

Anna Bochnia (anna.bochnia@doktorant.pk.edu.pl)

 <https://orcid.org/0009-0006-0278-0567>

Politechnika Krakowska im. Tadeusza Kościuszki, Wydział Architektury, doktorantka

Przygotowanie inwestycji kubaturowych na obszarach z deficytem infrastruktury technicznej objętych MPZP.

Studium przypadku Klinów w Krakowie

Preparation of building investments in areas with technical infrastructure deficit covered by local spatial development plans.

The case study of Kliny in Kraków

Streszczenie

Artykuł analizuje proces przygotowania inwestycji kubaturowych na terenach objętych MPZP, lecz pozbawionych odpowiedniej infrastruktury. Studium przypadku dotyczy obszaru Klinów w Krakowie. Wskazano trudności formalne i instytucjonalne napotykane przez inwestorów oraz brak koordynacji działań publicznych. Sformułowano wnioski i zalecenia dotyczące usprawnienia procesu inwestycyjnego.

Słowa kluczowe: planowanie przestrzenne, Kraków, urbanistyka, miasto, infrastruktura techniczna

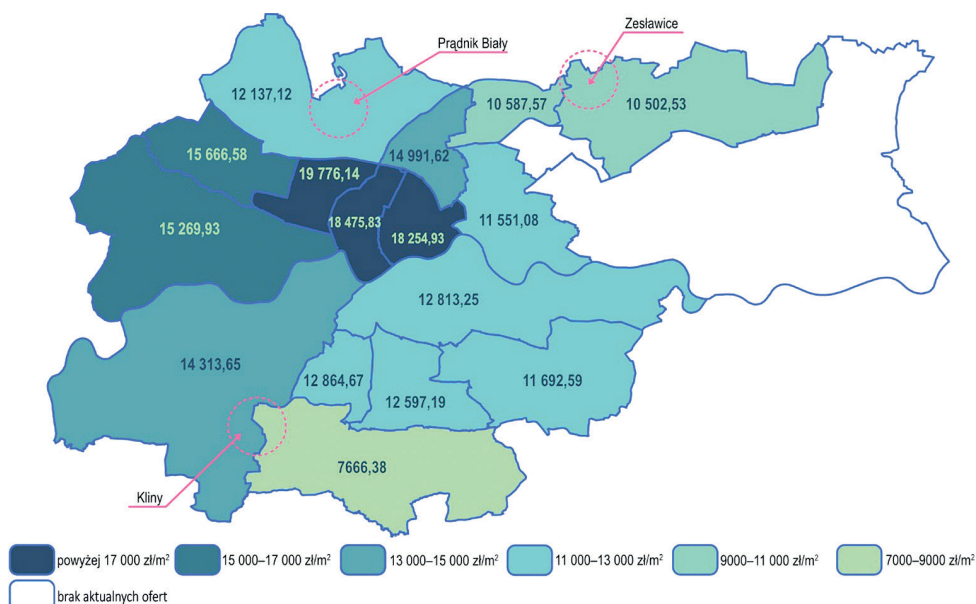
Abstract

The article analyzes the preparation process of building investments in areas covered by local spatial plans but lacking adequate infrastructure. The case study concerns the Kliny district in Kraków. It highlights formal and institutional barriers faced by investors and the lack of coordination between public entities. Conclusions and recommendations were formulated to improve the efficiency of the investment process.

Keywords: spatial planning, Kraków, urban planning, city, technical infrastructure

1. WPROWADZENIE

W związku z małą dostępnością oraz dynamicznie rosnącymi cenami działek budowlanych – w Krakowie średnie ceny transakcyjne w I kw. 2024 r. wzrosły o 14,9% rok do roku (Kaźmierczak, 2024) – deweloperzy przenoszą część ciężaru inwestycyjnego na obszary peryferyjne. Ceny działek w tych obszarach są niższe, a dostępne tereny posiadają stosunkowo duże powierzchnie, umożliwiające realizację wieloetapowych inwestycji. Przykładem takich stref z rozwijającą się zabudową, a oddalonych od centrum, są m.in.: północna część Prądnika Białego w okolicy Trasy Wolbromskiej i ul. Zygmunta Glogera, Zesławice czy Kliny, których przypadek został tutaj przeanalizowany. Ceny transakcyjne mieszkań na rynku pierwotnym w tych obszarach należą również do najniższych (il. 1).



Il. 1. Mapa prezentująca ceny mieszkań na rynku pierwotnym w Krakowie (stan na kwiecień 2025 r.). Średnia cena w m² w bieżącym roku. Oprac. aut. na podst. (UMK, 2025¹)

Podjęcie badań dotyczących procesu inwestycyjnego w obszarach o niewystarczającej infrastrukturze technicznej, a objętych miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego, jest odpowiedzią na coraz częściej występujące trudności ze sporządzeniem nawet szacunkowego harmonogramu przygotowania inwestycji kubaturowej, planowanej na terenie

¹ Miejski System Informacji Przestrzennej w Krakowie zawiera zbiór danych dotyczących wartości cen lokali mieszkalnych, użytkowych oraz garaży na rynku pierwotnym i wtórnym.

Krakowa. Problem wydłużających się procedur administracyjnych spowodowany niedoborem infrastruktury na obszarach inwestycyjnych Krakowa stanowi aktualne wyzwanie w procesie przygotowania inwestycji. Miasto niemalże w 80% pokryte jest miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego. Posiada 282 plany, a kolejnych 61 jest w trakcie sporządzania. W tab. 1 przedstawiono zestawienie pokrycia MPZP polskich miast o liczbie ludności powyżej 250 tys. mieszkańców. Kraków ma największy obszar objęty planami, zarówno w ujęciu procentowym, jak i w ujęciu bezwzględnym, powierzchniowym.

Tabela 1. Stopień pokrycia planami miejscowym polskich miast powyżej 250 tys. mieszkańców.
Oprac. aut. na podst. (GUS, 2024)

	Liczba mieszkańców, stan na 31 grudnia 2024 r.	Powierzchnia miasta, stan na 31 grudnia 2024 r. [km ²]	Powierzchnia miasta objęta MPZP, stan na 31 grudnia 2024 r. [km ²]	Powierzchnia pokrycia obszaru miasta MPZP, stan na 31 grudnia 2024 r. [%]
Kraków	809 168	326,85	255,43	78,15
Warszawa	1 863 845	517,20	226,60	43,81
Wrocław	672 882	292,80	182,71	62,40
Łódź	645 693	293,25	119,37	40,70
Poznań	536 151	261,91	139,07	53,10
Gdańsk	488 651	683,00	172,82	25,30
Szczecin	386 706	300,62	183,34	60,99
Lublin	328 305	147,46	84,49	57,29
Bydgoszcz	324 043	175,96	71,39	40,57
Białystok	290 386	102,13	59,34	58,11
Katowice	278 885	164,73	57,80	35,09

W związku z wprowadzaną reformą systemu planowania przestrzennego Gmina Miejska Kraków opracowuje plan ogólny, który będzie obowiązującym aktem prawa miejscowego. Stanie się podstawą do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (MPZP) oraz wydawania decyzji o warunkach zabudowy, a dotychczasowe Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego przestanie obowiązywać, zostanie wyłączone z obrotu prawnego. Należy podkreślić, że obecne MPZP utrzymują swoją moc. Potencjalnie może dochodzić do sytuacji, gdzie obowiązujące plany będą niezgodne z tworzoną planem ogólnym, ponieważ były one sporządzane na podstawie obecnie obowiązującego studium. Już teraz w Krakowie są przykłady planów powstałych przed 2014 r., niezgodnych z obecnym studium, a zgodnych z poprzednio obowiązującym dokumentem.

W sytuacji gdy mamy do czynienia z obszarami objętymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego nie powinno być wątpliwości dotyczących możliwości zagospodarowania terenu zarówno pod względem obiektów kubaturowych, jak i infrastruktury drogowej. Tak jednak nie jest – czas przygotowania inwestycji kubaturowych ulega wydłużeniu w sposób trudny do przewidzenia. A przecież Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym w art. 1 określa cel planowania jako wyznaczenie przeznaczenia terenów oraz określenie zasad ich zagospodarowania i zabudowy z uwzględnieniem ładu przestrzennego i zasad zrównoważonego rozwoju. Przypomnieć należy, że ust. 2 tego artykułu w pkt. 1 stanowi, że w planowaniu uwzględnia się zwłaszcza wymagania wspomnianego wcześniej ładu przestrzennego, w tym urbanistyki i architektury.

W Krakowie brak jest skoordynowanych, prezentowanych publicznie koncepcji rozwoju infrastruktury technicznej, umożliwiających odpowiedzialne planowanie zabudowy zarówno przez jednostki publiczne, jak i przede wszystkim przez prywatnych inwestorów. Zgodnie z tzw. zasadą wolności budowlanej, określonej w art. 4 Prawa budowlanego: „Każdy ma prawo zabudowy nieruchomości gruntowej, jeżeli wykaze prawo do dysponowania nieruchomością na cele budowlane, pod warunkiem zgodności zamierzenia budowlanego z przepisami”². W obliczu tego ważne jest, by budować nie tylko świadomość prywatnych inwestorów, ale i zaufanie do jednostek publicznych. Jasność, przejrzystość i przewidywalność szeregu procedur może pozwolić na przeniesieniu ciężaru zaangażowania, zarówno czasu, jak i środków finansowych, z zagadnień technicznych, które zawsze są możliwe do rozwiązania, na kwestie przestrzenne, społeczne, środowiskowe i bezpieczeństwa.

2. STUDIUM PRZYPADKU – OBSZAR KLINÓW W KRAKOWIE

Wybór analizowanego obszaru badawczego podyktowany został jego specyficznymi uwarunkowaniami przestrzennymi i planistycznymi. Teren Klinów, położonych w południowej części Krakowa, objęty jest miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego uchwalonymi w latach 2008–2010 oraz ponownie w roku 2024 (zob. uchwały w Bibliografii). Mimo formalnego objęcia planami miejscowymi, obszar ten charakteryzuje się znacznym oddaleniem od centrum miasta oraz niskim stopniem urbanizacji – szczególnie w jego południowej części, która wciąż pozostaje niezabudowana. Istotnym problemem jest brak odpowiednio rozwiniętej infrastruktury komunikacyjnej i technicznej, w tym drogowej, wodno-kanalizacyjnej, elektroenergetycznej, co znacząco wpływa na procesy inwestycyjne.

Zakres czasowy prezentowanego w pracy badania obejmuje przygotowanie przedsięwzięć inwestycyjnych w latach 2021–2025. Na analizowanym terenie znajdują się grunty

² Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. 2023 poz. 682 ze zm.).

należące do kilku podmiotów deweloperskich, specjalizujących się w budownictwie mieszkaniowym, usługowym oraz biurowym.

Przedmiotem badania był proces opracowania trzech dużych inwestycji mieszkano-usługowych. Zgodnie z założeniami planistycznymi w ramach planowanej zabudowy wielofunkcyjnej przewiduje się realizację ponad 5000 lokali mieszkalnych³. Przyjmując współczynnik wynoszący 2,5⁴ osoby na jedno mieszkanie, prognozowany przyrost liczby mieszkańców na tym obszarze wynosi ok. 12,5 tysiąca osób. Skala ta przewyższa liczbę ludności w takich miastach jak Wolbrom, Miechów czy Krynica-Zdrój i zbliża się do poziomu populacyjnego Brzeska. Dla porównania liczba mieszkańców Myślenic wynosi obecnie około 17,8 tys. osób, a Niepołomic 17,1 tys. osób.

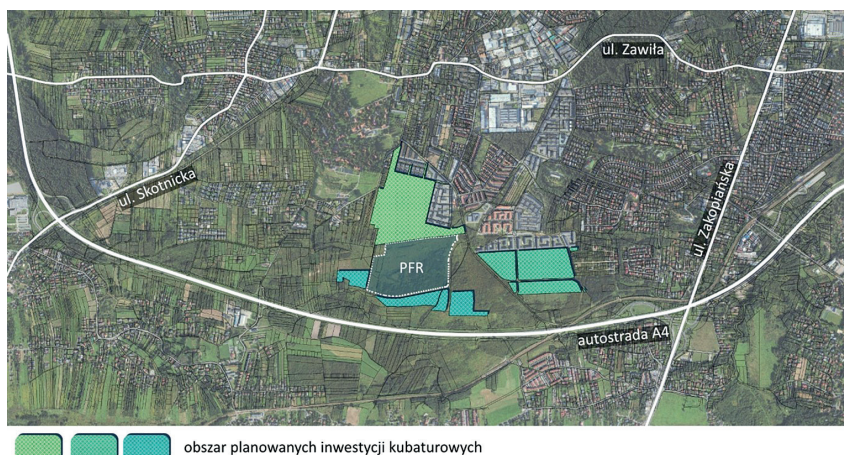
Warto podkreślić, że prognozowana liczba nowych mieszkańców Klinów przekracza populację wielu miast w województwie małopolskim. Zestawienie porównawcze przedstawiono w tab. 2.

Tabela 2. Porównanie prognozowanej liczby nowych mieszkańców obszaru Klinów z wybranymi miastami Małopolski. Oprac. aut. na podst. (GUS, 2024)

Miasto	Liczba mieszkańców (2024 r.)
Wolbrom	7998
Krynica-Zdrój	9504
Miechów	10 903
Obszar Klinów (prognoza przyrostu)	12 500
Brzesko	15 883
Niepołomice	17 096
Myślenice	17 720

Po uwzględnieniu istniejącej zabudowy oraz liczby mieszkańców sąsiednich osiedli można przewidywać, że nowo powstająca zabudowa potencjalnie może funkcjonować jako samodzielna jednostka urbanistyczna z własnym centrum usługowym. W kontekście braku odpowiedniego przygotowania infrastrukturalnego oraz potencjalnego niedostosowania systemów transportowych zagadnienie to staje się szczególnie istotne dla planowania przestrzennego i zarządzania rozwojem miejskim.

³ Wartość szacunkowa na podstawie powierzchni działek i informacji udostępnionych publicznie przez przedmiotowe podmioty.
⁴ Według danych GUS przeciętna liczba osób w jednym mieszkaniu w 2023 r. wynosiła 2,39 (GUS, 2024).



II. 2. Ortofotomapa z 2023 r. przedstawiająca zakres terytorialny analizowanego przypadku.
Oprac. aut. na podst. (UMK, 2025)

2.1. PROCES PRZYGOTOWANIA INWESTYCJI

Proces przygotowania inwestycji kubaturowych o charakterze mieszkaniowo-usługowym uzależniony jest od szeregu czynników, takich jak skala planowanego przedsięwzięcia, jego lokalizacja, stan prawny nieruchomości, dostępność istniejącej infrastruktury technicznej i komunikacyjnej oraz inne uwarunkowania przestrzenne i formalne. W celu usystematyzowania zagadnienia elementy składające się na proces inwestycyjny podzielono na dwie główne grupy:

- uwarunkowania techniczne i proceduralne,
- czynniki związane z dostępem do usług publicznych i infrastruktury społecznej.

Przedmiotem niniejszej analizy są wyłącznie uwarunkowania techniczne, mające bezpośredni wpływ na możliwość realizacji inwestycji na badanym terenie.

Planowanie infrastruktury technicznej obiektów kubaturowych odbywa się na podstawie szeregu aktów prawnych, w tym przede wszystkim: Prawa budowlanego, Rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, Ustawy o drogach publicznych, Prawa wodnego, Prawa ochrony środowiska, Ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku, a także – coraz istotniejszej z perspektywy planowania długofalowego – Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych⁵, której zapisy wpływają na konieczność wcześniejszego zawierania umów przyłączeniowych.

⁵ Wymagania art. 12 ustawy wpływają na konieczność wcześniejszego zawierania umów przyłączeniowych, ze względu na odległe terminy przyłączenia określone w wydawanych warunkach

W badaniu wyodrębniono kluczowe komponenty infrastruktury technicznej i komunikacyjnej, istotne z punktu widzenia analizowanych inwestycji:

- infrastruktura drogowa,
- sieć elektroenergetyczna,
- sieć wodociągowa i kanalizacja sanitarna,
- kanalizacja opadowa,
- inne elementy infrastruktury technicznej w przypadku kolizji z planowaną zabudową.

Analiza przeprowadzona została na podstawie oceny stanu prawnego, obejmującej obowiązujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, ustalenia studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta, a także biorącej pod uwagę charakter istniejącego zagospodarowania terenu. Zebrano również dokumentację z postępowań administracyjnych dotyczących inwestycji: decyzje, warunki techniczne oraz odmowy ich wydania formułowane przez operatorów poszczególnych sieci i instytucje zarządzające infrastrukturą.

Niniejsze opracowanie stanowi ponadto rezultat pogłębionej analizy materiałów źródłowych oraz sprawozdanie z licznych spotkań roboczych z udziałem inwestorów, głównego projektanta, przedstawicieli władz miejskich, jednostek organizacyjnych gminy oraz przedsiębiorstw odpowiedzialnych za obsługę infrastruktury technicznej na badanym obszarze.

Tabela 3. Wykaz jednostek publicznych i przedsiębiorstw odpowiedzialnych za badaną infrastrukturę.
Stan na kwiecień 2025 r. Oprac. aut.

Zakres odpowiedzialności	Nazwa jednostki/przedsiębiorstwa	Uwagi
Koordynacja, inwestycje drogowe miejskie – droga do SKA Opatkowie	Zarząd Inwestycji Miejskich	Z polecenia Prezydenta Miasta Krakowa koordynatorem został Dyrektor ZIM
Infrastruktura drogowa	Zarząd Dróg Miasta Krakowa	Z udziałem jednostek: Zarządu Transportu Publicznego, Miejskiego Inżyniera Ruchu
Kanalizacja deszczowa, odwodnienie	Klimat, Energia i Gospodarka Wodna	Obecnie Zarząd Infrastruktury Wodnej
Infrastruktura wodno-kanalizacyjna	Wodociągi Miasta Krakowa	–
Infrastruktura elektroenergetyczna	TAURON	–
Gazociąg	Polska Grupa Energetyczna	–

technicznych – zob. Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U. 2024 poz. 1289).

2.2. KLINY – CHARAKTERYSTYKA STANU ISTNIEJĄCEGO

Analizowany obszar Klinów zlokalizowany jest w południowej części Krakowa. Od północy graniczy z ul. Zawiałą, od wschodu z ul. Zakopiańską, od południa przylega do autostrady A4, natomiast jego zachodnią granicę wyznacza ul. Skotnicka. Południowa część Klinów pozostaje obecnie niezabudowana i pokryta jest głównie zielenią nieurządzoną.

Pomimo relatywnej bliskości autostrady A4 i ul. Zakopiańskiej, dostępność komunikacyjna tego obszaru jest istotnie ograniczona ze względu na brak wydolnego układu drogowego. Szczególnie w rejonie ul. Zawiałej w godzinach szczytu obserwuje się znaczne przeciążenie infrastruktury transportowej⁶, co skutkuje utrudnieniami zarówno w komunikacji indywidualnej, jak i zbiorowej. Wydłużony czas dojazdu do głównych punktów usługowych i komunikacyjnych miasta stanowi istotną barierę funkcjonalną dla przyszłego zagospodarowania analizowanego terenu.

2.3. STAN PRAWNY. STUDIUM I MIEJSCOWE PLANY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

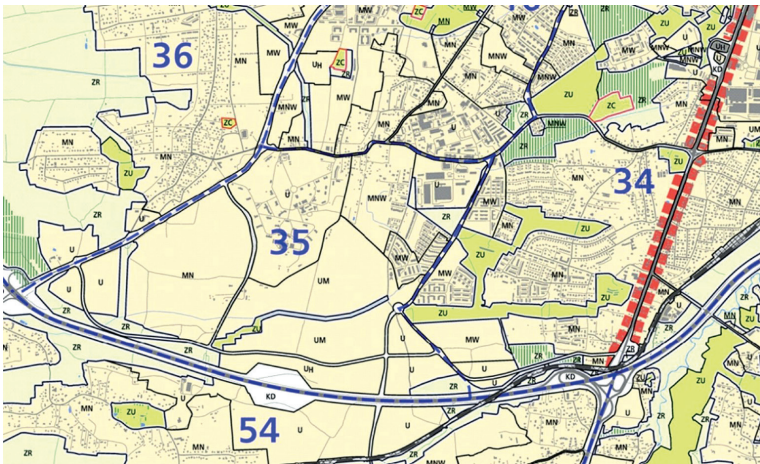
Zgodnie z przyjętym zakresem merytorycznym badany obszar Klinów objęty jest miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego (MPZP), uchwalonymi w latach 2008–2010, tj. w okresie obowiązywania Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa z 2003 r., opracowanego pod kierunkiem Roberta Kuzianika. Obecnie obowiązujące studium weszło w życie w 2014 r. W związku z tym część ustaleń starszych MPZP pozostaje w kolizji z aktualnymi zapisami – przykładem może być brak zgodności w zakresie minimalnej powierzchni biologicznie czynnej dla terenów oznaczonych jako MW (zabudowa wielorodzinna) w jednostce urbanistycznej nr 34 (UMK, 2014).

W roku 2024 uchwalone zostały dwa nowe plany miejscowe, istotne z punktu widzenia funkcjonowania analizowanego obszaru:

- MPZP „Park miejski na Klinach”, który wprowadza park w miejscu wcześniej przewidzianym w planie „Kliny Południe” jako tereny zielone,
- MPZP „Park miejski Kliny Południe”, który oprócz terenów zieleni urządzonej (przeznaczonej pod publiczne parki), wyznacza także tereny sportu i rekreacji oraz tereny usług oświaty.

W obszarze objętym tym drugim planem planowana jest w przyszłości budowa nowej placówki oświatowej. Konieczność jej realizacji wynika z obecnego przeciążenia istniejącej infrastruktury edukacyjnej – Szkoły Podstawowej nr 14 im. Heleny Modrzejewskiej. Mimo oddania do użytku nowego budynku w 2021 r., szkoła funkcjonuje w systemie zmianowym

⁶ Wykazały to dwie niepublikowane analizy ruchu, pierwsza wykonana przez jednego z inwestorów oraz druga wykonana przez Politechnikę Krakowską na zlecenie Miasta.



Il. 3. Fragment obowiązującego Studium kierunków i uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa (UMK, 2014)

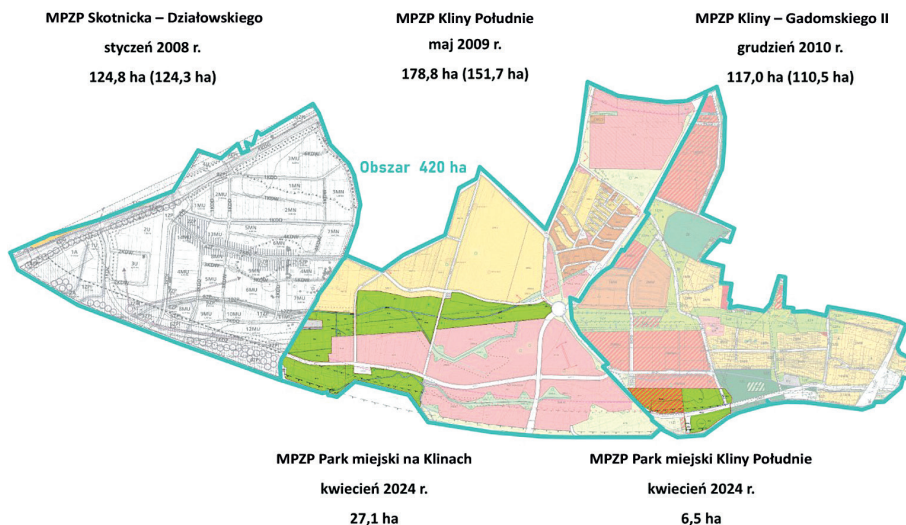
z uwagi na zbyt dużą liczbę uczniów. Plany miejscowe obowiązujące w analizowanym obszarze zestawiono poniżej w tab. 4.

Tereny znajdujące się w południowej części Klinów od wielu lat są także przedmiotem dyskusji związanej z postulatami ustanowienia użytku ekologicznego. Pierwotnie zakładano objęcie ochroną przyrodniczą obszaru kilkudziesięciu hektarów. Ostatecznie uchwałą Rady Miasta Krakowa z dnia 15 grudnia 2021 r. utworzono użytek ekologiczny „Łąki na Klinach” o łącznej powierzchni 5,82 ha, składający się z sześciu stosunkowo niewielkich enklaw.

Tabela 4. Wykaz planów miejscowych obowiązujących na badanym terenie.
Oprac. aut. na podst. (UMK, 2025)

Nazwa MPZP	Data uchwalenia	Powierzchnia uchwalonego MPZP	Powierzchnia MPZP po zmianach, stan na marzec 2025 r.
Skotnicka – Działowskiego	styczeń 2008 r.	124,8 ha	124,3 ha
Kliny Południe	maj 2009 r.	178,8 ha	151,7 ha
Kliny – Gądomskiego II	grudzień 2010 r.	117,0 ha	110,5 ha
Park miejski na Klinach	kwiecień 2024 r.	27,1 ha	Bez zmian
Park miejski Kliny Południe	kwiecień 2024 r.	6,5 ha	Bez zmian

Spośród sześciu enklaw pięć znajduje się na terenach przeznaczonych – w obowiązujących MPZP – pod zabudowę kubaturową. Obecnie trwają postępowania sądowe oraz administracyjne, podejmujące próby zakwestionowania legalności uchwały Rady Miasta Krakowa



II. 4. Obowiązujący plany miejscowe na Klinach. Oprac. aut. na podst. (UMK, 2025)



II. 5. Mapa użytku ekologicznego „Łąki na Klinach”. Źródło: Uchwała nr XXXIV/789/21 Rady Miasta Krakowa z dnia 15 grudnia 2021 r. w sprawie ustanowienia użytku ekologicznego „Łąki na Klinach”

oraz rozstrzygnięcia roszczeń odszkodowawczych. Wojewódzki Sąd Administracyjny w Krakowie, wyrokiem z dnia 27 września 2022 r. (sygn. II SA/Kr 909/22), stwierdził nieważność zaskarżonej uchwały w odniesieniu do przeważającej części enklawy nr 6. Gmina Miejska Kraków złożyła skargę kasacyjną do Naczelnego Sądu Administracyjnego (Dybała, 2023).

2.4. INFRASTRUKTURA DROGOWA

Każda inwestycja kubaturowa, niezależnie od objęcia obszaru MPZP, wymaga zapewnienia dostępu do drogi publicznej, co jest realizowane po uzgodnieniu z zarządcą drogi, zgodnie z art. 35 ust. 3 Ustawy o drogach publicznych: „Zmianę zagospodarowania terenu przyległego do pasa drogowego, w szczególności polegającą na budowie obiektu budowlanego lub wykonaniu innych robót budowlanych, a także zmianę sposobu użytkowania obiektu budowlanego lub jego części zarządca drogi uzgadnia w zakresie możliwości włączenia do drogi ruchu drogowego spowodowanego tą zmianą”.

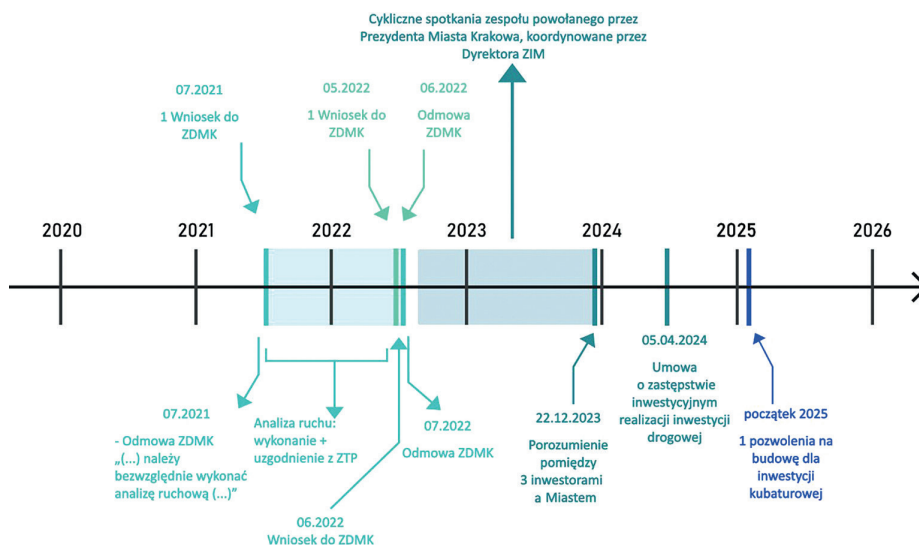
W Krakowie obowiązek ten realizowany jest przez Zarząd Dróg Miasta Krakowa w ramach procedury ZDMK-31, której czas realizacji – zgodnie z oficjalnym opisem usługi – powinien wynosić do 30 dni. W przypadku bardziej złożonych inwestycji, szczególnie w sytuacjach wymagających zawarcia umowy, procedura obejmuje również inne etapy, takie jak: ZDMK-33 (uzgodnienie koncepcji obsługi komunikacyjnej) czy ZDMK-64 (umowa). Dopiero po podpisaniu umowy zostaje wydane uzgodnienie ZDMK-31.

W omawianym przypadku pierwszy wniosek wraz z koncepcją rozwiązań drogowych, złożony przez inwestora nr 1, wpłynął do ZDMK w lipcu 2021 r. Spotkał się on z odmową uzgodnienia, przy jednoczesnym wskazaniu konieczności wykonania analizy ruchu. Dokument został opracowany i przekazany do uzgodnień w ZDMK i MIR; proces ten trwał niemal rok, do czerwca 2022 r. Po zakończeniu uzgodnień inwestor ponownie złożył wniosek o uzgodnienie obsługi komunikacyjnej, który w lipcu 2022 r. również został rozpatrzony odmownie. W efekcie po 12 miesiącach procedowania i 18 miesiącach od rozpoczęcia prac projektowych inwestor – mimo upływu znacznej ilości czasu – pozostał bez uzgodnienia niezbędnego do uzyskania pozwolenia na budowę.

Analogicznie, inwestor nr 2, który złożył wniosek o uzgodnienie komunikacyjne w maju 2022 r., otrzymał odmowę już po miesiącu, bez wskazania konkretnych kierunków dalszych działań, w tym bez obowiązku wykonania analizy ruchu.

Przedmiotem niniejszego artykułu nie jest analiza statusu prawnego przedmiotowych odmów. Sygnalizuje się jedynie, że przepisy Ustawy o drogach publicznych nie precyzują jednoznacznie zasad postępowania w takich przypadkach, a w dotychczasowym orzecnictwie sądów administracyjnych akcentowana jest kwestia zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Należy jednak zauważyć, że w sytuacji gdy obszar objęty jest obowiązującym MPZP – sporządzanym na podstawie wcześniej wykonanych analiz transportowych i określającym docelowy układ drogowy – oraz gdy inwestor, zgodnie ze wskazaniami ZDMK, wykonał

i uzgodnił dodatkową analizę ruchu w stanie istniejącym, można oczekiwać, że zarządca drogi wskaże precyzyjny zakres niezbędnych działań inwestycyjnych.



Il. 6. Oś czasu ilustrująca proces uzyskiwania niezbędnych uzgodnień z zakresu drogowego. Oprac. aut.

Wobec przedłużających się postępowań, wielokrotnych spotkań z ZDMK i braku konstruktywnego rozstrzygnięcia inwestorzy wystąpili do Zastępców Prezydenta Miasta Krakowa z wnioskiem o interwencję. W odpowiedzi powołano specjalny zespół roboczy, koordynowany przez Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich (ZIM). W drugiej połowie 2023 r. rozpoczęto cykliczne spotkania z udziałem przedstawicieli ZDMK, Rady Dzielnicy, Zarządu Transportu Publicznego (ZTP) oraz Miejskiego Inżyniera Ruchu (MIR). W rozmowach uczestniczyło czterech inwestorów, w tym Polski Fundusz Rozwoju (PFR). W wyniku decyzji o wycofaniu się z realizacji programu „Mieszkanie Plus” na tym terenie PFR zakończył udział w negocjacjach i odstąpił od współfinansowania inwestycji drogowych.

Proces wypracowywania porozumienia trwał półtora roku i zakończył się podpisaniem czterostronnej umowy pomiędzy inwestorami a Miastem Kraków w dniu 22 grudnia 2023 r. Następnie, dnia 5 kwietnia 2024 r., podpisano umowę o zastępstwie inwestycyjnym dla realizacji infrastruktury drogowej na podstawie art. 16 Ustawy o drogach publicznych. Umowa ta dotyczy części zakresu drogowego i kubaturowego ujętego w porozumieniu i pozwala na wybudowanie do 2400 mieszkań. W tab. 5 i 6 zestawiono zakres podpisanego porozumienia oraz umowy.

Tabela 5. Zakres podpisanego porozumienia w sprawie określenia ogólnych warunków realizacji inwestycji niedrogowych i towarzyszących im inwestycji drogowych. Oprac. aut. na podst. podpisanego porozumienia⁷

	Zakres opisany w porozumieniu	Rodzaj wkładu	Podmiot odpowiedzialny	Termin
1 Etap	rondo na zbiegu ul. Zawitej i Koberzyńskiej	projekt	Miasto Kraków	do 2025 r.
		realizacja	Miasto Kraków	do 2026 r.
	rondo na zbiegu ul. Zawitej i Komuny Paryskiej	projekt	inwestorzy	do 2024 r.
		realizacja	Miasto Kraków	do 2025–2026 r.
	rondo na zbiegu ul. Zawitej i Borkowskiej	projekt	inwestorzy	do 2025 r.
		realizacja	Miasto Kraków	do 2026–2027 r.
	ul. Nowa Bartła wraz z rondem na zbiegu z ul. Zawitą	projekt	inwestorzy	do 2025 r.
		realizacja	Miasto Kraków	do 2028 r.
	tzw. pajęczek – rondo wraz z odchodzącymi od niego odcinkami dróg	projekt	inwestorzy	do 2025 r.
		realizacja	inwestorzy	do 2026 r.
	pętla autobusowa	projekt	inwestorzy	do 2025 r.
		realizacja	inwestorzy	do 2026 r.
	droga dojazdowa do stacji SKA	projekt	Miasto Kraków	do 2025 r.
		realizacja	Miasto Kraków	do 2027 r.
2 Etap	droga 2KDZ z osiedla Kliny do ul. Zakopiańskiej wraz z węzłem włączeniowym do tej ulicy	projekt koncepcyjny	inwestorzy	
Pozostałe etapy projektowe i realizacyjne oraz podział odpowiedzialności pozostawiono nieokreślone.				

Tabela 6. Zakres podpisanej umowy o zastępstwo realizacyjne inwestycji drogowej. Oprac. aut. na podst. podpisanej umowy⁸

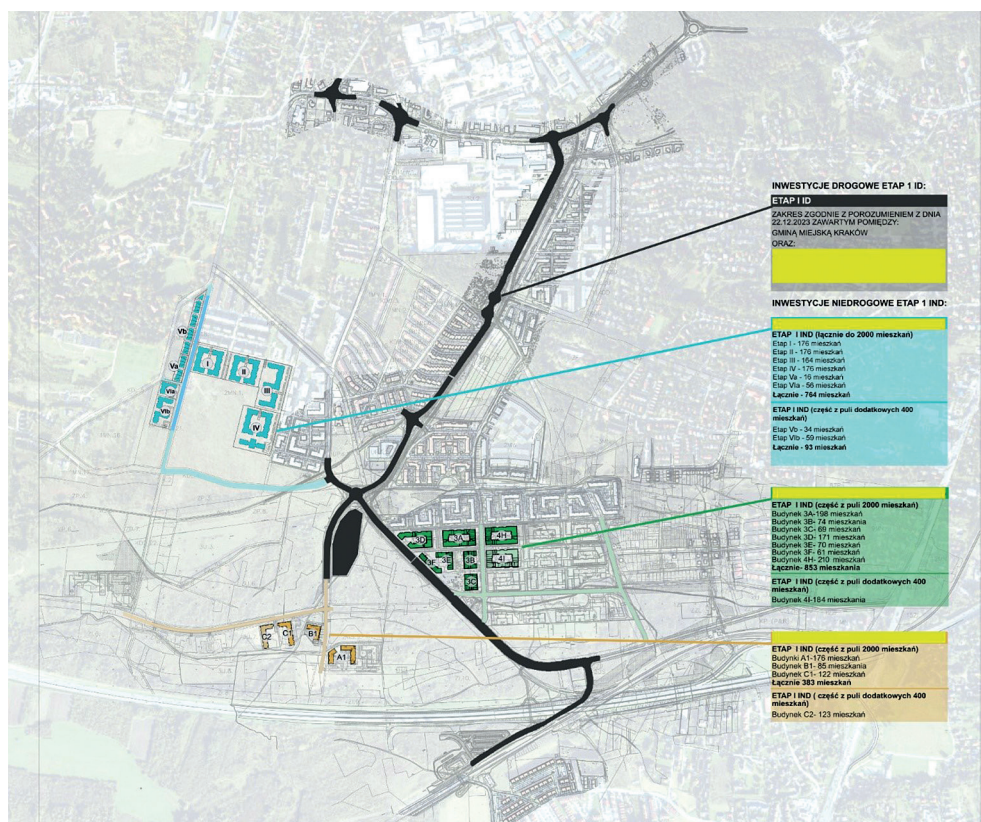
	Zakres opisany w umowie	Rodzaj wkładu	Wartość inwestycji [zł]	Termin
ID1	rondo na skrzyżowaniu ul. Zawitej i Komuny Paryskiej	projekt	300 tys.	do 31.12.2024 r.
ID2	tzw. pajęczek – rondo wraz z odchodzącymi odcinkami dróg oraz pętlą autobusową	projekt i realizacja	20 mln	do 31.12.2026 r.
ID3	ul. Nowa Bartła wraz z rondem na połączeniu z ul. Zawitą	projekt	1,3 mln	do 31.12.2025 r.
	rondo na zbiegu ul. Borkowskiej i Zawitej	projekt		

⁷ Porozumienie z dnia 22.12.2023 zawarte pomiędzy Gminą Miejską Kraków a Inwestorami Gospodarka mieszkaniowa w 2023 r.

⁸ Umowa nr 183/U/ZDMK/2024 z dnia 09.04.2024 o zastępstwo Inwestycyjne realizacji inwestycji drogowej zawarta pomiędzy Gminą Miejską Kraków a Inwestorami.

Warto zwrócić uwagę, że zgodnie z przyjętą praktyką Zarząd Dróg Miasta Krakowa zawiera jedną, wspólną umowę ze wszystkimi inwestorami zaangażowanymi w realizację danego przedsięwzięcia infrastrukturalnego. Takie podejście skutkuje solidarną odpowiedzialnością wszystkich stron umowy za wykonanie całości zobowiązań wynikających z jej zapisów. Choć rozwiązanie to stanowi zabezpieczenie interesu publicznego, niesie ze sobą istotne ryzyko dla podmiotów prywatnych, zwłaszcza wobec znacznych różnic w kondycji finansowej stron i kapitale zakładowym – w badanym przypadku waha się on od 5000 zł do ponad 21,6 mln zł.

Szacunkowy koszt inwestycji drogowej, jaką mają zrealizować inwestorzy, wynosi 21,6 mln zł, przy puli 2400 mieszkań, co daje kwotę ok. 9000 zł na jeden lokal mieszkalny, nie uwzględniając dodatkowych kosztów odszkodowań wynikających z decyzji ZRID



Il. 7. Załącznik graficzny do porozumienia w sprawie określenia ogólnych warunków realizacji inwestycji niedrogowych i towarzyszących im inwestycji drogowych, przedstawiający planowane inwestycje. Źródło: Porozumienie z dnia 22.12.2023 zawarte pomiędzy Gminą Miejską Kraków a Inwestorami Gospodarka mieszkaniowa w 2023 r.

1–3, których wartość zostanie określona w osobnym postępowaniu⁹. Od momentu złożenia pierwszych wniosków do dnia podpisania umowy z Miastem minęły ponad 3 lata. Dopiero po tym okresie inwestorzy uzyskali formalne uzgodnienia w ramach procedury ZDMK-31, niezbędne do złożenia wniosków o pozwolenie na budowę.

2.4.1. NOWA PROCEDURA ZDMK-85 – 2024 R.

W celu skrócenia czasu negocjacji i zawierania umów inwestycyjnych wprowadzono nowe rozwiązanie administracyjne: procedurę ZDMK-85, na podstawie Zarządzenia Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 10 października 2024 r., nr 2678/2024. Umożliwia ono inwestorom prywatnym partycypację w kosztach realizacji inwestycji ujętych w budżecie Miasta Krakowa. Wysokość wkładu uzależniona jest od powierzchni użytkowej mieszkań lub usług oraz od lokalizacji inwestycji w jednej z dwóch stref: centrum lub obszarze miejskim. Stawki partycypacji w roku 2024 określono w załączniku do zarządzenia i wynosiły one:

- 290 zł + VAT za m² w strefie centrum,
- 250 zł + VAT za m² w strefie miejskiej.

Oznacza to, że w 2024 r., zgodnie z omawianą procedurą, koszt publicznej inwestycji drogowej w cenie mieszkania o powierzchni 50 m² wynosił od 12 500 zł do 14 500 zł, a mieszkania 80 m² – od 20 000 zł do 23 200 zł. Inwestycja o powierzchni 10 000 m² powierzchni użytkowej mieszkań generowała wkład w wysokości od 2,5 do 2,9 mln zł.

Do kwietnia 2025 r. procedura ZDMK-85 nie została jeszcze zakończona żadną podpisaną umową.

2.5. ZASILANIE W ENERGIĘ ELEKTRYCZNĄ

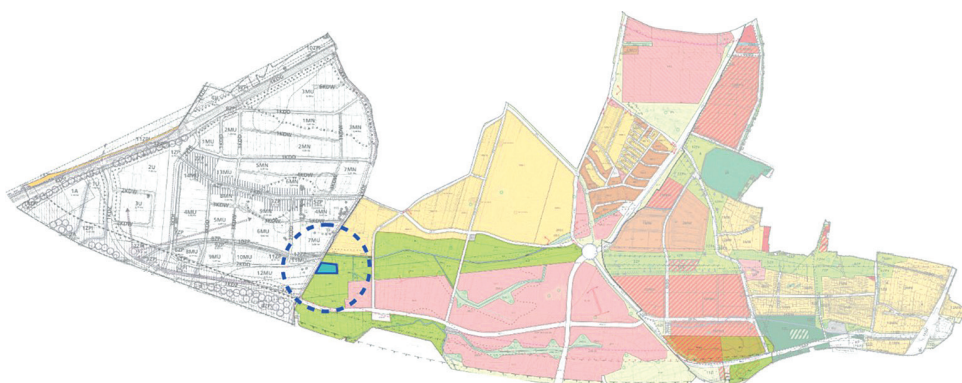
Na analizowanym obszarze występują istotne niedobory mocy przyłączeniowej, które ograniczają możliwości zasilania planowanej zabudowy mieszkaniowo-usługowej. W związku z tym operator systemu dystrybucyjnego – TAURON Dystrybucja S.A. – wydaje warunki przyłączenia z bardzo odległymi terminami realizacji, sięgającymi okresu po 2030 r.

Jednym z kluczowych czynników wpływających na zwiększone zapotrzebowanie na moc jest obowiązująca Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Zgodnie z art. 12 ust. 1 tej ustawy w budynkach mieszkalnych oraz użyteczności publicznej należy zapewnić odpowiednią moc przyłączeniową umożliwiającą wyposażenie stanowisk postojowych w punkty ładowania pojazdów elektrycznych o mocy nie mniejszej niż 3,7 kW. Szczegółowe warunki określa § 2 rozporządzenia wykonawczego Ministra Klimatu

⁹ Właściwy organ administracji publicznej wydaje decyzję dot. świadczeń odszkodowawczych na podstawie art. 12 ust. 4a-5 Ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.

i Środowiska z 2021 r., który wskazuje konieczność zabezpieczenia tej mocy dla co najmniej 50% projektowanych stanowisk postojowych.

Wzrost zapotrzebowania na energię elektryczną został częściowo przewidziany już na etapie opracowywania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Kliny Południe”. W uchwale planistycznej z 2009 r. w zachodniej części obszaru przewidziano terenową rezerwę pod budowę nowego głównego punktu zasilania (GPZ). W następnych latach zapisy te zostały powtórzone w MPZP „Park miejski na Klinach”.



Il. 8. Obszar 5 naniesionych na siebie aktualnych MPZP z zaznaczonym miejscem pod GPZ.
Oprac. aut. na podst. Uchwały nr XXVI/326/07 Rady Miasta Krakowa z dnia 7 listopada 2007 r.
w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru
„Skotnicka – Działowskiego” w Krakowie

Inwestorzy przygotowujący inwestycje mieszkaniowo-usługowe na tym obszarze zawarli umowy przyłączeniowe z TAURONEM. W wyniku negocjacji ustalono, iż przyłączenie pierwszych obiektów możliwe będzie najwcześniej z końcem 2027 r., natomiast dla przeważającej części inwestycji termin przyłączenia określono na okres po 2030 r.

Obszar, na którym przewidziano lokalizację nowego GPZ, obecnie pozostaje własnością prywatną. Ani operator systemu dystrybucyjnego, ani Gmina Miejska Kraków nie posiadają do niego tytułu prawnego – jedyną podstawę stanowią zapisy w MPZP „Kliny Południe” oraz „Park miejski na Klinach”. Do kwietnia 2025 r. TAURON nie rozpoczął jeszcze procedury przetargowej ani etapu projektowania. Działania ograniczają się do prób pozyskania terenu niezbędnego do budowy nowego punktu zasilania. Na obecnym etapie operator prowadzi działania dotyczące zabezpieczenia tytułu prawnego do terenu przeznaczonego pod lokalizację GPZ.

2.6. ZAOPATRZENIE W WODĘ I KANALIZACJA SANITARNA

W 2021 r., w momencie rozpoczęcia prac nad projektami zabudowy kubaturowej na analizowanym obszarze, występował brak wystarczającej infrastruktury wodno-kanalizacyjnej, umożliwiającej zarówno zaopatrzenie w wodę, jak i skuteczne odprowadzenie ścieków sanitarnych. W odpowiedzi na wnioski inwestorów o wydanie informacji technicznych Wodociągi Miasta Krakowa S.A. (WMK) wskazały jednoznacznie, że na moment składania dokumentów podłączenie planowanej zabudowy do sieci nie jest możliwe. Jednocześnie precyzyjnie określono warunki techniczne, których spełnienie determinuje możliwość wydania formalnych warunków przyłączeniowych. Zakres rzeczowy koniecznych inwestycji został wskazany jednoznacznie, jednak harmonogram realizacji infrastruktury był odległy, a w niektórych przypadkach trudny do oszacowania z uwagi na złożoność uwarunkowań formalno-prawnych.

Dla terenów objętych MPZP „Kliny Południe” (zachodnia część obszaru) WMK S.A. zidentyfikowały jako kluczowe następujące inwestycje publiczne, których realizacja jest niezbędna do zapewnienia zasilania w wodę planowanej zabudowy:

- przebudowa istniejącej sieci wodociągowej w ul. Zawilej do średnicy DN 400 mm na odcinku od wodociągu DN 400 mm w rejonie ul. Borkowskiej do węzła w rejonie ul. Sidzina. Prace te zostały rozpoczęte przez WMK S.A.;
- budowa magistrali wodociągowej DN 600 mm na trasie od os. Swoszowice (włączenie do istniejącej magistrali DN 1200 mm) do zbiornika retencyjnego „Libertów” – inwestycja ta warunkuje zapewnienie odpowiednich parametrów ciśnienia i przepływu w całym analizowanym rejonie.

W 2022 r. wydano pozytywne informacje techniczne dotyczące budowy lokalnego odcinka sieci wodociągowej, kanalizacji grawitacyjnej oraz pompowni ścieków wraz z rurociągiem tłocznym. Jednak możliwość przyłączenia budynków do sieci uzależniona została od wcześniejszej realizacji wspomnianej magistrali DN 600 mm. Wówczas zakładano jej zakończenie na przełomie lat 2023/2024.

Dla inwestora realizującego zabudowę zgodnie z zapisami MPZP „Kliny – Gadowskiego II” warunki przyłączeniowe zostały wydane dopiero w październiku 2024 r., a więc ponad 3 lata po złożeniu pierwszych wniosków. Wcześniejsze odpowiedzi odmowne WMK S.A. uzasadniały koniecznością wcześniejszego wykonania następujących inwestycji:

- odcinka magistrali wodociągowej DN 600 mm z kierunku Swoszowice do magistrali DN 1200 mm przy ul. Kąpielowej,
- przebudowy kolektora kanalizacyjnego „Kliny” wzdłuż ul. Dzikiej Róży (zwiększenie przepustowości), realizowanej przez GDDKiA w ramach budowy trzeciego pasa autostrady A4,
- przebudowy drugiego odcinka kolektora „Kliny” wzdłuż ul. Kąpielowej, obejmującej również przejście pod rzeką Wilgą.

Wskazane inwestycje infrastruktury wodno-kanalizacyjnej znajdują się w znacznej odległości od obszaru planowanej zabudowy i mają charakter strategiczny dla funkcjonowania systemu wodno-kanalizacyjnego w południowym Krakowie. Z tego względu ich realizacja leży w kompetencji podmiotów publicznych, a inwestorzy prywatni nie mają wpływu na tempo ich realizacji.

Należy też zaznaczyć, że z przeprowadzonych wywiadów z przedstawicielami Wodociągów Miasta Krakowa wynika, że jednym z kluczowych problemów w analizowanym obszarze jest niewłaściwe podłączanie systemów odwodnienia do sieci kanalizacji sanitarnej, co w praktyce skutkuje zaburzeniem pracy systemu i znacznym ograniczeniem jego przepustowości eksploatacyjnej.

2.7. KANALIZACJA DESZCZOWA – ODWODNIENIE TERENU

Na analizowanym obszarze brakuje wydajnego systemu kanalizacji deszczowej oraz zintegrowanego systemu gospodarowania wodami opadowymi. Konsekwencją tego stanu są lokalne podtopienia, pojawiające się szczególnie w trakcie intensywnych opadów atmosferycznych. Problem ten dotyka przede wszystkim terenów zabudowy zlokalizowanych w południowej części ul. Anny Szwed-Śniadowskiej¹⁰.

W warunkach technicznych uzyskanych od jednostki o nazwie Klimat, Energia i Gospodarka Wodna (KEGW; obecnie Zarząd Infrastruktury Wodociągowej – ZIW) wskazano



Il. 9. Schemat rowów i cieków wodnych. Oprac. aut. na podst. (UMK, 2025)

¹⁰ W związku z ukształtowaniem terenu, spływem wód z działek sąsiednich, zalewane są garaże podziemne zabudowy przy ul. Anny Szwed-Śniadowskiej (LoveKraków.pl, 2021).

konieczność maksymalnego zagospodarowania wód opadowych i roztopowych w granicach własnych działek inwestycyjnych, tak aby nie zakłócać stosunków wodnych na działkach sąsiednich, w tym także w pasach drogowych.

Alternatywnie dopuszczono możliwość odprowadzenia nadmiarowych wód opadowych do istniejącego rowu melioracyjnego przebiegającego w kierunku wschód–zachód. Z uwagi na szczególne warunki terenu określono współczynnik spływu $\psi = 0,05$, podczas gdy zwykle ta wartość $\psi = 0,1$. Obniżony współczynnik wynika z charakterystyki zlewni, w której opady o czasie trwania 15 minut i prawdopodobieństwie występowania $C = 2$ lata generują znaczące obciążenia.

Zgodnie z Ustawą z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne w przypadku planowanego odprowadzenia wód opadowych do rowu konieczne jest uzyskanie pozwolenia wodnoprawnego na:

- budowę urządzenia wodnego, wylotu do rowu,
- usługę wodną w postaci wprowadzenia wód opadowych do odbiornika.

Pozwolenie wodnoprawne uzyskuje się przed złożeniem wniosku o pozwolenie na budowę inwestycji kubaturowej. Oznacza to konieczność wcześniejszego przeprowadzenia postępowań administracyjnych z udziałem właściwego organu Wód Polskich. Schemat procedur związanych z odprowadzeniem wód opadowych do rowu przedstawiono na il. 10.



Il. 10. Schemat procedur związanych z odprowadzeniem wód opadowych do rowu. Oprac. aut.

2.8. GAZOCIĄG

W trakcie procesu projektowania i przygotowywania inwestycji kubaturowych na analizowanym obszarze przypadkowo ujawnione zostały plany przebiegu nowego gazociągu wysokoprężnego, które wcześniej nie były znane inwestorom. Sytuacja została zidentyfikowana, gdy firma opracowująca dokumentację geologiczno-inżynierską zwróciła się z wnioskiem o zgodę na wejście w teren w celu wykonania odwiertów. W wyniku uzyskanych informacji okazało się, że pierwotnie projektowana trasa gazociągu (il. 11) przecinała tereny przeznaczone pod zabudowę w obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego (MPZP), a tym samym wchodziła w bezpośrednią kolizję z planowaną zabudową. Podjęte zostały rozmowy z projektantem przedmiotowej sieci gazowej. W rezultacie uzgodniono rozwiązanie, gdzie:

- usunięto kolizję planowanej trasy gazociągu z terenami przeznaczonymi pod zabudowę w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego,

- ominięto lokalizację planowanej pętli autobusowej,
- trasa została dostosowana do tras pozostałej infrastruktury,
- usankcjonowana została strefa ochronna gazociągu.

Należy zwrócić uwagę, że na etapie projektowania trasy gazociągu projektant nie był zobowiązany do analizowania obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. W efekcie trasa została pierwotnie poprowadzona w sposób najkrótszy i technicznie najprostszy, bez uwzględnienia zapisów planistycznych i projektowanych funkcji terenu.



II. 11. Przebieg planowanej sieci gazowej w wariancie pierwotnym i po zmianach; kolorem czerwonym oznaczono pierwotnie planowaną trasę gazociągu, kolorem zielonym zmienioną trasę w układzie docelowym. Oprac. aut. na podst. (UMK, 2025)

Sytuacja ta unaocznia brak systemowej integracji planowania inwestycji liniowych infrastruktury strategicznej z obowiązującym planowaniem przestrzennym na poziomie lokalnym. Wskazuje również na potrzebę większej koordynacji między gestorami sieci a organami odpowiedzialnymi za planowanie przestrzenne i zarządzanie rozwojem miasta.

3. WNIOSKI I ZALECENIA

Analiza przypadku obszaru Klinów w Krakowie unaocznia rozdzźwięk pomiędzy teoretyczną funkcją miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, m.in. jako narzędzia polityki inwestycyjnej, a ich rzeczywistą skutecznością w praktyce realizacyjnej. Badanie wykazało, że formalne objęcie terenu MPZP nie stanowi wystarczającej przesłanki umożliwiającej realizację inwestycji, o ile nie towarzyszy mu odpowiedni poziom przygotowania infrastrukturalnego. Wynik badań wskazuje lukę w systemowej integracji planowania przestrzennego z planowaniem i realizacją infrastruktury technicznej i transportowej. Dysfunkcja ta pogłębia się przez rozproszenie kompetencji instytucji zaangażowanych w proces przygotowania inwestycji – szczególnie widoczne w zakresie:

- nieprzewidywalnych i wieloetapowych uzgodnień drogowych (ZDMK),
- opóźnionych i nieskoordynowanych decyzji o warunkach technicznych przyłączy,
- braku mechanizmów systemowego zarządzania kolizjami między infrastrukturą linową a zabudową (np. gazociąg),
- trudności w integrowaniu rozproszonych procesów planistycznych i realizacyjnych w zakresie odwodnienia i retencji – inwestorzy muszą uzyskiwać osobne decyzje wodnoprawne, mimo że skala problemu przekracza zakres pojedynczego inwestora.

W szczególności na uwagę zasługuje nierównowaga ponoszonego ryzyka w relacjach publiczno-prywatnych. W badanym przypadku odpowiedzialność za opracowanie analiz ruchu, koncepcji infrastrukturalnych czy uzyskiwanie zgód została w dużej mierze przeniesiona na inwestorów, mimo iż rozstrzygnięcia leżą po stronie instytucji miejskich i gestorów sieci. Paradoksalnie nawet aktywne działanie inwestora nie eliminuje ryzyka impasu proceduralnego, jeśli druga strona pozostaje bierna lub niezdolna do działania z przyczyn organizacyjnych, budżetowych lub własnościowych.

W przypadku terenów objętych MPZP, ale niewystarczająco wyposażonych w infrastrukturę, niezbędne jest przygotowanie zintegrowanych planów rozwoju infrastruktury technicznej, w tym szczególnie odwodnienia i retencji. Ponadto należy skupić się na zaplanowaniu etapowania poszczególnych odcinków systemu infrastruktury technicznej, możliwych do realizacji w logiczny sposób wraz z rozwojem nowej zabudowy kubaturowej. Konieczne jest także skoncentrowanie się na wymianie informacji i skoordynowaniu działań pomiędzy poszczególnymi jednostkami, szczególnie w zakresie mediów niezależnych od gminy, takich jak: sieć elektroenergetyczna, infrastruktura gazowa, infrastruktura transportowa o znaczeniu ponadlokalnym. Dodatkowo trzeba wprowadzić procedury postępowania dotyczące obszarów o braku infrastruktury drogowej lub niewystarczającej sieci połączeń transportowych umożliwiające skoordynowane działania odpowiednich jednostek organizacyjnych gminy pozwalające na skrócenie czasu przygotowania inwestycji kubaturowych.

Warto podkreślić, że Kliny stanowią obszar o bardzo wysokim potencjale demograficznym. Skala planowanych inwestycji wymaga zastosowania zintegrowanych rozwiązań, uwzględniających nie tylko aspekt formalno-prawny, ale również rzeczywistą sekwencję i tempo realizacji infrastruktury technicznej, społecznej i środowiskowej.

4. PODSUMOWANIE

Przeanalizowany przypadek inwestycji kubaturowych na obszarze Klinów w Krakowie ujawnia rozbieżność pomiędzy formalnymi zapisami planistycznymi a realnymi warunkami umożliwiającymi ich realizację. Nawet przy zachowaniu zgodności z obowiązującym MPZP i przepisami prawa budowlanego, inwestorzy napotykają poważne bariery wynikające z niedostatecznego stanu uzbrojenia terenu i braku koordynacji instytucjonalnej. W świetle przedstawionych ustaleń można wskazać, że:

- samo objęcie terenu MPZP nie gwarantuje jego rzeczywistej dostępności inwestycyjnej,
- niezbędne jest systemowe planowanie i etapowanie infrastruktury wraz z planami miejscowymi lub na podstawie ustaleń obowiązujących w MPZP,
- konieczne są zintegrowane procedury współpracy między inwestorami a jednostkami publicznymi,
- wdrożenie narzędzi z zakresu błękitno-zielonej infrastruktury może w sposób zrównoważony wspierać rozwój terenów peryferyjnych.

Wnioski z badania mogą stanowić podstawę do przyszłych analiz porównawczych w innych obszarach miejskich o podobnym statusie planistycznym i infrastrukturalnym.

BIBLIOGRAFIA

- Dybała, B. (2023). *Kraków. Łąki na Klinach przegrywają z deweloperem. Użytek ekologiczny zaczyna się wykruszać. Jednak nie wszystko stracone!* Pobrane z: <https://gazetakrakowska.pl/krakow-laki-na-klinach-przegrywaja-z-deweloperem-uzytek-ekologiczny-zaczyna-sie-wykruszac-jednak-nie-wszystko-stracone/ar/c8-17393987> (dostęp: 10.04.2025).
- (GUS) Główny Urząd Statystyczny. (2024). *Bank Danych Lokalnych*. Pobrane z: <https://bd.stat.gov.pl> (dostęp: 08.06.2025).
- (GUS) Główny Urząd Statystyczny. (2025). *Baza Demografia* [baza danych]. Pobrane z: <https://demografia.stat.gov.pl/bazademografia/Tables.aspx> (dostęp: 08.06.2025).
- Kaźmierczak, M. (2024). *Wzrost cen działek nie odpuszcza, ale na Mazowszu taniej niż dwa lata temu*. Pobrane z: <https://www.bankier.pl/wiadomosc/Ceny-transakcyjne-dzialek-budowlanych-i-kw-2024-r-Raport-8763048.html> (dostęp: 09.04.2025).

- KRKnews.pl. (2024). *Szkoła na Klinach pęka w szwach. „Dzieci z klas 1–3 nie wychodzą na korytarze, ponieważ nie ma tam miejsca”*. Pobrane z: https://krknews.pl/szkola-na-klinach-peka-w-szwach-dzieci-z-klas-1-3-nie-wychodza-na-korytarze-poniewaz-nie-ma-tam-miejsca/#google_vignette (dostęp: 10.04.2024).
- LoveKraków.pl. (2021). *Zalane piwnice i podtopione garaże na Klinach*. Pobrane z: https://lovekrakow.pl/aktualnosci/zalane-piwnice-i-podtopione-garaze-na-klinach-zdjecia-video_41728.html (dostęp 10.04.2025).
- (MRiT) Ministerstwo Rozwoju i Technologii. (2025). Pobrane z: <https://www.gov.pl/web/rozwoj-technologie/podstawowe-informacje-o-mieszkalnictwie-w-polsce> (dostęp: 10.04.2025).
- Muszyński, K., Godyń, I., Porębska, A., Racoń-Leja, K. (2022). Koncepcja możliwości kształtowania bioretencji w zlewni Serafy z wykorzystaniem analiz przestrzennych naturalnych dróg spływu wód opadowych. *Instal*, 7/8, 59–65.
- Mycielski, M. (2018). Gdynia Zachód: nowa dzielnica miasta. *Studia KPZK*, 187, 210–227.
- Porozumienie z dnia 22.12.2023 zawarte pomiędzy Gminą Miejską Kraków a Inwestorami Gospodarka mieszkaniowa w 2023 r. [kopia inwestycyjna].
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. 2002 nr 75 poz. 690 ze zm.).
- Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 7 maja 2021 r. w sprawie sposobu ustalania minimalnej mocy przyłączeniowej dla wewnętrznych i zewnętrznych stanowisk postojowych związanych z budynkami użyteczności publicznej oraz budynkami mieszkalnymi wielorodzinnym (Dz.U. 2021 poz. 892 ze zm.).
- Uchwała nr XXVI/326/07 Rady Miasta Krakowa z dnia 7 listopada 2007 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Skotnicka – Działowskiego” w Krakowie.
- Uchwała nr LXVI/849/09 Rady Miasta Krakowa z dnia 18 marca 2009 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Kliny Południe” w Krakowie.
- Uchwała nr CXV/1551/10 Rady Miasta Krakowa z dnia 3 listopada 2010 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Kliny – Gadomskiego II”.
- Uchwała nr XXXIV/789/21 Rady Miasta Krakowa z dnia 15 grudnia 2021 r. w sprawie ustanowienia użytku ekologicznego „Łąki na Klinach”.
- Uchwała nr CXXX/3606/24 Rady Miasta Krakowa z dnia 20 marca 2024 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Park miejski na Klinach”.
- Uchwała nr CXXX/3607/24 Rady Miasta Krakowa z dnia 20 marca 2024 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Park miejski Kliny Południe”.

- Umowa nr 183/U/ZDMK/2024 z dnia 09.04.2024 o zastępstwo Inwestycyjne realizacji inwestycji drogowej zawarta pomiędzy Gminą Miejską Kraków a Inwestorami. Pobrane z: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=192154&sub=interpelacje&co=findWyn.php&ktory=40&ileWierszy=10&nrSesji=&imieNazwisko=Micha%C5%82+Starobrat&interpelacja=&dataZOd=&dataZDo=&find=1 (dostęp: 16.03.2025).
- Urząd Miasta Kraków. (2003). Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa. Pobrane z: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=463 (dostęp: 10.04.2025).
- Urząd Miasta Krakowa. (2014). Zmiana Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa. Pobrane z: <https://www.bip.krakow.pl/?id=48> (dostęp: 10.04.2025).
- Urząd Miasta Kraków (2025). Miejski System Informacji Przestrzennej [serwis mapowy]. Pobrane z: https://msip.um.krakow.pl/kompozycje/?config=config_stat.json (dostęp: 10.04.2025).
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. 2023 poz. 645 ze zm.).
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. 2023 poz. 682 ze zm.).
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. 2022 poz. 2556 ze zm.).
- Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. 2003 nr 80 poz. 717 ze zm.).
- Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. 2003 nr 101, poz. 953).
- Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2023 poz. 1094 ze zm.).
- Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz.U. 2023 poz. 1478 ze zm.).
- Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U. 2024 poz. 1289).
- Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Krakowie z dnia 27.09.2022 r., sygn. akt II SA/Kr 909/22.
- Ziobrowski, Z., Jaśkiewicz, M., Kuzianik, R. (2023). *Blaski i cienie planowania rozwoju przestrzennego Krakowa*. Warszawa–Kraków: Instytut Rozwoju Miast i Regionów.