

Budownictwo i Architektura 3 (2008) 5-14

Wycena nieruchomości przeznaczonych pod drogi publiczne w aspekcie naliczania odszkodowań

Jacek Zyga

*Katedra Geodezji, Wydział Inżynierii Budowlanej i Sanitarnej, Politechnika Lubelska,
ul. Nadbystrzycka 40, 20-618 Lublin, e-mail: jacek.zyga@wp.pl*

Streszczenie: Niniejszy artykuł podejmuje próbę określenia wartości rynkowej nieruchomości w procesie przygotowania nowej inwestycji drogowej. Wykorzystując założenia tzw. "podejścia dochodowego" przedstawiono w nim analizę specyficznych mechanizmów kreujących wartość gruntów wykorzystywanych do lokalizacji dróg. Przeprowadzono także analizę prawnych uwarunkowań zastosowania tej metody.

Słowa kluczowe: wycena nieruchomości, wartość rynkowa, grunty, drogi krajowe.

1. Wstęp

Nowelizacja Ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych wykreowała nową, trudną sytuację prawną dla zarządców dróg publicznych oraz rzeczoznawców majątkowych. W wyniku zaistniałych zmian z mocy samego prawa zlikwidowany został (a przynajmniej drastycznie ograniczony) rynek obrotu nieruchomościami nabywanymi na cele budowy dróg publicznych. Pojawia się zatem problem, zarówno formalno-prawny jak i czysto warsztatowy w jaki sposób określić wartość gruntu jak i pozostałych jego części składowych dla potrzeb naliczenia odszkodowania za wywłaszczenie obywateli z jego praw związane z przygotowaniem inwestycji drogowej. Samo sformułowanie „odszkodowanie” jest nie najlepsze w omawianej sytuacji. Jego konotacje, wynikające z obowiązujących w przeszłości przepisów prawa administracyjnego jak i samej praktyki, nie są w pełni zbieżne z pojęciem odszkodowania wynikającego z przepisów prawa cywilnego.

Niniejszy artykuł stanowi próbę analizy mechanizmów kreowania wartości nieruchomości w procesie przygotowania inwestycji nie tylko drogowej oraz próbę wskazania kierunku poszukiwania wartości nieruchomości dla potrzeb nabywania ich przez zarządców dróg.

2. Istota cenności gruntów przeznaczonych pod drogi

Przejmowanie gruntów (w trybie zakupu poprzedzonego negocjacjami, w trybie wywłaszczenia) przez podmioty publiczne, w imię realizacji jawnych celów publicznych różni się od podobnej działalności prywatnych podmiotów gospodarczych. Skupowanie gruntów przez podmiot prywatny jest rozciągnięte w czasie. Proces przejmowania praw do gruntów podejmowany przez podmiot publiczny ma natomiast dużo bardziej ograniczony horyzont czasowy a w świetle nowych

ustaw (np.: Ustawa o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych) wręcz sprowadza się do symbolicznego momentu czasu (moment wydania stosownej decyzji administracyjnej zatwierdzającej lokalizację drogi). Z tego faktu wywodzi się zasadnicza różnica w ocenie wartości przejmowanych gruntów i to z dużą niekorzyścią dla podmiotów „oddających” nieruchomości na realizację celów publicznych. Tymczasem stawia się tezę, że skupienie gruntów niezależnie od rodzaju podmiotu skupującego, dla poprzednich właścicieli powinno mieć podobny efekt ekonomiczny.

W obrocie prywatnym skupowanie gruntów w zaplanowanym obszarze, nigdy nie odbywa się po jednej cenie jednostkowej. Cena ta wzrasta wraz z upływem czasu:

- od poziomu minimalnego (gdy sprzedający nie w pełni uświadamiają sobie alternatywne możliwości zagospodarowania terenu),
- poprzez fazy pośrednie (wraz z upublicznieniem nowych informacji na temat planów inwestora),
- aż do skrajnie maksymalnego poziomu (gdy sprzedający zaczynają rozumieć, że nowy inwestor, dla osiągnięcia celu jakim jest skompletowanie gruntów, gotów jest przekroczyć próg wartości rynkowej tych gruntów).

W przypadku inwestora prywatnego ważna jest łączna kwota zakupu kompletu gruntów. Inwestor taki racjonalnie próbuje dokonywać pierwszych zakupów okazynie by za ostatnie (niezbędne fragmenty) móc świadomie przepłacić. Dodatkowo w tego typu zakupach z reguły występuje pośrednik i tajemnicą publiczną jest fakt, że suma jego wydatków na zakup poszczególnych gruntów jest istotnie mniejsza niż kwota odsprzedaży inwestorowi całości. Różnica jaką nadpłaca inwestor jest wynikiem praktycznego połączenia gruntów w obszar umożliwiający realizację konkretnej inwestycji.

Podmiot publiczny nabywając grunty pod inwestycje w sposób nierynkowy – administracyjny również nie powinien ignorować reguł rynkowych a samo wprowadzenie konkretnych reguł przewłaszczeniowych nie powinno wpływać na kwestie odszkodowawcze rozpatrywane oddzielnie. Dlatego też zwraca się szczególną uwagę na znaczenie treści art. 134 ust.1 Ustawy o gospodarce nieruchomościami:

„Przy określaniu wartości rynkowej nieruchomości uwzględnia się w szczególności jej rodzaj, położenie, sposób użytkowania, przeznaczenie, stopień wyposażenia w urządzenia infrastruktury technicznej, stan nieruchomości oraz aktualnie kształtujące się ceny w obrocie nieruchomościami.”

a zwłaszcza na jego ustępie 4:

„Jeżeli przeznaczenie nieruchomości, zgodne z celem wywłaszczenia, powoduje zwiększenie jej wartości, wartość rynkową nieruchomości określa się według alternatywnego sposobu użytkowania wynikającego z tego przeznaczenia.”

Stan opisany w ustępie 4 ma bowiem zastosowanie w dużo większej liczbie przypadków niż skłonni są to obecnie zaakceptować politycy, urzędnicy administracji publicznej czy zarządcy dróg. A wynika on tak samo z synergicznego działania skompletowania gruntów tworzących pożądany kształt i wielkość. Wbrew temu co odczytują w tej ustawie niektórzy decydenci Ustawa o gospodarce nieruchomościami dopuszcza myślenie o nabyciu gruntów za kwoty wyższe niż wartości jakie miały te grunty dotychczas. Wspomniany czynnik synergii mieści się bowiem

w „alternatywnym sposobie użytkowania wynikającym z nowego przeznaczenia”. I zależność ta odnosi się nie tylko do gruntów w terenach rolnych.

Głównym czynnikiem determinującym wzrost cenności gruntów, (gruntów, w odniesieniu których czynione są plany objęcia ich inwestycjami o charakterze drogowym) jest sam fakt uwzględnienia pewnego obszaru (pasa gruntu) w projekcie lokalizacji konkretnej drogi. I dzieje się tak niezależnie od trybu wskazania tej lokalizacji. Jednak wartość pojedynczej działki nie wzrasta w sposób szczególnie wyłącznie z tytułu wskazania nowego alternatywnego sposobu jej zagospodarowania. Z charakteru drogi jako takiej wynika bowiem, że dla inwestora ma wartość wyłącznie jako obszar ciągły. Zatem nieruchomości rozpatrywane indywidualnie (w kontekście odsprzedaży podmiotom innym niż wielcy inwestorzy, w tym zarządcy dróg lub podmioty działające w ich imieniu) sumą swych aktualnych wartości mogą nie osiągnąć poziomu cenności kompletnego zbioru gruntów we wskazanym pasie drogowym.

O ile zatem na wzrost wartości konkretnej nieruchomości, poza typowymi czynnikami wartościotwórczymi (patrz art. 134 ust 1 Ustawy o gospodarce nieruchomościami), wpływać będą:

- wydzielenie geodezyjne fragmentu gruntu o nowym przeznaczeniu, umożliwiające wprowadzenie go do obrotu prawnego,
- wyłączenie z produkcji rolniczej lub leśnej umożliwiające działania pozarolnicze

o tyle w przypadku zbioru nieruchomości, to skoordynowany charakter ich wykup (lub innego sposobu przewłaszczenia) czyni z nich elementy obiektu odmiennego gatunkowo, uwypuklając wspólną cechę ciągłości umożliwiającą realizację inwestycji drogowej.

Cecha ciągłości powoduje, że droga jako przestrzeń publiczna, ogólnie dostępna, jest przedmiotem zainteresowania dużej liczby użytkowników. I to właśnie liczba potencjalnych użytkowników drogi i fakt, że przyszła droga potrafi zaspokoić ich potrzeby czynią cechę ciągłości tak ważną.

3. Określenie wartości drogi

Poruszony wyżej poziom wartości i gruntów wywieść można na drodze rozumowania analogicznego do algorytmu metody pozostałościowej w podejściu mieszanym, którego legitymizacją prawną jest art. 152 ust. 3 Ustawy o gospodarce nieruchomościami i § 16 Rozporządzenia w sprawie wyceny nieruchomości i sporządzania operatu szacunkowego.

Wartość samego gruntu (kompletnego) przeznaczonego pod zabudowę obiektami drogowymi wraz z elementami towarzyszącymi (W_{GR}) odpowiada różnicy wartości wynikającej z możliwych do osiągnięcia dochodów za korzystanie z drogi (W_{DR}) oraz kosztów wykonania tej drogi (kosztów bezpośrednich i pośrednich oraz prac przygotowawczych i koordynacyjnych) (K_{B+PP}):

$$W_{GR} = W_{DR} - K_{B+PP} \cdot \quad (1)$$

Wartość powyższa odpowiada maksymalnej kwocie wykupu całości (kompletu) gruntów i może być różna od wartości poszczególnych działek w obrocie prywatnym, przy założeniu dotychczasowego sposobu wykorzystania (W_{DZ}):

$$W_{GR} \neq \sum W_{DZ} . \quad (2)$$

Z uwagi na efekt synergii skompletowanych gruntów powyższa zależność przybiera kształt:

$$W_{GR} > \sum W_{DZ} \quad (3)$$

o czym mówi art. 134 ust.4 Ustawy o gospodarce nieruchomościami.

Jak zaznaczono to wyżej wartość drogi jest zdeterminowana jej podstawową funkcją. Droga jest elementem przestrzennym, który może łączyć poszczególne:

- miejsca wytwarzania dóbr i ich dystrybucji,
- miejsca zamieszkania i wszelkie miejsca ważne ze względów życiowych:
 - miejsca pracy,
 - miejsca kultu,
 - miejsca publiczne: urzędy, szkoły etc.,
 - punkty handlowe i usługowe,
 - miejsca rekreacji.

Użyteczności drogi nie sposób zatem przecenić. Konstatacja ta nie może pozostać bez wpływu na analizę wartości gruntu pozyskiwanego na potrzeby budowy dróg.

Brak dróg lub ich wydłużenie będzie źródłem strat dla gospodarki i uczestników życia zarówno gospodarczego jak i społecznego. Poziom tych strat uznać można za próg opłacalności z tytułu korzystania z konkretnej drogi (dopuszczalności obciążenia), akceptowany przez wskazane wyżej podmioty.

Zysk gospodarki z tytułu wykonania drogi skracającej lub ułatwiającej przejazd pomiędzy dwoma punktami o odpowiednim znaczeniu gospodarczym, lub jak to opisano wyżej stratę z powodu braku drogi, można określić jako funkcję:

- skrócenia czasu podróży podmiotów korzystających z drogi,
- zwiększenia przepustowości drogi (powiększenie liczby użytkowników drogi),
- a w niektórych przypadkach także skrócenia dystansu pomiędzy wskazanymi miejscami (efekt ten objawia się wprost jako mniejsze zużycie paliwa poszczególnych pojazdów poruszających się po danej drodze; skrócenie dystansu również jest czynnikiem obniżającym jednostkową emisję spalin, co przekłada się na korzyści w skali makro wynikające z poprawy stanu środowiska naturalnego - kwestia ta jako efekt uboczny pozostaje jednak poza niniejszą dyskusją).

Oszczędność z tytułu czasu nie poświęconego na wydłużone pokonywanie pewnego dystansu zależne jest od typu użytkownika drogi i rodzaju jego aktywności. Przystoje pojazdów i wydłużone przejazdy (jako nie planowane wstrzymanie innej aktywności) przeliczane jest przez właścicieli pojazdów na straty. Na podstawie badań ankietowych można ustalić tego typu straty, wywołane koniecznością korzystania z dłuższych tras transportowych, deklarowane przez poszczególne grupy podmiotów (przedsiębiorców, osób prywatnych).

Jeżeli skrócenie trasy wynosi ΔS to, przy średniej prędkości pojazdów V_i^{sr} w danej i -tej grupie pojazdów, oszczędność czasu na przejeździe nową drogą (lub inaczej patrząc – strata spowodowana korzystaniem ze starych tras alternatywnych) wynosi:

$$\Delta T_i = \frac{\Delta S}{V_i^{sr}}, \quad (4)$$

gdzie: V_i^{sr} oznacza średnią prędkość pojazdów w i -tej grupie użytkowników drogi, ΔS oznacza skrócenie trasy.

Przy zadeklarowanych stratach jednostkowych K_i w poszczególnych grupach użytkowników drogi, oszczędność z tytułu skrócenia (ułatwienia) czasu podróży przez poszczególnych użytkowników wynosi:

$$O_{CZASi} = \Delta T_i K_i. \quad (5)$$

Łączna oszczędność z tytułu skrócenia (ułatwienia) czasu podróży wszystkich użytkowników (z poszczególnych grup) może być oznaczona jako:

$$O_{CZAS} = \Delta S \sum_{i=1}^n \frac{K_i}{V_i^{sr}} I_i, \quad (6)$$

gdzie: K_i oznacza stratę np. dzienną wywołaną wydłużeniem czasu przejazdu w i -tej grupie użytkowników drogi, V_i^{sr} oznacza średnią prędkość pojazdów w i -tej grupie użytkowników drogi, I_i oznacza ilość użytkowników drogi w i -tej grupie, n oznacza liczbę grup użytkowników drogi, ΔS oznacza skrócenie trasy.

Oszczędność z tytułu zmiany drogi przejazdu jest kwestią bardziej problematyczną, gdyż nie zawsze nowy układ komunikacyjny zaprojektowany w określonym regionie zawiera rozwiązania wyłącznie prostujące stare drogi (charakterystycznym przykładem są obwodnice). Nikt jednak z rozmysłem nie tworzy układów gorszych funkcjonalnie, zatem można przyjąć, że projektowaniu dróg lub ich sieci przyświeca co najmniej jedna z korzyści:

- poprawa dostępności nieruchomości do dróg publicznych,
- skrócenie drogi przejazdu pomiędzy wybranymi punktami,
- poprawa płynności ruchu drogowego.

Poprawa dostępności nieruchomości do dróg publicznych poza skrajnym przypadkiem stworzenia takiego dostępu w ogóle może być również rozumiana jako skrócenie drogi dojazdu. Mamy zatem generalnie dwa elementy decydujące o oszczędnościach wynikających ze zmiany dotychczasowych dróg przejazdu (skrócenie drogi przejazdu pomiędzy wybranymi punktami i poprawa płynności ruchu drogowego). Należy jednak pamiętać, iż nie zawsze czynniki te będą współdziałać.

W ogólności oszczędności ekonomiczne z tytułu zmiany drogi przejazdu można opisać ogólnym wzorem:

$$O_{PALIWO} = \sum_{i=1}^n (S_{pop} \alpha_{Wi} - S_{nast} \alpha_{Ni}) \cdot C_i I_i, \quad (7)$$

gdzie: S_{pop} długość drogi łączącej wybrane punkty w wersji przed zmianą układu komunikacyjnego, S_{nast} długość drogi łączącej wybrane punkty w wersji po zmianie

układu komunikacyjnego, α_{wi} średnie zużycie paliwa w i -tej grupie pojazdów przy słabej płynności ruchu przed zmianą układu komunikacyjnego (wyższe), α_{Ni} średnie zużycie paliwa w i -tej grupie pojazdów przy poprawionej płynności ruchu po zmianie układu komunikacyjnego (niższe), C_i średnia długo okresowa ceny paliwa dla pojazdów w i -tej grupie użytkowników, I_i oznacza ilość użytkowników drogi w i -tej grupie, n oznacza liczbę grup użytkowników drogi.

Jak wynika z konstrukcji powyższego wzoru nie jest wcale oczywiste, że zmiana układu komunikacyjnego przyniesie oszczędności paliwa zużywanego przy pokonywaniu pewnej trasy. Nie mniej jednak czynnik ten w znaczący sposób może wpływać na oceny opłacalności inwestycji drogowej.

Zarówno budowa nowej drogi (zazwyczaj lepiej dostosowanej do aktualnych potrzeb komunikacyjnych) jak i modernizacja tras już istniejących przekładają się według obserwacji inżynierów ruchu na zwiększenie ruchu na zwiększenie natężenia ruchu na badanych odcinkach. Problem ten jako mniej istotny w analizie cenności gruntów pozyskiwanych pod nowe drogi zostanie jednak pominięty w tym artykule. Warto jednak pamiętać, że nabiera on kluczowego znaczenia w badaniach wartości gruntów pozyskiwanych pod poszerzenie i modernizację istniejących dróg zwłaszcza ulic w warunkach zabudowy miejskiej.

W ograniczonej do powyższego założenia analizie oszczędności z tytułu oddania do użytkowania nowej trasy drogowej określona teoretycznie została pewna kwota, która w założonym horyzoncie czasowym (np. rok) może być odkładana przez ogół użytkowników nowej drogi i może (również teoretycznie) zostać spożytkowana na opłaty drogowe za korzystanie z nowej drogi. Nie przesądza się w tym miejscu o zasadności tworzenia systemu dróg płatnych. Kwoty zaoszczędzone przez potencjalnych użytkowników nowej drogi mogą być bowiem ściągnięte do skarbu inwestora instytucjonalnego również poprzez system podatków. Tak czy inaczej środki wyłożone na budowę drogi (w tym na zakup gruntów pod nią) mogą podlegać transferowi zwrotnemu.

W rozpatrywanym przypadku kwota, która może być teoretycznie zaoszczędzona przez ogół użytkowników nowej drogi, wyniesie w uproszczeniu:

$$O = O_{PALIWO} + O_{CZAS}. \quad (8)$$

Zgodnie z zasadą kapitalizacji kwotę tę można przeliczyć na rynkową wartość specjalnej nieruchomości jaką stanowi ciągły pas gruntu zabudowany obiektami drogowymi (trasa drogowa z urządzeniami pomocniczymi):

$$W_{DR} = \frac{O}{R}, \quad (9)$$

gdzie: R jest stopą kapitalizacji dochodu okresowego O z tytułu wykorzystania drogi.

Kwestią trudną praktycznie do rozwiązania jest ustalenie stosownej stopy kapitalizacji. Algorytm jej ustalenia powinien być jednak przedmiotem odrębnych analiz. Na potrzeby niniejszych rozważań można natomiast przyjąć, że wystarczającym przybliżeniem pożądanej stopy kapitalizacji może być proporcja wynikająca z przychodów za korzystanie z płatnych autostrad do ich wartości księgowej (dla tras funkcjonujących w Polsce i krajach ościennych):

$$R = \frac{D}{W_{Ks}}, \quad (10)$$

gdzie: D to średni dochód netto z opłat za korzystanie z autostrady, W_{Ks} to wartość księgową zespołu obiektów stanowiących autostradę.

Innym racjonalnym sposobem oszacowania stopy kapitalizacji jest rozłożenie zwrotu z inwestycji na arbitralnie wskazany czas t . Określenie tego okresu powinno być czynnością oddelegowaną do podmiotu zarządzającego drogą albo też mogło by nastąpić na podstawie obserwacji funkcjonujących już płatnych obiektów drogowych. Przy znanym okresie t funkcjonowania obiektu do czasu remontu generalnego:

$$R = \frac{1}{t}. \quad (11)$$

4. Koszty budowy drogi

W trakcie przygotowania inwestycji drogowej w celu umożliwienia jej realizacji inwestor ponosi liczne koszty, przeznaczone przede wszystkim na:

- zaprojektowanie lokalizacji trasy drogowej,
- wprowadzenie przygotowanej propozycji do planów krajowych i regionalnych,
- wprowadzenie w/w planów do treści miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego zainteresowanych gmin,
- wykonanie opracowań kartograficznych dla celów projektowych,
- opracowanie projektu technicznego trasy,
- opracowanie geodezyjne projektu trasy,
- opracowanie dokumentacji geodezyjno-prawnej gruntów w liniach regulacyjnych pasa drogowego,
- inwentaryzacja i wycena nieruchomości (wraz z częściami składowymi),
- koordynację i obsługę administracyjno-techniczną powyższych procesów.

Następnie realizując elementy techniczne drogi inwestor finansuje bezpośrednio i pośrednio koszty samej budowy.

Łącznie koszty te, możliwe do ustalenia w oparciu o kosztorysy pełnego zakresu prac jak i też o wskaźniki prac dodatkowych, mogą być określone kwotą (K_{B+PP}) i zgodnie z ideą podejścia mieszanego stanowią ostatni czynnik kształtujący wartość samego gruntu przeznaczonego pod realizację inwestycji drogowej (porównaj wzór (1)).

5. Rozliczenie wzrostu wartości gruntów

Wracając do koncepcji definicji wartości gruntu pod planowaną inwestycję drogową warto przypomnieć, że spodziewana wartość gruntu jako całości pasa drogowego, wynikająca z modelu wartości w metodzie pozostałościowej (porównaj wzór (1)) kształtuje się powyżej sumy wartości poszczególnych niezabudowanych działek objętych postępowaniem wywłaszczeniowym (porównaj zależność (3)).

W związku z tym, że różnica wykreowana przez narzucenie gruntom wspólnej funkcji (drogowej) jest efektem synergii skompletowanych gruntów a nie tylko „prac scaleniowych” inwestora, przywołując konstytucyjną zasadę słuszności odszkodowania (art. 22 ust 2 Ustawy zasadniczej) oraz definicję rynkowej wartości nieruchomości (art. 151 ust. 1 Ustawy o gospodarce nieruchomościami) można postawić tezę, że słusznym jest uczynić beneficjentami przyrostów wartości poszczególnych działek - właścicieli tych działek.

Za najbardziej logiczny model rachunkowy uznaje się rozliczenie dodatkowego wzrostu wartości kompletu gruntów W_{GR} w sposób proporcjonalny do wartości gruntów uwzględniających aktualny sposób użytkowania:

$$W_i^{WRA} = \frac{W_i^{WRU}}{\sum_i^N W_i^{WRU}} W_{GR}, \quad (12)$$

gdzie: W_i^{WRA} to wartość rynkowa i -tej nieruchomości gruntowej uwzględniająca alternatywny sposób zagospodarowania, W_i^{WRU} to wartość rynkowa i -tej nieruchomości gruntowej uwzględniająca aktualny sposób użytkowania, W_{GR} to wartość rynkowa pasa gruntu przeznaczonego pod drogę (porównaj wzór (1)).

Opisana wyżej formuła jest odpowiednia do rozliczenia kwot odszkodowawczych za grunty przejmowane pod budowę dróg publicznych, przy założeniu, że grunty te nie są zabudowane, zalesione ani zadrzewione. Składniki roślinne mogą być jednak rozliczone oddzielnie według przepisu art. 135 ust. 5-7 Ustawy o gospodarce nieruchomościami.

Osobnego podejścia wymaga natomiast określenie wysokości odszkodowania za nieruchomości zabudowane obiektami użytkowymi, zagrodowymi lub mieszkalnymi. W ich przypadku może bowiem zachodzić odwrotna zależność niż opisana relacją (3):

$$W_{NZi}^{WRA} < W_{NZi}^{WRU}, \quad (13)$$

gdzie: W_{NZi}^{WRA} to wartość rynkowa i -tej nieruchomości zabudowanej uwzględniająca alternatywny sposób zagospodarowania, W_{NZi}^{WRU} to wartość rynkowa i -tej nieruchomości zabudowanej uwzględniająca aktualny sposób użytkowania.

Należy bowiem pamiętać, że w odniesieniu do nieruchomości zabudowanych, o których mowa wyżej, czynnik lokalizacyjny tak istotny w przypadku nieruchomości drogowych jest również istotny w ocenie wartości tych nieruchomości w kontekście aktualnego użytkowania. Wysokość odszkodowania z racji zabudowy konkretnych gruntów powinna jednak obejmować przede wszystkim wartość budynków w stanie z dnia wydania decyzji zatwierdzającej podział gruntów. Ta część odszkodowania nie powinna uwzględniać zmiany przeznaczenia danej nieruchomości, zabudowa będzie bowiem elementem przeznaczonym do likwidacji. O ile zatem wartość samego gruntu ma szczególną wartość z uwagi na swą lokalizację i nowe przeznaczenie o tyle zabudowa (nakłady na zabudowę danego gruntu) ma wartość w kontekście dotychczasowego sposobu użytkowania. Powinna być zatem określana następująco:

$$W_{BUDi}^{WRU} = W_{NZi}^{WRU} - W_{DZi}^{WRU}, \quad (14)$$

gdzie: W^{WRU}_{BUDI} to wartość rynkowa budowlanych części składowych i -tej nieruchomości zabudowanej uwzględniająca aktualny sposób zagospodarowania, W^{WRU}_{NZi} to wartość rynkowa całej i -tej nieruchomości zabudowanej uwzględniająca aktualny sposób użytkowania W^{WRU}_{DZi} to wartość rynkowa działki gruntu i -tej nieruchomości zabudowanej uwzględniająca aktualny sposób użytkowania.

Ostatecznie wartość gruntów nabywanych na cele budowy dróg publicznych powinna uwzględniać w najszerszej formule następujące czynniki:

$$W^{WRU}_{BUDI} + W^{WRA}_{DZi} + W_{ROS}, \quad (15)$$

gdzie: W^{WRU}_{BUDI} to wartość rynkowa budowlanych części składowych i -tej nieruchomości zabudowanej uwzględniająca aktualny sposób zagospodarowania, W^{WRA}_{NZi} to wartość rynkowa całej i -tej nieruchomości zabudowanej uwzględniająca ALTERNATYWNY sposób użytkowania, W_{ROS} to wartość rynkowa składników roślinnych.

6. Straty dodatkowe związane z wywłaszczeniem

W odniesieniu do nieruchomości zabudowanych ujawnia się jeszcze inny czynnik nie związany bezpośrednio z wyceną nieruchomości ale występujący w procesie rozliczeń z poprzednimi właścicielami nieruchomości przejmowanych na cele budowy dróg. Czynnikiem tym są dodatkowe straty poprzednich właścicieli nieruchomości wywołane niezamierzonymi przez nich zmianami w organizacji dotychczasowej działalności i funkcjonowania w danym miejscu. Przejęcie nieruchomości na rzecz podmiotów publicznych wymusza na poprzednich właścicielach przeniesienie siedziby lub tzw. centrum życiowego w inne miejsce a co za tym idzie zmusza do poszukiwania zastępczych nieruchomości odpowiednich dla ich potrzeb; narzuca koszty przeprowadzki etc. Tych kosztów wycena nieruchomości nie obejmuje ale powinny one być objęte pojęciem „słusznego odszkodowania”. Powołując się na Ustawę o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych, przez analogię do art. 18 ust.1:

„(...) W odniesieniu do lokali mieszkalnych ustalona wartość odszkodowania nie może pogorszyć warunków mieszkaniowych dotychczasowego właściciela”

można uznać za uzasadnione doliczanie do kwot odszkodowawczych opartych o wartości nieruchomości także koszty wymienione wyżej, tak by poprzedni właściciel nieruchomości wywłaszczonej nie doznał uszczerbku na komforcie zamieszkania ale i miał zrekompensowane wyższe koszty prowadzenia dotychczasowej działalności. Tematyka ta wykracza jednak znacznie poza ramy niniejszego artykułu.

Literatura

- [1] KONSTYTUCJA z dnia 2 kwietnia 1997 r. Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej, (Dz. U. Nr 78, poz. 483).
- [2] Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 21 września 2004 r. w sprawie wyceny nieruchomości i sporządzania operatu szacunkowego, (Dz. U. z dnia 22 września 2004 r.).
- [3] Ustawa z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami, (Tekst jednolity: Dz. U. z 2004 r. Nr 261, poz. 2603).
- [4] USTAWA z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych, (Dz. U. Nr 80, poz. 721 ze zm.).

- [5] *USTAWA z dnia 18 października 2006 r. o zmianie ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych oraz o zmianie niektórych innych ustaw, (Dz. U. z dnia 1 grudnia 2006 r.).*

Evaluation of the land property value for public roads investment with respect to recompense calculation

Jacek Zyga

*Department of Geodesy, Faculty of Civil and Sanitary Engineering,
Lublin University of Technology, 20-618 Lublin, Nadbystrzycka 40,
e-mail: jacek.zyga@wp.pl*

Abstract: The present article is posing the attempt at creating the market value of the land property in the new road investment preparation process. The analysis of mechanisms creating the land property value in so called “income approach” is discussed as well as legal premises of this method.

Key words: valuation of the property, the market value, grounds, domestic ways.