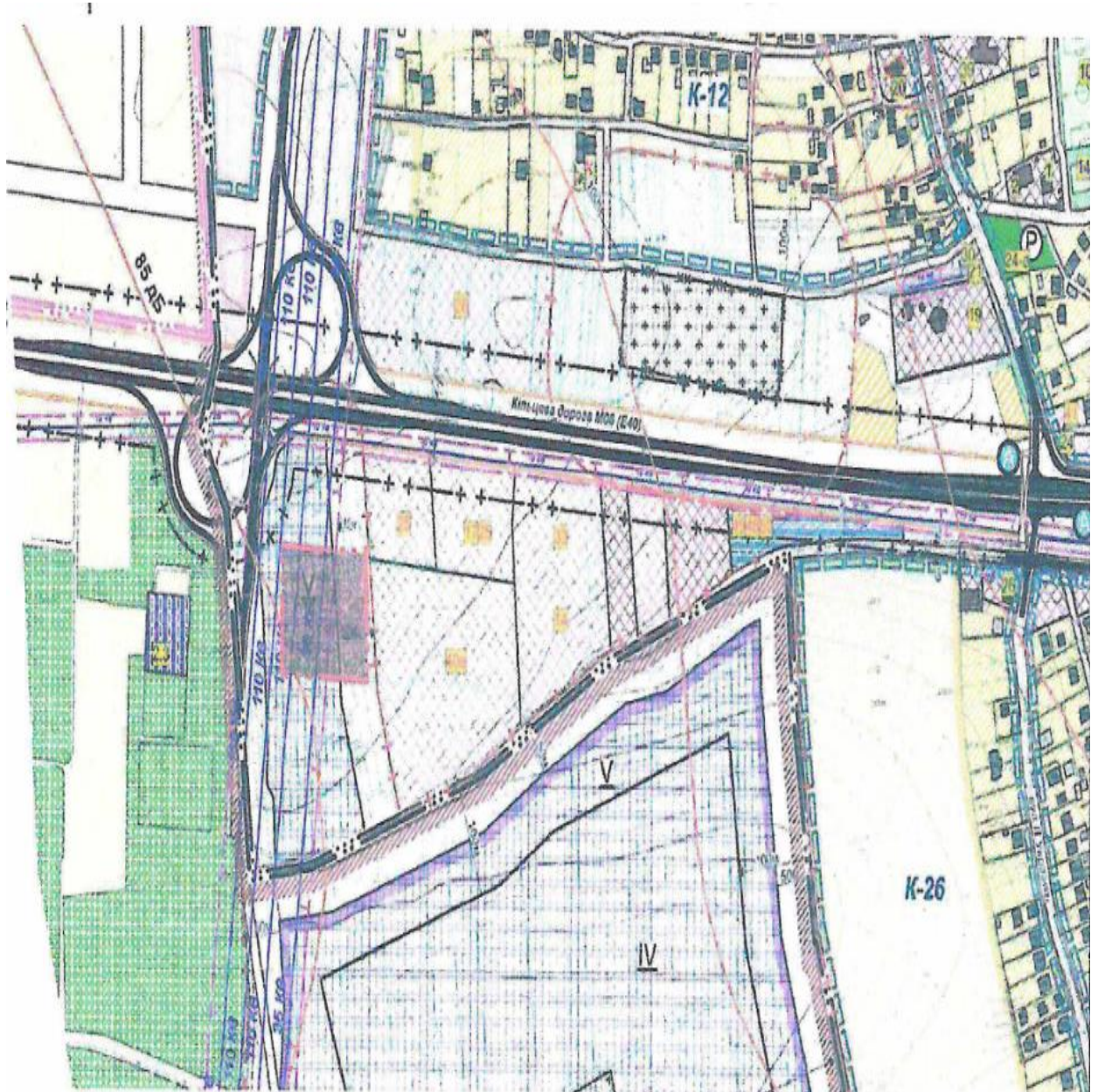


Рисунок 2.2 – Викопіювання з генерального плану с. Зубра для території проєктування

Викопіювання з публічної кадастрової карти зображено на рис. 2.3.

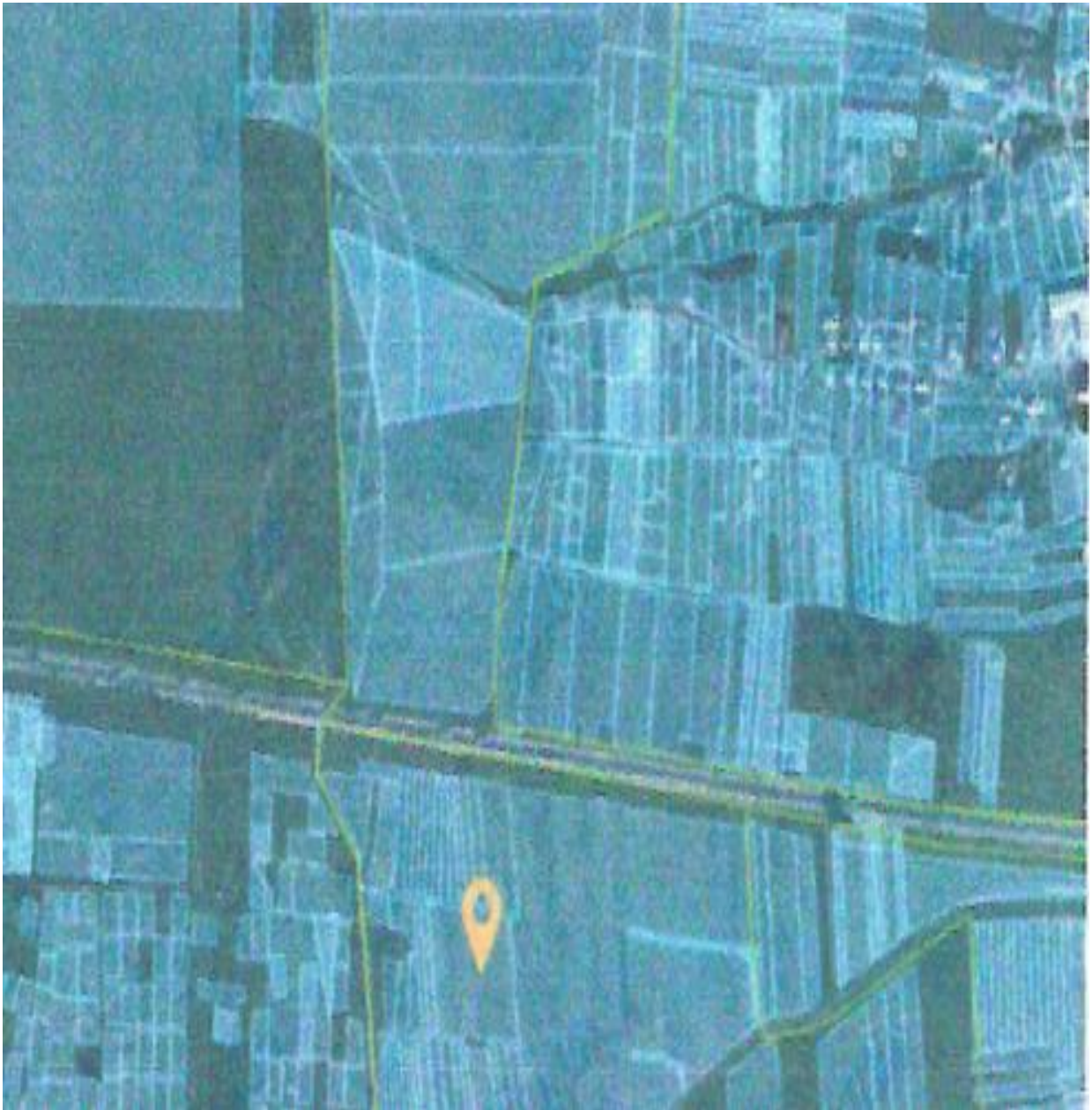


Рисунок 2.3 – Викопіювання з публічної кадастрової карти

Проектована будівля СТО, торгово-адміністративний корпус, раніше проєктована адміністративна будівля та будівлі громадського призначення, проєктовані місця для паркування легкових та вантажних автомобілів зображено на рис. 2.4 на схемі розташування території у планувальній структурі населеного пункту.

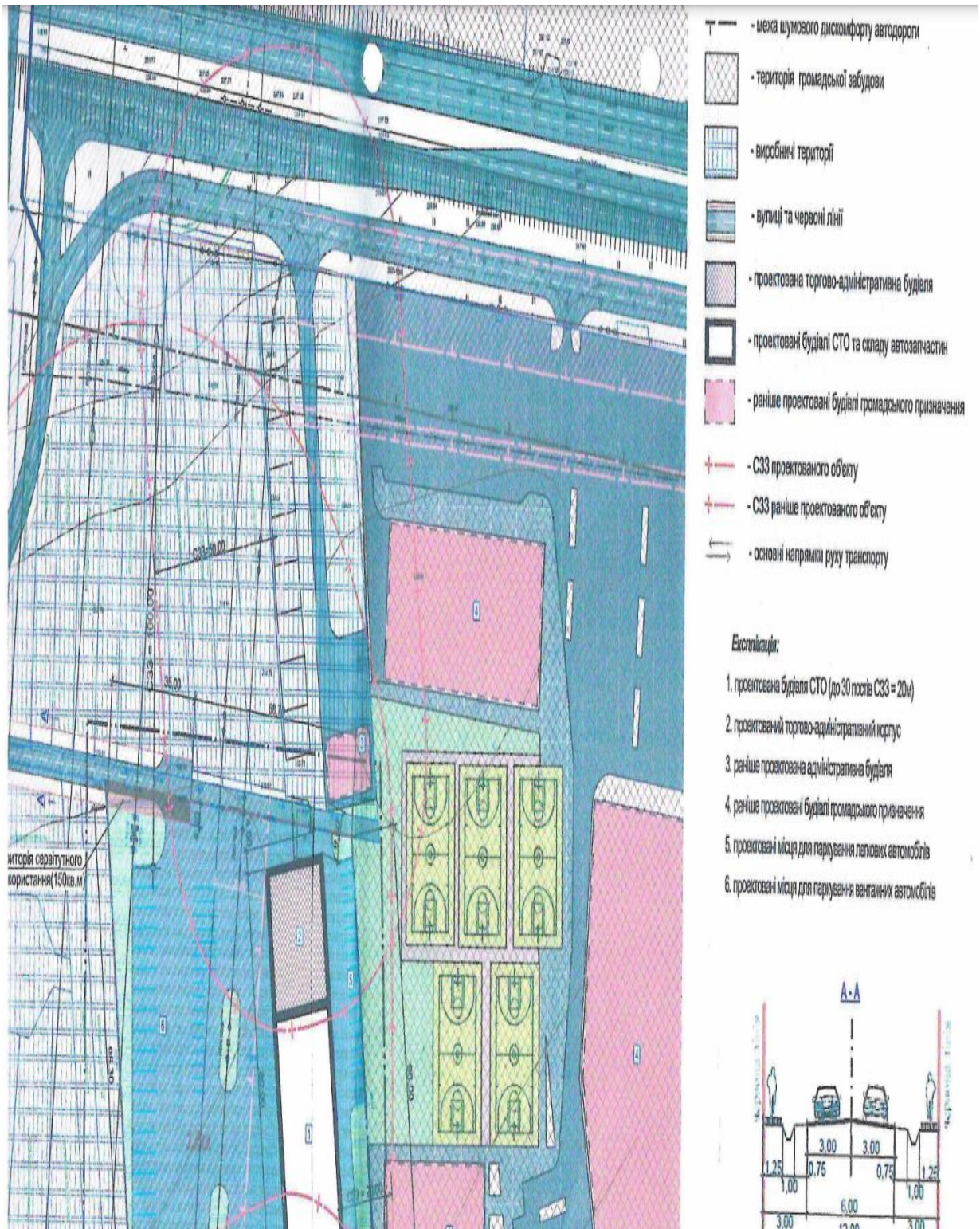


Рисунок 2.4 – Схема розташування території у планувальній структурі населеного пункту

3. ВІДВЕДЕННЯ ЗЕМЕЛЬНОЇ ДІЛЯНКИ ДЛЯ РОЗМІЩЕННЯ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ОБ'ЄКТІВ ДОРОЖНЬОГО СЕРВІСУ

3.1. Розрахунок втрат сільськогосподарського виробництва при відведенні земельної ділянки для розміщення та експлуатації об'єктів дорожнього сервісу

Досліджувана земельна ділянка розташована у південно-західній частині села Зубра на односкатному схилі простої форми з абсолютними відмітками 341,50-342,00 м над рівнем моря. У геоморфологічному відношенні територія ділянки знаходиться в межах Львівського плато розчленованих хвилястих і горбистих денудаційно-структурних височин Західного Поділля.

Загальна площа земельної ділянки за проектом землеустрою складає 1,0000 га ріллі. Відповідно до матеріалів і схеми (карти) прийнятого природно-сільськогосподарського районування земель України та Львівської області досліджувана ділянка знаходиться в межах Перемишлянського (04) природно-сільськогосподарського району Дністровсько-Західно-Бузького округу Лісостепової Західної провінції зони Лісостепу.

Згідно матеріалів детального ґрунтового обстеження (технічного звіту, ґрунтової карти, агрохімічного паспорту) на ділянці дослідження поширені темно-сірі опідзолені поверхнево-глеюваті легкосуглинкові ґрунти на лесоподібних відкладах, які відповідно з номенклатурним списком агровиробничих груп ґрунтів України відносяться до агрогрупи 47г, займають площу 1,0000 га та згідно із шкалою бонітування ґрунтів Львівської області характеризуються балом бонітету ріллі – 27 [15].

Відповідно до діючого "Переліку особливо цінних груп ґрунтів" поширені на досліджуваній ділянці ґрунти не відносяться до особливо цінних в провінції Лісостепова Західна.

Розрахунок втрат сільськогосподарського виробництва для земельної ділянки з метою ведення особистого селянського господарства на – для розміщення та експлуатації об'єктів дорожнього сервісу за адресою в с. Зубра Солонківської територіальної громади Львівської області, площею 1,0000 га (рілля) проводиться за формулою згідно «Порядку визначення втрат сільськогосподарського і лісогосподарського виробництва, що підлягають відшкодуванню» за формулою:

$$P_v = (P_d \times N_v) \times (B_d / B_o) \times K_{int}$$

де, P_v - розмір втрат сільськогосподарського виробництва, тис. грн.;

P_d - площа ділянки сільськогосподарських угідь, га;

N_v - норматив втрат сільськогосподарського виробництва, тис. грн.;

B_o - бал бонітету ділянки сільськогосподарських угідь, що вилучаються;

B_d - бал бонітету сільськогосподарських угідь, по області;

K_{int} - коефіцієнт інтенсивності використання сільськогосподарських угідь, що становить відношення показника диференціального доходу оцінки ріллі земле-оціночного району, в якому відводиться земельна ділянка, до аналогічного показника в цілому по області.

$$P_d = 1,0000 \text{ га};$$

$$N_v = 109,55 \text{ тис. грн.};$$

$$B_d = 27;$$

$$B_o = 29;$$

$$K_{int} = 0,874.$$

$$P_v = (1,0000 \times 109,55) \times (27 / 29) \times 0,874 = 89,14348 \text{ тис. грн.}$$

Розмір втрат сільськогосподарського виробництва для досліджуваного землекористування становить вісімдесят дев'ять тисяч сто сорок три гривні сорок вісім копійок.

3.2. Створення кадастрового плану земельної ділянки для розміщення та експлуатації об'єктів дорожнього сервісу

Оброблення результатів кадастрової зйомки виконано з використанням програмного забезпечення Digital. По координатах вираховано площу земельної ділянки. В результаті складено кадастровий план земельної ділянки (рис. 3.1) та експлікацію земель [5].

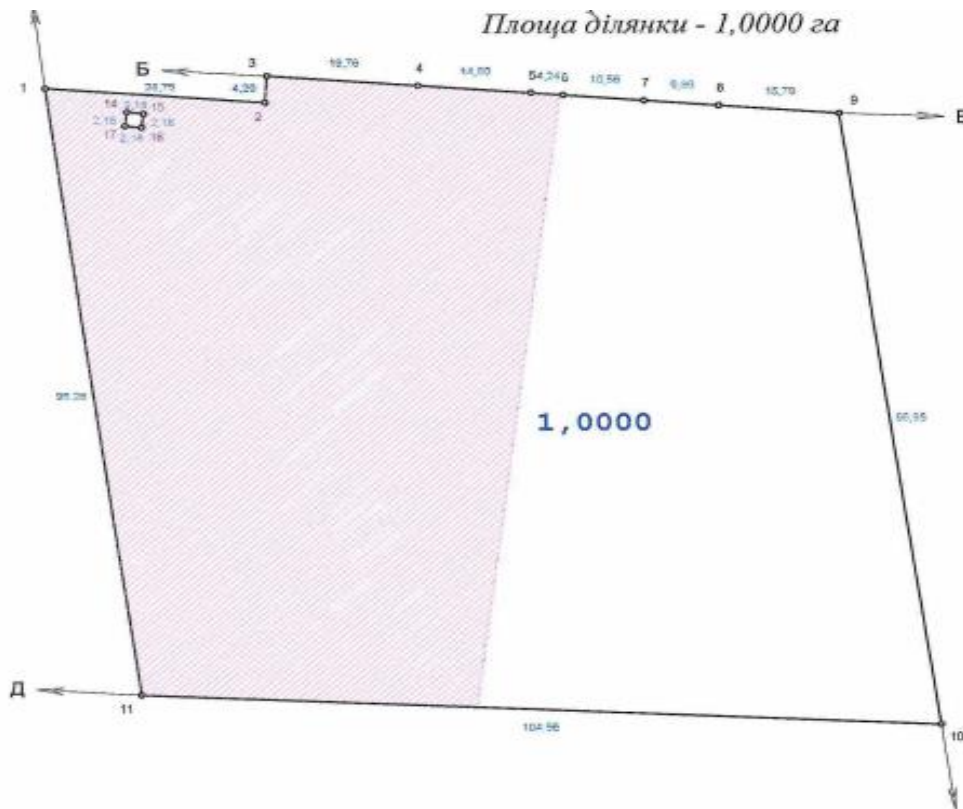


Рисунок 3.1 – Кадастровий план земельної ділянки для розміщення та експлуатації об'єктів дорожнього сервісу

Опис меж суміжних землевласників (землекористувачів):

від А до Б – проєктована дорога,

від Б до В – дорога,

від В до Г – землі приватної форми власності,

від Г до Д – проєктована дорога,

від Д до А – землі приватної форми власності.

Таблиця 3.1 відображає значення довжин ліній та кутів для кадастрового плану земельної ділянки для розміщення та експлуатації об'єктів дорожнього сервісу.

Таблиця 3.1 – Значення довжин ліній та кутів земельної ділянки для розміщення та експлуатації об'єктів дорожнього сервісу

№	X	Y	Довжина	Кут	Внутрішній кут
1	****928,561	****537,324	28,753	094°42'24''	078°00'41''
2	****926,202	****565,980	4,199	004°05'28''	270°36'56''
3	****930,390	****566,280	19,757	094°42'12''	089°23'15''
4	****930,390	****585,970	14,800	094°41'23''	180°00'49''
5	****927,560	****600,720	4,244	094°35'44''	180°05'39''
6	****927,220	****604,950	10,555	094°40'25''	179°55'19''
7	****926,360	****615,470	9,803	094°40'52''	179°59'32''
8	****925,560	****625,240	15,792	094°38'57''	180°01'55''
9	****924,280	****640,980	96,950	172°17'52''	102°21'05''
10	****828,205	****653,974	104,561	272°40'06''	079°37'46''
11	****833,072	****549,526	96,265	352°43'05''	099°57'01''
12	****928,561	****537,324	96,265	352°43'05''	099°57'01''
13	****928,561	****537,324	96,265	352°43'05''	099°57'01''
14	****924,801	****547,979	2,180	186°42'44''	270°00'00''
15	****922,636	****547,724	2,180	096°42'44''	270°00'00''
16	****922,381	****549,889	2,180	006°42'44''	270°00'00''
17	****924,546	****550,144	2,180	276°42'44''	270°00'00''

3.3. Створення плану відведення земельної ділянки для розміщення та експлуатації об'єктів дорожнього сервісу

План відведення земельної ділянки зображено на рис. 3.2, де згідно проекту передбачено відведення землі, що зайнята поточним будівництвом, в тому числі включаючи обмеження в межах червоних ліній.

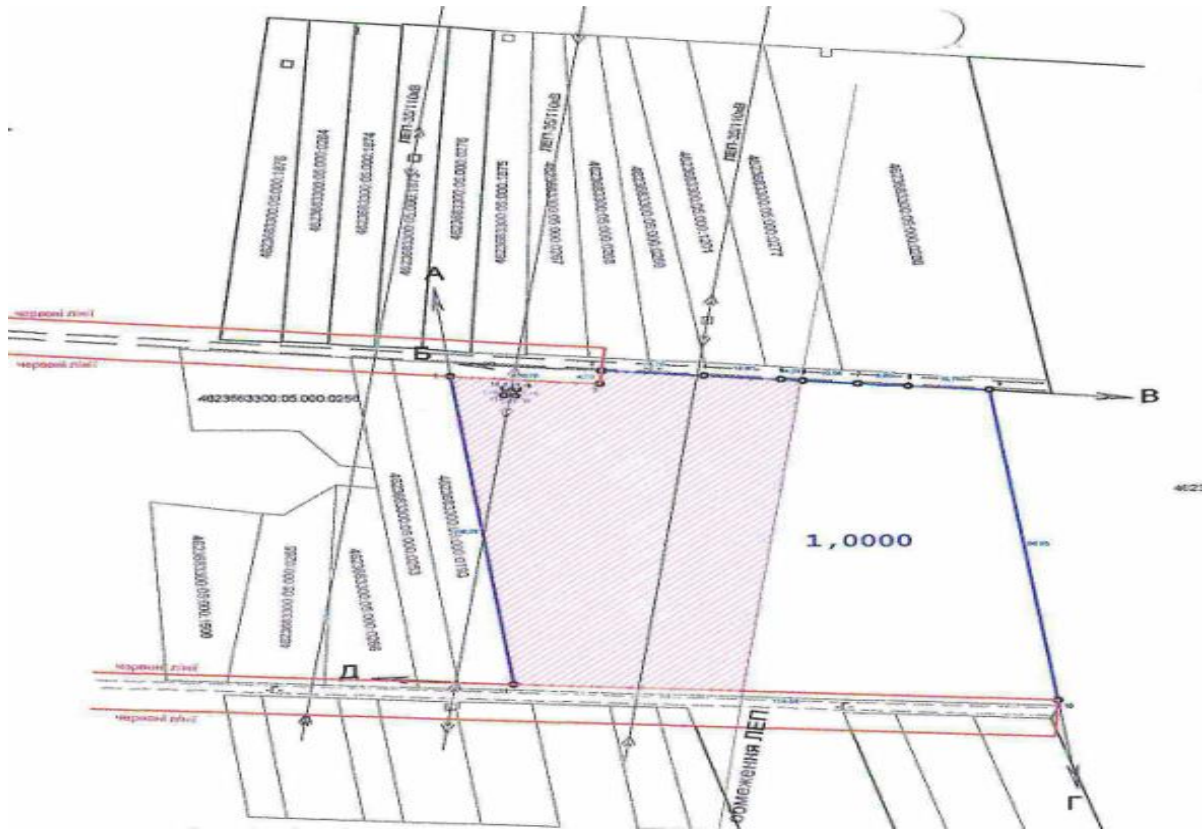


Рисунок 3.2 – План відведення земельної ділянки для розміщення та експлуатації об'єктів дорожнього сервісу

Каталог координат кутів зовнішніх меж землекористування відображено в табл. 3.2, де периметр землекористування становить 414,4000 м, а площа – 1,0000 га.

Таблиця 3.2 – Каталог координат кутів зовнішніх меж землекористування

Номер точки	Внутрішній кут	Дирекційний кут	Відстань, м	Координати в метрах	
				X	Y
1	078°00'41''	094°42'24''	28,753	****926,202	****565,980
2	270°36'56''	004°05'28''	4,199	****930,390	****566,280
3	089°23'15''	094°42'12''	19,757	****930,390	****585,970
4	180°00'49''	094°41'23''	14,800	****927,560	****600,720
5	180°05'39''	094°35'44''	4,244	****927,220	****604,950
6	179°55'19''	094°40'25''	10,555	****926,360	****615,470
7	179°59'32''	094°40'52''	9,803	****925,560	****625,240
8	180°01'55''	094°38'57''	15,792	****924,280	****640,980
9	102°21'05''	172°17'52''	96,950	****828,205	****653,974

Номер точки	Внутрішній кут	Дирекційний кут	Відстань, м	Координати в метрах	
				X	Y
10	079°37'46''	272°40'06''	104,561	****833,072	****549,526
11	099°57'01''	352°43'05''	96,265	****928,561	****537,324
12	352°43'05''	99°57'01''	95,245	****928,561	****537,324
13	352°43'05''	99°57'01''	95,245	****924,801	****547,979
14	270°00'00''	186°42'44''	2,180	****922,636	****547,724
15	270°00'00''	096°42'44''	2,180	****922,381	****549,889
16	270°00'00''	006°42'44''	2,180	****924,546	****550,144
17	270°00'00''	276°42'44''	2,180	****928,561	****537,324

Інформацію про значення координат та висот пунктів Державної геодезичної мережу із Банку геодезичних даних подано у табл. 3.3, що відображає основні пункти до яких було зроблену прив'язку поворотних точок меж досліджуваної земельної ділянки.

Таблиця 3.3 – Відомість координат та висот пунктів Державної геодезичної мережу із Банку геодезичних даних для досліджуваної земельної ділянки

№ з/п	Індекс з БГД	Назва пункту	Клас пункту	Координати, м		Висота на рівнем моря, м	Клас нівелювання
				X	Y		
1	M342422000	Підколія	2	****856,117	****25,31	330,911	IV
2	M342423700	Гуманець	2	****7783354	****40,375	306,211	IV
3	M351933300	Раковець	3	****522,759	****32,239	345,34	GPS нів.
4	M351920300	Давидів	2	****747,507	****40,340	344,393	IV
5	M351931200	Пасіки	3	****644,390	****52,715	346,622	IV
6	M351931400	Миколаїв	3	****930,006	****32,780	297,155	IV

4. ОХОРОНА ПРАЦІ

Перед початком робіт на знаку належить перевірити правильність виготовлення і міцність сходів, драбин, поручнів, майданчиків, підлоги і вихідного люка. Усі неправильно виготовлені або порушені з'єднання необхідно негайно виправити, а ненадійні деталі (сходишки, переводини, дошки і т. д.) замінити новими. Особливу увагу слід приділити перевірці міцності старих знаків. У цьому випадку крім зазначених вище деталей необхідно уважно оглянути весь знак; особливо стовпи біля їх основи (місця безпосереднього дотику до поверхні землі), де найшвидше розвивається гниття. На знаках, основні стовпи або інші частини яких уражені гниллю, роботи виконувати забороняється.

При підйманні на знак необхідно:

- триматися руками за стійки сходів, а не за сходишки, при цьому обидві руки мають бути вільні;
- ноги ставити на різні сходишки, щоб при підйомі забезпечити три різні точки опори.

Забороняється підймання на старі знаки зі стовпами, що підгнили більш як на $1/7$ свого діаметра, з поламаними сходами і майданчиками, відірваними вінцями і хрестовинами. Забороняється підйом на складний сигнал по шпонках на основних стовпах.

Якщо існує потреба виконати роботи з усунення дотику інструментальної піраміди до хрестовин зовнішнього знака або сходів, необхідно прибити додаткові стійки даху з метою видалення частини основного стовпа для забезпечення проходження візирного променя, а також потрібно прив'язуватися канатом пояса верхолаза.

Підймання високоточних кутомірних інструментів, світло-і радіодалекомірів на сигнал повинно проводитися окремими вузлами, що входять до комплекту, за допомогою троса, протягнутого через блок, який закріплюється на основному стовпі знака на висоті 1,8 м від підлоги.

Працівник, який приймає інструмент угорі, повинен прикріплюватися ланцюгом страхувального пояса до основного стовпа або до основи столика. Забороняється знаходитися під інструментом, що піднімається.

Якщо знак стоїть недалеко від високовольтної лінії електропередачі, забороняється тягнути або відтягувати троси або канати в бік лінії. Забороняється підйом на геодезичні знаки з вантажем понад 6 кг при сильному вітрі, дощі, при обмерзанні деталей знака в холодну погоду та в інших небезпечних для життя випадках.

При роботі на спостережному майданчику знака люк повинен бути закритий, і працівникам у цей час забороняється знаходитися під знаком. Також забороняється під час роботи на знаку спиратися і влазити на поручні. Тент для захисту від вітру і сонця під час роботи на знаку повинен закріплюватись з підлоги майданчика спостерігача без підйому на поручні і стовпи.

При спостереженнях у вітряну або холодну погоду, особливо у весняний та осінній періоди, коли можливі обмерзання деталей сигналу або інші випадки, при яких спуск із знака є небезпечним, для його виконання потрібно застосовувати страхувальний канат, перекинутий через одну зі стійок внутрішньої піраміди і верхній вінець знака з боку люка, другий кінець каната утримують робітники, що знаходяться внизу.

При сильному вітрі і дощі знаходитися на знаку заборонено. При наближенні грози потрібно спуститися на землю і знаходитися в наметі, з дотриманням всіх запобіжних засобів. При виконанні світло-або радіодалекомірних вимірювань намети необхідно встановлювати не ближче ніж за 60 м від геодезичного знака [6].

5. ОХОРОНА НАВКОЛИШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА

Витрати на реалізацію природоохоронних програм і заходів потребують значних коштів. Однак, протягом найближчих 5-10 років країна буде дуже обмежена у коштах, необхідних для поліпшення стану навколишнього природного середовища та забезпечення раціонального використання природних ресурсів. Тому, необхідно чітко визначити пріоритетні напрями та проблеми з метою відпрацювання реалістичних, ефективних та економічно вигідних рішень. З цією метою, виходячи з реального екологічного стану території України, необхідно враховувати такі основні критерії і чинники:

- погіршення здоров'я людей через значну забрудненість довкілля;
- втрати, що призводять до зниження продуктивності народного господарства, зумовлені збитками або руйнуванням фізичного капіталу і природних ресурсів;
- погіршення стану або загроза завдати непоправної шкоди біологічному та ландшафтному різноманіттю і, зокрема лукам, пасовищам, озерам, водоймам, річкам, землям, лісовим, прибережним і морським екосистемам, гірським районам;
- еколого-економічну ефективність природоохоронних заходів.

До основних пріоритетів охорони довкілля та раціонального використання природних ресурсів належать:

- гарантування екологічної безпеки ядерних об'єктів і радіаційного захисту населення та довкілля, зведення до мінімуму шкідливого впливу наслідків аварії на Чорнобильській АЕС;
- поліпшення екологічного стану басейнів рік України та якості питної води;
- стабілізація та поліпшення екологічного стану в містах і промислових центрах Донецько-Придніпровського регіону;
- будівництво нових та реконструкція діючих потужностей

комунальних очисних каналізаційних споруд;

- запобігання забрудненню Чорного та Азовського морів і поліпшення їх екологічного стану;

- формування збалансованої системи природокористування та адекватна структурна перебудова виробничого потенціалу економіки, екологізація технологій у промисловості, енергетиці, будівництві, сільському господарстві, на транспорті;

- збереження біологічного та ландшафтного різноманіття, заповідна справа.

Для досягнення цього передбачається вирішення таких завдань:

- зменшення до мінімуму рівня радіаційного забруднення;
- захист повітряного басейну від забруднення, насамперед у великих містах і промислових центрах;

- захист і збереження земельних ресурсів від забруднення, виснаження і нераціонального використання;

- збереження і розширення територій з природним станом ландшафту, посилення природоохоронної діяльності на заповідних і рекреаційних територіях;

- підвищення стійкості та екологічних функцій лісів;
- знешкодження, утилізація та захоронення промислових та побутових відходів;

- запобігання забрудненню морських і внутрішніх вод, зменшення та припинення скиду забруднених стічних вод у водні об'єкти, захист підземних вод від забруднення;

- збереження та відродження малих річок, здійснення управління водними рес-ми на основі басейнового принципу;

- завершення створення державної системи моніторингу навколишнього природного середовища;

- створення системи прогнозування, запобігання та оперативних дій у разі надзвичайних ситуацій природного і природно-техногенного

походження;

- забезпечення екологічного супроводу процесу конверсії військово-промислового комплексу;

- здійснення заходів щодо екологічного контролю за діяльністю Збройних Сил України;

- розробка механізмів реалізації схем природокористування;

- впровадження дійових економічних складових впливу на систему природокористування;

- створення системи екологічної освіти, виховання та інформування.

Державна політика у галузі охорони довкілля, використання природних ресурсів та забезпечення екологічної безпеки реалізується через окремі міждержавні, державні, галузеві, регіональні та місцеві програми, які спрямовуються на втілення визначених пріоритетів [9].

ВИСНОВКИ

Слід зазначити, що особливості землекористування автомобільного транспорту такі, що вимагають певних правових відносин між різними формами власності, адже існуючі земельні ділянки в результаті діяльності людини, особливо землі сільськогосподарського призначення, вилучаються з господарського використання, скорочуються у зв'язку з необхідністю будівництва нового житла, будівництва об'єктів лінійної транспортної інфраструктури, внаслідок процесів урбанізації і зростання числа людей.

Як уже згадувалося, функції автомобільного транспорту та управління дорожнім господарством негативно впливають на навколишнє середовище, особливо на прилеглі території – сільськогосподарські угіддя, а саме орні землі, багаторічні насадження, сіножаті та пасовища, в результаті чого вони можуть одержати забруднення важкими металами, унаслідок чого значно знижується їх якість і продуктивність. В результаті землевласники та землекористувачі зазнають збитків і втрат, які повинні бути їм відшкодовані, як це передбачено чинним земельним законодавством.

Серед проблем поліпшення землекористування в дорожньому секторі господарства слід приділяти більше уваги визначенню основних критеріїв використання придорожніх смуг і їх незаконного використання. Це насамперед стосується встановлення розмірів і складу в рамках проектною документації в частині будівництва (реконструкції) охоронних зон вздовж автомобільних доріг, а також визначення відповідних санітарно-захисних зон у містобудівній документації, а також у документах із землеустрою та на кадастрових планах.

У кваліфікаційній роботі запроєктовані будівлі та споруди слід розташувати із врахуванням існуючої містобудівної ситуації, із дотриманням містобудівних і протипожежних норм, що допускається по межі червоних ліній, визначених генеральним планом населеного пункту та детальним планом територій.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Вулиці та дороги населених пунктів: ДБН В.2.3-5:2018. URL: http://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=77079.
2. Державні санітарні правила планування та забудови населених пунктів: Наказ МОЗ України № 173 від 19.06.1996 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0379-96#Text>.
3. Земельний кодекс України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2768-14#Text>.
4. Інструкція з виконання топографо-геодезичного знімання у масштабах 1:5000, 1:2000, 1:1000, 1:500: Наказ Головного управління геодезії, картографії та кадастру при Кабінеті Міністрів України № 56 від 09.04.1998 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0393-98#Text>.
5. Інструкція про встановлення, відновлення меж земельних ділянок в натурі або на місцевості та їх закріплення межовими знаками: Наказ Державного комітету України із земельних ресурсів № 376 від 18.05.2010 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0391-10#Text>.
6. Катренко Л.А., Пістун І.П. Охорона праці в галузі освіти: Навчальний посібник. 2-ге вид., доп. - Суми: ВТД «Університетська книга», 2004. 304 с.
7. Костецька Я. М. Геодезичні прилади. Частина II. Електроні геодезичні прилади. Львів, 2000. 321 с.
8. Новаковська І.О., Іщенко Н.Ф., Стецюк М.П. Еколого-економічні засади землекористування автомобільного транспорту та дорожнього господарства: монографія. Київ, 2020. 232 с.
9. Основні пріоритети охорони навколишнього середовища. URL: <https://osvita.ua/vnz/reports/ecology/21104/>.
10. Планування і забудова сільських поселень: ДБН Б.2.4-1-94. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/FIN35001>.
11. Планування і забудова територій: ДБН Б.2.2-12:2019. URL:

<https://dreamdim.ua/wp-content/uploads/2019/07/DBN-B22-12-2019.pdf>.

12. Про Державний земельний кадастр: Закон України № 3613-VI від 07.07.2011 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3613-17#Text>.

13. Про державну реєстрацію речових прав на нерухоме майно та їх обтяжень: Закон України № 1952-IV від 25.12.2015 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1952-15#Text>.

14. Про затвердження Порядку розроблення, оновлення, внесення змін, затвердження містобудівної документації: постанова Кабінету Міністрів України № 926 від 01.09.2021 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/926-2021-%D0%BF#Text>.

15. Про затвердження порядку щодо ведення Державного земельного кадастру: постанова КМУ № 1051 від 17.10.2012 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1051-2012-%D0%BF#Text>.

16. Про затвердження Порядку щодо використання Державної геодезичної референцної системи координат УСК-2000 при виконанні робіт із землеустрою: Наказ Міністерства аграрної політики та продовольства України № 509 від 02.12.2016 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1646-16#Text>.

17. Про землеустрій: Закон України № 858-IV від 22.05.2003 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/858-15#Text>.

18. Про регулювання містобудівної діяльності: Закон України № 3038-IV від 17.02.2011 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3038-17#Text>.

19. Про топографо-геодезичну, картографічну діяльність: Закон України № 353-XIV від 23.12.1998 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/353-14#Text>.

20. Савчук С. Г. Вища геодезія. Сфероїдна геодезія: підручник. Львів, 2000. 248 с.

21. Склад та зміст детального плану території: ДБН Б.1.1-14:2012. URL: http://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=28514.

22. Склад, зміст містобудівної документації на місцевому рівні: ДБН

Б.1.1-14:2021. URL: http://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=98054.