

Zemes ierīcības loma zemju atsavināšanā valsts vai sabiedriskajām vajadzībām

Martins Zgirsksis, *Latvia University of Agriculture*, Modris Mengots, *Latvia University of Agriculture*

Kopsavilkums - Pētījuma ietvaros analizētas divu autoceļu dažādu projektu - rekonstrukcijas un būvniecības rezultātā nepieciešamās atsavināmo zemju platību attiecība pret visu zemes vienību kopplatību. Pētījumā veikta pašvaldību zemes ierīcības speciālistu aptauja par aktuāliem zemes ierīcības un nekustamo īpašumu atsavināšanas jautājumiem, veikta atbilstoša analīze. Zemes ierīcības projekti nekustamā īpašuma sadalīšanai valsts vai pašvaldību vajadzībām autoceļu rekonstrukcijas/būvniecības ietvaros ir izstrādāti 42% no aptaujātajām pašvaldībām, bet detālplānojumu izstrāde identiskām vajadzībām ir veikta 30% aptaujāto pašvaldību.

Atslēgas vārdi: zemes ierīcība, autoceļu rekonstrukcija, zemju atsavināšana, zemes ierīcības projekts, vietējā pašvaldība

I. IEVADS

Pieaugot transporta kustības intensitātei un tranzīta apjomam Latvijā, pieaug arī nepieciešamība pēc esošās transporta infrastruktūras attīstības, lai saglabātu tās kopējo potenciālu. Ap 80% dzelzceļa un ap 90% dzelzceļa transportēto kravu ir tranzīta rakstura, līdz ar to secināms, ka Latvijas reģionos sauszemes transportā autoceļiem ir liela nozīme, nodrošinot arī savstarpēju reģionu sasniedzamību [1]. Lai attīstītu Latvijas kā tranzītspējīgas valsts intereses, jau kopš 2000. gada ir pieņemts stratēģisks lēmums attīstīt Latvijas transporta infrastruktūru un integrēt to Eiropas transporta sistēmā, vienlaikus nodrošinot reģionu attīstību. LR Satiksmes ministrija savā darbības stratēģijā ir uzsvērusi nepieciešamību paaugstināt satiksmes drošību, rekonstruējot satiksmei bīstamos autoceļu posmus vai krustojumus, kā arī ir noteikusi prioritāros rekonstruējamos vai jaunbūvējamās autoceļu posmus [2; 3]. Plānojot satiksmes apstākļus un drošību uzlabojošus autoceļa elementus (ieskriešanās un bremsēšanas joslas, divlīmeņu satiksmes un gājēju pārvadus, prettrokšņu sienas, dzīvnieku žogus u.c.), autoceļu rekonstrukcija aizņem aizvien jaunas teritorijas, un iekļauties esošajā, zemes reformas sākumā noteiktajā autoceļa nodalījuma joslā tehniski vairs nav iespējams.

Identiska situācija veidojas attīstoties pilsētu mikrorajoniem, kur aktualizējas nepieciešamība risināt zemju piederības jautājumus ielu sarkano līniju aizņemtajās teritorijās.

Prakse rāda, ka infrastruktūras objektu attīstītājs (atsavināšanas ierosinātājs) nevēlas atpirt no nekustamā īpašuma īpašniekiem īpašuma daļu, kas nav tieši nepieciešama konkrētai transporta būves rekonstrukcijai vai būvniecībai, bet zemes īpašnieks nav ieinteresēts saglabāt savā īpašumā neracionāli izmantojamu paliekošo īpašuma daļu. Saskaņā ar normatīvajiem aktiem, nekustamā īpašuma sadalīšanu var veikt, tikai izstrādājot detālplānojumu vai zemes ierīcības projektu. Zemes ierīcības projekts ir dokuments, uz kura

pamata var izstrādāt īpašuma izmantošanas apstākļus uzlabojošus pasākumu kompleksus, tāpēc izvirzīta pētījuma **hipotēze** – zemes ierīcība ieņem svarīgu lomu zemes ilgtspējīgas attīstības saglabāšanā transporta infrastruktūras būvju rekonstrukcijas vai būvniecības gadījumos.

Lai arī nekustamo īpašumu sadalīšana Latvijā ir notikusi kopš īpašumu tiesiskās nostiprināšanas pagājušā gadsimta deviņdesmito gadu vidū, tikai salīdzinoši nesen – pēdējos divus gadus līdz ar zemes ierīcības projektu izstrādes noteikumu pieņemšanu visā Latvijas teritorijā ir noteikta vienota nekustamā īpašuma veidošanas kārtība, līdz ar to pētījuma tēma ir aktuāla.

Var izdalīt divus veidus, kā Satiksmes ministrija vai attiecīgā pašvaldība var nostiprināt autoceļa rekonstrukcijai (būvniecībai) nepieciešamā īpašuma vai tā daļas īpašuma tiesības:

- līgumiskā ceļā vienojoties ar zemes īpašnieku par īpašuma vai tā daļas atpirkšanu;
- piespiedu atsavināšanas ceļā, izmantojot likumu „Par nekustamā īpašuma piespiedu atsavināšanu valsts vai sabiedriskajām vajadzībām”.

Šos abus gadījumus var uzskatīt par atsavināšanas gadījumiem valsts vai sabiedriskajām vajadzībām, tikai izšķirot brīvprātīgās atsavināšanas gadījumu un piespiedu atsavināšanas gadījumu.

Prakse rāda, ka vietējo pašvaldību speciālisti aktīvi iesaistās valstiski vai pašvaldības ietvaros svarīgu infrastruktūras objektu rekonstrukcijas vai būvniecības projektu dažādās izstrādes stadijās, līdz ar to izvirzīts šāds pētījuma **mērķis** – izanalizēt vietējo pašvaldību zemes ierīcības speciālistu viedokli par nozarē aktuālajiem jautājumiem nekustamā īpašumu atsavināšanas gadījumos un iegūt rekomendācijas atsavināšanas procesa optimizācijai.

Pētījuma mērķa sasniegšanai izvirzīti sekojoši **uzdevumi**:

- iegūt datus par vismaz viena valsts nozīmes transporta infrastruktūras objekta rekonstrukcijai un vismaz viena valsts nozīmes transporta infrastruktūras objekta būvniecībai nepieciešamajām zemju platībām;
- aptaujāt pašvaldību zemes ierīcības speciālistus par aktuālajiem nozares jautājumiem;
- veikt datu un viedokļu analīzi, izdarīt secinājumus un sniegt priekšlikumus.

Uzdevumu veikšanai izmantotas analīzes un anketēšanas metodes, rezultātu apkopošanai izmantotas grafiskā un aprakstošā forma.

II. SITUĀCIJAS APRAKSTS

Visbiežāk esoša autoceļa rekonstrukcijai nepieciešamā (atsavināmā) zeme neveido būtisku platību no visas skartās

zemes vienības kopplatības, kā arī būtiski nemaina zemes vienības robežu konfigurāciju, kas skaidrojams ar to, ka tiek paplašināta jau esošā autoceļa nodalījuma josla. Visbiežāk zemes reformas laikā zemes vienību robežas veidotas, ievērtējot esošo (tagad rekonstruējamo) autoceļu un ielu novietojumu, un autoceļa rekonstrukcija nepasliktina zemes racionālas izmantošanas iespējas. Ņemot vērā autoceļa būvprojekta risinājumus, vienlaikus ar zemes vienības daļas atsavināšanu, „paliekošajām” zemes vienībām var tikt mainīti piekļuves risinājumi, piemēram, paredzot izbūvēt vietējās nozīmes ceļus, kā arī veikti citi uzlabojumi. Ja īpašnieks vienojas ar atsavināšanas ierosinātāju, „paliekošā” zemes vienības daļa var būt mazāka par teritorijas plānojumā noteikto.

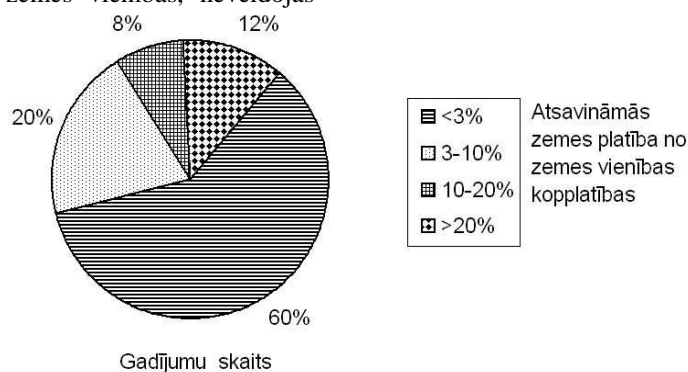
Savukārt autoceļa būvniecība jaunā vietā vienmēr negatīvi ietekmē „paliekošo” zemes vienību izmantošanas iespējas, sevišķi tad, ja paliekošā zemes vienība veidojas mazāka par teritorijas plānojumā noteikto. Nereti jaunbūvējamā autoceļa trase ir izvēlēta pēc pirmatnējo pašvaldību zemes ierīcības projektu sastādīšanas, kuros grafiski tika projektēta zemes vienību robežu konfigurācija. Līdz ar to zemes vienību konfigurācija, ja atsavina daļu zemes vienības, neveidojas

racionāla, ir grūtāk izmantojama, kā arī gan skartajām, gan apkārtējām zemes vienībām nereti jāplāno jauni piekļuves risinājumi.

Pētījumā tika analizēti divi valstiska mēroga autoceļu projekti, kur projekta realizācijai nepieciešama zemju atsavināšana:

- esoša autoceļa rekonstrukcija (A3 tranzīta maršruta rekonstrukcija Valkas pilsētā),
- jauna autoceļa būvniecība (Rīgas ziemeļu transporta koridora 3. un 4. posms).

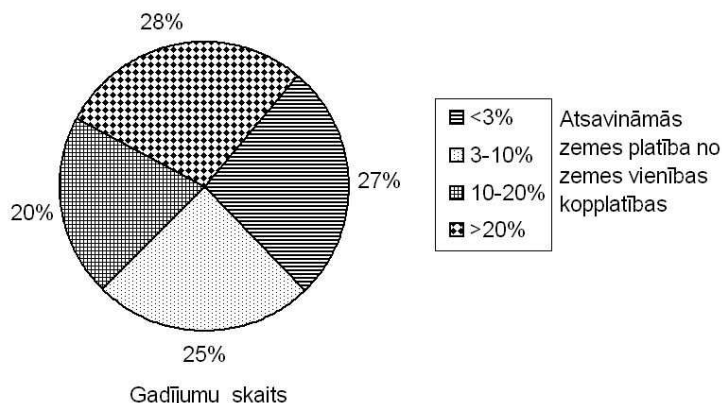
Vairumā esošu autoceļu rekonstrukcijas gadījumos nav nepieciešams atsavināt visu skarto zemes vienības platību (ja par to vienojas atsavināšanas ierosinātājs ar īpašnieku un nav citu apstākļu, kas to veicinātu visas platības atsavināšanu). Tā, piemēram, A3 tranzīta maršruta rekonstrukcijas Valkas pilsētā projekta ietvaros ir apkopta informācija par katru skarto zemes vienību (kopā 25 skartās zemes vienības), un procentuāli izteikta atsavināmās zemes platība no zemes vienības kopplatības. Apkopojums parāda (1. attēlā.), ka 60% gadījumu atsavināmā zemes vienības platība aizņem mazāk kā 3% no zemes vienības kopplatības.



1.att. Atsavināmās zemes īpatsvars esoša autoceļa rekonstrukcijas gadījumā, % no zemes vienības kopplatības

Paredzot autoceļa būvniecību jaunā vietā, jārēķinās, ka autoceļa būvniecībai nepieciešamās zemes platības no kopējām zemes vienību platībām būs ievērojami lielākas, piemēram, apkopojumā par Rīgas ziemeļu transporta koridora 3. un 4. posmā skartajām zemes vienībām (2.attēlā) redzams,

ka lielākajā daļā gadījumu atsavināmās platības svārstās 10 - 30% robežās no zemes vienību kopplatības. Kopumā izvērtētas 112 projekta skartās zemes vienības Rīgas, Jūrmalas un Babītes novada teritorijās.



2.att. Atsavināmās zemes īpatsvars jauna autoceļa būvniecības gadījumā, % no zemes vienības kopplatības

Atsavināmās platības lielumu ietekmē esošās zemes vienības lielums, un tas mainās atkarībā no:

- atrašanās vietas (pilsēta, lauku apvidus);
- vietējās pašvaldības noteiktā lietošanas mērķa (apbūves zeme, lauksaimniecībā izmantojamā zeme u.c.).

Vietējā pašvaldība pieņem lēmumu par nekustamā īpašuma sadalīšanai izstrādājamo dokumentu – detālplānojumu vai zemes ierīcības projektu gadījumā, ja:

- atsavināšanas ierosinātais panāk vienošanos ar zemes īpašnieku par īpašuma daļas atsavināšanu – īpašuma sadalīšanu ierosina īpašnieks vai tā pilnvarota persona,
- ir ierosināta nekustamā īpašuma daļas piespiedu atsavināšana – īpašuma sadalīšanu ierosina valsts vai pašvaldības institūcija [4,5].

Likumā ir ierakstīta norma, ka nekustamā īpašuma īpašnieks ir tiesīgs prasīt visa īpašuma (nevis tikai daļas, kas nepieciešama valsts vai sabiedriskajām vajadzībām) atsavināšanu, ja paliekošā īpašuma daļa pēc atsavināšanas paliek nederīga vai mazvērtīga, to sīkāk nedetalizējot [6]. Pētījuma ietvaros ir veikta pašvaldību zemes ierīcības un būvvalžu speciālistu aptauja, ar nolūku noskaidrot pašvaldības speciālistu viedokli par zemju iegūšanas procesu transporta infrastruktūras būvju rekonstrukcijas/ būvniecības gadījumos, kā arī iegūt priekšlikumus atsavināšanas procesa optimizācijai.

III. PAŠVALDĪBAS SPECIĀLISTU VIEDOKLIS PAR ZEMJU IEGŪŠANAS PROCESU

Aptaujā piedalījās 24 pašvaldību speciālisti. 25% no aptaujā pārstāvētajām pašvaldībām ir bijuši nekustamā īpašuma piespiedu atsavināšanas gadījumi, ko ierosinājusi pašvaldība vai tās institūcija un 33% pašvaldību piespiedu atsavināšanu ir ierosinājusi valsts institūcija.

37% pašvaldību ir bijuši līgumiskās (brīvprātīgās) nekustamā īpašuma atsavināšanas gadījumi, ko ierosinājusi pašvaldība vai tās institūcija, bet 29% pašvaldību ir bijuši līgumiskās (brīvprātīgās) nekustamā īpašuma atsavināšanas gadījumi, ko ierosinājusi valsts institūcija.

Nekustamā īpašuma piespiedu atsavināšanu var realizēt, tikai pamatojoties uz speciāla likuma pamata. Kopš likuma „Par nekustamā īpašuma piespiedu atsavināšanu valsts vai sabiedriskajām vajadzībām” spēkā stāšanās 1992. gadā, likums piemērots tikai dažas reizes. Ņemot vērā konkrēto pašvaldību speciālistu atbildes, jāsecina, ka lielākajā daļā gadījumu pēc nekustamā īpašuma piespiedu atsavināšanas ierosināšanas, īpašniekam un atsavināšanas ierosinātajam tomēr izdodas vienoties par atsavināšanas nosacījumiem un to veikt līgumiskā ceļā.

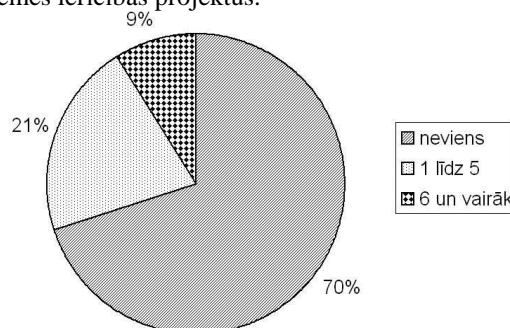
Gadījumos, kad īpašnieks var prasīt atsavināt visu nekustamo īpašumu (parasti jautājums reducējas par visu zemes vienības vai tās daļas atsavināšanu), pašvaldību speciālisti nosauca šādus kritērijus:

- paliekošajai zemes vienībai nevar nodrošināt piekļuvi (22%);
- paliekošā zemes vienības daļa ir mazāka par teritorijas plānojumā noteikto (21%);

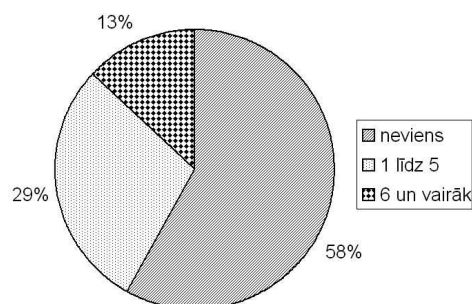
- paliekošajai zemes vienībai veidojas „neveiksmīga” konfigurācija (trīsstūrveida, u.c.) (16%);
- paliekošo zemes vienību turpmāk nedrīkst apbūvēt (15%);
- paliekošajai zemes vienībai piekļuvi var nodrošināt tikai caur citu īpašumu (9%).

Gadījumi, kuros nekustamā īpašuma sadalīšanai obligāti izstrādājams detālplānojums, ir noteikti gan normatīvajos aktos, gan papildus arī pašvaldībām ir deleģētas tiesības noteikt nekustamā īpašuma sadalīšanai nepieciešamo detālplānojumu vai zemes ierīcības projektu. Pašvaldību speciālisti aptaujā norādīja abu dokumentu aptuveno skaitu, kas izstrādāti konkrētajā pašvaldībā nekustamā īpašuma sadalīšanai valsts vai pašvaldību vajadzībām autoceļu rekonstrukcijas/ būvniecības ietvaros. Šo atbilžu apkopojums par detālplānojumiem un zemes ierīcības projektiem attēlots attiecīgi 3. un 4. attēlā.

Ņemot vērā respondentu atbildes, secināms, ka zemes ierīcības projekts nekustamā īpašuma sadalīšanai tiek izstrādāts biežāk, un ieņem nozīmīgu lomu nekustamā īpašuma formēšanas procesā. Izniedzot detālplānojuma izstrādāšanas nosacījumus, pašvaldības detālplānojuma ietvaros drīkst pieprasīt izstrādāt arī zemes ierīcības projektu, tāpēc respondenti atbildēja, kādu īpatsvaru konkrētajā pašvaldībā izstrādātie detālplānojumi ietver zemes ierīcības projektus. Apkopojot atbildes, tika secināts, ka 80% no aptaujātām pašvaldībām nosacījumu iekļaut detālplānojuma sastāvā zemes ierīcības projektu neizvirza vai to dara mazāk kā 5% gadījumos, 8% aptaujāto pašvaldību šādu detālplānojumu īpatsvars no kopējā ir 5-15% robežās, bet 12% aptaujāto pašvaldību vairāk kā 15% izstrādāto detālplānojumu satur prasību izstrādāt arī zemes ierīcības projektus.



3.att. Vidējais autoceļu rekonstrukcijas/ būvniecības vajadzībām izstrādāto detālplānojumu skaits pašvaldībās



4.att. Vidējais autoceļu rekonstrukcijas/ būvniecības vajadzībām izstrādāto zemes ierīcības projektu skaits pašvaldībās

Zemes ierīcības projekts kā nekustamā īpašuma veidošanas projekts nodrošina ne tikai īpašuma sadalīšanas iespējamību, bet arī kalpo par pamatu citu zemes ierīcības darbu veikšanai (robežu pārkārtošanai, piekļuves iespēju nodrošināšanai zemes vienībām, zemesgabalu apmaiņai, starpgabalu likvidēšanai u.c.). Bez tam īpašuma atsavināšanas gadījumā līdz ar zemes ierīcības projekta izstrādi zemes īpašnieks var pieprasīt zemes ierīcības projektā iekļaut pasākumus, kas nodrošina zemes ilgtspējīgas izmantošanas iespējamību, piemēram, piekļuves nodrošināšanu zemes gabalam, robežu konfigurācijas vai zemes platību maiņu ar robežjošām zemes vienībām u.c.

Zemes ierīcības projektu var izstrādāt vairākām zemes vienībām, ja zemes ierīcības projekta ierosinātājs to pieprasa un pašvaldība pieņem lēmumu šādu zemes ierīcības projektu izstrādāt. Normatīvajos aktos ir noteikts, ka zemes ierīcības projekta aptverto teritoriju nosaka ierosinātājs, lūdzot pašvaldībai zemes ierīcības projekta izstrādes noteikumus, bet pašvaldība šo projekta aptverto teritoriju vai nu apstiprina vai noraida.

Apkopojot respondentu atbildes, secināts, ka pašvaldību speciālisti pārsvarā (54%) uzskata, ka zemes ierīcības projekta aptverto teritoriju jānosaka pašvaldībai, 33% -zemes īpašniekam un 13% - īpašniekam kopā ar pašvaldību. Nevieni respondenti kā zemes ierīcības projekta aptvertās teritorijas noteicēju nenorādīja valsts institūciju.

Savukārt nekustamā īpašuma piespiedu atsavināšanas gadījumā pašvaldību speciālisti uzskata, ka zemes ierīcības projekta aptverto teritoriju jānosaka:

- pašvaldības institūcijai (46%);
- valsts institūcijai(42%);
- valsts institūcijai kopā ar pašvaldību(12%).

Nevieni respondenti kā zemes ierīcības projekta aptvertās teritorijas noteicēju šajā gadījumā nenorādīja īpašnieku.

Zemes ierīcības projekta izstrādi ir tiesīgs ierosināt nekustamā īpašuma īpašnieks vai tā pilnvarotā persona gadījumos, kad par nekustamā īpašuma daļas atsavināšanu ir panākta līgumiska vienošanās ar atsavināšanas ierosinātāju, bet attiecībā uz īpašumiem, kuriem paredzēta piespiedu atsavināšana – valsts vai pašvaldības institūcija. Šāda situācija ne tikai negatīvi ietekmē līdzekļu un termiņu plānošanu transporta infrastruktūras objektu būvniecībai, bet arī veicina zemes ierīcības projektu izstrādāšanu atsevišķi katram īpašumam. Gadījumā, ja projektā iekļauj vairākas zemes vienības, tas paplašina iespējas uzlabot paliekošo zemes vienību izmantošanas apstākļus un zemes ierīcības jautājumus risināt kompleksi, bet neziņa, vai piedāvāto zemes daļas atpiršanas nosacījumu dēļ projekts nebūs jāpārstrādā, piespiedu atsavināšanas gadījumam veidojot atsevišķu

projektu, veicina t.s. pseidozemes ierīcības projektu izplatīšanos, jeb zemes ierīcības projekta izstrādāšanu vienas zemes vienības robežās arī tad, kad, blakusesošajām zemes vienībām risināmie zemes ierīcības jautājumi ir identiski. Situāciju var mainīt, paredzot tiesības ierosināt zemes ierīcības projektu gan līgumiskās vienošanās, gan piespiedu atsavināšanas gadījumā valsts vai pašvaldības institūcijai. Pašvaldību vadošie zemes ierīcības speciālisti domā līdzīgi – respondenti atbildējuši, ka zemes ierīcības projekta izstrāde līgumiskās atsavināšanas gadījumā ir jāierosina:

- valsts institūcijai (58%);
- pašvaldības institūcijai (29%);
- zemes īpašniekam (13%).

Savukārt piespiedu atsavināšanas gadījumā 83% pašvaldību speciālistu uzskata, ka zemes ierīcības projektu izstrādi jāierosina valsts institūcijai, bet pārējie - pašvaldības institūcijai.

Lūdzot sniegt pamatotus priekšlikumus nekustamā īpašuma atsavināšanas procesa uzlabošanai, neizdevās iegūt viennozīmīgas atbildes. 71% aptaujāto respondentu nevarēja nosaukt nevienu priekšlikumu, bet 8% ieteica noteikt konkrētus procesa maksimālos termiņus.

IV. SECINĀJUMI UN PRIEKŠLIKUMI

1. Transporta infrastruktūras rekonstrukcija pilsētā atstāj mazāku ietekmi uz projekta skarto paliekošo zemes vienību kopplatībām, salīdzinot ar jaunu transporta būvju būvniecību ārpus pilsētām.
2. Nespēja nodrošināt piekļuves iespējas, neveiksmīga paliekošās zemes vienības konfigurācija un paliekošās zemes vienības platība, ja tā ir mazāka par teritorijas plānojumā noteikto, ir galvenie kritēriji, lai zemes īpašnieks varētu atsavināšanu prasīt pilnā apmērā.
3. Nekustamā īpašuma sadalīšanai atsavināšanas gadījumā valsts vai sabiedriskajām vajadzībām pašvaldības nosaka lielākā skaitā izstrādāt zemes ierīcības projektus nekā detālpilānojumus.
4. Zemes ierīcības projekta izstrādi būtu jāierosina valsts vai pašvaldības institūcijai uzreiz ceļa trases izvēles apstiprināšanas noteiktā kārtībā.
5. Līgumiskās vai piespiedu atsavināšanas gadījumos zemes ierīcības projekta aptverto teritoriju jānosaka pašvaldībai vai valsts institūcijai, nevis zemes īpašniekam.

LITERATŪRA

1. Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijas projekta 1.redakcija [Elektroniskais resurss] / darba grupa Roberta Ķīļa vadībā, 2008. - <http://www.latvija2030.lv/page/229> - resurss apskatīts 2010.g. 12.janvārī.
2. Transporta attīstības nacionālā programma (2000.-2006.g.). LR Satiksmes ministrija. Rīga, 1999.
3. Ministru kabineta 2006.gada 6.jūlija rīkojums Nr.507 „Satiksmes ministrijas darbības stratēģija 2007.-2009. gadam”
4. Zemes ierīcības likums

5. Ministru kabineta 2009.gada 6.oktobra noteikumi Nr.1148 „Vietējās pašvaldības teritorijas plānošanas noteikumi”
6. Likums “Par nekustamā īpašuma piespiedu atsavināšanu valsts vai sabiedriskajām vajadzībām”

Martins Zgīrskis, assistant, Sc.ing., Latvia University of Agriculture, Faculty of Rural Engineering, Department of Land Management and Geodesy, Akadēmijas Street 19, Jelgava, LV-3001 Tel: (+371) 63025889, e-mail: martins.z@celupprojekts.lv

Modris Mengots, assistant professor, candidate of econ.sciences, Latvia
University of Agriculture, Faculty of Rural Engineering, Department of Land

Management and Geodesy, Akadēmijas Street 19, Jelgava, LV-3001 Tel:
(+371) 63026152; e-mail: modris.mengots@llu.lv

Martins Zgirskis, Modris Mengots. The Role of Land Survey in Land Expropriation for State or Public Needs

In Latvia the construction of new transport infrastructure objects or reconstruction of existing ones increasingly generates necessity to expand an area of land under auto roads (right of way), as well as activates necessity of efficiency of real property expropriation process. In frame of research the correlation between expropriated land and total area of affected land parcels have been analyzed in two different projects of road development – project of new road and project of road reconstruction. There is made the conclusion, that in case of reconstruction of existing road the expropriated land area is rather small, in 60% of cases it does not exceed 3% of total area of land parcel, but in case of construction of new road expropriated area of land is at least 30% of total area of land parcel. For expropriation of part of the land parcel have to be developed land survey project or detailed plan. Legislative acts define the cases when detailed plans have to be developed compulsory. However local municipality has the right to specify or define an extra area for its development. Wherewith land survey projects play more and more significant role in process of land expropriation for state or public needs. In the research was made the questionnaire of experts – land surveyors of local municipalities on actual problems of land management and real property expropriation, and was made an analysis of this questionnaire. Land survey projects for subdivision of the land as component of technical project of roads construction/ reconstruction have been developed in 42%, but development of detailed plans for identical purposes – in 30% of respondent local municipalities.

Мартинс Згирскис, Модрис Менготс. Роль землеустройства в отчуждении земли для государственных или общественных нужд

В последнее время в Латвии строительство новых и реконструкция существующих объектов транспортной инфраструктуры в возрастающих объемах требует расширения полос отвода автодорог, а также актуализирует необходимость эффективизации процесса отчуждения земли.

В рамках исследования анализировано соотношение площади отчуждаемой земли к общей площади затронутых земельных единиц в двух проектах развития автодорог – при реконструкции существующей и строительстве новой автодороги. В результате сделан вывод, что при реконструкции существующей автодороги в подавляющем большинстве (60%) случаев требуется не более чем 3% от общей площади затронутой земельной единицы. При строительстве новой автодороги отчуждаемая земля составляет не менее 30% от общей площади затронутой земельной единицы.

Для отчуждения части недвижимого имущества необходимо разработать проект землеустройства или проект детальной планировки. Местное самоуправление, помимо установленных законом случаев, требующих обязательной разработки проектов детальной планировки, имеет право уточнить или установить дополнительные территории для их разработки. В связи с этим проект землеустройства играет все более значимую роль при отчуждении земли для государственных или общественных нужд.

В исследовании также проведен опрос специалистов землеустройства местных самоуправлений об актуальных вопросах землеустройства и отчуждения недвижимого имущества, проведен анализ полученных ответов. Проекты землеустройства для раздела недвижимого имущества при отчуждении земли для государственных или общественных нужд как составная часть проекта реконструкции автодороги разработан в 42% от опрошенных самоуправлений, а проекты детальной планировки для аналогичных нужд – в 30% от опрошенных самоуправлений.