

УДК 332.3

Ємець О.А.,
гол. інженер ПП “ГЦНТП”, м. Луцьк

ЗМІНА ВАРТОСТІ ЗЕМЕЛЬ ПРИ СТВОРЕННІ НАЦІОНАЛЬНОЇ МЕРЕЖІ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

Ключові слова: міжнародні транспортні коридори, грошова оцінка земель, забруднення, санітарно-гігієнічні та функціонально-планувальні фактори.

Наведені результати дослідження впливу екологічних та соціально-економічних факторів на грошову оцінку земельних ділянок населених пунктів при реконструкції автомобільних доріг під параметри міжнародних транспортних коридорів.

Постановка проблеми. Відповідно до Конституції України земля є основним національним багатством країни, яке охороняється державою. Екологічна ситуація в Україні є вкрай складною, навантаження на навколишнє природне середовище зростає. Забруднення і виснаження земельних ресурсів продовжує загрожувати здоров'ю населення, екологічній безпеці та економічній стабільності держави. Основними принципами, на яких базується державна політика в сфері охорони земель, є пріоритет охорони земельних ресурсів перед економічними вигодами. Покращення транспортної мережі регіону, розвиток автомобільних доріг водночас є проблемою охорони навколишнього середовища, оцінки впливу на формування вартості земель.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання врахування екологічних факторів при грошовій оцінці земель висвітлено в земельному законодавстві України [1], працях Ю. Дехтяренка, М. Лихогруда, Ю. Манцевича, Ю. Палехи та ін. Вивченню впливу екологічних факторів при експертній грошовій оцінці земельних ділянок присвячена робота Б. Семененко, Є. Мішеніна, Н. Мішеніної [3]. В зарубіжній практиці оцінки нерухомості вплив токсичних речовин на її вартість розглядається в [4]. Створення мережі міжнародних транспортних коридорів регламентується [5]. Вивченню розвитку транспортної мережі України та, зокрема, Волинської області і формуванню регіонального транспортного плану присвячені роботи В. Коміто, Т. Мазяра, М. Скочука, С. Яроша. Екологічні аспекти розбудови доріг висвітлені в [7, 8, 9]. Огляд літератури, присвяченій цій тематиці, показує, що автори окремо не виділяють вплив розвитку дорожньої мережі на грошову оцінку земельних ділянок.

Постановка завдання. За оцінками фахівців щорічні втрати України від нерационального природокористування складають 15 – 20% національного доходу і є одними з найзначніших у світі [3]. Питання впливу будівництва нових та реконструкції існуючих автомобільних доріг на вартість суміжних земельних ділянок вимагає більш детального вивчення. При цьому екологічні проблеми необхідно розглядати в контексті вирішення гострих соціально-економічних проблем та виявити причинно-наслідкові зв'язки між економікою та екологією в розрізі окремих галузей народного господарства. Грошова оцінка земельних ділянок є таким індикатором, який реагує, з однієї сторони, на розвиток економіки регіону, зокрема, транспортно-дорожньої інфраструктури, а з другої – залежить від екологічних та санітарно-гігієнічних показників господарського комплексу нашої держави.

Виклад основного матеріалу. Територією Волинської області проходять міжнародні автомобільні транспортні коридори (МТК) Балтійське море – Чорне море та МТК Європа – Кавказ – Азія (ТРАССЕКА). Дані коридори на території Волинської області суміщені з існуючими автомобільними дорогами державного значення М – 07 Київ – Ковель – Ягодин та М – 19 Доманове – Ковель – Чернівці – Теремблече від Ковеля до межі з Рівненською областю в напрямку на Дубно. Територією Волинської області в напрямку Захід – Схід проходить міжнародна автомагістраль Кордон Польщі – Ковель – Коростень – Київ, яка співпадає з автодорогою державного значення М – 07 Київ – Ковель – Ягодин. В напрямку Північ – Південь проходить два міжнародних автомобільних напрями Кордон Литви – Ліда – Слонім – Битень – Кобрин – Ковель – Луцьк – Тернопіль – Чернівці – кордон Румунії та Кордон Литви – Ліда – Слонім – Битень – Кобрин – Ковель – Луцьк – Тернопіль – Чернівці – Кишинів – Одеса, які співпадають з автодорогою державного значення М – 19 Доманове – Ковель – Чернівці – Теремблече [5, 6].

Міжнародні автомобільні транспортні коридори на території Волинської області проходять існуючими автомобільними дорогами (рис. 1), на яких для доведення до міжнародних стандартів проводиться реконструкція під параметри вищих технічних категорій. При створенні національної мережі МТК основне навантаження припадає на існуючі державні автомобільні дороги, тобто нових магістральних коридорів, на сьогоднішній день, будують небагато, а розвивають та вдосконалюють існуючі, зокрема, при реконструкції автомобільної дороги М – 07 Київ – Ковель – Ягодин проходить поступовий перехід від другої та третьої технічних категорій до категорії 1б. Існуюча смуга відведення автомобільних доріг постійно розширюється для задоволення технічних параметрів проектних елементів автодоріг під першу технічну категорію, що в свою чергу змінює зони впливу автомагістралі на оточуюче

середовище. Як відмічено в [4], розвиток інфраструктури, розширення мереж комунального обслуговування та транспортних коридорів можуть впливати на результати оцінки нерухомого майна, зокрема, земельних ділянок.

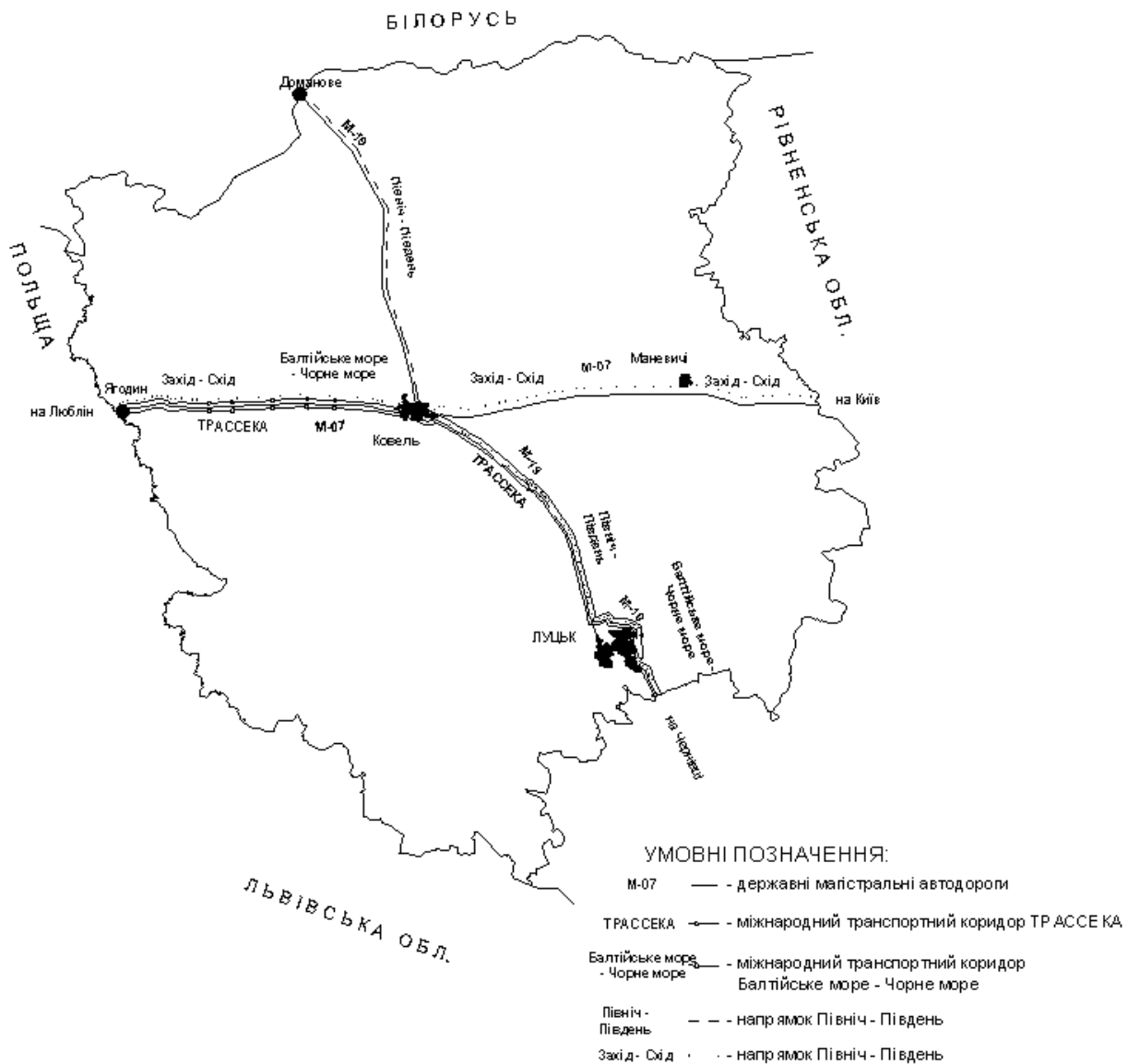


Рис. 1. Схема МТК на території Волинської області

Вплив автомобільних доріг і автотранспорту, що рухається ними на вартість суміжних земельних ділянок проявляється у складній взаємодії ряду чинників, які можна розділити на дві групи: дорожні та транспортні [7, 8, 9]. До дорожніх чинників відносяться зайняття під будівництво автомобільної дороги земельних угідь та зміни природного ландшафту і рельєфу місцевості протягом будівництва. До транспортних чинників віднесемо: шум і загазованість повітряного басейну; забруднення придорожніх територій шкідливими

речовинами, що містяться у відпрацьованих газах автомобілів; пил та дим (рис. 2).



Рис. 2. Вплив автомобільного транспорту на навколишнє середовище

Автомагістраль в екологічному аспекті слід розглядати не тільки як інженерну споруду, а як витягнуте в лінію підприємство, яке виконує транспортну роботу і взаємодіє з оточуючим середовищем. Вплив автодоріг при визначенні вартості суміжних територій в межах населених пунктів встановлюється відповідно до [1] шляхом застосування корегуючих локальних коефіцієнтів за вплив функціонально-планувальних та санітарно-гігієнічних факторів.

Проаналізуємо існуючі та прогнози підстави для застосування коефіцієнтів за вплив санітарно-гігієнічних факторів на вартість земель суміжних територій при реконструкції автомобільної дороги М – 07 Київ – Ковель – Ягодин. Вихідними даними для застосування коефіцієнтів будемо вважати існуючі та прогнози величини концентрацій забруднюючих речовин [8] в повітрі, ґрунті, рівні акустичного та електромагнітного забруднення.

При аналізі оцінки впливу на навколишнє середовище автомобільних доріг встановлено, що найзначніші кількісні зміни показників впливу та зон їхнього поширення проявляються через забруднення ґрунтів сполуками свинцю, зміні рівня шуму та концентрацій хімічних речовин в атмосфері (табл. 1, 2, 3).

Таблиця 1

Викиди у ґрунт сполук свинцю

Поширення викидів	Зона впливу	Санітарно-захисна зона	Резервно-технологічна смуга	ГДК, мг/кг
Викиди при реконструкції, мг/кг	0,0008	0,45	37,8	32
Викиди при відмові від реконструкції, мг/кг	0,0014	0,75	50,0	32

Таблиця 2

Рівень транспортного шуму

Транспортний шум, дБА						
Зона впливу, роки		Санітарно-захисна зона, роки		Резервно-технологічна смуга		Граничний рівень
2005	2025	2005	2025	2005	2025	
1,8	0	24,7	14,1	59,4	50,9	55 вдень 45 вночі
1,8	0	24,7	14,1	59,4	49,1	

Таблиця 3

Результати викидів в атмосферу хімічних речовин

Хімічна речовина	2005 р.	2025 р.	ГДК
CO, мг/куб. м	0,0546	0,1447	5
NO, мг/куб. м	0,0036	0,0096	0,085
SO ₂ , мг/куб. м	0,0002	0,0004	0,15
CH, мг/куб. м	0,009	0,024	1,0
Сажа, мкг/куб. м	0,34	0,89	150
Бенз(а)пірен, мкг/куб. м	0,00002	0,00006	0,001
Pb (потужність емісії в повітряне середовище), мкг/куб. м	0,065	0,174	1,0

Підставою для застосування коефіцієнтів за місцезнаходження земельної ділянки в зоні дії санітарно-гігієнічних факторів є перевищення гранично-допустимих і фонових концентрацій хімічних речовин в ґрунті, повітрі та перевищення рівня акустичного шуму. Визначимо та порівняємо значення загальних коефіцієнтів за вплив санітарно-гігієнічних факторів на суміжні території при різних варіантах експлуатації автомобільної дороги (табл. 4).

Таблиця 4

Значення загального коефіцієнту за вплив санітарно-гігієнічних факторів

Зона обмеження та її розміри від осі автодороги	Відстань від осі автодороги, м				
	20	40	120	500	1000
Існуючий стан на 2005 рік	0,54	0,67	0,85	0,95	1,0
Стан при відмові від реконструкції на 2025 рік	0,52	0,62	0,80	0,88	0,95
Стан після проведення реконструкції на 2025 рік	0,52	0,62	0,85	1,0	1,0

При визначенні загального коефіцієнту за вплив санітарно-гігієнічних факторів при різних варіантах експлуатації дороги використовувались коефіцієнти за знаходження земельних ділянок в санітарно-захисній зоні, в зоні обмеження забудови за ступенем забруднення атмосферного повітря, в ареалі забруднення ґрунтів, в зоні перевищення припустимого рівня шуму.

Визначимо вплив функціонально-планувальних факторів при існуючому варіанті експлуатації дороги (табл. 5).

Таблиця 5

Значення коефіцієнтів за вплив функціонально-планувальних факторів при існуючих умовах експлуатації автомобільної дороги

Зона обмеження та її розміри від осі автодороги	Відстань від осі автодороги, м				
	20	40	120	500	1000
Зона магістралей підвищеного містоформуючого значення	1,10	1,10	1,10	1,05	1
Зона пішохідної доступності швидкісного міського та зовнішнього пасажирського транспорту	1,15	1,15	1,15	1,10	1,04
Загальний коефіцієнт	1,26	1,26	1,26	1,15	1,04

Визначимо вплив функціонально-планувальних факторів при реконструкції дороги на 2025 рік (табл. 6).

Таблиця 6

Значення коефіцієнтів за вплив функціонально-планувальних факторів при реконструкції автомобільної дороги

Зона обмеження та її розміри від осі автодороги	Відстань від осі автодороги, м				
	20	40	120	500	1000
Зона магістралей підвищеного містоформуючого значення	1,20	1,20	1,20	1,05	1
Зона пішохідної доступності швидкісного міського та зовнішнього пасажирського транспорту	1,15	1,15	1,15	1,12	1,05
Загальний коефіцієнт	1,38	1,38	1,38	1,18	1,05

Визначимо загальний локальний коефіцієнт шляхом перемноження загального коефіцієнту за вплив санітарно-гігієнічних факторів та значень

коефіцієнтів за вплив функціонально-планувальних факторів при зміні технічної категорії дороги на вартість суміжних територій (табл. 7).

Таблиця 7

Значення загального локального коефіцієнту за вплив локальних факторів при різних варіантах експлуатації дороги

Зона обмеження та її розміри від осі автодороги	Відстань від осі автодороги, м				
	20	40	120	500	1000
Існуючий стан на 2005 рік	0,68	0,84	1,07	1,09	1,04
Стан при відмові від реконструкції на 2025 рік	0,66	0,78	1,01	1,01	0,99
Стан після проведення реконструкції на 2005 рік	0,75	0,92	1,17	1,12	1,04
Стан після проведення реконструкції на 2025 рік	0,72	0,86	1,17	1,18	1,05

Забезпечення сприятливих умов руху на магістралях, рівномірна швидкість, виключення затримок і необґрунтованих змін режиму руху зумовить суттєве зменшення шкідливих викидів у повітря. З табл. 7 випливає, що при зміні технічної категорії автодороги з нижчої на вищу вартість суміжних земельних ділянок виросте відразу після проведення реконструкції за рахунок збільшення впливу функціонально-планувальних факторів. На прогнозний період до 2025 року вартість суміжних з автодорогою земельних ділянок збільшиться за рахунок зменшення впливу санітарно-гігієнічних факторів та збільшення впливу функціонально-планувальних факторів на всій протяжності зони впливу автодороги.

При збільшенні грошової оцінки земель зростуть надходження до Державного бюджету України та бюджетів місцевих рад. Так, після реконструкції автомобільної дороги вартість розташованих поруч земельних ділянок лише за рахунок зміни локальних коефіцієнтів місцезорозташування в економіко-планувальній зоні населеного пункту зросте в зоні впливу автомобільної дороги до 10%, а на прогнозний період – до 17%.

Висновки. 1. Визначені межі впливу МТК на вартість земель населених пунктів. 2. Обґрунтовано застосування локальних коефіцієнтів та визначено загальний коефіцієнт на місцезорозташування земельної ділянки в межах економіко-планувальної зони при будівництві та реконструкції автодоріг. 3. Досліджено зміну вартості земель населених пунктів при зміні категорії автодороги під час її реконструкції. 4. Досліджено покращення екологічного стану територій після будівництва міжнародних транспортних коридорів.

5. Обґрунтовано збільшення надходжень до бюджетів всіх рівнів за використання земель при будівництві міжнародних транспортних коридорів.

Література

1. Порядок нормативної грошової оцінки земель сільськогосподарського призначення та населених пунктів // Земельні відносини в Україні. – К.: Урожай, 1998. – С. 391 – 431.
2. Дегтяренко Ю.Ф., Лихогруд М.Г., Манцевич Ю.М., Палеха Ю.М. Методичні основи грошової оцінки земель в Україні. – К: Профі, 2007. – 624 с.
3. Экономический механизм экологизации производства / Мишенин Е.В., Семененко Б.А., Мишенина Н.В. - Сумы: ИПП "Мрія-1" ЛТД, 1996. - 140 с.
4. Міжнародні стандарти оцінки / пер. з англ. С.О. Пузенка. – 8-е вид. – К.: АртЕк, 2008. – 432 с.
5. Програма створення та функціонування національної мережі транспортних коридорів в Україні: // Урядовий кур'єр. – 1998. – № 67, 68.
6. Костюченко Л.М. Транспортні коридори – це шлях до європейської інтеграції // Автошляховик України. – 1998. - №3. С. 2-5.
7. Орнатский Н.П. Автомобильные дороги и охрана природы. – М.: Транспорт, 1982 – 176 с.
8. Звіт про науково-дослідну роботу: „Оцінка екологічного стану магістральних автомобільних доріг у Волинській області та розробка проекту з впровадження заходів щодо захисту навколишнього природного середовища при ремонті та експлуатаційному утриманні магістральних автомобільних доріг”. – К.: Укравтодор, 2006. – 52 с.
9. Екологічні вимоги до автомобільних доріг. ВБН В.2.3 – 218 – 007 – 98. – К.: Мінекобезпеки. Укравтодор, 1998 – 35 с.

Аннотация

Приведены результаты исследований влияния экологических и социально-экономических факторов на денежную оценку земельных участков населённых пунктов при реконструкции автомобильных дорог под параметры международных транспортных коридоров.

Summary

The results of research of influencing of ecological and social-economic factors are resulted on the money estimation of lands of lots of settlements in the affected of international transport corridors zones.