

Artur Holuj
Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie
e-mail: holuja@uek.krakow.pl

ZMIANY FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNE A DZIAŁANIA MIASTA KRAKOWA WOBEC TERENÓW ZIELONYCH

Abstract

Functional and Spatial Changes versus Municipal Actions for Green Areas in Krakow

The primary objective of the study is to analyze the methods and effects of city authorities policy concerning the maintenance of green areas reserve. The discussion is held on the example of the Krakow district of Czyżyny. This article identifies some deficiencies arising from the applicable laws and inefficient spatial policy of the Krakow municipality. The Author also attempts to assess the effects of functioning practices for the residents and the quality of the space.

Keywords: spatial planning, strategic planning, spatial policy, space management, green areas.

Streszczenie

Nadrzędnym celem opracowania jest analiza metod oraz rezultatów działania władz miasta w zakresie utrzymania rezerwy terenów zielonych na przykładzie krakowskiej dzielnicy Czyżyny. W artykule zostaną wskazane ułomności wynikające zarówno z obowiązujących przepisów prawa, jak i niewygodnej polityki przestrzennej gminy. Podjęta zostanie także próba oceny skutków funkcjonujących praktyk dla mieszkańców oraz jakości samej deprecjonowanej przestrzeni.

Słowa kluczowe: planowanie przestrzenne, planowanie strategiczne, polityka przestrzenna, zarządzanie przestrzenią, tereny zielone.

Wprowadzenie

Funkcjonowanie miasta jako jednostki długiego trwania [Kubicki, 2016: 17–20] generuje różnorodne problemy, z jakimi musi się zmierzyć samorząd terytorialny oraz jego mieszkańcy. Działalność użytkowników miasta, wynikająca

z czynników ekonomiczno-finansowych, znajduje odzwierciedlenie w szeroko rozumianych oddziaływaniach na przestrzeń. Stanem optymalnym jest sytuacja, w której korzyści ekonomiczne pochodzące z działalności użytkowników będą osiąmane wraz z pozytywnymi efektami ekologicznymi [szerzej: Hołuj, 2009: 26–37]. Realizacja lub dążenie do wypełnienia tego postulatu stanowią wyłączną odpowiedzialność człowieka, jako twórcy polityki planistycznej i poszczególnych form zagospodarowania przestrzeni. Niestety, praktyka rozwoju zagospodarowania obszarów miast ujawnia jednak odwrotną zależność. Realna staje się wizja krytycznego stanu i jakości terenów zielonych, co ma swoje zarówno obecne, jak i przyszłe konsekwencje. Niczym nieograniczone działania użytkowników przestrzeni mogą doprowadzić do sytuacji, w której tworzenie i realizacja polityk lokalnych staną się bezużyteczne. Może bowiem nastąpić rozległa degradacja struktur przyrodniczych, w których mechanizmy samonaprawcze będą działały w sposób niewystarczający [szerzej: Bajeroski, 2008: 13]. Aby więc nie dopuścić do ziszczenia tego pesymistycznego scenariusza, zarządzanie przestrzenią musi w pełnym wymiarze uwzględniać zasady zrównoważonego i trwałego rozwoju, tym samym rewidując i skutecznie wykluczając swobodę inwestycyjną [por. Xie, Fang, Liu, 2016; Karlsson, Manducchi, 2001].

Rozwój cywilizacyjny, wywołujący popyt na wolne tereny, pierwotnie zaspokajano w sposób ekstensywny. Z jednej strony w granicach obszarów miejskich, gdzie pojawiają się wyraźne trudności z wolnymi do zagospodarowania obszarami, alternatywną formą staje się intensyfikacja użytkowania [por. Kudłacz, 2014; Markowski, 1999; Reguński, 1980]. Z drugiej, prowadząc wskazaną politykę, władze mogą dopuścić do lokalnego przegęszczenia obszarów „wtłaczanych” w dany obszar zagospodarowania (głównie zabudową wielorodzinną i infrastrukturą techniczną jej towarzyszącą). W rezultacie zostanie obniżona jakość życia mieszkańców, a długofalowo – powstaną realne koszty naprawy (np. rewitalizacji), jakie będzie musiał ponieść budżet miasta, a ściślej mówiąc, mieszkańcy [szerzej: Noworól, 2007; Markowski, 2014]. Dogęszczanie obszarów zurbanizowanych może być też traktowane jako instrument równoważenia/spowalniania procesu *urban sprawl* [szerzej: Brańka, 2015; Couch, Petschel-Held, Leontidou, 2007; Ewing, Pendall, Chen, 2002; Lityński, 2015; Lityński, Hołuj, 2016 a, b].

Mając na względzie przedstawione obserwacje i wynikające z nich zagrożenia dla polityki trwałego rozwoju miasta oraz w związku z obserwowaną postępującą deprecjacją przestrzeni, prowadzone są analizy obejmujące wytyczne polityki mieszkaniowej, zwłaszcza na szczeblu lokalnym. Podejmuje się m.in. próby mierzenia jakości przestrzeni czy też ocenę wpływu planowania miejscowego na funkcjonalność zabudowy jedno- i wielorodzinnej [Zapart, 1999]. Realizacja wyznaczonej polityki przestrzennej jest determinowana różnorodnymi czynnikami, jakie mogą wpływać w długim okresie czasu na zaprogramowaną ścieżkę postępowania. Ponadto gospodarowanie przestrzenią, zwłaszcza zurbanizowaną, wymaga rzetelnego przygotowania oraz opracowania niezbędnej dokumentacji planistycznej pozwalającej na zachowanie jakości oraz ładu w przestrzeni [Zawiłńska, Hołuj, 2014: 137–140].

Biorąc pod uwagę szczególną rolę samorządu miejskiego w kształtowaniu zasad użytkowania i zagospodarowania przestrzeni, należy zauważyć, że do ważnych instrumentów wyznaczających kierunki działania tego podmiotu względem przestrzeni zaliczają się zarówno dokumenty strategiczne, jak i *stricte* planistyczne. Opracowania te powinny być co do zasady spójne i powiązane, jednakże w praktyce przedstawione założenie jest trudne do osiągnięcia. Oczywistym jest, że rozwój (wzrost) tak dużej jednostki miejskiej, jaką jest na przykład Kraków, bez rzeczowych „wytycznych” planistycznych oraz strategicznych jest niezmiernie trudny, a na pewno nieskoordynowany. To właśnie programowalne, wieloletnie modelowanie działań samorządu podparte stosowną analizą finansową ich skutków i oddziaływaniem na otoczenie gospodarcze warunkuje szeroko pojmowany trwały rozwój. Planowanie strategiczne to także „informacja” (impuls) samorządu miejskiego dla określonych grup interesu, dookreślająca jego polityki, zazwyczaj długo- i średniookresowe. System opracowań strategicznych dzieli się adekwatnie do horyzontu czasowego ich obowiązywania – są to strategie rozwoju (długookresowe), charakteryzujące się dużym stopniem ogólności, zawierające najważniejsze treści dookreślające tkankę miasta (realizacja strategii rozwoju [wizji/misji] najczęściej świadczy o jakości polityki lokalnej władzy w długim okresie czasu) [Noworól, 2008: 22–24; szerzej: Kauf, 1998: 486; Hołuj D., 2015]. Urzeczywistnieniem zaproponowanych postulatów rozwojowych w strategii są plany operacyjne, średniookresowe oraz plany roczne – budżety (krótkookresowe) [Pęski, 1999: 20]. Uszczegółowieniem strategii rozwoju miasta oraz planów średniookresowych są natomiast wdrażane polityki sektorowe [Czornik, 2003], sprowadzające się do planowania działań branżowych [Dobrzańska, 2007].

Dyskutując z kolei o jakości zarządzania przestrzenią, należy odnieść się do teorii gospodarki przestrzennej i rynków nieruchomości. Wartość nieruchomości to wypadkowa wielu czynników, m.in.: położenia, sposobu zabudowy, istniejącej infrastruktury technicznej, sąsiedztwa itp. [szerzej: Czaja, 1999]. Dlatego też istotne są sposoby użytkowania czy też rekompozycji funkcji w wybranych przestrzeniach oraz koszty i korzyści wywoływanych przez reorganizację funkcji planistycznych [Bajerowski, 2008: 12]. Z praktycznego punktu widzenia analizę można oprzeć na głównych instrumentach gospodarki przestrzennej na poziomie lokalnym [szerzej: Markowski, 2011; Szymła, 2000]. Treść studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla nowo tworzonych miejscowych planów bywa różnorodnie interpretowana, wskutek czego występują niekiedy między nimi rozbieżności. Studium, ze względu na zakres merytoryczny, jest podstawą realizowanej polityki przestrzennej w jednostkach samorządu terytorialnego. Ponadto brak zgodności postanowień planu miejscowego z ustaleniami obowiązującego studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego może być podstawą zaskarżenia uchwały o planie miejscowym. Kontrowersyjna jest także relacja jego treści (kierunków rozwoju zapisanych w studium) względem – powszechnie wydawanych na terenach pozbawionych planów miejscowych – decyzji o warunkach zabudowy. Bez wątpienia generują one korzyści, ale jednocześnie często wytwarzają przewyższające je koszty dla użytkowników miasta (zwłaszcza w długim czasie).

Prócz wymienionych skutków, powstają także trudności polegające na dysfunkcyjnym oraz nieproporcjonalnym zagospodarowywaniu przestrzeni mieszkaniowych (jednostek urbanistycznych) [Brodowski, 2012]. Dodatkowym utrudnieniem w funkcjonowaniu obszarów zurbanizowanych jest zapewnienie dla nich połączenia z otoczeniem, opartego na funkcjonalnym i wydajnym systemie infrastruktury komunikacyjnej. System ten winien uwzględniać arterie gwarantujące przepustowość komunikacyjną miasta oraz drogi lokalne, wewnątrzsiedlowe, przystosowane do potrzeb ich użytkowników, a także otwarte (dostępne dla wszystkich) zielone przestrzenie publiczne.

Rola planowania przestrzennego oraz planowania strategicznego w profilowaniu nowych zagospodarowań zgodnie z założeniami rozwoju zrównoważonego była niejednokrotnie podejmowana w opracowaniach naukowych [m.in.: Gorzym-Wilkowski, 2006; Kruś, Szewczyk, Leoński, 2012; Jenks, Dempsey, 2005; Markowski, 1999, 2010; Parysek, 2005, 2006]. Refleksją w tym miejscu niech będzie wskazanie na determinanty rozwojowe o podłożu historycznym, warunkujące szczególną formę kapitalizmu budowanego na kanwie gospodarki centralnie planowanej. Zdłutym antidotum wydaje się gospodarka niezależna od usystematyzowanych procesów planistycznych, czego mierzalnym skutkiem jest działalność wielu podmiotów komercyjnych nastawionych na szybki zys kosztem jakości przestrzeni miasta. Działają one bez uwzględniania standardów planistycznych, realizując polską wersję gospodarki neoliberalnej [por. Brodowski, 2012: 129–139].

Działalność gospodarza człowieka, w tym zagospodarowanie terenów, tworzy presję środowiskową przez m.in. degradację podstawowych dóbr, takich jak czyste powietrze czy tereny zielone w mieście [Folmer, Gabel, Opschoor, 1996]. Możliwości asymilacyjne środowiska są ograniczone, wskutek czego w wyniku zabudowy wolnych przestrzeni dokonują się nieodwracalne zmiany w jego komponentach. Stan ten negatywnie oddziałuje na jakość życia. Tereny zielone odgrywają bardzo istotną, wręcz nieocenioną rolę w życiu ludzi w mieście, dlatego projektowanie inwestycji liniowych i punktowych powinno uwzględniać potrzeby tak obecnych, jak i przyszłych mieszkańców. Zważywszy na teoremat Coase'a [Coase, 1960], należy się zastanowić, w jakim stopniu mieszkańcy muszą być narażeni na koszty generowane przez nowych (przyszłych) mieszkańców oraz czy „rynek” wraz z aktualnie obowiązującą literą prawa ma możliwości samonaprawcze¹.

Celem artykułu jest analiza metod oraz rezultatów działania władz miasta w zakresie utrzymania rezerwy terenów zielonych na przykładzie krakowskiej dzielnicy Czyżyny. Do badania wybrano jej fragment, na którym odbywa się

¹ Coase zakładał, że nie są generowane prawne i instytucjonalne przeszkody w obrębie przetargów, oraz nie ma trudności w przekazywaniu praw dyspozycji na inne jednostki gospodarcze. Postulowana ugoda pomiędzy podmiotem negatywnie oddziałującym a samym poszkodowanym, bez uwzględnienia kosztów transakcyjnych, znajdzie swoje odzwierciedlenie w rynkowych procesach osiągnięcia optimum Pareto. Można dążyć, zgodnie z postulatem Coase'a, do efektywnego porozumienia. Rozwiązanie tego problemu może wiązać się z koniecznością stworzenia systemu prawnego ograniczającego pośrednie lub bezpośrednie generowanie kosztów zewnętrznych. System będzie sprawny wtedy, gdy podmiot gospodarczy wywierający presję na daną przestrzeń zostanie zmuszony do zapłacenia stosownych odszkodowań.

proces intensyfikacji zabudowy oraz punktowego przegęszczenia zabudową wielorodzinną. W opracowaniu uwzględniono wyniki rozważań własnych² oraz prac poświęconych problematyce planowania i zagospodarowania przestrzennego [Śleszyński, 2006, 2012; Śleszyński, Zielińska, 2012; Hołuj D., Hołuj A., 2015]. Na wyniki końcowe miała wpływ kwerenda dokumentów miejskich, zwłaszcza ich części dookreślającej politykę przestrzenną i środowiskową.

Zarządzanie przestrzenne i strategiczne w Krakowie — wybrane aspekty

W celu przeprowadzenia merytorycznej dyskusji, do szczegółowej analizy wybrano część przestrzeni miasta Krakowa. Dobór próby nie jest przypadkowy, oparto go na obserwacjach własnych, z których wynika, że zagospodarowanie Krakowa uwypukla wiele wypaczeń gospodarki przestrzennej realizowanej po 1989 roku. Badany obszar swoją rozpiętością obejmuje tereny znajdujące się wokół pasa startowego dawnego lotniska Rakowice-Czyżyny. W wytycznych do planów miejscowych jest to południowa część jednostki 46. „Bieńczyce” o łącznej powierzchni 440,7 ha [Zmiana Studium..., 2014].

Wschodnia część pasa startowego od 1967 roku w Planie Ogólnym wskazywana była jako teren przestrzeni publicznej (także w latach 1977, 1988 i 1994). Tym samym wykluczono możliwość zagospodarowania jej budownictwem mieszkaniowym. Po niespełna czternastu latach Małopolski Wojewódzki Konserwator Zabytków całkowicie wyłączył analizowaną przestrzeń spod zabudowy (prace poświęcone dla projektowanego planu miejscowego)³. W 2008 roku ustanowiono szczegółowe wytyczne konserwatorskie niezbędne do zagospodarowania wschodniej części pasa startowego (zaproponowana została otwarta przestrzeń publiczna, służąca wszystkim jej użytkownikom). W zastrzeżeniach zapisano konieczność ochrony powierzchni betonowej, ograniczenie wysokości zabudowy oraz, co bardzo istotne, pozostawienie niezabudowanych ciągów spacerowych. Na pasie startowym ustalono rezerwę dla przebiegu szybkiego tramwaju (projekt zakładał jako podstawowe przeznaczenie realizację pod ziemią lub przykryty całkowicie wykop).

² Realizacja i udział w badaniach ankietowych przeprowadzonych w drugim półroczu 2012 r. i pierwszym półroczu 2013 i 2016 r. Badania ankietowe wśród mieszkańców analizowanego obszaru wykonano w trzech turach. Ankieta dotyczyła podstawowych kwestii związanych z jakością życia, a także, ze względu na aktualne zmiany przestrzenne, jedno z pytań bezpośrednio odnosiło się do form zagospodarowania dawnego pasa startowego. Łączna liczba ankietowanych wyniosła 1670, w tym 59% stanowili mieszkańcy os. Dywizjonu 303, 41% mieszkańcy os. II Pułku Lotniczego. Dodatkowo wykonano pełną inwentaryzację urbanistyczną terenu zezwalającą na stanowanie sądów w zakresie zabudowy punktowej i liniowej. Przeanalizowane zostały także szlaki drogowe (główne i wewnętrzne) pod kątem wydolności systemu komunikacyjnego, zwłaszcza w godzinach szczytu porannego oraz popołudniowego.

³ Informacje oficjalne, przekazane autorowi z Małopolskiego Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w dniu 16.10.2013 r.

Dopuszczono także urządzenia infrastruktury technicznej związanej z przebiegiem szybkiego tramwaju, czasowe urządzenia handlu i gastronomii oraz sieci i urządzenia infrastruktury technicznej o znaczeniu lokalnym, a także elementy małej architektury. Ponadto w planie zakładano mieszkalnictwo wielorodzinne, tereny zieleni urządzonej stanowiące fragmenty systemu zieleni międzyosiedlowej, tereny usług publicznych z zielenią towarzyszącą oraz tereny usług komercyjnych o znaczeniu lokalnym i ponadlokalnym [*Miejscowy plan...*, 2002]. Przytoczone fakty były zgodne z realizowaną polityką przestrzenną Krakowa, także z jego *Strategią* z 1999 roku. Dla analizowanego obszaru w *Studium Krakowa* wyznaczono tereny o przeważającej funkcji: mieszkaniowej wysokiej intensywności, usług komercyjnych, usług publicznych oraz tereny zieleni publicznej. Zachowano jednak granice obszarów projektowanych do zabudowy, oszczędzając tym samym tereny zielone oraz tereny publiczne stanowiące przez pas startowy [*Studium...*, 2003]. W wyniku rosnącego zainteresowania nowymi mieszkaniami w Krakowie systematycznie wzrastał również popyt na obszary dobrze skomunikowane, wolne od zabudowy. Inwestorzy kupowali działki w obrębie dawnego pasa startowego w Czyżynach od prywatnych właścicieli i, co istotne w kontekście podjętych rozważań, zasoby gminne także stały się przedmiotem transakcji. Analizując przebieg zjawiska, ważne wydają się takie oto po sobie następujące fakty. I tak w 2010 roku rezygnuje się z procedury sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Czyżyny – Pas Startowy”. W kolejnym kroku zostają wydane warunki zabudowy oraz pozwolenia na budowę (m.in. w obszarze, na którym władze Krakowa projektowały nowe szynowe rozwiązania komunikacyjne) kilkunastu budynków wielorodzinnych, w których, według nieoficjalnych informacji, może zamieszkać 10–13 tysięcy mieszkańców⁴. W czerwcu 2013 roku zaczyna obowiązywać nowy MPZP „Czyżyny – Pas Startowy”, ustanowiony na mocy aktualnie obowiązującej ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 2003 roku. Plan ten już w dniu uchwalenia zdezaktualizował się, ponieważ nie uwzględnił postanowienia zapisanego w decyzji o WZ, a jego zapisy szczegółowe znacząco odbiegały od zaakceptowanej przez władze koncepcji zagospodarowania nowego osiedla. Ostatecznie w styczniu 2014 roku Wojewódzki Sąd Administracyjny w Krakowie stwierdza nieważność uchwały Rady Miasta Krakowa z dnia 26 czerwca 2013 roku, nr LXXVII/1132/13 w przedmiocie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Czyżyny – Pas Startowy” w Krakowie [Wyrok WSA w Krakowie, 2014]. Wskazano naruszenia przepisów prawa administracyjnego oraz materialnego, w tym m.in. przekroczenie granic przysługującego gminie władztwa planistycznego i nadmierne ograniczenie uprawnień strony skarżącej, a także brak zawarcia w tekście planu:

- szczegółowych ustaleń dotyczących zasad ochrony dziedzictwa kulturowego i ochrony zabytków;

⁴ Ze względu na podział administracyjny, brane są pod uwagę przestrzenie dwóch osiedli mieszkaniowych: II Pułku Lotniczego oraz Dywizjonu 303, a także tereny leżące pomiędzy nimi. Dla porównania, badany obszar jest obecnie zamieszkiwany przez około 11,5 tysiąca mieszkańców, w tym z os. II Pułku Lotniczego – 4 tysiące, oraz z os. Dywizjonu 303 – ok. 7,5 tysiąca.

- wymaganych ustaleń dotyczących wymagań wynikających z potrzeb kształtowania przestrzeni publicznych poprzez wprowadzenie całkowitego zakazu realizacji ogrodzeń na niektórych terenach;
- brak określenia w części opisowej parametrów dróg wchodzących w skład systemu komunikacji i parametrów lokalizowanej na terenie PP.1 linii tramwajowej;
- brak uwzględnienia w planie miejscowym wymagań dotyczących zachowania ładu przestrzennego, wymagań ochrony środowiska, wymagań ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków, wymagań ochrony zdrowia oraz bezpieczeństwa ludzi i mienia.

Reasumując, uzasadnienie sentencji wyroku uwypukla szereg wad merytorycznych oraz technicznych przygotowanego przez Prezydenta Miasta Krakowa, a następnie przyjętego przez Radę Miasta Krakowa prawa miejscowego.

W obu strategiach rozwoju Miasta Krakowa, czyli z 1999 oraz z 2005 roku, w ich celach podnoszono problem zapewnienia dogodnych warunków i wysokiej jakości życia w Krakowie. Ponadto formułowano także cele w zakresie ochrony i kształtowania dóbr i wartości kultury, środowiska i krajobrazu Krakowa. Przygotowano i wdrażano także programy wynikające z celów strategicznego i operacyjnego (np. Program ochrony i kształtowania przestrzeni publicznej). Ocena realizacji strategii nie jest przedmiotem tego opracowania, jednakże zwrócić można uwagę na zależność krańcową powstającą między strategią a studium Krakowa. Wypadkowa zdarzeń w tym procesie cechuje się ograniczoną regularnością, wręcz „przypadkowością” w podejmowaniu istotnych decyzji, zwłaszcza dla stosunkowo małych i mało istotnych dla całej przestrzeni Krakowa obszarów – czego dowodem może być analizowany obszar dawnego pasa startowego Czyżyny-Rakowice. Pokłosiem wcześniej podjętych decyzji (wydania pozwolenia na budowę osiedla wielorodzinnego) jest spór społeczności lokalnych (z osiedli: Dywizjonu 303 i II Pułku Lotniczego) o chęć dewelopera wycięcia kilkudziesięciu drzew. Drzewa te w sposób naturalny rozgraniczają dwa różne układy urbanistyczne [szerzej w: Decyzji SKO, 2016]. Problem można szeroko interpretować, jednak w pierwszej kolejności należy się zastanowić, czy nie można było po prostu do tej sytuacji nie dopuścić, uchwalając na czas rzetelny plan miejscowy, prowadząc przemyślaną politykę zasobami gruntowymi w mieście (zaniechanie sprzedaży działek wchodzących obecnie w obszar dynamicznej zabudowy), zapewniając przestrzenie zielone i publiczne zarówno dla obecnych, jak i przyszłych mieszkańców Krakowa.

Wnioski i rekomendacje

Zagospodarowanie przestrzeni jest procesem względnie dynamicznym, a jego rezultaty niosą zawsze skutek środowiskowy dla przestrzeni miejskiej – ludzi. Problem można dyskutować na wielu płaszczyznach (intensyfikacji zabudowy mieszkaniowej, wskaźników terenów biologicznie czynnych, obszarów przewietrzania miasta, lokalizacji infrastruktury liniowej itp.), pamiętając przy tym,

że odtworzenie stanu pierwotnego nie będzie możliwe nawet w długim czasie. Istotną jest refleksja nad progiem pojemności danego środowiska przyrodniczego, gwarantującym regenerację. Populacja funkcjonująca w określonej przestrzeni nie może przekroczyć jego zdolności asymilacyjnych, gdyż konsekwencje mogą być nieodwracalne w krótkim (a w wielu przypadkach długim) czasie. Podkreślenia wymaga to, że wykorzystanie zasobów odnawialnych w zakresie przekraczającym procesy samonaprawcze prowadzi do analogicznej sytuacji jak w przypadku wykorzystania zasobów nieodnawialnych. Jednostkowe działania ograniczające wykorzystanie terenów niezagospodarowanych, także zielonych, nie będą w stanie zapewnić wystarczającej jakości przestrzeni do zrównoważonego funkcjonowania. Częściej zainteresowaniem, i w konsekwencji krytyką, obejmowane jest karczowanie na większym obszarze, a w przypadku działań jednostkowych łatwiej uzyskać przyzwolenie społeczne. Ponadto na społeczne zachowania i postawy wobec przestrzeni wpływają mechanizmy opisane w socjologii miasta, takie jak choćby syndrom NIMBY oraz LULU [szerzej: Zdun, 2015: 138–142]. Niekiedy nie dostrzegamy również intensyfikacji zagospodarowania terenów zielonych, gdyż proces odbywa się we względnym oddaleniu od użytkowanych bezpośrednio przez nas obszarów w mieście. Obecna szczególnie w dużych miastach „anonimowość”, „obcość” pewnych przestrzeni rodzi szereg konsekwencji, w tym także wrażenie, że jeśli „ja” nie będę problemem zainteresowany, to „ktoś” na pewno się nim zajmie.

Z ekonomicznego punktu widzenia środowisko przyrodnicze dosyć powszechnie jest traktowane jako składowa gospodarki, w której zużyty element można zastąpić innym. Neoklasyczna szkoła w ekonomii nie dostrzega w należyty sposób problemu skończoności zasobów naturalnych. Zwraca się uwagę na rozwój technologii, rozwiązania o charakterze subsydiarnym, jakie muszą zapewnić trwałą wzrost, jednak Ziemia cechuje się krańcową produktywnością, której obecnie jeszcze dokładnie nie znamy [por. Zawilińska, 2014: 120–126]. Dlatego racjonalność w gospodarowaniu nakazuje oszczędzanie zasobów tak, jak w przypadku stanu niemalże całkowitego ich wyczerpania.

W kontekście ograniczności zasobów naturalnych powinno się wymagać od władz dalszej dyskusji oraz dążenia do wdrożenia procesów dostosowawczych w szczególności w obszarze podejmowanych decyzji planistycznych. Należy się zastanowić, czy projektowane rozwiązania uwzględniają prawdziwe cele długookresowe, których domeną jest zrównoważony rozwój (faktycznie dbający o przyszłe pokolenia). Może jedynym antidotum pozostaje przyjęcie nowych trendów w myśleniu o mieście, zgodnych z ekonomią wartości, gdzie zysk w wymiarze finansowym nie jest jedynym wyznacznikiem sukcesu.

Bibliografia

- Bajerowski T. (red.) (2008), *Zarządzanie przestrzenne. Teoretyczne i praktyczne aspekty prognozowania finansowych skutków opracowań planistycznych*, Wydawnictwo Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie, Olsztyn.
- Brańka P. (2015), *Identyfikacja procesów semiurbanizacji w strukturze przestrzennej województwa małopolskiego* [w:] *Przestrzeń w nowych realiach gospodarczych*, pod red. S. Korenika, P. Hajdugi, M. Rogowskiej, Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, nr 408, Wrocław.
- Brodowski P. (2012), „*Taktyka spalonej ziemi?*”, czyli o kształtowaniu przestrzeni osiedlowej przez deweloperów – studium przypadku [w:] M. Szymkowska, I. Sagan (red.), *Miasto w dobie neoliberalnego urbanizmu*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Coase R. (1960), *The Problem of Social Cost*, „*Journal of Law and Economics*”, vol. 3.
- Couch C., Petschel-Held G., Leontidou L. (2007), *Urban Sprawl in Europe: Landscape, Land-Use Change and Policy*, Blackwell Publishing Ltd, Oxford.
- Czaja J. (1999), *Metody i systemy określania wartości nieruchomości*, Wydawnictwo Akademii Górniczo-Hutniczej, Kraków.
- Czornik M. (red.) (2003), *Wdrażanie strategii rozwoju miasta*, Akademia Ekonomiczna w Katowicach, Katowice.
- Dobrzańska B.M. (2007), *Planowanie strategiczne zrównoważonego rozwoju obszarów przyrodniczo cennych*, Wydawnictwo Uniwersytetu w Białymstoku, Białystok.
- Ewing R., Pendall R., Chen D. (2002), *Measuring Sprawl and Its Impact*, „*Smart Growth America*”, Washington D.C.
- Folmer H., Gabel L., Opschoor H. (1996), *Ekonomia środowiska i zasobów naturalnych*, Wydawnictwo Krupski i S-ka, Warszawa.
- Gorzym-Wilkowski W.A. (2006), *Gospodarka przestrzenna samorządu terytorialnego. Zarys*, Wydawnictwo Uniwersytetu M. Curie-Skłodowskiej, Lublin.
- Hołuj A. (2009), *Publiczne fundusze celowe w finansowaniu ochrony środowiska naturalnego w Polsce*, Akademia Ekonomiczna w Krakowie (praca doktorska, maszynopis).
- Hołuj D. (2015), *Samorząd Krakowa wobec wyzwań metropolitalności*, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie, Kraków.
- Hołuj D., Hołuj A. (2015), *Mechanisms of Densification of the City in the Neoliberal Economy – A Case Study: The Surroundings of the Eastern Part of the Former Airport Runway Rakowice-Czyżyny in Cracow*, „*Bulletin of Geography. Socio-economic Series*”, nr 27.
- Jenks M., Dempsey N. (red.) (2005), *Future Forms of Design for Sustainable Cities*, Architectural Press, Oxford.
- Karlsso C., Manducchi A. (2001), *Knowledge Spillovers in a Spatial Context – A Critical Review* [w:] M.M. Fischer, J. Fröhlich, *Knowledge, Complexity and Innovation Systems*, Springer Verlag, Berlin.
- Kauf S. (1998), *Strategia marketingowa a możliwości wzrostu regionów miejskich*, za: M. Orębański (red.), *Marketingowa strategia rozwoju przestrzeni*, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, Wrocław 1998 [w:] J. Słodczyk (red.), *Rozwój miast i zarządzanie gospodarką miejską*, Uniwersytet Opolski, Opole 2004.

- Kruś M., Szewczyk M., Leoński Z. (2012), *Prawo zagospodarowania przestrzeni*, Wolters Kluwer LEX, Warszawa.
- Kubicki P. (2016), *Wynajdywanie miejskości. Polska kwestia miejska z perspektywy długiego trwania*, Wydawnictwo NOMOS, Kraków.
- Kudłacz T. (2014), *Ekonomiczne aspekty gospodarowania przestrzenią miasta i regionu. Zarys problemu*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie, nr 12(936).
- Lityński P. (2015), *Metodyczne aspekty pomiaru zjawiska urban sprawl*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie, nr 6(942).
- Lityński P., Hołuj A. (2016a), *Proces urban sprawl w Krakowskim Obszarze Metropolitalnym – pomiar i analiza zjawiska. Społeczno-ekonomiczne przemiany w strefie podmiejskiej miast: studium przypadku Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego*, pod red. A. Noworła, A. Hołuj, CeDeWu, Warszawa.
- Lityński P., Hołuj A. (2016b), *Następstwa ekonomiczne efektu urban sprawl. Społeczno-ekonomiczne przemiany w strefie podmiejskiej miast: studium przypadku Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego*, pod red. A. Noworła, A. Hołuj, CeDeWu, Warszawa.
- Markowski T. (1999), *Zarządzanie rozwojem miast*, PWN, Warszawa.
- Markowski T. (2010), *Planowanie przestrzenne i instrumenty jego realizacji w świetle teorii ulomnych rynków [w:] Zarządzanie rozwojem przestrzennym miast*, pod red. P. Lorensa, J. Martyniuk-Pęczek, Wydawnictwo Urbanistyka, Gdańsk.
- Markowski T. (2011), *Funkcjonowanie gospodarki przestrzennej – założenia budowy modelu zintegrowanego planowania i zarządzania rozwojem [w:] T. Markowski, P. Żuber, System planowania przestrzennego i jego rola w strategicznym zarządzaniu rozwojem kraju, „Studia”, t. CXXXIV, Warszawa.*
- Markowski T. (2014), *Ekonomiczny wymiar procesów rewitalizacji*, Konferencja „Dylematy rewitalizacji XIX-wiecznej zabudowy w strefach wielkomiejskiej Łodzi i Warszawy”, Łódź–Warszawa 23–25.06.2014.
- Noworól A. (2007), *Planowanie rozwoju terytorialnego w skali regionalnej i lokalnej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków.
- Noworól A. (2008), *Bariery rozwoju lokalnego w Polsce*, Zeszyty Naukowe WSAP w Szczecinie; WSP TWP w Warszawie Wydział Zamiejscowy w Szczecinie, nr 1, Szczecin.
- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla obszaru Czyżyny – Pas Startowy w Krakowie* (2002), Projekt po wprowadzeniu korekt wynikających z uzgodnień i opinii wyłożony do publicznego wglądu w dniach 30.09.–28.10.2002 r. Faza 3, Biuro Rozwoju Krakowa S.A., wrzesień.
- Parysek J.J. (2005), *Miasta polskie na przełomie XX i XXI wieku. Rozwój i przekształcenia strukturalne*, Wydawnictwo Naukowe Bogucki, Poznań.
- Parysek J.J. (2006), *Wprowadzenie do gospodarki przestrzennej. Wybrane aspekty praktyczne*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, Poznań.
- Pęski W. (1999), *Zarządzanie zrównoważonym rozwojem miast*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa.
- Samorządowe Kolegium Odwoławcze w Krakowie, SKO.OŚ/4170/152/2016, Kraków dnia 24 czerwca 2016 r.
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Krakowa* (2013), załącznik nr 1 do uchwały Rady Miasta Krakowa nr XII/87/03 z dnia 16 kwietnia 2003 r., <http://www.bip.krakow.pl/?id=48>

- Szymła Z. (2000), *Determinanty rozwoju regionalnego*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław–Warszawa–Kraków.
- Śleszyński P. (2006), *Raport o stanie i uwarunkowaniach prac planistycznych w gminach na koniec 2005 roku*. Na zlecenie Departamentu Ładu Przestrzennego w Ministerstwie Transportu i Budownictwa, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa.
- Śleszyński P. (koordynacja) (2012), *Analiza stanu i uwarunkowań prac planistycznych w gminach na koniec 2010 r.* Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN dla Departamentu Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa.
- Śleszyński P., Zielińska B. (2012), *Analiza stanu i uwarunkowań prac planistycznych w gminach na koniec 2010 r. Badanie eksperckie w gminach*, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN dla Departamentu Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa.
- Regulski J. (1980), *Rozwój miast w Polsce. Aktualne problemy*, PWN, Warszawa.
- Wyrok WSA w Krakowie nr II SA/Kr 1238/13 oraz II OSK 1353/14 – Wyrok NSA z 2015.05.26.
- Zapart J. (1999), *Polityka mieszkaniowa w Polsce. Zarys przemian*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu, Wrocław.
- Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa*, Tom III, Wytyczne do planów miejscowych. Zał. nr 4 do Uchwały Nr CXII/1700/14 Rady Miasta Krakowa z dnia 9 lipca 2014 r.
- Xie R., Fang J., Liu C. (2016), *Impact and Spatial Spillover Effect of Transport Infrastructure on Urban Environment*, „Energy Procedia”, nr 104, Elsevier.
- Zawilińska B., Hołuj A. (2014), *Impact of Protected Areas on the Development of Suburban Areas: the Case of Kraków Metropolitan Area*, „Spatial Research and Policy”, vol. 21, no. 1.
- Zdun M. (2015), *Konflikt społeczny wokół rozbudowy infrastruktury transportu* [w:] T. Kudłacz, A. Hołuj (red.), *Infrastruktura w rozwoju regionalnym i lokalnym. Wybrane problemy*, CeDeWu, Warszawa.
- Zawilińska B. (2014), *Ekonomiczna wartość obszarów chronionych. Zarys problematyki i metodyka badań*, „Zeszyty Naukowe”, nr 12(936), Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie.