

Nowe drogi zmieniają układ sił w okolicach Wrocławia

Magdalena Mlek

Jak ocenić wpływ inwestycji drogowych na atrakcyjność lokalizacyjną obszarów w okolicach Wrocławia? Podpowiedzi szukać możemy w wynikach analiz symulacyjnych. Układ drogowy, a dokładniej dostępność miejsc w przestrzeni, niewątpliwie wpływa na ich atrakcyjność. Aby zobiektywizować nasze intuicyjne oceny tego wpływu, warto posłużyć się metodami symulacyjnymi, które, jak pokazuje doświadczenie, skutecznie opisują struktury zurbanizowane.

Poniższy tekst jest skróconą wersją wystąpienia pt. „Metody symulacyjne w analizach obszarów metropolitalnych. Przykład wrocławski”, które autorka wygłosiła podczas debaty „Metro w metropolii”, 25.03.2010. w sali sesyjnej Rady Miejskiej Wrocławia. Szczegóły przedstawianego badania Czytelnik znajdzie w tekście artykułu pt. „Szanse rozwojowe małych miast w obszarze metropolitalnym a kształtowanie sieci komunikacyjnej” Magdaleny Mlek i Wawrzyńca Zipsera, w: „Małe miasta w obszarach metropolitalnych”, red. K. Heffner, T. Marszał, Biuletyn KPZK PAN, Zeszyt 232, Warszawa, s. 27-47.

Model dla Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego

Przedstawiony przykład dotyczy Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego, a skupia się na ocenie wpływu budowanych i modernizowanych ważnych szlaków drogowych na atrakcyjność wybranych miast i mniejszych jednostek osadniczych położonych w okolicach Wrocławia.

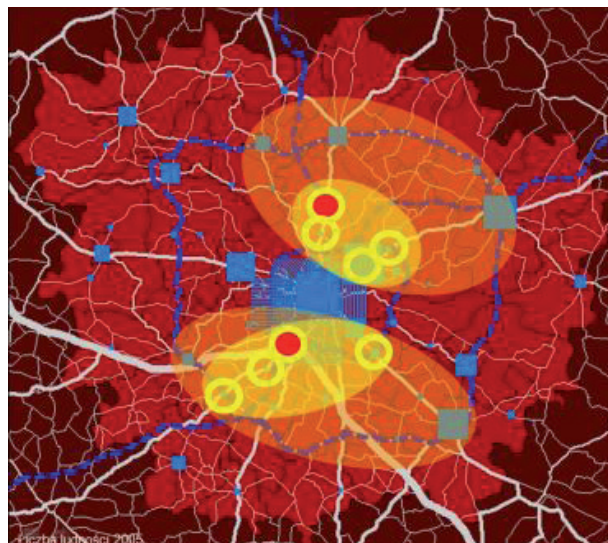
Zastosowany model to model alokacyjny oparty na mechanizmie pośrednich możliwości. Nie wnikając w sam mechanizm symulacyjny warto zaznaczyć, że bazuje on na cechującej układy osadnicze tendencji do koncentracji zagospodarowania oraz właściwościach kontaktów wiążących użytkowników przestrzeni. Dlatego wyniki symulacji komentowano w odniesieniu do dwóch zasięgów kontaktów – bliższych i dalszych.

W tym miejscu należy zaznaczyć, że badanie symulacyjne wymaga uproszczenia złożonej struktury osadniczej, którą sprowadza się do układu sieci drogowej łączącej wybrane ośrodki miejskie i wiejskie. Wyniki symulacji wymagają więc interpretacji, która uwzględni wiele innych czynników wpływających na atrakcyjność obszarów.

W badaniu uwzględniono dziewięć dzielnic Wrocławia oraz trzynaście miast i czterdzieści miejscowości wiejskich położonych w jego okolicach. Analizowano planowane drogi: obwodnicę metropolitalną, obwodnicę powiatową oraz autostrady do Warszawy, Poznania i Pragi.

Wyniki symulacji

Jakie informacje niosą nam wyniki symulacji? W obecnym układzie komunikacyjnym, wyznaczanym przez główne trasy wylotowe z Wrocławia, najbardziej atrakcyjny jest środek sieci, a więc centrum Wrocławia. Przy bliskich kontaktach wysoka atrakcyjność cechuje także największe miasta satelitarne oraz miejscowości podwrocławskie ulokowane w pasmach od



1. Biegun północny i biegun południowy

Kielczowa po Pęgów na północy i od Czernicy po Bielany na południu. Mirków i Siechnice wskazywane są z kolei jako atrakcyjne dla kontaktów dalszego zasięgu.

Wprowadzenie nowych powiązań komunikacyjnych do istniejącej sieci w różnym stopniu zmienia układ atrakcyjności. Badane było oddziaływanie każdej z planowanych dróg oraz ich złożenie w jeden system. Podsumowując liczne modelowania można zauważyć, że drogi obwodnicowe wpływają głównie na atrakcyjność miast położonych w ich najważniejszych węzłach i ich sąsiedztwie. Obwodnica powiatowa ma przy tym tylko znaczenie lokalne. Układ szybkich tras wylotowych z miasta prowadzi do uatrakcyjnienia obszarów położonych wzdłuż Autostradowej Obwodnicy Wrocławia. Badanie wszystkich planowanych tras prowadzi do nałożenia opisanych wyników. W wielu wariantach symulacji uzyskiwano układ dwubiegunowy, lokujący obszary o wysokiej atrakcyjności w południowej (Tyniec Mały, Gniechowice, Bielany Wrocławskie) i północnej (Trzebnica, Ligota Piękna) części obszaru.

PERSPEKTYWY:

- Stopniowy rozwój północnego bieguna, powielającego rozwój węzła bielańskiego
- Możliwość rozciągnięcia stref aktywności przez poprawienie dostępności mniej uprzywilejowanych obszarów

Jak wspomniano, model symulacyjny należy traktować jako narzędzie wspomagające rozpoznanie właściwości badanego układu, nie zaś jako mechanizm generujący gotowe rozwiązania. Niemniej możemy pokusić się o pewne oceny, wśród których najbardziej inspirującą, choć nieco futurystyczną jest wskazywany symulacyjnie wysoki potencjał północnego bieguna obszaru.

Na południu mamy już Węzeł Bielański. Jakie skutki przestrzenne przyniosłoby powstanie podobnego węzła na północy? Odpowiedź na tak postawione pytanie, choć spekulatywne, wymaga dalszych, nie tylko symulacyjnych, analiz. ◀

dr inż. Magdalena Mlek,
Politechnika Wrocławska,
Adiunkt w Katedrze Planowania Przestrzennego, Wydział Architektury