

УДК 332.3:004.9

**Л. Н. БОГАК, А. Н. ШМАКОВА, В. В. ЗДОТА**

Донбасская национальная академия строительства и архитектуры

## **ПРОБЛЕМЫ УЧЁТА ТРАНСПОРТНОЙ ДОСТУПНОСТИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КАЧЕСТВА СРЕДЫ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ НОРМАТИВНОЙ ДЕНЕЖНОЙ ОЦЕНКИ ЗЕМЕЛЬ НАСЕЛЁННЫХ ПУНКТОВ**

В статье исследовано влияние транспортной доступности на социально-экономическое развитие территории, уровень жизни населения, дальнейшее развитие населенного пункта. Определен ряд факторов, с помощью которых можно оценить уровень развития транспортной инфраструктуры населенного пункта. По этим факторам проанализированы два города Донецкой области – город Макеевка и город Ждановка. Сделаны выводы, что в зависимости от численности населения города подходы к учету фактора транспортной составляющей значительно отличаются. Методологические подходы к оценке фактора транспортной доступности при развитой транспортной инфраструктуре города требуют применения нескольких вариантов расчета индекса, тогда как в малом поселении достаточно одного – двух.

**транспортная доступность, нормативная денежная оценка земли, населённые пункты**

### **ВВЕДЕНИЕ**

Земли населённого пункта представляют собой сложное сочетание архитектурно-ландшафтных и экологических условий, инженерно-транспортной инфраструктуры территории, функционального использования земельного участка, что влияет на уровень доходности использования земель.

Неотъемлемым условием решения задачи оценки территории населенного пункта является выделение землеоценочных единиц. Землеоценочная единица – это территориально выраженное и функционально определенное образование, в пределах которого осуществляется оценка потребительских свойств земель населенных пунктов [1].

Каждая землеоценочная единица характеризуется следующими факторами:

- доступностью;
- уровнем инженерно-транспортного обеспечения;
- уровнем развития сферы обслуживания населения;
- экологическим качеством территории;
- социально-градостроительной привлекательностью среды.

Все они взаимосвязаны и не могут существовать друг без друга. Но в современных условиях наиболее проблематичным фактором при выборе комфортного места проживания человека становится транспортная инфраструктура. Транспорт оказывает влияние на социально-экономическое развитие территорий и служит каркасом для пространственно-планировочной организации города.

На сегодняшний день транспортная инфраструктура играет главную роль в развитии населённых пунктов, так как связывает все сферы жизнедеятельности человека: жилье, места приложения труда, центры общественного обслуживания, места отдыха – и обеспечивает доступность, удобство и своевременную доставку населения. Следовательно, эффективно функционирующая инфраструктура влияет на уровень жизни населения, а тем самым и на нормативно денежную стоимость земли.

Проблемы учёта транспортной доступности для оценки качества среды при выполнении нормативной денежной оценки земель населённых пунктов в своих работах рассматривали: Е. А. Самойленко, А. И. Драпиковский, И. Б. Иванова, В. И. Дорошенко, К. Д. Диденко, А. А. Мельничук, А. А. Экономов, Ю. М. Палеха.

Учитывая проблемы оценки территории в зависимости от транспортной доступности, с которой мы сталкиваемся и сейчас, вопрос изучения транспортной составляющей остаётся актуальным.

Основная цель статьи заключается в исследовании факторов транспортной доступности в населённом пункте, влияющих на нормативную денежную оценку земли.

## ОСНОВНОЙ МАТЕРИАЛ

Землями населённых пунктов являются все земли в пределах черты населённых пунктов [2]. Все они неодинаковы по своему территориальному размеру, плотности населения, функциональным потребностям, следовательно, необходимость в обеспечении и развитии транспортной инфраструктуры будет разной. Для анализа сравним алгоритм выполнения нормативной денежной оценки в части оценки интегрированного значения фактора транспортной доступности для целей экономико-планировочного зонирования территории в двух городах Донецкой области, например город Макеевка и город Ждановка.

Город Макеевка входит в Донецко-Макеевскую агломерацию, является центром тяжёлой промышленности с населением 351,8 тыс. человек и площадью территории в 425,7 км<sup>2</sup>. Городу подчинено тридцать одно поселение, территория разделена на пять административных районов. Некоторые угледобывающие и металлургические предприятия, из-за нечеткого функционального зонирования территории, расположены в границах поселения.

Город Ждановка областного значения, с населением 12,7 тыс. человек и площадью 20,2 км<sup>2</sup> функционально территория на 70 % состоит из селитьбы, частично имеются коммунальные предприятия, угольная промышленность является основной отраслью и расположена за пределами населённого пункта.

Транспорт связывает все части города между собой и каждую из них – с центром, обеспечивая взаимодействие всех городских подсистем [4]. Для определения транспортной доступности в городе учитываются следующие факторы:

- протяженность транспортной системы;
- численность населения;
- характеристика застройки городской территории;
- затраты времени на транспортные сообщения.

Сопоставим города по всем этим факторам и сравним нормативную стоимость земель населённых пунктов.

### *1. Протяжённость транспортной системы.*

Макеевка расположена на перекрестке магистральных дорог, которые дают выход транспортным потокам в другие промышленные районы и узлы Донбасса, Украины, ближнего и дальнего зарубежья. Основные виды внешнего транспорта – железнодорожный и автомобильный. Внутригородские пассажирские перевозки осуществляются специализированными автотранспортными предприятиями и трамвайным и троллейбусным управлением. Общая длина улиц 652,2 км.

Ждановка расположена в 58 км от областного центра г. Донецка. Вдоль города с западной стороны проходит автодорога местного значения Харцызск – Енакиево, с восточной – автодорога Ждановка – Кировское. С южной стороны проходит автомагистраль Донецк – Миллерово. Сеть автомобильных дорог местного значения соединяет город с населёнными пунктами Донецкой области. Город имеет прямоугольную структуру улично-дорожной сети. Внешние и внутренние городские перевозки осуществляются в основном частным автомобильным транспортом. Общая протяжённость магистральных улиц города составляет 6,50 км.

### *2. Население.*

Численность населения Макеевского горсовета по данным Донецкого областного управления статистики на 01.01.2014 года составляет 351,8 тыс. человек, в том числе г. Макеевка – 312,1 тыс. человек, в посёлках городского типа и селах – 39,7 тыс. человек.

По данным Главного управления статистики Донецкой области на 01.01.2014 год население Ждановского горсовета составляет 12,7 тыс. человек, в том числе: г. Ждановка – 11,9 тыс. человек, пгт Ольховка – 0,7 тыс. человек, посёлок Молодой Шахтер – 0,1 тыс. человек.

### *3. Характеристика застройки городской территории.*

Город Макеевка развивался в основном как административный и промышленный центр добывающей и металлургической промышленности Донбасса. Четкое функциональное зонирование территории города отсутствует. В жилой застройке преобладает мелкая сеть кварталов и чересполосица в этажности. Усадебная одноэтажная застройка занимает большую часть селитебной территории города.

Жилищный фонд населенных пунктов Макеевского горсовета на 01.01.2009 г. (по данным городского отдела государственной статистики на начало года разработки нормативной денежной оценки) составил 8 030,7 тыс. м<sup>2</sup>, в том числе: государственный – 3 061,7 тыс. м<sup>2</sup>, (местных советов – 1 300,9 тыс. м<sup>2</sup>, ведомственный – 1 760,8 тыс. м<sup>2</sup>), кооперативный – 246,6 тыс. м<sup>2</sup>, приватизированный – 2 136,6 тыс. м<sup>2</sup>, индивидуальный – 2 585,8 тыс. м<sup>2</sup>. Средняя жилищная обеспеченность составляет 19 м<sup>2</sup> / чел.

В городе Ждановка жилая и общественная застройка разноэтажна. В северной части города расположены кварталы преимущественно пятиэтажной застройки. Центральная часть города представляет собой общественно-деловой центр города. Эта территория застроена жилыми малоэтажными домами, общественными одно – двухэтажными зданиями. В южной части города расположены преимущественно усадебные дома.

Жилищный фонд города Ждановка по данным жилищно-коммунальных служб и бюро технической инвентаризации составляет 263,2 тыс. кв. м общей площади. Многоквартирный жилой фонд составляет 225,633 тыс. кв. м, (85,7 %), из них: одноэтажный – 14,3 %; малоэтажный (2–4 эт.) – 43,1 %; многоэтажный (5–6 эт.) – 42,6 %; усадебный жилфонд составляет 539 домов общей площадью 37,585 тыс. м<sup>2</sup> (14,3 %). Средняя жилищная обеспеченность в городе – 20,7 м<sup>2</sup> общей площади на человека.

### *4. Затраты времени на транспортное сообщение.*

Макеевка является большим городом, в котором развит мощный промышленный комплекс, а также система объектов культурно-бытового обслуживания как межселенного, так и местного значения.

Учреждения и предприятия обслуживания наиболее плотно сконцентрированы в центре города. В окраинных районах наблюдается острый недостаток в культурно-бытовом обслуживании.

Внутригородские пассажирские перевозки осуществляются специализированными автотранспортными предприятиями и городским электротранспортом (троллейбус). Например, чтобы добраться с окраины города до центра города (20 км), нужно воспользоваться автотранспортом, по времени, с учетом транспортного движения на дорогах, около 20–30 минут. Передвижение в центре города к важным объектам жизнедеятельности в основном пешеходное, но можно воспользоваться услугами троллейбуса. Макеевка расположена в 13 км от областного центра города Донецка. Транспортная доступность к центрам городов составляет около 25–30 минут.

Город Ждановка вследствие очень компактной и небольшой территории является городом «пешеходной доступности», ведь необходимые пункты для жизнедеятельности населения: больница, магазины, школа, детский сад, коммунальные структуры – находятся рядом с местом проживания людей. В городе отсутствуют автотранспортные предприятия. Транспортная доступность до центра города Донецка 40–50 минут. При этом население пользуется услугами междугородного транспорта.

## **ВЫВОДЫ**

На основе проведенных исследований транспортной системы городов различной величины можно сделать выводы о методах расчета интегрального значения фактора транспортной доступности при выполнении экономико-планировочного зонирования. Для большого города требуется применения сложных расчетов по формулам, учитывающим удобство расположения элементов территориальной структуры города по отношению к местам проживания, центров трудового тяготения, центра города и центров культурно-бытового обслуживания общегородского значения, а также к местам массового отдыха. При этом необходимо учитывать транспортную и пешеходную доступность к различным объектам. В настоящее время для оценки индекса транспортно-функционального удобства размещения оценочного района в больших городах используются математические формулы статической обработки данных

В малых поселениях, так как система транспорта в них не развита или отсутствует, при расчете интегрального (агрегированного) значения фактора доступности расчет целесообразно выполнить, используя метод экспертной оценки.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Самойленко, Е. А. Зонирование в пределах населенных пунктов по земельному и градостроительному законодательству Украины: вопросы формирования единого понятийного аппарата [Текст] / Е. А. Самойленко // Правовой вестник Украинской академии банковского дела. – 2011. – № 1 (4). – С. 124–127.
2. Земельный кодекс Российской Федерации [Текст] : текст с изменениями и дополнениями на 20 ноября 2016 года. – Москва : Эксмо, 2016. – 160 с. – ISBN 978-5-699-93408-9.
3. Земельний кодекс України [Електронний ресурс] : Постанова КМУ від 25 жовтня 2001 р. № 2768-III, м. Київ : [із змінами] // Верховна Рада України : офіційний веб-портал. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2768-14>.
4. Оценка недвижимости [Текст] / [А. И. Драпиковский, И. Б.Иванова, Н. С.Игнатенко, Н. Б. Исаев, И. В. Лукашова, Н. В. Мокроусов, Л. В. Романенко] / Под ред. А. И. Драпиковского и И. Б. Ивановой. – [2-е изд.]. – Б. м. : Издательство «Ега-Басма», 2007. – 480 с.
5. Палеха, Ю. М. Экономико-географические аспекты формирования стоимости территорий населенных пунктов [Текст] / Ю. М. Палеха. – Киев : Профи, 2006. – 324 с.
6. Дорошенко, В. І. Основні показники та індикатори функціонування пасажирської автотранспортної системи [Електронний ресурс] / В. І. Дорошенко, К. Д. Диденко // ВІСНИК Київського національного університету імені Тараса Шевченка. – 2005. – № 51. – Режим доступу : [http://papers.univ.kiev.ua/geografija/articles/Main\\_indicators\\_of\\_passenger\\_autotransport\\_system\\_function\\_13847.pdf](http://papers.univ.kiev.ua/geografija/articles/Main_indicators_of_passenger_autotransport_system_function_13847.pdf).

Получено 11.10.2016

Л. М. БОГАК, А. М. ШМАКОВА, В. В. ЗДОТА  
ПРОБЛЕМИ УРАХУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ДОСТУПНОСТІ ДЛЯ ОЦІНКИ  
ЯКОСТІ СЕРЕДОВИЩА ПРИ ВИКОНАННІ НОРМАТИВНОЇ ГРОШОВОЇ  
ОЦІНКИ ЗЕМЕЛЬ НАСЕЛЕНИХ ПУНКТІВ  
Донбаська національна академія будівництва і архітектури

У статті досліджено вплив транспортної доступності на соціально-економічний розвиток території, рівень життя населення, подальший розвиток населеного пункту. Визначено ряд факторів, за допомогою яких можна оцінити рівень розвитку транспортної інфраструктури населеного пункту. За цим факторам проаналізовано два міста Донецької області – місто Макіївка і місто Жданівка. Зроблено висновки, що залежно від чисельності населення міста підходи до урахування фактора транспортної складової значно відрізняються. Методологічні підходи до оцінки фактора транспортної доступності при розвиненій транспортній інфраструктурі міста вимагають застосування декількох варіантів розрахунку індексу, тоді як в малому поселенні досить одного – двох.

**транспортна доступність, нормативна грошова оцінка землі, населені пункти**

LUDMILA BOGAK, ANNA SHMAKOVA, VIKTORIYA ZDOTA  
PROBLEMS OF ACCESSIBILITY OF TRANSPORT ACCOUNTING FOR THE  
ASSESSMENT OF ENVIRONMENTAL QUALITY IN THE PERFORMANCE OF  
THE REGULATORY MONETARY VALUE OF LAND SETTLEMENTS  
Donbas National Academy of Civil Engineering and Architecture

In the paper the influence of transport accessibility on the socio-economic development of the territory, the standard of living of the population, further development of the village. It has been identified a number of factors that can help you assess the level of development of transport infrastructure of the settlement. These factors analyzed in two cities of the Donetsk region - the city and the city of Makiyivka Zhdanovka. It is concluded that, depending on the population of the city approaches to mainstream transport component significantly different factor.

**regulatory monetary valuation of land**

**Богак Людмила Миколаївна** – старший викладач кафедри містобудування, землеустрою і кадастру Донбаської національної академії будівництва і архітектури; завідувач ЛНДПроект «Містобудування і землеустрої». Наукові інтереси: містобудування і територіальне планування, методи і моделі реконструкції і реновації забудови прибережних територій.

**Шмакова Анна Миколаївна** – магістрант Донбаської національної академії будівництва і архітектури. Наукові інтереси: землевпорядкування та кадастр, економіко-планувальне зонування населених пунктів.

**Здота Вікторія Віталіївна** – магістрант Донбаської національної академії будівництва і архітектури. Наукові інтереси: землевпорядкування та кадастр, вплив земельного кадастру на соціально-економічний розвиток міста, наповнення кадастру.

**Богак Людмила Николаевна** – старший преподаватель, кафедры градостроительства, землеустройства и кадастра Донбасской национальной академии строительства и архитектуры; заведующая ЛНИПроект «Градостроительство и землеустройство». Научные интересы: градостроительство и территориальная планировка, методы и модели реконструкции и реновации прибрежных территорий,

**Шмакова Анна Николаевна** – магістрант Донбасской национальной академии строительства и архитектуры. Научные интересы: землеустройство и кадастр; экономико-планировочное зонирование населенных пунктов.

**Здота Виктория Витальевна** – магістрант Донбасской национальной академии строительства и архитектуры. Научные интересы: землеустройство и кадастр; экономико-планировочное зонирование населенных пунктов.

**Bogak Ludmila** – Senior Lecturer, Department of «Urban Planning, Land Management and Cadastre» Donbas National Academy of Civil Engineering and Architecture; Head LNI proekt «Urban Planning and Land Management». Scientific interests: town-planning and territorial planning, methods and models of reconstruction and renovation of off-shore defence areas.

**Shmakova Anna** – student of the Faculty of Architecture, Donbas National Academy of Civil Engineering and Architecture. Scientific interests: land management and cadastre; economic-planning zoning of settlements.

**Zdota Viktoriya** – student of the Faculty of Architecture, Donbas National Academy of Civil Engineering and Architecture. Scientific interests: land management and cadastre; economic-planning zoning of settlements.