

BOGUSŁAW PODHALAŃSKI\*, EWA ARVAY-PODHALAŃSKA\*\*

## KRAKOWSKI OBSZAR METROPOLITALNY – EKOLOGIA PRZESTRZENI ŚRÓDMIEJSKICH

---

### KRAKÓW METROPOLITAN AREA – ECOLOGY OF CENTRAL URBAN SPACES

---

#### Streszczenie

Krakowski Obszar Metropolitalny stanowi jeden z istotniejszych węzłów w europejskim systemie obszarów wzrostu metropolitalnego. Lokalizacja metropolii w regionie o wysokich walorach przyrodniczych i kulturowych wymaga szczególnego traktowania miasta i jego przestrzeni publicznych – w tym zwłaszcza terenów zieleni. Sprawny system szynowej komunikacji zbiorowej, łączący centrum metropolitalne z położonymi w obszarze metropolitalnym i kształtującymi się obecnie ośrodkami o charakterze usługowym lub rekreacyjnym, może stanowić sposób na zrekompensowanie mieszkańcom zmniejszającego się udziału terenów zielonych w centrum metropolii. Ponadto rozwiązanie takie jest wysoce proekologiczne. Dążenie do uzyskania odpowiedzi na pytanie o najbardziej efektywny sposób rozwoju metropolii prowadzi do prób zastosowania wzorców odpowiadających rozwiązaniom zawartym w modelu miasta idealnego, do którego w swoich pracach odwołują się najbardziej znani architekci europejscy.

*Słowa kluczowe: obszar metropolitalny, śródmieście, miasto idealne, model rozwoju, suburbanizacja*

#### Abstract

The Kraków Metropolitan Area constitutes one of the most important centres in the European system of metropolitan growth areas. Location of a metropolis in a region abundant with natural and cultural values requires special care in the treatment of the city and its public spaces, in particular greens. An efficient system of public railway transportation connecting the metropolitan centre with the emerging service or recreational hubs located in the metropolitan area may compensate the decrease of green areas in the centre of the metropolis to the inhabitants. Such a solution is highly environmentally-friendly. Attempts to answer the question about the most effective manner of development of the metropolis lead to the adoption of models corresponding to solutions included in the model of an ideal city, referred to by the most renowned European architects.

*Keywords: metropolitan area, city core, ideal city, development model, urban sprawl*

---

\*Dr inż. arch. Bogusław Podhalański, Instytut Projektowania Miasta i Regionów, Wydział Architektury, Politechnika Krakowska.

\*\*Mgr inż. arch. Ewa Arvay-Podhalańska, Instytut Rozwoju Miast, Wydział Architektury i Urbanistyki, Urząd Miasta Krakowa.

## 1. Wstęp

**Śródmieście** – pojęcie to kojarzy się zwykle z intensywną zabudową, betonowymi ścianami, płaszczyznami placów i chodników, brakiem miejsca, ciasnotą przestrzeni, koncentracją ruchu i uciążliwością. Tymczasem, każde śródmieście – obojętne czy ukształtowane w trwającym stulecia procesie ewolucji struktury przestrzennej miasta, powstałe wskutek kaprysu władcy czy zrealizowane według przemyślanej wizji urbanisty – zawiera w swoich granicach ogólnodostępną przestrzeń publiczną. Bez tego rodzaju przestrzeni nie można twierdzić, że ma się rzeczywiście do czynienia ze śródmieściem. Tak więc, koncentracja aktywności i dostępna dla wszystkich przestrzeń publiczna stanowią dwa niezbędne elementy tworzące śródmieście. Nawet najbardziej skoncentrowana aktywność oraz bezproblemowo dostępna przestrzeń publiczna nie wystarczają, aby można było mówić o śródmieściu. Konieczna jest jeszcze specyficzna odmiana przestrzeni publicznej o zupełnie innym przeznaczeniu. Jest nią oczywiście przestrzeń zielona, przestrzeń pozwalająca na niezbędny relaks, a także stanowiąca rezerwę na wypadek możliwych sytuacji kryzysowych i katastrof. Dopiero łącznie z przestrzeniami prywatnymi, wraz z zabudową, całość ta może tworzyć śródmiejską przestrzeń metropolii.

## 2. Miasto idealne a idealne śródmieście

*Miasto Idealne*<sup>1</sup> – XV-wieczny obraz stanowi prawdopodobnie najbardziej znane wyobrażenie renesansowego miasta idealnego, a dokładniej – jego śródmiejskiej przestrzeni publicznej. Przedstawia podstawowy kanon kompozycyjny, który stanowił podstawę budowy kolejnych przestrzeni publicznych miast europejskich. Renesansowa fascynacja perspektywą już w pierwszym spojrzeniu na ten obraz wprowadza nastrój spokoju i pewności. Kompozycji podporządkowane jest tu wszystko – począwszy od spokojnych rytmów posadzki, poprzez symetryczne fontanny, zabudowę, spajającą całość centralną świątynię, a skończywszy na horyzontalnym układzie chmur na niebie. Idealną doskonałość, wyrażającą się w ciepłym, łagodnym świetle, zakłóca, a raczej urozmaica zróżnicowanie form budynków oraz wypełnia całkowita pustka. Wspaniałe, lecz martwe formy architektoniczne ożywiają jedynie dyskretnie rozmieszczone rośliny – widać, że ukształtowane ręką ogrodnika. Wzrok prowadzony otwarciem widokowymi z placu zatrzymuje się na zieleni lasu z lewej strony i podążając za meandrem drogi poprzez zieleń wzgórz, zdąża ku dalekiemu planowi zamkniętemu ośnieżonym górskim szczytem. Całość jest piękna, lecz równocześnie tchnie niepokojem. Brak tu w ogóle człowieka. Widzimy jego wspaniałe dzieło, zastanawiając się, czy uchylone drzwi świątyni zapraszają, czy pozostały otwarte, gdyż ktoś nie zdążył ich zamknąć za sobą. Czyżby to memento? Czyżby brakło wody? Fontanny na placu są puste, nie widać w nich figlarnych odbłasków promieni słonecznych. A może uczeń Pierro della Francesca chciał zwrócić naszą uwagę na fakt, że budując wspaniałe, lecz nieożywione formy, nie możemy zapomnieć o konieczności zachowania harmonii nie tylko pomiędzy nimi, lecz także zadbać o spójność z przyrodą. Jej brak – jak widać – wprowadza znak zapytania. Pojawia się pytanie o sens tworzenia doskonałych w proporcjach i kolorycie form, których nikt nie podziwia.

Czy miasto idealne, a dokładniej jego idealne centrum i śródmieście to stan, w którym nie ma miejsca dla zieleni innej niż tylko tej w donicach na parapetach okien? Być może

w czasach quattrocenta<sup>2</sup> było to rozwiązanie zupełnie wystarczające; w końcu wokół miast rozciągały się wtedy ogromne obszary pozbawione zabudowy, pełne fauny i flory, a wyłożone marmurem place świadczyły o dostojności miasta, kontrastując zupełnie z oceanem okalającej je zieleni i przyrody. Te uwiecznione wówczas na obrazie rośliny w donicach potwierdzają jednak potrzebę bezpośredniego kontaktu człowieka z żywą roślinnością nawet wtedy, gdy znajduje się ona w wielkiej obfitości, lecz również w oddaleniu.

Spojrzenie na najnowsze tendencje w projektowaniu miast pozwala stwierdzić, że dążenie do zaprojektowania, a następnie zrealizowania miasta idealnego jest wciąż bardzo silne.

Pomijając historyczne dokonania, warto spojrzeć na najnowszy przykład w postaci miasta Masdar-City w pobliżu Abu Dhabi w Zjednoczonych Emiratach Arabskich. Trwający spór pomiędzy biurami Koolhaas i Foster<sup>3</sup> wydaje się jedynie potwierdzać, że przyjęta idea miasta pieszego (o intensywnej zabudowie oraz strukturze przestrzennej zbliżonej do tradycyjnych struktur miast bliskowschodnich, wykluczającej ruch samochodowy, natomiast wspomaganą systemem szynowej komunikacji kolei magnetycznej, oparta w dodatku na silnie wyartykułowanych proekologicznych założeniach) znajduje wielu zwolenników, a co więcej – być może i środki na przyszłą realizację. Analizując układ przyszłego „miasta idealnego”, znajdujemy wspólne z wcześniejszymi o stulecia wątki – dążenie do wprowadzenia w obręb miasta zieleni poprzez „rozerwanie” rastra przez ciek wodny i zespoły zieleni, system przestrzeni publicznych z centralną, reprezentacyjną przestrzenią publiczną, wreszcie – fizycznie zdefiniowaną granicę miasta w postaci zabudowy formującej mur otaczający całość założenia urbanistycznego. Towarzyszące miastu „farmy wiatrowe” dostarczające „ekologiczną” energię elektryczną oraz szerokie zastosowanie ogniw fotowoltaicznych to kolejne elementy proekologicznego myślenia o mieście.

Podobną ideę, aczkolwiek różną pod względem intensywności zabudowy i tzw. trzeciego wymiaru, proponuje Koolhaas wraz z biurem OMA. Nie wdając się w dyskusję na temat sygnalizowanego wcześniej sporu, koncepcja „RAK Gateway” zawiera propozycję z równie silnymi elementami proekologicznymi. Rozmieszczone przy kolejnej linii komunikacyjnej przestrzenie zielone oraz centralna przestrzeń publiczna kontrastują z wysoką zabudową. Można dopatrzeć się tu zachowania pewnych reguł kompozycji, niemniej odnosi się wrażenie fascynacji „amerykańskim” sposobem gospodarowania przestrzenią – poza ogólną dyspozycją co do strefowania zabudowy – całość czyni wrażenie chaosu, zwłaszcza pod względem (prawdopodobnie zamierzonej) intensywności zabudowy i braku wyraźnej koordynacji jej wysokości.

Najbardziej interesującym, wspólnym elementem obu koncepcji jest jednak – jak się wydaje – silne nawiązanie do tradycji *castrum romanum* – skrzyżowania *via cardo* i *via decumanis* oraz kwartałowego kształtowania bloków zabudowy. Sposób prowadzenia głównych arterii komunikacyjnych, lokalizacja przestrzeni publicznych na ich przecięciu oraz rozłożenie akcentów kompozycyjnych silnie sugerują wpływy lub inspiracje rzymską tradycją budowy miast. Ten jak najbardziej europejski sposób kształtowania miast został jednak zestawiony z bliskowschodnią tradycją medyny – miasta kształtowanego w sposób organiczny, ciasny i o „miękkiej” geometrii ciągów komunikacyjnych. Rezultat jest interesujący, niemniej wydaje się, iż w koncepcji Foster’a istnieje więcej elementów wspólnych dla obu kultur kształtowania przestrzeni, przy czym ostateczny rezultat silniej nawiązuje do proporcji medyny i jest bardziej przekonujący w kontekście osadzenia nowego miasta w realiach tradycji bliskowschodniej, a zwłaszcza występujących tam warunków klimatycznych.

Pomijając wszelkie spory dotyczące geometrii miasta, najbardziej istotne przesłanie, które wynika z analizy tendencji pochodzących z obu koncepcji to fakt, że przyszłość miasta z punktu widzenia rozwiązań komunikacyjnych upatrywana jest głównie w transporcie zbiorowym. Widoczny jest trend do powrotu do komunikacji pieszej, eliminacji ruchu samochodowego z obszaru centralnego miasta i bazowanie na systemie szybkiego transportu szynowego jako podstawie transportu zbiorowego. Stanowisko takie jest oczywistą realizacją idei ekorozwoju w skali urbanistycznej, wspomagana dodatkowo całym podsystemem wytwarzającym „czystą” energię elektryczną. Interesująco zapowiada się obserwacja wpływu, jaki ten kierunek myślenia może wywierać na przyszłe rozwiązania urbanistyczne nie tylko w zakresie projektowania całkowicie nowych miast, lecz zwłaszcza na sposób planowania przekształceń istniejących organizmów miejskich.

Przejawiająca się coraz wyraźniej (nie tylko w projektach, ale i w działaniach samorządów większych miast) tendencja do dalszego ograniczania ruchu samochodowego w obrębie centrów, a nawet historycznych śródmieść stanowi być może nawiązanie do wynikających z teoretycznych poszukiwań sposobów „odzyskania” zawłaszczonych przez samochody przestrzeni publicznych i przywrócenia ich dla ruchu pieszego. Oczywiście jest również, że działaniom takim musi towarzyszyć powstawanie subcentrów, które z kolei powinny posiadać łatwą dostępność i sprawny system zapewniający dogodne warunki do parkowania oraz powinny być bezproblemowo dostępne dla osób niepełnosprawnych.

### 3. Model rozwoju Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego a uwarunkowania komunikacyjne

W swoich pracach prof. T. Zipser<sup>4</sup> zwraca uwagę na to, że: „*wbrew pozorom, jakie towarzyszą uproszczonym wyobrażeniom o sposobie rozplanowania sieci i rozwoju sieci miast mamy raczej do czynienia ze spontanicznymi procesami wylaniania się stanu równowagi rządzonego procesami statystycznymi*”, te zaś tworzą dopiero pole do wprowadzania poprzez działania planowania przestrzennego sterowanych modyfikacji. Wynikające z rozważań modelowych zasady koncentrowania się działalności w przestrzeni wskazują, że głównym czynnikiem wpływającym na powstawanie tych koncentracji jest ich dostępność komunikacyjna oraz atrakcyjność. Biorąc pod uwagę Obszar Metropolitalny Krakowa oraz występujące już obecnie problemy związane z niedorozwojem sieci drogowej, jest oczywiste, że planując rozwój całego obszaru metropolitalnego oraz chcąc utrzymać jego proekologiczny i zrównoważony kierunek, musi się poświęcić więcej uwagi zagadnieniom wykorzystania istniejącej i rozwojowi nowej sieci osobowej komunikacji szynowej. Ten typ komunikacji powszechnie uważany jest za najbardziej sprawny i efektywny w relacji praca przewozowa–zajmowana przestrzeń. W wyniku ograniczania dostępu do obszarów centrum miasta dla komunikacji indywidualnej obserwuje się tendencję do powstawania subcentrów w miejscach o stosunkowo dobrej dostępności lub w takich, w których nowe inwestycje wyraźnie podniosły poziom atrakcyjności miejsca. Proces ten, który następnie poprzez kolejne inwestycje synergicznie oddziałujące na siebie powoduje dalszy wzrost atrakcyjności danej lokalizacji i przyczynia się ostatecznie do wykreowania nowego ośrodka aktywności gospodarczej grupującej aktywności inne niż tylko funkcja mieszkaniowa. Rozwój komunikacji indywidualnej spowodował zróżnicowanie celów ruchu w obrębie obszaru metropolitalnego, zwłaszcza zmienił tradycyjny, największy kierunek ciężenia – ku

centrum metropolii. Obserwowany w wielkoprzestrzennych skalach trend do skupiania się ognisk aktywności wzdłuż linii komunikacyjnych daje się zauważyć również w skali obszaru metropolitalnego. Oczywiście trend ten jest w fazie początkowej, niemniej uwypukla wzmocnienie się tendencji do lokalizowania budynków biurowych w rejonach przystanków i dworców kolejowych<sup>5</sup>. Suma pozytywnych zmian w przyległych do dworców i przystanków przestrzeniach publicznych potwierdza pozytywy wynikające z występowania tego zjawiska i związaną z tym faktem konieczność wyciągnięcia odpowiednich wniosków w planowaniu rozwoju nie tylko systemu transportu, lecz także organizowania przestrzeni publicznych. Obserwowana jest także początkowa faza powstawania systemu *park and ride*, co prawda w niezbyt zorganizowanej formie, niemniej już obecnie w okolicach przystanków pojawia się coraz więcej parkujących samochodów, których właściciele przesiadają się na mniej wrażliwy na utrudnienia komunikacyjne a przez to relatywnie szybszy środek transportu, jakim jest szybki tramwaj – namiastka metra, a także kolej. Wzrastające natężenie ruchu na kierunkach równoleżnikowych oraz stosunkowo słabe powiązanie autostrady A-4 i lotniska w Balicach w kierunku północnym powoduje, że gminy położone po północno-wschodniej stronie Krakowa są gorzej dostępne. Powinno to wzmocnić starania o realizację przewidzianego w planach obejścia północnego w ciągu drogi E-77. Opóźnianie lub brak jego realizacji przyczynia się do utrwalenia niekorzystnego rozkładu potoków ruchu oraz do wzmocnienia dążeń samorządu Kielc do budowy własnego lotniska<sup>6</sup> w okolicach tego miasta. (Zagadnienie lokalizacji drugiego lotniska dla Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego jest bardzo istotne, ale przekracza ramy niniejszego rozważania i zostanie omówione w osobnym artykule). Ponadto trwające obecnie spory dotyczące przebiegu autostrady przez zainteresowane gminy wywołają zapewne w przyszłości zwiększenie stopnia trudności w jej realizacji, bowiem trwa intensywny proces zabudowywania terenów podmiejskich. Dostępne obecnie rozwiązania prawne<sup>7</sup> pozwalają na pogodzenie inwestycji drogowych nawet wbrew ustaleniom planistycznym – od skal ogólnych do szczegółowych, przyczyniając się niewątpliwie do powiększania i tak już sporych dysfunkcji i atrofii istniejących struktur przestrzennych.

Intensywny rozwój zabudowy w strefie podmiejskiej stanowi podstawę prowadzenia przez gminy, położone w zasięgu około godzinnego dojazdu samochodem, polityki lokalizowania na swoich terenach podmiejskich osiedli domów jednorodzinnych. Przykład stanowić może gmina Michałowice, której komercyjne podejście do wykonywania kolejnych planów miejscowych jest już dość znane. Niestety brakuje jeszcze świadomego działania ze strony samorządów w zakresie tworzenia warunków planistycznych do powstawania ośrodków usługowych pozwalających na funkcjonowanie budowanych osiedli jako zintegrowanych z pozostałą społecznością gminy. Problem wynika z tego, że są one zwykle projektowane jako ogrodzone i odseparowane od reszty społeczności gminy „gettowe” stanowiące „sypialnie” dla metropolii.

#### **4. Suburbanizacja a planowanie rozwoju Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego**

Wykonana na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego, przez Instytut Rozwoju Miast<sup>8</sup>, analiza wykonanych dotychczas Studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego obejmująca obszar metropolitalny wykazała, że w obowiązujących dotychczas opracowaniach w zasięgu obszaru metropolitalnego nie daje

się zaobserwować czytelnych tendencji wskazujących na planowaną kreację satelitarnych ośrodków usługowych, logicznie rozmieszczonych w stosunku do ich odpowiedników zlokalizowanych w obrębie dzielnic miasta spełniających podobną rolę. Mimo braku działań legislacyjnych w zakresie nowelizacji ustawy o planowaniu przestrzennym wzrasta natomiast liczba wykonanych<sup>9</sup> i rozpoczynanych zmian obowiązujących Studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego. Świadczyć to może o wpływie wywieranym na zagospodarowanie przestrzenne poprzez planowane przedsięwzięcia gospodarcze, powstające na fali tendencji rozwojowych, sygnalizowanych poprzez wskaźnikowe dane statystyczne – odnoszące się głównie do dynamicznego rozwoju mieszkalnictwa. Wiadomo, że rozwój ten w najbliższym czasie „wymusi” rozwój sektora usług – publicznych w pierwszej kolejności, a następnie komercyjnych, zlokalizowanych w miejscach o stosunkowo najlepszej dostępności z punktu widzenia dyslokacji większych obszarów rozproszonej zabudowy podmiejskiej. Powstające już przy głównych arteriach wylotowych załadki takich centrów – na razie na kierunkach wschodnim i zachodnim oraz południowym – wydają się potwierdzać prawidłowość obserwacji. Brak takiego ośrodka w kierunku północnym (przy drodze do Kielc) wynika ze zorientowanej ku południowym terenom ekspansji zabudowy i przewagi w stosunku do pozostałych tego dotychczasowego, a zarazem najsilniejszego kierunku rozwojowego Metropolii Krakowskiej.

Przy założeniu, że Krakowski Obszar Metropolitalny stanowi jeden z elementów MEGA (*Metropolitan European Growth Areas*), a dla funkcjonowania sieci powiązań ekonomicznych między tymi obszarami istotne znaczenie ma sieć komunikacyjna, spojrzenie na siatkę powiązań pomiędzy takimi obszarami w Europie<sup>10</sup> uzmysławia, że Krakowski Obszar Metropolitalny ogniskuje aż dziesięć istotnych kierunków, co stawia go na równi z ośrodkami polskimi, takimi jak Warszawa, Gdańsk, Katowice. Biorąc pod uwagę udział populacji młodszej niż 20 lat w populacji Europy, region małopolski (w granicach województwa) znajduje się powyżej poziomu średniej europejskiej, natomiast sąsiednie województwo podkarpackie znacznie powyżej średniej<sup>11</sup>. Oznacza to, że ma, jak na razie, poważnych podstaw do obaw o przyszły rozwój Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego, przynajmniej jeśli chodzi o liczbę jego przyszłych mieszkańców. Nie oznacza to jednak zaniechania prac w zakresie przygotowania planistycznego przyszłego rozwoju Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego, a co za tym idzie – zadbania o zachowanie odpowiedniego stanu środowiska przyrodniczego w przyszłości. Prowadzone dotychczas badania z zakresu wpływu rozwoju przestrzennego miasta Krakowa na warunki ekologiczne środowiska przyrodniczego wskazują również na pewne problemy występujące w tym zakresie. Najbardziej niepokojące zjawisko to obserwowane dążenie do zabudowywania naturalnych ciągów ekologicznych wzdłuż koryt rzek i potoków w obszarze metropolitalnym. Intensywny rozwój metropolii oraz jej otoczenia nie może odbywać się bezkonfliktowo ze względu na istniejące wciąż wysokie walory przyrodnicze i krajobrazowe, dużą liczbę obszarów chronionych oraz nie do końca jeszcze rozpoznane ograniczenia środowiskowe (np. znajdujące się na liście *shadow*), mogące potencjalnie powodować dalsze ograniczenia w rozwoju struktur przestrzennych. Odpowiednio wcześniejsze zaprogramowanie przyszłych zmian oraz rozpoznanie ograniczeń pozwoli z pewnością ograniczyć zakres potencjalnie negatywnych oddziaływań do niezbędnie koniecznych.

## 5. Wnioski

- Zbudowanie relatywnie interesującej struktury powiązań pomiędzy przestrzeniami publicznymi w centrum metropolii oraz powstającymi poza centrum nowymi ośrodkami usługowymi stanowi ważny problem, wpływający bezpośrednio na kształt i przyszłe funkcjonowanie Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego.
- Celowe wydaje się przeprowadzenie badań dotyczących kształtowania przyszłego modelu struktury przestrzennej Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego, ze szczególnym uwzględnieniem uwarunkowań wynikających z narastającego procesu suburbanizacji.
- Rozwiązanie sprawnego systemu komunikacji zbiorowej, bazującego na komunikacji szynowej, jako alternatywnego dla motoryzacji indywidualnej i sprawdzającego się w największych metropoliach Europy, powinno stanowić jeden z istotnych celów proekologicznego spojrzenia na planowaną przyszłość Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego.
- Podjęcie prac planistycznych w skali Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego, uwzględniających możliwe dalsze uwarunkowania i ograniczenia rozwoju w zakresie zewnętrznych powiązań komunikacyjnych wynikających ze wzmożenia stopnia ochrony walorów ekologicznych, wydaje się być koniecznością.
- Nie należy pomijać znaczenia i roli Śląskiego Obszaru Metropolitalnego, gdyż ze względu na jego bliskie sąsiedztwo oraz potencjał jedynie wspólne zintegrowane działania planistyczne mogą doprowadzić do powstania największej metropolii Polski.

## Przypisy

- <sup>1</sup>*La Città Ideale*, Scuola di Piero della Francesca, Urbino, Galleria Nazionale delle Marche, Italia.
- <sup>2</sup>Datowanie obrazu wg katalogu Galleria Nazionale delle Marche.
- <sup>3</sup>Koolhaas postawił Fosterowi zarzut plagiatu rozwiązania konkursowego miasta „RAK Gateway”, sugerując skopiowanie swojego projektu, który zwyciężył w międzynarodowym konkursie w emiracie Ras al Khaimah.
- <sup>4</sup>T. Zipser, *Modelowa ocena tendencji w zakresie koncentracji w strukturze osadniczej Dolnego Śląska*, Wrocław, czerwiec 2006.
- <sup>5</sup>Przykładowo – powstanie obiektów biurowych w rejonie ul. Dworcowej w Krakowie-Płaszowie, zmiany w zagospodarowaniu otoczenia dworca w Krzeszowicach, aktywizacja otoczenia przystanku w Borku Fałęckim, rozwój inwestycji w centrum Wieliczki, przekształcenia w otoczeniu dworców w Bochni i Tarnowie.
- <sup>6</sup>Według informacji ze strony [www.lotnisko-kielce.pl](http://www.lotnisko-kielce.pl) oraz [www.miasta.gazeta.pl/kielce](http://www.miasta.gazeta.pl/kielce).
- <sup>7</sup>Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 roku o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (DzU z 10.05.2003 r.).
- <sup>8</sup>G. Korzeniak i in., *Krakowski Obszar Metropolitalny. Rozwój zagospodarowania przestrzennego*, Instytut Rozwoju Miast, Kraków 2005. Opracowanie wykonane na zlecenie Departamentu Polityki Regionalnej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego.
- <sup>9</sup>Według danych Zespołu Polityki Przestrzennej Departamentu Polityki Regionalnej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego.
- <sup>10</sup>O. Lungren, *Visions and Strategies in the Baltic Sea Region*, Conference – The future of European Regions, Ministry of Regional Development, Warszawa 2007.

<sup>11</sup>R. Guzik, K. Gwosdz, *Basic Characteristics of European NUTS-2 Regions*, Conference –The future of European Regions, Ministry of Regional Development, Warszawa 2007.

#### Literatura

- [1] Bartkiewicz T., *Problemy równoważenia rozwoju miast*, Kwartalnik Architektury i Urbanistyki, t. 46, nr 2, 2001.
- [2] Galleria Nazionale delle Marche, Urbino, Italia.
- [3] Guzik R., Gwosdz K., *Basic Characteristics of European NUTS-2 Regions*, Conference – The future of European Regions, Ministry of Regional Development, Warszawa 2007.
- [4] Lungren O., *Visions and Strategies in the Baltic Sea Region*, Conference – The future of European Regions, Ministry of Regional Development, Warszawa 2007.
- [5] Korzeniak G. i in., *Krakowski Obszar Metropolitalny. Rozwój zagospodarowania przestrzennego*, Instytut Rozwoju Miast, Kraków 2005.
- [6] Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 roku o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (DzU z 10.05.2003 r.).
- [7] Zipser T., *Modelowa ocena tendencji w zakresie koncentracji w strukturze osadniczej Dolnego Śląska*, Wrocław 2006.