

WAWRZYNIEC ZIPSER

Politechnika Wrocławska

METROPOLITALNA ROLA „WĘZŁA BIELAŃSKIEGO” POD WROCŁAWIEM. DEGRADACJA CZY AKTYWIZACJA?

Abstract: The Metropolitan Role of the „Bielany Interchange” Near Wrocław; Degradation or Activation? The identification and evaluation of the development of metropolitan areas brings about interpretative problems requiring a uniform methodological approach, especially in the context of ever present changes in the spatial structure of Polish cities. The need for clear evaluation rules dictates certain simplifications due to the diverse character of the said areas, as well as individual cities.

The paper deals with the topical problem of urban-predisposed areas linked to large transportation nodes of Poland's emerging network of motorways (freeways) and expressways. The author compares the degree of development of the area adjacent to the Bielany interchange near Wrocław during two phases: the period immediately after the transformation, when initial development occurred; and the period of economic boom in the second half of the 1990s.

1. Potencjał metropolitalny miejsca

Struktura funkcjonalna większości współczesnych miast ulega ciągłemu przekształceniom, u których zarania stała dziewiętnastowieczna rewolucja przemysłowa. Zmiany funkcjonalne przestrzeni miejskich były szczególnie mocno powiązane z sytuacją gospodarczą i trendami, które gospodarkę napędzały. Aktualnym stanem rzeczy jest osłabienie pozycji aktywności czysto produkcyjnych na rzecz działalności usługowych. Oczywiście podstawowe znaczenie mają zachowania przestrzenne ludności i rosnąca potrzeba konsumpcji, czy też hiperkonsumpcji (Ritzer 2001), obserwowane w krajach na wyższym poziomie rozwoju ekonomicznego. Trend ten w polskiej rzeczywistości

zaczyna nabierać coraz wyraźniejszych kształtów: potrzeba rozrywki, poszukiwanie atrakcji nawet w najbardziej prozaicznych czynnościach, napędza proces zmian, także w strukturze funkcjonalno-przestrzennej miast. Jakkolwiek wszelkie pojawiające się nowe przedsięwzięcia generują konflikty i problemy, których negatywny wpływ może wykraczać poza lokalną sferę inwestycji.

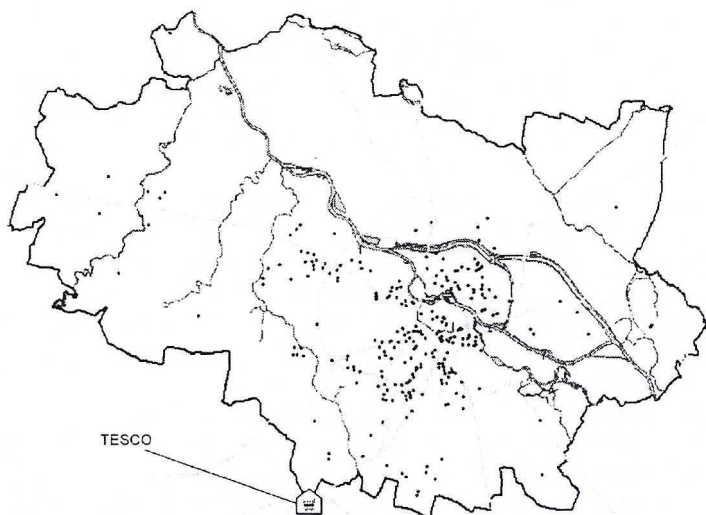
Obszar objęty studiami znajduje się w granicach gminy Kobierzyce, na północny-zachód od wsi Bielany Wrocławskie oraz sąsiaduje z południową granicą administracyjną miasta Wrocławia. Teren jest przecięty autostradą A4 oraz drogą krajową nr 35, która łączy się z drogą nr 5 przechodzącą na terenie Wrocławia w aleję Karkonoską, która odgrywa ważną rolę w miejskim układzie komunikacyjnym – główny wyłot w kierunku południowym.

Na atrakcyjność okolic „węzła bielańskiego” złożyły się trzy czynniki:

- bliskość autostrady A4 (skrzyżowanie z innymi szlakami komunikacyjnymi), będącej jednym z korytarzy paneuropejskich;
- atrakcyjne usytuowanie względem ponad sześciuset tysięcznego miasta;
- uregulowane stosunki własnościowe na obszarze objętym przekształceniami – co streszcza się w aktywnej działalności władz samorządowych.

Dwa pierwsze czynniki mają decydujące znaczenie, one predestynują miejsce do funkcji metropolitalnych, jednak aktywne pozyskiwanie inwestorów potęguje proces przekształceń gwarantując ich rozmach i skalę. Przekonanie o metropolitalnej roli tego obszaru potwierdziły prowadzone w latach 2001-2003 badania dostępności usług wielkopowierzchniowych na terenie Wrocławia. Rozmieszczenie punktów adresowych klientów hipermarketu Tesco (ryc. 1) wskazuje, że zasięg oddziaływania sklepu rozciąga się prawie na cały obszar miasta. Dodatkowo ok. 11% ankietowanych klientów pochodzi ze strefy podmiejskiej Wrocławia, a niekiedy z bardzo oddalonych miejsc województwa (ryc. 2) (Zipser 2004). Dodatkowym faktorem, który należy wziąć pod uwagę przy ocenie jest skala przekształceń, które wystąpiły w okolicach „węzła” potwierdzając to, że mamy do czynienia z obszarem przeznaczonym do pełnienia funkcji metropolitalnych („skłonność do przekształceń”).

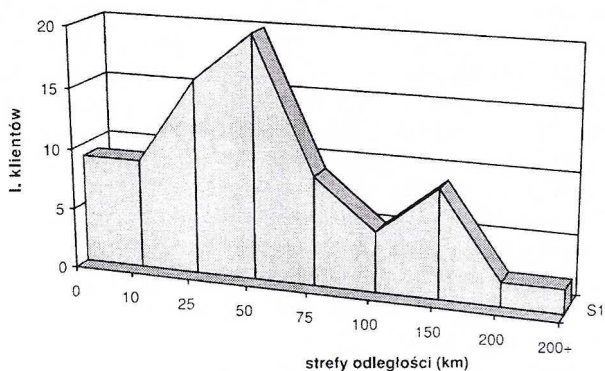
Przypadek „węzła bielańskiego” jest interesujący, ponieważ mamy do czynienia z inwestycją tzw. zielonej łąki. Rozpatrywanie terenu wolnego od zagospodarowania, a takim był ten obszar przed 1994 r., w kontekście degradacji wydaje się na pierwszy rzut oka nonsensem. Jednak biorąc pod uwagę metodologię przyjętą w tej pracy każdy obszar, którego przeznaczenie, przy przyjętym zbiorze przekonań, nie odpowiada



Ryc. 1. Usytuowanie miejsc zamieszkania respondentów hipermarketu Tesco („węzeł bielański”) na terenie Wrocławia

Źródło: Opracowanie własne (ryc. 1-6).

optymalnemu jest pewnym typem degradacji. Według tej doktryny o zagospodarowaniu decydują przesłanki lokalizacyjne. Kolejnym aspektem oceny degradacji obszaru „węzła bielańskiego” jest analiza zgodności



Ryc. 2. Rozkład liczby respondentów hipermarketu Tesco w stosunku do stref odległości

powstałego po 1994 r. zainwestowania z przytoczoną tu doktryną. Dlatego analiza procesu degradacyjnego będzie przebiegać dwuwątkowo.

2. Analiza procesu degradacyjnego

„Węzeł bielański” do 1989 r. pełnił funkcję wyłącznie węzła transportowego otoczonego terenami produkcji rolnej, w okolicy znajdowały się również tereny ogródków działkowych przylegające do granic miasta. Funkcja przemysłowa była reprezentowana przez cukrownię „Klecina” znajdującą się już w granicach administracyjnych Wrocławia. Po transformacji systemowej w naszym kraju jedyną oznaką zmian była coraz bardziej pogarszająca się sytuacja wspomnianej cukrowni, której widomą oznaką był podupadający stan techniczny zabudowań. Zwiastunem zmian w gminie Kobierzyce było pojawienie się w 1994 r. fabryki czekolady Cadbury, a w kolejnym roku wielkopowierzchniowego sklepu typu cash-and-carry holenderskiej firmy Makro. Jednak głównym impulsem przeobrażeń stało się dopiero otwarcie w 1996 r. sklepu meblarskiego IKEA, a później jego rozbudowa i przekształcenie w Centrum Bielany (1998 r.), kompleks handlowy o powierzchni ponad 70 tys. m². Dalszy wzrost funkcji handlowo-usługowych nastąpił po 2001 r., powstały trzy kolejne duże obiekty handlowe. Począwszy od 1998 r. nastąpiło ogromne nasilenie ruchu samochodowego z Wrocławia do największego hipermarketu spożywczego w jego okolicy. Szacuje się, że średnio ok. 50 tys. klientów odwiedzało tygodniowo centrum handlowe.

Również w 1996 r. ruszyła produkcja w fabryce przetwórstwa żywnościowego amerykańskiej spółki Cargill, rozbudowana w 1999 r. Równoległe z napływającymi dużymi inwestycjami zaczęły pojawiać się także inne przedsiębiorstwa o rozmaitej specyfice. Należy podkreślić, że obszar węzła zaczyna nabierać cech ujętych w metodologii, jako strefa badań, innowacji i twórczości, bowiem swoją siedzibę ma tam spółka zajmująca się produkcjami filmowymi oraz drukarnia prasowa koncernu wydawniczego Polska Presse.

Strategią gminy Kobierzyce jest kontynuowanie działań zmierzających do przyciągania dalszych inwestorów przez tworzenie nowych stref aktywności i rozwój wszelkiej infrastruktury potrzebnej do uruchomienia nowych działalności. Można się spodziewać, że przynajmniej część tych zabiegów zostanie uwieńczonych sukcesem, co jeszcze bardziej utrudni funkcjonowanie systemu komunikacyjnego na tym ważnym węźle, a przez to funkcjonowanie zależnego od niego Wrocławia.

3. Ocena stopnia degradacji okolic „węzła bielańskiego”

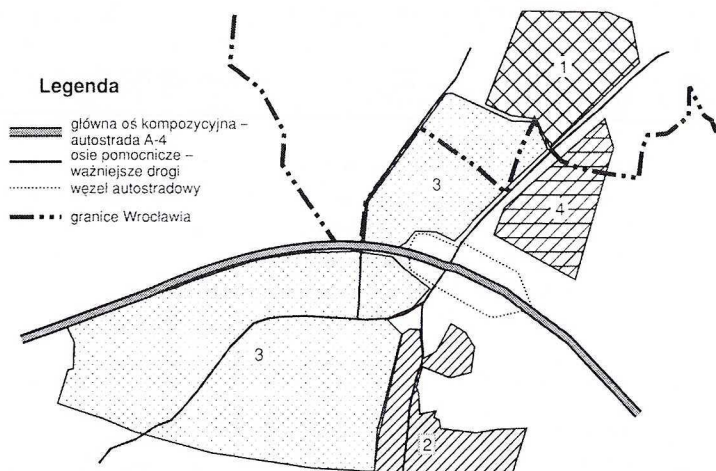
Ocena stopnia degradacji stanu niezainwestowanego (przed 1994 r.)

Do oceny stopnia degradacji posłużono się przygotowaną przez Mironowicz i Ossowicza metodologią obejmującą cztery podstawowe kryteria degradacji. Kryteria te doskonale odnoszą się do już zaawansowanego stanu – „cyklu życia zagospodarowania terenu” (Gasidło, Gorgoń 1999). Trudniej je odnieść do wczesnego etapu cyklu rozwojowego, czy też odłogowania terenu, które samo w sobie jest degradacją. Jednak, ocenę taką umożliwia to, że każda funkcja terenu ma swój aktualny kontekst – punkt odniesienia, przez który się ją rozpatruje, i który prowadzi do ewentualnych przekształceń. Oczywiście w tym specyficznym przypadku trudno odnosić wszystkie zaproponowane kryteria w metodzie badań do terenu wolnego od zainwestowania (*green field*). Nasuwa się pytanie: które z kryteriów degradacji należy zastosować w stosunku do terenów wolnych?

Wydaje się, że w pełni stosowalne są kryteria: **degradacji funkcjonalnej i moralnej**, jednak wciąż traktowane w kategoriach czysto teoretycznych „strat” przeciwstawianych predyspozycjom danego miejsca. Idąc dalej tym teoretycznym torem można się zastanawiać, czy to, że dany „wolny” obszar nie ma wykształconego układu kompozycyjnego lub wyposażenia technicznego nie świadczy o jego stanie degradacji w stosunku do oczekiwań konfrontowanych z pełnym wachlarzem możliwości, które pozostawia atrakcyjna, pusta przestrzeń.

Pozostawiając rozważania teoretyczne, kryterium dotyczące **degradacji materialnej** – przyjętej jako analiza stanu technicznego budynków, nie może podlegać ocenie. Jedyny obiekt, którego funkcja mogła mieć znaczenie ponadlokalne, jakkolwiek znajdujący się poza interesującą nas strefą (cukrownia), odznaczał się wysokim stanem degradacji materialnej, co w połączeniu z innymi warunkami doprowadziło do zaprzestania działalności i rozbioru zabudowań w połowie lat 90. XX w. Podobny problem pojawia się przy ocenie **degradacji kompozycyjnej**, gdzie trudno oceniać „układy kompozycyjne” wynikające z podziałów własnościowych pól uprawnych lub mało ważnych układów ogrodów działkowych (ryc. 3).

Rozpatrując kryterium **degradacji funkcjonalnej**, czyli proces naturalnych przekształceń związanych z żywotnością funkcji, stan degradacji należy ocenić jako wysoki dlatego, że stan użytkowania terenu – oceniony jako kontynuacja (użytkowanie rolne) jest sprzeczny z rangą miejsca pod kątem zgodności: rodzaju użytkowania i standardu użytkowania.



Ryc. 3. Analiza kompozycyjna zespołu „węzła bielańskiego” przed 1994 r.
1 – teren cukrowni „Klecina”, 2 – wieś Bielany Wrocławskie, 3 – tereny upraw rolnych, 4 – teren ogrodów działkowych

Kryterium **degradacji moralnej**, rozpatrywane jako wizerunek miejsca należy ocenić na poziomie niskim, lub wręcz przyjąć brak degradacji. Uzasadnione jest to historycznie ugruntowanymi konotacjami, w których tereny na południe od Wrocławia zawsze kojarzono z żywnym czarnoziemem.

Stan struktury funkcjonalno-przestrzennej obszaru należy ocenić jako średni. Jest to związane z występowaniem na obszarze relacji negatywnych między zainwestowaniem rolniczym (produkcja rolnicza) a funkcją transportową, której znaczenie dla obszaru jest dominujące. Dodatkowo, trudno w jasny sposób zidentyfikować możliwe relacje pozytywne zachodzące w obszarze zainteresowania, zwłaszcza gdy zakładamy hierarchicznie wyższą pozycję funkcji komunikacyjnych w stosunku do rolnictwa.

Ocena stopnia degradacji aktualnego stanu zainwestowania

Ocena stopnia degradacji wydaje się być prostszą czynnością, zwłaszcza że można się odnieść do materialnych elementów podlegających ocenie – obszary poszczególnych inwestycji i budynki.

W odniesieniu do kryterium **degradacji materialnej** – stan techniczny budynków i wyposażenia technicznego terenu należy uznać za

wolny od degradacji. Wynika to z tego, że większość zabudowań ma mniej niż dziesięć lat, a władze gminy dbają o zapewnienie wszelkiej infrastruktury technicznej istniejącym przedsiębiorstwom i nowym terenom przeznaczonym pod inwestycje, wykorzystując to narzędzie do przyciągania inwestycji.

Rozpatrując kryterium **degradacji funkcjonalnej**, jako pierwszy aspekt podlegający ocenie wysuwa się stan przemian funkcjonalnych terenów. Zostały wyróżnione trzy wyznaczniki:

- stabilność działalności;
- zgodność rodzaju działalności z rangą miejsca;
- zgodność standardu działalności z rangą miejsca.

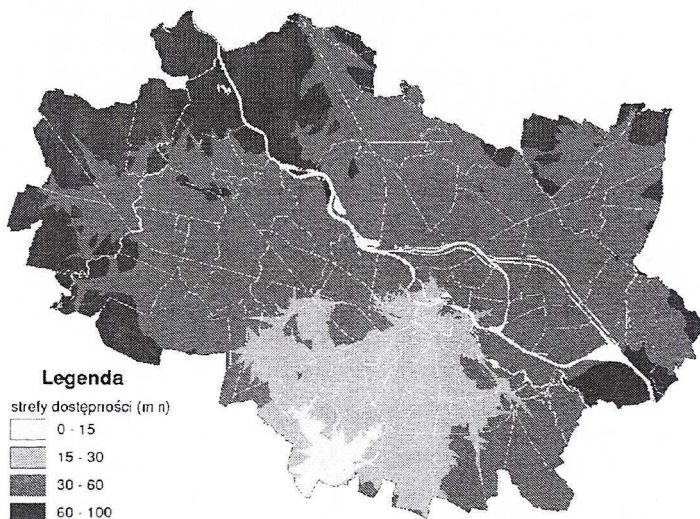
Wydaje się, że w tym miejscu należy podjąć wątek pierwszego indykatora, bowiem pozostałe dwa odgrywają ważną rolę w dalszej ocenie, omawiającej stan przekształceń funkcjonalnych terenów.

Stabilność działalności trudno w sposób zdecydowany określić, zwłaszcza wtedy, kiedy globalna gospodarka oferuje możliwości rozwoju w każdym zakątku świata, a konkurujące między sobą „lokalizacje” starają się przyciągnąć inwestorów rozmaitymi ułatwieniami. Jednak wydaje się, że analizowany obszar reprezentowany przez dwa dominujące typy działalności: usługową i produkcyjno-przetwórczą, mają obecnie dość mocne podstawy związane z „węzłem bielańskim”. W przypadku funkcji handlowo-usługowej jest to potencjał ludnościowy Wrocławia i strefy podmiejskiej zapewniający opłacalność utrzymywania sklepów, nawet przy dużym ich zagęszczeniu. Niebagatelny wpływ ma także dobra dostępność miejsca, zwłaszcza dla południowej części miasta (ryc. 4), gdzie przypada najwyższa gęstość zaludnienia. Stabilność działalności produkcyjnych jest także wysoka ze względu na kooperacyjność dwóch największych zakładów (Cargill, Cadbury) oraz dobre zaplecze surowcowe na terenie Dolnego Śląska.

Wydaje się, że w przypadku stref podmiejskich marginalne znaczenie ma inny wyznacznik stabilności inwestycji, mianowicie wartość i stopień zużycia kapitału trwałego. Wynika to ze zmiany sposobu inwestowania, większość nowych działalności stara się minimalizować koszty produkcji (stąd ich mobilność), inwestorzy szukają miejsc, gdzie można niewielkim kosztem (tanie materiały, proste formy) stworzyć hale produkcyjne, sprzedażowe czy wystawiennicze. Z tego punktu widzenia większość działań rewitalizacyjnych wykorzystujących historyczne obiekty o niższej wartości estetycznej czy prestiżowej jest dla inwestorów nieatrakcyjna (nieopłacalna). Stąd wynika duża funkcjonalność obiektów przy niskiej jakości architektury, a dalej brak przywiązania do terenu

(brak wykształcenia „etosu miejsca”). Zostanie to szerzej omówione przy ocenie kryteriów kompozycyjnych.

Kontynuując wątek degradacji funkcjonalnej należy się odnieść do typu obecnego stanu użytkowania, na podstawie zaproponowanej listy przekształceń spontanicznych. Wydaje się, że wykształcona obecnie forma „węzła bielańskiego”, jako podmiejskiego centrum usługowego jest zgodna z rangą miejsca. Można więc przyjąć w ocenie całkowity brak zdegradowania. Jednak sądzę, że warto prześledzić sam proces przekształceń spontanicznych, do których doszło na badanym obszarze. Ogólny stan przekształceń można interpretować jako: *zagospodarowanie przez nową inwestycję*, która wprowadza zgodność z rangą miejsca i zgodność standardu użytkowania. Jednak równie ciekawy wydaje się przebieg procesu przekształceń w ujęciu bardziej szczegółowym. Proces rozpoczął się od wprowadzenia nowych inwestycji (fabryka Cadbury i magazyn handlu hurtowego Makro). Następnie zaczął on przybierać formę asymilowania, przez kolejne wolne tereny, funkcji sąsiednich. Wreszcie, prawdopodobnie w wyniku asymilacji funkcje o randze odpowiadającej miejscu zaczęły wpływać na podniesienie standardów i rangi obszarów sąsiednich. To ostatnie wydaje się mieć również pewne



Ryc. 4. Dostępność centrum handlowego Bielany (hipermarket Tesco) według rozchodzenia się izochron w czterech przedziałach czasowych (0-15, 15-30, 30-60, 60-100 min.)

znaczenie przy ocenie stanu przekształceń dla terenów metropolitalnych, w związku z widocznym utrwalaniem norm użytkowania w najbliższym otoczeniu obszarów. Reasumując, charakterystyka struktury funkcjonalno-przestrzennej danego obszaru realizuje postulaty postawione w metodologii. Poszczególne elementy struktury współgrają ze sobą, nie stwierdzono stref konfliktu. Jedyne dysonans jest związany ze skutecznością funkcjonowania systemu komunikacyjnego, którego wydolność ulega cyklicznym zakłóceniom. Chodzi o okresy, kiedy natężenie ruchu zwiększa się np. w weekendy, lub przed większymi świętami. Jest to uciążliwe, ponieważ oś między wylotem oleśnickim (północny-wschód) a Bielanami Wrocławskimi (południe) jest najmocniej obłożona przez ruchy tranzytowe.

Można sądzić, że w przypadku „węzła bielańskiego” nie zachodzi ewentualność **degradacji moralnej**. Omawiany obszar kojarzy się głównie z zakupami, które przy obecnych trendach zaczynają być postrzegane jako rodzaj rozrywki, a więc z odczuciami o zabarwieniu pozytywnym. Wydaje się także, że technologicie produkcji w sąsiadujących fabrykach i ich forma przestają być całkiem zauważalne, a mogą być raczej traktowane jako urozmaicenie wśród „przysadzystych” i płaskich form preferowanych przez sklepy wielkopowierzchniowe. Negatywne konotacje pojawiają się tylko w kontekście wspomnianej już sytuacji komunikacyjnej. Na marginesie, można nawet przyjąć, że funkcjonujące przetwórstwo jest przedłużeniem tradycyjnej działalności rolnej. Surowcem dostarczanym do fabryk jest bowiem produkt rolniczy.

Jednym z ciekawszych zagadnień, a dodatkowo bardzo subiektywnym jest kryterium **degradacji kompozycyjnej**, które analizuje stopień wykształcenia struktur kompozycyjnych (zespołów) i realizację funkcji kompozycyjnych. Wydaje się, że dla obszaru „węzła bielańskiego” stan degradacji kompozycyjnej można określić jako niski, a co za tym idzie można ten teren uznać za zespół kompozycyjny dobrze wykształcony, choć nie w pełni skończony. Przyjęto, że charakter układu kompozycyjnego przypomina poniekąd wykształcenie ulicy głównej (jeden z typów programu rewitalizacyjnego (Zuziak 1998)), oczywiście bardziej nawiązującej do doświadczeń amerykańskich niż europejskich. Można jednak dopatrzeć się w tym układzie charakteru zabudowań wsi ulicowej. Oczywiście nie wszystkie elementy badanego zespołu są w pełni wykształcone. Można mieć wątpliwości, co do stopnia rozwinięcia granic omawianego zespołu. Czytelne i dość mocne są *granice* stworzone przez układ ulic, w tym autostradę A4 oraz ul. Karkonoską przechodzącą dalej we Wrocławską. Równie czytelnymi granicami są granice wschodnie zespołu wy-

nikające z układu zabudowy wsi Bielany Wrocławskie (ryc. 5). Słabiej czytelne, lub nawet nierozwinięte są granice zespołu na południu i zachodzie, zwłaszcza na północ od autostrady, gdzie istnieje możliwość dalszego rozwoju (dyfuzji funkcji). Kolejnym rozpoznawanym elementem jest *układ geometryczny* cechujący zespół kompozycyjny, zespół oparty na mocno zarysowanej osiowości. Najważniejsza w zespole jest oś wschód-zachód, na którą nanizana jest większość budynków zespołu. Dominującym elementem osi kompozycyjnej jest autostrada, której przebieg jest powtórzony równolegle po jej obydwu stronach oraz coraz ważniejsza oś ul. Czekoladowej w centrum zespołu. Dopelnieniem geometrii są ulice prostopadłe przecinające autostradę, miejscami będące granicami zespołu kompozycyjnego. Należy również podkreślić, że ten prosty i czytelny układ jest potęgowany przez odczucie uporządkowania przedpola sklepów, przez geometrycznie zorganizowane parkingi dla klientów. Przechodząc dalej, dużo trudniej o zidentyfikowanie *hierarchii* ważności analizowanej kompozycji. Przeważający wydaje się wpływ autostrady, która jest decydującym elementem kompozycji. Nie bezpośrednio, ale można przyjąć, że swoją dominującą pozycję osiągają te grupy obiektów, które sugerują swoją spójność – przestrzenną jednorodność, której wielkość niesie przesłanie o hierarchicznej wadze tego miejsca (np. grupa IKEA+Tesco+OBI,



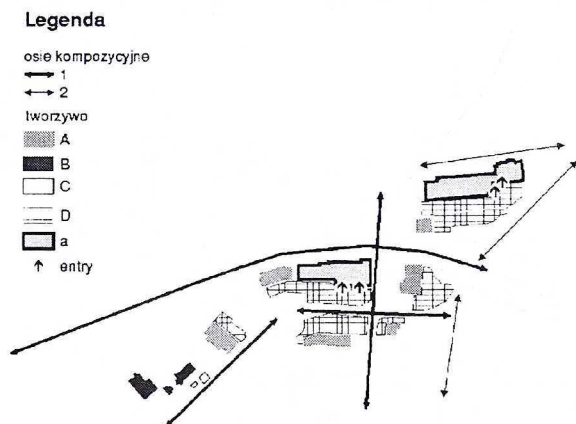
Ryc. 5. Analiza kompozycyjna „węzła bielańskiego”.
 Granice zespołu kompozycyjnego: 1 – granice „mocne”,
 2 – granice słabiej rozwinięte; 3 – granice Wrocławia

lub Auchan+Leroy-Merlin). W mniejszej skali można wyróżnić dominanty przypisane każdemu z obiektów, które podkreślają strefy wejściowe. Wśród wymienionych elementów najmocniej rozwiniętym detałem kompozycji jest *tworzywo*, którego typ można opisać jako zabudowa usługowa o charakterze podmiejskim, z wszelkimi pozytywami i negatywami, jakie ze sobą niesie. Chodzi o dużą jednorodność formy, niekiedy wpadającej w tandetność, ale też ogromną funkcjonalność, czytelność i prostotę form (ryc. 6).

Wszelkie omówione elementy kompozycyjne niosą pewien bagaż semiotyczny związany z funkcją komunikacyjną. Na podstawie analizy kompozycyjnej można zespołowi przypisać funkcje komunikacyjne:

- informacyjną,
- symboliczną.

Funkcja informacyjna w tym przypadku opiera się bardzo mocno na socjotechnice, komunikuje o możliwościach akcesji, czemu służą tablice informacyjne, znaki itp. Dalej większość usług podkreśla strefy wejściowe informując o łatwym dostępie: gdziekolwiek zaparkujesz zawsze będziesz miał blisko. W końcu informacja o bezproblemowym parko-



Ryc. 6. Analiza kompozycyjna „węzła białskiego”. Analiza układu geometrycznego, tworzywa i hierarchii: 1 – główne osie kompozycyjne, 2 – osie pomocnicze; A – zabudowa usługowa-podmiejska (halowa), B – zabudowa przemysłowa (halowa), C – zabudowa biurowa, D – „geometria przedpola” (parkingi); a – obiekty ważne hierarchicznie, entry – strefy wejściowe obiektów

waniu. Ewentualny klient może naocznie się przekonać, że parking nie jest przepełniony, widzi gdzie są miejsca, nie jest zmuszony do ufania bezosobowym komunikatom, które wcale nie muszą być bieżąco aktualizowane, czy nawet prawdziwe. Jednocześnie wchodzimy w funkcję symboliczną, którą przedpole usług o charakterze podmiejskim również odgrywa. W tym kontekście parking świadczy o „skali dobrobytu” oferowanym przez sklep oraz o jego popularności. Wielkość parkingu, stopień jego zapelnienia są jednoznaczne z atrakcyjnością wnętrza. Jest to w pewnym stopniu przeniesienie symboliki i prestiżu elewacji budynku (jego architektury) na znaki wpływające na podświadomość klienta.

Reasumując, wydaje się, że nie można podobnych analiz pozostawić bez szerszego oglądu sytuacji funkcjonalno-przestrzennej. Zwłaszcza, kiedy mamy do czynienia z dużym miastem, którego funkcjonowanie jest ściśle związane z terenem podlegającym degradacji, czy też odnowie. Wrocław w swojej strukturze przestrzennej ciąży ku południowi i w związku z tym pojawiają się problemy, których istota i ich rozwiązanie nie w pełni leży w możliwościach władz miejskich. Podstawowym problemem, oprócz niewystarczającej liczby i źle rozplanowanych przepraw rzecznych, jest słabość powiązań z południem regionu. Są to tylko dwie drogi: główny wylot z miasta w kierunku Bielania Wrocławskich i wylot w kierunku Strzelina, do węzła autostradowego „Wrocław Wschód”. Biorąc pod uwagę to, że autostrada w swojej „użyteczności” stanowi również barierę dla przebiegu poprzecznych, nieodzowne staje się poprowadzenie przynajmniej jednego alternatywnego „przebicia”. Taką funkcję ma spełniać Autostradowa Obwodnica Wrocławia, która odciąży śródmieście i centrum miasta, jak i same okolice „węzła bielańskiego”. Właśnie ilość ruchu przenoszona przez drogi w kierunku Bielania, zwłaszcza w okresach szczególnego nasilenia zakupów może wpływać degradująco na dalszy rozwój

Tabela 1

Ocena porównawcza stopnia degradacji obszaru „węzła bielańskiego”
w stadium sprzed 1994 r. i obecnego stanu zainwestowania

Nazwa zespołu	Stopień degradacji				
	Materiałna	Funkcyjna	Moralna	Kompozycyjna	Razem
1. „Węzeł bielański” przed 1994 r.	0	3	1	0	4
2. „Węzeł bielański” w 2005 r.	0	0	0	1	1

Przyjęto skalę ocen: 0 – brak degradacji, 1 – degradacja niska, 2 – degradacja średnia, 3 – degradacja wysoka.

strefy węzła. Degraduje także z całą pewnością strefę wylotową z Wrocławia, negatywnie wpływając na obraz miasta. Ten aspekt, poza przesłankami czysto ekonomicznymi wpłynął na korektę strategii władz Wrocławia w stosunku do podmiejskiego centrum usługowego na Bielanych. W tej chwili miasto stara się doprowadzić do sytuacji, kiedy przynajmniej część potencjalnych klientów będzie przechwytywana i zatrzymywana w mieście nowymi atrakcjami. Dlatego, rozpoczęto proces aktywizacji śródmieścia przez tzw. galerie handlowe. Jednak w powiązaniu z prowadzonymi ostatnio badaniami wynika, że działania te nie powinny mieć bezpośredniego przełożenia na wielkie zmiany w zachowaniach przestrzennych ludności miejskiej. Poprawi to tylko komplementarność systemu usługowego miasta. Przeprowadzone symulacje za pośrednictwem modelu pośrednich możliwości wykazały, że podczas gdy przestrzenne relacje napływu klientów od tradycyjnej sieci handlowej dają się objaśnić, a w ślad za tym modelować, jako efekt penetracji zbioru możliwości od strony mieszkańca układu osadniczego, to w przypadku marketów (ośrodków handlu wieloprzestrzennego) jest to efekt penetracji ze strony tego ośrodka w zbiorze potencjalnych klientów (Zipser 2005). Inaczej mówiąc, hipermarket przeznaczając stale znaczne środki reklamowe i promocyjne na przyciągnięcie klientów, nie zachowuje się, więc biernie, jak większość tradycyjnych placówek handlowych. Dlatego nie musi liczyć tylko na swoje dogodne położenie dla określonej liczby nabywców. Ze względu na swoje wymogi lokalizacyjne, a obecnie często także i politykę władz samorządowych nie może pozostawać bierny i swoją peryferyjną lokalizację musi przezwyciężać zabiegami deformującymi przestrzeń biernego napływu.

Wydaje się także, że decydujące znaczenie dla rozwiązania konfliktowości struktury funkcjonalno-przestrzennej Wrocławia i przyległej części gminy Kobierzyce ma powstanie Autostradowej Obwodnicy Wrocławia, której przebieg wygeneruje dodatkowe obszary o predyspozycjach metropolitalnych. Zaowocuje to powstaniem policentrycznego układu usługowego o charakterze podmiejskim. Jednak istota nowych centrów usługowych powinna ewoluować w kierunku wielofunkcyjnych centrów zintegrowanego transportu (Sztokholm, Lille itp.)

4. Dobór przestrzennych przedsięwzięć prometropolitalnych

Można przyjąć, że wprowadzone na teren „węzła bielańskiego” inwestycje są odpowiednio dobrane do rangi tego miejsca. Jednak jest

charakterystyczne, że teren ten wciąż ma ogromny potencjał i jest w stanie przyjąć jeszcze nawet kilka dużych inwestycji. Wydaje się jednak, że chłonność terenu względem usług handlowych została wyczerpana, jedyną ewentualnością są nietypowe, wyspecjalizowane sklepy (np. *outlety*). Dodatkowo ważnym czynnikiem byłoby zachowanie proporcji między działalnością produkcyjną a usługową, aby utrzymać osiągnięty charakter obszaru, związany z szeroko pojętą rozrywką. Chodziłoby o przedsięwzięcia, które wzbogaciłyby ofertę centrum, jednocześnie nie generując zbyt dużej rotacyjności klientów – stała chłonność (np. aquapark, multikino, wyspecjalizowane centra rozrywki dla dzieci – wyspa piratów w Euralille). Elementem, który z pewnością podniósłby rangę obszaru mógłby być park publiczny integrujący całość przedsięwzięć, tworząc doznania nawiązujące prestiżem do parków technologicznych.

Literatura

- Barski J., Brzuchowska J., Iwaszko K., Maga-Jagielnicka R., Mironowicz I., Ossowicz T., 1997, *Metoda analizy kompozycji przestrzennej* Wrocław, [w:] *Techniki i metody badawcze w planowaniu przestrzennym*, E. Bagiński (red.). Oficyna Wyd. Politechniki Wrocławskiej, Wrocław.
- Gasidło K., Gorgoń J. (red.), 1999, *Modelowe przekształcenia terenów poprzemysłowych i zdegradowanych*. Program UNDP, UNHCS (Habitat) „Zarządzanie zrównoważonym rozwojem aglomeracji katowickiej”, Katowice.
- Mironowicz I., Ossowicz T., 1997, *Koncepcja teoretyczna analizy kompozycyjnej układów przestrzennych*, [w:] *Techniki i metody badawcze...*, op. cit.
- Ritzer G., 2001, *Magiczny świat konsumpcji*. Warszawskie Wyd. Literackie MUZA S.A., Warszawa.
- Zipser W., 2004, *Oddziaływanie wrocławskich hipermarketów na klientów – mieszkańców Dolnego Śląska*, [w:] *Wybrane wyniki badań nad miejską siecią osadniczą Dolnego Śląska*, E. Bagiński (red.). Oficyna Wyd. Politechniki Wrocławskiej, Wrocław.
- Zipser W., 2005, *Dostępność usług wielkopowierzchniowych na tle struktury przestrzennej dużego miasta*, praca doktorska. Wrocław.
- Zuziak Z., 1998, *Strategie rewitalizacji przestrzeni śródmiejskiej*. Wyd. Politechniki Krakowskiej, Kraków.