

**ARTUR HOŁUJ**  
**PIOTR LITYŃSKI**

Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie

## ***URBAN SPRAWL* – UWARUNKOWANIA ORAZ PROPOZYCJA ZMIAN W POLSCE**

**Abstract: Urban Sprawl – Conditions and Proposition of Changes in Poland.** The article undertakes the topic of urban sprawl and the meaning of compact city theory in the process of spatial development. On the basis of conducted research, main reasons for crisis in spatial planning based on urban sprawl phenomenon, were pointed out.

**Key words:** Local politics, planning, study, urban sprawl, urbanization.

### **Wprowadzenie**

Zasadniczym problemem, jaki podjęto w opracowaniu jest potęgujący się proces *urban sprawl* w Polsce. W literaturze termin *rozlewania się miast* utożsamiany jest ze zjawiskiem suburbanizacji, jakie cechuje się znaczną żywiołowością, powodowaną m.in. brakiem regulacji prawnych zezwalających na traktowanie regionów miejskich jako pewną całość [Wassmer 2002]. Ponadto, obecną suburbanizację można postrzegać jako składową procesów miejskich przeobrażeń utożsamianych z metropolizacją. W tym znaczeniu jest procesem dążącym do tworzenia nowej formy miasta zwanej w literaturze: *międzymiastem*, *miastem rozproszonym*, *miastem sieciowym*, *układem rozmytym* [Lisowski, Grochowski 2007]. *Rozlewanie się zabudowy miejskiej* (ang. *urban sprawl*) definiowane jest jako proces dekoncentracji populacji i zatrudnienia w mieście na rzecz gmin podmiejskich, jednocześnie z niskim poziomem kontroli przez regionalną politykę przestrzenną. Uszczegółowiając proces *urban sprawl*, można utożsamiać go z formą wzrostu przestrzennego obejmującą w swojej rozciągłości następujące aspekty: niewielkie wskaźniki gęstości zaludnienia oraz niekontrolowane rozproszenie się nowej zabudowy, znaczne ograniczenie zewnętrznej dostępności pieszej i rowerowej, tworzenie otwartych centów handlowych wzdłuż istotnych szlaków drogowych oraz zamkniętych centów handlowych pełniących funkcję centrów miejscowości wokół dużego miasta, zdominowany transport prywatnymi samocho-

dami. Cechuje się on, jak wcześniej zauważono znikomym oddziaływaniem realizowanych polityk przestrzennych na szczeblu regionalnym, jak i lokalnym [Perrsky, Wiewel 2012]. Polityki te mogą być wadliwe, przez co nieskuteczne, co stanowi podstawę do podjęcia działań naprawczych. W tym wymiarze podstawą rozwoju przestrzeni jest transport, głównie samochodowy. W literaturze zagranicznej wyróżnia się dwie zasadnicze cechy *urban sprawl* [Ewing 1997]. Pierwsza to ograniczona dostępność komunikacyjna obszarów, na jakich ma miejsce niekontrolowana zabudowa (sporadyczne lub brak połączeń komunikacji zbiorowej oraz duże odległości między miejscem zamieszkania a infrastrukturą społeczną), a druga to nieefektywność funkcjonalna przestrzeni otwartych. Ponadto, niektórzy specjaliści wskazują roboczą definicję będącą pewnego rodzaju podsumowaniem wielu podejść do definiowania *rozlewania się miast*<sup>1</sup>, jako: nieplanowany, nisko kontrolowany i praktycznie niekoordynowany proces zabudowy i zagospodarowania przestrzeni. Wskazany niski stopień „planowania”, „kontrolowania” oraz „koordynowania” wiąże się bezpośrednio z faktycznymi uwarunkowaniami formalnoprawnymi, respektowania litery prawa oraz jej interpretacji. Dookreślając znaczenie problemu należy wskazać na „czynnik ludzki”, tj. niewystarczające kompetencje, mała świadomość na temat ład przestrzennego, czy też potencjalnych skutków urbanizacji. Można uznać, że obowiązujące przepisy prawa w Polsce pozwalają na dobre zarządzanie przestrzenią (są plany miejscowe, studia, decyzje administracyjne, urzędy kontrolujące cały proces). Jednak to sposób interpretacji przepisów przez inwestorów, urzędników, mieszkańców, ich intencje rzutują na ostateczny układ przestrzeni.

Potęgująca się presja urbanizacji terenów podmiejskich zwiększyła dynamikę w ostatniej dekadzie. Wynika w znacznym stopniu z trzech kwestii: „słabego” prawa oraz pogłębiającego się braku poszanowania środowiska przyrodniczego i krajobrazu. Trzecim problemem jest rosnące znaczenie samochodu osobowego w życiu codziennym człowieka. Analizując przestrzeń w różnorodnych obszarach miejskich i podmiejskich łatwo zauważyć, że realizowane projekty w zakresie infrastruktury technicznej główną rolę skupiają na rozwiązaniach sprzyjających kierowcom i ich pojazdom. Zajmowanie terenów zielonych pod parkingi, poszerzanie ulic kosztem chodników to tylko niektóre z często identyfikowanych problemów.

*Urban sprawl*, to nie tylko zagadnienie i jego problematyka w wymiarze krajowym, ale także międzynarodowym, czego przykładem mogą być liczne działania o charakterze monitorującym i doradczym podejmowane przez różne instytucje np. OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development) [Kahn 2007; Newman, Kenworthy 1989].

Proces ten, co istotne, generuje znaczne koszty ponoszone przez podmioty sektora publicznego. Wskazuje się powszechnie dwa czynniki tego układu wynikające ze

---

<sup>1</sup> W literaturze jest bardzo wiele ujęć terminu *urban sprawl*. Proces ten jest bardzo złożony i zróżnicowany geograficznie, dlatego też bardzo trudno jest wskazać jednobrzmiącą powszechnie uznaną definicję.

zwiększonego popytu na dobra i usługi świadczone przez sektor publiczny. Stan ten ma związek z rosnącą liczbą mieszkańców suburbii. Natomiast drugi czynnik, oparty jest na niskich wskaźnikach zabudowy w obszarach suburbii i istotnym zwiększeniem zasięgu obsługi mieszkańców przez sektor publiczny. Sektor publiczny ponosi koszty głównie w wyniku realizacji inwestycji w zakresie rozbudowy infrastruktury drogowej, infrastruktury edukacyjnej, sieci wodno-kanalizacyjnych, sieci energetycznej, obiektów straży pożarnej, policji, placówek zdrowotnych, infrastruktury komunikacji miejskiej lub podmiejskiej (środków masowego transportu). Ponadto, wraz z postępowaniem procesu *urban sprawl* rosną koszty użytkowania i utrzymania infrastruktury drogowej, sieci wodno-kanalizacyjnych, są one widocznie wyższe niż na obszarach z wysokimi wskaźnikami zamieszkania – głównie ze względu na większe odległości pomiędzy zabudowaniami maleje ich relatywna efektywność wykorzystania. *Urban sprawl* to także potencjalne korzyści, których adresatami są mieszkańcy strefy podmiejskiej. Powszechnie głównym kosztem bytowania w lepszych warunkach środowiskowych jest wydłużony czas dojazdu.

Celem opracowania jest przede wszystkim przedstawienie przyczyn pogłębiania się kryzysu w gospodarce przestrzennej wynikającego z procesu suburbanizacji. Ponadto, będzie podjęta próba wskazania propozycji zmian obecnego stanu.

## 1. Metodologia

Teoretyczne wnioskowanie poprzedzono analizą struktur przestrzennych wybranych obszarów, na jakich proces niekontrolowanego rozprzestrzeniania się zabudowy ma miejsce. W ujęciu szczegółowym analizą objęte były obszary zagospodarowane przez inwestycje budowlane oraz otwarte przestrzenie publiczne. W badaniach uwzględniono także obowiązujące uwarunkowania formalnoprawne.

Problematyka zjawiska *urban sprawl* jest popularna i zajmuje od wielu lat ważne miejsce w opracowaniach naukowych zagranicznych specjalistów w zakresie planowania przestrzennego oraz urbanistyki. *Urban sprawl* zaczęto identyfikować i analizować już w latach 20. ubiegłego stulecia w USA, w Europie w latach 60.-70. W Polsce przedmiotowy problem (faza suburbanizacji, w jaką zaczęły wkraczać miasta postkomunistyczne) zaczęto postrzegać w tożsamy sposób po transformacji systemowej [Jałowiecki 1999; Litwińska 2008; Parysek 2004]. Od początku lat 90. obserwujemy migrację stałą zwłaszcza ludzi zamożnych do strefy podmiejskiej oraz ludzi starszych, którzy często adaptują domy letniskowe do całorocznego zamieszkania. Stan ten potęguje powszechne posiadanie samochodu osobowego. Już w latach 1990-2000 migracja z miasta na wieś wzrosła z ok. 16% do ponad 26% [Liszewski 2012]. Wcześniej w latach 40. tematykę analizy terenów podmiejskich podejmował m.in. Tołwiński [1948], później w latach 60. analizą formy przestrzennej obrzeża miasta (układami przestrzennymi stref podmiejskich) zajmował się m.in. Czarnecki [1964].

Podjmując tak obszerny, również i interdyscyplinarny temat należy bazować na rzetelnej informacji statystycznej. Podstawę do analizy stanowiły zestawienia danych liczbowych za lata 2009-2013 obejmujące problematykę planowania przestrzennego we wszystkich gminach w Polsce<sup>2</sup>. W opracowaniu wykorzystano także wyniki badań ankietowych oraz analizę struktury przestrzennej Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego (KOM) oraz wybranej przestrzeni powiatów: wielickiego i myślenickiego<sup>3</sup>.

Prace badawcze umożliwiły opiniowanie zjawisk, jakie zachodzą w rdzeniu metropolitalnym – Krakowie oraz obszarze, gdzie identyfikowany jest proces *urban sprawl*. Główne badania w KOM prowadzone były w czerwcu 2012 r. Obejmowały wywiady kwestionariuszowe przeprowadzone w urzędach gmin oraz wśród mieszkańców. W badaniach uczestniczyły wszystkie gminy KOM, z wyłączeniem miasta Krakowa (liczba gmin n=50). Zarówno pytania skierowane do urzędów gmin, jak i do mieszkańców podzielone były na dwie grupy tematyczne: planowanie strategiczne i przestrzenne w rozwoju gminy. Kwestionariusz ankiety skierowanej do urzędów gmin składał się z 62 pytań (otwartych i zamkniętych), z których dalszemu wnioskowaniu poddana była znaczna część (~70%). Respondentami byli głównie pracownicy urzędów gmin KOM, wśród których dominowały osoby odpowiedzialne za gospodarkę przestrzenną i planowanie przestrzenne, gospodarkę nieruchomości, gospodarkę komunalną oraz ochronę przyrody [Hołuj, Zawilińska 2013]. Badaniami ankietowymi wśród mieszkańców objęto 15-20 respondentów w każdej gminie (łącznie n=656). Kwestionariusz ankiety skierowanej do mieszkańców składał się z 17 pytań<sup>4</sup>. Bardzo ogólny wniosek, jaki można postawić na podstawie przeprowadzonych badań jest następujący: oczekiwania mieszkańców w zakresie inwestycji w obszarze infrastruktury technicznej i społecznej (jej utrzymania) są wprost proporcjonalne, a ocena w zakresie jakości przestrzeni oraz realizowanej polityki przestrzennej na terenie gminy jest odwrotnie proporcjonalna do wydawanych pozwoleń na zabudowę terenu. Uzupełnieniem opisanych badań ankietowych była szczegółowa inwentaryzacja urbanistyczna (metodą bezpośrednią, dzięki której zweryfikowano rzeczywisty stan składników materialnych elementów liniowych, punktowych oraz powierzchniowych przestrzeni jednostki terytorialnej) przeprowadzona w VI 2014 r. na terenie Gminy Biskupice<sup>5</sup>.

---

<sup>2</sup> Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Departament Polityki Przestrzennej, Wydział Systemu Planowania Przestrzennego. Badanie 1.02.04(16) „Planowanie przestrzenne w gminie”, prowadzone przez ministra właściwego do spraw budownictwa, lokalnego planowania i zagospodarowania przestrzennego oraz mieszkalnictwa, zgodnie z Programem Badań Statystycznych Statystyki Publicznej (GUS).

<sup>3</sup> Wyniki badań zawarte są w opracowaniach niepublikowanych Katedry Gospodarki Regionalnej UE w Krakowie.

<sup>4</sup> A. Hołuj – kierownik badań terenowych w zakresie problematyki planowania przestrzennego oraz strategicznego [Brańka *et al.* 2012].

<sup>5</sup> A. Hołuj – kierownik badań terenowych. Badania odbyły się przy współpracy z Wójtem Gminy Biskupice, Dyrektorem Wydziału Rozwoju Gospodarczego i Inwestycji, pracownikami Referatu Planowania Przestrzennego, Geodezji i Gospodarki Nieruchomościami Urzędu Gminy Biskupice oraz firmą Creative GIS Solutions. Inwentaryzację w terenie prowadziło blisko 40 osób na obszarze ponad 4100 ha.

Najważniejszym celem przeprowadzonych badań była inwentaryzacja zagospodarowania, w której analizowano m.in.: położenie, sposób użytkowania budynku, typ zabudowy, liczbę kondygnacji, wyposażenie budynku w instalacje techniczne, stan techniczny, wartość architektoniczna budynku. Z punktu widzenia procesu *urban sprawl* bardzo ważna jest także wiedza na temat intensywności wykorzystania dróg. Analizę ruchu samochodowego przeprowadzono w trzech turach. Pierwsza w 2012 r. w okresie czerwiec-lipiec oraz listopad, druga w 2013 r. w czerwcu oraz trzecia w styczniu oraz maju 2014 r. Były to badania całodobowe (24 h), w jakich uwzględniano przejeżdżające samochody osobowe, ciężarowe oraz autobusy na drodze powiatowej K1935, [szerzej: Hołuj 2014]. Uzyskane wyniki zezwoliły na przekrojową analizę zachodzących zjawisk w przestrzeni oraz ocenę dobowego natężenia ruchu samochodowego.

## 2. *Urban sprawl* czy miasto kompaktowe?

*Urban sprawl* wywołał potrzebę docenienia zrównoważonej formy przestrzennej, która pod koniec lat 80. XX w. spowodowała polemikę zarówno w literaturze naukowej, jak i w sferze polityk publicznych [Breheny 1996]. Po raz pierwszy Komisja Europejska w 1990 r. publikuje *Green Paper on the Urban Environment* [CEC 1990], przez co wprowadzono pojęcie *miasta kompaktowego* (ang. *compact city*). Bez wątplenia to w koncepcji miasta kompaktowego zauważa się zalety wprowadzania wysokich wskaźników zamieszkania [Elkin *et al.* 1991]. Definiowano ją także jako miasto z wysokimi wskaźnikami zamieszkania, zróżnicowanym użyciem przestrzeni, gdzie rozwój inicjowany jest przede wszystkim w ramach granic miasta [Burton 2000]. Kompaktowość miasta utożsamiana jest powszechnie z wydajnym publicznym systemem transportowym oraz uwarunkowaniami przestrzennymi zachęcającymi do przemieszczania się pieszo lub rowerem. Jednak kompaktowość była także niejednokrotnie nadinterpretowana jako zbyt wysokie wskaźniki zamieszkania [Neuman 2005] prowadzące do przeludnienia, braku przestrzeni otwartych lub zielonych oraz wzrostu cen mieszkań. Zaznaczyć należy, że w literaturze funkcjonuje wiele podejść do definiowania *miasta kompaktowego* podkreślające zróżnicowane składowe koncepcji [Daneshpur, Shakibamanesh 2011]. W ostatnich latach kompaktowość jest postrzegana także w wymiarze makroekonomicznym, czego wyrazem jest publikacja *Compact City Policies: A Comparative Assessment* [OECD 2010]. Mimo zaawansowanego poziomu wiedzy, wskazuje się w dalszym ciągu na trudności w definiowaniu *miasta kompaktowego*. Powodów jest kilka, lecz najważniejszy to brak jednego (konkretnego) modelu. Dlatego pojęcie *miasta kompaktowego* definiowane jest przez pryzmat cech charakterystycznych tej koncepcji. Ważnym nurtem badań w Polsce dotyczących przestrzeni, jej zagospodarowania i rozkładu jest już wcześniej omawiany proces *rozlewania się miast* oraz współwystępujący z nim proces *kurczenia*

się miast (Shrink Smart)<sup>6</sup>. W polskich miastach w dalszym ciągu występują znaczne rezerwy terenów pod budownictwo mieszkaniowe, a obecna sytuacja pozwala na racjonalne przyjęcie nowej zabudowy i jej przyszłych mieszkańców (zwrócili na to uwagę m.in. Markowski [2004, 2011] i Böhm [1996], wskazując na olbrzymie rezerwy terenów wyznaczonych w *studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego* (chłonność na poziomie 300 mln osób). Co więcej, rezerwy zapisane już w uchwalonych miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego gwarantują zasób terenów zabudowy jednorodzinnej o pow. przekraczającej 1 000 000 ha (chłonność ponad 40 mln osób) oraz zabudowy wielorodzinnej ~ 190 000 ha (chłonność ponad 37 mln osób)<sup>7</sup>. Ponadto, nie zawsze w pełni uzasadnione czynniki ekonomiczno-społeczne sprawiają, że proces *urban sprawl* nasila się.

### 3. Wnioski

Pewnego rodzaju antidotum na negatywne zmiany (m.in. w zakresie niekontrolowanej zabudowy – jej formy i lokalizacji) może wydawać się *nowy urbanizm*, jako koncepcja oferująca alternatywne propozycje w stosunku do typowego, historycznie wykształconego modelu miasta z rozległymi przedmieściami. *Nowy urbanizm* konstytuuje grupa zasad [Lund 2003], do jakich zaliczono m.in.: kompaktowe, dostępne pieszo dzielnice z wyraźnie określonymi granicami oraz wyraźnie zdefiniowane centrum z publicznymi przestrzeniami, budynkami i prowadzoną działalnością handlową (detaliczną). Dużą rolę odgrywa lokalizacja przystanków komunikacji miejskiej oraz wzajemnie powiązana sieć ulic formująca spójne rejony. To te aspekty wpływają na jakość życia w przestrzeni publicznej, jaka może zachęcać do przemieszczania, korzystania z niej. Przestrzenie obywatelskie w widocznych i ważnych miejscach miasta oraz istnienie otwartych przestrzeni w dogodnej lokalizacji, umożliwiające dostępność dla wszystkich mieszkańców dzielnic miasta, zachęca także do bycia w nich. W nowym urbanizmie zwraca się także uwagę na linię frontową budynków, zróżnicowanie jej wykorzystania w działalności gospodarczej człowieka, ma zachęcać do czerpania, ma „zapraszać”.

Poza tym we wzroście obszarów zurbanizowanych ważne są trzy aspekty: wykonalność ekonomiczna, odpowiedzialność środowiskowa i społeczne uzgodnienie [Porter 2002]. Do osiągnięcia tych celów istotne jest stymulowanie rozwoju w obszarach z istniejącą lub planowaną infrastrukturą. Na tych terenach zaleca się zróżnicowane użytkowanie przestrzeni, komunikację pieszą i rozwój oparty na transporcie;

<sup>6</sup> Problematyka *kurczących się miast* znalazła rozwinięcie m.in. w międzynarodowym projekcie: *Shrink Smart – The Governance of Shrinkage within a European Context 2009-2012*, realizowanym ze strony Polski przez Katedrę Geografii Ekonomicznej Uniwersytetu Śląskiego – kierownik projektu R. Kszysztofik.

<sup>7</sup> Na podstawie danych Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, *Planowanie przestrzenne w gminie*, Warszawa 2012 i 2013 r.

stymulowanie inwestycji; ograniczanie regulacji w zakresie rozwoju przestrzennego oraz finansowanie inwestycji infrastrukturalnych zarówno z funduszy lokalnych, regionalnych, jak i krajowych [O'Neil 2000].

Analizując uwarunkowania polskie powstaje wiele wątpliwości, jakich rozwiązanie może w przyszłości poprawić funkcjonujący obecnie system. Po pierwsze, sporządzane obecnie studia oraz plany miejscowe nie są dobrym narzędziem do sterowania procesem zagospodarowania przestrzeni. Specjaliści zajmujący się problematyką planowania przestrzennego pozytywnie oceniają charakter, ideę przytoczonych dokumentów, natomiast zarzuty adresowane są do osób związanych z planami miejscowymi i studiami na etapach: tworzenia, uchwalania oraz wdrażania. To wyłącznie czynnik ludzki zawodzi, powodując wypaczenie wprowadzonej w 2003 r. metodyki planowania przestrzennego. Jak pokazała ostatnia dekada „uniwersalność” prawodawstwa pozwala na niekorzystne z punktu widzenia przyszłości dopuszczalne działania (brak równoważenia rozwoju) zapisy w opracowaniach planistycznych. Rosnąca liczba *MPZP* (w 2013 r. było 43,6 tys. o pow. 8,95 mln ha) nie przekłada się bezpośrednio na wdrażanie pożądanej polityki przestrzennej. Zgodnie z literą prawa rozpoczęte inwestycje na podstawie WZ „nadpisane” planem miejscowym są nadal realizowane niekoniecznie w zgodzie z zapisem *studium*. Wskazane uwarunkowanie powoduje, że niektóre nowo uchwalone plany miejscowe nie przedstawiają aktualnego stanu zagospodarowania przestrzennego, co przekłada się konsekwentnie na nienajlepszy poziom (możliwości) zarządzania przestrzenią. Ponadto uznaje się, że decyzja o warunkach zabudowy w wielu przypadkach negatywnie oddziałuje na proces urbanizacji w Polsce (w 2013 r. wydano 129,4 tys. decyzji o warunkach zabudowy oraz 21,8 tys. ustalających lokalizację inwestycji celu publicznego, są to wartości niższe w stosunku do lat poprzednich, ale założenie pierwotne uznawało WZ jako rozwiązanie „sporadyczne”). Jednak czy plany miejscowe dają niepodważalną podstawę do zarządzania przestrzenią? Nie, gdyż ważna jest ich jakość, aktualność, a także świadomość istoty prowadzonej procedury przy sporządzaniu wszystkich dokumentów planistycznych na szczeblu gminnym. Poza tym, przeprowadzone badania na terenie Gminy Biskupice i analizy wyników badań ankietowych w Krakowskim Obszarze Metropolitalnym pokazały, że mimo obowiązujących *MPZP* proces *urban sprawl* nadal postępuje. Samo istnienie prawa miejscowego nie jest wystarczającą gwarancją. To przez poprawny zapis wyznaczający pożądaną strukturę zagospodarowania gminy można oddziaływać na proces nieprzemyślanego rozproszenia zabudowy mieszkaniowej. Bardzo ważna jest także świadomość o tym, jak dużą rolę odgrywa środowisko życia człowieka, gdyż jej brak przekładać się może na błędne planowanie i zagospodarowanie przestrzeni.

## Literatura

Böhm A. (red.), 1996, *Krajobraz miejski w warunkach demokracji i wolnego rynku*. Studia i materiały, nr 13 (25), Ośrodek Ochrony Zabytkowego Krajobrazu, Warszawa.

- Brańka P., Hołuj A., Zawilińska B., 2012, *Ekonomiczne skutki planowania przestrzennego w Krakowskim Obszarze Metropolitalnym w świetle badań ankietowych, w ramach badań statutowych Katedry Gospodarki Regionalnej UE w Krakowie*, [w:] *Ekonomiczne aspekty gospodarowania przestrzenią miasta i regionu – część 1*, T. Kudłacz (red.). Kraków, maszyn.
- Breheny M., 1996, *Centrists, Decentrists and Compromisers: Viewson the Future of Urban Form*, [w:] *The Compact City: A Sustainable Urban Form?*, M. Jenks, E. Burton, K. Williams (red.). E&FN Spon, London.
- Burton E., 2000, *The Compact City: Just or Just Compact? A Preliminary Analysis*. "Urban Studies", 37(11).
- Commission of the European Communities (CEC), *Green Paper on the Urban Environment*, EUR 12902 EN, CEC, Brussels 1990, s. 45.
- Czarnecki W. 1964, *Planowanie miast i osiedli, Region miasta*. Tom. VI, PWE, Warszawa-Poznań, s. 7-54.
- Daneshpor A., Shakibamanesh A., 2011, *Compact City; Dose It Create an Obligatory Context for Urban Sustainability?* "International Journal of Architectural Engineering & Urban Planning", t. 21, nr 1, s. 111.
- Elkin T., McLaren D., Hillman M., 1991, *Reviving the City: Towards Sustainable Urban Development*. Friends of the Earth, London, s. 16.
- Ewing R., 1997, *Is Los Angeles-Style Sprawl Desirable?* "Journal of the American Planning Association", 63(1), s. 107-125.
- Hołuj A., 2014, *Dylematy planowania infrastruktury drogowej w Polsce. Przykład obwodnicy małego ośrodka miejskiego – analiza, ocena i projekt optymalnego rozwiązania*. Maszyn., s. 81, UE, Kraków.
- Hołuj A., Zawilińska B., 2013, *Planning Documents Issued in Poland at the Municipal Level. Example of the Krakow Metropolitan Area*. Journal of Settlements and Spatial Planning, t. 4, nr 1, s. 122-124.
- [https://www.mir.gov.pl/rozwoj\\_regionalny/poziom\\_krajowy/polska\\_polityka\\_przestrzenna/prace\\_nad\\_KPZK\\_2008\\_2033/Documents/Lisowski.pdf](https://www.mir.gov.pl/rozwoj_regionalny/poziom_krajowy/polska_polityka_przestrzenna/prace_nad_KPZK_2008_2033/Documents/Lisowski.pdf) (dostęp, 16.11.2014 r.).
- Jałowiecki B., 1999, *Metropolie*. Białystok.
- Kahn M., 2007, *Quality of Life and Productivity in Sprawled versus Compact US Cities, Transport, Urban Form and Economic Growth. Report of the One Hundred and Thirty-Seventh Round Table on Transport Economics*. OECD/ECMT.
- Lisowski A., Grochowski M., 2007, *Procesy suburbanizacji. Uwarunkowania. Formy i konsekwencje*. Instytut Geografii Społeczno Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej, UW, s. 5.
- Liszewski S. (red.), 2012, *Geografia urbanistyczna*. WN PWN, Warszawa, s. 202.
- Litwińska E., 2008, *Zjawisko urban sprawl – jeden z wymiarów współczesnych procesów urbanizacji*, [w:] *Współczesne kierunki i wymiary procesów urbanizacji*, J. Słodczyk, M. Śmigielska (red.). Opole, s. 37-40.
- Lund H., 2003, *Testing the Claims of New Urbanism: Local Access, Pedestrian Travel and Neighboring Behaviors*. "Journal of the American Planning Association", nr 69 (4).
- Markowski T. (red.), 2004, *Wielkoskalowe projekty inwestycyjne jako czynnik podnoszenia konkurencyjności polskiej przestrzeni*. Biuletyn KPZK PAN, z. 210, Warszawa.
- Markowski T., 2011, *Funkcjonowanie gospodarki przestrzennej – założenia budowy modelu zintegrowanego planowania i zarządzania rozwojem*, [w:] *System planowania prze-*



- strzennego i jego rola w strategicznym zarządzaniu rozwojem kraju*, T. Markowski, P. Żuber (red.). Studia KPZK PAN, t. CXXXIV, Warszawa.
- Neuman M., 2005, *The Compact City Fallacy*. "Journal of Planning Education and Research (JPER)", 25 (1).
- Newman P., Kenworthy J., 1989, *Cities and Automobile Dependence: An International Sourcebook*. Gower, England.
- O'Neil D., 2000, *The Smart Growth Tool Kit. Community Profiles and Case Studies to Advance Smart Growth Practices*. Urban Land Institute, Washington D.C.
- Parysek J. 2004, *Transformacja społeczno-gospodarcza i jej konsekwencje w miastach*, [w:] *Rozwój miast i zarządzanie gospodarką miejską*, J. Słodczyk (red.). Opole, s. 30-36.
- Perrsky J., Wiewel J., 2012, *Urban Decentralization, Suburbanization, and Sprawl: an Equity Perspective*, [w:] *Urban Economics and Planning*, N. Brooks, K. Donaghy, G. J. Knaap (red.). Oxford University Press, New York, s. 152.
- Porter D., 2002, *Making Smart Growth Work*. Urban Land Institute, Washington D.C.
- Tołwiński T. 1948, *Urbanistyka. Budowa miasta współczesnego*. Tom II. Wyd. Ministerstwa Odbudowy, nr 19, Warszawa, s. 47-85.
- Wassmer R. W., 2002, *An Economic Perspective on Urban Sprawl: With an Application to the American West and a Test of the Efficacy of Urban Growth Boundaries*. California State University, s. 3.