

**Janusz Słodczyk,
Renata Klimek**

Uniwersytet Opolski

WPLYW AUTOSTRADY A4 NA STRATEGIE ROZWOJU I PLANOWANIE PRZESTRZENNE W GMINACH NA PRZYKŁADZIE REGIONU OPOLSKIEGO

1. Wstęp

Autostrady jako część europejskiego systemu transportowego są szczególnie istotne ze względu na ich gospodarcze i społeczne oddziaływanie na sąsiadujące regiony. Poprawa dostępności komunikacyjnej oraz zapewnienie mobilności ludzi i towarów bez wątpienia wpływają na konkurencyjność gminy czy regionu, jednak w przypadku autostrad dostępność nie jest oczywista, gdyż ogranicza się do terenów zlokalizowanych w pobliżu węzłów oraz prowadzących do nich dróg krajowych i wojewódzkich. Często zatem przebieg autostrady nie jest wystarczająco silnym bodźcem dla lokowania się potencjalnych inwestorów, a prowadzona przez poszczególne gminy polityka przestrzenna znacznie się różni. Artykuł ma na celu przedstawienie wpływu autostrady A4 na gminy województwa opolskiego leżące wzdłuż jej przebiegu oraz jego odzwierciedlenie w strategiach rozwoju i dokumentach planistycznych, a także faktyczne zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym.

Autostrada A4 relacji Zgorzelec–Korczowa stanowi jeden z 4 elementów III transeuropejskiego korytarza transportowego, na który na obszarze Polski składają się również magistralne linie kolejowe C-E 30 i C-E 59 oraz odrzańska droga wodna. Przebiegając przez teren południowej Polski, autostrada koncentruje przepływ największej masy towarów i osób, odznaczając się jednocześnie najwyższą sprawnością ruchu, co sprawia, że tereny położone w bezpośrednim sąsiedztwie węzłów autostradowych i dróg do nich prowadzących stają się potencjalnie atrakcyjne dla

lokalizowania funkcji związanych z obsługą skoncentrowanego potoku ruchu oraz innych funkcji gospodarczych.

Budowę A4 rozpoczęto w latach 30. XX w. w ramach programu budowy dróg samochodowych III Rzeszy i prowadzono nieprzerwanie aż do 1943 r., realizując dolnośląski odcinek z Wrocławia do Przylesia. Po II wojnie światowej prace wznowiono w latach 1973-1980, po czym przerwano całkowicie ze względu na sytuację polityczno-gospodarczą w Polsce. W latach 1986-1993 wybudowano odcinek Przylesie-Prądy, jednak faktycznym impulsem rozwoju A4 stało się uzyskanie dofinansowania z programu PHARE w 1997 r. Do 2005 r. zrealizowany został odcinek Wrocław-Kleszczów [3, s. 130-134]. Na obszarze województwa opolskiego autostrada ma 88 km długości i przebiega przez teren 4 powiatów (brzeskiego, opolskiego, krapkowickiego i strzeleckiego) oraz 13 gmin (Grodków, Olszanka, Lewin Brzeski, Niemodlin, Dąbrowa, Tułowice, Komprachcice, Prószków, Krapkowice, Gogolin, Zdzeszowice, Leśnica, Ujazd). Jej budowa realizowana była etapami, a kolejne odcinki oddano do użytku w 2001 i 2004 r.

Z doświadczeń międzynarodowych wynika, że budowa autostrady powoduje ożywienie gospodarcze zarówno w najbliższym pasie o szerokości 3-5 km od jej przebiegu, jak i w całych przecinanych regionach, sprawiając, że trasy autostrad stają się osiami rozwoju gospodarczego [3, s. 31]. Obserwowane przemiany przestrzenno-gospodarcze to głównie deglomeracja przemysłu z regionów rozwiniętych do regionów zaniedbanych, budowa centrów logistycznych, pobudzenie lokalnych inicjatyw gospodarczych, otwarcie nowych rynków zbytu dla produkcji rolniczej, wzrost wartości gruntów, przekształcenia struktury rolnej, rozwój sieci handlowej i turystycznej oraz dynamiczny rozwój miast i wzrost liczby mieszkańców. Przykładem takich zmian może być miasto Teleford w Wielkiej Brytanii, które po wybudowaniu autostrady gwałtownie się rozwinęło, gdyż w wyniku przyciągnięcia inwestorów nastąpiła aktywizacja przemysłu i usług oraz szybki wzrost liczby mieszkańców [3, s. 76]. Badania prowadzone przez B. Domańskiego [1, s. 103-108] dotyczące uwarunkowań lokalizacji kapitału zagranicznego w Polsce potwierdzają wysoką pozycję dostępności komunikacyjnej jako jednego z najważniejszych czynników lokalizacji. Autor wskazuje, że 59% całości zagranicznych inwestycji produkcyjnych jest skupionych w korytarzach do 15 km od najważniejszych dróg krajowych, z czego ponad połowa w miejscowościach położonych w promieniu 15 km od istniejących i projektowanych węzłów autostradowych. Jako kolejny (z 20) pod względem wagi czynnik lokalizacji, badane przez Domańskiego firmy wskazały dobrą współpracę ze strony władz lokalnych. Co ciekawe, czynnik ten uznano za ważniejszy od niskich kosztów pracy, łatwości pozyskania wykwalifikowanej siły roboczej czy niskich cen ziemi [1, s. 400]. Takie uszeregowanie czynników występuje szczególnie w odniesieniu do lokalizacji inwestycji poza wielkimi miastami. W warunkach polskich osiągnięcie celu, jakim jest zaktywizowanie gospodarcze terenów w sąsiedztwie węzłów autostradowych i dróg dojazdowych, jest utrudnione przez częste zmiany obowiązującego prawa, interesy polityczne, a także niezdrową konkurencję między gminami. Niezbędna jest więc ścisła i aktywna współpraca władz samorządowych wszystkich szczebli administracyjnych, skutkująca kompleksowym przygotowa-

niem prawnym i technicznym poszczególnych terenów oraz pozyskaniem inwestorów. W szczególności dotyczy to [4, s. 195] aplikacji o środki unijne, pomocy państwa w dostępie do dogodnych kredytów, uzbrojenia technicznego terenów, zapewnienia sprawnych powiązań komunikacyjnych łączących autostradę z podstawowym układem dróg w regionie, dopuszczenia możliwości przeznaczania gruntów rolnych wysokich klas bonitacyjnych w rejonach węzłów na cele nierolnicze, likwidowania barier związanych z władaniem gruntami, promocji, marketingu urbanistycznego. Przykładem współpracy między samorządami województwa opolskiego jest powołane w styczniu 2003 r. Stowarzyszenie Samorządowe A-4, którego głównym celem jest podejmowanie działań na rzecz rozwoju gospodarczego i wykorzystanie atrakcyjności terenów położonych wzdłuż autostrady A-4 oraz jej dojazdów i dróg alternatywnych. Obecnie członkami Stowarzyszenia są: województwo opolskie, powiat Strzelce Opolskie oraz gminy Opole, Strzelce Opolskie, Ujazd, Leśnica, Gogolin, Krapkowice oraz Niemodlin. W Stowarzyszeniu nie ma natomiast żadnego przedstawiciela powiatu brzeskiego, co jest zastanawiające tym bardziej, że jest to obszar o dużym bezrobociu i zagrożeniu depresją, a jego aktywizacja w oparciu o węzeł Przylesie, w powiązaniu z byłym lotniskiem wojskowym w Skarbimierzu jest jednym z zadań strategicznych zapisanych w *Planie zagospodarowania przestrzennego województwa opolskiego*.

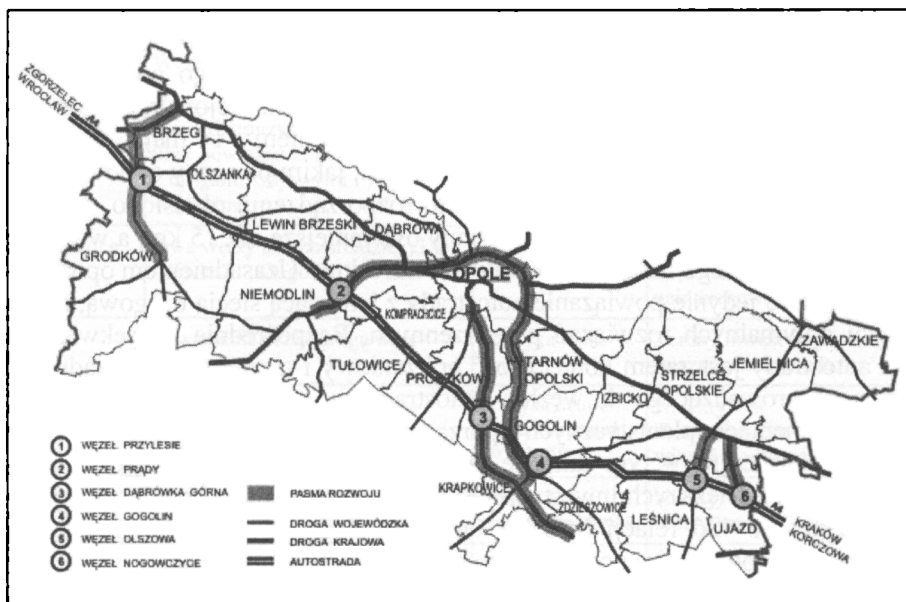
Autostrady, jako jeden z niewielu elementów przestrzeni, są wyłączone spod działania ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, a ich lokalizacja i określenie zasad zagospodarowania oraz powiązań z innymi elementami przestrzeni są regulowane każdorazowo w decyzji o ustaleniu lokalizacji autostrady. Jednakże jako zadanie o charakterze publicznym o znaczeniu krajowym, wynikające z *Koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju* oraz *Rządowego programu budowy autostrad*, są one wprowadzane do planów zagospodarowania przestrzennego województw, a następnie studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, które muszą zachować z powyższymi dokumentami zgodność. Powyższe oznacza, że na obszarze autostrad gminy nie mogą sprawować władztwa planistycznego, czyli podejmować władczych decyzji dotyczących przeznaczenia i sposobu zagospodarowania terenu, wprowadzając je jedynie do swoich dokumentów planistycznych oraz są organem opiniującym wydanie decyzji lokalizacyjnej.

2. Polityka przestrzenna na szczeblu województwa

W skali regionu podstawowymi dokumentami, przez które następuje kształtowanie polityki przestrzennej są *Strategia rozwoju* oraz *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa*, z których pierwszy wskazuje możliwe i pożądane kierunki rozwoju społeczno-gospodarczego, a drugi umożliwia ich „umiejscowienie” w przestrzeni.

Jednym z głównych priorytetów zapisanych w *Strategii rozwoju województwa opolskiego na lata 2000-2015* jest zwiększenie konkurencyjności województwa.

Służyć temu ma m.in. aktywizacja gospodarcza regionu w oparciu o tereny wysokiej atrakcyjności lokalizacyjnej III transeuropejskiego korytarza transportowego relacji Berlin–Kijów. W celu realizacji powyższego założenia, w *Planie zagospodarowania przestrzennego województwa opolskiego* wyznaczono strefy i pasma potencjalnego rozwoju, które następnie znalazły odzwierciedlenie w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin oraz miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Wyznaczone pasma rozwoju i potencjalne tereny aktywności gospodarczej zlokalizowane są głównie w pobliżu 6 węzłów na autostradzie A-4 oraz wzdłuż prowadzących do nich dróg krajowych i wojewódzkich. Są to kolejno pasma: Brzeg – węzeł Przylesie – Grodków, Opole – węzeł Prądy – Niemodlin, Opole – węzeł Dąbrowka – Krapkowice, Opole – węzeł Gogolin – Krapkowice – Kędzierzyn Koźle oraz Strzelce Opolskie – węzeł Olszowa i Strzelce Opolskie – węzeł Nogowczyce (rys. 1).



Rys. 1. Przebieg autostrady A4 na obszarze woj. opolskiego oraz pasma rozwoju

Źródło: opracowanie własne.

Zaproponowane w planie nowe tereny przemysłowo-składowo-usługowe to w sumie ok. 1760 ha powierzchni, w tym [4, s. 195-196]:

- gmina Dąbrowa, wsie Prądy, Wrzoski, Mechnice, Siedliska – łącznie 300 ha,
- gmina Grodków, wieś Młodoszowice – 100 ha,
- gmina Gogolin, rejon węzła Gogolin, wieś Odrowąż – 13 ha,
- gmina Olszanka, rejon węzła Przylesie – 80 ha, wieś Jankowice Wielkie – Czeska Wieś – 170 ha, wieś Krzyżowice – 15 ha,

- gmina Niemodlin, m. Niemodlin, wsie Michałowek, Gościejowice – 250 ha,
- gmina Prószków – proponowane tereny inwestycyjne na obszarze gminy nie zostały ściśle określone, ze względu na rezygnację z postulowanego węzła,
- gmina Krapkowice, rejon węzła Gogolin, rejon węzła Dąbrówka Górna – łącznie ok. 227 ha,
- gmina Ujazd, teren pomiędzy węzłami Olszowa i Nogowczyce – ok. 356 ha,
- gmina Brzeg, wieś Skarbimierz, tereny byłego lotniska radzieckiego – ok. 280 ha.

Ze względu na dogodnie powiązania autostrady, poprzez układ dróg krajowych i wojewódzkich, z portami rzecznyymi, dwoma lotniskami oraz liniami kolejowymi, w planie województwa zaproponowano lokalizację trzech lokalnych centrów logistycznych w Brzegu, Opolu, Kędzierzynie-Koźlu oraz dwóch parków technologicznych w Opolu i Kędzierzynie-Koźlu.

Cechą charakterystyczną opolskiego odcinka autostrady jest nierównomierne rozmieszczenie węzłów, które wyraźnie grupują się parami, zwłaszcza węzły Dąbrówka – Gogolin (8 km) oraz węzły Olszowa – Nogowczyce (6 km). Jest to rozwiązanie niekorzystne ze względu na zapewnienie wymaganego poziomu bezpieczeństwa użytkowników autostrady, nie przemawia za nim racjonalność gospodarowania terenami, nie jest również zgodne z rozporządzeniem z 14 maja 1999 r. (DzU nr 43 poz. 430) w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, w którym to rozporządzeniu określono, że odstęp między węzłami na autostradzie nie powinny być mniejsze niż 15 km, a w granicach lub sąsiedztwie dużego miasta – nie mniejsze niż 5 km. Uzasadnieniem opisanej sytuacji może być jedynie powiązanie autostrady z istniejącą siecią drogową, do czasu realizacji optymalnych rozwiązań przestrzennych. Bezpośrednią konsekwencją istnienia autostrady jest zatem konieczność przebudowy i modernizacji układu komunikacyjnego prowadzącego do węzłów autostradowych, co znajduje odzwierciedlenie w dokumentach planistycznych sporządzanych na poziomie regionu i gmin. Działania realizacyjne w tym zakresie są jednak prowadzone w bardzo niewielkim zakresie. Jedną z większych inwestycji jest rozpoczęta w 2005 r. modernizacja drogi wojewódzkiej nr 426 relacji Strzelce Opolskie–Kędzierzyn–Koźle przebiegającej przez węzeł Olszowa, która docelowo ma stać się drogą krajową.

3. Polityka przestrzenna na poziomie gmin

Na podstawie przeprowadzonej analizy dokumentów planowania strategicznego i przestrzennego na poziomie gmin można stwierdzić, że zapisy *Planu zagospodarowania przestrzennego województwa opolskiego* dotyczące stref i pasm rozwoju gospodarczego znalazły w nich odzwierciedlenie. Dla większości wytypowanych terenów aktywności sporządzone zostały miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, w których dominujące jest przeznaczenie pod przemysł, tereny składów i magazynów oraz w mniejszym stopniu pod usługi.

Spśród 13 objętych analizą opolskich gmin leżących na trasie autostrady A4, można wyłonić 4 grupy różniące się zasadniczo celami oraz stopniem realizacji za-

pisanej w strategiach rozwoju polityki przestrzennej ze względu na zaangażowanie w proces planistyczny, przygotowanie terenów pod inwestycje oraz pozyskanie inwestorów dla rozwoju stref aktywności gospodarczej w pasie A4 (tab. 1).

Tabela 1. Polityka przestrzenna gmin w odniesieniu do autostrady A4

Lp.	Nazwa gminy	Dostępność autostrady	Polityka przestrzenna w odniesieniu do autostrady	Aktywność w realizacji polityki
1.	Dąbrowa	Węzeł na autostradzie „Prądy”, główny zjazd w kierunku Opola (18 km)	Polityka proautostradowa	Aktywna, sporządzone mpzp, część terenów uzbrojonych, zainteresowanie inwestorów
2.	Gogolin	Węzeł na autostradzie „Gogolin”, Powiązanie poprzez drogi wojewódzkie	Polityka proautostradowa	Nieaktywna, sporządzone mpzp, brak uzbrojenia
3.	Grodków	Węzeł na autostradzie „Przylesie”	Polityka proautostradowa	Nieaktywna, sporządzone mpzp, brak uzbrojenia
4.	Komprachcice	Gmina „tranzytowa”, brak powiązań komunikacyjnych z drogami krajowymi i wojewódzkimi	Polityka izolacyjna	Aktywna, brak terenów inwestycyjnych
5.	Krapkowice	Dwa węzły na autostradzie: „Dąbrówka” i „Gogolin”	Polityka proautostradowa	Aktywna, sporządzone mpzp, część terenów uzbrojonych, zainteresowanie inwestorów
6.	Leśnica	Powiązanie przez drogę wojewódzką	Polityka izolacyjna	Tereny inwestycyjne bez powiązań z autostradą
7.	Lewin Brzeski	Powiązanie przez drogę wojewódzką, układ komunikacyjny niekorzystny	Polityka neutralna – brak odniesień do autostrady	Nieaktywna Tereny inwestycyjne bez powiązań z autostradą
8.	Niemodlin	Powiązanie przez drogę krajową	Polityka proautostradowa	Nieaktywna, sporządzone mpzp, brak uzbrojenia
9.	Olszanka	Powiązanie przez drogę wojewódzką	Polityka proautostradowa	Nieaktywna, sporządzone mpzp, brak uzbrojenia
10.	Prószków	Powiązanie przez drogę krajową i wojewódzką	Polityka proautostradowa	Nieaktywna, sporządzone mpzp, brak uzbrojenia
11.	Tułowice	Powiązanie przez drogę krajową i wojewódzką, układ komunikacyjny niekorzystny	Polityka izolacyjna	Tereny inwestycyjne bez powiązań z autostradą
12.	Ujazd	Dwa węzły na autostradzie: „Olszowa” i „Nogowczyce”	Polityka proautostradowa	Aktywna, sporządzone mpzp, tereny w trakcie uzbrajania, zainteresowanie inwestorów
13.	Zdzieszowice	Powiązanie przez drogę wojewódzką	Polityka proautostradowa	Aktywna, tereny inwestycyjne bez powiązań z autostradą

Źródło: opracowanie własne na podstawie strategii rozwoju gmin oraz [27].

Na podstawie analizy dokumentów strategicznych, planistycznych i stopnia realizacji przedsięwzięć 4 gminy uznano za aktywne, 5 innych stanowi grupę przejawiającą zainteresowanie możliwościami, jakie niesie autostrada, jednak w niewielkim stopniu jest ono poparte konkretnymi działaniami, lub też proponowane tereny nie mają bezpośrednich powiązań z autostradą czy drogami krajowymi. Jedna gmina, Lewin Brzeski, ma nastawienie neutralne, w dokumentach brak odniesień do autostrady, jednak nie ma również planowanych działań izolacyjnych. Ostatnią grupę stanowią 3 gminy, których strategia rozwoju zakłada politykę całkowitej lub częściowej izolacji w stosunku do autostrady oraz nastawienie na ochronę środowiska przyrodniczego i stworzenie przyjaznych warunków życia swoim mieszkańcom. W grupie tej znalazła się gmina Komprachcice, stopniowo stająca się „zapleczem mieszkalnym” Opola, oraz gminy Leśnica i Tułowice, na których terenie położone są cenne obszary przyrodnicze: park krajobrazowy „Góra św. Anny” oraz Bory Niemożlińskie. Należy jednak zaznaczyć, że tylko gmina Komprachcice zdecydowanie izoluje się od przebiegającej przez jej teren autostrady, nie zabiega również o lokalizację zakładów przemysłowych, widząc swoje szanse rozwoju raczej w bliskości Opola oraz produkcji rolno-spożywczej i ogrodniczej na potrzeby miasta. Powodem takiej polityki może być świadomy wybór władz, ale również fakt złego skomunikowania i braku dróg krajowych i wojewódzkich prowadzących w kierunku węzła na autostradzie, co doprowadziło do wyboru innej ścieżki rozwoju. W ofercie inwestycyjnej tej gminy dominują tereny istniejącej i projektowanej zabudowy jednorodzinnej, nie ma natomiast żadnego terenu przemysłowego czy składowo-magazynowego. Przy utrzymaniu obecnego kierunku rozwoju i polityki przestrzennej, gmina Komprachcice, z dużym udziałem lasów, może stać się jedną z bardziej atrakcyjnych, czystych, zielonych i przyjaznych dla mieszkańców gmin w pierścieniu otaczającym Opole. Inny charakter mają gminy Tułowice i Leśnica, które pomimo istotnych, objętych ochroną obszarów przyrodniczych, nie rezygnują całkowicie z przemysłu czy terenów składowo-magazynowych lub eksploatacji złóż. Jednak opierają się one głównie na istniejących lub restrukturyzowanych zakładach, bez zwiększania ich powierzchni. Gminę Tułowice, pokrytą w ok. 70% lasami, oraz gminę Leśnica charakteryzuje szczególnie wartościowy krajobraz przyrodniczy i kulturowy, co zauważają zarówno władze lokalne, jak i mieszkańcy. Nadrzędne cele zawarte w strategiach rozwoju obu gmin dotyczą wykorzystania walorów turystycznych do rozwoju rekreacji, wypoczynku oraz budownictwa mieszkaniowego. Jednocześnie gminy te mogą stać się w przyszłości siedzibami firm związanych z zaawansowanymi technologiami, dla których czyste środowisko będzie szczególnie cenne. Autostrada jest przez nie postrzegana raczej jako element negatywny, powodujący zanieczyszczenie środowiska i zwiększający hałas, a zatem stanowiący zagrożenie dla przyjętych prośrodowiskowych kierunków rozwoju.

Następną grupę stanowi 5 gmin (Grodków, Gogolin, Niemodlin, Olszanka, Prószków), które widzą perspektywę swego rozwoju w powiązaniu gospodarki z autostradą, jednak oprócz zapisanych hasłowo deklaracji w strategiach rozwoju oraz uchwalonych dokumentów planistycznych, nie podejmują aktywnych działań zmie-

rzających do odpowiedniego przygotowania terenów oraz pozyskania inwestorów. W większości są to gminy nie mające na swoim terenie węzła autostradowego, lecz powiązane z nim siecią dróg krajowych lub wojewódzkich. Trzy gminy tej grupy jako jeden z nadrzędnych celów mają zapisaną w strategiach rozwoju aktywizację gospodarczą w oparciu o autostradę A4. Jedną, tj. Gogolin opiera swą gospodarkę na prężnie działającym zakładzie przemysłowym, (Cementownia „Góraźdże”), widząc w autostradzie element, który może wzmocnić ich obecną pozycję konkurencyjną, nie jest jednak jedyną szansą rozwoju. Wszystkie zakwalifikowane do tej grupy gminy opracowały miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego dla wytypowanych w *Planie zagospodarowania przestrzennego województwa opolskiego* terenów aktywizacji gospodarczej. Jednak poddając analizie wieloletnie plany inwestycyjne, stwierdzimy, że nie zawierają one planowanych działań związanych z budową sieci lub dróg w planowanych strefach aktywności gospodarczej. Zatem głównym problemem staje się wdrożenie deklarowanej polityki przestrzennej.

Do grupy gmin aktywnie wykorzystujących szanse płynące z przebiegu autostrady zaliczono Ujazd, Krapkowice, Zdzeszowice i Dąbrowę. Przy czym Krapkowice i Zdzeszowice od lat mają na swym terenie duże zakłady przemysłowe będące podstawą ich gospodarki. Działania podejmowane przez gminy zaliczone do tej grupy dotyczą nie tylko zapisów w strategiach rozwoju i sporządzenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, lecz również aktywnych działań promocyjnych zmierzających do pozyskania inwestora, stosowania zachęt ekonomicznych w postaci obniżonych podatków, budowy dróg i sieci uzbrojenia technicznego, negocjacji z właścicielami gruntów przy ich sprzedaży inwestorom, dobrego klimatu dla przedsiębiorczości. Jedną z najbardziej aktywnych jest w tym zakresie gmina Ujazd, której władze konsekwentnie i zdecydowanie realizują zadania zapisane w strategii rozwoju mające na celu aktywizację gospodarczą i społeczną gminy. Autostrada oraz dwa węzły zlokalizowane na terenie tej rolniczej dotychczas gminy są głównym elementem prorozwojowym, któremu przyporządkowano dokumenty planistyczne oraz instrumenty realizacyjne. W 1998 r. uchwalono studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, w którym cały pas terenu pomiędzy węzłami przeznaczono pod stworzenie strefy aktywności gospodarczej, obsługiwanej przez prowadzoną równolegle drogę o znaczeniu lokalnym łączącą oba węzły. Przewidziano również zmianę układu drogowego eliminującego ruch ciężkich samochodów przejeżdżających przez wsie. Kolejno w latach 2001 i 2004 uchwalono cztery plany miejscowe kontynuujące politykę zawartą w studium i będące podstawą uzbrojenia i sprzedaży terenów inwestycyjnych. Na początku stycznia 2005 r. ostatecznie sfinalizowano sprawę zakupu gruntów na terenie SAG Olszowa przez irlandzkiego inwestora Ardagh Investments, który w ciągu następnych 5 lat zamierza zainwestować 64 mln euro w budowę centrum usługowo-logistycznego wraz z oddziałem obsługi celnej. Jednocześnie władze gminy prowadziły aktywne działania mające na celu pozyskanie środków na uzbrojenie strefy, dzięki czemu zadanie zostało zakwalifikowane do realizacji w ramach zintegrowanego programu rozwoju regionalnego województwa opolskiego z kwotą dofinansowania w wysokości ponad 5 mln zł.

Bezpośrednią konsekwencją finansową sprzedaży terenów jest wpływ do budżetu gminy kwoty pochodzącej z „renty planistycznej” wynoszącej 30% od wzrostu wartości nieruchomości, która nastąpiła w wyniku uchwalenia planów miejscowych. Środki mają być przeznaczane na dalsze uzbrajanie terenów aktywności gospodarczej. Pozyskanie inwestora strategicznego dla realizacji inwestycji w rejonie węzła Olszowa niezwykle szybko wpłynęło na zainteresowanie i wzrost atrakcyjności terenów w całej planowanej strefie. W sierpniu 2005 r. sfinalizowano rozmowy z kolejnym inwestorem – pochodzącą z Lipska firmą HabaBeton, zajmującą się produkcją elementów i kształtek betonowych. Jako decydujące atuty, oprócz lokalizacji przy węźle autostrady, inwestor wskazał powstanie strefy gospodarczej, kompleksowe podejście do realizacji infrastruktury technicznej towarzyszącej strefie, bliskość cementowni będącej miejscem zakupu surowca niezbędnego do produkcji oraz dobrą współpracę z władzami gminy [8]. Rozmowy prowadzone z przedstawicielami innych firm (m.in. Tesco) pozwalają na stwierdzenie, że strefa ma szansę na bardzo dynamiczny rozwój. W krótkim okresie należy się też spodziewać wystąpienia efektów skali i lokalizacji, co dodatkowo zwiększy zainteresowanie terenami inwestycyjnymi w tym rejonie.

Wykup gruntów pod realizację strefy aktywności był powodem ogromnych napięć społecznych i rozbicia lokalnych społeczności, a nawet wewnętrznych konfliktów rodzinnych, spowodowanych ogromnym wzbogaceniem się niewielkiej grupy osób. W przypadku terenu w rejonie węzła Olszowa kilkunastu dawnych właścicieli gruntów „z dnia na dzień” stało się milionerami (cena sprzedaży wyniosła 170 tys. zł za 1 ha). Oczywiście można spodziewać się częściowego wydatkowania pozyskanych funduszy na cele mające odzwierciedlenie przestrzenne, jednak w wypadku osób prywatnych prawdopodobnie będą to przede wszystkim cele mieszkaniowe, a nie aktywizacja gospodarcza i tworzenie nowych miejsc pracy.

4. Podsumowanie

W wyniku przeprowadzonej analizy należy stwierdzić, że aktywność inwestycyjną przejawiają zwłaszcza gminy, na których terenie zlokalizowane są węzły autostradowe. Sam przebieg pasa autostrady nie wpływa znacząco na lokalną aktywizację gospodarczą i społeczną i znajduje jedynie odzwierciedlenie informacyjne w sporządzonych strategiach rozwoju. Istotne jest również to, iż gminy „węzłowe” kształtują w swoich strategiach rozwoju politykę proautostradową, natomiast gminy „tranzytowe” w większości prowadzą politykę izolacyjną, mającą na celu minimalizację negatywnego oddziaływania na środowisko, lub nie odnoszą się do przebiegu autostrady. Przygotowanie terenów inwestycyjnych w większości gmin ogranicza się do sporządzenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego bez ich kompleksowego wyposażenia w infrastrukturę techniczną. Dla inwestora atrakcyjność takiego terenu jest zdecydowanie mniejsza, zmniejsza to również konkurencyjność terenu na rynku nieruchomości przeznaczonych pod inwestycje. Dodatkowo ilość terenów inwestycyjnych w gminach jest zdecydowanie

przewymiarowana, a ich lokalizacja często nie odpowiada zasadzie zrównoważonego rozwoju. Podaż w tym zakresie jest nieproporcjonalnie wyższa niż popyt. W opisanej sytuacji pozyskanie inwestora (szczególnie pierwszego) zależy w ogromnej mierze od aktywności władz i stosowania zachęt ekonomicznych – element tzw. dobrej lokalizacji, chociaż jest niezbędnym warunkiem wstępnym, nie jest wystarczający. Należy zaznaczyć, że w dalszej perspektywie przebieg autostrady oraz powstanie stref aktywności gospodarczej mogą mieć znaczny wpływ na zmianę funkcji gmin położonych w strefie jej oddziaływania, szczególnie gmin o charakterze rolniczym, co wpłynie na dalsze kształtowanie polityki przestrzennej i zagospodarowania przestrzennego. Obecnie, 2 lata po oddaniu do użytku opolskiego odcinka, nie można wyznaczyć pasma rozwoju, którego osią jest autostrada A4.

Literatura

- [1] Domański B., *Kapitał zagraniczny w przemyśle Polski. Prawidłowości rozmieszczenia, uwarunkowania i skutki*, UJ, Kraków 2001.
- [2] Domański B., *Przestrzenna transformacja gospodarki*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1997.
- [3] Koziarski S.M., *Rozwój przestrzenny sieci autostrad na świecie*, UO, Opole 2004.
- [4] *Plan rozwoju lokalnego gminy Dąbrowa na lata 2005- 2006 i lata 2007-2013.*
- [5] *Plan rozwoju lokalnego gminy Krapkowice na lata 2004-2006.*
- [6] *Plan rozwoju lokalnego gminy Prószków.*
- [7] *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa opolskiego.*
- [8] Pospiszyl A., *Jest kolejny inwestor, „Strzelec Opolski”* nr 23 (313) z 7.06.2005.
- [9] *Program rozwoju gminy Niemodlin na lata 2004-2006.*
- [10] *Program rozwoju gminy Tułowice na lata 2004-2006.*
- [11] *Rządowy program budowy autostrad, materiały GDDKiA.*
- [12] *Strategia rozwoju województwa opolskiego na lata 2000-2015.*
- [13] *Strategia rozwoju gminy Gogolin.*
- [14] *Strategia rozwoju gminy Komprachcice na lata 2002-2010.*
- [15] *Strategia rozwoju wspólnoty krapkowickiej.*
- [16] *Strategia rozwoju gminy Leśnica.*
- [17] *Strategia rozwoju gminy Lewin Brzeski na lata 2001- 2015.*
- [18] *Strategia rozwoju gminy Niemodlin na lata 2001-2010.*
- [19] *Strategia rozwoju gminy Olszanka na lata 2000- 2015.*
- [20] *Strategia rozwoju gminy Proszków.*
- [21] *Strategia rozwoju gminy Tułowice.*
- [22] *Strategia rozwoju miasta i gminy Ujazd.*
- [23] *Strategia rozwoju miasta i gminy Zdzeszowice na lata 2001-2010.*
- [24] *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Dąbrowa.*
- [25] *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Grodków.*
- [26] *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Ujazd.*
- [27] *Tereny inwestycyjne w pasie autostrady A4 na obszarze województwa opolskiego*, Urząd Marszałkowski województwa opolskiego, Opole 2004.
- [28] *Zintegrowana strategia rozwoju obszarów wiejskich gminy Dąbrowa do roku 2020.*

THE IMPACT OF THE A4 MOTORWAY ON LOCAL DEVELOPMENT STRATEGIES AND SPATIAL PLANNING ON THE EXAMPLE OF THE OPOLE REGION

Summary

The A4 motorway (Zgorzelec-Korczowa), being one of the four elements of 3rd Pan-European Transport corridor, is very important in terms of its economic and social impact on neighbouring areas. The A4 is located in the south of Poland. The large amounts of goods and passengers that are transported over the A4 make the areas adjacent to the motorway junctions attractive for investment in transport-related services and other economic activities.

The purpose of the paper is to present the impact of the A4 motorway on spatial development in the municipalities located in its neighbourhood. The spatial policy of the Opole region as described in the provincial spatial development plans, spatial policy of municipalities as described in local development strategies and actual changes in spatial development were analysed.

One of the main conclusions is that many municipalities are planning investment sites and that the A4 motorway has been the driving force behind major policy changes for most of them. However, two years after finishing the construction of the A4 in the Opole region, actual investment is small and no "development axis" can be identified along the motorway.