

Wpływ inwestycji publicznych na atrakcyjność nieruchomości

Utworzono: piątek, 17, czerwiec 2011 08:15 Agnieszka Serbeńska



Gosport to licząca 80 tys.

mieszkańców miejscowość na południu Wielkiej Brytanii, położona na wyspie w sąsiedztwie Kanału La Manche. Kiedyś było to miasteczko stanowiące bazę marynarki wojennej. Po latach świetności w tej chwili podupadło gospodarczo. Proces jego degradacji ekonomicznej i społecznej pogłębia ograniczona łączność transportowa.

Jedynе połączenie Gosport z regionem wiedzie dwujezdniową drogą A32 w kierunku Fareham. Jest ona w godzinach szczytu przeciążona i zatłoczona. Pomiędzy tymi ośrodkami kursuje spora liczba autobusów, ale grzęzną one w korkach, ponadto nie wszystkie autobusy kursowe zatrzymują się na przystanku przy dworcu kolejowym w Fareham. Podróżowanie i przesiadanie się jest więc utrudnione, wymaga dodatkowego pokonania pieszo odległości 1 km pomiędzy dworcem kolei a autobusów.

W tej chwili trwa budowa wydzielonego korytarza autobusowego poprzez poszerzenie istniejącej drogi. Korytarz, wykorzystujący teren nieczynnej linii kolejowej, będzie częścią systemu BRT (systemu szybkiego transportu autobusowego), łączącego trzy ośrodki administracyjne: Hampshire, Portsmouth i Southampton. Nowa trasa ma być czynna z początkiem 2012 roku. Celami tego przedsięwzięcia są: poprawa dostępności komunikacyjnej, przyciągnięcie podmiotów przemysłowych, poprawa stanu gospodarki oraz zachęta do zamiany samochodu osobowego na komunikację publiczną. Zadaniem wydzielonego korytarza autobusowego będzie zmniejszenie ruchu na drodze A32, co z kolei przyczyni się do redukcji CO₂ i obniżenia emisji innych zanieczyszczeń powietrza oraz do obniżenia hałasu.

Zanim doszło do realizacji projektu BRT został on oprotestowany, włącznie ze

Wpływ inwestycji publicznych na atrakcyjność nieruchomości

Utworzono: piątek, 17, czerwiec 2011 08:15 Agnieszka Serbeńska

łożeniem skarg do sądu. Dopiero wiosną tego roku Sąd Najwyższy Wielkiej Brytanii oddalił wszelkie pozwy. W tym rozstrzygane były sprawy ochrony środowiska i własności. Proponowano m.in. w obszarze nieczynnej linii kolejowej ustanowić gminną wspólnotę gruntu, by w ten sposób uniemożliwić zabudowę tego terenu. Rozwiązywanie tych problemów opóźniło realizację projektu, a sam koszt opłat prawnych i sądowych z tym związanych sięgnął 120 tys. funtów.

- Wszystkie protesty w sprawie projektu wszczęto pod hasłami ochrony przyrody. Dlaczego o tym mówię. Projekt, jaki wykonuję w Uniwersytecie w Portsmouth, koncentruje się między innymi na tym, że tego rodzaju inwestycje często wzbudzają protesty, których właściwą podstawą jest obawa o spadek wartości nieruchomości. Obecnie w brytyjskim systemie prawnym nie ma możliwości zablokowania projektów publicznych z powodu przewidywanego w okolicy spadku wartości nieruchomości. Dlatego protesty oficjalnie wnoszone są w obronie przyrody – mówi Alex Prior z Uniwersytetu w Portsmouth.

Zamierzeniem projektu prowadzonego przez Alexa Prior jest stworzenie modelu oceny wpływu przedsięwzięć inwestycyjnych na wartość nieruchomości w ich okolicy. Chodzi o to, by lokalnym społecznościom przedstawić wiarygodne dowody i uspokoić ich potencjalne obawy. Taki mechanizm służyć będzie łagodzeniu konfliktów, a tym samym przeciwdziałać opóźnieniom w realizacji inwestycji.

W przypadku linii BRT Gosport-Fareham zostało wybranych kilka różnych cech geograficznych tego terenu, które zostały ocenione za pomocą programu komputerowego za metody regresji liniowej. Do modelu przyjęto teren w odległości nie dalszej niż 30 min jazdy autobusem od stacji kolejowej w Fareham, z wyłącznie istniejącymi zabudowaniami. Cechy analizowane to: czas podróży samochodem od dworca kolejowego w Fareham, czas podróży autobusem od dworca kolejowego w Fareham, odległość szkoły, poziom hałasu generowanego przez drogi, wizualny wpływ zatłoczenia dróg, odległość obszarów otwartych, odległość obszarów przemysłowych.

- W wyniku regresji liniowej okazało się, że są dwa obszary - jeden na północ, drugi w kierunku na południe – które cechują się odmiennymi preferencjami. Z komputerowych obliczeń, uwzględniających wszystkie zmienne, wyszedł konkretny wynik, wskazujący ostateczną wariancję, tj. 34,5% zmiany wartości nieruchomości. Zmienne geograficzne jakie przyjąłem do modelu wyjaśniają, jakie faktycznie zmiany zachodzą w wartościach nieruchomości. Korzystając z tego modelu wygenerowałem wartości nieruchomości obecnie i w przyszłości. Następnie zamieniłem je we współczynnik P – współczynnik atrakcyjności danej nieruchomości. W moim projekcie chodziło o opracowanie prostej i łatwej do zrozumienia metody oceny zmian w atrakcyjności – wyjaśnia Alex Prior.

Metoda zaproponowana przez Alexa Prior nie używa cen, które mogą być mylące, ponieważ model nie bierze pod uwagę zmiennych szczegółowych, jak na przykład rodzaju wykończenia domu, standardu wnętrza, wielkości mieszkania czy powierzchni ogrodu. W to miejsce wprowadza współczynnik P obliczony na

Wpływ inwestycji publicznych na atrakcyjność nieruchomości

Utworzono: piątek, 17, czerwiec 2011 08:15 Agnieszka Serbeńska

podstawie estymowanych wartości nieruchomości. Wykorzystując współczynnik P wygenerowane zostały mapy GIS terenu budowanego pasa autobusowego. Mapy pokazały reakcje wynikające z inwestycji w sytuacji przed i po jej realizacji oraz różnice pomiędzy obecną i przyszłą atrakcyjnością tego obszaru. Na przykład nieruchomości na południu analizowanego terenu inwestycji zyskały na atrakcyjności w wyniku dostępu do jezdni autobusu i nowej świadczonej usługi autobusowej.

Model Alexa Prior jest prosty i oparty na wielu uproszczonych danych. Może być jednak rozbudowywany o inne cechy, jakie pozwolą uzyskać bardziej konkretną i wymierną ocenę atrakcyjności terenów położonych w sąsiedztwie inwestycji. Jego zaletą jest niezależność od cen rzeczywistych, funkcjonujących na rynku, a więc nie daje on narzędzia do wywołujących konflikty porównań i błędnego szacowania wartości nieruchomości. Natomiast w sposób czytelny i przejrzysty pokazuje potencjalny wpływ na poszczególne rejony w otoczeniu inwestycji. Model ten może być wykorzystywany we wszelkich rodzajach inwestycji, na najwcześniejszych ich etap, szczególnie podczas konsultacji społecznych.

Agnieszka Serbeńska

Materiał na podstawie wystąpienia Alexa Prior z Uniwersytetu w Portsmouth podczas warsztatów projektu Transport Carbon IntenCities – TraCit (Politechnika Krakowska, 17 maja 2011 r.). Projekt jest współfinansowany ze środków UE, usytuowany w grupie projektów POWER, w ramach Programu Europejskiej Współpracy Terytorialnej INTERREG IVC. Projekt TraCit promuje rozwiązania służące redukcji emisji CO₂ z transportu oraz prowadzące do stanu zrównowżenia systemu transportu, oparte na strategii ograniczania użytkowania samochodów osobowych w podróżach, zmniejszania wykorzystywania paliw kopalnych, a zamiast tego – stosowania paliw alternatywnych.