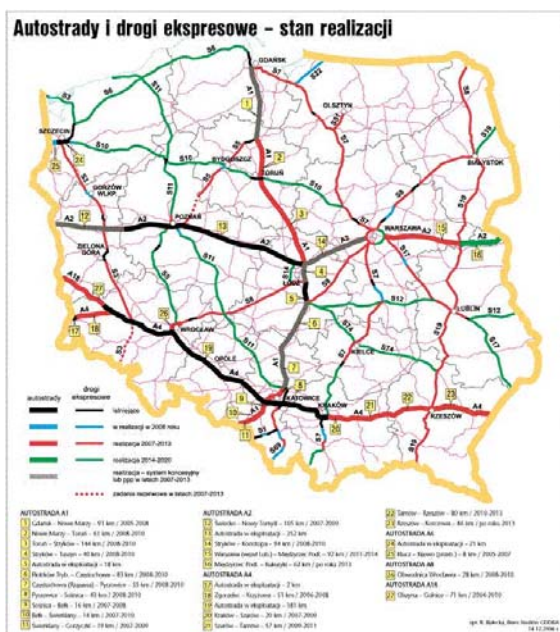


Autostrada Dźwignią Gospodarczą Mniejszych Miast Polski?



Wpływ inwestycji budowy autostrady na ceny gruntów położonych w okolicach węzłów autostradowych w okresie ich planowania i przeprowadzania inwestycji jest bardzo zróżnicowany. Zarówno deweloperzy jak i końcowi użytkownicy z dystansem podchodzą do informacji zawartych w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego określających planowany przebieg drogi. Deweloperzy i inwestorzy uważają, że ryzyko realizacji inwestycji na terenach zlokalizowanych do około 2-3 km od planowanych zjazdów/węzłów autostradowych dopiero maleje wraz z rozpoczęciem realizacji autostrady. Dopiero wtedy ceny tych gruntów zaczynają stopniowo rosnąć. Uważa się jednak, iż największą kotwicą cen w okresie planowania i prowadzenia inwestycji budowy autostrady jest zakup gruntu w danej okolicy przez pierwszego poważnego dewelopera lub końcowego użytkownika.

Informacje o planowanym przeprowadzeniu autostrady przez dany obszar i lokalizacji zjazdu z niej w danym rejonie motywują jednak zarówno inwestorów działających na rynku nieruchomości komercyjnych jak i okolicznych mieszkańców do podejmowania wzmożonych działań związanych dla jednych z zakupem terenów inwestycyjnych, drugich ich sprzedażą. Sytuacja ta często wymaga ingerencji władz lokalnych w zakresie przeprowadzenia zmian planistycznych na danym obszarze. Tereny rolne przekształcane na inwestycyjne w planach miejscowych wymuszają na inwestorach ponownej analizy danego obszaru, co w niektórych przypadkach przekonuje ich do podjęcia decyzji o lokalizacji inwestycji w sąsiedztwie danego węzła / zjazdu autostradowego. Jednakże w Polsce terenów inwestycyjnych położonych przy zjazdach z autostrad, zarówno planowanych jak i istniejących, jest znaczna ilość. Ze względu na specyficzne uwarunkowania np. planowaną datę oddania do użytkowania danego odcinka autostrady i/lub węzła autostradowego, odległości od granic państwa, łatwości włączenia do istniejącej siatki głównych dróg Polski, odległość od większych miastach, itd., uwagę przyciągają tylko nieliczne.

Żory

Przykładem obszaru, dla którego istnieje projekt przeprowadzenia autostrady wraz z ulokowaniem węzła autostradowego, jest teren miasta Żory. Jest to miasto na prawach powiatu liczące blisko 65 000 mieszkańców, położone około 38km na południowy zachód od Katowic, oraz około 40km od granicy polsko – czeskiej. Od 2005 roku dla miasta Żory obowiązuje Plan Miejsowy, który określa lokalizację autostrady A1 biegnącej po północno – zachodniej części miasta Żory, oraz projekt zjazdu z autostrady w okolicy ulicy Rybnickiej i Kasztanowej. Planowany zjazd ma być pierwszym od granicy polsko – czeskiej.

Aktualnie ceny terenów inwestycyjnych zlokalizowanych w Żorach w obrębie planowanego przebiegu autostrady kształtują się pomiędzy 25-50 PLN/m². Zaobserwowana w ostatnich trzech latach ograniczona liczba transakcji terenami inwestycyjnymi na terenie Żor, sugeruje, że rynek ten na dzień dzisiejszy jest mało rozwinięty. Inwestorzy z uwagi na odległą perspektywę realizacji autostrady i węzła autostradowego nie postrzegają położonych w bezpośrednim sąsiedztwie terenów jako atrakcyjnych.

Analizując rynek terenów inwestycyjnych w Żorach należy jednak wspomnieć o zaobserwowanym wzroście cen w okresie 2006-2007 roku. Po długim okresie stabilnych cen wzrosły one w tym okresie o około 20-35 %. Jednakże uważamy, że wzrost ten spowodowany

jest reakcją na ogólny wzrost cen podobnych terenów na rynku ogólnopolskim, podobną dynamiką zmian cen w różnych dzielnicach Żor i okolicznych miejscowości, co potwierdza iż wzrost ten nie jest powiązany z planowaną inwestycją budowy autostrady i węzła autostradowego w Żorach.

Stryków

Przykładem lokalizacji, dla której budowa autostrady przyciągnęła wielu inwestorów jest obszar gminy Stryków, położonej w odległości około 20km na północny wschód od Łodzi. W przyszłości przetną się tutaj dwie autostrady A1 i A2. Pierwszymi inwestorami były firmy Raben – firma logistyczna i sieć handlowa hiper- i supermarketów Geant, które wybudowały swoje obiekty przed 2001r. Obecnie realizowane jest centrum magazynowe Tulipan Park pod które grunty początkowo zakupił holenderski developer Grontmij Real Estate, a obecnie właścicielem centrum logistycznego jest firma brytyjska firma Segro. Również firmy ALG/Lincoln, Prologis i inne zakupiły grunty w gminie Stryków planując budowę dużych obiektów magazynowo-produkcyjnych na wynajem. Transakcje zakupu gruntów przez tych inwestorów nastąpiły po 1.01.2004r. Przy czym pod względem ilościowym nabytych gruntów najbogatszym był rok 2006. Również z końcowych użytkowników, sieć supermarketów Lidl wybudowała w 2005r w gminie Stryków swój jeden z dwóch centralnych magazynów na Polskę.

Ceny gruntów w Strykowie w drugiej połowie lat dziewięćdziesiątych oscylowały na poziomie nieco ponad złotówkę za m². Za podobną cenę w 1996 roku Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad wykupywała działki pod przyszłą autostradę, wówczas zainteresowanie okolicznymi działkami było znikome. W 1998 roku w którym pierwszy inwestor zdecydował się zainwestować w tej lokalizacji ceny gruntów wzrosły ponad 10-krotnie. W niektórych przypadkach przekraczały 20 PLN/m². Wejście na miejscowy rynek kolejnych graczy powodowało stopniowy wzrost cen. W zeszłym roku ceny uzyskiwane ze sprzedaży terenów inwestycyjnych w tym regionie osiągały już około 100 PLN/m². Jak duży jest popyt na grunty zlokalizowane w tym obszarze świadczyć może również dotychczas zakupiona łączna powierzchnia gruntów w Gminie Stryków która do chwili obecnej wynosi ponad 150 ha.

Poza wzbogaceniem wielu miejscowych mieszkańców, plan wybudowania węzła autostrady A1 i A2 przyczynił się do dynamicznego rozwoju gminy. W połowie lat 90-tych sytuacja finansowa Strykowa była krytyczna, rozważano między innymi likwidację jednej z sześciu szkół. Aktualnie podatki nowych inwestorów stanowią już 25% wszystkich dochodów Strykowa, gmina jest w całości podłączona do wodociągów i kanalizacji, co roku odnawiane jest około 12 km dróg. Istnieją plany przekształcenia kolejnych terenów rolnych pod inwestycyjne.

Proces budowy autostrady odgrywa kluczowe znaczenie gospodarcze dla mniejszych miast Polski. Ogrom i różnorodność prac związanych / towarzyszących tego rodzaju inwestycji stwarza możliwości produkcyjne zarówno dla firm budowlanych, jak również dla małych i średnich przedsiębiorstw o zróżnicowanych profilach produkcyjnych i usługowych. Na przykładzie Strykowa łatwo zauważyć, że miejscowość która jeszcze kilka lat temu była miastem mało znanym, aktualnie ma możliwość stać się jednym z największych centrów logistycznych w Polsce.

Podsumowanie

Małe miasta w Polsce, które ze względu na swoją lokalizację, potencjał gospodarczy i podjętą decyzję umiejscowienia węzła autostradowego w ich granicach, lub ich pobliżu, mogą w przyszłości przeżyć dynamiczny rozwój. Również, w zakresie rynku terenów inwestycyjnych pod magazyny, lekką produkcję, centra logistyczne mogą być świadkiem dynamicznego wzrostu aktywności i cen na tym rynku. Jednakże na podstawie analizy tego co się wydarzyło w innych podobnych miastach w Polsce pierwsze symptomy mających nadejść wzrostów na rynku wystąpią dopiero gdy budowa węzła autostradowego będzie bliska ukończeniu. Deweloperzy i inwestorzy do chwili obecnej nie dyskutowali wyraźnie w swoich decyzjach informacji o tym, że w danym obszarze w przyszłości powstanie węzeł / zjazd autostradowy.