CENTRUM POLITYK PUBLICZNYCH

Polityka przestrzenna w aglomeracji krakowskiej w świetle procesów metropolizacji i suburbanizacji

Aleksander Noworól
Piotr Kopyciński
Paweł Hałat
Leszek Jasiński
Sylwia Paruch
Jeremiasz Salamon

ISBN 978-83-89410-89-4

Kraków 2024

UNIWERSYTET EKONOMICZNY W KRAKOWIE

MSAP

Zespół autorski
Aleksander Noworól
Piotr Kopyciński
Paweł Hałat
Leszek Jasiński
Sylwia Paruch
Jeremiasz Salamon

Recenzenci
dr hab. Łukasz Mikuła, prof. UMK
dr hab. Maciej J. Nowak, prof. ZUT

Tekst został opracowany w ramach Centrum Polityk Publicznych
Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie

Niniejsza publikacja odzwierciedla wyłącznie poglądy Autorów

Korekta i skład: Marcin Kukiełka

Wydawca:

Małopolska Szkoła Administracji Publicznej
Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie
ul. Rakowicka 16
31-510 Kraków
T: 12 293 75 60
E: msap@uek.krakow.pl
www.msap.uek.krakow.pl

Copyright © by Małopolska Szkoła Administracji Publicznej
Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie, 2024

Tekst dostępny na licencji Creative Commons
CC-BY-NC-ND 3.0 PL

Wersją pierwotną tekstu jest wersja elektroniczna.
Tekst jest dostępny bezpłatnie na stronie internetowej Wydawcy.

politykipubliczne.pl

ISBN 978-83-89410-89-4

Spis treści

Wprowadzenie ... 3
1. Metropolizacja i jej wpływ na przekształcenia gospodarcze w regionie – ujęcie teoretyczne ... 6
   1.1. Metropolia w badaniach literaturowych ... 6
   1.2. Czym jest metropolizacja i co z niej wynika? ... 8
2. Procesy metropolizacji w Krakowie i województwie małopolskim i ich skutki dla przestrzeni ... 11
   2.1. Zmiany demograficzne kształtujące metropolię krakowską ... 11
   2.2. Dojazdy do pracy i edukacji w obszarze metropolii krakowskiej ... 13
   2.3. Systemy transportu w obszarach metropolii krakowskiej ... 23
   2.4. Wpływ procesów metropolizacji na zagospodarowanie przestrzenne ... 53
3. Metropolia krakowska w polityce rozwoju ... 74
   3.1. Perspektywa krajowa ... 74
   3.2. Perspektywa regionalna ... 77
   3.3. Współpraca metropolitalna w obszarze krakowskim – perspektywa ponadlokalna i lokalna ... 81
4. Kierunki koordynacji zagospodarowania przestrzennego aglomeracji krakowskiej – wnioski i rekomendacje ... 113
   4.1. Zakres terytorialny aglomeracji krakowskiej ... 113
   4.2. Kierunki polityki przestrzennej aglomeracji krakowskiej ... 117
   4.3. Wyzwania polityki przestrzennej w aglomeracji krakowskiej ... 121
Spisy rycin, wykresów i tabel ... 122
Wykaz głównych skrótów ... 125
Bibliografia ... 126

Wprowadzenie

Metropolizacja, czyli wzrost znaczenia dużych ośrodków miejskich jest procesem występującym na całym świecie. Proces ten od kilkudziesięciu lat obserwowany jest przez środowiska naukowe, szczególnie w kontekście identyfikacji zwrotnych oddziaływań funkcjonalnych miast z ich węższym lub szerszym otoczeniem. Można przy tym zarysować szereg ujęć teoretycznych. Niewątpliwie w pierwszej kolejności zauważyć należy problematykę delimitacji obszarów funkcjonalnych, w tym metropolitalnych. Ograniczając się wyłącznie do najbardziej inspirujących – zdaniem autorów – pozycji należy przypomnieć publikacje: P. Churskiego i in.[1], T. Kaczmarka[2] i szczególnie P. Śleszyńskiego[3]. Z kolei, wśród publikacji poświęconych zagadnieniom tzw. przeskalowania i zarządzania obszarami funkcjonalnymi i problemowymi wskazać warto prace E. d'Albergo i C. Lefèvre'a[4], T. Kaczmarka[5]; T. Kudłacza i T. Markowskiego[6], M. Lackowskiej[7], Ł. Mikuły[8] i M.J. Nowaka[9]. Kolejnym ujęciem teoretycznym, którego nie można było pominąć w przygotowaniu niniejszego opracowania jest zagadnienie zagospodarowania przestrzennego obszaru funkcjonalnego czy metropolitalnego. Tu znów warto przytoczyć choćby publikacje m.in.: T. Kaczmarka, P. Lorensa[10], Ł. Mikuły oraz A. Grochowskiej[11].

Nie aspirując do przeglądowego choćby ujęcia powyżej cytowanej literatury – traktując ją jednak jako tło intelektualne – autorzy postawili sobie cel polegający na **próbie określenia przesłanek i kierunków kształtowania polityki przestrzennej w szeroko rozumianej aglomeracji krakowskiej**.

---

[1] P. Churski i in., 2023, Nowa delimitacja miejskich obszarów funkcjonalnych w Polsce i jej zastosowanie w praktyce zintegrowanego podejścia terytorialnego (place based approach), Przegląd Geograficzny, vol. 95, nr 1: 29–55.

[2] T. Kaczmarek, 2014, Delimitacja Poznańskiego Obszaru Metropolitalnego. Poznań: Bogucki Wydawnictwo Naukowe.

[3] Między innymi: P. Śleszyński, 2013, Delimitacja Miejskich Obszarów Funkcjonalnych stolic województw, Przegląd Geograficzny, 85, 2, s. 173–197 oraz Śleszyński i in. 2021, Suburbanizacja w Polsce jako wyzwanie dla polityki rozwoju. Warszawa: Polska Akademia Nauk, Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju.

[4] E. d'Albergo, C. Lefèvre, 2018, Constructing metropolitan scales: economic, political and discursive determinants. Territory, Politics, Governance, nr 6 (2): 147–158.

[5] T. Kaczmarek, 2017, Miejskie obszary funkcjonalne – problemy integracji zarządzania. [w:] T. Kudłacz i P. Brańka (red.), Teoria i praktyka rozwoju obszarów funkcjonalnych, Studia KPZK PAN, t. 174), KPZK PAN, Warszawa.

[6] T. Kudłacz, T. Markowski, 2017, Miejskie obszary funkcjonalne w świetle wybranych koncepcji teoretycznych – zarys problemu. Studia KPZK PAN, nr 174: 17–30.

[7] M. Lackowska, 2015, Miejska polityka zagraniczna. Koncepcja przeskalowania w doświadczeniach polskich miast. Warszawa: Wydawnictwa Uniwersytetu Warszawskiego.

[8] Ł. Mikuła, 2019, Zarządzanie rozwojem przestrzennym obszarów metropolitalnych w świetle koncepcji miękkich przestrzeni planowania. Poznań: Bogucki Wydawnictwo Naukowe.

[9] M.J. Nowak, P. Śleszyński, P. Churski, M. Degórski, T. Komornicki, I. Sagan, T. Stryjakiewicz, 2023, Wymiar prawny w dyscyplinie geografia społeczno-ekonomiczna i gospodarka przestrzenna. Podstawy teoretyczne i zagadnienia badawcze. Przegląd Geograficzny 2023, 95, 4: 343–367 https://doi.org/10.7163/PrzG.2023.4.1; T. Markowski, M.J. Nowak i in., 2023, Strategiczne planowanie przestrzenne a sfera regulacyjna planów. Studia KPZK PAN, tom 20/212.

[10] P. Lorens, 2015, Scenariusze przekształceń struktury funkcjonalno-przestrzennej obszaru metropolitalnego Trójmiasta. Biuletyn Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN, 259: 235–261.

[11] A. Grochowska, 2016, Konflikty przestrzenne w planowaniu przestrzennym obszarów metropolitalnych na przykładzie Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego. Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego 38, Wrocław: Uniwersytet Wrocławski.

Przedmiotem badań zawartych w niniejszym opracowaniu jest aglomeracja krakowska. Warto zatem przywołać ważne tu rozróżnienie terminologiczne. Za T. Czyż[12] przyjęto, że pojęcie „**obszaru metropolitalnego**" odnosi się do aspektów funkcjonalnych, natomiast określenie „**aglomeracja miejska**" dotyczy kwestii morfologicznych, czyli do wymiaru przestrzennego metropolii. W toku badania zauważono jednak, że ścisłe przestrzeganie powyższego rozróżnienia nie pozwala konceptualizować procesów występujących w sferze realnej. Stąd w wielu miejscach pojawiają się – jako równorzędne – pojęcia: „aglomeracji krakowskiej", „metropolii krakowskiej" i „krakowskiego obszaru metropolitalnego". Oddaje to niejednoznaczność nazewniczą i terytorialną układu Krakowa z otoczeniem oraz dynamiczny charakter zachodzących w tym obszarze zmian. Jest też podbudowane teoretycznie koncepcją „miękkich przestrzeni planowania"[13].

Poza zasygnalizowanymi powyżej ujęciami teoretycznymi, autorzy odwoływali się także do opracowań branżowych i dokumentów programowych powstałych w kontekście rozwoju aglomeracji krakowskiej.

Tak określony cel wymagał – po doprecyzowaniu kwestii definicyjnych (rozdział 1. opracowania) – wglądu w realne zjawiska zachodzące w obszarze metropolitalnym Krakowa. Badano zatem: procesy demograficzne i ruch ludności, istniejące systemy korytarzy komunikacyjnych i obsługi transportowej obszaru aglomeracji, wreszcie dokumenty planowania przestrzennego i procesy inwestycyjne. Zagadnieniom tym poświęcony jest rozdział 2. niniejszego badania. Na tle zidentyfikowanych zjawisk przedstawiono delimitacje i kluczowe elementy polityk publicznych prowadzonych w aglomeracji krakowskiej na poziomie krajowym, regionalnym, ponadlokalnym i lokalnym (rozdział 3.). Właściwą część wnioskową stanowi rozdział 4. opracowania, w którym – z jednej strony spróbowano określić przybliżony zakres terytorialny aglomeracji krakowskiej, z drugiej – właściwe kierunki prowadzenia polityki przestrzennej autorsko zdelimitowanego obszaru.

Z metodycznego punktu widzenia wykorzystano studia literaturowe i analizy dokumentów, a także metody ilościowe, kartograficzne i statystyki przestrzennej. Ponadto przeprowadzono własne analizy danych zebranych podczas Kompleksowych Badań Ruchu w Krakowskim Obszarze Metropolitalnym. Analizie poddana została także zawartość dokumentów strategiczno-planistycznych (zwłaszcza strategii rozwoju) opracowanych na wszystkich poziomach zarządzania rozwojem w Polsce, tj. krajowym, regionalnym, ponadlokalnym i lokalnym. Badania obejmowały przy tym na ogół okres od 2011 r. do 2023 r. W części wnioskowej zaprojektowano autorski model kierunków kształtowania polityki przestrzennej aglomeracji.

W końcowej części badania zamieszczono wykaz skrótów literowych, spisy rycin, wykresów i tabel oraz bibliografię.

Zamykając wprowadzenie do opracowania warto zaznaczyć pewien zabieg terminologiczny, który został zastosowany. Otóż przyjęto następującą terminologię odnoszącą się do kluczowego procesu urbanizacyjnego w skali aglomeracyjnej jakim jest suburbanizacja. Termin ten jest pojęciem nadrzędnym i tytułowym dla całego opracowania, natomiast pomocniczo w odniesieniu do urbanizacji peryferyjnych dzielnic miasta centralnego stosuje się pojęcie „peryurbanizacji", zaś dla urbanizacji gmin podmiejskich zarezerwowano termin „eksurbanizacja".

[12] T. Czyż, 2009, Koncepcje aglomeracji miejskiej i obszaru metropolitalnego w Polsce, „Przegląd Geograficzny", 81, z. 4: 445–459.

[13] Ł. Mikuła, 2019, Zarządzanie rozwojem przestrzennym obszarów metropolitalnych w świetle koncepcji miękkich przestrzeni planowania. Poznań: Bogucki Wydawnictwo Naukowe.

Autorzy dziękują Panom: dr hab. Łukaszowi Mikule, prof. UAM oraz dr hab. Maciejowi J. Nowakowi, prof. ZUT za wnikliwe i staranne recenzje. Autorzy również pragną podziękować za współpracę przy tworzeniu opracowania osobom zaangażowanym ze: Stowarzyszenia Metropolia Krakowska; Urzędu Gminy Biskupice; Urzędu Gminy i Miasta Dobczyce; Urzędu Gminy Igołomia-Wawrzeńczyce; Urzędu Gminy Iwanowice; Urzędu Gminy Jerzmanowice-Przeginia; Urzędu Miejski w Krzeszowicach; Urzędu Gminy Liszki; Urzędu Gminy Mogilany; Urzędu Miasta i Gminy Niepołomice; Urzędu Gminy i Miasta Proszowice; Urzędu Miasta i Gminy Skała; Urzędu Miasta i Gminy w Skawinie; Urzędu Miejski w Słomnikach; Urzędu Miasta i Gminy Świątniki Górne; Urzędu Miasta i Gminy w Wieliczce.

1. Metropolizacja i jej wpływ na przekształcenia gospodarcze w regionie – ujęcie teoretyczne

1.1. Metropolia w badaniach literaturowych

Jak zauważa Geneviève Duché „samo słowo „miasto" nie wystarcza już dzisiaj na określenie różnorodności sytuacji będących rezultatem rozpoczętego na początku XIX w. i trwającego od połowy XX w. procesu przyśpieszonej urbanizacji. W dzisiejszym słownictwie coraz częściej bardziej adekwatne jest posługiwanie się takimi pojęciami, jak: „metropolia", „megalopol" lub „megacity" czy też „global city", choć znaczenie każdego z nich nie jest do końca dobrze znane"[14]. Z perspektywy niniejszego opracowania najbardziej interesujący jest termin „metropolia", który pochodzi od greckich słów „meter" (matka) oraz „polis" (miasto). Pierwotnie odnosił się on do macierzystego państwa imperium kolonialnego, zaś z czasem coraz częściej był wykorzystywany do opisu miast i oznaczał „matkę miast" czyli najważniejsze miasto spośród innych[15].

Niemniej jednak to niewyłącznie wielkość, mierzona poprzez powierzchnię czy populację, stanowi warunek sine qua non, od spełnienia którego uzależnione jest zaliczenie danego ośrodka miejskiego do kategorii metropolii. Jak bowiem słusznie, za Flavią Cristaldi, stwierdził Kazimierz Trafas metropolia to organizm „zdolny do organizowania, koordynowania i porządkowania pewnej określonej przestrzeni, dzięki instytucjom i infrastrukturze celowo do tego powołanym"[16]. Również G. Duché definiując metropolię poprzez odwołanie się do zbioru funkcji miejskich, potęgi gospodarczej, politycznej i kulturowej, zwraca uwagę na jej funkcjonalne, a nie materialne atrybuty[17]. Dla Andrzeja Pruska metropolia jest dużą aglomeracją miejską odgrywającą istotną rolę w gospodarce światowej, którą tworzy nie tylko duża liczba ludności ją zamieszkująca, ale przede wszystkim jej innowacyjny potencjał gospodarczy i społeczny o znaczeniu światowym[18]. Z kolei Maciej Smętkowski określa współczesne metropolie mianem centrów rozwoju gospodarczego, które skupiły funkcje kierownicze gospodarki światowej, zastępując w tej roli aglomeracje miejsko-przemysłowe, które pełniły ją w ramach gospodarki przemysłowej[19]. Z kolei dla Bohdana Jałowieckiego metropolią było miasto, liczące co najmniej 500 tys. mieszkańców i charakteryzujące się doskonałością usług, instytucji i wyposażenia, potencjałem innowacyjnym w zakresie technicznym, ekonomicznym, społecznym, politycznym i kulturalnym oraz wyjątkowością i specyfiką miejsca[20].

Czy istnieją zatem jednoznaczne kryteria, po spełnieniu których dane miasto może uzyskać status metropolii? Jak zauważają Tadeusz Markowski i Tadeusz Marszał kryteria te „w pewnym stopniu będą zależeć od stawianych celów – cele poznawcze (badawcze) wymagają stosowania kryteriów ścisłych,

[14] G. Duché, 2010, Metropolizacja, niezrównoważony wzrost a model globalnej akumulacji, „Acta Universitatis Lodziensis. Folia Oeconomica", vol. 245, s. 12.
[15] K. Trafas, 2004, Metropolitalność a metropolizacja Krakowa. [w:] B. Izmaiłow (red.), Przyroda – człowiek – Bóg, IGiGP UJ, Kraków, s. 219–230.
[16] K. Trafas, Metropolitalność a metropolizacja Krakowa…, s. 219.
[17] G. Duché, Metropolizacja, niezrównoważony wzrost a model globalnej akumulacji…, s. 12.
[18] A. Prusek, 2011, Metropolizacja w Polsce – szansa czy utopia?, „Prace naukowe pracowników Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu. Gospodarka przestrzenna XXI wieku – nowe wyzwania", nr 152, s. 416.
[19] M. Smętkowski, 2001, Nowe relacje między metropolią i regionem w gospodarce informacyjnej, „Studia Regionalne i Lokalne", nr 4(7), s. 83.
[20] B. Jałowiecki, 2005, Polskie miasta w procesie metropolizacji, „Studia Regionalne i Lokalne", nr 1(19), s. 5.

zaś w przypadku celów praktycznych (politycznych) można zakładać pewne różnice regionalne w zależności od specyficznych dla danego terytorium założeń polityki rozwoju systemu osadniczego”[21].

Według M. Smętkowskiego najczęściej przyjmowanym kryterium metropolitalności ośrodka miejskiego jest liczba mieszkańców wynosząca ok. 1 mln, zaś pozostałymi kryteriami są:

- rozwinięty sektor usług – przede wszystkim instytucje i usługi związane z pośrednictwem finansowym, mediami, telekomunikacją, zarządzaniem gospodarką, nauką i badaniami, sztuką, kulturą, a także administracją publiczną;
- potencjał innowacyjny – instytucje związane z wytwarzaniem i przetwarzaniem informacji: uniwersytety, instytuty badawcze, laboratoria;
- wyjątkowość i specyfika miejsca – znaczenie kulturalne, walory architektoniczno-urbanistyczne itd.[22]

Przywoływani wcześniej T. Markowski i T. Marszał sformułowali z kolei zestaw kryteriów metropolitalnych adekwatnych do polskich warunków. W opinii obu badaczy polska metropolia powinna:

- być względnie duża (min. 0,5-1 miliona mieszkańców);
- posiadać znaczny potencjał ekonomiczny oraz silnie rozwinięty sektor usług wyższego rzędu;
- charakteryzować się dużym potencjałem innowacyjności;
- pełnić funkcje centralne wysokiego rzędu hierarchicznego o zasięgu co najmniej krajowym (tzw. funkcje metropolitalne)[23];
- odgrywać rolę węzła w systemie powiązań komunikacyjnych, organizacyjnych i informacyjnych oraz charakteryzować się dużą dostępnością w różnych skalach przestrzennych, także w skali międzynarodowej;
- stymulować rozwój sieciowego modelu gospodarki i zarządzania.

Natomiast za wtórne w stosunku do powyższych kryteriów (mających charakter funkcjonalny) uznano cechy morfologiczne ośrodków metropolitalnych odnoszące się do:

- wykształconych metropolitalnych układów przestrzennych z rozległą zurbanizowaną strefą podmiejską, o silnych dośrodkowych powiązaniach integracyjnych;
- wyjątkowości i specyfiki miejsca ze względu, np. na znaczenie historyczne, kulturalne czy walory architektoniczno-urbanistyczne[24].

---

[21] T. Markowski, T. Marszał, 2006, Metropolie, obszary metropolitalne, metropolizacja: problemy i pojęcia podstawowe, Polska Akademia Nauk. Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, Warszawa, s. 12.

[22] M. Smętkowski, Nowe relacje między metropolią i regionem w gospodarce informacyjnej…, s. 86.

[23] Sami autorzy określają funkcje metropolitalne jako funkcje: a) egzogeniczne o znaczeniu i zasięgu co najmniej ponadregionalnym; b) polegające na pełnieniu działalności usługowej najwyższego rzędu, zaliczanej do sektora IV (polityczne, religijne, administracyjne, kulturalne, naukowe, edukacyjne, turystyczne, gospodarcze, finansowe, komunikacyjne, informacyjne), w tym zwłaszcza funkcje o charakterze decyzyjnym, związane z obecnością instytucji reprezentujących struktury kierowania, zarządzania i kontroli w skali międzynarodowej. Podobny zestaw został sformułowany przez Stanisława Korenika, który do funkcji metropolitalnych zaliczył: kierownicze, finansowe, administracyjne, naukowe, innowacyjne oraz społeczne. T. Markowski, T. Marszał, Metropolie, obszary metropolitalne, metropolizacja: problemy i pojęcia podstawowe…, s. 12; S. Korenik, 2004, Metropolizacja przestrzeni społeczno-gospodarczej w kontekście procesu globalizacji, „Acta Universitatis Lodziensis. Folia Oeconomica”, vol. 174, s. 287; A. Noworól, 2015, Metropolitalny wymiar polityki lokalnej na przykładzie Krakowskiego Obszaru Funkcjonalnego, „Studia Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN”, nr 164, s. 185.

[24] T. Markowski, T. Marszał, Metropolie, obszary metropolitalne, metropolizacja: problemy i pojęcia podstawowe…, s. 12–13.

1.2. Czym jest metropolizacja i co z niej wynika?

Metropolizacja jest procesem o charakterze społeczno-gospodarczym, którego zasadniczą konsekwencją jest wzrost znaczenia dużych miast (metropolii) we współczesnej gospodarce. Jako że metropolie są uprzywilejowanym miejscem rozwoju globalizacji skupiającym władzę, inteligencję, czynniki wzrostu i wysoką wartość dodaną, proces metropolizacji jest ściśle powiązany z globalizacją, a przez niektórych badaczy uznawany jest wręcz za jej efekt[25].

Z perspektywy celów niniejszego opracowania szczególnie przydatne wydają się dwie próby zdefiniowania metropolizacji. Zdaniem B. Jałowieckiego metropolizacja to ostatnia faza urbanizacji, polegająca na przekształceniu się przestrzeni miejskich i zmianie relacji między miastem centralnym a jego bezpośrednim zapleczem oraz nieciągłym sposobie użytkowania przestrzeni zurbanizowanych. Objawia się ona osłabieniem lub zerwaniem związków gospodarczych miasta z jego regionalnym zapleczem i zastąpieniem ich kontaktami z innymi metropoliami w skali kontynentalnej lub światowej"[26]. Tak rozumianej metropolizacji towarzyszy występowanie zjawisk:

- koncentracji wzrostu gospodarczego i miejsc pracy, w tym miejsc o najwyższej jakości, na obszarach znajdujących się w sieci międzynarodowych powiązań;
- despecjalizacji gospodarki regionalnej i miejskiej, która wynika z wyraźnej dominacji sektora usług, a różnice międzyregionalne widoczne są bardziej w jakości zatrudnienia niż w specyfice sektorowej;
- wzrostu różnic między centrami i peryferiami oraz częstotliwości i gęstości poziomych relacji między metropoliami;
- powiększania się nierówności między regionami i miastami oraz wewnątrz stref metropolitalnych;
- nasilania się zróżnicowania czasoprzestrzennego między jednostkami[27].

Z kolei T. Markowski i T. Marszał postrzegają metropolizację przestrzeni jako proces:

- związany z krystalizowaniem się nowego typu struktury przestrzennej, ogniskowaniem rozwoju w wybranych – uzyskujących przewagę nad innymi jednostkami i międzynarodową rangę – fragmentach przestrzeni;
- zmieniający charakter i siłę powiązań między ośrodkiem centralnym a otaczającym regionem, związany z rozwojem systemu powiązań funkcjonalnych na otaczających obszarach oraz przenoszeniem poza ośrodek centralny miejskiego stylu życia z zachowaniem zdecydowanej i wszechstronnej dominacji centrum;
- prowadzący do zmian w użytkowaniu przestrzeni na obszarach miast oraz ich stref podmiejskich i do powstania dużego, złożonego zespołu osadniczego:
  - często mającego charakter policentryczny;
  - o niejasno zarysowanych granicach między miastem a strefą podmiejską;
  - któremu zazwyczaj towarzyszą procesy koncentracji ludności oraz wzrost potencjału ekonomicznego i społecznego;

[25] Patrz m.in. S. Cieśla, 2000, Globalizacja i metropolizacja. Niektóre aspekty badań polskiej przestrzeni, „Studia Regionalne i Lokalne", nr 4(4), s. 23-35; G. Duché, Metropolizacja, niezrównoważony wzrost a model globalnej akumulacji…, s. 5; B. Jałowiecki, Polskie miasta w procesie metropolizacji…, s. 5; S. Korenik, Metropolizacja przestrzeni społeczno-gospodarczej w kontekście procesu globalizacji…, s. 285; A. Noworól, Metropolitalny wymiar polityki lokalnej na przykładzie Krakowskiego Obszaru Funkcjonalnego…, s. 184; A. Prusek, Metropolizacja w Polsce – szansa czy utopia?…, s. 417–418.

[26] M. Smętkowski, B. Jałowiecki, G. Gorzelak, 2009, Obszary metropolitalne w Polsce – diagnoza i rekomendacje, „Studia Regionalne i Lokalne", nr 1(35), s. 53.

[27] Tamże, s. 53-54.

- oznaczający taki rozwój przestrzeni zurbanizowanej, który prowadzi do ekspansji, eksportu i kopiowania rozwiązań miejskich stworzonych w metropoliach[28].

Tak rozumiana metropolizacja prowadzi do powstania w metropoliach korzyści zewnętrznych aglomeracji (bezpośrednia synergia pomiędzy aktorami innowacyjnych klastrów) oraz korzyści zewnętrznych urbanizacji (synergia pośrednia wynikająca głównie z obecności mocno zróżnicowanych rynków pracy i rynków konsumpcji)[29].

Konsekwencją metropolizacji jest przebiegająca w dwóch wymiarach polaryzacja rozwoju. Z jednej strony prowadzi ona do stałego umacniania się ośrodków centralnych i marginalizacji zaplecza regionalnego, którego rola ogranicza się do pełnienia funkcji mieszkaniowych i rekreacyjnych dla mieszkańców metropolii[30]. To z kolei skutkuje „rozlewaniem" się miasta metropolitalnego poza jego granice administracyjne. Jak zauważa Mirosław Grochowski „mobilność oraz zmiany stylu życia i preferencji dotyczących miejsca zamieszkania powodują, że obszary podmiejskie czy położone nawet w znacznym oddaleniu od miasta są atrakcyjną alternatywą dla życia w mieście. Różnice w cenach kupna czy najmu domu lub mieszkania w mieście i poza nim są dodatkowym argumentem przemawiającym za wyprowadzką z miasta. Proces migracji za miasto jest często stymulowany polityką rozwoju gmin położonych wokół miasta centralnego obszaru metropolitalnego. Gminy te, szukając sposobów na rozwój, decydują się na przeznaczanie coraz większych obszarów na funkcje mieszkaniowe, co oczywiście przekłada się na niższe ceny zakupów i wynajmu lokum"[31]. Postępujące „rozlewanie" się miast skutkuje natomiast m.in.:

- rosnącymi kosztami transportu, które wynikają z konieczności ciągłej rozbudowy infrastruktury transportowej umożliwiającej dotarcie z peryferii do centrum;
- degradacją ekologiczną, będącą wynikiem rozrostu miasta i wzrostu zanieczyszczeń, które przekładają się na zniszczenie środowiska naturalnego oraz negatywnie wpływa na zdrowie mieszkańców;
- obniżeniem jakości (któremu niejednokrotnie towarzyszy wzrost kosztów) świadczonych usług komunalnych, co przejawia się m.in. w problemach związanych z zaopatrzeniem w wodę, odprowadzaniem ścieków i wywozem śmieci[32].

Drugi wymiar polaryzacji rozwoju manifestuje się w pogłębiających się zróżnicowaniach wewnątrz metropolii, gdzie „kontrast między bogactwem i biedą jest najbardziej widoczny. Wynika to nie tyle z bezwzględnej biedy, bo poziom życia jest tam ogólnie wyższy, ile ze szczególnego nagromadzenia bogactwa, które tam właśnie się koncentruje"[33]. W przestrzeniach metropolii pojawia się zjawisko segregacji społecznej, którego symbolami są z jednej strony opuszczone dzielnice i zaniedbywana lub nadmiernie wykorzystywana ludność, z drugiej zaś – dzielnice wyższych sfer, znajdujące się pod nieustanną ochroną strażników oraz mające specjalne prawa wykluczające możliwość wstępu osobom niepowołanym[34].

[28] T. Markowski, T. Marszał, Metropolie, obszary metropolitalne, metropolizacja: problemy i pojęcia podstawowe…, s. 10-11.
[29] G. Duché, Metropolizacja, niezrównoważony wzrost a model globalnej akumulacji…, s. 12-13.
[30] S. Korenik, Metropolizacja przestrzeni społeczno-gospodarczej w kontekście procesu globalizacji…, s. 285; M. Smętkowski, Nowe relacje między metropolią i regionem w gospodarce informacyjnej…, s. 90.
[31] M. Grochowski, 2011, Metropolizacja a kształtowanie ładu przestrzennego układów zurbanizowanych, „Mazowsze. Studia Regionalne", nr 6, s. 169.
[32] G. Duché, Metropolizacja, niezrównoważony wzrost a model globalnej akumulacji…, s. 15.
[33] B. Jałowiecki, Polskie miasta w procesie metropolizacji…, s. 6.
[34] G. Duché, Metropolizacja, niezrównoważony wzrost a model globalnej akumulacji…, s. 15.

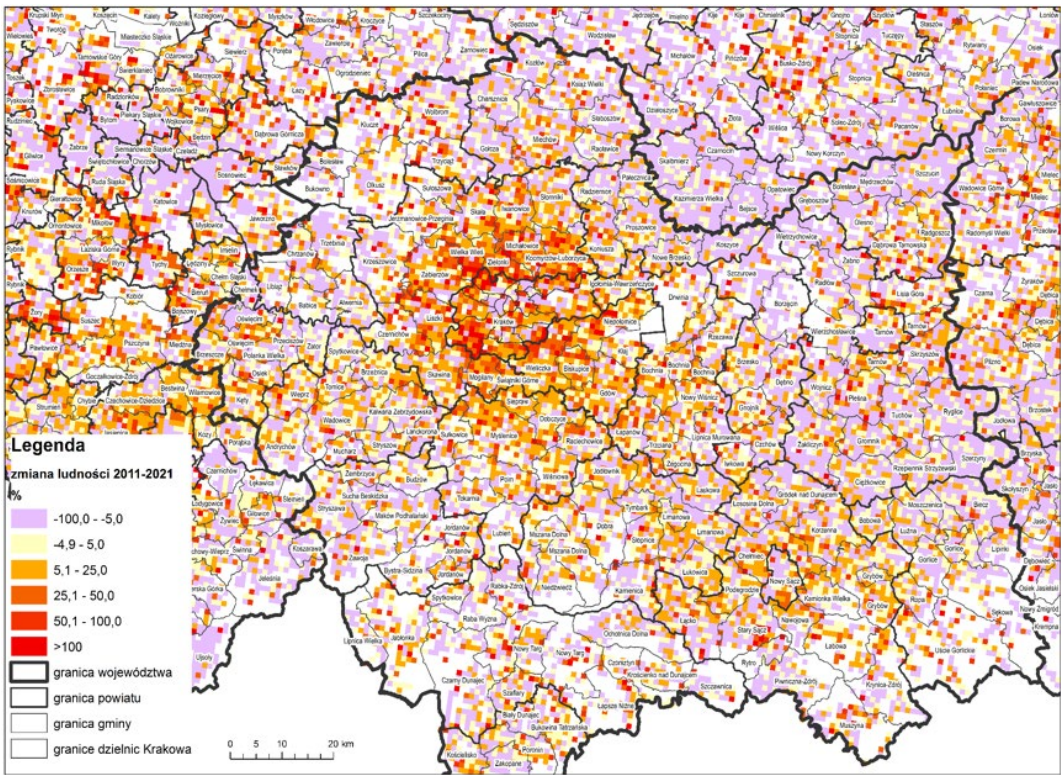
Tak rozumiana metropolizacja sprawia, że we współcześnie toczącej się grze o rozwój pojawiają się nowi uczestnicy, którzy wnoszą do tej rozgrywki nie tylko trudne do przecenienie zasoby, ale również złożone problemy i wyzwania. Współczesne metropolie to byty niejednoznaczne, wymykające się dychotomicznemu podziałowi na „bieguny wzrostu" i „obszary problemowe". Z jednej strony metropolia to obszar, na którym mamy do czynienia z kumulacją potencjałów, które mogą przesądzać o konkurencyjności i innowacyjności szerszych układów terytorialnych, ale z drugiej to miejsce nagromadzenia wielowymiarowych i palących problemów społecznych, gospodarczych i przestrzennych, którego dynamiczny rozwój wiąże się ze znacznymi i nieodwracalnymi kosztami dla środowiska naturalnego i jego elementów. Dlatego też metropolizacja oraz jej konsekwencje stają się ważnym punktem odniesienia dla polityk publicznych, w tym także polityki przestrzennej, projektowanych na wszystkich poziomach zarządzania rozwojem. Od skuteczności formułowanych w ich ramach rozwiązań (zwłaszcza w zakresie szeroko rozumianych usług społecznych wrażliwych na wyzwania demograficzne, mieszkalnictwa, edukacji, rynku pracy, migracji, transportu, czy też adaptacji do zmian klimatu) oraz mechanizmów i instrumentów ich wdrażania, zależy nie tylko przyszłość samych metropolii, ale również regionów i państw, w obrębie których funkcjonują.

2. Procesy metropolizacji w Krakowie i województwie małopolskim i ich skutki dla przestrzeni

Identyfikowanie realnych procesów suburbanizacyjnych zachodzących w aglomeracji krakowskiej wymaga zbadania zakresu terytorialnego oddziaływania miasta rdzeniowego metropolii, czyli Krakowa. Przyjęto założenie, że owe procesy obejmują trzy typy zjawisk, zachodzących w przestrzeni. Po pierwsze chodzi o zjawiska demograficzne, w tym dobowe lub rzadsze wahadłowe przepływy ludności. Materialnym przejawem rozwoju otoczenia ośrodka głównego (lub kilku takich ośrodków) jest także aglomeracyjny system transportowy obejmujący różne elementy składowe (drogi, kolei) i różne systemy obsługi (transport indywidualny, publiczny). Wreszcie realne procesy suburbanizacyjne wiążą się ze zmianami form użytkowania terenów, w szczególności związanych z rozwojem mieszkalnictwa, działalności gospodarczej oraz infrastruktury społecznej i technicznej. Rozwój ten uwarunkowany jest przez gospodarowanie przestrzenią poszczególnych gmin, wchodzących w skład aglomeracji. Tak więc, badaniem objęto planowanie zagospodarowania przestrzennego, skupiając się na rozwoju mieszkalnictwa, stanowiącego główny wyznacznik suburbanizacji.

2.1. Zmiany demograficzne kształtujące metropolię krakowską

Prześledzenie zmian w liczbie ludności w ostatniej dekadzie jest możliwe dzięki udostępnianym przez GUS siatkom kilometrowym z liczbą ludności w kolejnych Narodowych Spisach Powszechnych.



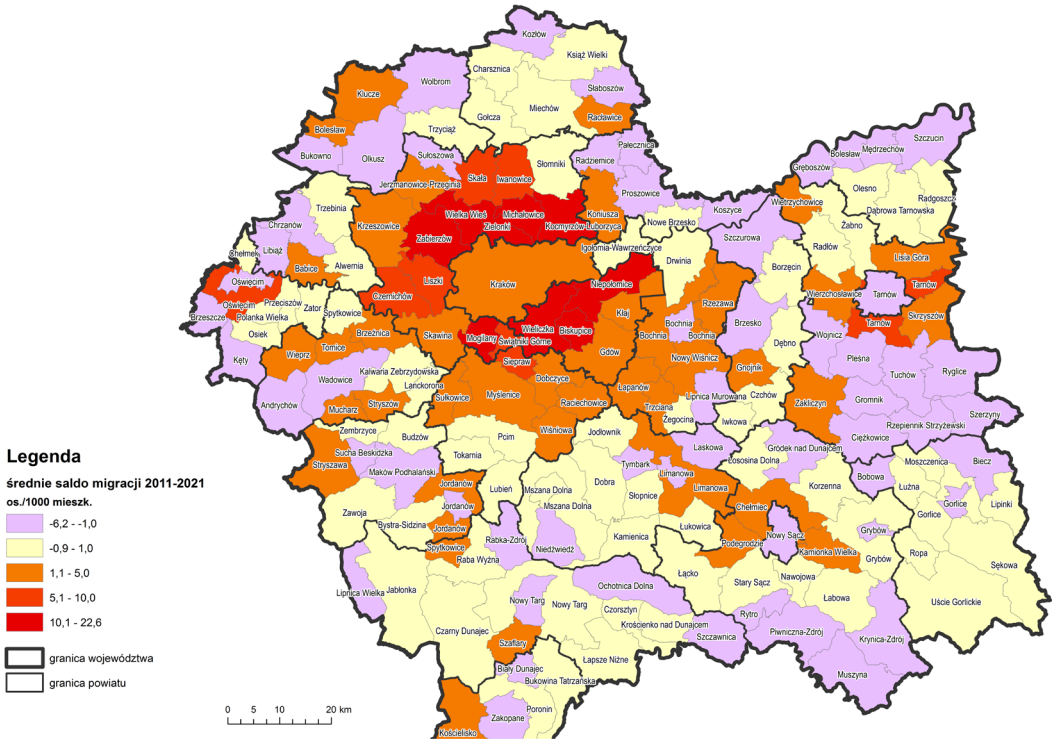
Rycina 1. Względna zmiana liczby ludności w siatkach kilometrowych w latach 2011-2021

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych NSP.

Obszar największych przyrostów liczby ludności w ostatniej dekadzie koncentruje się przy granicach Krakowa, zarówno na północy jak i na południu miasta. Centralne dzielnice miasta i Nowa Huta wyludniają się (spadek o więcej niż 1 000 os. na km^2).

Największe przyrosty cechują obszary w gminach metropolii krakowskiej, w pasie północnym (Zabierzów – Kocmyrzów) i południowym (Mogilany – Niepołomice). Zasięg większych wzrostów ludności (pow. 100 os. na km^2) dotyczy także obszarów sąsiednich – gmin: Myślenice, Siepraw na południu, czy południowej części gmin Skała i Iwanowice na północy. Obszary te mogą być w najbliższych dekadach także poddane procesowi eksurbanizacji. Rozproszone obszary wzrostu liczby ludności (pow. 50 os. na km^2) znajdują się w innych gminach przy granicy metropolii krakowskiej. Wzrosty liczby ludności są w znikomy sposób powiązane z siecią kolejową i nawiązują raczej do dróg wylotowych z Krakowa (nawet tam, gdzie istnieje sieć kolejowa np. w gm. Zabierzów).

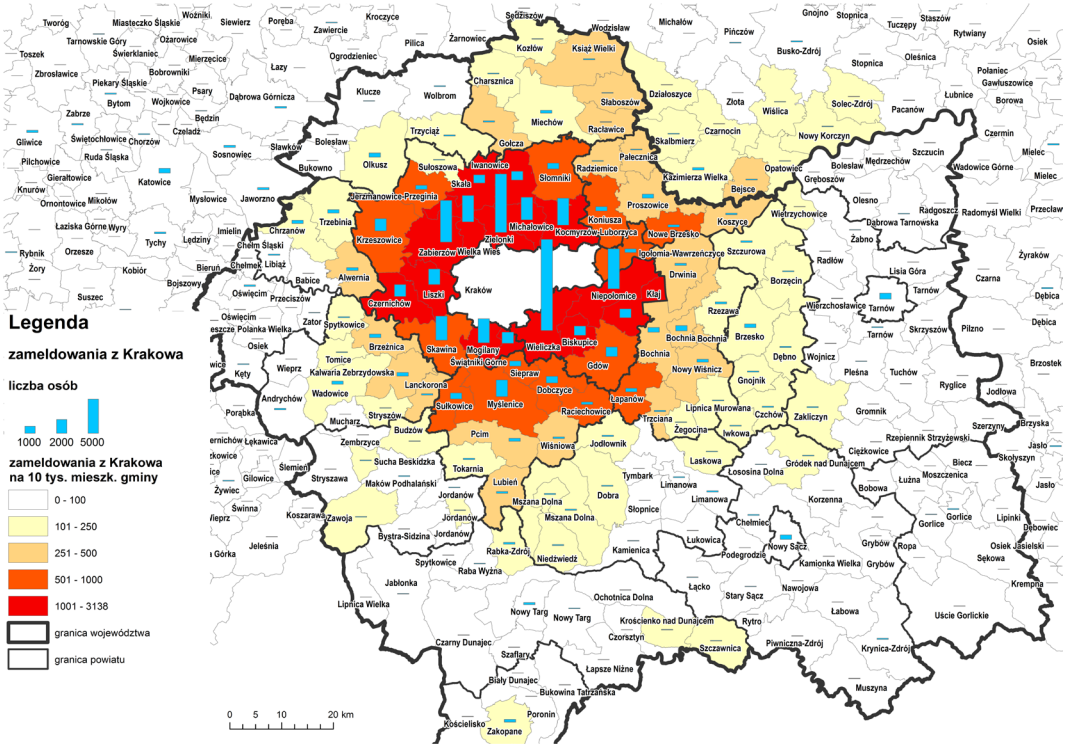
Jednym z głównych czynników zmian liczby ludności są migracje. W ostatniej dekadzie Kraków, a zwłaszcza gminy podmiejskie, cechowało wysokie, pozytywne saldo migracji.



Rycina 2. Średnie saldo migracji w latach 2011-2021

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS.

Ważnym wskaźnikiem powiązań w obszarze funkcjonalnym są migracje na pobyt stały z ośrodka centralnego do miejscowości podmiejskich.



Rycina 3. Zameldowania z Krakowa w latach 2002-2022

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych bazy danych „Demografia" GUS.

Obszar podmiejski, który jest celem najbardziej intensywnych stałych migracji mieszkańców Krakowa w ciągu ostatnich dwóch dekad obejmuje dwa pasy: gminy północne – od Zabierzowa do Kocmyrzowa oraz gminy południowe – od Mogilan do Niepołomic i Kłaja.

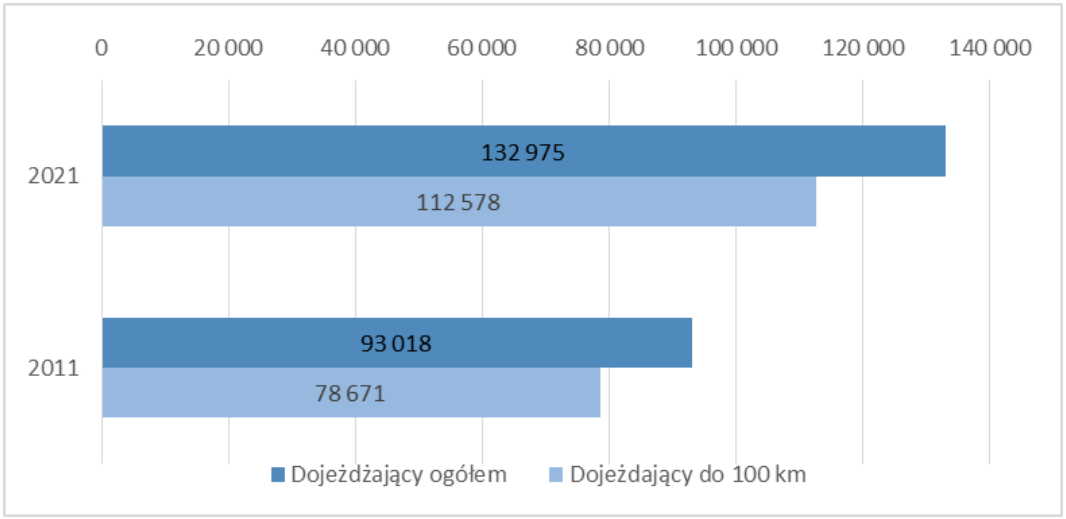
Mniej intensywne migracje zachodzą w ciągu ostatnich 20 lat w gminach otaczających ww. obszary. Rekordowa migracja dotyczy gminy Wieliczka, gdzie w ciągu 20 lat z Krakowa zameldowało się 13 tys. osób.

2.2. Dojazdy do pracy i edukacji w obszarze metropolii krakowskiej

2.2.1. Dojazdy do pracy w świetle danych Narodowych Spisów Powszechnych 2011 i 2021

W badaniach GUS dojeżdżających do pracy definiuje jako się jako wyodrębnioną zbiorowość pracowników najemnych, dla których gmina miejsca zamieszkania i gmina pracy są różne. Miejsce pracy i zamieszkania osoby ustalane są metodą mieszaną z wykorzystaniem danych zebranych od respondentów oraz danych pochodzących ze źródeł administracyjnych. Tak zebrane dane (w postaci matrycy przepływów międzygminnych) obarczone są pewnymi błędami, wynikającymi z: niedoszacowania dojazdów do pracy osób nie będących formalnie pracownikami najemnymi, błędnymi deklaracjami miejsca zamieszkania w NSP (np. deklarowanie miejsca stałego zameldowania), świadczenia pracy zdalnej (w innym miejscu niż gmina rejestracji podmiotu gospodarczego).

Zjawisko dojazdów do pracy nasila się. Pomiędzy NSP 2011 i 2021 r. liczba osób dojeżdżających do pracy w Krakowie wzrosła o 37%, do ponad 132 tys. Z gmin położonych nie dalej niż 100 km (co można przyjąć za realny zasięg codziennych dojazdów do pracy) dojazdy do Krakowa w ostatnim spisie powszechnym zadeklarowało 113 tys. osób.

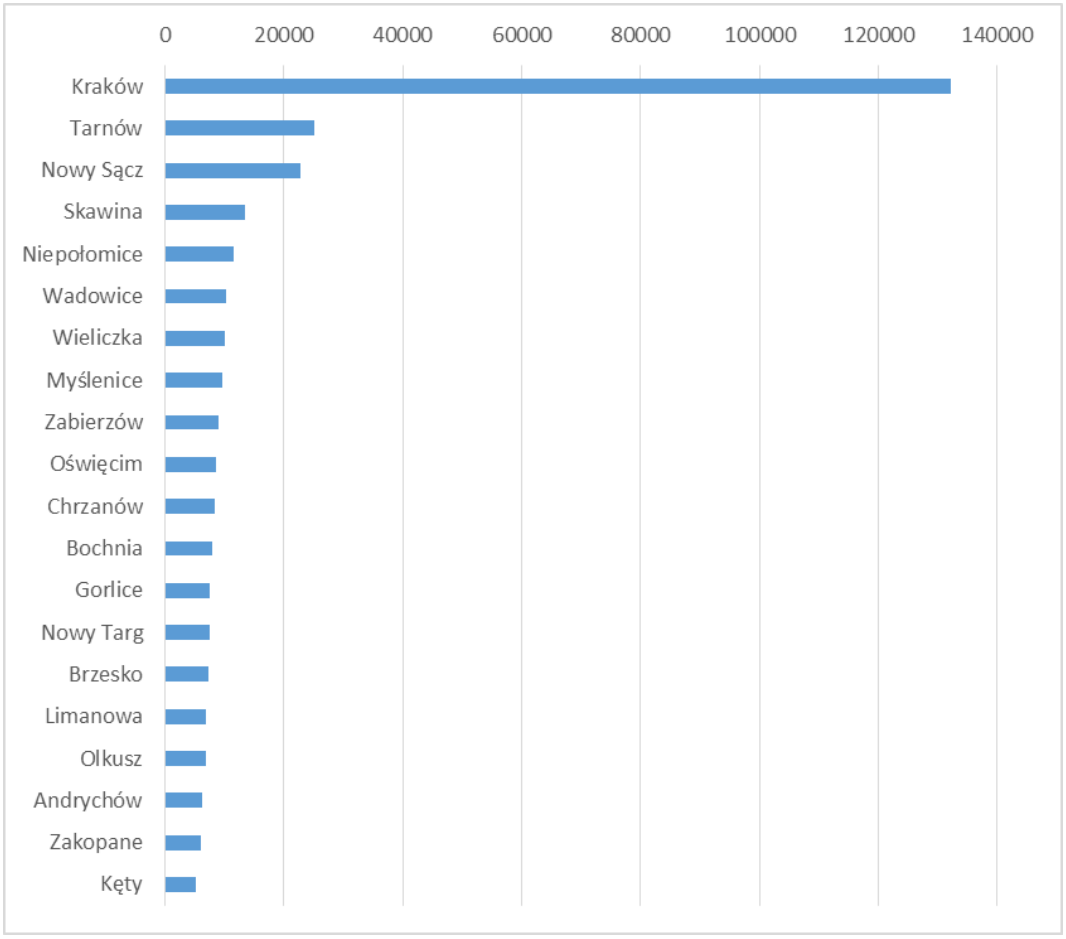


Wykres 1. Dojeżdżający do pracy w Krakowie w latach 2011 i 2021

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych NSP.

W ciągu dekady postępowała koncentracja miejsc pracy w Krakowie. Pracujący w Krakowie w 2011 r. stanowili 31% pracujących w województwie, a w 2021 r. – już 38%. Jest to jedna z przyczyn wzrostu liczby dojeżdżających do Krakowa w celach zarobkowych.

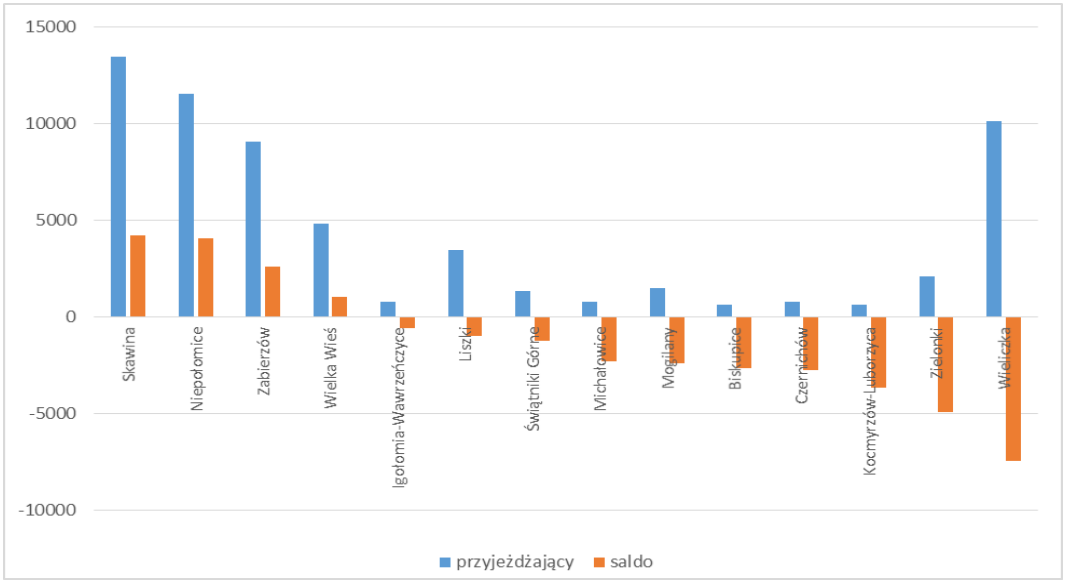
Na 100 osób pracujących w Krakowie przypadało w 2021 r. 26 osób dojeżdżających do pracy. Wzrost liczby dojeżdżających do Krakowa jest nieco szybszy niż liczby pracujących w Krakowie (34% w stosunku do 2011 r.). Kraków jest drugim po Warszawie (gdzie dojeżdża niemal 400 tys. osób) ośrodkiem dojazdów do pracy w Polsce i zdecydowanie dominującym ośrodkiem w województwie małopolskim.



Wykres 2. Dojeżdżający do pracy w gminach województwa małopolskiego w 2021 r. (powyżej 5 tys. osób)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych NSP.

W gminach będących członkami SMK (poza Krakowem) największa liczba osób dojeżdżała do pracy w Skawinie, Niepołomicach, Zabierzowie oraz w Wieliczce. Jednak tylko w trzech pierwszych gminach saldo dojazdów było dodatnie (tj. więcej osób dojeżdżało do pracy niż wyjeżdżało). Aglomeracja krakowska nie posiada tak silnych ośrodków drugorzędnych jak aglomeracje Poznania (Tarnowo Podgórne – 28 tys. dojeżdżających do pracy) czy Wrocławia (Kobierzyce – 22 tys. dojeżdżających do pracy).

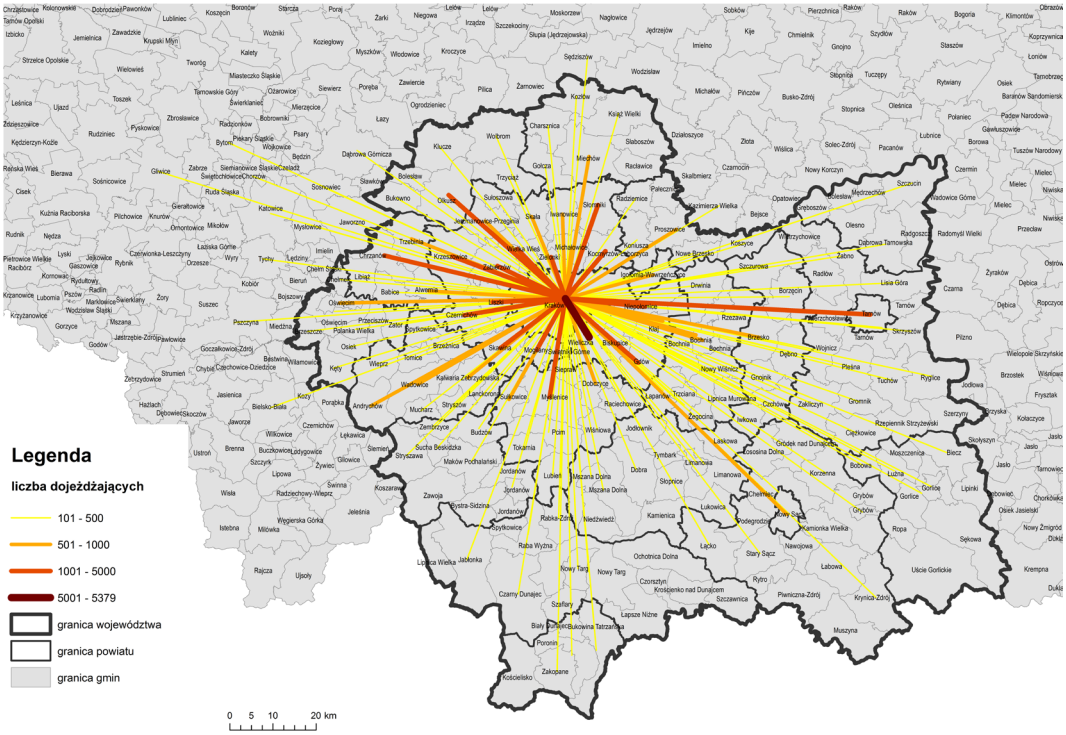


Wykres 3. Dojeżdżający do pracy i saldo wyjazdów w gminach ZIT (poza Krakowem)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych NSP.

80% dojeżdżających do Krakowa mieszka w województwie małopolskim, 12% dojazdów dotyczy województw ościennych (najwięcej: śląskie 5%), proporcje te nie zmieniły się w ciągu dekady.

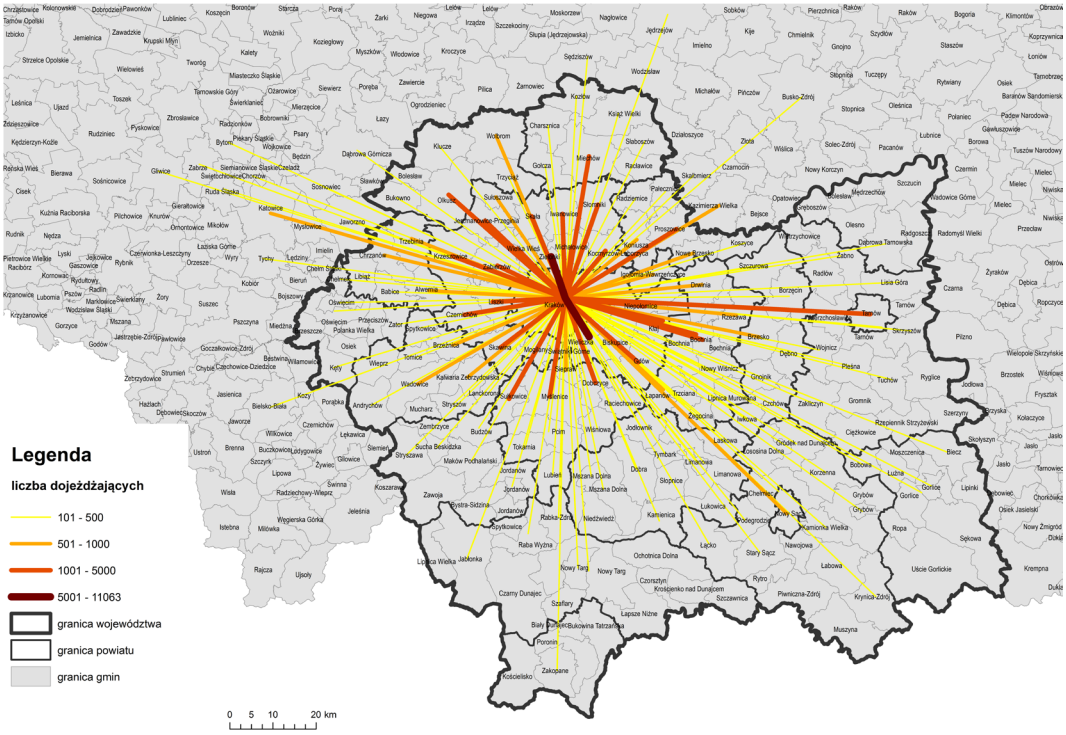
Zasięg dojazdów wydaje się być względnie trwały – dojazdy intensyfikują się, ale strefa dojazdów nie rozszerza się znacząco na dalsze powiaty. Z punktu widzenia zarządzania ruchem istotne są także duże ośrodki poza strefą intensywnych dojazdów – np. Tarnów, generujące znaczne potoki dojazdowe.



Rycina 4. Dojeżdżający do Krakowa z gmin w promieniu 100 km w 2011 r. [35]

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych NSP.

[35] Pominięto dojazdy poniżej 100 osób.

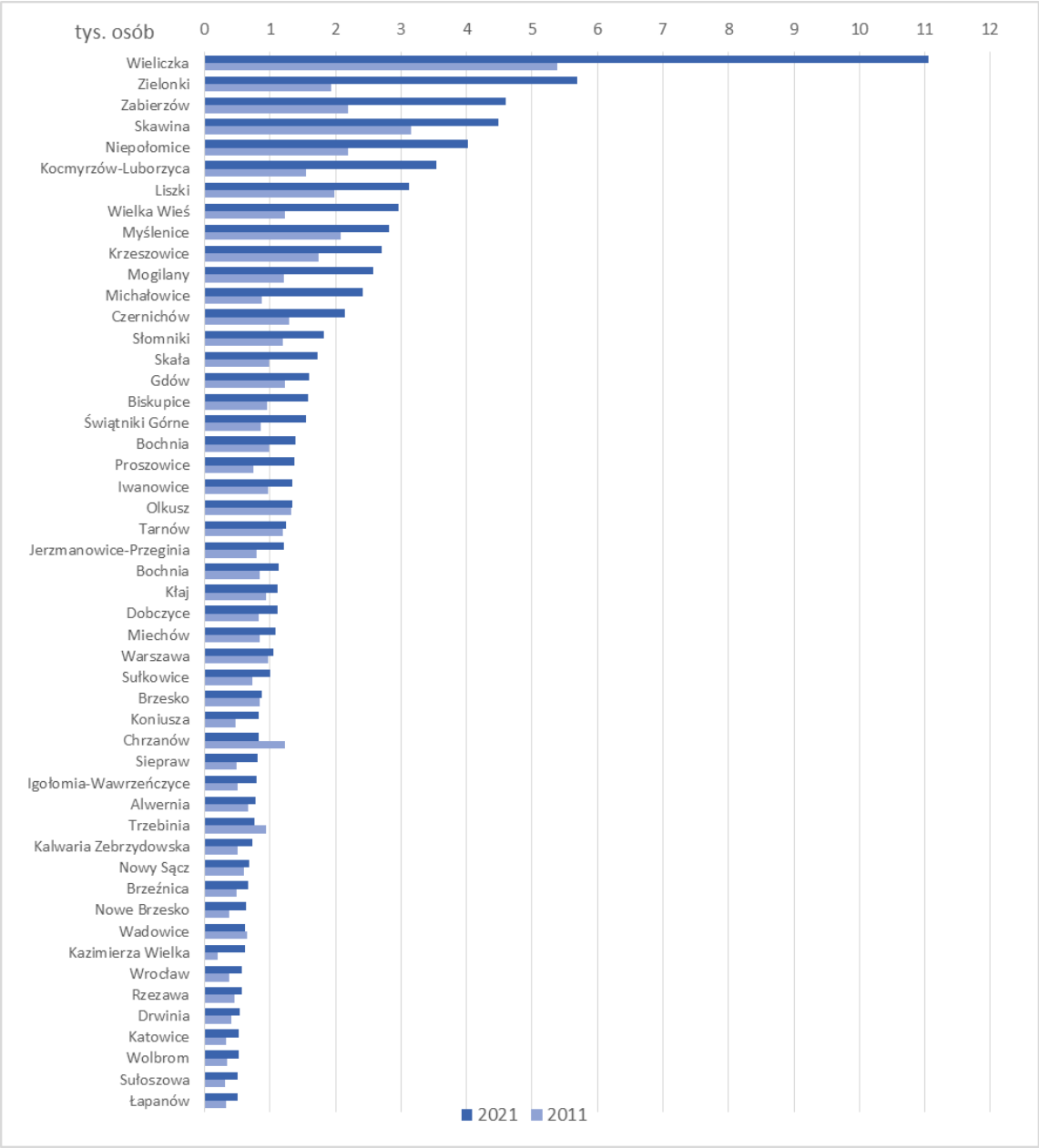


Rycina 5. Dojeżdżający do Krakowa z gmin w promieniu 100 km w 2021 r.[36]

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych NSP.

W ciągu 10 lat niemal we wszystkich gminach, gdzie zanotowano dojazdy powyżej 500 osób, zwiększyła się liczba dojeżdżających. Wyjątkiem są Chrzanów (-33%), Trzebinia (-18%), Wadowice (-5%).

[36] Pominięto dojazdy poniżej 100 osób.



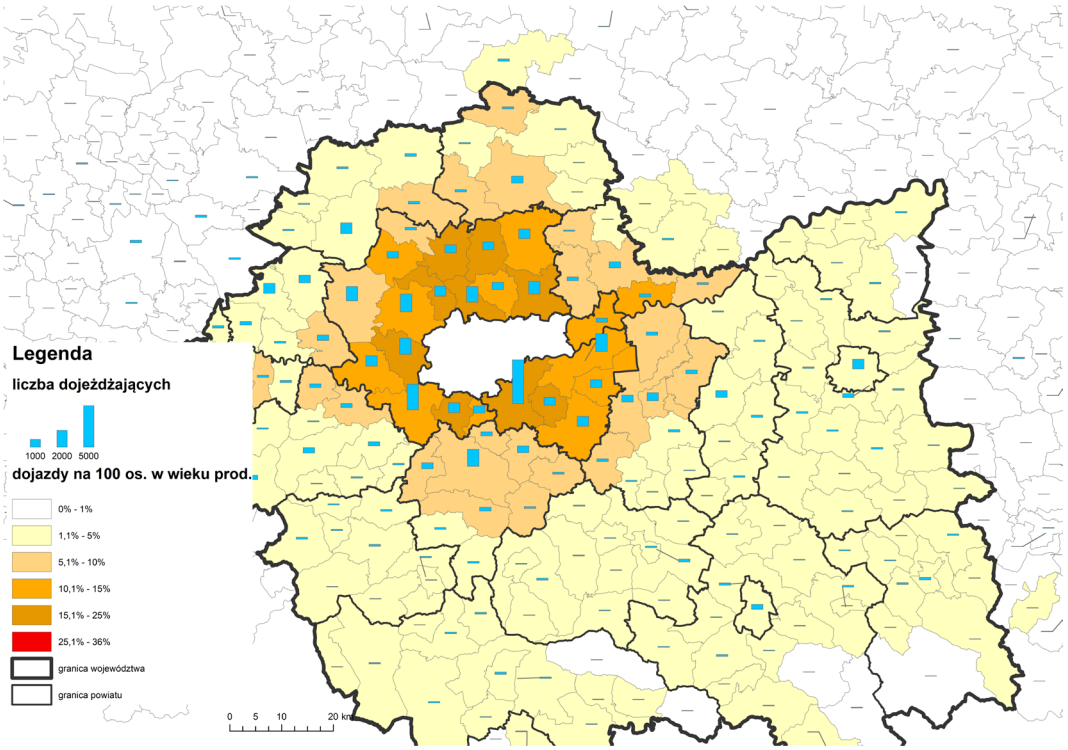
Wykres 4. Dojeżdżający do Krakowa z gmin latach 2011 i 2021 r. Pominięto dojazdy poniżej 500 osób

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych NSP.

Strefa dojazdów do pracy (obszary gdzie dojeżdża do pracy pow. 5% mieszkańców gminy w wieku produkcyjnym) sięga poza strefę podmiejską i MK – obejmuje cały powiat krakowski, proszowicki, miechowski, większość powiatu myślenickiego, bocheńskiego, pojedyncze gminy z powiatów olkuskiego i wadowickiego oraz Kazimierzę Wielką i Sędziszów w województwie świętokrzyskim. Strefa ta obejmuje ok. 65% dojazdów do pracy do Krakowa.

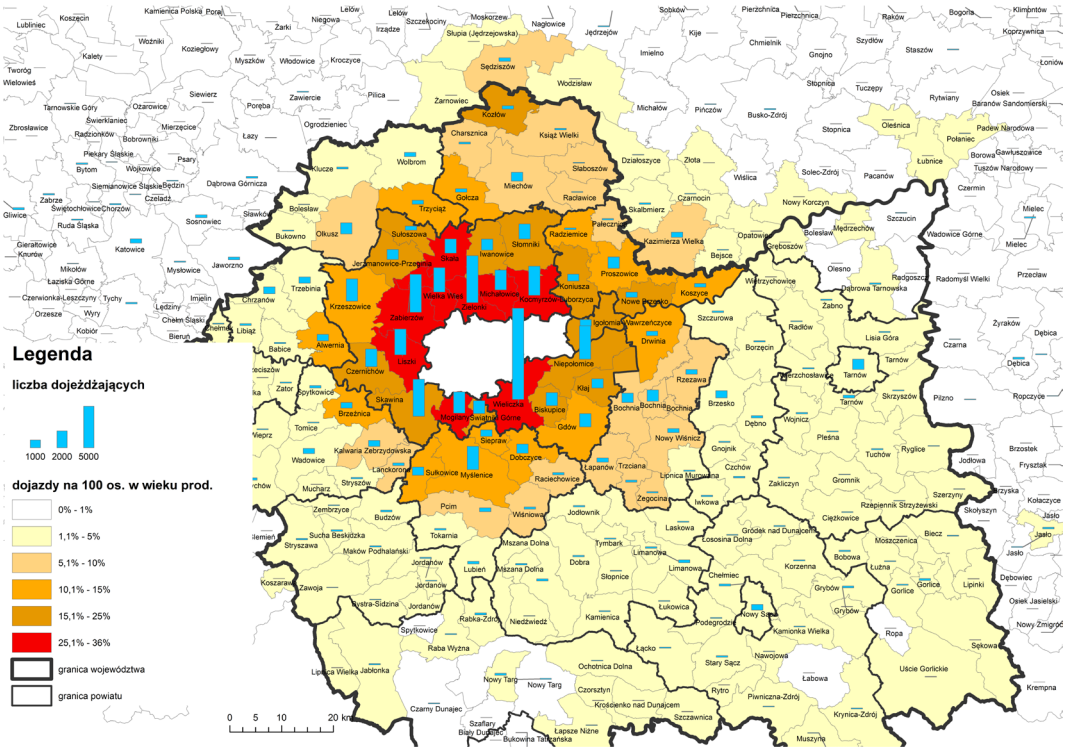
Z terenu działania Stowarzyszenia Metropolia Krakowska (SMK) dojeżdża do Krakowa 50 tys. osób (38% dojeżdżających), w ciągu dekady nastąpił wzrost liczby dojeżdżających z MK o 100%. Rekordzistami wzrostów są gminy Zielonki i Michałowice (prawie 200% wzrostu).

Nie wszystkie gminy Metropolii cechuje takie samo natężenie dojazdów – wyróżniają się: pasmo północne (od Liszek do Kocmyrzowa) oraz południowe (Wieliczka i Mogilany), gdzie co najmniej ¼ mieszkańców w wieku produkcyjnym dojeżdża do pracy w Krakowie. Podobne natężenie cechuje gminę Skała spoza ZIT.



Rycina 6. Liczba dojeżdżających do pracy do Krakowa w gminach i udział dojeżdżających do pracy do Krakowa w ludności w wieku produkcyjnym w 2011 r.

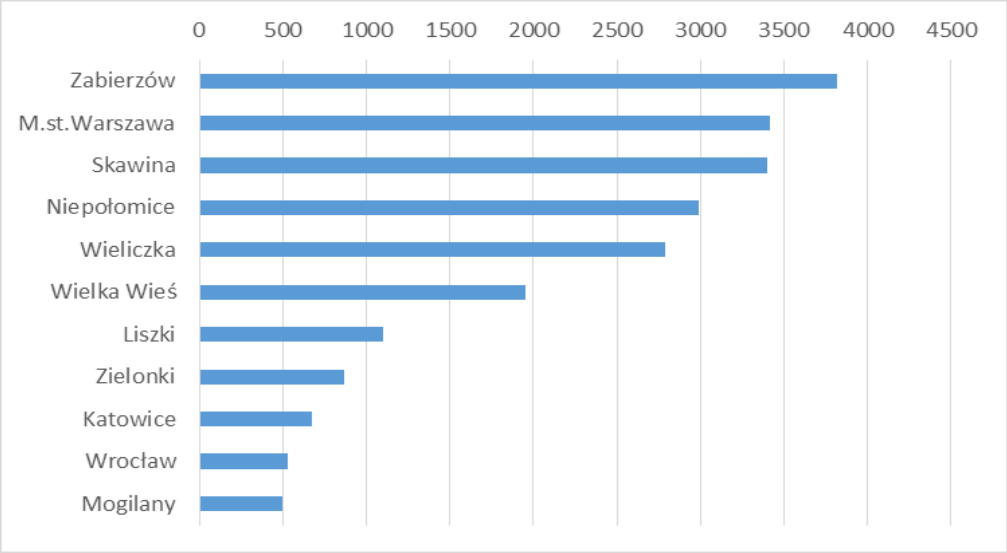
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych NSP.



Rycina 7. Liczba dojeżdżających do pracy do Krakowa w gminach i udział dojeżdżających do pracy do Krakowa w ludności w wieku produkcyjnym w 2021 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych NSP.

Skala wyjazdów z Krakowa do gmin sąsiednich nie jest wielka – największe natężenie wyjazdów występuje w kierunku gmin Zabierzów i Skawina (po ponad 3 tys.), Wieliczki i Niepołomic (po niecałe 3 tys.) oraz Liszek i Wielkiej Wsi (ponad 1 tys.). Łącznie do gmin MK dojeżdża 18 tys. osób z Krakowa.



Wykres 5. Wyjeżdżający z Krakowa (pow. 500 osób)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych NSP.

Kraków ma ujemne saldo dojazdów do pracy z Katowicami, jednak saldo z pozostałymi miastami Konurbacji Górnośląskiej (w ujęciu GUS) jest dodatnie. Łącznie do Krakowa dojeżdża ok. 3 tys. osób z miast Konurbacji, a z Krakowa do tych miast wyjeżdża do pracy ok. 1,5 tys. osób.

Tabela 1. Przepływy pracowników między Krakowem i miastami Konurbacji Górnośląskiej

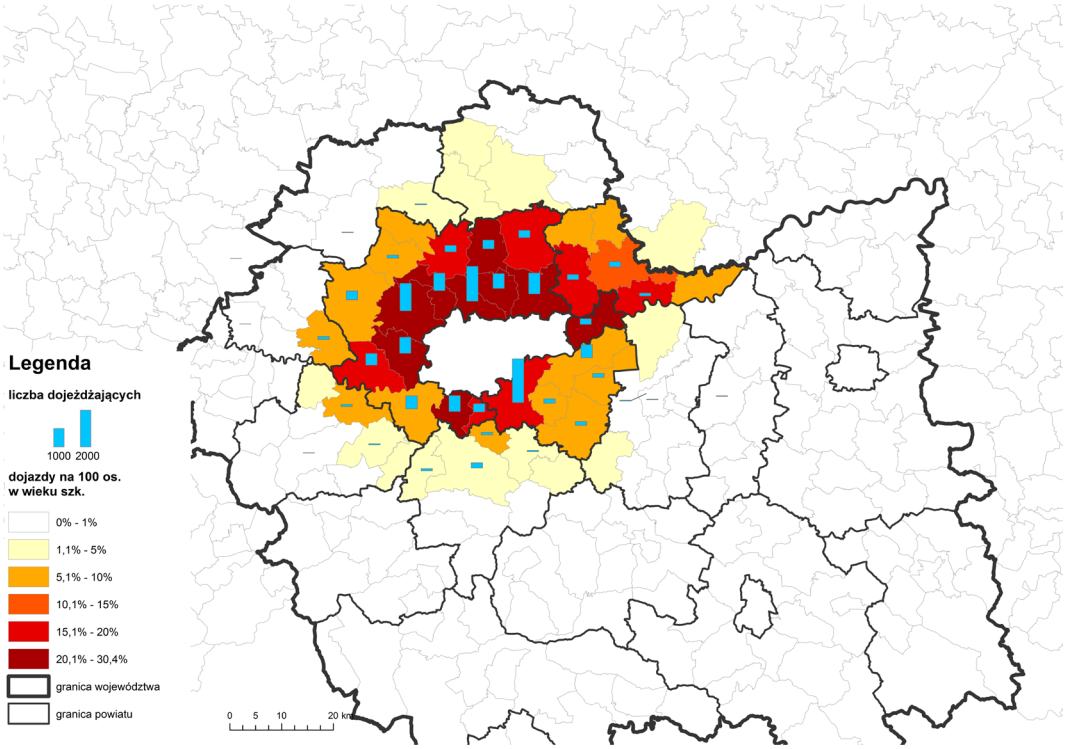
Miasto	Dojeżdżający do Krakowa	Wyjeżdżający z Krakowa	Bilans
Będzin	91	23	68
Bytom	169	29	140
Chorzów	133	50	83
Czeladź	52	10	42
Dąbrowa Górnicza	204	181	23
Gliwice	255	135	120
Jaworzno	331	87	244
Katowice	519	675	-156
Knurów	40	4	36
Mikołów	63	8	55
Mysłowice	117	34	83
Piekary Śląskie	62	11	51
Ruda Śląska	132	16	116
Siemianowice Śląskie	79	14	65
Sosnowiec	339	114	225
Świętochłowice	57	4	53
Tarnowskie Góry	76	5	71
Tychy	181	47	134
Zabrze	157	37	120
Łącznie Konurbacja	**3 057**	1484	1 573

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych NSP.

2.2.2. Dojazdy do szkół w świetle danych GUS

Główny Urząd Statystyczny dwukrotnie zgromadził dane o dojazdach do szkół: w roku 2018 dla miast wojewódzkich i w roku 2022 dla wszystkich gmin. Ze względu na reformę edukacji i zmianę liczby roczników szkół podstawowych (w tym istnienie wygaszanych gimnazjów w 2018 r.) oraz ponadpodstawowych trudno szczegółowo porównać dojazdy do szkół dla lat, dla których są dane.

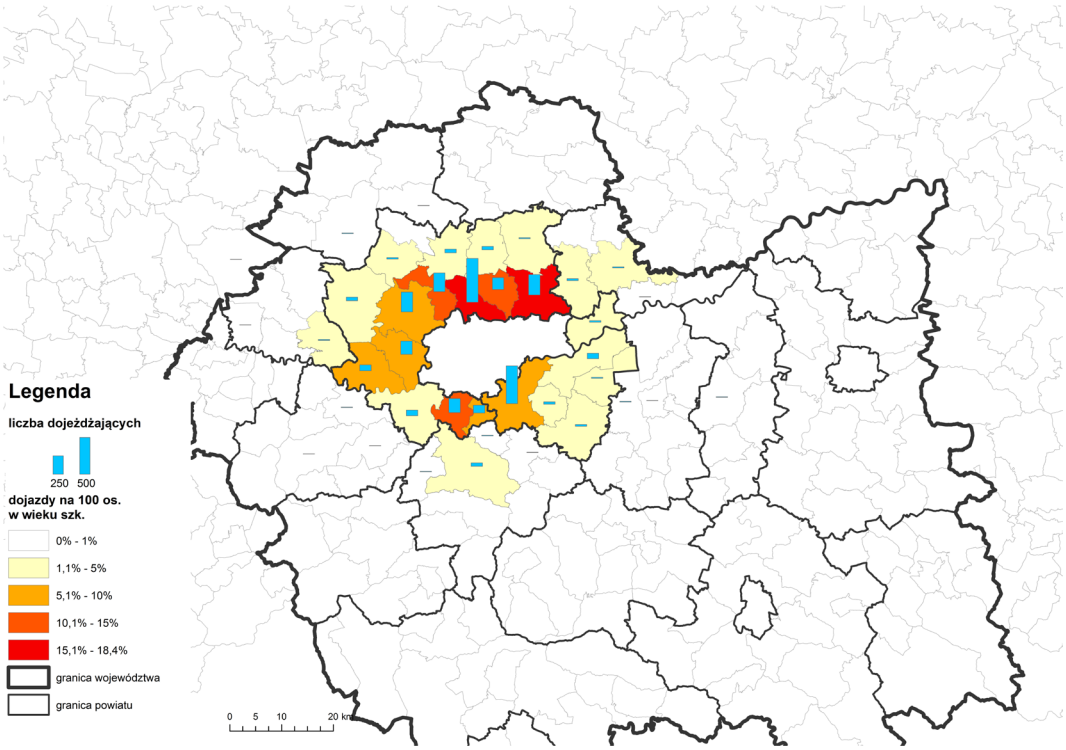
W 2022 r. do krakowskich szkół (ogółem) dojeżdżało ok. 18 tys. dzieci i młodzieży, w 2018 r. – 13 tys. Prawie 73% dojeżdżających do szkoły w 2022 r. pochodziło z terenu metropolii krakowskiej (w 2018 r. 70%).



Rycina 8. Dojazdy do szkoły ogółem – liczba dojeżdżających do krakowskich szkół podstawowych i ponadpodstawowych oraz liczba dojeżdżających na 100 osób w wieku szkolnym w 2022 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych NSP.

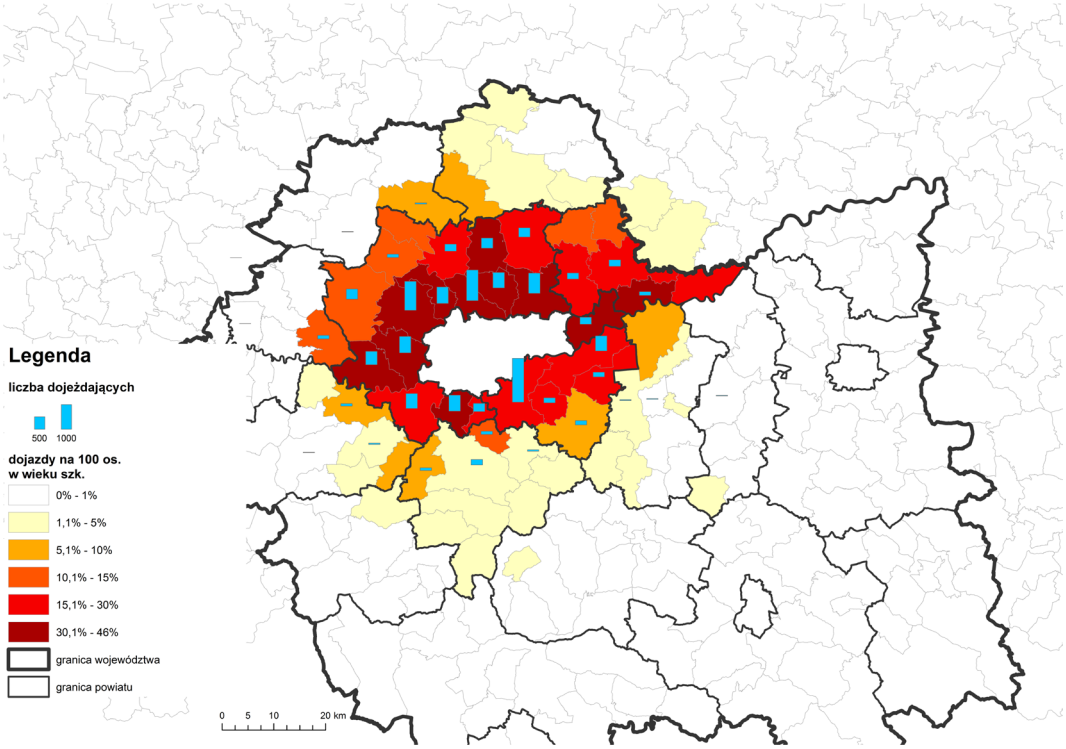
Także z obszaru MK najczęściej dzieci są dowożone do krakowskich szkół podstawowych (kilkanaście % dzieci w wieku szkolnym). Łącznie w krakowskich szkołach podstawowych uczyło się ok. 2,8 tys. dzieci z gmin MK. Najwięcej (po 500 dzieci) z Wieliczki i Zielonek.



Rycina 9. Dojazdy do szkoły podstawowej – liczba dojeżdżających do krakowskich szkół podstawowych oraz liczba dojeżdżających na 100 osób w wieku szkolnym w 2022 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych NSP.

Większość z dojeżdżających to uczniowie szkół ponadpodstawowych – prawie 15 tys. uczniów, z tego 10 tys. z terenu MK.



Rycina 10. Dojazdy do szkoły ponadpodstawowej – liczba dojeżdżających do krakowskich szkół ponadpodstawowych oraz liczba dojeżdżających na 100 osób w wieku szkolnym w 2022 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych NSP.

Najintensywniejsze dojazdy do szkół występują na północny Metropolii Krakowskiej, gdzie co najmniej 20% dzieci i młodzieży w wieku szkolnym uczęszczała do krakowskich szkół. W północnej części MK nie ma szkół ponadpodstawowych. Jednak największa liczba uczniów dojeżdżających do krakowskich szkół w ujęciu bezwzględnym mieszka w Wieliczce.

2.3. Systemy transportu w obszarach metropolii krakowskiej

2.3.1. Transport indywidualny

Drogi

Szkielet drogowy województwa małopolskiego tworzy przede wszystkim autostrada A4 o przebiegu równoleżnikowym. W rejonie Krakowa autostrada stanowi część układu obwodnicowego miasta. Prócz autostrady, w województwie małopolskim potoki ruchu przenoszą przede wszystkim drogi klasy GP.

Autostrada wraz z drogami ekspresowymi (odcinki S7) i drogami głównymi ruchu przyspieszonego tworzą w Małopolsce układ niemal ortogonalny (szczególnie w południowej części), gdzie miejscami przecięć układu są ośrodki miejskie. W rejonie Krakowa, w miarę zbliżania się do miasta centralnego, układ przybiera charakter promienisty (a w samym Krakowie promienisto-obwodnicowy).

Rycina 11. Szkielet układu drogowego województwa małopolskiego w podziale na klasy drogi

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych BDOT.

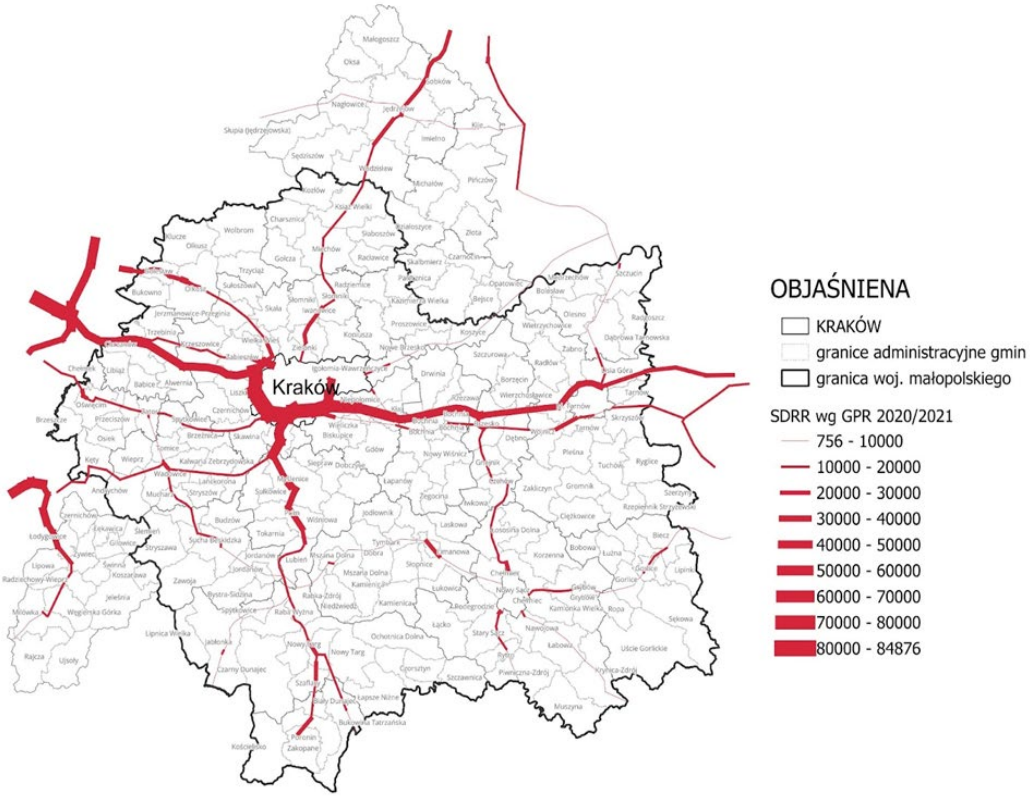
Rycina 12. Szkielet układu drogowego województwa małopolskiego z uwzględnieniem kategorii zarządzania drogami

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych BDOT.

Największe natężenia ruchu, zgodnie z Generalnym Pomiarem Ruchu[37] 2020/2021 (GPR), przenosiła w regionie Małopolski autostrada A4. Na poniższym schemacie można zauważyć, że wartości SDRR (Średniego Dobowego Ruchu Rocznego)[38]. wzrastają na wschód od Krakowa w rejonie Bochni, na zachód od Krakowa w rejonie węzła autostradowego Balice. Wzdłuż ww. odcinków drogowych (południowej i zachodniej granicy administracyjnej Krakowa) SDRR 2020/2021 wyniósł od ok. 73 tys. do ok. 85 tys. pojazdów/dobę. Zwiększony ruch w ciągu IV obwodnicy Krakowa jest oznaką zwiększonego znaczenia ruchu docelowo-źródłowego generowanego przez Kraków w kontekście regionalnego układu drogowego. Znaczącymi natężeniami ruchu charakteryzuje się także odcinek drogowy od Myślenic do Krakowa, który służy w szczególności dojazdom do miasta centralnego (oraz w inne rejony regionu i kraju w związku z węzłem autostradowym) z południowych rejonów województwa.

[37] Badanie stanowi podstawowe źródło informacji o ruchu drogowym w Polsce. Jest przeprowadzane na sieci dróg krajowych (w tym także na odcinkach koncesyjnych), z wyjątkiem tych odcinków dróg, które znajdują się w miastach na prawach powiatu i w związku z tym nie są administrowane przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA), a także na drogach wojewódzkich przez właściwych terytorialnie zarządców, źródło: www.gov.pl/web/gddkia/generalny-pomiar-ruchu-20202021.

[38] Średni dobowy ruch roczny (SDRR) definiuje się jako liczbę pojazdów silnikowych przejeżdżających przez dany przekrój drogi w ciągu 24 kolejnych godzin, średnio w ciągu jednego roku.

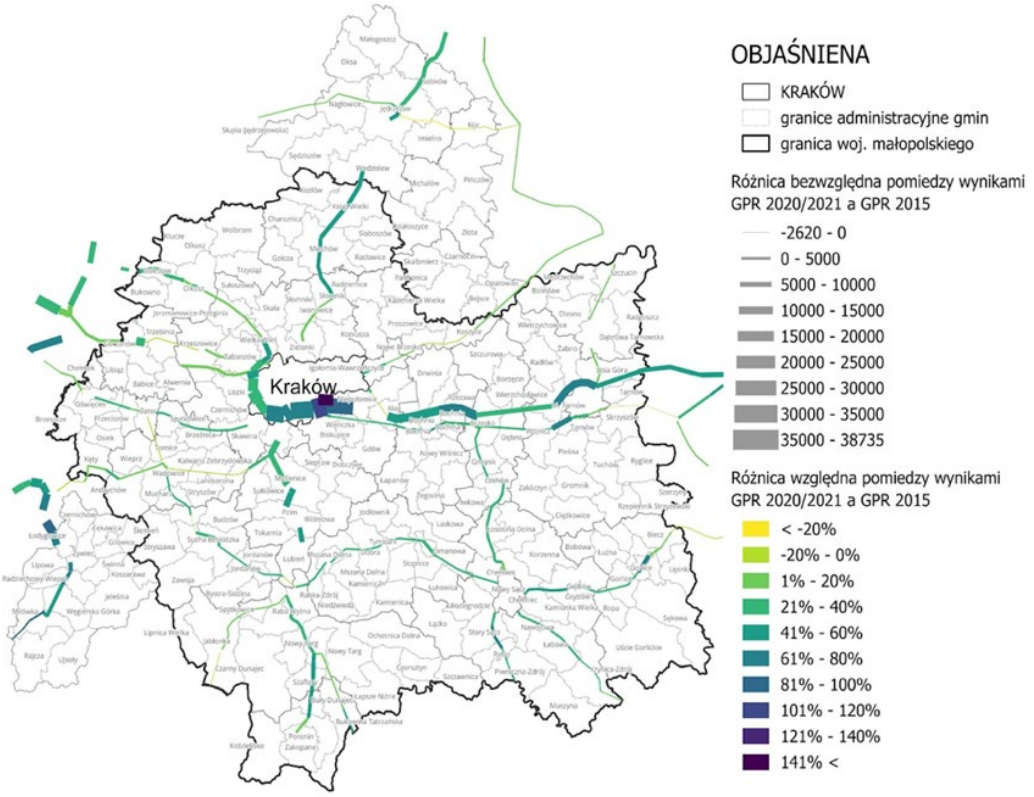


Rycina 13. Średni Dobowy Ruch Roczny (SDRR) na układzie drogowym dróg krajowych województwa małopolskiego i obszarze przyległym[39]

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Generalnego Pomiaru Ruchu 2020/2021.

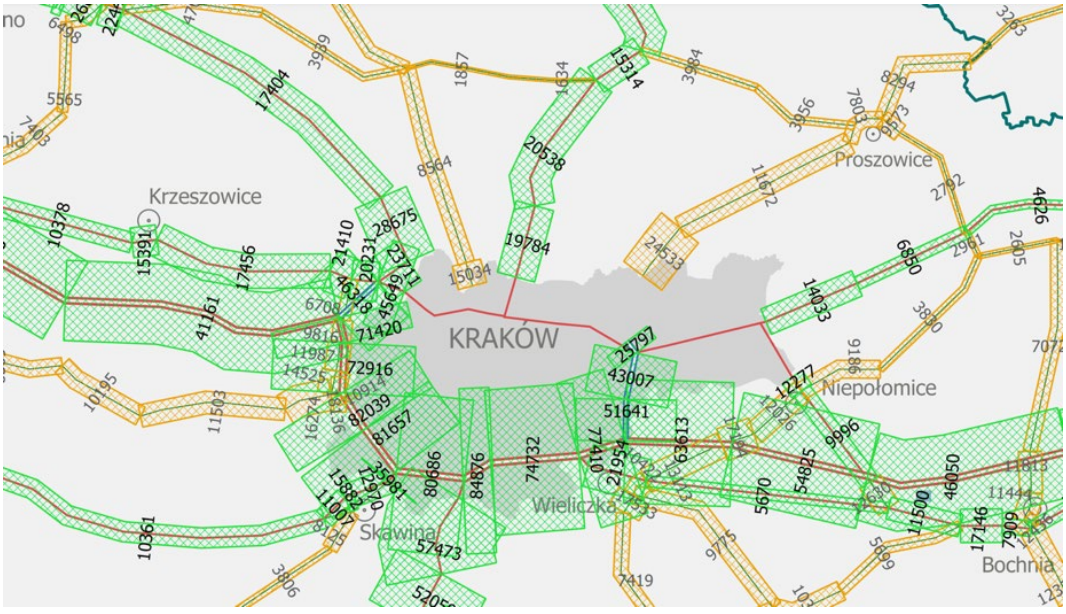
Zdecydowana większość badanych odcinków w ramach GPR odnotowała wzrost natężenia ruchu w porównaniu do roku 2015. Największe różnice SDRR w porównaniu z rokiem 2015 są widoczne w ciągu autostradowej obwodnicy Krakowa, szczególnie w rejonie węzła Kraków Bieżanów, gdzie wzrost SDRR osiągnął wartości nawet 100-150%, co na omawianych odcinkach drogowych daje wartość ponad 30 tys. pojazdów/dobę. Jest to efekt wzrostu znaczenia Krakowa jako źródła i celu podróży (m.in. w wyniku procesów suburbanizacyjnych), ale także następstwo oddania do użytkowania w 2017 r. fragmentu drogi S7. Rolę fragmentu S7 można zauważyć m.in. w wynikach z DK75 (spadek SDRR o ok. 6% pomimo ogólnego trendu wzrostowego). Poza tranzytem stanowi łącznik wprowadzający (i wyprowadzający) ruch do (z) miasta do dużych obszarów usługowych (np. Rybitwy) i mieszkaniowych (np. Nowa Huta).

[39] Obszar przyległy poddany analizom w części opracowania dotyczącej transportu został wyznaczony na podstawie zasięgu linii przewoźników prywatnych obsługujących połączenia do Krakowa – jako najbardziej rozległy zaobserwowany w trakcie realizowania analiz obszar (z wyłączeniem połączeń kolejowych, które ze względu na swoją charakterystykę obsługują podróże na jeszcze większe odległości).



Rycina 14. Zmiany SDRR na układzie drogowym dróg krajowych województwa małopolskiego i obszarze przyległym pomiędzy 2015 r. i 2020/2021 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Generalnego Pomiaru Ruchu 2015 i 2020/2021.



Rycina 15. SDRR 2020/2021 r. na układzie drogowym dróg krajowych i wojewódzkich wokół Krakowa

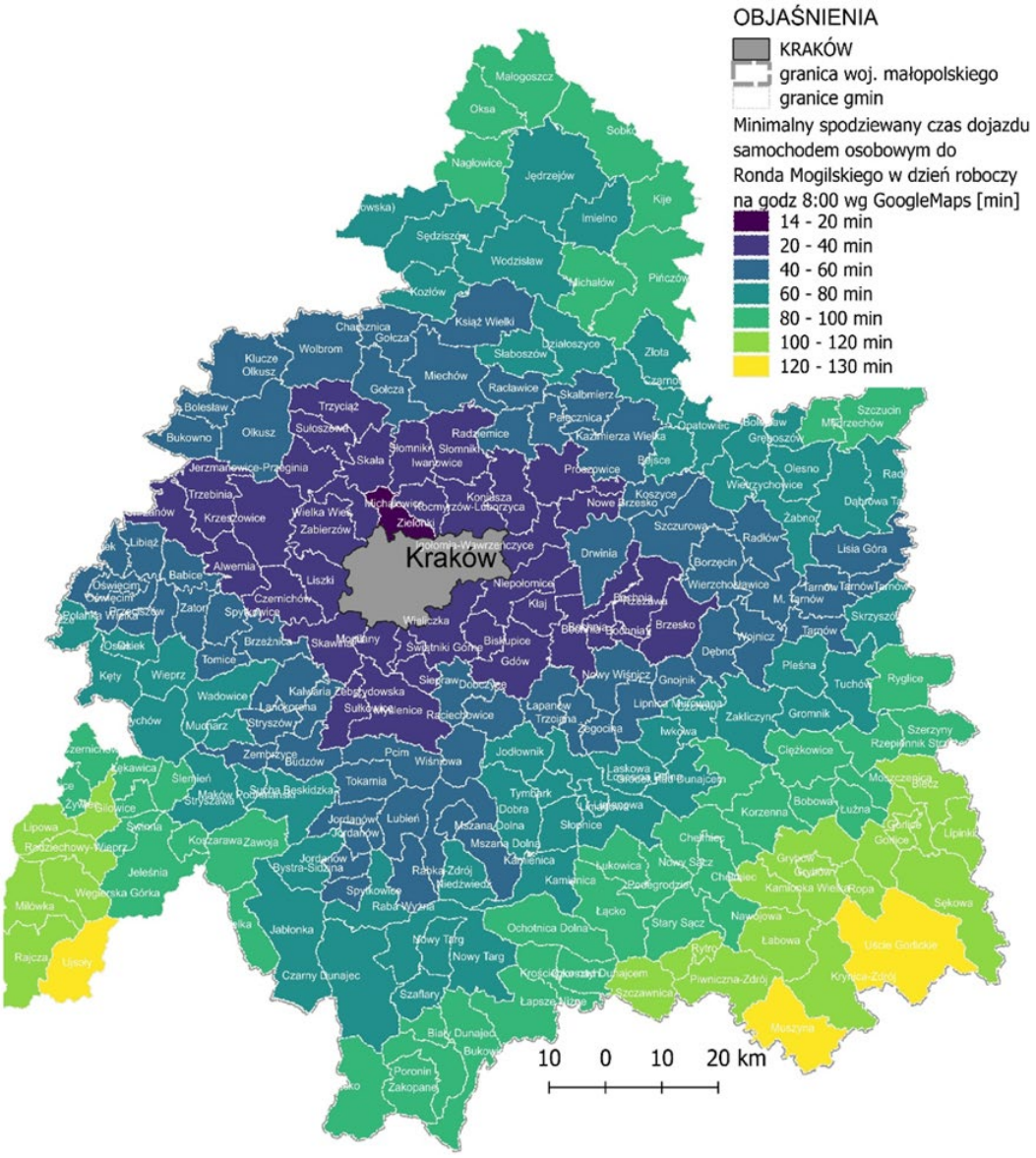
Źródło: GDDKiA – Generalny Pomiar Ruchu 2020/2021.

Rozpatrując wielkość SDRR na wlotach dróg wojewódzkich do granic administracyjnych Krakowa widać, że najwięcej pojazdów zaobserwowano w przekroju DW776, gdzie było to 24 533 poj./dobę (suma dla obydwu kierunków). Dla porównania, na DW794 było to 15 034 poj./dobę.

W celu rozpoznania uwarunkowań związanych z dojazdem samochodem do Krakowa wykonano, przy wykorzystaniu narzędzi GoogleMaps, analizę czasu dojazdu [min] samochodem osobowym z miejscowości – siedziby gminy – do Ronda Mogilskiego, w typowy dzień roboczy, z założeniem, że cel podróży ma zostać osiągnięty do godz. 8:00.

Najniższe wartości czasu dojazdu odnotowano dla gmin położonych wzdłuż autostrady A4, drogi krajowej nr 7 w kierunku Myślenic oraz DK94 w kierunku Olkusza. Wpływ na takie wyniki mają dwa główne czynniki:

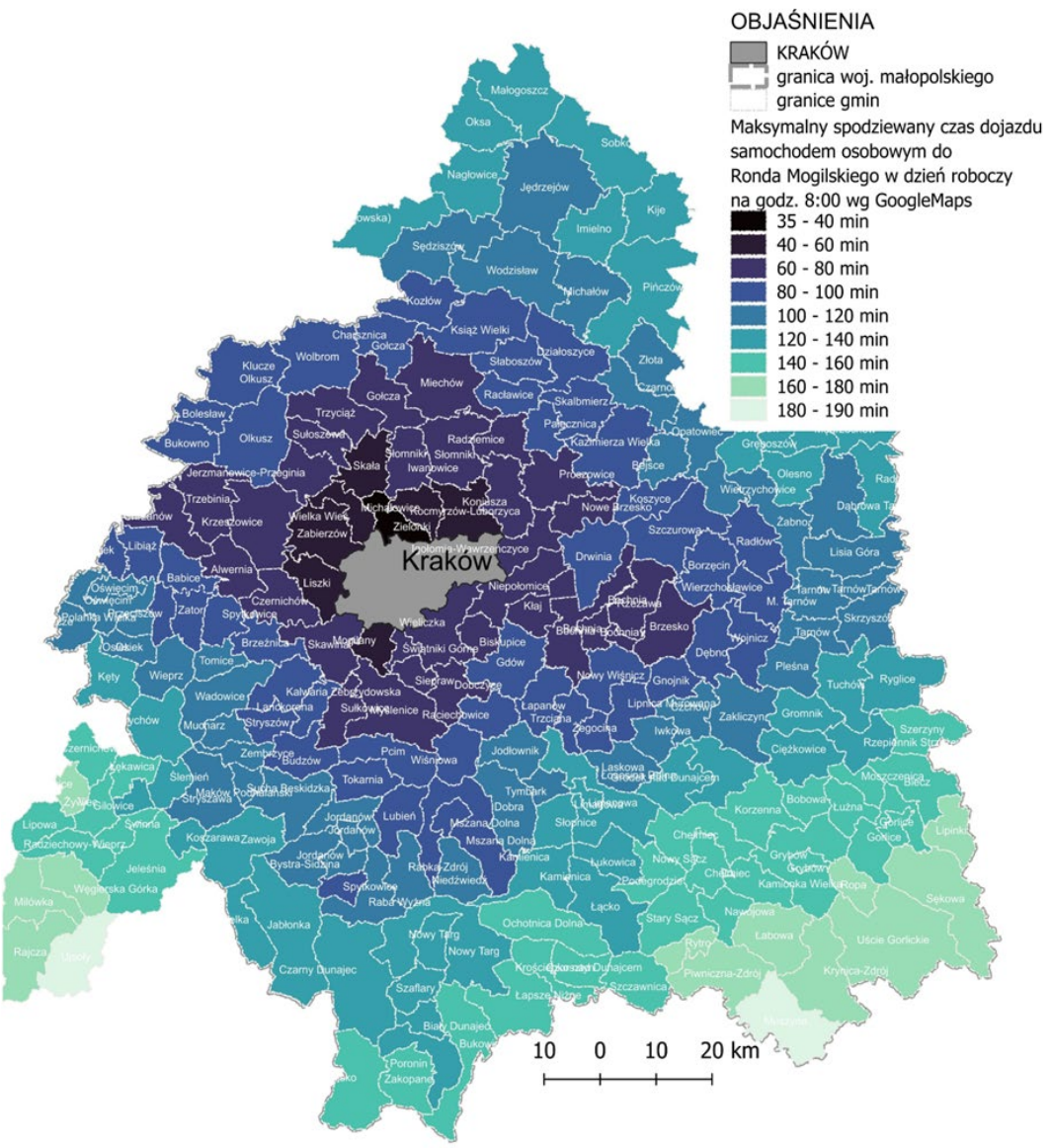
- przejazd drogami szybkiego ruchu (podwyższona prędkość, wyższe parametry techniczne jak np. liczba pasów ruchu) – w szczególności w przypadku gmin wzdłuż autostrady A4 (dzięki autostradzie minimalny spodziewany czas dojazdu z gmin Małopolski wysuniętych najbardziej na wschód może wynosić ok. 60 min);
- położenie danej miejscowości względem Ronda Mogilskiego (ze względu na kształt granic administracyjnych Krakowa łatwiej (tj. krótszą trasą) można dostać się do wyznaczonego punktu referencyjnego z gmin północnych aniżeli z gmin położonych na północnym wschodzie od granic administracyjnych Krakowa (np. odległość w linii prostej do gminy Zielonki z Ronda Mogilskiego jest mniejsza, niż do wschodniej granicy Krakowa).



Rycina 16. Minimalny spodziewany czas dojazdu z miejscowości – siedzib gmin – do Ronda Mogilskiego w Krakowie, w dniu roboczym, na godz. 8:00

Źródło: Opracowanie własne na podstawie GoogleMaps.

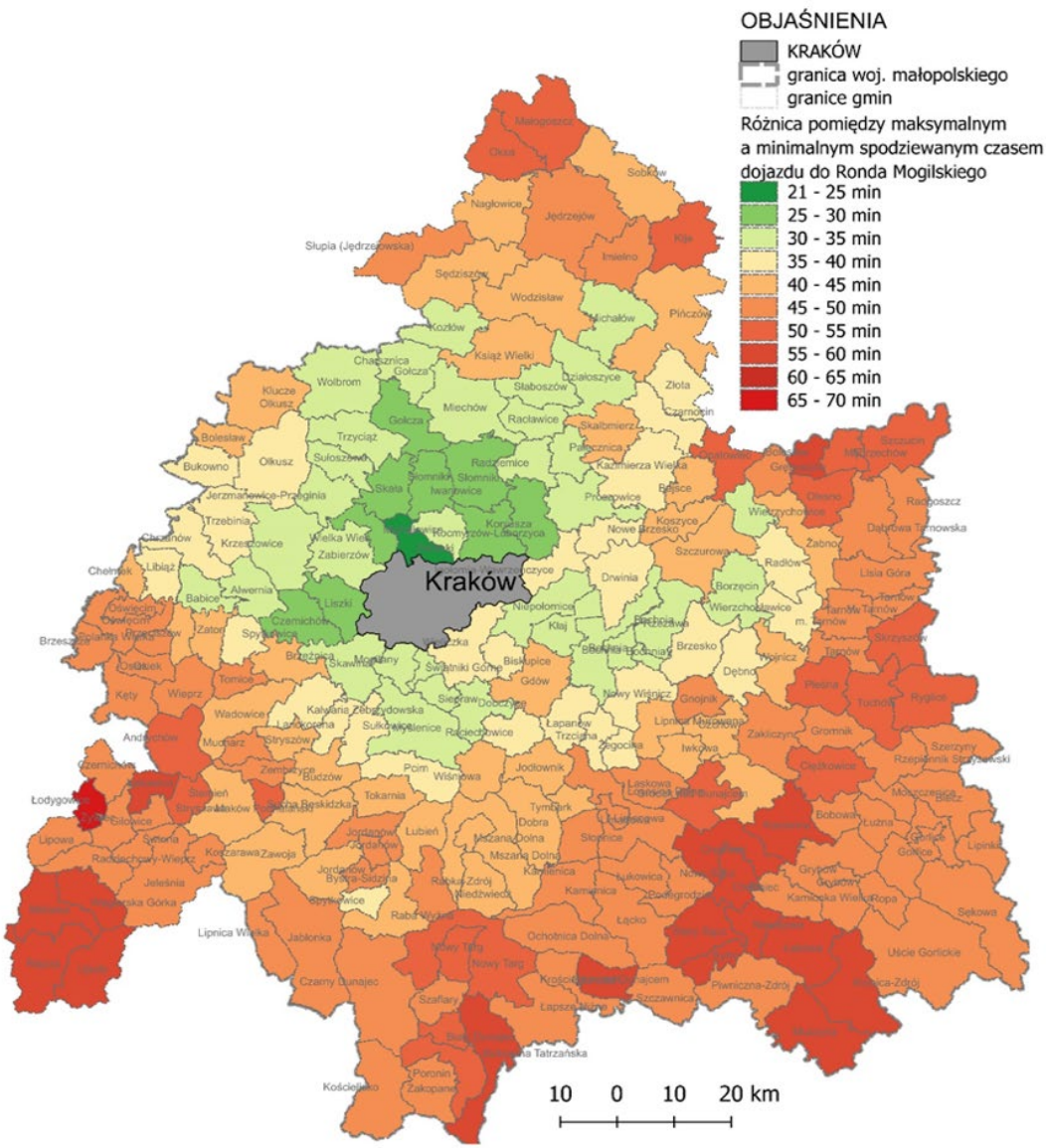
Przy wykorzystaniu wyżej opisanej metodyki sprawdzono także maksymalny spodziewany czas osiągnięcia punktu referencyjnego z miejscowości gminnych, w typowy dzień roboczy, z założeniem dojazdu na godz. 8:00. Różnica pomiędzy minimalnym i maksymalnym spodziewanym czasem wynika przede wszystkim ze zmiennych warunków na drodze i kongestii (czas przejazdu może wahać się dobowo, w zależności od dnia tygodnia, pory roku i sytuacji pogodowej). Rozpatrując maksymalny spodziewany czas dojazdu da się zauważyć, że izochrony gminy Zielonki i Michałowice, które w poprzedniej części analizy charakteryzowały się najkrótszym czasem dojazdu, w przypadku maksymalnego czasu znalazły się w bardziej licznym gronie gmin, tj. z Kocmyrzowem-Luborzycą, Skałą, Wielką Wsią, Zabierzowem, Liszkami i Mogilanami. Jak widać najkrótszym maksymalnym spodziewanym czasem dojazdu charakteryzują się gminy położone na północ i północny zachód od granic administracyjnych Krakowa.



Rycina 17. Maksymalny spodziewany czas dojazdu z miejscowości – siedzib gmin – do Ronda Mogilskiego w Krakowie, w dniu roboczym, na godz. 8:00

Źródło: Opracowanie własne na podstawie GoogleMaps.

Istotnym czynnikiem w kontekście systemów transportowych, który może wpływać na dobór miejsca zamieszkania, jest niezawodność, rozumiana jako pewność osiągnięcia celu podróży w zakładanym czasie. Aby sprawdzić charakterystykę dojazdu do Krakowa w tym aspekcie, porównano maksymalny spodziewany czas dojazdu do Ronda Mogilskiego z minimalnym spodziewanym czasem dojazdu. Na tej podstawie otrzymano wskaźnik niepewności (wyrażony tu w minutach), który należy brać pod uwagę przy planowaniu podróży samochodem osobowym w rejon II obwodnicy. Różnice w minimalnym i maksymalnym spodziewanym czasie dojazdu najmniejsze są w przypadku gmin położonych na północ Krakowa. Da się także zauważyć wpływ autostrady A4 na ten aspekt.



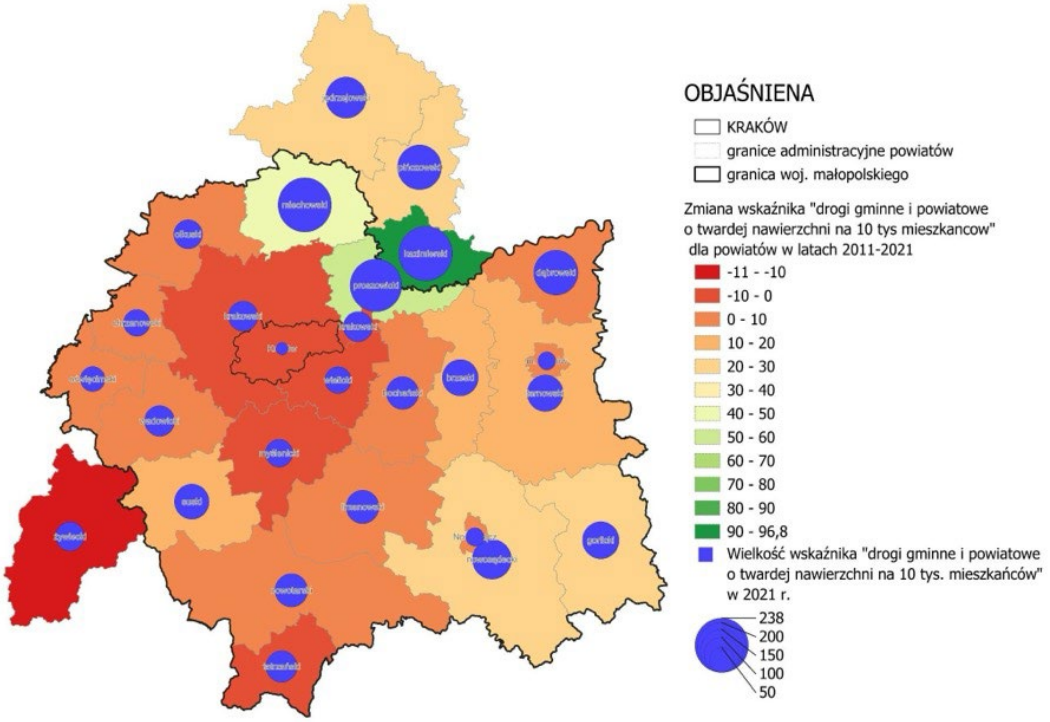
Rycina 18. Różnica pomiędzy maksymalnym i minimalnym spodziewanym czasem dojazdu z miejscowości – siedzib gmin – do Ronda Mogilskiego w Krakowie, w dniu roboczym, na godz. 8:00

Źródło: Opracowanie własne na podstawie GoogleMaps.

W kontekście rozwoju układu drogowego związanego z rozwojem struktur osadniczych, przeanalizowano wskaźniki dotyczące dróg gminnych i powiatowych (czyli zgodnie z hierarchizacją układu drogowo-ulicznego tych, które obsługują ruch lokalny i ewentualnie regionalny). Przeanalizowane zostały wartości wskaźnika w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców dla lat 2011 i 2021 oraz wartość wskaźnika w przeliczeniu na 100 km^2.

Wskaźnik w odniesieniu do liczby mieszkańców pozwala wnioskować o stopniu rozwoju infrastruktury drogowej względem wielkości napływu nowych mieszkańców (w przypadku gmin ościennych względem Krakowa mamy do czynienia z procesami suburbanizacyjnymi), natomiast w odniesieniu do powierzchni, pozwala wnioskować o gęstości sieci dróg utwardzonych w danej gminie. Należy mieć jednak na względzie, że w przypadku analizy dróg z kategorii utwardzonych, na wielkość wskaźnika ma wpływ nie tylko wprost rozbudowa i modernizacja dróg (wzrosty wskaźnika), ale także pojawianie się w przestrzeni dróg nieutwardzonych np. do nowych zabudowań (spadki wskaźnika) i intensyfikacja zabudowy wzdłuż dróg istniejących (spadki wskaźnika).

Rozpatrując wskaźnik „drogi gminne i powiatowe o twardej nawierzchni” w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców, w przypadku Krakowa i powiatów ościennych można zauważyć, że odnotowano spadek (o maksymalnie 10 jednostek), natomiast w przypadku wskaźnika odnoszącego się do powierzchni – wzrost (do 10 jednostek, a w przypadku powiatu wielickiego – do 20). Widać więc, że dla tego obszaru, pomimo rozwoju przestrzennego w zakresie gęstości sieci dróg o nawierzchni twardej, wzrost liczby mieszkańców jest na tyle istotny, że nie pozwala „nadążyć” z wyrównywaniem się wartości obu wskaźników.



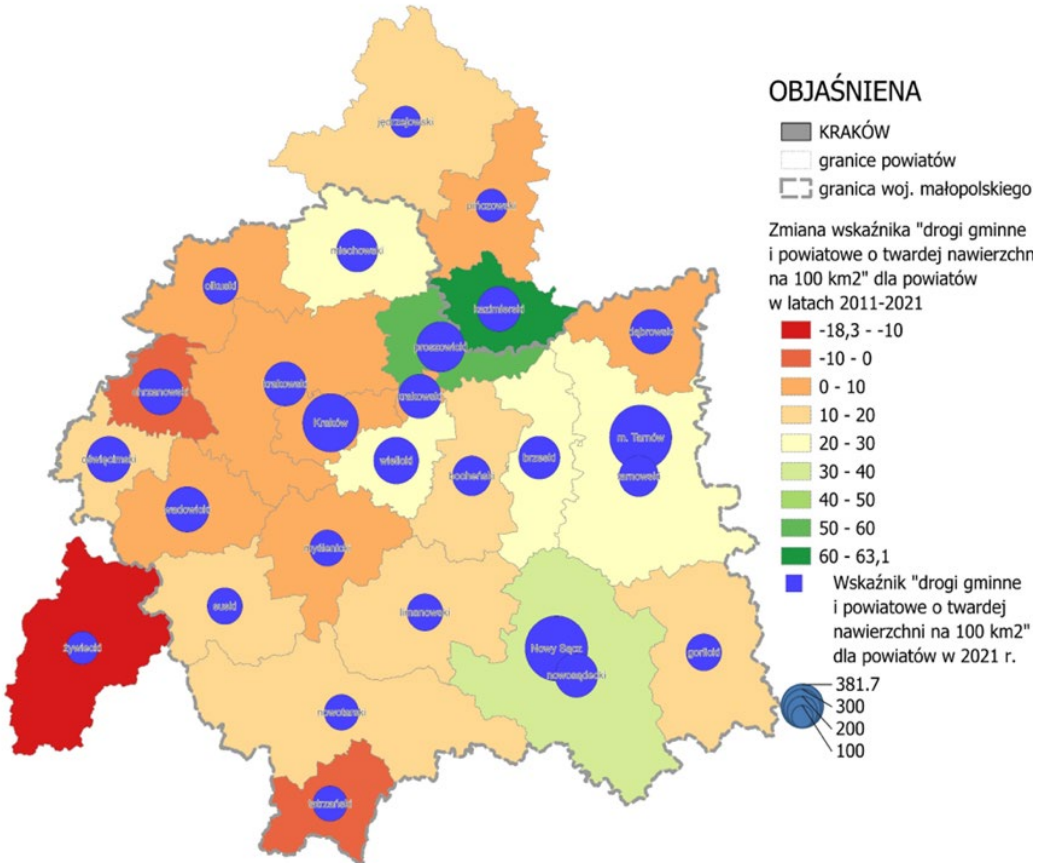
Rycina 19. Wielkość wskaźnika „drogi gminne i powiatowe o twardej nawierzchni na 10 tys. mieszkańców” w 2021 r. w odniesieniu do powiatów oraz dynamika zmian w porównaniu do 2011 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Inna sytuacja została zaobserwowana dla powiatów, które są zlokalizowane na północny wschód od granic administracyjnych Krakowa. Szczególnie w powiecie kazimierskim, proszowickim i miechowskim, widać wzrost wskaźnika w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców, co mogłoby oznaczać pośrednio spadek liczby ludności, jednakże w powiązaniu ze wskaźnikiem powierzchniowym wskazuje na poprawę stanu dróg w obszarze.

Biorąc pod uwagę, że tereny komunikacji stanowią tylko jedną z pożądanych funkcji użytkowania obok terenów mieszkaniowych, usługowych, przemysłowych, rekreacyjnych, zielonych i in.), można stwierdzić, że im większa wartość analizowanego wskaźnika na jednostkę powierzchni, tym dany obszar będzie charakteryzował się coraz większymi barierami rozwojowymi w zakresie powstawania nowych połączeń i powiązań drogowych implikującymi np. konieczność stosowania rozwiązań wielopoziomowych w przypadku stwierdzenia konieczności dalszej rozbudowy układów drogowych[40].

[40] Należy mieć na uwadze, że postępująca rozbudowa układów drogowych, w szczególności w obszarach zurbanizowanych, nie zawsze będzie czynnikiem prorozwojowym.

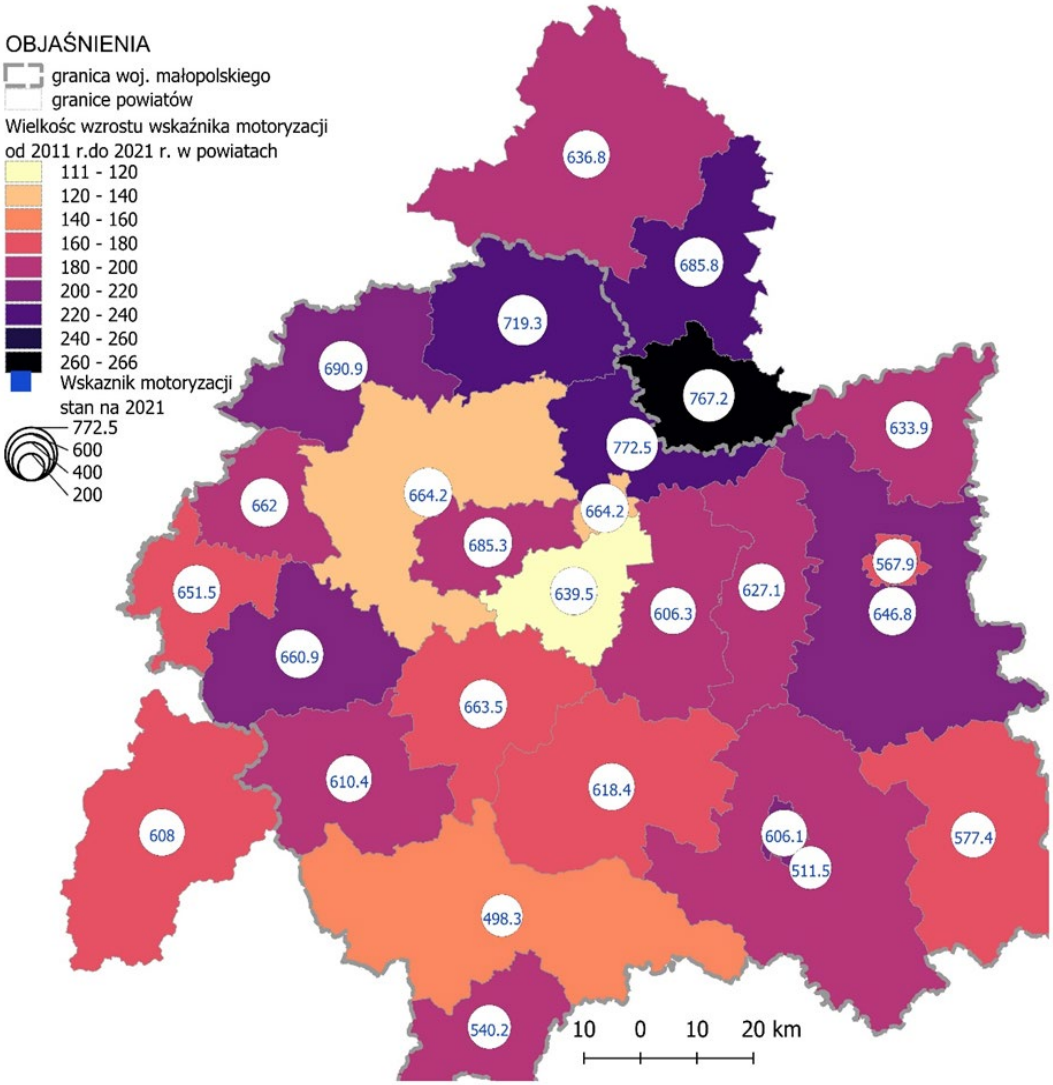


Rycina 20. Wielkość wskaźnika „drogi gminne i powiatowe o twardej nawierzchni na 100 km^2" w 2021 r. oraz w porównaniu do 2011 r., na poziomie powiatów

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W kontekście transportu indywidualnego i trendów w zakresie posiadania samochodów osobowych w metropolii (i obszarze przyległym), przeanalizowano bezwzględną zmianę wielkości wskaźnika motoryzacji (rozumianego jako liczba samochodów osobowych[41] na 1 000 ludności) pomiędzy 2011 r. i 2021 r. Na poniższym schemacie przedstawiono także informację o wielkości wskaźnika w 2021 r. Największy wzrost w liczbie zarejestrowanych pojazdów odnotowano w powiatach położonych na północny wschód od Krakowa, w szczególności w powiecie kazimierskim, gdzie również wartość wskaźnika dla 2021 r. była najwyższa. Dla pozostałych powiatów położonych wokół Krakowa można uznać, że wielkości wskaźnika mają tożsamy rząd wielkości, a poziom wzrostu, rozpatrując ogółem najbliższe sąsiedztwo (powiat krakowski i powiat wielicki), jest umiarkowany.

[41] Według danych CEPIK, źródło danych BDL GUS.



Rycina 21. Wskaźnik motoryzacji w 2021 r. oraz w porównaniu do 2011 r., na poziomie powiatów

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W kontekście badań wskaźnika motoryzacji, interesującym zjawiskiem są różnice pomiędzy ogólnodostępnymi bazami danych GUS a informacjami wynikającymi z przeprowadzonych Kompleksowych Badań Ruchu (KBR)[42]. Zgodnie z badaniami ankietowymi przeprowadzonymi w 2023 r. wskaźnik motoryzacji dla Krakowa to 312,43 s.o./1 000 mieszkańców, dla gmin stowarzyszonych w SMK to 386,07 s.o./1 000 mieszkańców, a dla pozostałych badanych gmin to 357,70 s.o./1 000 mieszkańców[43]. Można więc zauważyć, że rzeczywisty wskaźnik motoryzacji jest tu ok. 40-50% niższy niż ten wynikający z danych na podstawie bazy CEPiK. Jest to spowodowane w szczególności różnicą pomiędzy faktycznie użytkowanymi/posiadanymi pojazdami w gospodarstwach domowych,

[42] Zakres terytorialny: Kraków, Biskupice, Czernichów, Igołomia-Wawrzeńczyce, Kocmyrzów-Luborzyca, Liszki, Drwina, Kłaj, Gdów, Dobczyce, Siepraw, Myślenice, Michałowice, Mogilany, Niepołomice, Skawina, Świątniki Górne, Wieliczka, Wielka Wieś, Zabierzów, Zielonki, Koniusza, Proszowice, Nowe Brzesko, Sułkowice, Lanckorona, Kalwaria Zebrzydowska, Brzeźnica, Spytkowice, Alwernia, Krzeszowice, Jerzmanowice-Przeginia, Sułoszowa, Skała, Iwanowice, Słomniki.

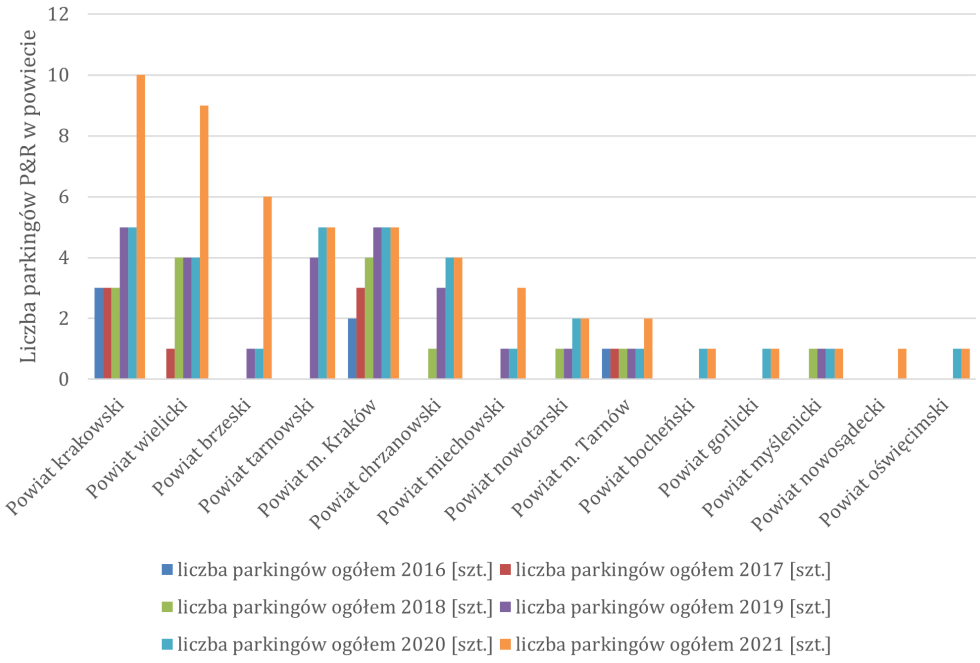
[43] Źródło: Kompleksowe Badania Ruchu 2023, raport: „Gospodarstwa domowe", materiał udostępniony przez Wydział Gospodarki Komunalnej i Klimatu Urzędu Miasta Krakowa.

a pojazdami, dla których nie dopełniono odpowiednich formalności (np. wyrejestrowania), kwestie leasingowania pojazdów i in.[44]

Parkingi Park&Ride

Parkingi typu Park&Ride (Parkuj i Jedź) są ważnym elementem integracji międzygałęziowej pomiędzy transportem indywidualnym i transportem zbiorowym. Z założenia, celem powstawania tego typu parkingów jest umożliwienie dogodnego pozostawienia samochodu osobowego w celu kontynuowania podróży do miasta centralnego wysokosprawnym środkiem transportu zbiorowego, co pozwala zaoszczędzić czas zarówno pojedynczego użytkownika, jak również straty czasu ogółem na sieci drogowej poprzez redukcję liczby poruszających się samochodów.

W ostatnich latach w metropolii krakowskiej i obszarze przyległym obserwuje się wzrost liczby oddania do użytkowania tego typu inwestycji.



Wykres 6. Liczba parkingów P&R w województwie małopolskim w powiatach, w latach 2016-2021

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

Najwięcej parkingów P&R znajduje się w powiecie krakowskim – 10 szt. (jest to jednak także największy w powierzchniowo powiat w metropolii). Na drugim miejscu pod tym względem uplasował się powiat wielicki, a dalej brzeski. W Krakowie, na koniec 2022 r. funkcjonowały parkingi dysponujące łącznie 873 miejscami postojowymi[45].

Biorąc pod uwagę natężenie ruchu pojazdów (m.in. wykazane na podstawie GPR) oraz pojemności tego typu parkingów w metropolii krakowskiej, obecny wpływ systemu P&R na warunki podróżowania w Krakowie jest pomijalny. Wskazany jest rozwój systemu parkingowego, poprzedzony analizami lokalizacyjnymi w celu zapewnienia jak najwyższej efektywności i wykorzystania parkingów. Atrakcyjność korzystania z P&R zależy także od oferty transportu zbiorowego.

[44] Polska Izba Motoryzacji, za wynikami badań Instytutu Badań Rynku Motoryzacyjnego: https://pim.pl/martwe-dusze-nadal-problemem-cepik.
[45] Raport o stanie gminy 2022.

2.3.2. Transport zbiorowy

Transport kolejowy

Głównym punktem na kolejowej mapie Małopolski jest tzw. Krakowski Węzeł Kolejowy. Węzeł łączy:

- linię kolejową nr 8 (relacja Warszawa Zachodnia – Kraków Główny; o znaczeniu państwowym – prowadzi wszystkie rodzaje ruchu: od lokalnego i regionalnego pasażerskiego, przez dalekobieżny po towarowy);
- linię kolejową nr 91 (relacja Kraków Główny – Medyka (Gr); o znaczeniu państwowym – fragment III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego i międzynarodowej linii E30; regionalnie stanowi transportową oś kolejową aglomeracyjną z Tarnowa; oprócz ruchu pasażerskiego prowadzi również ruch towarowy);
- linię 629 (odcinek Kraków Główny – Kraków Bieżanów; dodatkowe tory szlakowe wzdłuż linii 91);
- linię kolejową nr 118 (relacja Kraków Główny – Kraków Lotnisko; obsługuje w szczególności port lotniczy Kraków-Balice);
- linię kolejową nr 133 (relacja Dąbrowa Górnicza Ząbkowice – Kraków Główny; na odcinku od Jaworzno Szczakowa stanowi odcinek międzynarodowej linii E30; ponadregionalnie łączy Małopolskę ze Śląskiem).

Ponadto do miasta Krakowa dobiegają:

- linia kolejowa nr 94 (relacja Kraków Płaszów – Oświęcim; o znaczeniu państwowym; dominuje ruch pasażerski na odcinku Kraków Bonarka – Skawina);
- linia kolejowa nr 95 (relacja Kraków Mydlniki – Podłęże, tzw. „duża obwodowa”);
- linia kolejowa nr 109 (relacja Kraków Bieżanów – Wieliczka Rynek Kopalnia).

Rycina 22. Tory kolejowe w województwie małopolskim i obszarze przyległym, z uwzględnieniem podziału na eksploatowane i nieczynne

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDOT.

Pod względem gęstości linii kolejowych widać w województwie małopolskim wyraźne różnice pomiędzy zarówno północną i południową jak i wschodnią i zachodnią częścią województwa. Linie kolejowe koncentrują się przede wszystkim w promienistym przebiegu do Krakowa, z wyraźnie bardziej gęstą siecią w północno-zachodniej części analizowanego obszaru, stąd tylko z tych rejonów oraz z kierunku Tarnowa kolej może być alternatywą w dojazdach do miasta wojewódzkiego. Powyższe widać także po układzie Szybkich Linii Aglomeracyjnych – linii kolejowych organizowanych przez Województwo Małopolskie (realizacja zadań określonych w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym), obsługiwanych przez Koleje Małopolskie sp. z o. o. Linie mają charakter promienisty, dochodzący do miasta centralnego – Krakowa.

Obecnie funkcjonują 3 linie SKA:

- SKA 1: Kraków Lotnisko/Airport – Kraków Główny – Wieliczka Rynek – Kopalnia;
- SKA 2: Kraków Główny – Miechów – Sędziszów;
- SKA 2: Kraków Główny – Skawina – Spytkowice – Oświęcim;
- SKA 3: Kraków Główny – Tarnów;
- SKA 3: Kraków Główny – Trzebinia – Oświęcim.

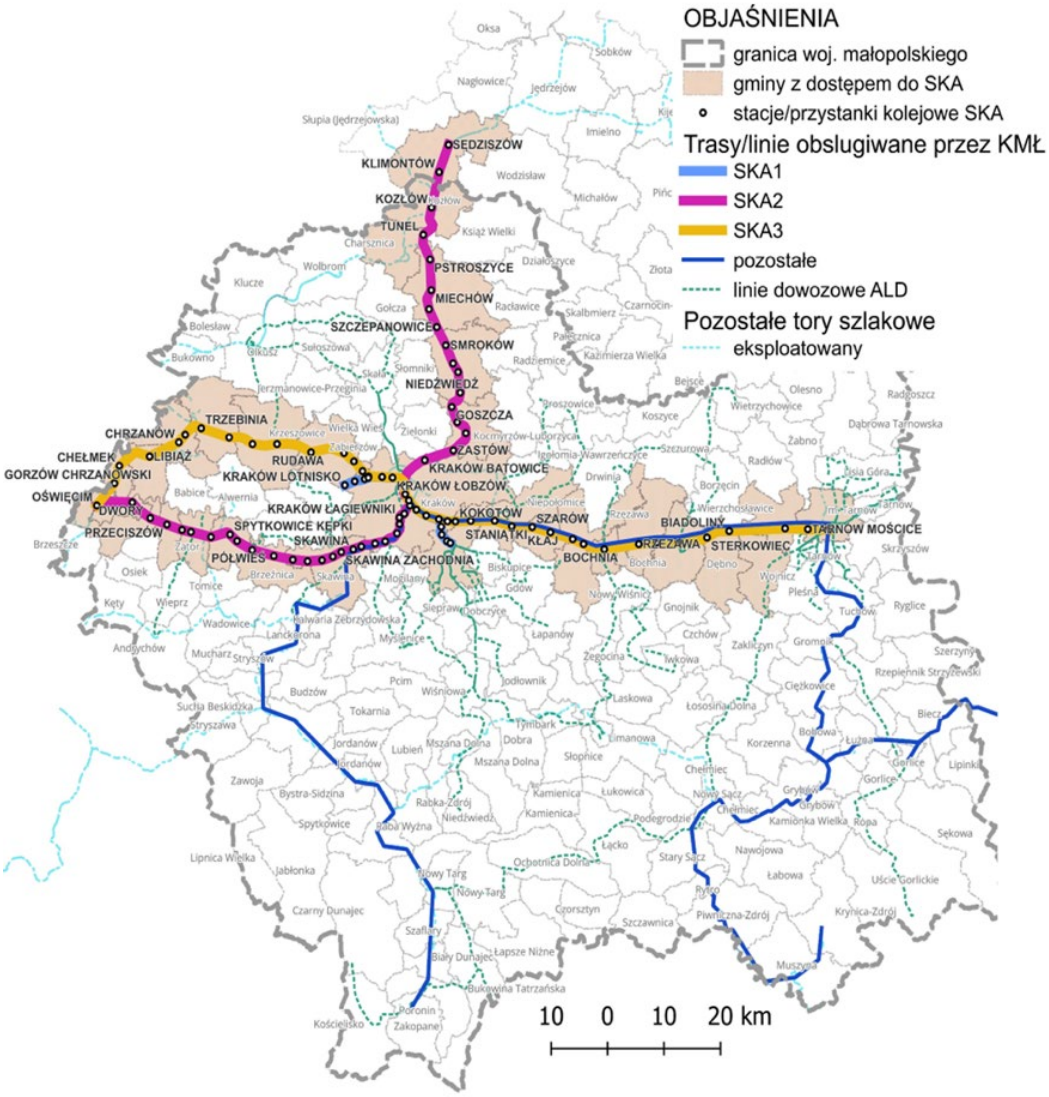
Interwał kursowania pociągów SKA w godzinach szczytu to ok. 30 min, a poza godzinami szczytu ok 1 h.

Do linii kolejowych w Małopolsce organizowane są także Autobusowe Linie Dowozowe (ALD). Jak widać na przedstawionym schemacie, linie ALD dowożą pasażerów przede wszystkim do linii SKA – pozostałe połączenia kolejowe mają więc obecnie zakładane marginalne znaczenie w obsłudze codziennego ruchu pasażerskiego w aglomeracji.

Na poniższym schemacie przedstawiono przebiegi linii SKA oraz pozostałych linii, obsługiwanych przez spółkę Koleje Małopolskie. Założono, że w związku z faktem, iż 100% udziałów spółki posiada Samorząd Województwa Małopolskiego, a Spółka została powołana w celu „świadczenia usług użyteczności publicznej w zakresie transportu publicznego poprzez zapewnienie efektywnej organizacji i funkcjonowania pasażerskiego ruchu kolejowego na terenie województwa małopolskiego”[46], to przy obecnych możliwościach technicznych i organizacyjnych układ linii odpowiada największemu popytowi na transport kolejowy w regionie (ukierunkowany na dojazdy do Krakowa).

Gminy obsługiwane przez linie SKA mają dostęp do wysokosprawnego środka transportu (kolej), przez co mogą być atrakcyjniejsze pod względem osadniczym w porównaniu do gmin bez przystanków kolejowych w odległości atrakcyjnego dojścia (lub dojazdu do parkingu P&R).

[46] https://kolejemalopolskie.com.pl/pl/o-spolce/o-nas.



Rycina 23. Linie kolejowe obsługiwane przez Koleje Małopolskie sp. z o.o. ze szczególnym uwzględnieniem Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej wraz z Autobusowymi Liniami Dowozowymi (ALD)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UMWM.

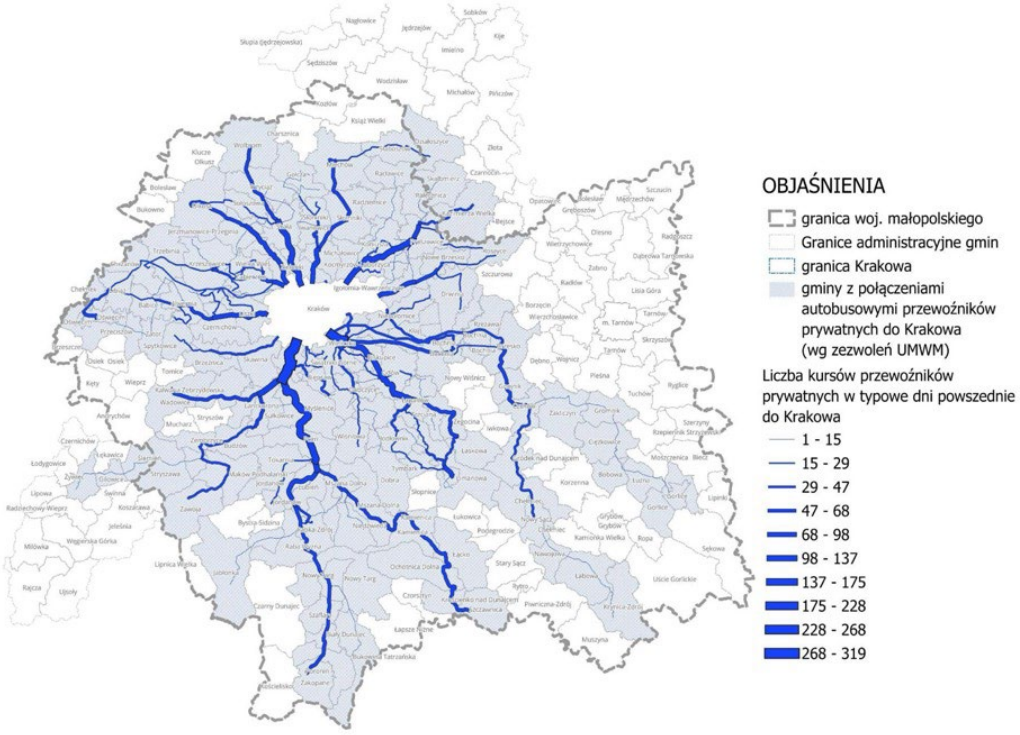
Połączenia autobusowe przewoźników prywatnych

Funkcjonowanie transportu zbiorowego w Małopolsce w dużej mierze opiera się na działalności przewoźników prywatnych – w szczególności w odniesieniu do transportu na większe odległości (do miasta centralnego, w przypadku braku dostatecznej liczby połączeń i/lub infrastruktury kolejowej).

Wstęgi na poniższej ilustracji przedstawiają liczbę kursów przewoźników prywatnych w dobie w typowy dzień roboczy w jedną stronę (do Krakowa). Analizę wykonano na podstawie rozkładów jazdy udostępnianych przez Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie oraz Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego[47]. Trasy zostały prowadzone w oparciu o lokalizacje przystanków

[47] Niewykluczone, że zezwolenia na obsługę linii przez/do Krakowa zostały wydane również przez urzędy marszałkowskie innych województw (w przypadku gdy linia obsługuje dwa lub więcej województw), jednakże założono, że w kontekście obsługi transportowej metropolii krakowskiej, zgromadzone dane z Małopolski będą odzwierciedlały w sposób miarodajny skalę analizowanego zjawiska.

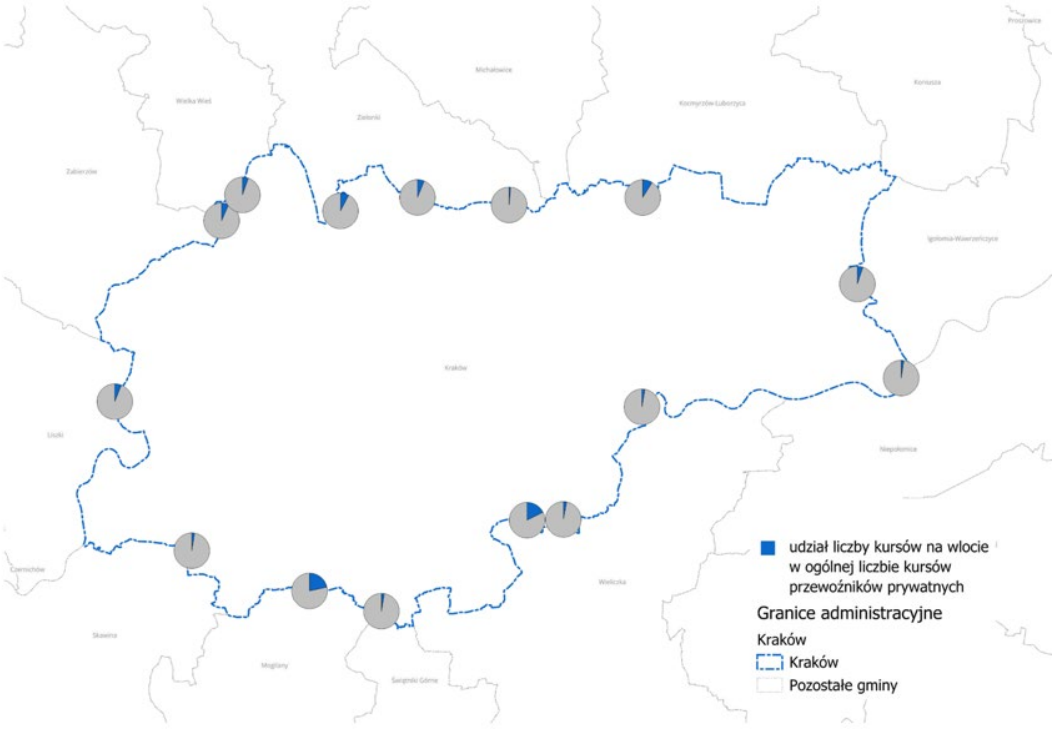
udostępnionych w BDOT. W przebiegu linii autobusowych prywatnych przewoźników widać wpływ linii kolejowej w kierunku Tarnowa – połączenia autobusowe nie wydają się być alternatywą dla LK91.



Rycina 24. Liczba kursów w typowy dzień roboczy w jedną stronę i zasięg terytorialny w odniesieniu do gmin dla linii autobusowych przewoźników prywatnych z relacją do Krakowa

Źródło: Opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy udostępnianych przez UMWM (dostęp: wrzesień 2023).

Udział liczby kursów na wlotach wzdłuż wschodniej, północnej i zachodniej granicy Krakowa jest równomierny (z wyjątkiem wlotu od strony DW776 (gminy Kocmyrzów-Luborzyca), natomiast z kierunku południowego widać wyraźną dominacją wlotu ul. Zakopiańskiej i wlotu ul. Wielickiej.



Rycina 25. Struktura obciążenia wlotów do Krakowa w typowy dzień roboczy w odniesieniu do kursów autobusowych przewoźników prywatnych (w jedną stronę) linii transportowych z relacją do Krakowa

Źródło: Opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy udostępnianych przez UMWM (dostęp: wrzesień 2023).

W celu zbadania dostępności przestrzennej do przystanków obsługiwanych przez połączenia autobusowe prywatnych przewoźników wykorzystano metodę poligonów Woronoja[48]. Polega ona na podziale przestrzeni na części w oparciu o zadane punkty (węzły) referencyjne w taki sposób, że punkty znajdujące się wewnątrz danego poligonu znajdują się bliżej węzła zlokalizowanego w tymże poligonie, niż jakiegokolwiek innego poligonu[49]. Poniższy schemat stworzony został na podstawie lokalizacji przystanków (zagregowanych do zespołów przystankowych – tu: przystanki o tej samej nazwie), na podstawie danych BDOT i wykonanej analizy dot. prowadzenia linii przewoźników prywatnych.

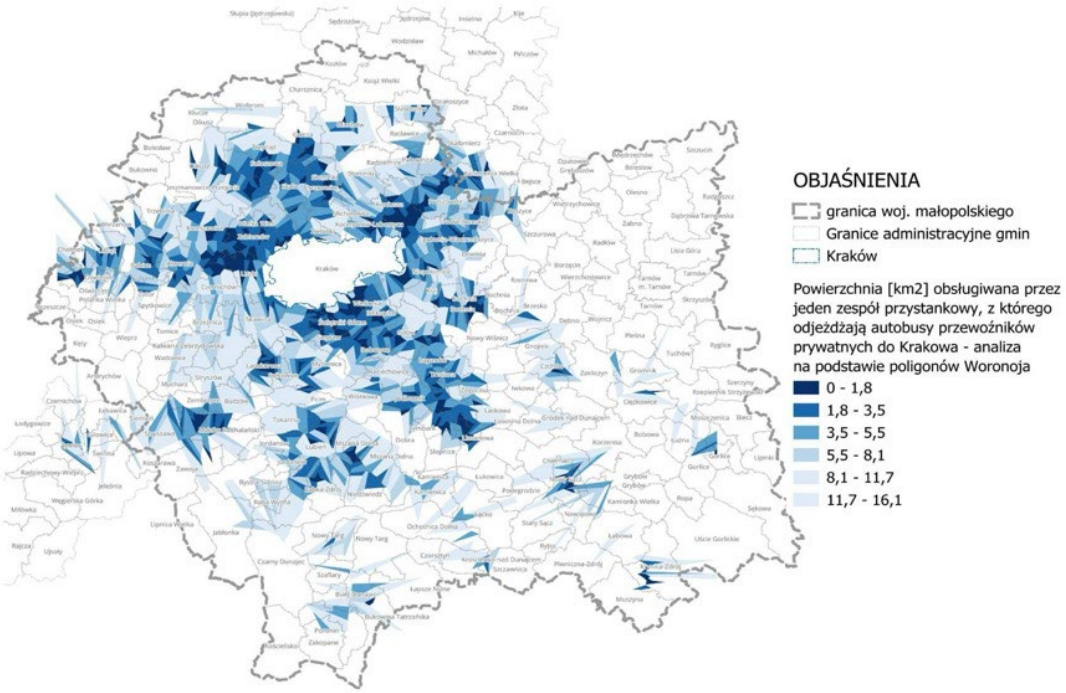
Im mniejszy wyznaczony obszar (jednocześnie im ciemniejszy na ilustracji) tym dany przystanek obsługuje mniejszy obszar, tj. dostępność przestrzenna jest wyższa[50].

Najlepszą dostępnością przystanków charakteryzują się szczególnie gminy: Świątniki Górne, Wieliczka, Zabierzów, Koniusza. Pomimo dużej liczby kursów prowadzonych przez m.in. Mogilany, Myślenice, Pcim, nie są to gminy o największej dostępności – kursy prowadzone są tam w ciągu głównych dróg, bez penetracji przyległych obszarów, a wiele z nich ma charakter tranzytowy (mniejsza gęstość siatki linii komunikacyjnych).

[48] J. Jaworska, E. Łaszkiewicz, E. Modranka, 2014, Dane przestrzenne – podstawowe zagadnienia. [w:] J. Suchecka (red.), Statystyka przestrzenna. Metody analiz struktur przestrzennych, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa, s. 71–73.

[49] W. Kisiała, M. Rudkiewicz, 2017, Zastosowanie diagramu Woronoja w badaniu przestrzennych wzorców rozmieszczenia i dostępności sklepów dyskontowych, Przegląd Geograficzny, 89, 2, s. 187–212.

[50] Nie brano pod uwagę liczby kursów, a sam fakt występowania przystanku obsługującego relację do miasta centralnego.



Rycina 26. Dostępność przestrzenna (poligony Woronoja) zespołów przystankowych obsługujących linie przewoźników prywatnych relacji do Krakowa

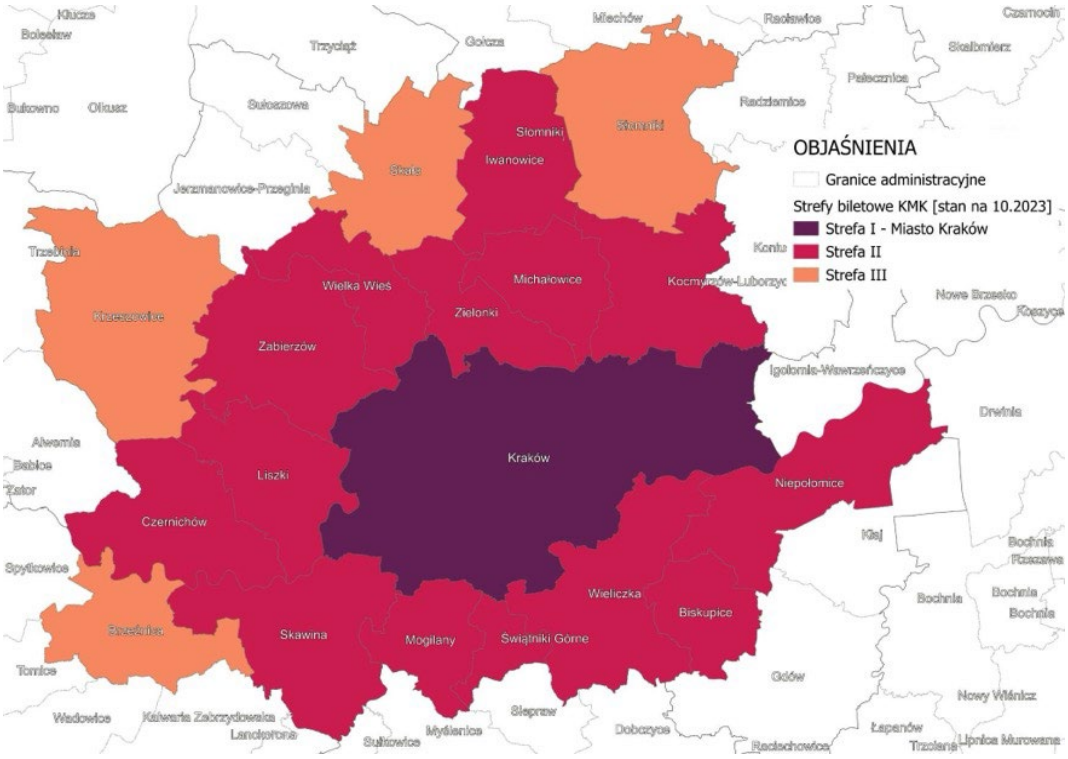
Źródło: Opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy udostępnianych przez UMWM (dostęp: wrzesień 2023), danych BDOT i OpenStreetMap.

Komunikacja Miejska w Krakowie

Transport autobusowy funkcjonuje w okolicach Krakowa (i w samym mieście) także w podsystemie transportu publicznego – jako linie aglomeracyjne w systemie Komunikacji Miejskiej w Krakowie (KMK). Organizatorem i zarządzającym tych przewozów jest Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie[51]. Połączenia o charakterze użyteczności publicznej w gminach ościennych są realizowane na podstawie porozumień międzygminnych. Częstotliwości kursowania poszczególnych linii są zróżnicowane. Jako założenie dla ogółu linii można przyjąć, że w godzinie szczytu kursy odbywają się co ok. 30-60 min, jednakże od tak wyznaczonej reguły są wyjątki (zarówno z większym interwałem, jak również niższym np. w przypadku aglomeracyjnej linii przyspieszonej 304 do Wieliczki, która kursuje co 10 min przez większość dnia). Całość systemu (suma w mieście i aglomeracji) obsługiwana jest 725 autobusami i 315 pociągami tramwajowymi[52].

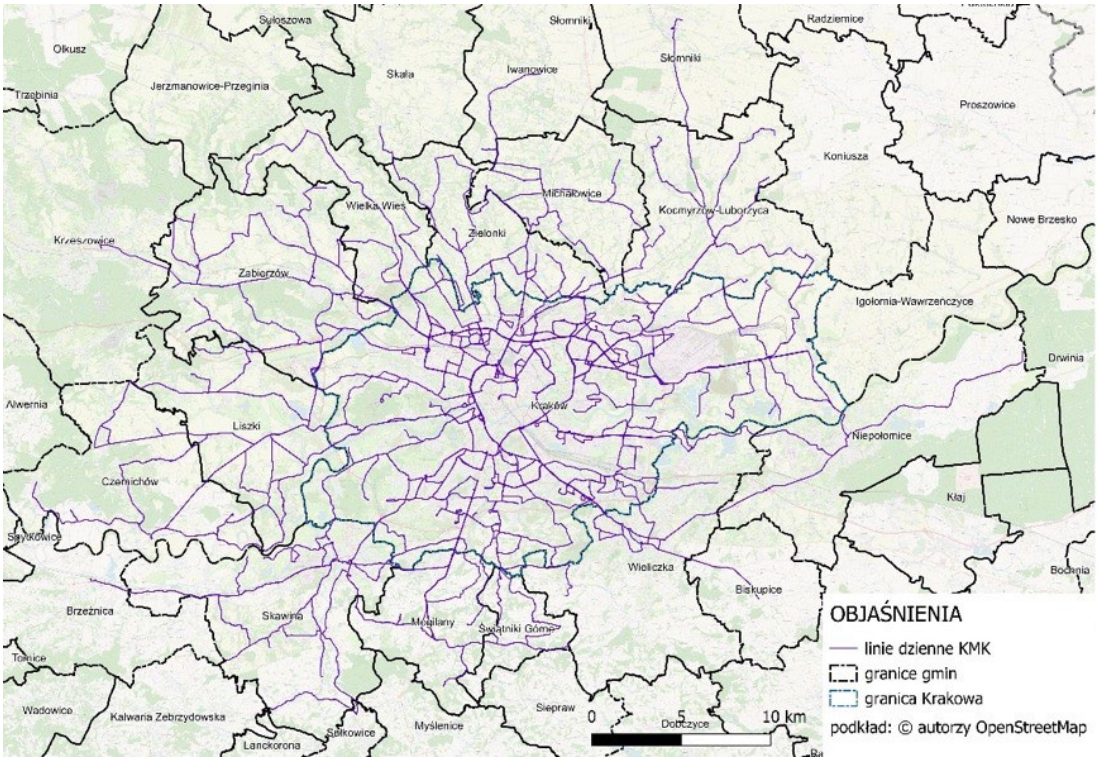
Obszar funkcjonowania systemu KMK podzielony jest na strefy taryfowo-biletowe, dla których głównymi regulacjami są wysokości cen biletów na przejazd. W ramach systemu, poza standardowymi ulgami ustawowymi, stosowane są także bezpłatne przejazdy w roku szkolnym dla uczniów szkół podstawowych funkcjonujących w obszarze objętym integracją międzygminną[53] tj.: Biskupice, Czernichów, Kocmyrzów-Luborzyca, Liszki, Michałowice, Mogilany, Niepołomice, Skawina, Świątniki Górne, Wieliczka, Wielka Wieś, Zabierzów, Zielonki.

[51] Na zasadach ujętych w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.
[52] Raport o stanie gminy 2022.
[53] Źródło: Wykaz szkół podstawowych oraz dotychczasowych gimnazjów prowadzonych na terenie gmin, które zawarły stosowne porozumienia z gmk; https://ztp.krakow.pl/wp-content/uploads/2023/10/wykaz_szkol_20231013.docx.



Rycina 27. Strefy taryfowe Komunikacji Miejskiej w Krakowie (stan na październik 2023)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie www.ztp.krakow.pl.



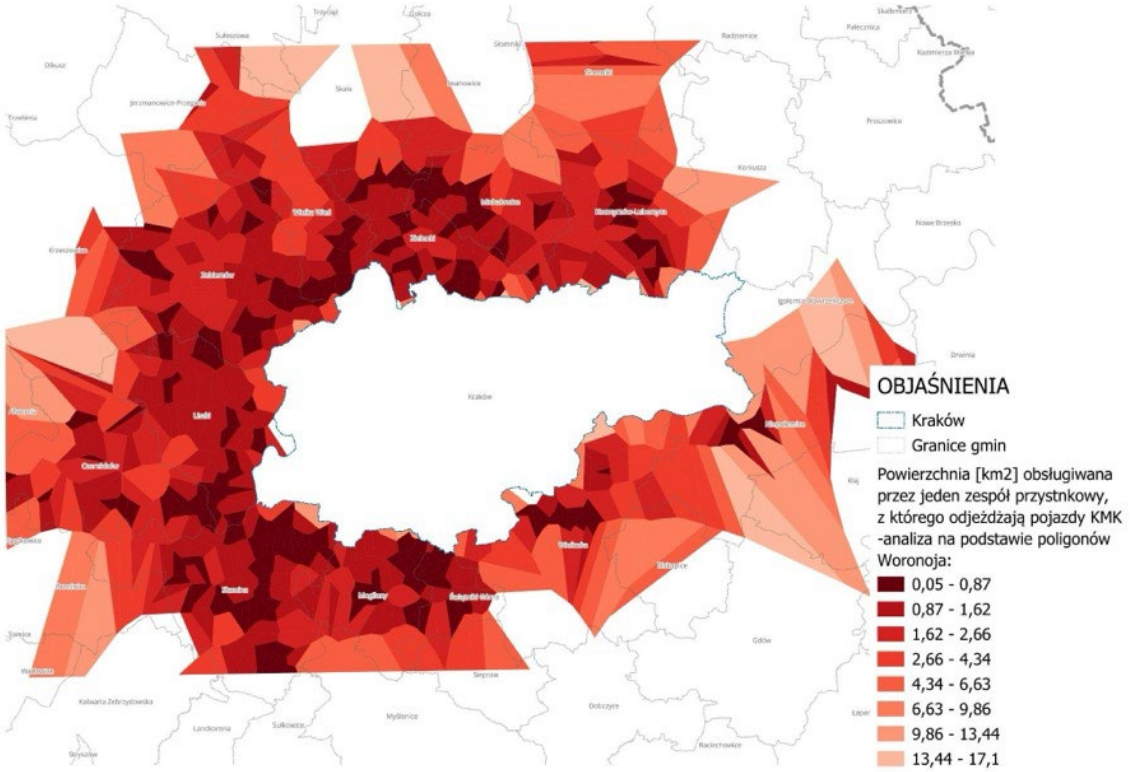
Rycina 28. Zasięg linii dziennych Komunikacji Miejskiej w Krakowie (stan na październik 2023)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie www.ztp.krakow.pl.

Podobnie jak dla przystanków obsługiwanych przez przewoźników prywatnych, tak i dla systemu KMK w aglomeracji wykonano analizę dostępności. Wykorzystano analogicznie metodykę poligonów Woronoja.

W porównaniu do wielkości obszarów wyznaczonych na podstawie zespołów przystankowych obsługiwanych przez prywatnych przewoźników, to obszary wyznaczone w oparciu o przystanki KMK są wyraźnie mniejsze – z reguły, gdy dana gmina jest obsługiwana przez KMK, to pokrycie liniami odpowiada najważniejszym ciągom komunikacyjnym.

Największą gęstością przystanków KMK charakteryzują się gminy: Zielonki, Michałowice (szczególnie w części zachodniej), Wielka Wieś (szczególnie w południowym fragmencie), Skawina i Mogilany (szczególnie północny fragment). Ze względu na brak zawartych stosownych porozumień międzygminnych najgorszy dostęp do KMK mają mieszkańcy gmin Igołomia-Wawrzeńczyce i Koniusza.



Rycina 29. Dostępność przestrzenna (poligony Woronoja) zespołów przystankowych obsługujących linie Komunikacji Miejskiej w Krakowie na obszarze aglomeracyjnym

Źródło: Opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy udostępnianych przez ZTP (stan na październik 2023), danych BDOT i OpenStreetMap.

Gminne systemy transportu publicznego

Wokół Krakowa niektóre z samorządów terytorialnych podjęły decyzję o rozwoju własnych systemów transportu publicznego – komunikacji gminnych:

- Wieliczka – Wielicka Komunikacja Miejska[54] została uruchomiona w 2018 r.; operatorem jest Wielicka Spółka Transportowa, która obsługuje 12 pojazdami 10 linii autobusowych, kursujących z Wieliczki Centrum do końcówek: „Brzegi pętla", „Dobranowice Szkoła", „Grabie pętla", „Golkowice pętla", „Janowice Szkoła", „Raciborsko pętla", „Węgrzce Wielkie pętla";

[54] Źródło: www.wieliczka.eu/pl/201834/0/wielicka-komunikacja-miejska.html.

- Skawina – organizuje 5 linii autobusowych[55] w relacjach: Skawina – Pozowice, Skawina Podgórki – Skawina Korabniki, Kopanka Ofiar Katynia – Skawina SCK – Skawina Korabniki, Skawina os. Willowe – Kopanka Ofiar Katynia, Skawina SCK – Jurczyce Dom Ludowy;
- Niepołomice – władze samorządowe organizują 4 linie[56] w relacjach: Chobot – Wola Batorska – Chobot, Niepołomice Dworzec – Wola Batorska P&R – Niepołomice Rynek (przez Jazy), Boryczów – Niepołomice Rynek, Podgrabie – Niepołomice – Suchoraba – Niepołomice – Podgrabie;
- Michałowice – samorząd zorganizował 4 linie[57] w relacjach: Górna Wieś – Łuczyce PKP, Wola Więcławska Wiejska – Mistrzejowice Pętla (Kraków), Wola Więcławska Wiejska – Michałowice P+R, Dziekanowice SKA – Michałowice P+R;
- Iwanowice – władze samorządowe organizują 5 linii z Michałowic[58] do miejscowości: Zagaje, Sułkowice, Grzegorzowice Wielkie, Władysław, Celiny;
- Wielka Wieś – organizuje linię City Bus, kursującą na trasie Czajowice – Bębło – Wierzchowie – Wielka Wieś – Szyce (Urząd Gminy) – Giebułtów (Kościół)[59];
- Zielonki – na terenie gminy zorganizowano 6 linii komunikacyjnych[60] w relacjach: Batowice Powstańców Wiadukt – Węgrzce Centrum Medyczne, Wola Zachariaszowska Pętla – Grębynice Mogiełki, Zielonki Słoneczna – Węgrzce Pętla, Michałowice Kwiaty Polne – Grębynice Pętla, Batowice Powstańców Wiadukt – Węgrzce Pętla, Zielonki Szkoła – Trojanowice Pętla.

Linie zaspokajają przede wszystkim potrzeby transportowe mieszkańców gmin w zakresie komunikacji wewnątrzgminnej jak również dowozu do węzłów transportowych (niekiedy w Krakowie).

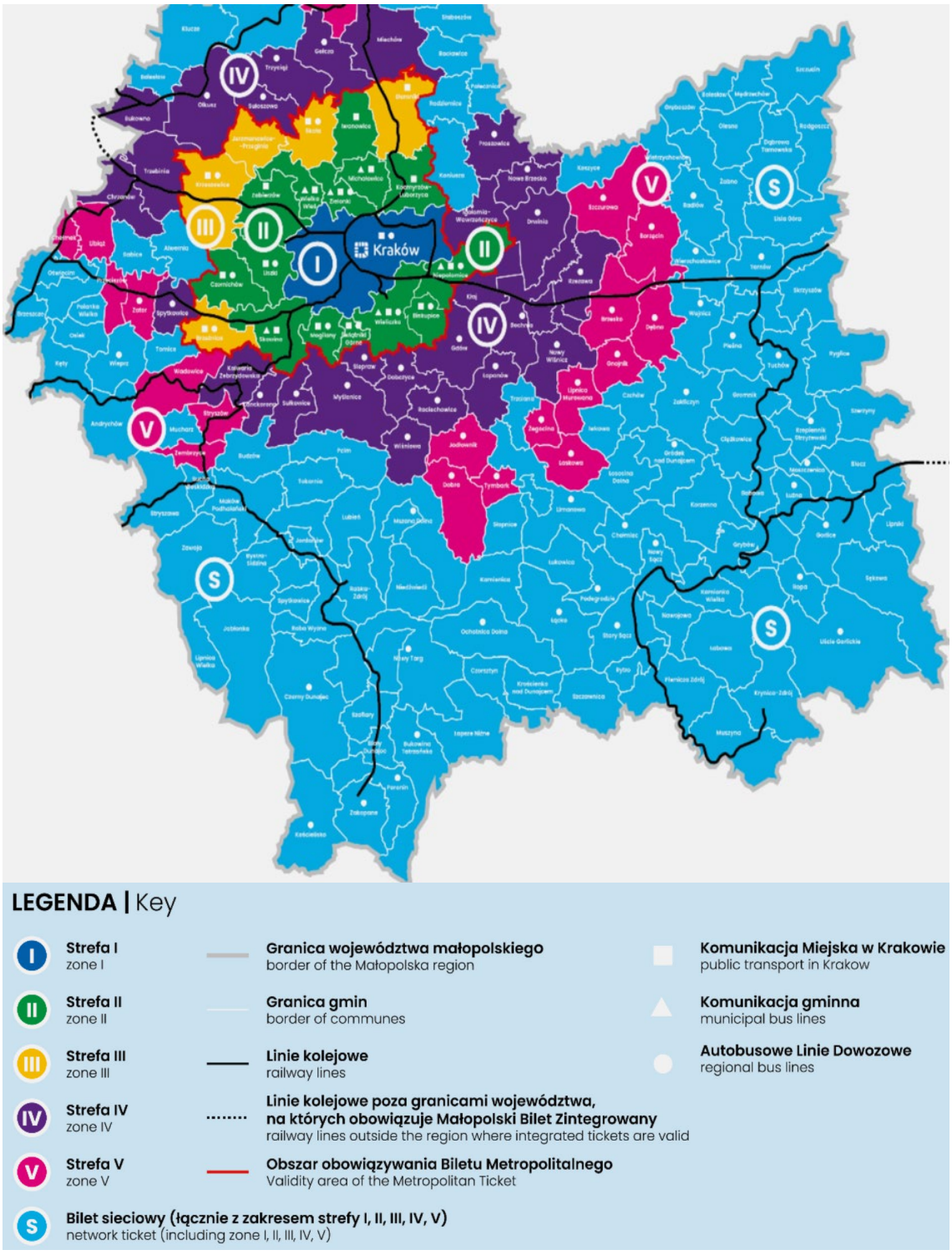
Integracja podsystemów transportu publicznego – Bilet Metropolitalny

Pod względem funkcjonalnym podjęto próbę integracji systemów transportowych, w szczególności w obszarze oddziaływania metropolii. W związku z powyższym wprowadzono Bilet Metropolitalny, który umożliwia realizację podróży:

- w systemie Komunikacji Miejskiej w Krakowie;
- pociągami oraz Autobusami Linii Dowozowych Kolei Małopolskich;
- pociągami POLREGIO (z wyłączeniem pociągów komercyjnych);
- pociągami Kolei Śląskich (z wyłączeniem pociągów komercyjnych);
- w systemach komunikacji gminnych (Wieliczka, Skawina, Niepołomice, Michałowice, Wielka Wieś, Zielonki).

Bilet Metropolitalny jest biletem okresowym i dwudziestoczterogodzinnym dla stref I-III oznaczonych na poniższym schemacie. Ponadto pasażerowie mogą korzystać z Małopolskiego Biletu Zintegrowanego, który jest ofertą biletów okresowych oraz biletów krótkookresowych 24 h, 72 h, weekendowych i 7-dniowych dla Stref I-IV, I-V, oraz obszaru w zasięgu usług publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez Województwo Małopolskie.

[55] www.gminaskawina.pl/mobilnosc-i-komunikacja/komunikacja/komunikacja-autobusowa.
[56] https://wik-info.pl/niepolomicka-komunikacja-wewnatrzgminna.
[57] www.michalowice.malopolska.pl/dla-mieszkanca/inne/transport-publiczny-rozklady-jazdy.
[58] www.iwanowice.pl/dla-mieszkanca/transport.
[59] www.wielka-wies.pl/o-gminie/aktualnosci/wydluzenie-linii-citybus.
[60] https://kolejemalopolskie.com.pl/pl/dla-pasazera/oferty-taryfy-przepisy/bilet-metropolitalny-i-malopolski-bilet-zintegrowany.

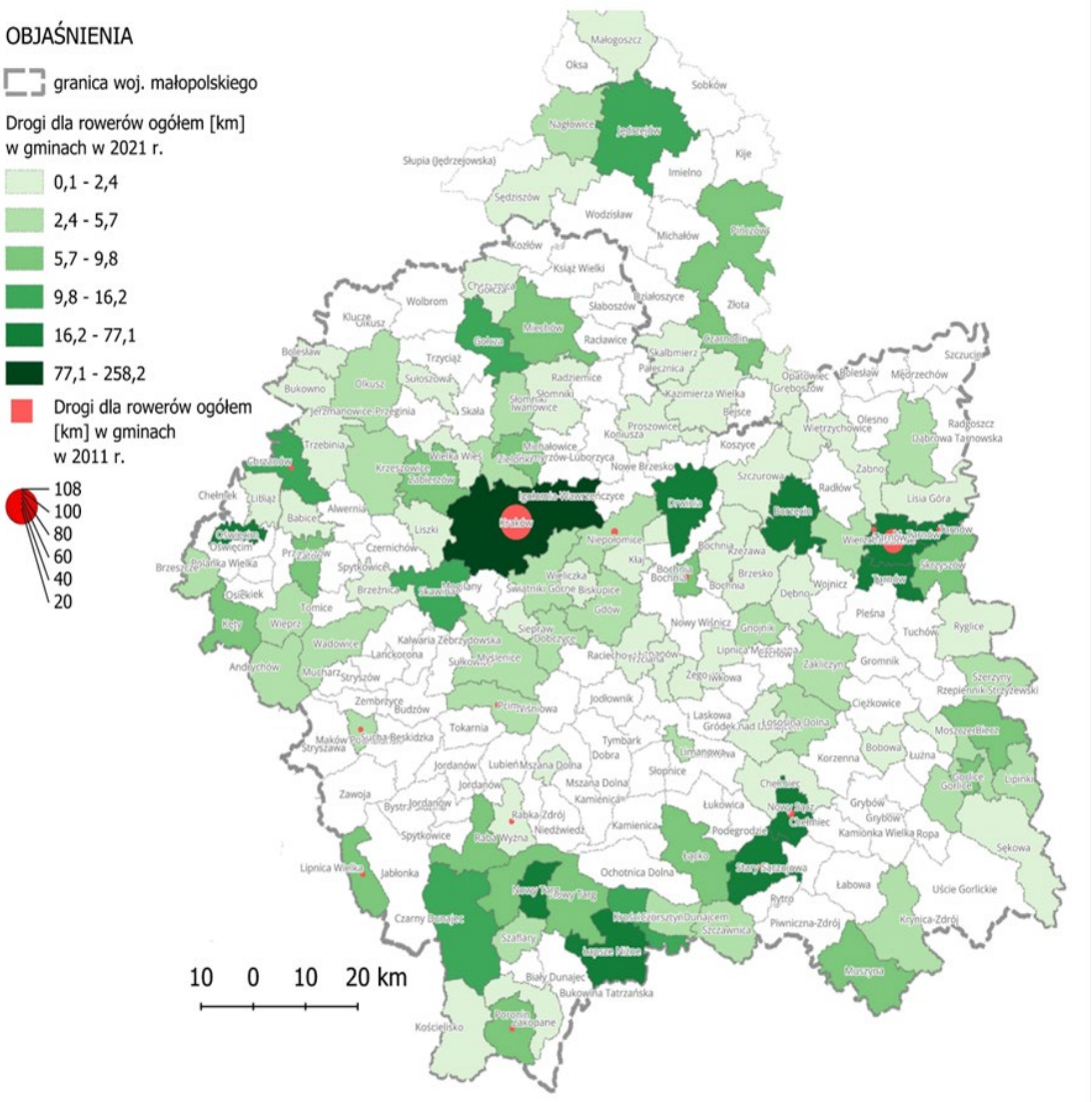


Rycina 30. Obszar i zakres obowiązywania Biletu Metropolitalnego

Źródło: https://ztp.krakow.pl/wp-content/uploads/2023/12/Obszar-obowiazywania-Biletu-Metropolitalnego.pdf.

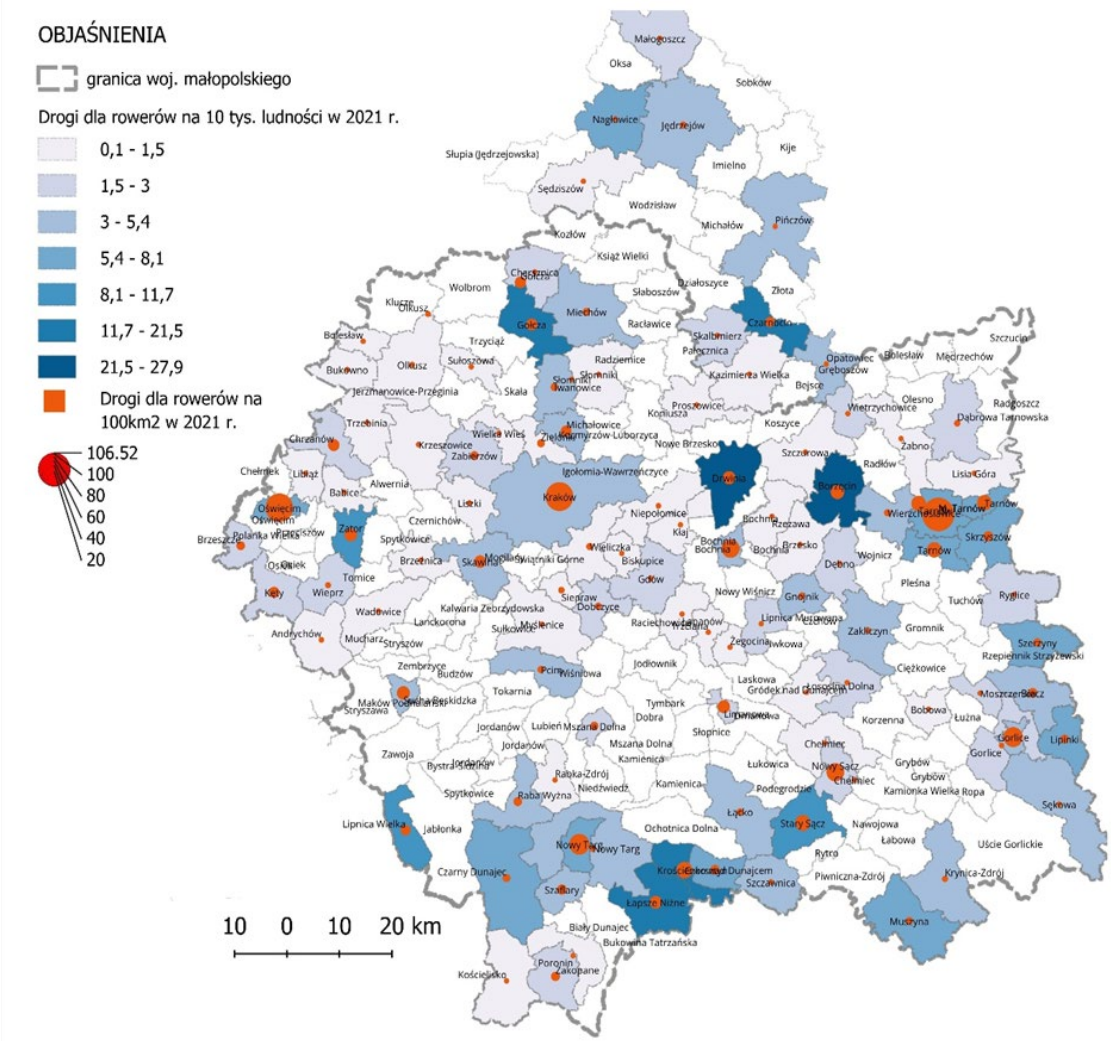
2.3.3. Transport rowerowy

Rozwój infrastruktury rowerowej (poza miastami na prawach powiatu) jest zjawiskiem relatywnie nowym. W 2011 r. w większości gmin województwa małopolskiego nie było ani jednego kilometra dróg dla rowerów. Jak widać na poniższym schemacie, do 2021 r. sytuacja ta zmieniła się – infrastruktura rowerowa zaczęła rozwijać się w szczególności w gminach ościennych Krakowa, w gminach miejskich oraz w szczególności powiatach nowotarskim i tatrzańskim. W przypadku tych pierwszych możemy mieć do czynienia z dążeniem do intensyfikacji wykorzystania transportu rowerowego i promocji tego środka transportu, w odpowiedzi m.in. na rosnące zatłoczenie transportowe, wyzwania klimatyczne, walkę z zanieczyszczeniem powietrza etc. Czynnikiem rozwojowym mogły być także oczekiwania społeczne względem infrastruktury wyrażane przez nowych mieszkańców obszarów podmiejskich, którzy zmienili miejsce zamieszkania w wyniku procesów suburbanizacyjnych. W przypadku południowych powiatów Małopolski mamy do czynienia przede wszystkim z trasami turystycznymi.



Rycina 31. Drogi rowerowe ogółem [km] w 2021 i 2011 roku w podziale na gminy

Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS BDL.



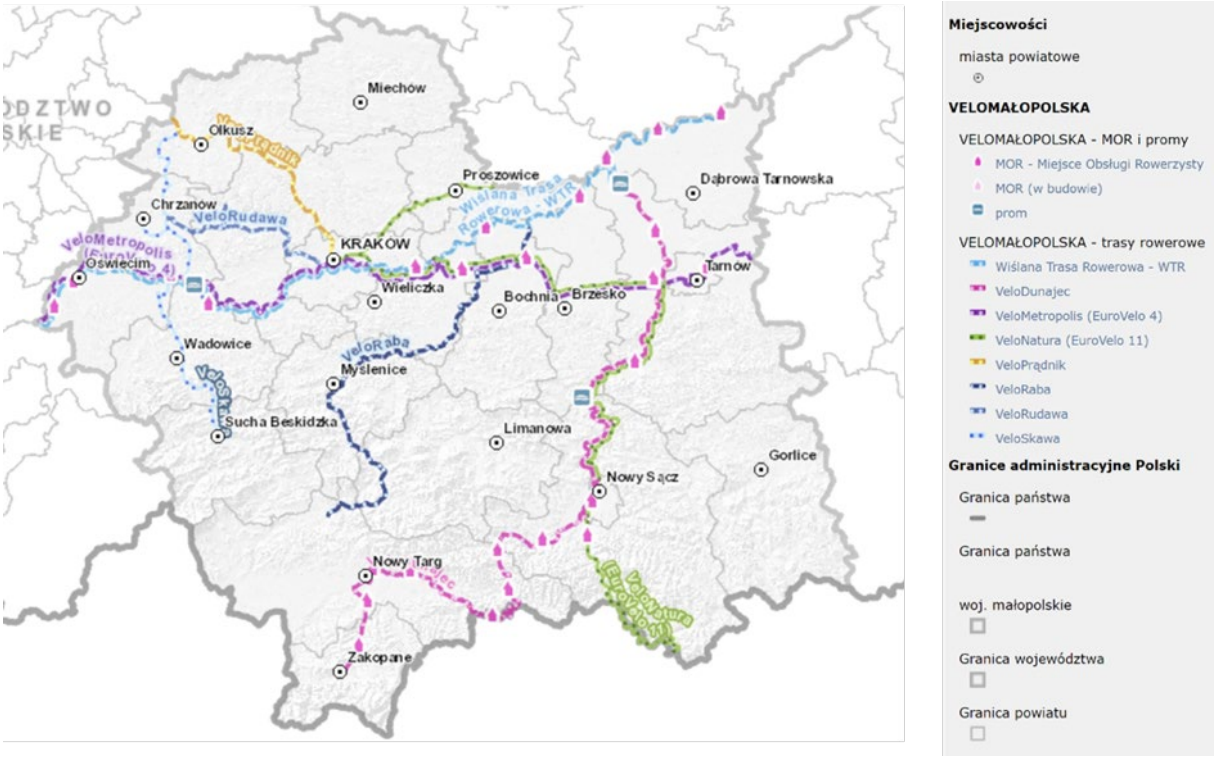
Rycina 32. Drogi dla rowerów na 10 tys. ludności oraz drogi dla rowerów na 100 km^2 w 2021 r. w podziale na gminy

Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS BDL.

Przy analizie rozwoju dróg dla rowerów należy pamiętać, że w przypadku obszarów (np. gmin), gdzie większość dróg posiada niską klasę funkcjonalno-techniczną oraz gdzie nie przebiegają główne trasy ruchu i główne szlaki transportowe, a drogi cechują się niskim natężeniem ruchu i ograniczeniami prędkości – nie zawsze występuje konieczność budowy osobnej infrastruktury rowerowej. W takich przypadkach ruch rowerowy może być z powodzeniem prowadzony w sposób bezpieczny w ruchu ogólnym. Z tego względu wskaźniki powierzchniowe (jak na przykład „drogi dla rowerów na 100 km^2" powinny być interpretowane w powiązaniu z zagospodarowaniem przestrzennym (np. w gminie Niepołomice znajduje się Puszcza Niepołomicka, co implikuje niskie wartości wskaźnika).

Wzrost wskaźników w zakresie infrastruktury rowerowej w gminach nie jest jedynie efektem działań własnych gminy, ale w wielu wypadkach przede wszystkim – pokłosiem realizacji tras VeloMałopolska, które poza walorami turystyczno-krajoznawczymi zostały zaprojektowane tak, by połączyć główne ośrodki miejskie w województwie. Przebiegi VeloMałopolska są widoczne w ww. zestawieniach dla gmin. Tam, gdzie przebiegają trasy wojewódzkie, wartości wskaźników są większe.

Większość tras VeloMałopolska (5 z 8) przebiega bezpośrednio przez Kraków.



Rycina 33. Szlaki rowerowe VeloMałopolska

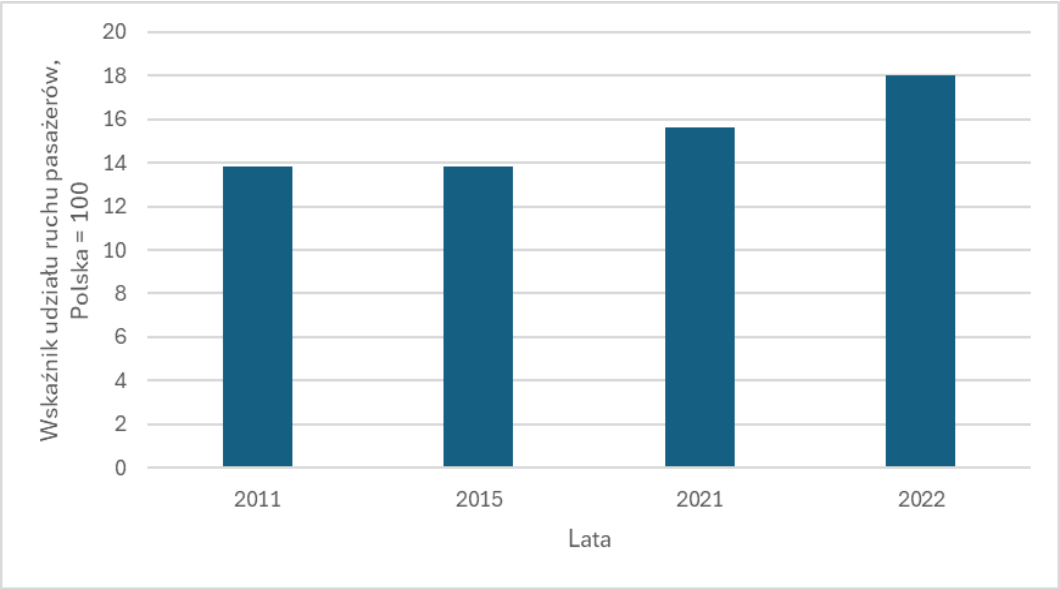
Źródło: https://miip.geomalopolska.pl/imap/#gpmap=gp29, kompozycja mapowa „Małopolska na rowery", dostęp: marzec 2024.

W ramach Kompleksowego Badania Ruchu KBR 2023 został wyznaczony „wskaźnik roweryzacji" – który, wzorem wskaźnika motoryzacji, oznacza średnią liczbę rowerów przypadających na 1 000 osób. Rząd wielkości wskaźnika roweryzacji jest zbliżony do wskaźnika motoryzacji[61] (ale nieco większy), w szczególności: ogółem dla badanego obszaru wyniósł 389,88, dla Krakowa najwięcej, bo 406,01, dla gmin w SKM było to średnio 378,27, a dla pozostałych gmin w badaniu 360,86 rowerów na 1 000 ludności[62].

2.3.4. Transport lotniczy

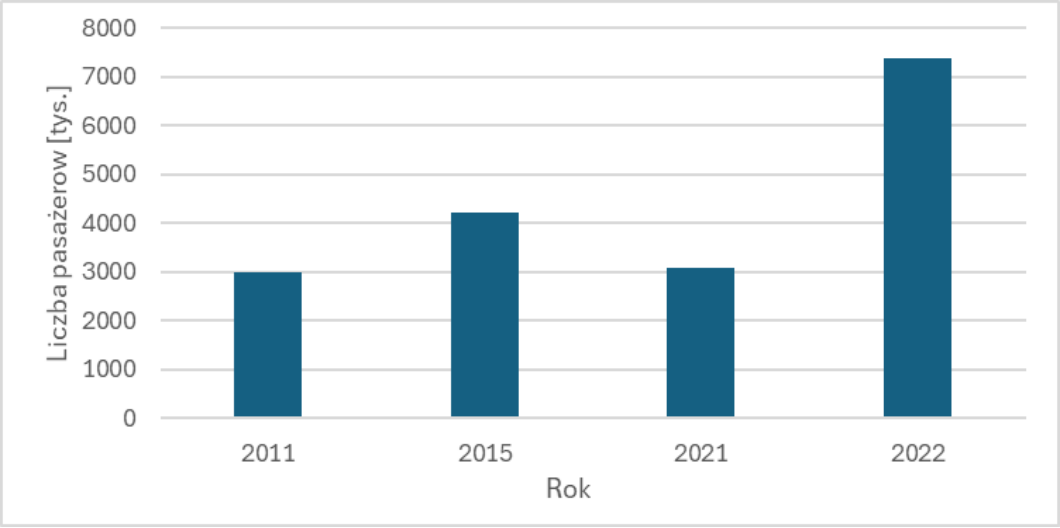
W niniejszym opracowaniu, analiza transportu lotniczego skupia się na zbadaniu wskaźników ruchu pasażerskiego lotniska Kraków Balice. Jest to największy regionalny port lotniczy w Polsce[63], stąd jego obecność oddziałuje na cały obszar metropolitalny. Na podstawie analizy wskaźników można zauważyć wzrost znaczenia portu lotniczego Kraków-Balice – w skali Polski udział ruchu pasażerów z omawianego lotniska wykazuje trend wzrostowy. Również liczby bezwzględne co do pasażerów charakteryzuje wzrost na przestrzeni lat (wyjątkiem był okres pandemii COVID-19). Powyższe może implikować wzrost potrzeb związanych z ruchem rozprowadzającym i doprowadzającym pasażerów do obszaru lotniska, co należy mieć na uwadze planując kwestie rozwojowe w systemach transportowych.

[61] Określonego w tymże badaniu.
[62] Źródło: Kompleksowe Badania Ruchu 2023, raport: „Gospodarstwa domowe", materiał udostępniony przez Wydział Gospodarki Komunalnej i Klimatu Urzędu Miasta Krakowa.
[63] www.krakowairport.pl/pl/firma/lotnisko/port-lotniczy/o-lotnisku.



Wykres 7. Wskaźnik udziału ruchu pasażerskiego portu lotniczego Kraków-Balice w ruchu lotniczym pasażerskim w Polsce

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.



Wykres 8. Wielkość wymiany pasażerskiej (suma pasażerów wsiadających i wysiadających) w porcie lotniczym Kraków-Balice

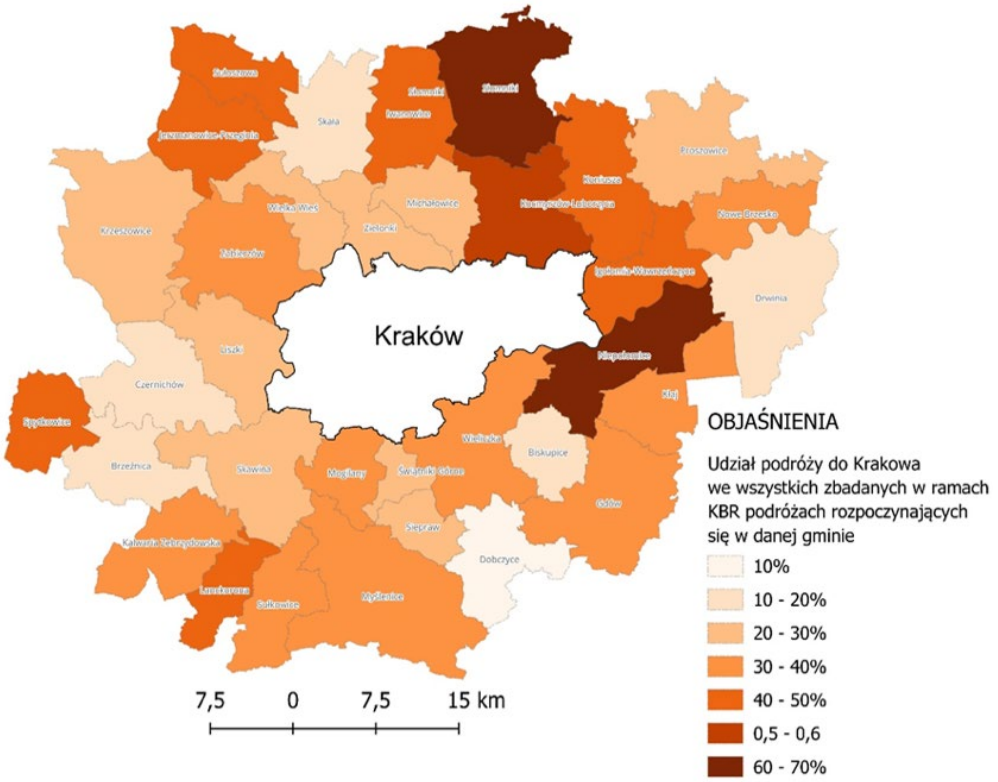
Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

2.3.5. Wybrane charakterystyki zachowań transportowych mieszkańców gmin wokół Krakowa na podstawie Kompleksowych Badań Ruchu

Kompleksowe Badania Ruchu jest głównym narzędziem służącym do pozyskiwania danych w zakresie mobilności mieszkańców badanego obszaru i potrzeb transportowych. Ostatnie tego rodzaju badanie, polegające w szczególności na ankietyzacji z wykorzystaniem dzienniczków podróży oraz pomiarach ruchu, było realizowane w Krakowie w 2023 r. Zakresem[64] badania objęto Kraków oraz 35 gmin ościennych z tzw. „obwarzanka". Sumarycznie badanie ankietowe zrealizowano w 100 004 gospodarstwach domowych (błąd oszacowania wynosi 1% (przedział ufności 95%, frakcja 50%)), w podziale: Kraków – 6 000 gospodarstw domowych; Stowarzyszenie Metropolia Krakowska (z wyłączeniem Krakowa) – 2 041 gospodarstw domowych; pozostałe gminy – 1 963 gospodarstw domowych. W rezultacie badaniem objęto 21 087 respondentów, którzy łącznie zrealizowali 37 614 podróży.

Na podstawie udostępnionych przez GK UMK danych opracowano analizy pod kątem zobrazowania powiązań funkcjonalnych poszczególnych badanych gmin z Krakowem. W pierwszej kolejności sprawdzono, ile podróży spośród wszystkich rozpoczynających się w danej gminie jest realizowana do Krakowa (analiza jednokierunkowa, tj. bez analizy podróży realizowanych z Krakowa do gmin). Wyniki analizy przedstawiono na poniższym schemacie. Na podstawie tak zestawionych danych można wnioskować pośrednio o stopniu zaspokajania codziennych potrzeb związanych z koniecznością przemieszczania się (głównie praca, szkoła, zakupy) w powiązaniu (bądź nie) z Krakowem jako miastem centralnym. Największy udział podróży do Krakowa spośród rozpoczynających się podróży w danej gminie zaobserwowano dla wyników Słomnik i Niepołomic, a najmniej dla Dobczyc. Większość gmin osiąga wynik ok. 20-40% udziału podróży do Krakowa, średnia dla gmin to ok. 32,4%.

[64] Źródło: Kompleksowe Badania Ruchu 2023, raport: „Gospodarstwa domowe", materiał udostępniony przez Wydział Gospodarki Komunalnej i Klimatu Urzędu Miasta Krakowa.



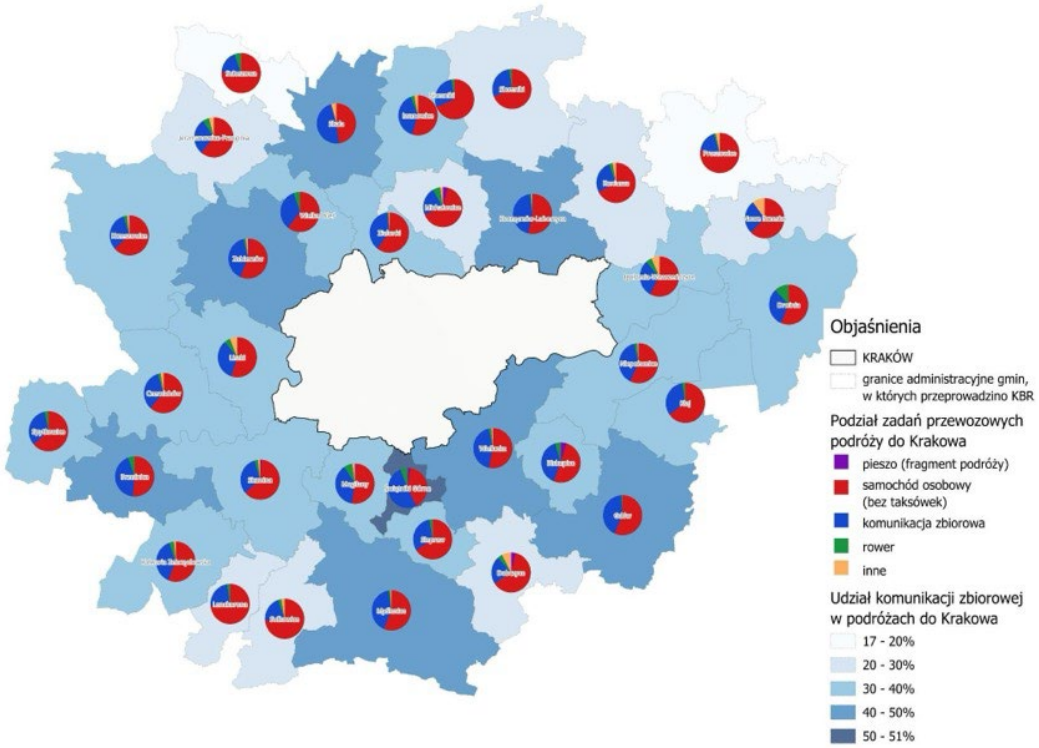
Rycina 34. Udział podróży realizowanych z gmin ościennych do Krakowa we wszystkich podróżach rozpoczynających się w danej gminie, w ciągu doby w dniu roboczym

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników Kompleksowych Badań Ruchu 2023.

Istotnym elementem analizy zachowań transportowych jest analiza podziału zadań przewozowych tj. środków transportu, które są wybierane przez mieszkańców obszaru w codziennych podróżach. Podział zadań przewozowych został przeanalizowany dla wyodrębnionych w poprzedniej części analizy podróży, czyli tych realizowanych z gmin ościennych do Krakowa. Pozwoli to na wyciągnięcie wniosków w zakresie atrakcyjności w szczególności transportu zbiorowego w dojazdach do miasta centralnego.

Główny podział zadań przewozowych rozdziela się pomiędzy samochody osobowe i transport zbiorowy. Pozostałe, w szczególności podróże piesze czy transport rowerowy, osiągają znacznie niższe wartości (są odnotowywane jednak np. dla jednego z przemieszczeń składających się na sekwencję podróży – tj. np. w przypadku dojazdu rowerem do przystanku etc.).

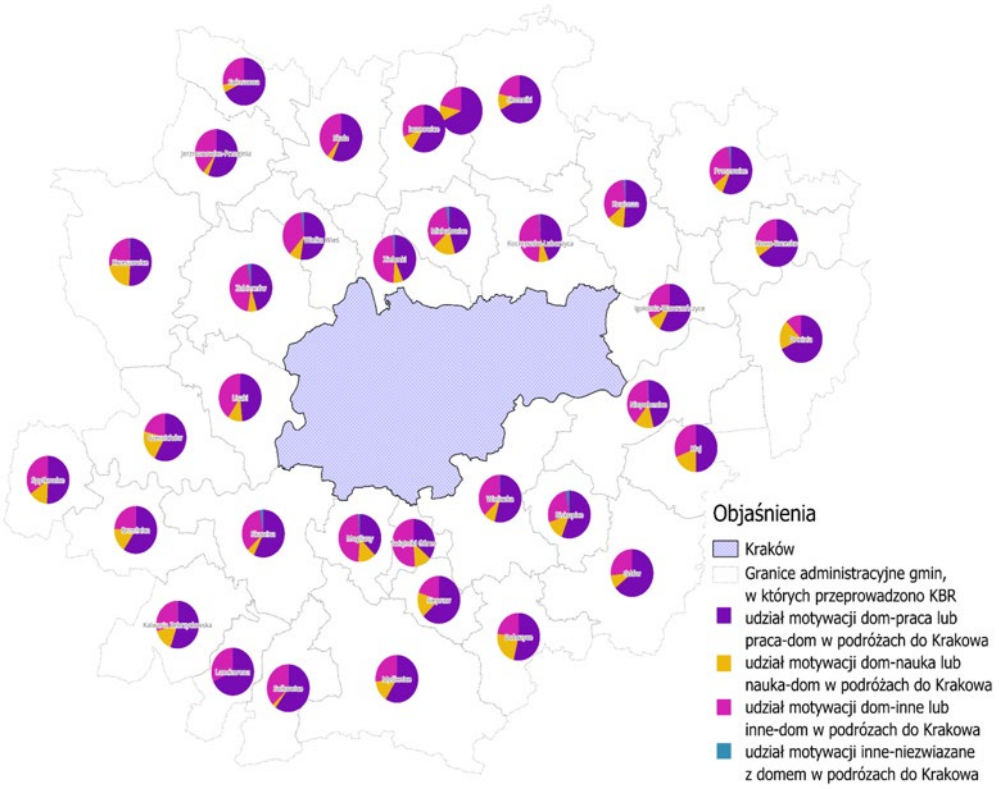
Wykorzystanie transportu zbiorowego w dojazdach do Krakowa wahało się wśród respondentów od ok. 17-20 % w gminach takich jak Sułoszowa, Proszowice, Dobczyce, Sułkowice, Lanckorona, czyli w gminach o relatywnie dużym oddaleniu od Krakowa (tzw. „drugi obwarzanek") do ok. 50% w przypadku ankietowanych ze Świątnik Górnych.



Rycina 35. Podział zadań przewozowych dla podróży realizowanych z gmin ościennych do Krakowa w ciągu doby w dniu roboczym w podziale na gminy

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników Kompleksowych Badań Ruchu 2023.

Informacją, która została przeanalizowana na podstawie KBR, były także cele podróży (motywacje) realizowanych z badanych gmin do Krakowa. Dla większości gmin dominują motywacje związane z wykonywaniem pracy, silny (ponad 60%) udział podróży w tym zakresie został zanotowany dla respondentów z Sułoszowej, Sieprawia, Słomnik, Gdowa, Drwiny, Lanckorony, Nowego Brzeska. Najmniej takich podróży realizowanych jest zaś przez respondentów z Świątnik Górnych (36,2%) i Mogilan (37,5% podróży realizowanych do Krakowa). Drugą pod względem liczebności podróży motywacją jest „dom – inne lub inne – dom". Pod tym pojęciem kryją się podróże, które nie są realizowane w celu pracy lub nauki, w szczególności można zaliczyć do nich podróże w celu spędzania czasu wolnego i zakupów. Podróże w tej motywacji przewyższają liczebnością podróże do pracy m.in. w Świątnikach Górnych (51% – najwyższy udział) i Mogilanach. Najniższym udziałem tej motywacji charakteryzują się podróże mieszkańców Drwiny. Trzecią istotną motywacją są podróże związane z nauką – najwyższy udział tej motywacji w podziale na podróże rozpoczynane z gmin do Krakowa jest w Dobczycach (23,1%) i Krzeszowic (26,4%).



Rycina 36. Motywacje podróży realizowanych z gmin ościennych do Krakowa w ciągu doby w dniu roboczym, w podziale na gminy

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników Kompleksowych Badań Ruchu 2023.

2.4. Wpływ procesów metropolizacji na zagospodarowanie przestrzenne

Polityka przestrzenna stanowi – oprócz polityk: społecznej i gospodarczej – jedną z podstawowych dziedzin działalności samorządu lokalnego, tworzącą dla pozostałych ramy przestrzenne. W ujęciu systemowym, to świadoma i celowa działalność władz, polegająca na racjonalnym kształtowaniu zagospodarowania przez właściwe użytkowanie przestrzeni zapewniające utrzymanie ładu przestrzennego i umożliwienie prawidłowego, efektywnego funkcjonowania systemu społeczno-gospodarczego danej jednostki terytorialnej: kraju, województwa czy samorządu lokalnego[65].

Koncept polityki przestrzennej opiera się na – będącym przedmiotem wielu rozważań teoretycznych – pojęciu ładu przestrzennego jako głównego celu zagospodarowania przestrzennego[66], jednak intencje zakodowane w definicjach rzadko wytrzymują konfrontację z rzeczywistością.

[65] W.M. Gaczek, 2015, Zarządzanie w gospodarce przestrzennej, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz–Poznań 2003, s. 11; cyt. za: C. Brzeziński. Polityka przestrzenna w Polsce. Instytucjonalne uwarunkowania na poziomie lokalnym i jej skutki finansowe. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego. Łódź, s. 19.

[66] Zgodnie z obowiązującą ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym pod pojęciem „ładu przestrzennego" należy rozumieć takie ukształtowanie przestrzeni, które tworzy harmonijną całość oraz uwzględnia w uporządkowanych relacjach wszelkie uwarunkowania i wymagania funkcjonalne, społeczno-gospodarcze, środowiskowe, kulturowe oraz kompozycyjno-estetyczne. W zagospodarowaniu przestrzennym ład przestrzenny oznacza uporządkowanie i harmonię pomiędzy różnymi elementami składowymi przestrzeni i funkcjami struktury przestrzennej, stanowiąc kryterium oceny jakości zmian zagospodarowania w odniesieniu

Struktury funkcjonalno-przestrzenne miast i otaczających je obszarów stają się coraz bardziej złożone. Urbanizacja w obszarach aglomeracji miejskich czy metropolii prowadzi do rozwoju regionów miejsko-wiejskich, które mają charakter układów policentrycznych. W regionach miejsko-wiejskich o policentrycznym układzie elementów sieci osadniczej nie mamy do czynienia jedynie z problemem relacji między miastem centralnym a jego otoczeniem, ale ze złożonymi relacjami między składowymi przestrzennymi tego regionu[67]. Wieloelementowy ekosystem gmin w obrębie metropolii stanowi swoisty konglomerat przestrzenny, na który składają się samodzielne, zróżnicowane elementy i struktury z licznymi wzajemnymi powiązaniami. Podstawową relacją jest przeciwstawna perspektywa procesów urbanizacji – inna z punktu widzenia ośrodka centralnego, inna z punktu widzenia poszczególnych gmin metropolii. Te właśnie relacje – pozytywne i negatywne (konfliktowe) stanowią o zakresie i sposobie funkcjonowania metropolii.

Aktualne koncepcje przekształceń środowiska miejskiego i podmiejskiego można przedstawić w postaci ewolucji sposobów myślenia o mieście, która od okresu modernistycznego pozwala kolejno od lat 1980. zidentyfikować: urbanistykę postmodernistyczną, ekourbanizm, miasto inteligentne, wreszcie miasto 15-minutowe[68]. Szczególnie ostatnia z wymienionych koncepcji determinować będzie proponowane kierunki przekształceń przestrzennych aglomeracji krakowskiej, co szerzej zostanie opisane w rozdziale czwartym.

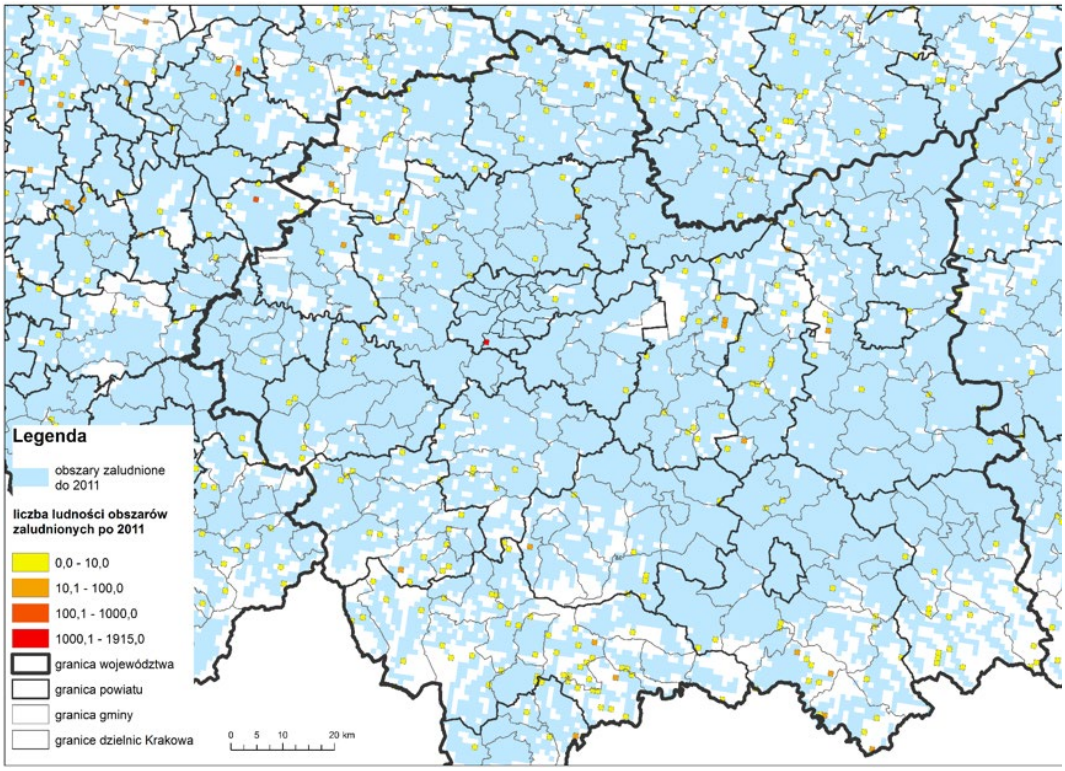
2.4.1. Zmiany użytkowania terenu i procesy osadnicze

Negatywną cechą wzorców osadnictwa w otoczeniu Krakowa jest rozproszenie. Przestrzeń i krajobraz wokół Krakowa są w niemal w całości przekształcone przez zabudowę i tereny poprzemysłowe. Poza Puszczą Niepołomicką nie ma na terenie gmin przyległych żadnego większego niż pojedyncze rastry siatki kilometrowej obszaru bez zabudowy mieszkalnej (mieszkańców). Zjawisko to dotyczy całego województwa, a w okresie między spisami zaludnione zostały kolejne obszary dotąd pozostające bez zabudowy.

do sprawności procesów społeczno-gospodarczych i jakości życia. Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju 2030; załącznik do uchwały Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (M. P. z 2012 r. poz. 252).

[67] M. Grochowski, 2023, Oblicza suburbanizacji; w: Suburbanizacja. Człowiek – zmiana – przestrzeń. Materiały z III Kongresu Demograficznego. Część 15. Rządowa Rada Ludnościowa, Warszawa, s. 24. https://kd.stat.gov.pl/images/publikacje/02_Suburbanizacja.%20Warszawa%20III%20kongres.pdf.

[68] Khavarian-Garmsir, A.R. i in. 2023, From Garden City to 15-Minute City: A Historical Perspective and Critical Assessment. Land. 2023 12(2):512, https://doi.org/10.3390/land12020512.



Rycina 37. Obszary zaludnione do 2011 r. oraz po 2011 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych NSP.

Rozważając procesy urbanizacyjne w skali metropolitalnej warto zauważyć, że w rzeczywistości toczą się one niejako wbrew tradycyjnym, systemowym definicjom: polityki przestrzennej, ładu przestrzennego, zarządzania przestrzenią. Warto zatem – biorąc pod uwagę faktyczne skutki niekontrolowanych procesów urbanizacyjnych – rozważyć definicję polityki przestrzennej jako procesu zapobiegania, mitygacji i likwidacji skutków konfliktów występujących w przestrzeni[69]. Celowo nie określa się ich tu jako „konfliktów przestrzennych", ponieważ dotyczą nie tyle samej przestrzeni, ile zjawisk, procesów i relacji w tej przestrzeni zachodzących[70]. Nie chodzi tu więc jedynie o procesy rynkowe gospodarowania przestrzenią, ale także – a może przede wszystkim – wyrażone w polityce przestrzennej cele i kierunki rozwoju lokalnego. W tym też upatrywać można wad systemu planowania przestrzennego, nie uwzględniającego w należytym stopniu problematyki społecznej i gospodarczej.

[69] J.M. Chmielewski definiuje ład przestrzenny jako stan docelowy zagospodarowania przestrzennego, w którym do minimum ogranicza się pola konfliktów wynikające z procesów rozwojowych oraz uzyskuje się harmonijnie skomponowany krajobraz przy zachowaniu jego lokalnej tożsamości kulturowej i środowiskowej. J.M. Chmielewski, 2005, Teoria urbanistyki w projektowaniu i planowaniu miast, wyd. 2 zm., Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa, s. 392; cyt. za: C. Brzeziński, 2015, Polityka przestrzenna w Polsce. Instytucjonalne uwarunkowania na poziomie lokalnym i jej skutki finansowe. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego. Łódź, s. 19.

[70] Zjawisko konfliktu przestrzennego jest przedmiotem licznych badań, zarówno na niwie nauk geograficznych, jak i społecznych. Zjawisko to jest szczególnie widoczne w pobliżu dużych aglomeracji miejskich. Wprowadzenie obcych (w kontekście tradycyjnych funkcji wiejskich) sposobów zagospodarowania terenu może być źródłem konfliktów przestrzennych. Konflikty te wynikają z jednej strony z utrudnionego dostępu i korzystania ze swojej własności (np. dojazd do pól). Z drugiej strony nowi mieszkańcy wsi, czyli najczęściej mieszkańcy miast, którzy osiedlili się na wsi w poszukiwaniu ciszy i spokoju, ale w dalszym ciągu pracują w mieście, nie akceptują działalności rolniczej w bezpośrednim sąsiedztwie. W. Jabłoński, K. Mazurkiewicz, 2014, vol. 11. Konflikty przestrzenne na terenach wiejskich – ignorancja czy niewiedza? Studium przypadku. Infrastruktura i Ekologia Terenów Wiejskich. Nr 2014, vol. 11/ IV (2 (Dec 2014)); http://dx.medra.org/10.14597/infraeco.2014.4.2.086.

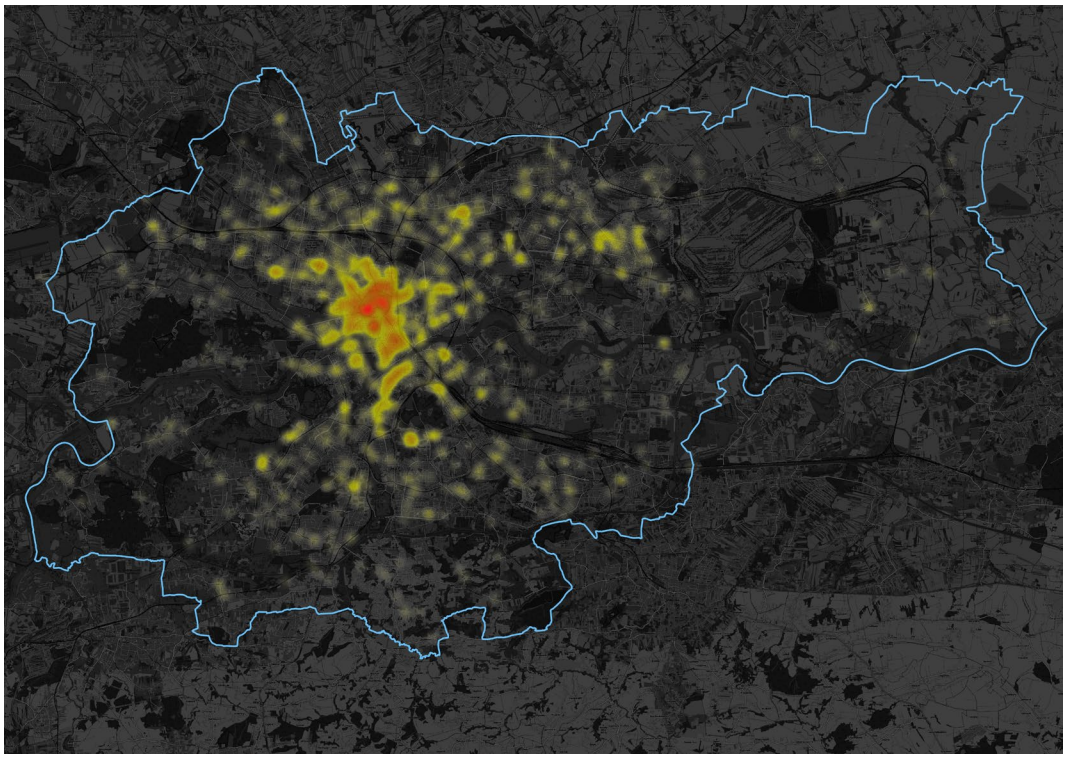
Konflikty w przestrzeni należy rozpatrywać także z różnych perspektyw – wewnętrzne w obrębie wspólnoty gminnej łagodzone procesami planistycznymi w ramach właściwości miejscowej oraz zewnętrzne – w skali ponadlokalnej, w tym metropolitalnej.

W skali lokalnej, w warunkach rynkowych gmina poddawana jest skoncentrowanej, wielowymiarowej presji. Presja podażowa reprezentowana jest przez właścicieli gruntów, a presja popytowa – przez inwestorów, którymi są w przypadku terenów mieszkaniowych w znacznej części mieszkańcy Krakowa. Do tego dochodzą inne naciski, np. ze strony aktywistów ekologicznych, czy choćby ze strony państwa realizującego interes ponadlokalny. W ten sposób kreowana strategia rozwojowa nie zawsze ma charakter zrównoważony.

W skali metropolitalnej konflikty mają odmienny charakter. Dotyczą one przede wszystkim relacji funkcjonalnych, wynikających z:

- dominacji funkcjonalnej ośrodka centralnego metropolii;
- strategii konkurencyjnych realizowanych przez gminy (kampanie w rodzaju: „*Płać podatki w...*”);
- dysproporcji rozwojowych wynikających z różnic lokalnych potencjałów i strategii;
- niedostatków powiązań funkcjonalnych, w pierwszym rzędzie transportowych związanych z migracjami dobowymi;
- braku realnych, systemowych procesów i praktyk koordynacyjnych.

Dla metropolii krakowskiej charakterystyczna jest monocentryczność. Układ ten potęguje jedna z cech jej ośrodka centralnego – Krakowa – koncentracja w obszarze śródmiejskim oraz szerzej – w obrębie III obwodnicy większości funkcji publicznych i komercyjnych stanowiących generatory aktywności. Na owe generatory składają się m.in. instytucje i urzędy, centra handlowe, centra biurowe, przedsiębiorstwa, szpitale, szkoły, obiekty kultury, rekreacji i sportu, uczelnie wyższe itp., których oddziaływanie – niezależnie od skali – ma zasięg zdecydowanie wykraczający poza granice Krakowa.



Rycina 38. Kraków – generatory aktywności

Źródło: Opracowanie własne.

Efekty nietrudno zaobserwować w postaci migracji dobowych, których intensywność przekracza potencjał transportowy miasta.

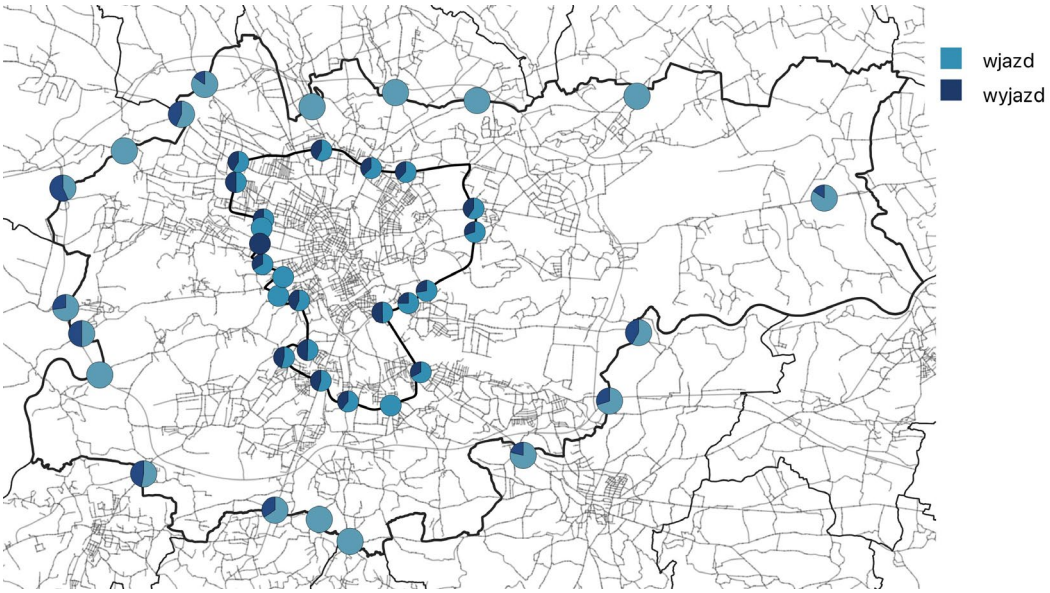
Tezę tę potwierdza bilans ruchu samochodowego w godzinie szczytu porannego analizowany w punktach kontrolnych (pomiarowych) zlokalizowanych w granicach miasta Krakowa i III obwodnicy. Bilans obejmuje różnicę pomiędzy liczbą pojazdów wjeżdżających w oba te obszary i je opuszczających. W takim ujęciu bilans ten eliminuje wolumen przejazdów tranzytowych. Analizę oparto na danych z opracowania „Studium rozwoju systemu transportu miasta Krakowa w tym budowy metra”[71].

Tabela 2. Bilanse ruchu samochodowego w godzinie szczytu porannego (pojazdy/h) w granicach miasta Krakowa i III obwodnicy

Obszar	Wjazd	Wyjazd	Bilans
miasto Kraków	17 360	7 990	9 370
III obwodnica	27 320	17 870	9 450
bilans	9 960	9 880	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych: Studium rozwoju systemu transportu miasta Krakowa w tym budowy metra.

Jak widać z wyników analizy, w przypadku każdego z obszarów bilans wjazdów i wyjazdów jest dodatni, przy czym liczba pojazdów wjeżdżających w obręb III obwodnicy jest większa od ogólnej liczby wjeżdżających (i pozostających) w granice miasta. Oznacza to zatem, że w świetle powyższych danych, cele dojazdów transportem indywidualnym koncentrują się właśnie w obszarze III obwodnicy.



Rycina 39. Bilanse ruchu samochodowego w godzinie szczytu porannego (pojazdy/h) w granicach miasta Krakowa i III Obwodnicy

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych: Studium rozwoju systemu transportu miasta Krakowa w tym budowy metra.

[71] Studium rozwoju systemu transportu miasta Krakowa w tym budowy metra; Biuro Inżynierii Transportu, Poznań 2015; prognoza ruchu dla roku referencyjnego 2020 r. – rozkład ruchu samochodowego w godzinie szczytu porannego (pojazdy/h).

Tymczasem obszar śródmiejski podlega od lat procesom dekoncentracji, co wywołuje tendencje suburbanizacyjne i rozbudowywanie obszarów przedmiejskich, na styku z gminami ościennymi. W rezultacie presja inwestycyjna skupiona jest na zewnętrznym pierścieniu miasta. Znajduje to odbicie w oddziaływaniu Krakowa na gminy obszaru metropolitalnego.

Dla analizy procesów urbanizacyjnych istotne znaczenie mają procesy osadnicze, szczególnie w aspekcie niekontrolowanej suburbanizacji i eksurbanizacji. W tym kontekście rozwój funkcji mieszkaniowych stanowi swego rodzaju wskaźnik zmian funkcjonalno-przestrzennych, jako pierwotnych funkcji urbanizacyjnych oraz najrozleglejszą formą zagospodarowania terenu. Jednocześnie rozwój mieszkalnictwa stanowi podstawę do wszelkiego rodzaju analiz funkcjonalnych, np. atrybut „dom" jako źródło generowania aktywności, w tym – ruchu mieszkańców.

Za obszary zurbanizowane przyjmuje się tereny o skupionej zabudowie mieszkaniowej i mieszkaniowo-usługowej, mające dostęp do dróg publicznych i wyposażone w niezbędną infrastrukturę komunikacyjną i techniczną (drogi, wodociąg, kanalizację) wraz z terenami tej infrastruktury oraz terenami infrastruktury społecznej i innych usług o znaczeniu lokalnym i ponadlokalnym oraz przestrzeniami publicznymi, a także z terenami o funkcji produkcyjnej, magazynowej i składowej[72]. W dalszych analizach skupiono się na terenach zurbanizowanych netto, obejmujących wyłącznie tereny zabudowy mieszkaniowej.

Za miarę zmian w zagospodarowaniu obszarów mieszkaniowych przyjęto liczbę nowo wybudowanych budynków i lokali mieszkalnych, zarówno jedno-, jak i wielorodzinnych. Analizie poddano dane pochodzące ze spisów powszechnych 2011 i 2021.

Tabela 3. Zmiany w liczbie ludności i wybudowanych budynkach oraz lokalach mieszkalnych w gminach FUA w latach 2011-2021

Gmina	Rodzaj*	Przyrost liczby budynków mieszkalnych	Przyrost liczby lokali mieszkalnych	Przyrost liczby mieszkańców
Biskupice	obszar wiejski	24,7%	23,8%	22,4%
Bochnia	obszar miejski	8,9%	9,8%	-5,0%
Bochnia	obszar wiejski	15,4%	15,1%	8,3%
Brzeźnica	obszar wiejski	16,9%	16,9%	7,8%
Czernichów	obszar wiejski	19,0%	18,5%	11,0%
Dobczyce	obszar miejski	14,5%	10,0%	-2,4%
Dobczyce	obszar wiejski	22,4%	19,8%	9,3%
Drwinia	obszar wiejski	7,8%	7,2%	0,3%
Gdów	obszar wiejski	14,8%	10,3%	7,6%
Gołcza	obszar wiejski	5,7%	5,0%	-4,3%
Igołomia-Wawrzeńczyce	obszar wiejski	9,4%	4,8%	1,5%
Iwanowice	obszar wiejski	18,2%	18,5%	12,9%
Jerzmanowice-Przeginia	obszar wiejski	19,2%	17,6%	4,8%
Kłaj	obszar wiejski	14,0%	13,5%	5,9%
Kocmyrzów-Luborzyca	obszar wiejski	36,4%	30,8%	23,7%
Koniusza	obszar wiejski	10,5%	7,6%	3,0%
Koszyce	obszar wiejski	15,2%	15,9%	b.d.
Kraków	obszar miejski	20,4%	28,6%	5,7%
Krzeszowice	obszar miejski	13,2%	7,9%	-4,5%

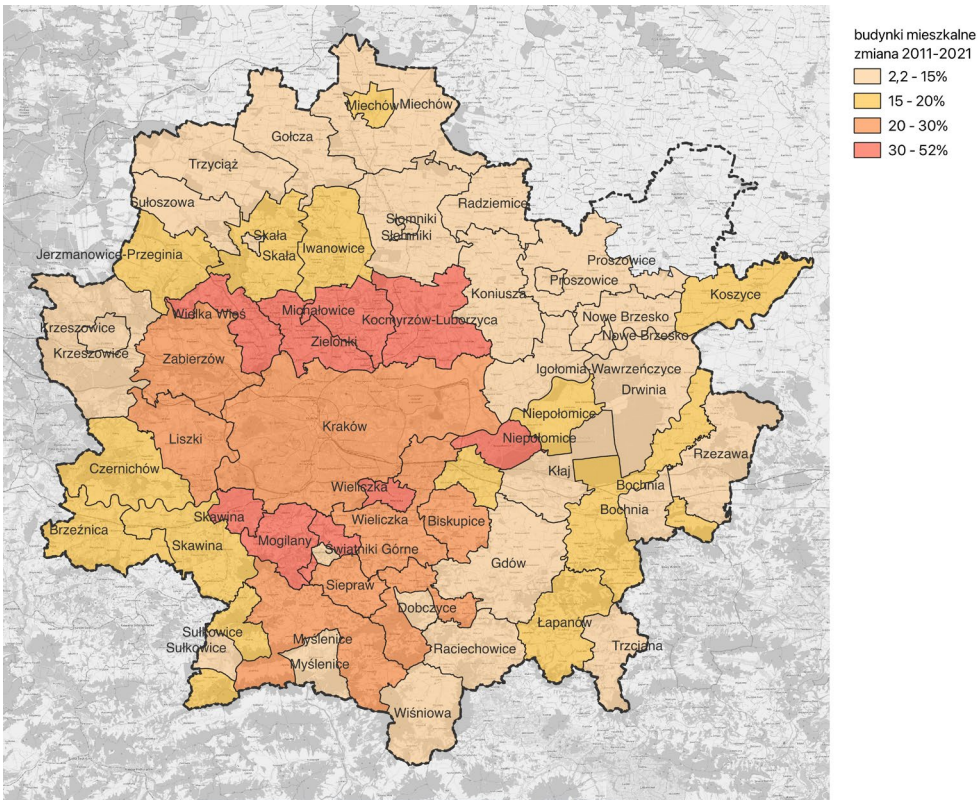
[72] Matuszko et al.; Program szkoleniowym dla pracowników administracji samorządowej z zakresu planowania i zagospodarowania przestrzennego Skrypt; Warszawa: Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa 2016. www.gov.pl/attachment/f6328931-a9a9-4872-9d16-6b21892f3e20.

Gmina	Rodzaj*	Przyrost liczby budynków mieszkalnych	Przyrost liczby lokali mieszkalnych	Przyrost liczby mieszkańców
Krzeszowice	obszar wiejski	10,7%	10,3%	0,5%
Liszki	obszar wiejski	21,5%	20,0%	11,8%
Łapanów	obszar wiejski	19,5%	18,5%	9,6%
Michałowice	obszar wiejski	38,7%	38,2%	38,0%
Miechów	obszar miejski	16,0%	11,3%	-6,6%
Miechów	obszar wiejski	9,4%	11,5%	-3,7%
Mogilany	obszar wiejski	37,0%	34,3%	26,3%
Myślenice	obszar miejski	13,7%	11,6%	-2,3%
Myślenice	obszar wiejski	26,5%	25,9%	12,5%
Niepołomice	obszar miejski	47,5%	76,9%	57,0%
Niepołomice	obszar wiejski	19,2%	18,2%	12,4%
Nowe Brzesko	obszar miejski	4,8%	1,9%	-2,5%
Nowe Brzesko	obszar wiejski	8,2%	7,9%	-2,0%
Proszowice	obszar miejski	8,2%	4,7%	-5,7%
Proszowice	obszar wiejski	9,2%	9,0%	-4,2%
Raciechowice	obszar wiejski	10,7%	9,8%	5,4%
Radziemice	obszar wiejski	6,8%	6,6%	-6,5%
Rzezawa	obszar wiejski	11,8%	10,0%	3,4%
Siepraw	obszar wiejski	20,2%	16,3%	14,2%
Skała	obszar miejski	9,5%	9,7%	3,4%
Skała	obszar wiejski	19,6%	19,0%	10,5%
Skawina	obszar miejski	30,7%	17,7%	-0,6%
Skawina	obszar wiejski	15,9%	15,2%	7,2%
Słomniki	obszar miejski	4,3%	6,0%	-5,0%
Słomniki	obszar wiejski	11,0%	9,7%	2,8%
Sułkowice	obszar miejski	9,5%	4,8%	0,1%
Sułkowice	obszar wiejski	15,8%	14,5%	9,2%
Sułoszowa	obszar wiejski	8,3%	5,2%	-1,8%
Świątniki Górne	obszar miejski	14,4%	13,1%	4,5%
Świątniki Górne	obszar wiejski	39,9%	34,7%	21,4%
Trzciana	obszar wiejski	14,0%	13,6%	7,4%
Trzyciąż	obszar wiejski	5,9%	5,3%	-2,0%
Wieliczka	obszar miejski	42,0%	48,0%	29,3%
Wieliczka	obszar wiejski	29,0%	28,6%	21,9%
Wielka Wieś	obszar wiejski	52,0%	63,9%	50,0%
Wiśniowa	obszar wiejski	13,2%	12,7%	5,3%
Zabierzów	obszar wiejski	27,5%	22,8%	19,0%
Zielonki	obszar wiejski	48,0%	48,2%	40,5%

** Rodzaje gmin oraz obszary miejskie i wiejskie w statystyce publicznej wyodrębnia się na podstawie podziału terytorialnego kraju przy użyciu identyfikatorów Krajowego Rejestru Urzędowego Podziału Terytorialnego Kraju (TERYT). Jest to podział formalny, oparty wyłącznie na kryterium administracyjnym. Wyróżniane są trzy rodzaje gmin: gminy miejskie, których granice pokrywają się z granicą miasta tworzącego gminę (gminy miejskie mogą być także miastami na prawach powiatu), gminy miejsko-wiejskie, w których skład wchodzą zarówno miasta w granicach administracyjnych, jak i obszary poza granicami miast oraz gminy wiejskie, które na swoim obszarze nie posiadają miast.*
Statystyka publiczna wyróżnia dwa rodzaje obszarów: obszary miejskie (miasta) obejmujące tereny położone w granicach administracyjnych miast, czyli obszary gmin miejskich oraz miast w gminach miejsko-wiejskich oraz obszary wiejskie (wieś) obejmujące tereny pozostające poza granicami administracyjnymi miast, na które składają się obszary gmin wiejskich i części wiejskie gmin miejsko-wiejskich. Główny Urząd Statystyczny / Statystyka regionalna / Jednostki terytorialne / Podział administracyjny Polski / Rodzaje gmin oraz obszary miejskie i wiejskie.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych NSP – GUS.

Na poniższych rycinach przedstawiono te procesy graficznie.



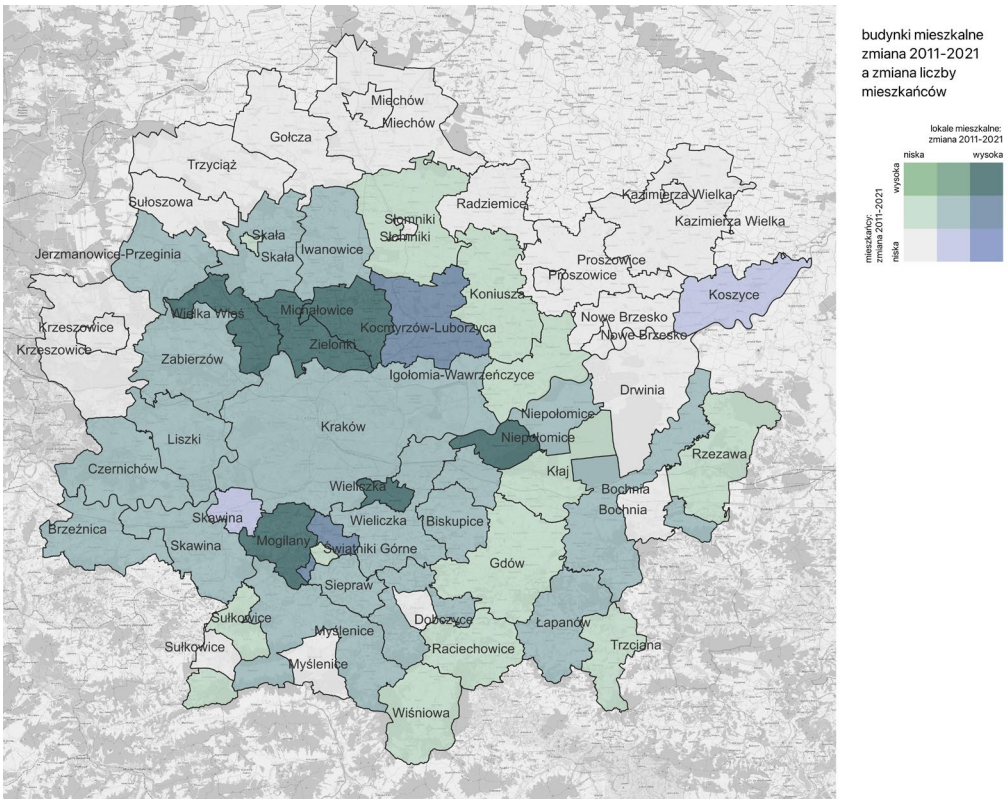
Rycina 40. Przyrost liczby nowych budynków mieszkalnych w gminach obszaru funkcjonalnego (FUA) Krakowa

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych NSP – GUS.

Zwraca uwagę wyraźny podział w przestrzeni obszaru funkcjonalnego Krakowa (FUA) na część wewnętrzną, centralną skupioną wokół Krakowa, na którą składają się gminy o wysokim poziomie inwestycji mieszkaniowych oraz pierścień zewnętrzny, peryferyjny, w których wzrost liczby nowo wybudowanych budynków mieszkalnych nie przekroczył 20%. Wyróżniają się przy tym gminy sąsiadujące bezpośrednio z Krakowem od północy i południa.

Sytuację tę potwierdza analiza[73] uwzględniająca korelację pomiędzy wzrostem liczby nowo wybudowanych lokali mieszkalnych a przyrostem ludności w gminach.

[73] Analiza dwóch zmiennych w postaci macierzy o dwóch klasach dla każdej ze zmiennych – kartogram dwuzmiennowy (Bivariate choropleth).



Rycina 41. Przyrost liczby nowych lokali mieszkalnych w relacji do wzrostu liczby mieszkańców w gminach obszaru funkcjonalnego (FUA) Krakowa

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych NSP – GUS.

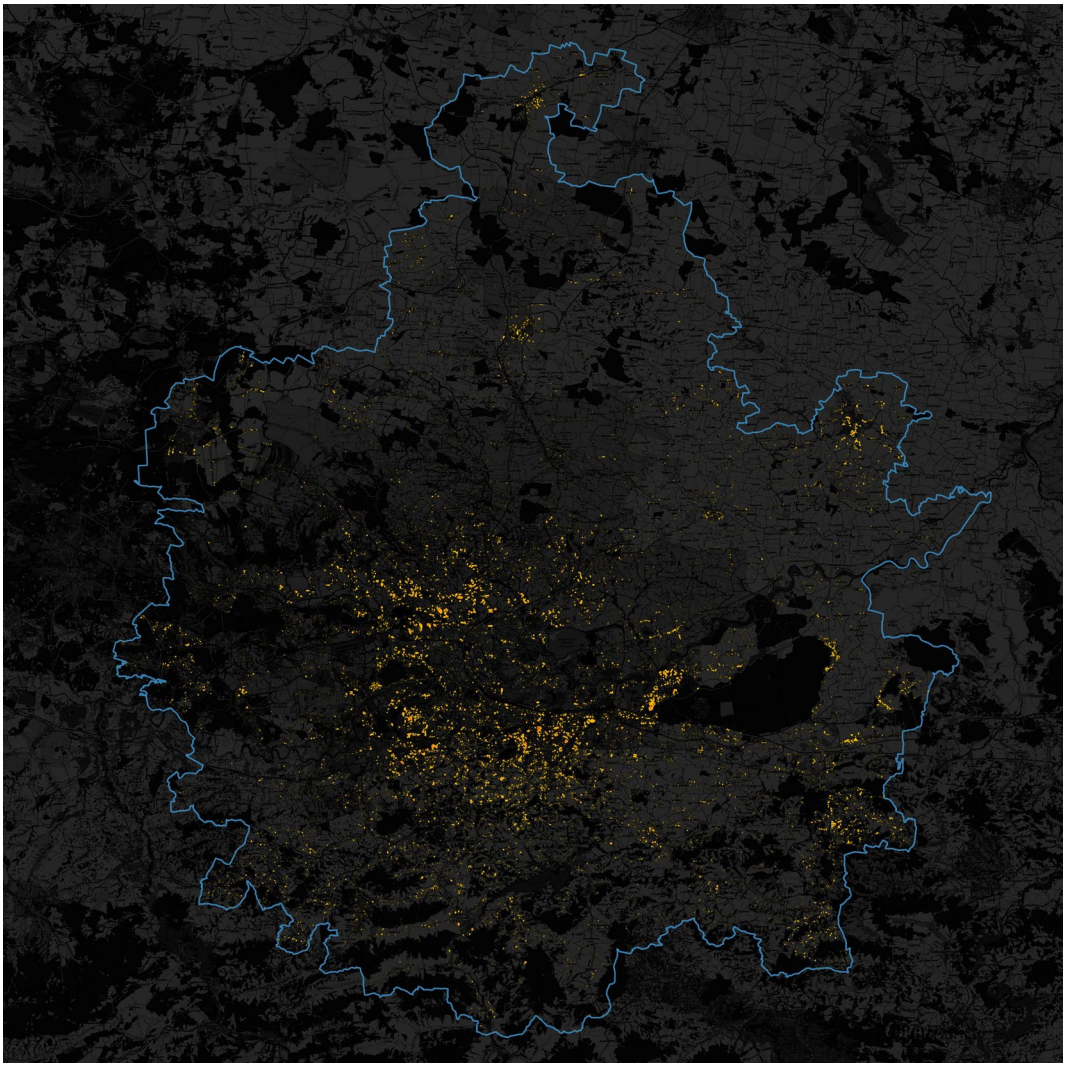
Obserwacja zjawisk zachodzących w bezpośrednim i dalszym otoczeniu Krakowa, w szczególności przyrostu nowej zabudowy mieszkaniowej, prowadzi do wniosku, że istotne w skali procesy urbanizacyjne ograniczają się do gmin w granicach ZIT (lub szerzej – Stowarzyszenia Metropolia Krakowska). Z analizy tej wynika, że aktywność inwestycyjna w zakresie budownictwa mieszkaniowego maleje wraz ze wzrostem odległości od granic Krakowa, przy czym szerszy zasięg ma ona na północ i południe od Krakowa. Generalnie można przyjąć, iż aktywność ta koncentruje się w pn. i pd. gminach „obwarzanka" – w izochronie dojazdu 45 min./25 km.

Na tym tle wyróżniają się gminy położone na północ (Wielka Wieś, Zielonki, Michałowice, Kocmyrzów-Luborzyca) oraz południe (Skawina-miasto, Mogilany, Wieliczka-miasto oraz Niepołomice-miasto) od Krakowa. Aktywność inwestycyjna skorelowana jest ze zmianami demograficznymi w tych gminach.

Determinantą, zwłaszcza w gminach wiejskich kształtującą aktywność inwestycyjną, pozostają główne ciągi komunikacyjne/korytarze transportowe (Skawina – gmina wiejska, Mogilany, Igołomia-Wawrzeńczyce, Liszki, Michałowice) względnie morfologia i atrakcyjność terenu (Świątniki Górne, Wieliczka – gmina wiejska, czy Zabierzów – „dolinki krakowskie"). Szczególną rolę pełni tu obwodnica Krakowa (istniejąca i w budowie), która stanowi znaczący impuls w zagospodarowaniu terenów przyległych (Wielka Wieś, Zielonki, Michałowice, Skawina – gmina miejska, Wieliczka).

2.4.2. Identyfikacja obszarów generujących ruch ludności w obszarze metropolii krakowskiej

Przedstawiony wcześniej obraz zgeneralizowany do poziomu gminy nie uwzględnia faktycznego rozkładu koncentracji nowej zabudowy mieszkaniowej, a za tym i przestrzennego rozkładu intensywności inwestycyjnej także w obrębie samych gmin. Dla uzyskania takiego obrazowania wykorzystano dane archiwalne z publicznie dostępnej bazy danych obiektów topograficznych (BDOT10K).



Rycina 42. Koncentracje nowych budynków mieszkalnych w granicach opracowania w latach 2014-2021

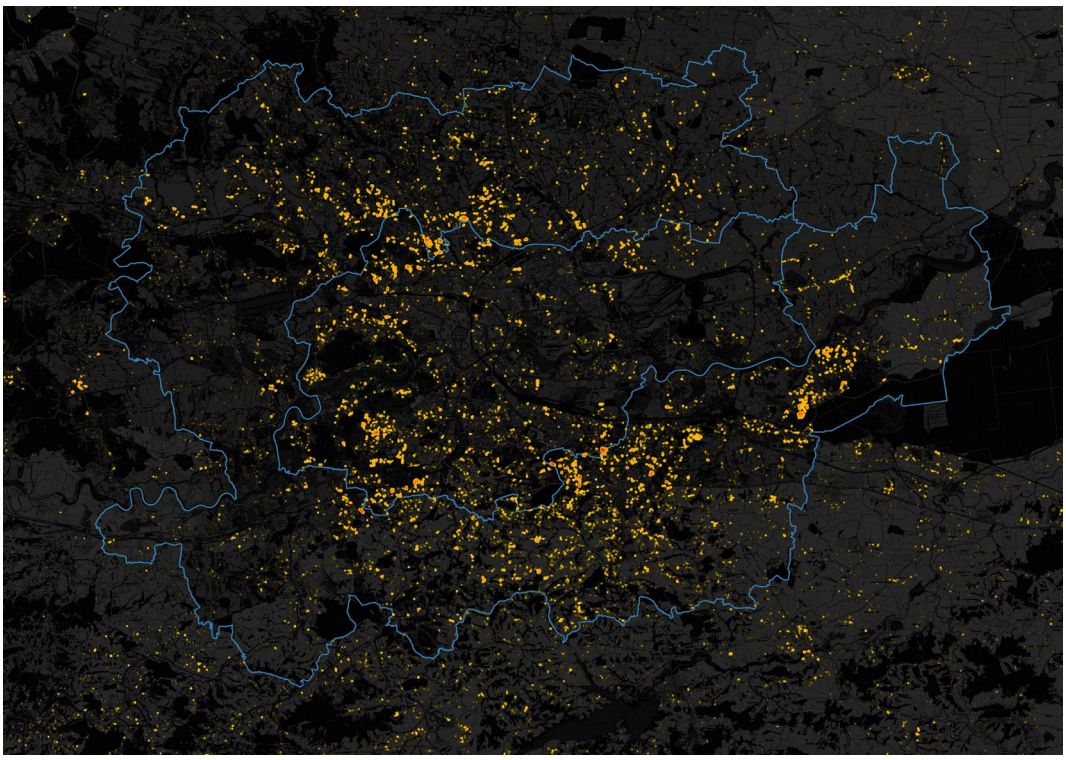
Źródło: Opracowanie własne na podstawie bazy danych obiektów topograficznych (BDOT10K) – Geoportal.

Powyższe zobrazowanie pokazuje, że Kraków wytwarza swego rodzaju „pole magnetyczne" dla otaczających gmin, podczas gdy pozostała część obszaru funkcjonalnego nie jest objęta jego bezpośrednim oddziaływaniem, rozwijając się w sposób endogenny.

Koncentracja nowej zabudowy odzwierciedla aktywność inwestycyjną i pozwala wskazać obszary aktywnej suburbanizacji i eksurbanizacji:

- w granicach Krakowa procesy intensywnej suburbanizacji obejmują: na północy – Bronowice Wielkie, Tonie, Grębałów Łuczanowice, natomiast na południu – Skotniki, Ruczaj, Kliny, Opatkowice, Swoszowice, Wróblowice, Kosocice;

- w obrębie tzw. „obwarzanka” Krakowa eksurbanizacja dotyka: na północy – Wielkiej Wsi, Zielonek, Michałowic i w pewnym zakresie – Kocmyrzowa-Luborzycy, natomiast na południu – przede wszystkim Wieliczki i Niepołomic, a w mniejszymi stopniu Skawiny-miasta.



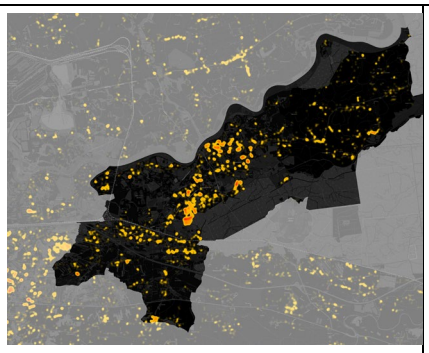
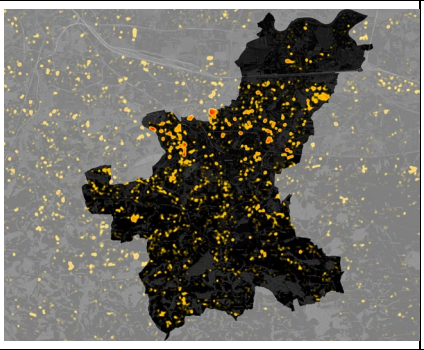
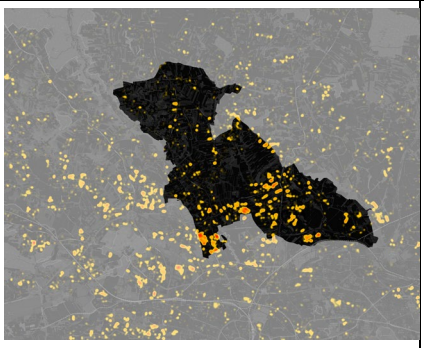
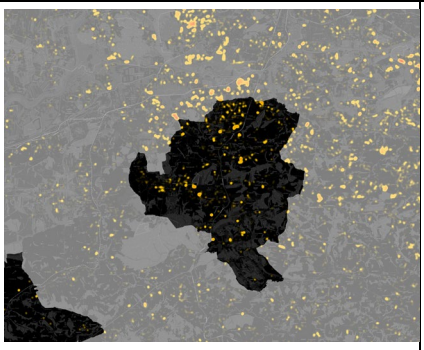
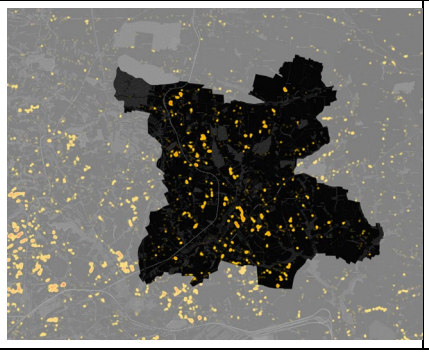
Rycina 43. Koncentracje nowych budynków mieszkalnych w granicach obszaru ZIT Krakowa w latach 2014-2021

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDOT10K – Geoportal.

Mapa koncentracji odzwierciedla charakter przestrzennego oddziaływania procesu suburbanizacji Krakowa na sąsiednie gminy. Na jej głównych kierunkach: południowym (Wieliczka, Świątniki Górne, Skawina – gmina miejska) i północnym (Michałowice, Zielonki) widoczny jest trend do tworzenia dużych, zwartych „transgranicznych” obszarów mieszkaniowych, ściśle powiązanych z istniejącymi i realizowanymi korytarzami transportowymi (A4, S7, DK7). Na kierunku wschodnim i częściowo północno-zachodnim (Balice) ruch inwestycyjny jest ograniczony m.in. z powodu barier, jakie stanowią pas przemysłowy Kombinatu ArcelorMittal oraz portu lotniczego w Balicach.

Koncentracje aktywności inwestycyjnej nie są zjawiskiem zrównoważonym, także w obrębie poszczególnych gmin. Można przy tym wyróżnić szereg wzorców koncentracji wynikających ze specyfiki poszczególnych gmin.

Tabela 4. Wzorce koncentracji nowych budynków mieszkalnych w wybranych gminach ZIT Krakowa w latach 2014-2021

	**Gmina Niepołomice** Gmina miejsko-wiejska Wysoki wzrost liczby nowo oddanych budynków mieszkalnych w latach 2014-2021 w obrębie miasta (47,5%), przy niskim dla gminy wiejskiej (19,2%). Koncentracja nowej zabudowy mieszkaniowej w obrębie miasta. W pozostałej części wiejskiej – skupienia rzadkie, rozproszone.
	**Gmina Wieliczka** Gmina miejsko-wiejska Wysoki wzrost liczby nowo oddanych budynków mieszkalnych w latach 2014-2021 w obrębie miasta (42,5%), przy średnim dla gminy wiejskiej (29%). Koncentracja nowej zabudowy mieszkaniowej w obrębie miasta Wieliczka oraz w sąsiedztwie korytarzy transportowych S4, DK7 i granicy Krakowa. W pozostałej części pojedyncze skupienia w układzie rozproszonym.
	**Gmina Zielonki** Gmina wiejska Wysoki wzrost liczby nowo oddanych budynków mieszkalnych w latach 2014-2021 w obrębie miasta (48%). Koncentracja nowej zabudowy mieszkaniowej w paśmie wzdłuż obwodnicy pn., DK94 i granicy Krakowa. W pozostałej części pojedyncze skupienia w układzie rozproszonym.
	**Gmina Mogilany** Gmina wiejska Wysoki wzrost liczby nowo oddanych budynków mieszkalnych w latach 2014-2021 (37%). Pojedyncze skupiska nowej zabudowy mieszkaniowej rozproszone w granicach gminy.
	**Gmina Kocmyrzów-Luborzyca** Gmina wiejska Wysoki wzrost liczby nowo oddanych budynków mieszkalnych w latach 2014-2021 (36,4%). Skupienia nowej zabudowy mieszkaniowej rozproszone równomiernie w granicach gminy.

Źródło: Opracowanie własne.

Jak widać, cechą charakterystyczną zmian w przestrzeni gmin w obrębie ZIT jest z jednej strony postępująca urbanizacja ośrodków miejskich oraz obudowy korytarzy transportowych, z drugiej zaś tendencje do rozpraszania zabudowy w gminach wiejskich, jako uzupełniającej istniejące układy osadnicze.

2.4.3. Analiza instrumentów planowania i zagospodarowania przestrzennego stosowanych w aktualnych dokumentach planistycznych

Biorąc pod uwagę wcześniejsze analizy, problematykę polityki przestrzennej gmin ograniczono do tych jednostek, w których odnotowano istotne zmiany w zagospodarowaniu terenów mieszkaniowych objawiające się koncentracją nowych inwestycji w ostatnim dziesięcioleciu. W praktyce analizami objęto gminy tzw. „obwarzanka" Krakowa tj. obszaru ZIT (SMK), w których udział powierzchni terenów o przeznaczeniu mieszkaniowym przekracza w gminie średnią dla obszaru funkcjonalnego. Pozostałe okolice wykazują bardziej endogeniczny charakter rozwoju przestrzennego o mniejszym znaczeniu z metropolitalnego punktu widzenia.

System planowania przestrzennego funkcjonujący od 2003 roku, pomimo licznych zmian w prawie, nie zapewniał do tej pory gminie odpowiednio skutecznych instrumentów planistycznych. Na poziomie strategicznym było to dotychczas[74] studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gminy (SUiKZP), na poziomie operacyjnym zaś – miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego (MPZP) będącym aktem prawa miejscowego. Z punktu widzenia prowadzenia polityki przestrzennej przez gminę trzeci z instrumentów – ustalanie indywidualnych warunków zabudowy w drodze decyzji administracyjnej trudno uznać za skuteczne narzędzie kształtowania ładu przestrzennego w gminie[75].

SUiKZP jako akt kierownictwa wewnętrznego gminy, definiować miał strategię przestrzenną gminy, a więc był – a w zasadzie jeszcze w większości gmin jest – dokumentem stanowiącym zbiór wytycznych planistycznych posiadających walor w znacznej mierze teoretyczny[76]. Trudno zatem analizować rzeczywiste procesy urbanizacyjne na tak kruchej podstawie. Dość wspomnieć, że w przypadku samego

[74] Wraz z wejściem w życie w 2023 r. ustawy o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz niektórych innych ustaw (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 977 z późn. zm.), mającej charakter znaczącej reformy systemu planowania, plan ogólny będący aktem prawa miejscowego zastąpił studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy.

[75] Znikomą rolę odegra decyzja o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu. Teoretycznie ustawodawca zawarł przesłanki, które można powiązać z ochroną ładu przestrzennego (zasady kontynuacji funkcji i bliskiego sąsiedztwa), ale w praktyce dają one znikomą gwarancję pozytywnych, z perspektywy ładu przestrzennego, działań. Zasadniczo brak objęcia terenów poddanych suburbanizacji planem miejscowym i oparcie rozwiązań przestrzennych na decyzjach o warunkach zabudowy skutkuje znacznym pogłębieniem chaosu przestrzennego. Podkreślenia wymaga fakt, że decyzje o warunkach zabudowy stanowią odpowiedź na wniosek właściciela (inwestora), który nie musi przy okazji składania takiego wniosku przejmować się szerszym kontekstem planowanej inwestycji dla danej gminy. Nawet jeżeli działa w dobrych intencjach – jego wniosek i wydana na jego podstawie decyzja nie stanowią w żadnym zakresie planowania przestrzennego. P. Śleszyński, M.J. Nowak, P. Legutko-Kobus, A. Hołuj, P. Lityński, A. Jadach-Sepioło, M. Blaszke, 2021, Suburbanizacja w Polsce jako wyzwanie dla polityki rozwoju; Studia. Cykl Monografii Tom 11/203; Polska Akademia Nauk, Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju. Warszawa, s. 75.

[76] Jedną z najlepiej zidentyfikowanych wad dotychczasowego systemu jest niewystarczająca rola studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, w szczególności w zakresie wpływu na wydawanie decyzji o warunkach zabudowy. Studium uznawane jest ponadto za dokument zbyt rozbudowany oraz cechujący się dużą niespójnością w zakresie przyjmowanego stopnia szczegółowości w formułowaniu ustaleń, przyjmowanej terminologii, układu tekstu. Rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz niektórych innych ustaw. Druk nr 3097, s. 13-14. Uzasadnienie. www.sejm.gov.pl/sejm9.nsf/druk.xsp?nr=3097.

Krakowa, po dziesięciu latach od jego uchwalenia, studium przewiduje udział powierzchni terenów o przeznaczeniu mieszkaniowym w powierzchni miasta na poziomie 39,2%, podczas gdy w ramach obowiązujących i sporządzanych miejscowych planów wskaźnik ten wynosi ok. 24% przy pokryciu planami miejscowymi 71,4% powierzchni Krakowa.

Praktycznym i realnym – jako prawo lokalne – źródłem danych jest natomiast miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, który będąc podstawą do realizacji procesów inwestycyjnych dostarcza bardziej wiarygodnych informacji.

Tabela 5. Pokrycie MPZP w gminach ZIT Krakowa w 2021 r.

Gmina	Liczba MPZP	Powierzchnia obowiązujących MPZP [ha]	Pokrycie MPZP [%]
Biskupice	5	4 100,0	99,7
Igołomia-Wawrzeńczyce	1	6 259,0	99,7
Kocmyrzów-Luborzyca	2	8 253,0	102,2*
Kraków	230	23 346,6	71,4
Liszki	23	7 119,0	98,8
Michałowice	5	5 113,0	100
Mogilany	18	4 315,0	98,9
Niepołomice	56	9 570,0	99,4
Świątniki Górne	1	2 034,0	100
Wieliczka	4	9 967,0	100
Wielka Wieś	16	4 690,0	97,2
Zabierzów	17	9 934,0	99,9
Zielonki	40	4 629,0	95,3

** Wg BDL wartość wskaźnika „udział powierzchni objętej obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego w powierzchni ogółem" większa od 100% wynika z rozbieżności zapisów w dokumentacji planistycznej gmin w stosunku do powierzchni geodezyjnej publikowanej przez GUGIK z uwzględnieniem prowadzonej od 2006 rewizji granic jednostek terytorialnych. Ze względu na standard starszej dokumentacji planistycznej, w przypadku określania udziału powierzchni terenów przeznaczonych w planach miejscowych pod poszczególne kategorie użytkowania dopuszcza się możliwość podawania danych szacunkowych, a także braku sumowania na 100%. BDL GUS https://bdl.stat.gov.pl/bdl/dane/podgrup/temat.*

Źródło: BDL GUS.

Tereny gmin ZIT (SMK) są objęte MPZP w niemal 100%, z wyjątkiem Krakowa (na poziomie 75,6% pow. miasta). Są to plany o zróżnicowanej jakości i wieku, opracowywane według różnych standardów. Już samo ich pozyskanie w wersji cyfrowej zdatnej do analiz napotyka trudności, stąd większość danych do analiz obejmujących klasy przeznaczenia MN, MW, MU[77] uzyskano w drodze digitalizacji w oprogramowaniu GIS. Uzyskane dane wykorzystano w kolejnych analizach.

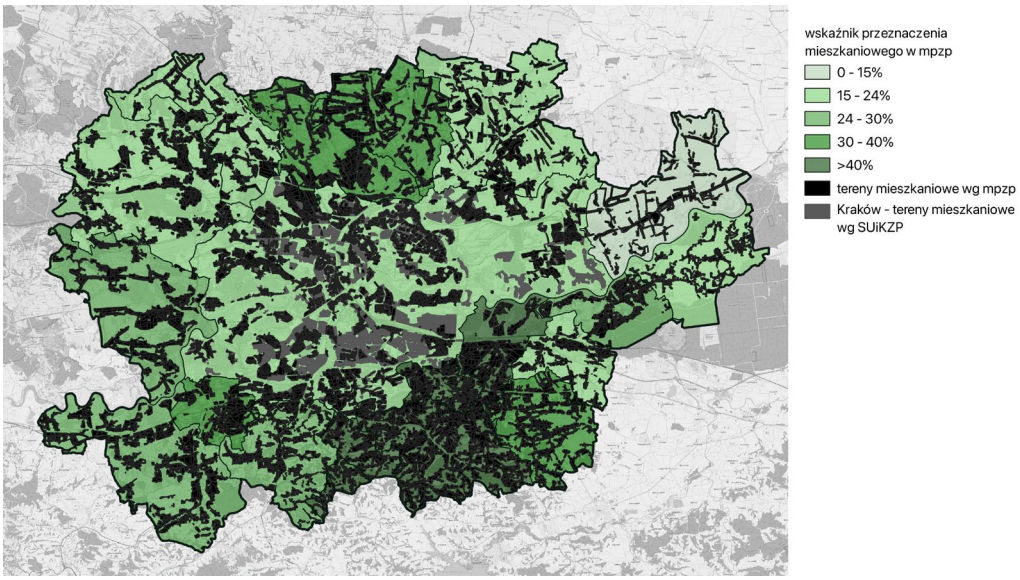
[77] MN – tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej; MU – tereny zabudowy mieszkaniowej z usługami; MW – tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej.

Rycina 44. Fragment MPZP gminy Mogilany

Źródło: MPZP gminy Mogilany.

Tylko w połowie gmin liczba obowiązujących planów jest mniejsza od pięciu. Oznacza to powszechną praktykę wprowadzania zmian, co – wobec zmieniających się w czasie regulacji prawnych i standardów planistycznych – prowadzi do braku wewnętrznej spójności planów w obrębie gminy. Same zmiany mają charakter punktowy, doraźny i wymykają się kontroli z punktu widzenia jednolitych koncepcji przestrzennych. Tendencja do licznych zmian punktowych jest wyrazem polityki gminy wobec właścicieli nieruchomości i inwestorów. Potęguje to jeszcze relatywnie znacząca swoboda interpretacji przepisów dotyczących planowania przestrzennego. Ogólnie stan ten należy określić jako cechujący się znaczną bezwładnością w zarządzaniu przestrzenią.

Tymczasem skutki aktualnej zmiany w systemie prawnym w dziedzinie planowania przestrzennego poprzez wprowadzenie planów ogólnych gmin są trudne do przewidzenia. Obligatoryjna perspektywa czasowa uchwalenia planów ogólnych do 2025 r. i związane z tym koszty sprawiają, że można oczekiwać procesu dostosowywania tychże planów do istniejących dokumentów planistycznych, a co za tym idzie, *de facto* „zabetonowania" stanu istniejącego w przestrzeni. Należy mieć także na względzie fakt, iż ewentualne próby „koordynacyjne" zmian w MPZP („odchudzenie" lub rekompozycja terenów mieszkaniowych) wiązać się będą z negatywnymi skutkami prawnymi i finansowymi dla gmin.



Rycina 45. Tereny o przeznaczeniu mieszkaniowym w MPZP gmin ZIT Krakowa w 2021 r.

Źródło: Opracowanie własne.

W powyższych analizach zauważalna jest korelacja pomiędzy polityką przestrzenną poszczególnych gmin ZIT a zaprezentowanymi wcześniej parametrami zmian demograficznych oraz aktywnością inwestycyjną w zakresie terenów mieszkaniowych (Tabela 4). Gminy, które wykazują najwyższy przyrost liczby mieszkańców oraz liczby nowych budynków mieszkalnych posiadają wysoki bilans terenów mieszkaniowych w MPZP (Wieliczka, Zielonki, Michałowice, Niepołomice – gmina miejska). Z kolei w gminach charakteryzujących się ekstensywną polityką przestrzenną (Igołomia-Wawrzeńczyce, Niepołomice – gmina wiejska) przyrosty te są na niskim poziomie. Pomiędzy tymi typami znajdziemy zróżnicowane przypadki (Mogilany, Wielka Wieś, Świątniki Górne), w których odpowiednie korelacje są niejednoznaczne. Można zatem pokusić się o wniosek, iż w gminach prowadzących aktywną politykę urbanizacyjną, strategie rozwojowe tego typu okazują się efektywne skutkując znaczącą absorpcją nowych mieszkańców. Niemniej, o czym mowa w opracowaniu, wywołują jednocześnie niekorzystne efekty w strukturze przestrzenno-funkcjonalnej.

Tabela 6. Powierzchnia terenów mieszkaniowych w MPZP gmin ZIT Krakowa

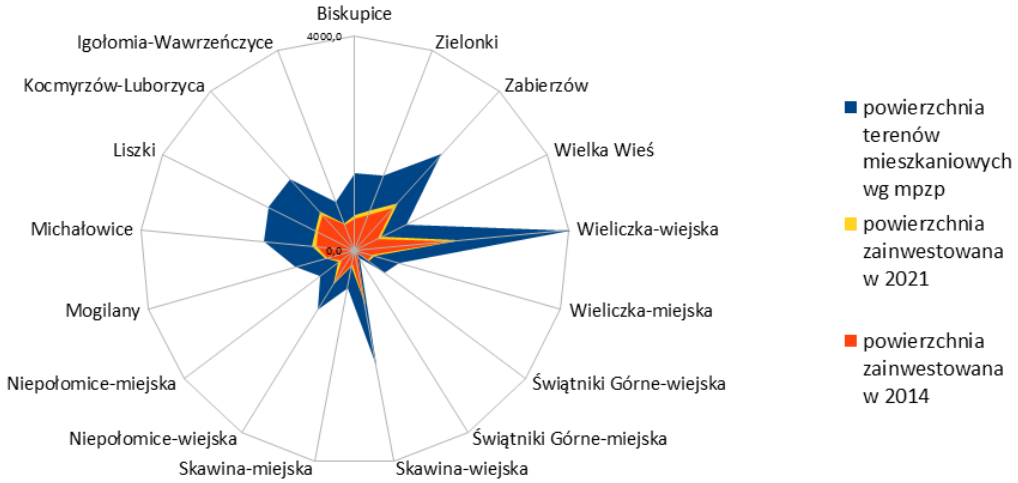
Gmina	Powierzchnia gminy [ha]	Powierzchnia terenów mieszkaniowych [ha]	Udział [%]
gminy wiejskie			
Igołomia-Wawrzeńczyce	6 279	966,6	15,40%
Niepołomice	6 887	1 378,20	20,00%
Kocmyrzów-Luborzyca	8 076	1 795,30	22,20%
Wielka Wieś	4 827	1 076,60	22,30%
Zabierzów	9 942	2 409,30	24,20%
Liszki	7 207	1 790,30	24,80%
Mogilany	4 363	1 151,30	26,40%
Skawina	7 934	2 215,30	27,90%
Zielonki	4 858	1 499,10	30,90%
Michałowice	5 113	1 648,00	32,20%
Biskupice	4 114	1 431,40	34,80%
Świątniki Górne	1 591	711,40	44,70%
Wieliczka	8 626	4 202,10	48,70%
suma/średnia	**79 817,00**	**22 274,80**	**27,90%**

Gmina	Powierzchnia gminy [ha]	Powierzchnia terenów mieszkaniowych [ha]	Udział [%]
gminy miejskie			
Niepołomice	2 740	807,70	29,50%
Skawina	2 050	716,20	34,90%
Świątniki Górne	444	188,20	42,40%
Wieliczka-miejska	1 341	859,00	64,10%
suma/średnia	**6 575,00**	**2 571,10**	**39,10%**
Miasto Kraków			
Kraków*	**32 685**	**7 822,20**	**24,00%**
Kraków – SUiKZP	32 685	12 801,50	39,20%

* dane obejmują plany obowiązujące oraz sporządzane

Źródło opracowanie własne.

Bilanse terenów mieszkaniowych w MPZP przekraczają w większości gmin ZIT ich potencjały demograficzne, co daje efekt „zamrażania" niezainwestowanych terenów mieszkaniowych, a jednocześnie w powiązaniu z różnicami cen na rynku nieruchomości – sprzyja trendom eksurbanizacyjnym.



Wykres 9. Zmiany w zainwestowaniu terenów mieszkaniowych w gminach ZIT w 2021 r.

Źródło: Opracowanie własne.

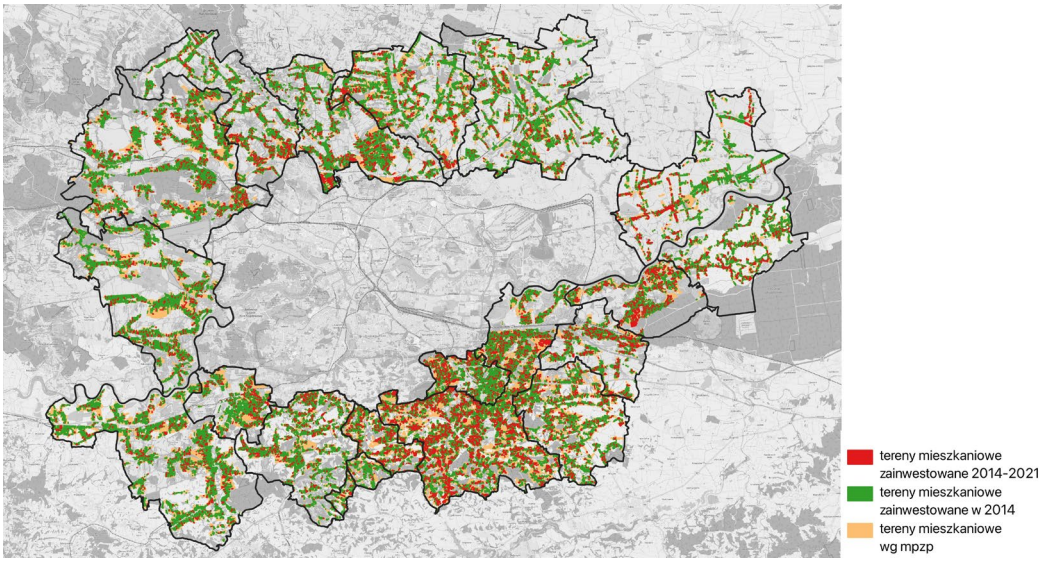
Tabela 7. Powierzchnia terenów mieszkaniowych w MPZP gmin ZIT Krakowa

gmina	powierzchnia mieszkaniowa wg mpzp	powierzchnia zainwestowana w 2014 (%)	powierzchnia zainwestowana w 2021 (%)	Zmiana 2014-2020 (%)	Rezerwa %	Rezerwa/ 1 mieszk. [ha]
Biskupice	1431,1	40,8%	45,8%	5,0%	54,2%	0,07
Igołomia-Wawrzeńczyce	966,5	52,6%	55,7%	3,1%	44,3%	0,05
Kocmyrzów-Luborzyca	1795,1	49,1%	54,0%	4,9%	46,0%	0,05
Liszki	1790,0	42,7%	46,3%	3,6%	53,7%	0,05
Michałowice	1701,5	42,4%	47,5%	5,1%	52,5%	0,07
Mogilany	1151,3	46,2%	50,8%	4,6%	49,2%	0,04
Niepołomice-miejska	807,4	38,5%	46,7%	8,2%	53,3%	0,03
Niepołomice-wiejska	1319,5	53,2%	57,4%	4,2%	42,6%	0,03
Skawina-miejska	715,9	37,6%	42,7%	5,1%	57,3%	0,02
Skawina-wiejska	2195,8	45,5%	48,7%	3,2%	51,3%	0,06
Świątniki Górne-miejska	192,9	38,5%	40,7%	2,3%	59,3%	0,05

gmina	powierzchnia mieszkaniowa wg mpzp	powierzchnia zainwestowana w 2014 (%)	powierzchnia zainwestowana w 2021 (%)	Zmiana 2014-2020 (%)	Rezerwa %	Rezerwa/ 1 mieszk. [ha]
Świątniki Górne-wiejska	697,6	43,6%	49,6%	5,9%	50,4%	0,04
Wieliczka-miejska	858,6	41,1%	47,2%	6,1%	52,8%	0,02
Wieliczka-wiejska	4035,5	45,2%	49,8%	4,6%	50,2%	0,05
Wielka Wieś	1076,5	44,0%	50,5%	6,4%	49,5%	0,03
Zabierzów	2409,2	44,2%	49,7%	5,5%	50,3%	0,04
Zielonki	1498,8	47,3%	53,6%	6,3%	46,4%	0,03
				średnia	50,8%	0,04

Źródło: Opracowanie własne.

Jak widać z powyższego zestawienia, w ciągu 7 analizowanych lat zmiany w zagospodarowaniu, wskaźnik wzrostu powierzchni zainwestowania terenów mieszkaniowych mieści się w granicach 2,1-8,2%, a więc stosunkowo niewiele wobec ogółu powierzchni terenów mieszkaniowych. W dalszym ciągu rezerwa terenów pod funkcje mieszkaniowe pozostaje z grubsza na poziomie 50%. Jednak, szczególnie w gminach miejskich i rozwijających się gwałtownie – wiejskich, udział powierzchni dostępnej do zabudowy, z uwagi na znaczący wzrost liczby mieszkańców, a więc umownie – potrzeb, wskazuje na możliwe deficyty w przyszłości. Wskazywać to także może na tendencje do zabudowy mniejszych działek[78], a więc zabudowy skoncentrowanej, np. szeregowej, która w krajobrazie wiejskim tworzy specyficzną, niekorzystną krajobrazowo, alternatywę dla zabudowy wielorodzinnej.



Rycina 46. Zmiany w zainwestowaniu terenów mieszkaniowych w gminach ZIT w 2021 r.

Źródło: Opracowanie własne.

Odmienny też obraz otrzymujemy w przypadku gmin wiejskich i miejsko-wiejskich. Decyduje o tym sposób funkcjonowania tych ostatnich, w których część miejska wykazuje inny charakter i potencjał urbanizacyjny od części wiejskiej. Wynika to z istnienia specyficznych potencjałów miasta

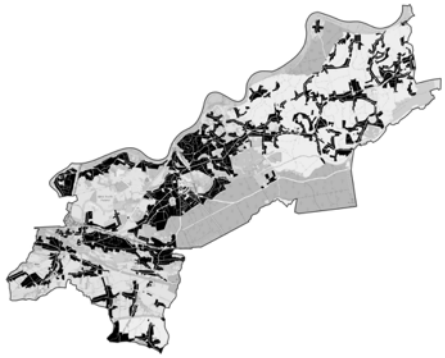
[78] O ile, w przypadku inwestorów działających na własny użytek (osób fizycznych), punktem odniesienia jest powierzchnia posiadanej lub nabytej działki, o tyle w przypadku inwestycji o charakterze deweloperskim mamy do czynienia ze zjawiskiem tzw. „optymalizacji deweloperskiej" wynikającej z dążenia do uzyskania lepszej efektywności inwestycyjnej, a w efekcie większego zwrotu z inwestycji. Z.W. Paszkowski, 2022, Optymalizacja deweloperska osiedla mieszkaniowego. Osiedle Mieszkaniowe Centrum w Stargardzie; Środowisko Mieszkaniowe, 39/2022, s. 67; https://doi.org/10.4467/25438700SM.22.014.16592.

koncentrującego większość funkcji publicznych i gospodarczych gminy a zatem kreującego ciążenia dośrodkowe sprzyjające koncentracji zabudowy.

W przypadku gmin wiejskich mamy do czynienia z sytuacją, w której wykorzystywane są przede wszystkim potencjały zewnętrzne (sąsiedztwo Krakowa, korytarze transportowe), co prowadzi do braku zrównoważenia przestrzennego i pewnego uzależnienia od czynników zewnętrznych, niezależnych od gminy.

Wspomniane wyżej zjawiska charakteryzują wzorce przedstawione w poniższej tabeli.

Tabela 8. Wzorce koncentracji terenów mieszkaniowych w MPZP w wybranych gminach ZIT

	**Gmina Niepołomice** Gmina miejsko-wiejska o niskim udziale terenów mieszkaniowych w powierzchni gminy (20%) na obszarze wiejskim. Koncentracja terenów mieszkaniowych występuje przede wszystkim w obrębie miasta – ich udział wynosi już 29,5%, mimo to spośród gmin miejskich ZIT jest to wynik najniższy. W mieście oraz w rejonie Podłęża (wzdłuż linii kolejowej) dominują rozległe obszary mieszkaniowe z komunikacją wewnętrzną, podczas gdy na terenach wiejskich przeważają układy liniowe o niewielkiej głębokości.
	Gmina Wieliczka Gmina miejsko-wiejska o najwyższym udziale terenów mieszkaniowych w powierzchni gminy (48,7%) na obszarze wiejskim. Szczególna ich koncentracja występuje jednak wszystkim w obrębie miasta – ich udział wynosi już 64,10%, i spośród gmin miejskich ZIT jest to wynik najwyższy. W mieście oraz w rejonie Węgrzc Wielkich (pomiędzy linią kolejową a DK94) dominują rozległe obszary mieszkaniowe z komunikacją wewnętrzną, podczas gdy na terenach wiejskich, przede wszystkim na południu, przeważają układy liniowe o znacznej głębokości dostosowane do morfologii terenu.
	Gmina Świątniki Górne Gmina miejsko-wiejska o wysokim udziale terenów mieszkaniowych w powierzchni gminy (44,7%) na obszarze wiejskim. Co wyjątkowe, w obrębie miasta, ich udział jest niższy i wynosi 42,40% i jest to wynik średni spośród gmin miejskich ZIT. W gminie dominują układy liniowe o znacznej głębokości odwzorowujące główne ciągi komunikacyjne gminy i morfologię górzystego terenu.
	Gmina Zielonki Gmina wiejska o średnim udziale terenów mieszkaniowych w powierzchni gminy (30,9%). W części południowej, w rejonie Zielonek, Węgrzc i Bibic, w sąsiedztwie korytarzy transportowych (pn. obwodnica Krakowa, DK7), koncentrują się rozległe obszary mieszkaniowe z komunikacją wewnętrzną, podczas gdy na pozostałych terenach przeważają układy liniowe o niewielkiej głębokości.

	Gmina Igołomia-Wawrzeńczyce Gmina wiejska o najniższym udziale terenów mieszkaniowych w powierzchni gminy (15,0%). W gminie zdecydowanie przeważają układy liniowe o niewielkiej głębokości wzdłuż ciągów komunikacyjnych, konserwujące tradycyjny wiejski układ wielodrożny.

Źródło: Opracowanie własne.

W gminach wiejskich w wielu przypadkach zauważalny jest trend do tworzenia nietypowych dla wsi, rozległych, zwartych obszarów mieszkaniowych, pozbawionych elementów kompozycji przestrzennej i wewnętrznego układu komunikacyjnego, podatnych na działalność deweloperską[79]. Charakterystyczna dla tego rodzaju działalności inwestycyjnej, jest urbanistyka, zwana „niwową" lub „łanową", która kreuje nieskoordynowane skupiska domów z niewykształconym prawidłowo układem komunikacyjnym, a w rezultacie lokalne wzrosty natężenia ruchu kumulujące się w na drogach dojazdowych. W rezultacie tego „umiastowienia" powstają rozległe połacie zabudowy mieszkaniowej w typie „patchworku". Sprzyjają temu nieregularne układy geodezyjne i własnościowe oraz brak procesów scalania gruntów. Dobrze ilustruje to poniższa rycina.

Rycina 47. Fotografia zabudowy „patchworkowej" w Bibicach, gm. Zielonki (z lewej) oraz w Wieliczce, gm. Wieliczka (z prawej)

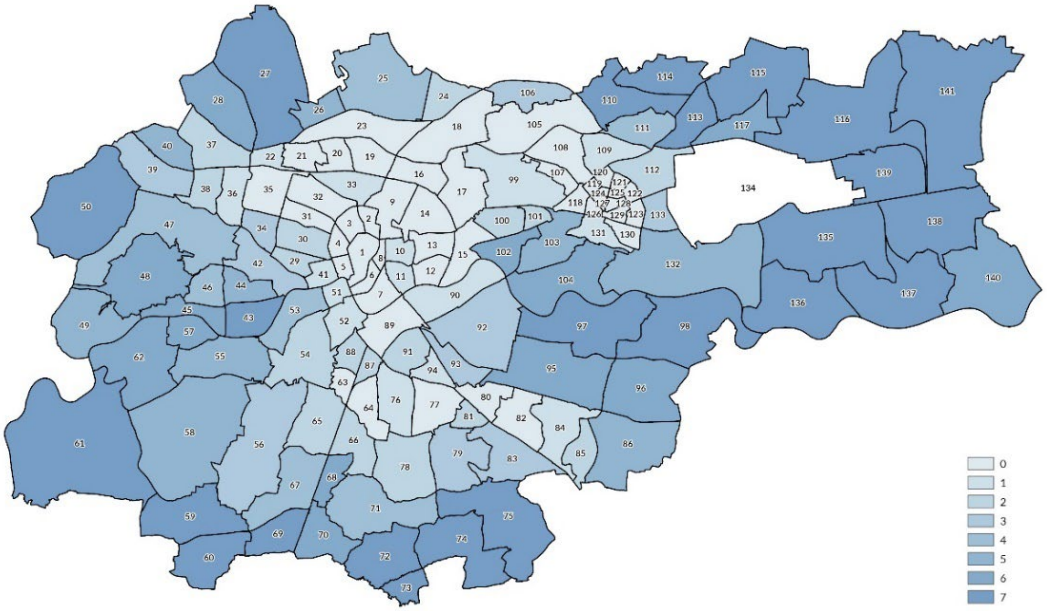
Źródło: Geoportal.

Nie sposób pominąć tu jednego z najistotniejszych aspektów kształtowania struktur funkcjonalno-przestrzennych w tak postępującej urbanizacji. Jako tereny mieszkaniowe należy rozumieć nie tylko samą funkcję mieszkalną, lecz także wyposażenie struktur mieszkaniowych w odpowiednią infrastrukturę, w szczególności podstawowego zakresu usług publicznych. Warto w tym miejscu odwołać się do analiz przeprowadzonych na potrzeby „Diagnozy służącej wyznaczeniu obszaru zdegradowanego oraz obszaru rewitalizacji w Mieście Krakowie"[80]. Jak oceniono, jednym z kryteriów

[79] Wg danych z Rejestru wniosków i decyzji o pozwoleniu na budowę Głównego Urzędu Nadzoru Budowlanego w latach 2016-2023 w powiatach: krakowskim i wielickim, spośród wydanych decyzji o pozwoleniu na budowę budynków mieszkalnych jednorodzinnych odpowiednio 14 i 19% przypadło na inwestorów nie będących osobami fizycznymi – przedsiębiorców, o których mowa w art. 5 pkt 1 ustawy z dnia 20 maja 2021 r. o ochronie praw nabywcy lokalu mieszkalnego lub domu jednorodzinnego oraz Deweloperskim Funduszu Gwarancyjnym (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 695), https://wyszukiwarka.gunb.gov.pl/pobranie.html.

[80] Diagnoza służąca wyznaczeniu obszaru zdegradowanego oraz obszaru rewitalizacji w Mieście Krakowie; Urząd Miasta Krakowa; Kraków, maj 2022 r., www.bip.krakow.pl/plik.php?zid=336380&wer=1&new=t&mode=shwv.

kryzysu w sferze przestrzenno-funkcjonalnej jest niedostateczna dostępność usług publicznych w szczególności dostępność przestrzenna, czyli łatwość dotarcia do miejsca świadczenia usług o charakterze podstawowym. Mowa o dostępności do infrastruktury edukacyjnej, społecznej, zdrowotnej, kulturalnej, czy zieleni publicznej.



Rycina 48. Koncentracja niekorzystnych zjawisk w sferze przestrzenno-funkcjonalnej w Mieście Krakowie

Źródło: www.bip.krakow.pl/plik.php?zid=336380&wer=1&new=t&mode=shwv.

Jak wynika z przedstawionego kartogramu, dysfunkcje w zakresie dostępności podstawowych usług publicznych dotykają przede wszystkim suburbiów, w tym także wskazane w niniejszym obszarze rejony koncentracji nowej zabudowy mieszkaniowej na północy i południu Krakowa. Ta zabudowa rzadko odpowiada przyjętej w urbanistyce definicji, a bardziej, przyjętego potocznie terminu „osiedla", którym po roku 1989, po zmianie systemu politycznego i masowym wejściu prywatnych firm deweloperskich na rynek mieszkaniowy, nazywane są jednostki mieszkaniowe bardzo różnej wielkości, najczęściej będące jednorodnym przedsięwzięciem inwestycyjnym, dostarczającym przede wszystkim, albo i wyłącznie struktury mieszkaniowej. Taka forma „kolonizacji" wydaje się, w świetle powyższych analiz, jednym z najpoważniejszych w skali i charakterze problemów i wyzwań w skali metropolitalnej.

***

Rozważania przedstawione w rozdziale 2. stanowią przesłanki dla określenia kierunków koordynacji polityki przestrzennej w aglomeracji krakowskiej. Zagadnieniom tym poświęcono 4. rozdział niniejszego opracowania pt. Kierunki koordynacji zagospodarowania przestrzennego aglomeracji krakowskiej – wnioski i rekomendacje.

3. Metropolia krakowska w polityce rozwoju

Polskie metropolie, z wyjątkiem powołanej do życia w 2017 r. Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, nie dysponują autonomicznymi, usankcjonowanymi przez przepisy prawa, zadaniami i kompetencjami. Co więcej, w gąszczu aktów powszechnie obowiązującego prawa, próżno poszukiwać przepisów, które wyznaczałyby zasięgi przestrzenne metropolii oraz ich obszarów funkcjonalnych. Niemniej jednak, pomimo nie do końca jednoznacznie określonego formalnego statusu metropolii, odgrywają one niezwykle istotną rolę w polityce rozwoju. Już pobieżna analiza treści przyjmowanych na różnych poziomach zarządzania dokumentów wyznaczających ramy tej polityki dostarcza szeregu dowodów potwierdzających to stwierdzenie. W strategiach rozwoju przygotowywanych na poziomach krajowym, regionalnym, ponadlokalnym i lokalnym metropolie stanowią nie tylko istotny punkt odniesienia dla planowanych interwencji publicznych, ale również opisywane są jako jeden z kluczowych uczestników gry o rozwój.

Analizy przeprowadzone w niniejszym rozdziale stanowią próbę scharakteryzowania roli i znaczenia metropolii krakowskiej w polityce rozwoju programowanej na przestrzeni minionych dwóch dekad zarówno przez Radę Ministrów, Samorząd Województwa Małopolskiego, Stowarzyszenie Metropolia Krakowska, Miasto Kraków, jak również pozostałe małopolskie gminy. W pierwszej części analizy starano się ustalić, gdzie w świetle zapisów krajowych i regionalnych dokumentów strategicznych znajduje się obszar metropolitalny Krakowa. Dążąc do ustalenia granic krakowskiego obszaru metropolitalnego prześledzono próby ich delimitacji podejmowane przez rząd oraz Samorząd Województwa Małopolskiego, których wyniki zawarte zostały w krajowych i regionalnych dokumentach strategicznych opracowywanych na potrzeby programowania polityki rozwoju na lata 2010-2020 oraz 2021-2030. Mając na uwadze fakt, że w ostatnich latach w polskiej polityce regionalnej coraz większego znaczenia nabiera szczebel ponadlokalny systemu zarządzania rozwojem, zdecydowano się na poruszenie również tego wątku w ramach niniejszego badania. Dlatego też analizie poddano najważniejsze zagadnienia związane z metropolitalnym wymiarem polityki rozwoju wynikające ze strategii rozwoju ponadlokalnego przygotowywanej przez gminy zrzeszone w Stowarzyszeniu Metropolia Krakowska. W dalszej kolejności podjęto próbę sformułowania odpowiedzi na pytania o sposób, w jaki Kraków postrzega swoją metropolitalność oraz które z jej wymiarów zamierza rozwijać. Odpowiedzi poszukiwano na kartach Strategii Rozwoju Krakowa „Kraków 2030. Tu chcę żyć" oraz opracowanego w latach 2022-2024 projektu jej aktualizacji. Rezultaty zaprezentowane w ostatniej części analizy odnoszą się do poziomu lokalnego zarządzania rozwojem w Polsce. Wnioski zawarte w tej części badania wskazują, w jakim stopniu małopolskie gminy orientują swoją politykę rozwoju na Kraków. Badając zawartość strategii przygotowywanych na szczeblu lokalnym dążono do ustalenia czy dla samorządów gminnych stolica regionu oraz jej metropolitalność stanowią punkt odniesienia dla przygotowywanych przez nie planów rozwojowych.

3.1. Perspektywa krajowa

Jakakolwiek analiza dążąca do określenia roli metropolii w polityce rozwoju powinna w pierwszej kolejności wskazywać, gdzie w przestrzeni kraju znajdują się metropolie oraz ich obszary funkcjonalne. Innymi słowy, pierwszy krok procedury badawczej powinien prowadzić nas do „umiejscowienia w przestrzeni" metropolii poprzez precyzyjne określenie jej przestrzennych zasięgów (delimitacji). Najważniejsze dokumenty strategiczne przyjmowane na szczeblu krajowym przez Radę Ministrów zawierają liczne odniesienia do tego zagadnienia. W tym miejscu warto jednak zwrócić uwagę na istotną zmianę w tym zakresie pomiędzy dokumentami strategicznymi przygotowywanymi w związku

z okresem programowania, którego horyzont wyznacza rok 2030, a ich poprzednikami, w których zdefiniowano ramy polityki rozwoju w perspektywie 2020 roku. Dokumenty strategiczne przyjmowane na szczeblu krajowym, w związku z okresem programowania polityki rozwoju do 2030 roku, nie zawierają delimitacji obszarów metropolitalnych. W uchwalonej przez Radę Ministrów 14 lutego 2017 r. **Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą 2030 r.)**[81] Kraków został zaliczony do kategorii **największych polskich aglomeracji**, czyli 18 miast wojewódzkich wraz z ich obszarami funkcjonalnymi. Do tej samej kategorii odwołuje się również przyjęta w 17 września 2019 r. **Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030**[82]. W obu dokumentach nie został określony zakres przestrzenny aglomeracyjnych obszarów funkcjonalnych.

Jeszcze inną kategoryzację zawarto w przyjętej 14 czerwca 2022 r. **Krajowej Polityce Miejskiej 2030**[83]. W dokumencie tym Kraków, razem z konurbacją katowicką, Warszawą, Gdańskiem wspólnie z Gdynią i Sopotem, Łodzią, Wrocławiem, Poznaniem i Szczecinem, zaliczony został do kategorii **ośrodków metropolitalnych**, tj. miast mających co najmniej 400 tys. ludności. W dokumencie tym również próżno poszukiwać delimitacji obszaru metropolitalnego tych jednostek.

Z całkowicie odmiennym podejściem mieliśmy natomiast do czynienia w przypadku dokumentów strategicznych przyjmowanych przez Radę Ministrów w związku z poprzednim (tj. do 2020 r.) okresem programowania polityki rozwoju. Z tej perspektywy za kluczową uznać należy delimitację obszarów metropolitalnych przeprowadzoną w **Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030)**[84], która uchwalona została przez Radę Ministrów w dniu 13 grudnia 2011 roku[85]. Do delimitacji obszarów metropolitalnych ujętej w tym dokumencie odwoływały się inne krajowe dokumenty strategiczne, w tym w szczególności **Strategia Rozwoju Kraju 2020 (SRK 2020)**[86] oraz **Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności**[87].

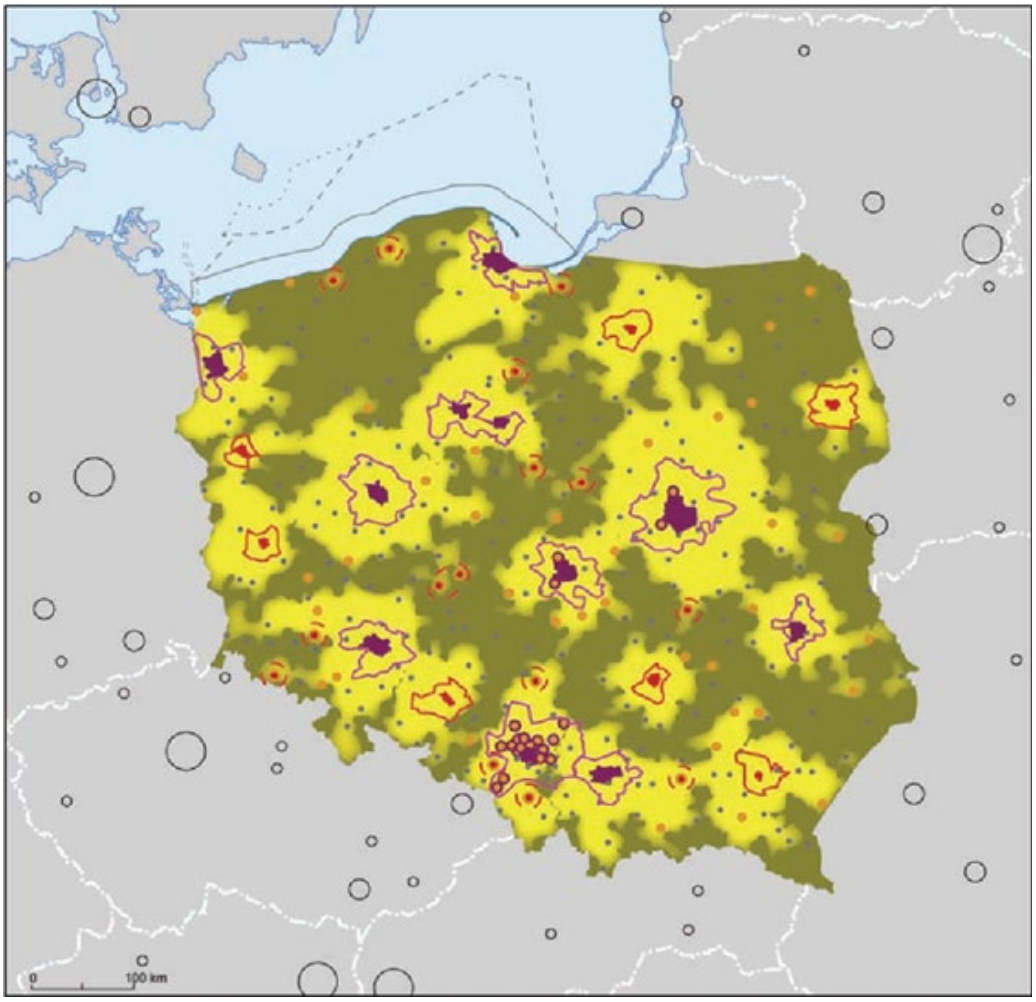
W KPZK 2030 zaproponowana została definicja obszaru metropolitalnego, zgodnie z którą był to obszar wielkiego miasta oraz powiązanego z nim funkcjonalnie bezpośredniego otoczenia, ustalony w koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju. Konieczność wyznaczenia w KPZK 2030 ośrodków metropolitalnych wynikała z przepisów ustawy z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (art. 47 ust. 2 pkt 5, art. 49a pkt 1, art. 49b pkt 1). Wyznaczenia tego typu obszarów dokonano w KPZK 2030 w oparciu o następujące kryteria (opierając się na danych za 2009 r.):

- liczba ludności w ośrodku metropolitalnym powyżej 300 tys. mieszkańców;
- zatrudnienie w sektorze usług rynkowych (pośrednictwo finansowe oraz obsługa nieruchomości i firm) powyżej 40 tys.;

[81] Uchwała nr 8 Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. w sprawie przyjęcia Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) [M.P. 2017 poz. 260].
[82] Uchwała nr 102 Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 r. w sprawie przyjęcia „Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030" [M.P. 2019 poz. 1060].
[83] Uchwała nr 136 Rady Ministrów z dnia 14 czerwca 2022 r. w sprawie przyjęcia Krajowej Polityki Miejskiej 2030 [M.P. 2022 poz. 746].
[84] Uchwała Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 [M.P. 2012 poz. 252].
[85] Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 została uchylona wraz z wejściem w życie przepisów Ustawy z dnia 15 lipca 2020 r. o zmianie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw, co miało miejsce 13 listopada 2020 r.
[86] Uchwała Nr 157 Rady Ministrów z dnia 25 września 2012 r. w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Kraju 2020 [M.P. 2012 poz. 882].
[87] Uchwała Nr 16 Rady Ministrów z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie przyjęcia Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia Fala Nowoczesności [M.P. 2013 poz. 121].

- liczba studentów kształcących się w danym mieście w roku akademickim 2007/2008 powyżej 60 tys.;
- współpraca instytucji naukowo-badawczych w 5. i 6. Programie Ramowym UE;
- lokalizacja portu lotniczego obsługującego ruch pasażerski, lokalizacja hoteli cztero- i pięciogwiazdkowych;
- międzynarodowe wystawy w obiektach działalności wystawienniczej w latach 2006-2008.

Na tej podstawie wyznaczonych zostało **10 metropolii**, tj. ośrodków (wraz z ich obszarami funkcjonalnymi), które stanowią centra zarządzania gospodarczego na poziomie co najmniej krajowym, mają duży potencjał gospodarczy (ponadkrajową atrakcyjność inwestycyjną), oferują szereg usług wyższego rzędu i pełnią funkcje symboliczne, charakteryzują się wysoką zewnętrzną atrakcyjnością turystyczną, dużymi możliwościami edukacyjnymi i tworzenia innowacji (rozbudowane szkolnictwo wyższe, obecność jednostek naukowych i badawczo-rozwojowych), mają zdolność do utrzymywania relacji handlowych oraz charakteryzują się wysoką wewnętrzną i zewnętrzną dostępnością transportową. W grupie tej znalazł się oczywiście Kraków oraz Warszawa, Aglomeracja Górnośląska, Łódź, Trójmiasto, Poznań, Wrocław, bipol Bydgoszczy z Toruniem oraz Szczecin.



Rycina 49. Miejskie i wiejskie obszary funkcjonalne

Źródło: Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030.

3.2. Perspektywa regionalna

Odniesienia do Krakowa oraz jego obszaru metropolitalnego obecne są na kartach wszystkich strategii rozwoju (cztery generacje) oraz regionalnych planów zagospodarowania przestrzennego (dwie generacje) opracowywanych przez Samorząd Województwa Małopolskiego od początku jego funkcjonowania. Pomimo iż na przestrzeni lat przestrzenny zasięg metropolii Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego wyznaczany w strategicznych dokumentach regionu podlegał pewnym modyfikacjom, jego kluczowa rola dla rozwoju Małopolski nigdy nie była kwestionowana. Kolejne edycje regionalnych dokumentów strategiczno-planistycznych województwa małopolskiego zdają się potwierdzać pogląd wyrażony w uchwalonym w 2003 r. Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego, w którym Krakowski Obszar Metropolitalny uznano za jeden z najważniejszych czynników służących utrzymaniu rangi i konkurencyjności regionu na arenie krajowej i międzynarodowej, zaś problem strategicznego planowania na tym obszarze podniesiono do rangi jednego z najpoważniejszych i najtrudniejszych wyzwań dla polityki zagospodarowania przestrzennego województwa małopolskiego.

Jak zatem, po 25 latach funkcjonowania, Samorząd Województwa Małopolskiego definiuje w kategoriach przestrzennych metropolię krakowską? Poszukując odpowiedzi na tak sformułowane pytanie, poddano analizie zawartość dwóch kluczowych z perspektywy polityki rozwoju prowadzonej przez Samorząd Województwa Małopolskiego dokumentów: **Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego** (PZPWM)[88] oraz **Strategii Rozwoju Województwa „Małopolska 2030”**[89].

W uchwalonym w 2018 r. Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego zdelimitowane zostały dwa obszary: **Krakowski Obszar Metropolitalny** oraz **Krakowski Obszar Metropolitalny – Miejski Obszar Funkcjonalny Ośrodka Wojewódzkiego**.

W zawartej w PZPWM strukturze funkcjonalno-przestrzennej (model rozwoju) wyodrębniono obszary charakteryzujące się podobnymi cechami zagospodarowania przestrzennego, pewną spójnością przyrodniczą i krajobrazową, wewnętrzną spójnością gospodarczą oraz wspólnotą wyzwań rozwojowych, przed którymi stają. Wyodrębnione w ten sposób obszary funkcjonalne (tzw. terytoria) mają stanowić podstawę terytorialnie ukierunkowanej polityki rozwoju.

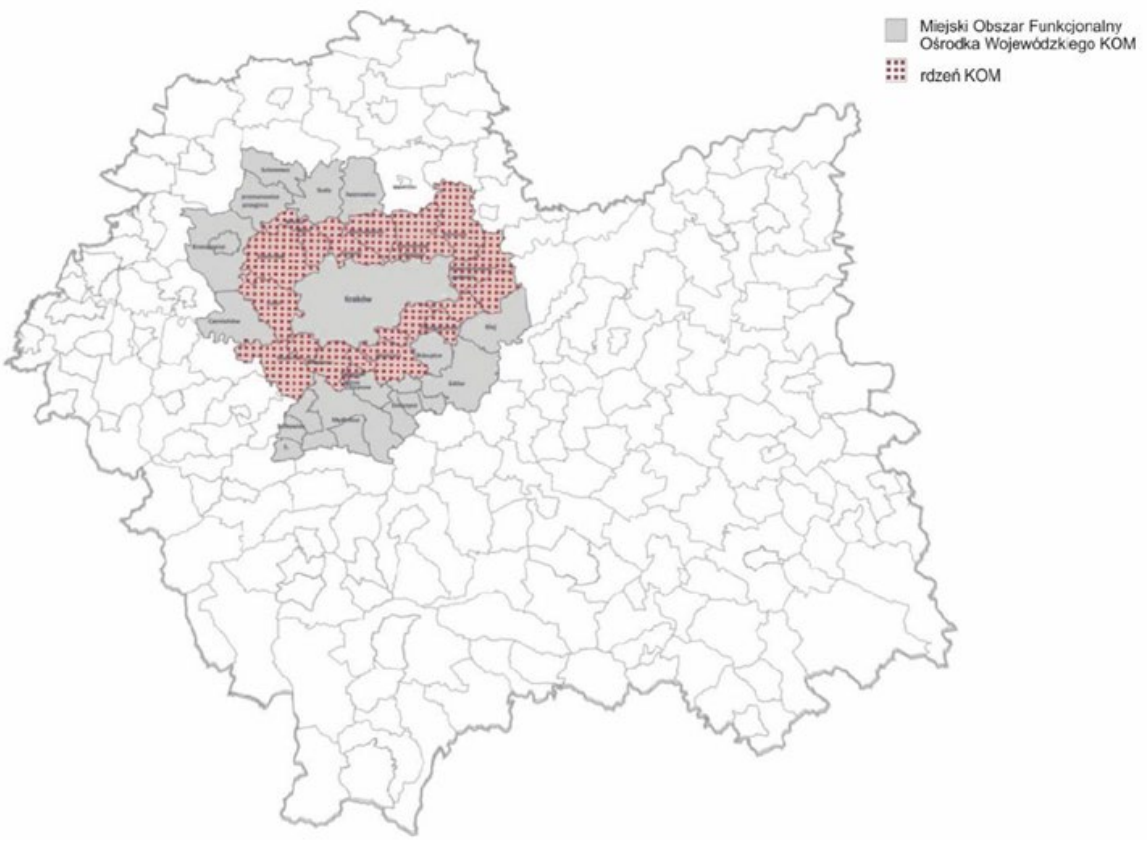
[88] Uchwała nr XLVII/732/18/2018 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 26 marca 2018 r. w sprawie przyjęcia Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego.
[89] Uchwała Nr XXXI/422/20 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 17 grudnia 2020 r. w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Województwa „Małopolska 2030”.

Rycina 50. Obszary funkcjonalne – terytoria wg PZPWM z 2018

Źródło: Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego (2018).

Jednym z wyodrębnionych w przestrzeni Małopolski terytoriów jest **Krakowski Obszar Metropolitalny** złożony z 17 gmin, w tym: Krakowa oraz 14 gmin, na obszarze których w latach 2014-2020 wdrażane były ZIT oraz Jerzmanowice-Przeginia i Krzeszowice. KOM określony został jako główne ogniwo rozwoju gospodarczego, kulturalnego i naukowego Małopolski.

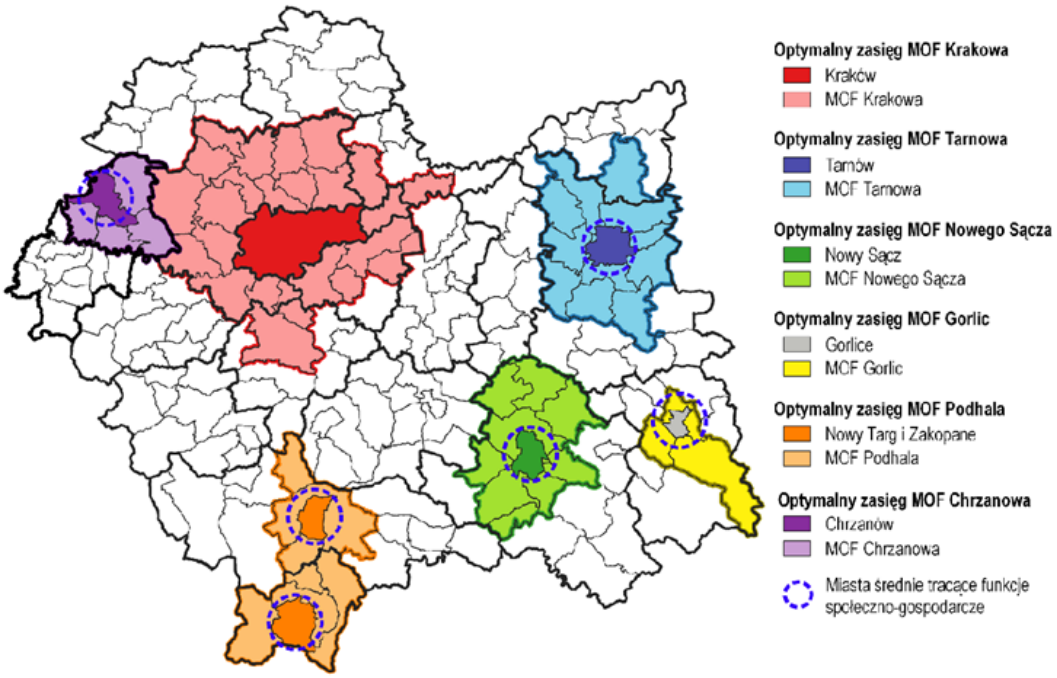
Poza KOM – terytorium w PZPWM zdelimitowany został **MOF – Miejski Obszar Funkcjonalny Ośrodka Wojewódzkiego**. Delimitacja ta ma czynić zadość wymaganiom ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz – obowiązującej jeszcze w czasie uchwalania Planu – Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, zgodnie z którymi w planie wskazane zostają obszary funkcjonalne o znaczeniu ponadregionalnym. KOM-MOF Ośrodka Wojewódzkiego obejmuje Kraków oraz 26 gmin tworzących otaczającą miasto sferę wzajemnych oddziaływań.



Rycina 51. Obszar Funkcjonalny Ośrodka Wojewódzkiego – Krakowski Obszar Metropolitalny

Źródło: Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego (2018).

Z jeszcze inną delimitacją mamy do czynienia w **Strategii Rozwoju Województwa „Małopolska 2030”**, która uchwalona została przez Sejmik Województwa Małopolskiego 17 grudnia 2020 r. Dokument ten posługuje się pojęciem **miejskiego obszaru funkcjonalnego** i wyznacza optymalne zasięgi sześciu tego typu obszarów w Małopolsce. Optymalny zasięg obszaru funkcjonalnego Krakowa obejmuje stolicę Małopolski oraz 25 powiązanych z nią funkcjonalnie gmin (w tym Nowe Brzesko, które zgodnie z delimitacją zawartą w PZPWM nie jest częścią KOM – MOF OW).



Rycina 52. Propozycja optymalnych zasięgów miejskich obszarów funkcjonalnych

Źródło: Strategia Rozwoju Województwa „Małopolska 2030".

Jak zauważają autorzy Strategii wskazane optymalne zasięgi MOF stanowiły punkt wyjścia do rozmów dotyczących ewentualnej realizacji instrumentu ZIT na obszarze wybranych MOF. Tym samym zdelimitowanych w Strategii obszarów nie należało traktować jako katalogu zamkniętego, a wręcz przeciwnie – w przypadku podjęcia oddolnej inicjatywy przez gminy, które zechcą podjąć formalną współpracę (gminy te zobowiązane byłyby do zawiązania formalnej współpracy, np. w formie związku lub stowarzyszenia) i realizować projekty w ramach ZIT, Zarząd Województwa Małopolskiego deklarował gotowość podjęcia takich rozmów. Ostateczna decyzja co do zakresu i zasięgu terytorialnego danego ZIT realizowanych na obszarze poszczególnych MOF miała zostać określona na poziomie programu regionalnego na lata 2021-2027 i w dokumentach go uszczegóławiających.

W odniesieniu do MOF Krakowa tego typu dyskusje były prowadzone, zaś ich wynikiem była decyzja o podziale tego obszaru na dwie części, w skład których wchodzą:

- Kraków, Biskupice, Czernichów, Igołomia-Wawrzeńczyce, Kocmyrzów-Luborzyca, Liszki, Michałowice, Mogilany, Niepołomice, Skawina, Świątniki Górne, Wieliczka, Wielka Wieś, Zabierzów oraz Zielonki (czyli 15 gmin tworzących **Stowarzyszenie Metropolia Krakowska**, na obszarze którego w latach 2014-2020 wdrażane były ZIT), gdzie w latach 2021-2027 wdrażany będzie ZIT;
- Kłaj, Krzeszowice, Jerzmanowice-Przeginia, Sułoszowa, Skała, Iwanowice, Słomniki, Koniusza, Siepraw, Nowe Brzesko, Myślenice (tworzące **Stowarzyszenie Otulina Podkrakowska**), gdzie w latach 2021-2027 wdrażany będzie tzw. inny instrument terytorialny (IIT).

Tak jak zapowiedziano w Strategii, podział ten został usankcjonowany w Programie Regionalnym Fundusze Europejskie dla Małopolski na lata 2021-2027[90].

[90] Program Regionalny Fundusze Europejskie dla Małopolski na lata 2021-2027, Zarząd Województwa Małopolskiego; tekst dostępny pod linkiem: www.rpo.malopolska.pl/FEM-2021-2027.

3.3. Współpraca metropolitalna w obszarze krakowskim – perspektywa ponadlokalna i lokalna

Model struktury funkcjonalno-przestrzennej w ponadlokalnej Strategii Metropolii Krakowskiej (Stowarzyszenie Metropolia Krakowska)

W obecnie funkcjonującym instrumentarium polityki rozwoju, najlepszym instrumentem wspierającym zarządzanie rozwojem obszaru metropolitalnego zdaje się być **strategia rozwoju ponadlokalnego**, o której mowa w przepisach ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym. Możliwość przygotowania tego typu strategii została zapewniona na mocy nowelizacji ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym przeprowadzonej w 2020 r. (ustawa z dnia 15 lipca 2020 r. o zmianie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw). Zgodnie z treścią art. 10g ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym, strategię rozwoju ponadlokalnego mogą opracować sąsiadujące ze sobą gminy, które posiadają powiązania funkcjonalne. Strategia ta staje się tym samym wspólną strategią rozwoju tych gmin w zakresie ich terytorium. Zgodnie z intencją ustawodawcy wyrażoną w uzasadnieniu do projektu ustawy o zmianie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw: „przepisy dotyczące strategii rozwoju ponadlokalnego mają na celu umożliwienie wspólnego planowania działań rozwojowych. Ma to kluczowe znaczenie zwłaszcza w odniesieniu do planowania inwestycji, których zasięg i oddziaływanie wykracza poza terytorium jednej gminy”[91].

Pierwsza tego typu strategia została przygotowana w Małopolsce przez gminy tworzące Stowarzyszenie Metropolia Krakowska. Uchwalona 14 grudnia 2021 r. **Strategia Metropolia Krakowska 2030**[92] jest strategią współpracy gmin na rzecz rozwoju ponadlokalnego, którego celem jest budowa obszaru metropolitalnego, który będzie odporny i adaptowalny, a przede wszystkim bogaty kapitałem swoich mieszkańców i dążący do neutralności klimatycznej.

Zgodnie z zawartą w Strategii wizją w 2030 roku Metropolia Krakowska to neutralny klimatycznie obszar, wyróżniający się na tle europejskim wysoką jakością życia, dostępnością i jakością usług publicznych oraz innowacyjnością i konkurencyjnością gospodarki, dający poczucie bezpieczeństwa oraz oferujący możliwości wszechstronnego rozwoju wszystkim swoim mieszkańcom.

Tak sformułowana wizja realizowana będzie przez siedem celów głównych koncentrujących się na:

- **Zarządzaniu obszarem Metropolii**: Metropolia Krakowska inteligentnie zarządzana, oparta na partnerstwie i zaangażowanej kadrze;
- **Kwestiach klimatycznych**: Metropolia Krakowska przyjazna środowisku, zorientowana na neutralność klimatyczną, zapewniająca wysoką jakość życia;
- **Mobilności**: Metropolia Krakowska sprzyjająca aktywnej, ekologicznej i efektywnej mobilności;
- **Gospodarce**: Metropolia Krakowska innowacyjna i konkurencyjna, kreująca trwałe relacje w sieci wiodących ośrodków gospodarczych Europy;
- **Ofercie czasu wolnego**: Metropolia Krakowska inspirująca, czerpiąca z różnorodności i lokalnych potencjałów, bazująca na sieciach współpracy;
- **Edukacji**: Metropolia Krakowska sprzyjająca skutecznej, włączającej edukacji, opartej na twórczych relacjach;

[91] Uzasadnienie do rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw, Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej; tekst dostępny pod linkiem: www.sejm.gov.pl/Sejm9.nsf/druk.xsp?nr=64.

[92] Uchwałą z dnia 14 grudnia 2021 r. Walnego Zgromadzenia Członków Stowarzyszenia Metropolia Krakowska przyjęto „Strategię Metropolia Krakowska 2030”.

- **Usługach społecznych**: Metropolia Krakowska zapewniająca mieszkańcom nowoczesne i dostępne usługi społeczne, ceniąca równość i solidarność społeczną.

W ramach poszczególnych celów przewidziano szereg działań ukierunkowanych na wzmacnianie współpracy w ramach obszaru metropolitalnego, zwiększanie obecności Metropolii w sieciach współpracy oraz koordynację działań w zakresie świadczenia usług publicznych na rzecz mieszkańców, przedsiębiorców i inwestorów. Z perspektywy niniejszej analizy kluczowe, a przez to wymagające bliższego przyjrzenia się, są obszary współpracy dotyczące **zarządzania, środowiska, mobilności oraz gospodarki**.

W celu głównym Metropolia Krakowska inteligentnie zarządzana, oparta na partnerstwie i zaangażowanej kadrze zaplanowano realizację działań polegających m.in. na: wzmacnianiu partnerstwa gmin Metropolii Krakowskiej na rzecz strategicznego zarządzania w wymiarze ponadlokalnym, budowaniu trwałych relacji gmin Metropolii Krakowskiej z otoczeniem zewnętrznym, w tym z gminami Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krakowa oraz włączeniu Metropolii Krakowskiej w sieci współpracy na poziomie krajowym i międzynarodowym.

W celu głównym Metropolia Krakowska przyjazna środowisku, zorientowana na neutralność klimatyczną, zapewniająca wysoką jakość życia przewidziano działania ukierunkowane na zacieśnianie współpracy w zakresie planowania przestrzennego, zgodnego z zapisami modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej Metropolii Krakowskiej oraz jego integracji z planowaniem społeczno-gospodarczym i transportowym.

W celu głównym Metropolia Krakowska sprzyjająca aktywnej, ekologicznej i efektywnej mobilności zaplanowano m.in.: integrację taryfową na terenie Metropolii Krakowskiej, inwestycje i działania na rzecz rozwoju efektywnego, ekologicznego i zintegrowanego transportu oraz tworzenie dostępnej, zintegrowanej i bezpiecznej infrastruktury pieszo-rowerowej.

W zakresie wsparcia rozwoju gospodarczego Metropolii Krakowskiej (Metropolia Krakowska innowacyjna i konkurencyjna, kreująca trwałe relacje w sieci wiodących ośrodków gospodarczych Europy) przewidziano m.in. działania na rzecz wspólnej promocji marki gospodarczej Metropolii Krakowskiej, poprawy dostępności terenów inwestycyjnych oraz wzrostu jakości zarządzania terenami inwestycyjnymi w tym Strefami Aktywności Gospodarczej.

Elementem obligatoryjnym strategii rozwoju ponadlokalnego jest **model struktury funkcjonalno-przestrzennej**, który ma obrazować rozwój danego terytorium w perspektywie realizacji celów strategii oraz w kontekście potencjalnych przeobrażeń przestrzeni w odpowiedzi na megatrendy i długoterminowe wyzwania rozwojowe[93]. Element ten rzecz jasna znajdujemy w Strategii Metropolia Krakowska 2030. Jak wskazano w tym dokumencie podstawowym celem wszystkich zmian w strukturze funkcjonalno-przestrzennej Metropolii Krakowskiej jest osiągnięcie rozwoju w siedmiu dziedzinach współpracy metropolitalnej, co ma pozwolić na integralne ujęcie społecznych, ekonomicznych, przyrodniczych, ekologicznych i funkcjonalno-przestrzennych aspektów rozwoju 15 gmin wchodzących w skład Stowarzyszenia. Jednocześnie wskazano na potrzebę rozwijania współpracy i powiązań także poza Metropolią Krakowską. Stąd za celowe uznano budowanie:

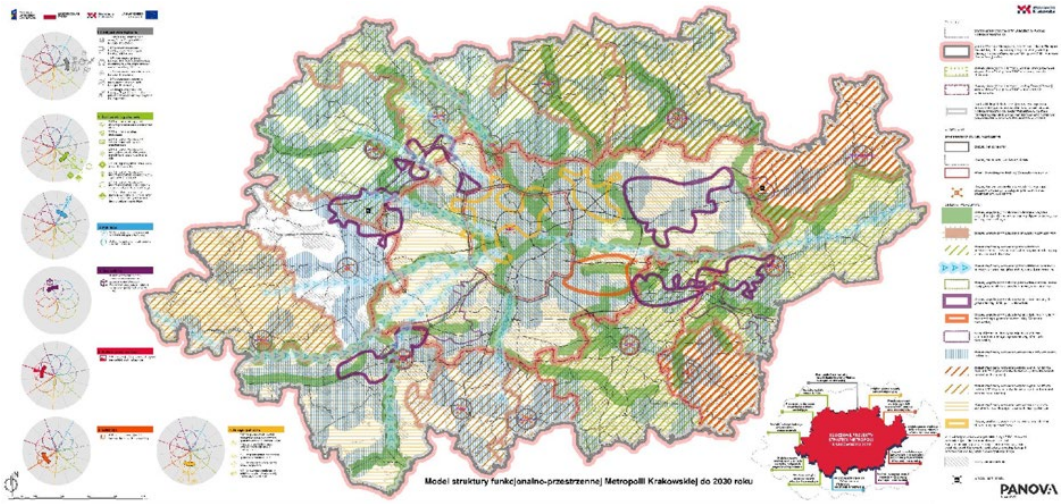
[93] T. Markowski, 2019, Docelowy model struktury funkcjonalno-przestrzennej w zintegrowanym systemie dokumentów strategicznych, ekspertyza przygotowana na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju; P. Ciesiółka, Ł. Mikuła, P. Churski, B. Kołsut, 2023, Model struktury funkcjonalno-przestrzennej w strategii rozwoju ponadlokalnego, Studia Regionalne i Lokalne, nr 1(91), s. 7-22.

- relacji lokalnych:
  - z najbliższym otoczeniem – gminami należącymi do MOF Krakowa – zacieśnianie współpracy w dziedzinach, które stanowią cele rozwoju Metropolii Krakowskiej i są spójne ze strategiami rozwoju i politykami przestrzennymi tych gmin;
  - z dalszym otoczeniem – ośrodkami, które charakteryzuje wysoki poziom powiązań, w szczególności gospodarczych, mobilnościowych czy oferty czasu wolnego z Metropolią;
- w dalszej kolejności rozwijanie relacji ponadregionalnych i międzynarodowych.

Zgodnie z zapisami Strategii polityka przestrzenna gmin Metropolii Krakowskiej powinna dążyć do:

- kształtowania docelowego wspólnego modelu struktury osadniczej, poprzez utrzymanie modelu rozwoju dośrodkowego, w którym Kraków pełni rolę ośrodka wiodącego, a pozostałe gminy Metropolii wzajemnie uzupełniają się, z zachowaniem specyfiki wynikającej z ich funkcji, położenia, topografii terenu, ukształtowanych struktur osadniczych oraz walorów przyrodniczych, krajobrazowych i kulturowych, tworząc wieloośrodkowy obszar metropolitalny;
- modelu struktury osadniczej Metropolii zgodnego z polityką zrównoważonego rozwoju i prowadzenia polityk: demograficznej, społecznej, komunikacyjnej, infrastrukturalnej, rynku usług oraz rynku pracy, spójnych z polityką ochrony środowiska przyrodniczego i kulturowego;
- kształtowania założeń społeczno-demograficznych, wskazujących jako priorytet wykreowanie wysokiego standardu jakości życia w Metropolii, realizowanych poprzez podniesienie walorów przestrzennych, technicznych i socjalnych istniejących zasobów zabudowy mieszkaniowej i usługowej, szczególnie zabudowy związanej z migracjami wewnętrznymi i nowymi miejscami pracy oraz maksymalne wykorzystanie walorów środowiska przyrodniczego i kulturowego, a także wspieranie i aktywizowanie społeczności zamieszkującej gminy Metropolii w zakresie kształtowania silnych więzi sąsiedzkich i kulturowych oraz związków z miejscem zamieszkania:
  - stworzenie przestrzeni publicznych odpowiadających potrzebom gmin, powiązanych strukturalnie i funkcjonalnie z przestrzeniami publicznymi Krakowa oraz z systemem przyrodniczo-rekreacyjnym w obszarze Metropolii,
  - stworzenie spójnego systemu transportu zbiorowego integrującego różne formy, którego efektywność stanie się konkurencyjna dla podróży samochodem na kierunkach dom-szkoła-praca-dom,
  - zwiększenie oferty edukacyjnej i wysokiej jakości usług opieki zdrowotnej oraz związanej z opieką senioralną i dzieci do lat 3, z dostosowaniem do polityki mieszkaniowej i transportowej,
  - podniesienie jakości powietrza poprzez promowanie infrastruktury technicznej w oparciu o odnawialne źródła energii oraz działania zwiększające efektywność energetyczną;
- wzmocnienia istniejących ośrodków usługowych i produkcyjnych (stref aktywności gospodarczej) i utrzymanie ich na pozycji podstawowego miejsca pracy dla możliwie największej grupy mieszkańców Metropolii – wsparcie na płaszczyznach poza planistycznych;
- wykształcenia drogowego układu komunikacyjnego, spójnego z modelem dośrodkowym struktury osadniczej – wykształcenie trójstopniowego modelu układu drogowo-ulicznego, zapewniającego: obsługę tranzytową (połączenia krajowe i międzynarodowe), obsługę realizowaną układami obwodnic dla ruchu „wewnątrzmetropolitalnego" i „ponadmetropolitalnego" (wojewódzkiego) oraz obsługę poszczególnych jednostek osadniczych (układ stanowiący sieć relacji wewnątrzmetropolitalnych w oparciu o układ dróg powiatowych);
- wykształcenia kolejowego układu komunikacyjnego, realizującego metropolitalną politykę i stanowiącego uzupełnienie systemu transportu zbiorowego;

- stworzenia systemu transportu zbiorowego w oparciu o układy komunikacyjne: drogowy, kolejowy, tramwajowy i rowerowy, zapewniającego możliwość poruszania się zarówno w układzie dośrodkowym (spójnym z modelem struktury osadniczej), jak i obwodowym (stanowiącym obwodnice Krakowa oraz układ łączący poszczególne gminy Metropolii);
- wyznaczenia terenów mieszkaniowych z uwzględnieniem, iż nowa zabudowa:
  - powinna w pierwszej kolejności być realizowana w zasięgu dostępu systemu transportu zbiorowego i tworzyć strukturę wielofunkcyjną, tj. zabudowę mieszkaniową zintegrowaną z nieuciążliwymi usługami, z łatwo dostępnymi miejscami rekreacji i wypoczynku oraz z obszarem przestrzeni publicznych, tworząc tzw. „zwarte miasto”,
  - realizowana poza obszarami o dużej intensywności powinna dążyć do rozgęszczania zabudowy: zapewniania niższej intensywności i zwiększania powierzchni biologicznie czynnych, mającej na celu podwyższanie warunków zamieszkania i uwzględniania walorów środowiskowych, kulturowych i krajobrazowych Metropolii,
  - powinna być lokalizowana w oparciu o zasięg wynikający z bilansów terenów przeznaczonych pod zabudowę lub wynikający z obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, co zapobiegnie niekorzystnemu zjawisku eksurbanizacji i fragmentacji obszarów niezurbanizowanych;
- wskazania terenów usługowych i usługowo-produkcyjnych oraz nowych form działalności gospodarczej, zbieżnych z możliwościami terenowymi Krakowa i gmin Metropolii, zmieniającym się rynkiem osób czynnych zawodowo, przy czym preferowanymi formami powinny być parki technologiczne, strefy aktywności gospodarczej, integrujące funkcje produkcyjne, logistyczne i usługowe wysokich technologii;
- ochrony środowiska przyrodniczego, która powinna dążyć do:
  - identyfikacji nieobjętych ochroną obszarów zieleni, w skali Metropolii, która pozwoli na wykorzystanie ich roli w poprawie jakości i warunków życia poprzez utworzenie ciągłego systemu obszarów niezabudowanych o dobrej dostępności z każdego zurbanizowanego rejonu Krakowa i gmin ościennych i powiązaniu ich z obszarem przestrzeni publicznych oraz z terenami rekreacyjnymi w Metropolii i gminach sąsiednich,
  - utrzymania ciągłości obszarów zieleni znajdujących się w obszarze Metropolii oraz wskazania terenów do uzupełnienia metropolitalnego systemu przyrodniczego,
  - zaproponowania przeznaczenia rekreacyjnego lub sportowego dla obszarów zadrzewionych i zieleni nieurządzonej – podporządkowanego utrzymaniu zieleni i wykreowaniu przestrzeni publicznych, służących rekreacji codziennej i weekendowej;
- ochrony zasobów środowiska kulturowego, wskazujących konieczność wypracowania wytycznych ochrony zabytków oraz dóbr kultury współczesnej uwzględniającej ich historyczny rodowód i możliwości zagospodarowania – zwiększenia ich roli w metropolitalnym systemie ruchu turystycznego i wypoczynku weekendowego;
- rozwoju infrastruktury technicznej w powiązaniu z rozwojem zabudowy i z uwzględnieniem potrzeb zapewnienia bezpieczeństwa oraz wyrównania dysproporcji w ilości i jakości obsługi w poszczególnych częściach Metropolii.



Rycina 53. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej Metropolii Krakowskiej

Źródło: Strategia Metropolia Krakowska 2030.

Zapisy strategii gminnych odnoszące się do skali metropolitalnej

Kraków metropolitalny w świetle zapisów krakowskich strategii rozwoju

W niniejszej części opracowania podjęto próbę udzielenia odpowiedzi na następujące pytania:

1) w jaki sposób Kraków postrzega swoją metropolitalność?
2) które z jej wymiarów zamierza rozwijać? oraz
3) z kim planuje współpracować podejmując działania w tym zakresie?

Odpowiedzi na tak sformułowane pytania poszukiwano zarówno w uchwalonej w 2018 r. Strategii Rozwoju Krakowa „Kraków 2030. Tu chcę żyć", jak również w opracowywanej począwszy od 2022 r. jej Aktualizacji.

Strategia Rozwoju Krakowa „Kraków 2030. Tu chcę żyć"

W uchwalonej w 2018 r. **Strategii Rozwoju Krakowa „Tu chcę żyć. Kraków 2030"**[94] wiele miejsca poświęcono nie tylko zagadnieniom odnoszącym się do funkcji metropolitalnych miasta, ale również współpracy w ramach obszaru funkcjonalnego.

Spośród 14 wyzwań, przed którymi pod koniec drugiej dekady XXI w. staje Kraków wymieniono trzy, które w bezpośredni sposób związane są z wymiarem metropolitalnym:

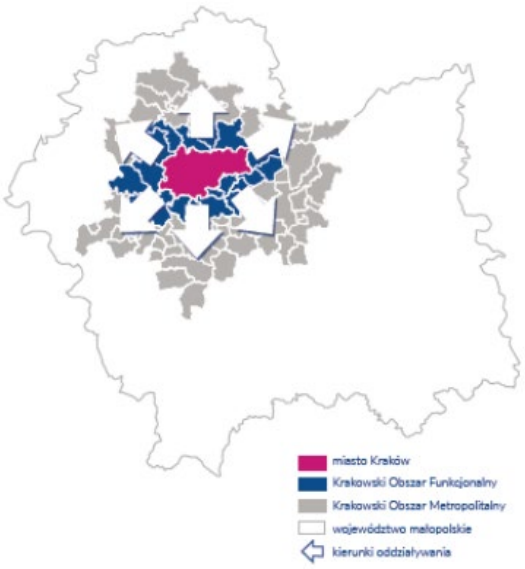
- niekontrolowana suburbanizacja w Krakowskim Obszarze Metropolitalnym;
- zbyt wysoki udział samochodów indywidualnych w systemie transportowym miasta i Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego – potrzeba radykalnego zwiększenia mobilności przestrzennej, m.in. poprzez rozwój transportu zbiorowego;
- uczynienie Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego bardziej zintegrowanym, zwartym terytorium, co pozwoli na jego lepsze powiązanie i wykorzystanie potencjałów, a w konsekwencji zwiększenie konkurencyjności Krakowa i całego obszaru.

[94] Uchwała nr XCIV/2449/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 7 lutego 2018 r. w sprawie przyjęcia dokumentu „Strategia Rozwoju Krakowa. Tu chcę żyć. Kraków 2030".

W Strategii wyraźnie wyartykułowane zostały metropolitalne aspiracje miasta, zgodnie z którymi:

- Kraków ma stać się jednym z dwóch najważniejszych miast Polski, dysponującym wyjątkowymi funkcjami metropolitalnymi, oddziałującym na region, kraj, Europę i świat;
- Kraków ma stać się silną europejską metropolią, aktywną w krajowych i międzynarodowych sieciach współpracy. W tym zakresie wskazuje się m.in. na potrzebę współpracy z Warszawą oraz z Górnym Śląskiem. Jednocześnie Kraków ma wywierać silny i pozytywny wpływ na swoje najbliższe otoczenie (KOM) integrując przylegające do niego obszary.

Jedno z założeń przyjętych w trakcie prac nad Strategią odnosiło się do planowania rozwoju ponad granicami administracyjnymi Krakowa, czego konsekwencją było uwzględnienie w planie strategicznym także jego obszaru metropolitalnego.



Rycina 54. Współpraca i integracja KOM

Źródło: Strategia Rozwoju Krakowa. „Tu chcę żyć. Kraków 2030".

Podobnie jak miało to miejsce w przypadku poprzednich krakowskich strategii, również w tej uchwalonej w 2018 r. metropolitalność została silnie zaakcentowana już na poziomie misji, zgodnie z którą: Misją Krakowa jest tworzenie inteligentnej metropolii, zapewniającej wysoką jakość życia, budowanie kreatywnej gospodarki, kształtowanie środowiska przestrzennego, poszanowanie środowiska przyrodniczego oraz rozwój potencjału kulturowego, poprzez współpracę podmiotów z różnych sektorów oraz partnerskie współdziałanie mieszkańców. Tak sformułowana misja ma być realizowana przez sześć celów strategicznych, spośród których w trzech (na poziomie redakcji) znajdujemy bezpośrednie odwołanie do metropolitalności:

- Cel strategiczny I: Kraków – otwartą i harmonijną metropolią o znaczeniu międzynarodowym w sferach: innowacji, nauki, gospodarki i kultury;
- Cel strategiczny III: Kraków kreatywna i korzystająca z potencjału kulturowego nowoczesna metropolia;
- Cel strategiczny VI: Kraków – nowocześnie zarządzana metropolia.

Ponadto działania dotyczące współpracy w ramach obszaru metropolitalnego znajdziemy w Celu strategicznym IV: Kraków – miasto przyjazne do życia.

Najwięcej odniesień (w postaci konkretnych aktywności i działań) do metropolitalności Krakowa znajdziemy w Celu strategicznym I: Kraków – otwartą i harmonijną metropolią o znaczeniu międzynarodowym w sferach: innowacji, nauki, gospodarki i kultury, który został ukierunkowany na:

- uczynienie Krakowa otwartą i harmonijną metropolią o znaczeniu międzynarodowym w sferach innowacji, nauki, gospodarki i kultury;
- wykorzystanie potencjału Krakowa i KOM do budowy trwałego partnerstwa z innymi metropoliami Europy.

Cel strategiczny I realizowany jest przez dwa cele operacyjne:

- Kraków – węzłem w sieci metropolii Polski, Europy i świata;
- Skoordynowane wykorzystanie potencjałów Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego.

Cel operacyjny: Kraków – węzłem sieci metropolii Polski, Europy i świata ukierunkowany jest na stworzenie stabilnego węzła w sieci metropolii, co ma obywać się m.in. poprzez:

- wzmacnianie marki Krakowa jako europejskiej otwartej metropolii;
- włączenie Krakowa w realizację wydarzeń o znaczeniu międzynarodowym;
- stwarzanie warunków dla lokowania w Krakowie prestiżowych instytucji o randze krajowej i międzynarodowej;
- wzmacnianie relacji z Warszawą i innymi metropoliami europejskimi;
- zintensyfikowanie współpracy z Konurbacją Górnośląską, w tym z Metropolią Śląsko-Zagłębiowską;
- wspieranie rozwoju kluczowej infrastruktury kolejowej, drogowej i lotniczej, poprawiającej dostępność przestrzenną i włączającej Kraków w sieć powiązań krajowych i europejskich;
- angażowanie miasta w rozwój międzynarodowych połączeń lotniczych.

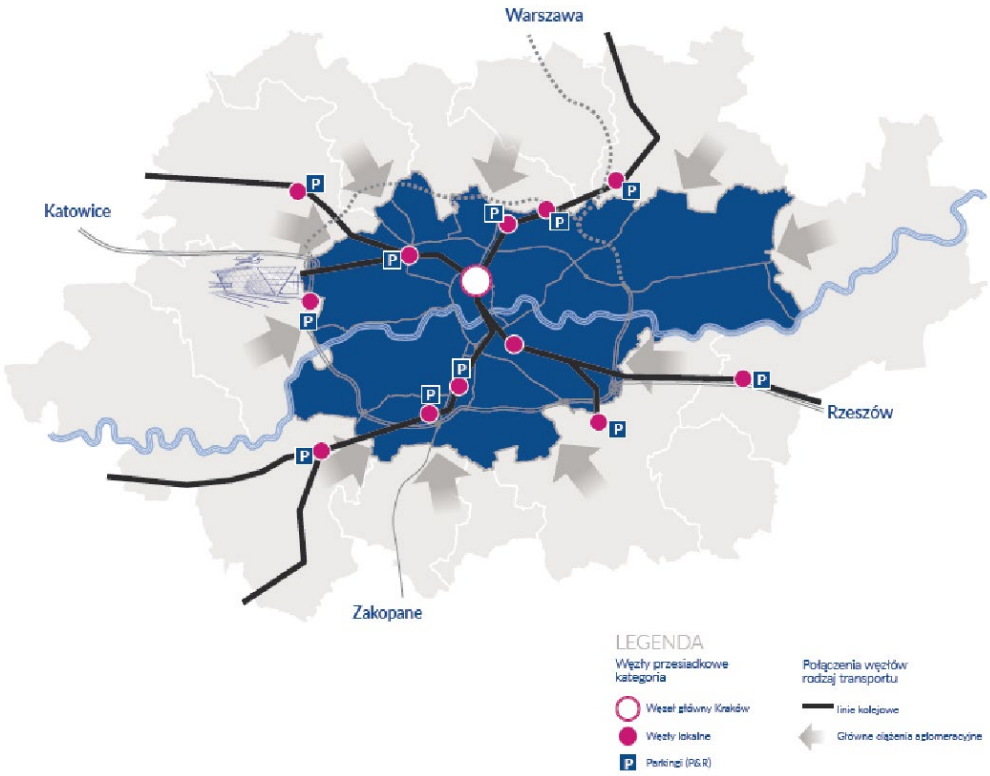
W ramach powyższych działań zaplanowano realizację szeregu projektów strategicznych, w tym: modernizacja linii kolejowych, szczególnie E-30 Kraków-Katowice oraz budowa dróg przebiegających przez miasto i KOM, w tym S-7 Kraków-Warszawa oraz Beskidzka Droga Integracyjna; rozbudowa MPL Kraków-Balice oraz zorganizowanie ośrodka badań o mieście i metropolii.

Cel operacyjny: Skoordynowane wykorzystanie potencjałów KOM ukierunkowany został na wewnętrzną integrację obszaru metropolitalnego dzięki bliskiej współpracy z wszystkimi tworzącymi go podmiotami. Cel ten ma zostać osiągnięty poprzez:

- wypracowanie zasad wspólnego działania w najtrudniejszych dla miasta obszarach: usprawnienie publicznego transportu zbiorowego i walka z zanieczyszczeniem powietrza;
- tworzenie zintegrowanej oferty dla inwestorów, przedsięwzięć kulturalnych, turystycznych i rekreacyjnych;
- wykorzystanie mechanizmów wypracowanych w ramach realizacji ZIT, bazujących na doświadczeniach Stowarzyszenia „Metropolia Krakowska” dla rozszerzenia współpracy na kolejne gminy tworzące KOM;
- ograniczenie skutków suburbanizacji, poprzez wspólne planowanie przestrzenne oraz rozwój transportu publicznego;
- tworzenie warunków dla równoważenia dostępu do usług publicznych w skali KOM.

Stan scharakteryzowany w ramach celu operacyjnego ma zostać urzeczywistniony poprzez realizację szeregu projektów strategicznych obejmujących m.in.: ukończenie Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, rozbudowa Krakowskiego Szybkiego Tramwaju, budowa parkingów w systemie „parkuj i jedź”, budowa węzłów przesiadkowych integrujących wszystkie rodzaje komunikacji zbiorowej, budowa brakujących fragmentów III obwodnicy Krakowa, w tym: Trasy Łagiewnickiej, Trasy Pychowickiej i Trasy

Zwierzynieckiej, budowa dróg dla rowerów łączących Kraków z KOM, integracja biletów dla wszystkich środków transportu w KOM czy realizacja przedsięwzięć w ramach ZIT.



Rycina 55. Integracja systemów tramwajowych w Krakowie i KOM

Źródło: Strategia Rozwoju Krakowa. „Tu chcę żyć. Kraków 2030".

Warto zwrócić uwagę, że w ramach celu operacyjnego znalazła się zapowiedź przygotowania i wdrożenia programów strategicznych, wśród których ujęto również te odnoszące się do wymiaru metropolitalnego: Strategia Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego (planowany), Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych oraz Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Krakowa oraz gmin sąsiadujących.

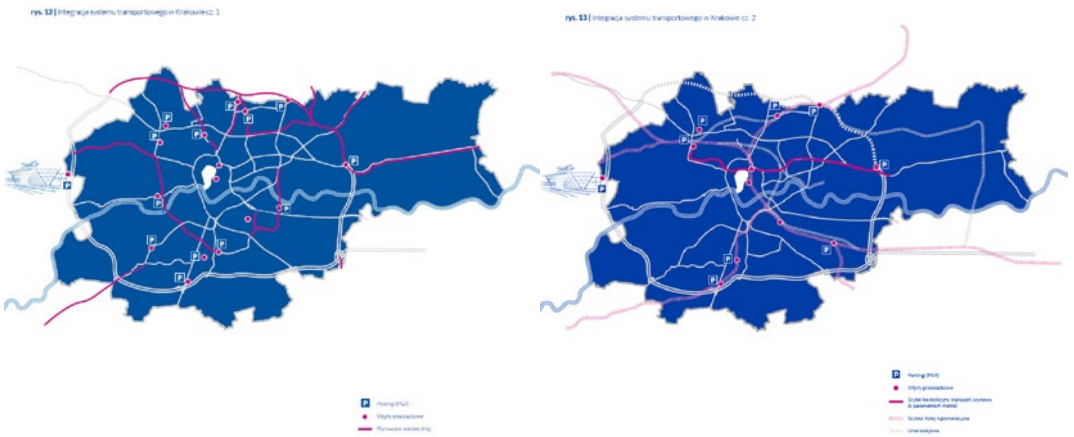
Realizacja Celu strategicznego III: Kraków – kreatywna i korzystająca z potencjału kulturowego nowoczesna metropolia ukierunkowana została m.in. na twórcze wykorzystanie dziedzictwa historycznego i potencjału kulturowego Krakowa do budowy nowoczesnej metropolii, znaczącej w skali europejskiej i globalnej, sprzyjającej eksperymentom i innowacjom.

Stan ten ma zostać osiągnięty w szczególności poprzez realizację działań zaplanowanych w Celu operacyjnym: Kraków – miastem europejskiej kultury, które obejmują m.in.: rozwijanie i promowanie kluczowych produktów kulturowych, integrowanie działań środowisk/instytucji na rzecz wspólnego budowania marki „Kraków – miasto festiwalowe" oraz aktywne wykorzystanie członkostwa sieci miast kreatywnych UNESCO oraz w innych międzynarodowych sieciach współpracy w dziedzinie ochrony dóbr kultury i rozwoju kreatywności.

Poza wyżej wymienionymi, odwołania do współpracy w ramach obszaru metropolitalnego znajdziemy również w Celu strategicznym IV: Kraków miasto przyjazne do życia. W Celu operacyjnym: Zrównoważone środowisko zapisano m.in. działanie zakładające ograniczenie niskiej emisji poprzez likwidację wszystkich pieców węglowych, z równoczesną kontynuacją programu osłonowego oraz zintensyfikowanie współpracy Krakowa z otaczającymi gminami i samorządem województwa na rzecz

ograniczenia emisji napływowych. Również w Celu operacyjnym: Przyjazny mieszkańcom, efektywny i ekologiczny system transportowy założono realizację działań zakładających:

- wprowadzenie zdecydowanego uprzywilejowania komunikacji zbiorowej w ruchu miejskim oraz lepszej dostępności i odpowiedniej częstotliwości kursów;
- integracja systemów transportowych z przyznaniem priorytetu dla transportu szynowego;
- adaptacja istniejących linii kolejowych dla potrzeb ruchu pasażerskiego, wprowadzenie szybkich, regularnych połączeń o dużej częstotliwości w ramach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej (SKA), docelowo co 20 minut;
- integracja biletów wszystkich środków transportu, w tym transportu kolejowego.



Rycina 56. Integracja systemu transportowego w Krakowie

Źródło: Strategia Rozwoju Krakowa. „Tu chcę żyć. Kraków 2030".

Aktualizacja Strategii Rozwoju Krakowa. „Tu chcę żyć. Kraków 2030/2050"

Na moment zakończenia prac nad niniejszym opracowaniem (15.06.2024 r.) Rada Miasta Krakowa w dalszym ciągu nie uchwaliła **Aktualizacji Strategii Rozwoju Krakowa**. Dlatego też w tej części badania analizie poddano treść zawartą w jej projekcie[95], a nie dokument przyjęty przez miejskich radnych.

Analiza treści projektu Aktualizacji jednoznacznie potwierdza, że również w tej edycji strategii zagadnienia związane z metropolitalnością Krakowa oraz rozwijaniem współpracy w ramach obszaru funkcjonalnego stanowić będą kluczowe elementy planu strategicznego. Zagadnienia te zostały ujęte w każdym z trzech celów strategicznych sformułowanych w projekcie Aktualizacji.

W Celu strategicznym 1: „Kraków 2030 – miastem przyjaznym do życia, rozwijanym w partnerstwie, włączającym i zapewniającym równe szanse oraz dostęp do wysokiej jakości usług, w szczególności w zakresie zdrowia, edukacji, mieszkalnictwa, kultury" zaplanowano m.in. realizację kierunku działania polegającego na tworzeniu warunków dla równoważenia dostępu do usług publicznych w skali Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Krakowa (Cel operacyjny: Wysoka jakość życia mieszkańców urzeczywistniana przez wysoką … jakość usług publicznych i ich powszechną dostępność). Z kolei w Celu operacyjnym: Wysoki poziom usług związanych z kulturą przewidziano kontynuację działań zaplanowanych w obecnie obowiązującej Strategii i polegających na aktywnym wykorzystywaniu członkostwa Krakowa w globalnej sieci miast kreatywnych UNESCO oraz w innych międzynarodowych sieciach współpracy w dziedzinie ochrony dóbr kultury, rozwoju marek kultury i kreatywności na rzecz

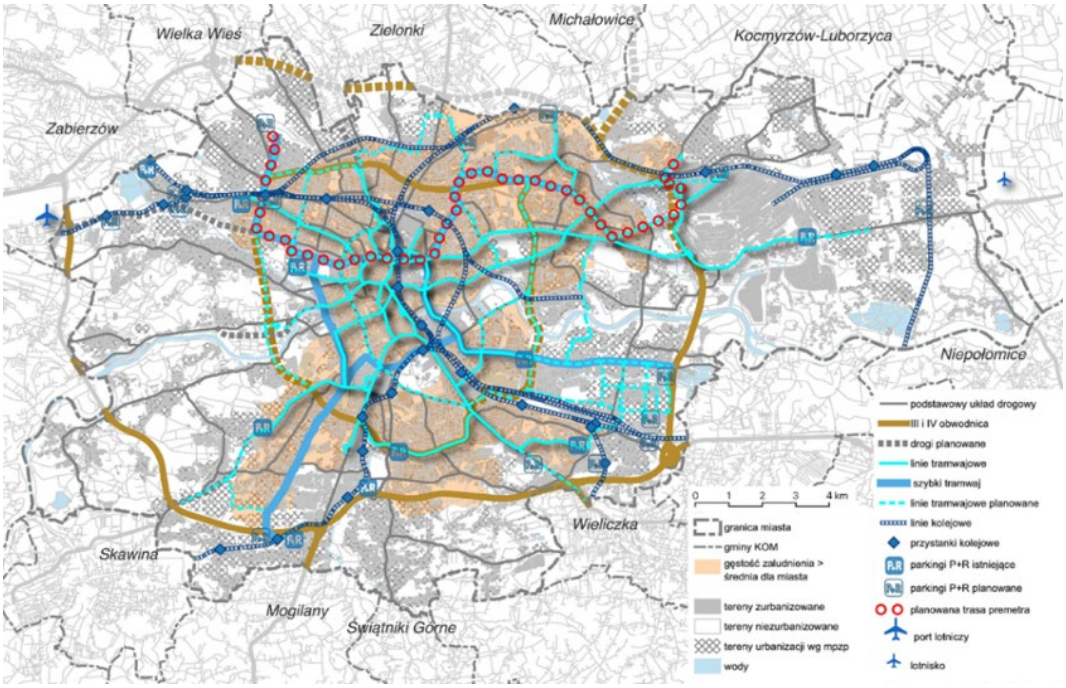
[95] Aktualizacja Strategii Rozwoju Krakowa „Tu chcę żyć. Kraków 2030/2050" (projekt); tekst dostępny pod linkiem: www.bip.krakow.pl/?mmi=47.

budowania wizerunku „Krakowa – miasta kultury" oraz wzmacniania globalnego i lokalnego sektora kreatywnego przez współpracę i wymianę doświadczeń.

Z kolei interwencja publiczna opisana w Celu strategicznym 2: „Kraków 2030/2050 – metropolią o międzynarodowych powiązaniach sieciowych, dążącą do neutralności dla klimatu i środowiska, z odporną, cyrkularną gospodarką opartą na wiedzy oraz sprzyjającą środowisku mobilnością" ma przyczyniać się do wzmacniania metropolitalnych funkcji Krakowa poprzez urzeczywistnianie następujących celów operacyjnych:

- Kraków – miastem neutralnym klimatycznie, dbającym o środowisko, z rozwiniętą gospodarką cyrkularną:
  - kontynuacja polityki antysmogowej w obszarze metropolitalnym, w tym dążenie – na obszarze gmin ościennych – do wymiany palenisk węglowych na ogrzewanie proekologiczne. Na obszarze Krakowa dalszy rozwój odnawialnych źródeł energii, ograniczanie emisji gazów cieplarnianych oraz poprawa efektywności energetycznej budynków;
- Kraków – węzłem w sieci metropolii Polski, Europy i świata, jako globalnie rozpoznawalna marka:
  - wzmacnianie marki Krakowa jako europejskiej otwartej metropolii, wielowymiarowej i bogatej różnorodnością, a przy tym atrakcyjnej dla osób utalentowanych i tolerancyjnych; miasta światowego dziedzictwa kulturowego i prężnego ośrodka akademickiego,
  - stwarzanie warunków dla lokowania w Krakowie prestiżowych instytucji o randze krajowej i międzynarodowej, społecznych, gospodarczych, naukowych i kulturalnych, a także siedzib dużych przedsiębiorstw,
  - uczestnictwo Krakowa w organizacjach międzynarodowych,
  - włączanie Krakowa w realizację wydarzeń o znaczeniu międzynarodowym, naukowym, kulturalnym, sportowym, a także angażowanie się m.in. w rozwój przemysłu spotkań oraz różnych form turystyki miejskiej,
  - wspieranie rozwoju kluczowej infrastruktury lotniczej, kolejowej i drogowej, poprawiającej dostępność przestrzenną i włączającej Kraków w sieć powiązań krajowych i europejskich,
  - angażowanie miasta w rozwój międzynarodowych połączeń lotniczych i kolejowych;
- Kraków – odpornym na kryzysy, innowacyjnym ośrodkiem gospodarczym o zróżnicowanej strukturze branżowej:
  - tworzenie zintegrowanej w skali KOM oferty dla inwestorów biznesowych oraz inicjatorów przedsięwzięć edukacyjnych, kulturalnych, turystycznych, rekreacyjnych i sportowych;
  - wspieranie zaangażowania krakowskiego ośrodka akademickiego w międzynarodowych sieciach współpracy oraz zwiększanie zainteresowania studentów zagranicznych nauką w Krakowie;
- Zrównoważona, zintegrowana, niezawodna i ekologiczna mobilność:
  - dalszy rozwój terytorialny i jakościowy systemów transportu publicznego: premetra, linii tramwajowych (w tym realizacja inwestycji o przebiegu obwodnicowym, łączących istniejące odcinki sieci w celu zwiększenia niezawodności) i autobusowych (w tym BRT i/lub wyznaczanie wydzielonych pasów autobusowych międzydzielnicowych wzdłuż najważniejszych ciągów komunikacyjnych). Integracja systemów transportowych z przyznaniem priorytetu dla transportu szynowego. Dalsze uprzywilejowanie komunikacji zbiorowej w ruchu miejskim oraz zapewnienie lepszej dostępności i odpowiedniej częstotliwości kursów komunikacji publicznej,
  - dokończenie realizacji przyjętych rozwiązań dla transportu drogowego z naciskiem na integrację systemów poprzez węzły multimodalne (obejmujące parkingi Park&Ride, Bike&Ride). Koordynacja planowania i realizacji dróg rowerowych we współpracy z gminami na obszarze aglomeracyjnym (metropolitalnym / funkcjonalnym),

- rozwój neutralnej dla środowiska mikromobilności, dróg dla rowerów, wynajmowanych rowerów i hulajnóg,
- zintensyfikowanie wykorzystania Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej,
- integracja biletów wszystkich środków transportu, w tym transportu kolejowego,
- wspieranie elektromobilności w skali miasta i Krakowskiego Obszaru Funkcjonalnego,
- zapewnienie integralności miejskich dróg dla rowerów z drogami gmin ościennych.



Rycina 57. Cel Strategiczny 2. – główne korytarze i elementy sieci transportowych – model struktury funkcjonalno-przestrzennej

Źródło: Aktualizacja Strategii Rozwoju Krakowa (projekt).

W Celu strategicznym 3: Kraków – nowocześnie i partnersko zarządzana metropolia, dążąca do skutecznej i efektywnej realizacji celów rozwojowych oraz zapewnienia ładu przestrzennego zaproponowane zostały rozwiązania, które mają zwiększyć efektywność zarządzania miastem i obszarem metropolitalnym, wśród których wskazać należy przede wszystkim na:

- ciągłe monitorowanie przez samorząd zjawisk i procesów zachodzących w mieście i KOM, połączone z cyklicznym systemem ewaluacji. Ułatwianie dostępu do danych o mieście i obszarze metropolitalnym i funkcjonalnym oraz podniesienie jakości udostępnianej informacji publicznej (Cel operacyjny: Kraków efektywnie zarządzaną metropolią z wykorzystaniem mechanizmów partycypacyjnych oraz poszanowaniem potrzeb i praw człowieka);
- wykorzystanie mechanizmów wypracowanych w ramach realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT), bazujących na doświadczeniach Stowarzyszenia „Metropolia Krakowska", dla pogłębienia współpracy oraz jej rozszerzenia na kolejne gminy tworzące Krakowski Obszar Metropolitalny (Cel operacyjny: Kraków efektywnie zarządzaną metropolią z wykorzystaniem mechanizmów partycypacyjnych oraz poszanowaniem potrzeb i praw człowieka);
- uspójnienie polityki przestrzennej, gospodarczej i transportowej z otaczającymi gminami, tworzącymi SMK: KOM, MOF (Cel operacyjny: Policentryczność struktury funkcjonalno-przestrzennej Krakowa (jako „miasta wielu miast").

W projekcie Aktualizacji zawarty został zestaw dokumentów wykonawczych względem Strategii, spośród których część dotyczy zagadnień metropolitalnych:

- Program współpracy Krakowa z metropoliami Polski, Europy i świata (planowany);
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla GMK oraz gmin sąsiadujących, z którymi GMK zawarła porozumienie w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego;
- SUMP – Plan Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej;
- Strategia Metropolia Krakowska 2030.
- Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT).

Obszar metropolitalny Krakowa w świetle zapisów strategii rozwoju małopolskich gmin

Celem analizy, której wyniki zostały zaprezentowane w niniejszej sekcji, było udzielenie odpowiedzi na pytanie w jakim stopniu małopolskie gminy orientują swoją politykę rozwoju na Kraków. Innymi słowy, czy dla samorządów lokalnych, stolica regionu oraz jej metropolitalność, stanowią punkt odniesienia dla przygotowywanych przez nie planów rozwojowych. W kontekście przeprowadzonej analizy, politykę rozwoju rozumie się zgodnie z definicją zawartą w ustawie z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju jako zespół wzajemnie powiązanych działań podejmowanych i realizowanych w celu zapewnienia trwałego i zrównoważonego rozwoju kraju, spójności społeczno-gospodarczej, regionalnej i przestrzennej, podnoszenia konkurencyjności gospodarki oraz tworzenia nowych miejsc pracy w skali krajowej, regionalnej lub lokalnej (art. 2). Jednym z podmiotów prowadzących tego rodzaju politykę jest samorząd gminny (art. 3 pkt 3), zaś jej głównym instrumentem wykorzystywanym na potrzeby zarządzania nią są strategie rozwoju (art. 9).

Mając na uwadze powyższe uwarunkowania oraz wynikającą z nich szczególną rolę strategii w programowaniu rozwoju na poziomie lokalnym, poddano eksperckiej analizie treści zawarte w tego typu dokumentach (lub ich projektach) przygotowanych przez 174 małopolskie gminy. Przeprowadzona analiza odzwierciedla stan na dzień 1 sierpnia 2023 r. W poniższej analizie pominięty został Kraków (w przypadku którego zagadnienie metropolitalności poddane zostało osobnemu przeglądowi, którego wyniki przedstawiono w powyższej sekcji) oraz siedem gmin, w przypadku których nie zidentyfikowano strategii rozwoju bądź też jej projektu (Nowe Brzesko, Sucha Beskidzka, Biały Dunajec, Szerzyny oraz Słopnice) lub, w przypadku których horyzont czasowy strategii upłynął, zaś posiadany przez gminę dokument uchwalony został na tyle dawno, że jego treść uległa daleko idącej dezaktualizacji (Trzciana – 1999 r. oraz Szaflary – 2007 r.)[96].

W grupie 174 analizowanych strategii rozwoju lokalnego, 165 zostało uchwalonych przez radę gminy (tzn. zakończony został etap planowania strategicznego), natomiast pozostałe dziewięć miało status projektu skierowanego do konsultacji publicznych (Kłaj, Krzeszowice, Dobczyce, Klucze, Gmina Jordanów, Czorsztyn, Nawojowa, Wietrzychowice, Szczucin). Lata, w których uchwalone zostały poszczególne strategie przedstawiono w poniższej tabeli. Warto zwrócić uwagę, że 61% (101) spośród analizowanych strategii uchwalonych zostało w latach 2021-2023, tj. po wejściu w życie przepisów ustawy z dnia 15 lipca 2020 r. o zmianie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw, wprowadzających do ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym nowe regulacje odnoszące się do strategii rozwoju gminy.

[96] W przypadku gmin Szaflary i Biały Dunajec prowadzone są prace nad nowymi strategiami rozwoju.

Tabela 9. Strategie rozwoju gmin według lat uchwalenia

Rok uchwalenia	Liczba strategii
1999	1
2011	2
2013	5
2014	14
2015	14
2016	17
2017	4
2019	1
2020	6
2021	47
2022	46
2023	8

Źródło: Opracowanie własne.

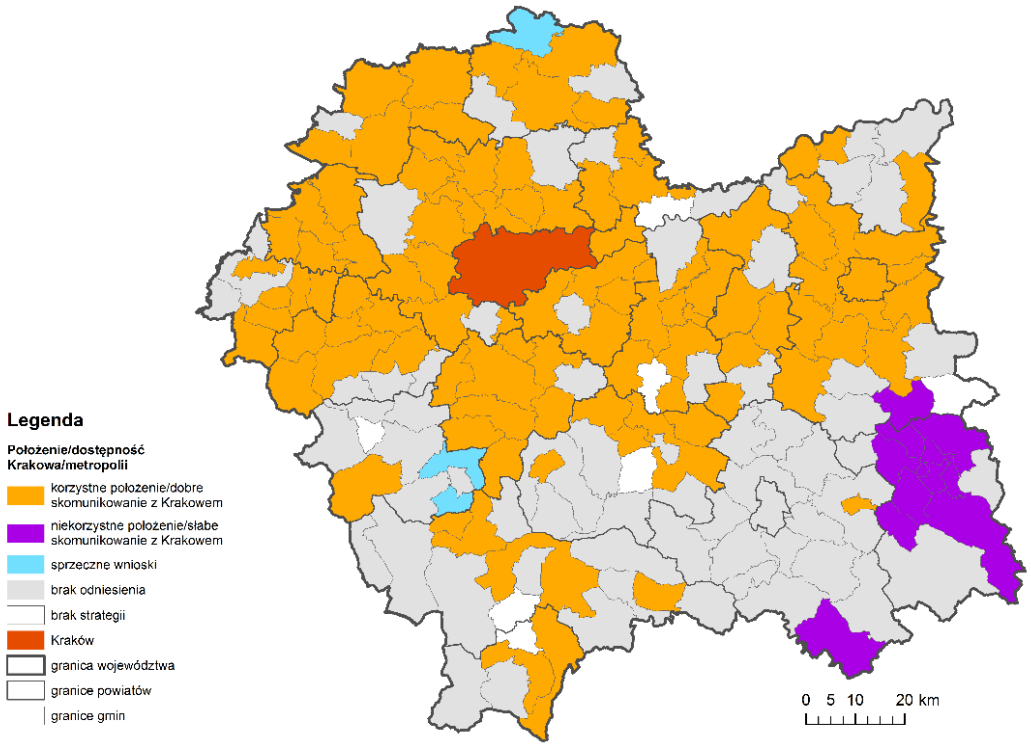
Zdecydowana większość (138; 83,6%) spośród badanych strategii rozwoju gmin, na moment przeprowadzania niniejszej analizy pozostawała aktualna. Zaledwie w przypadku 27 (16,4%) strategii ich horyzont czasowy upłynął przed końcem 2023 r. W przypadku analizowanych projektów strategii horyzont czasowy ośmiu spośród nich wyznaczony został na 2030 r., zaś dla jednej na 2033 r.

W dalszej części zaprezentowane zostały wyniki analizy, w ramach której w strategiach rozwoju małopolskich gmin zidentyfikowano zapisy odnoszące się do planów rozwoju z wykorzystaniem metropolitalnego potencjału Krakowa. W kolejnych podrozdziałach omówione zostały:

- sposób postrzegania przez małopolskie gminy dostępności przestrzennej i czasowej do Krakowa na ich rozwój społeczno-gospodarczy;
- plany rozwoju infrastruktury drogowej zwiększającej dostępność do Krakowa i jego obszaru funkcjonalnego;
- zamierzenia małopolskich gmin w zakresie rozwoju zbiorowego transportu kołowego i szynowego ułatwiającego mieszkańcom dotarcie do stolicy Małopolski;
- plany rozwoju ponadlokalnego systemu ścieżek rowerowych;
- intencje małopolskich gmin dotyczące stymulowania rozwoju gospodarczego z wykorzystaniem potencjału Krakowa;
- plany stworzenia przez gminy oferty czasu wolnego na rzecz mieszkańców Krakowa i jego obszaru metropolitalnego;
- zamiary małopolskich gmin w zakresie pozyskiwania nowych mieszkańców zamieszkujących dotychczas Kraków lub jego obszar metropolitalny;
- planowany zakres oraz formaty współpracy terytorialnej.

Dostępność Krakowa jako czynnik rozwoju lokalnego

W strategiach rozwoju małopolskie gminy bardzo często odnoszą się do swojej dostępności względem Krakowa. Dostępność, wynikająca z położenia geograficznego względem stolicy Małopolski lub też ze stopnia skomunikowania z nią, identyfikowana jest jako istotny czynnik wpływający na perspektywy rozwojowe gminy. Tego typu odniesienia zidentyfikowane zostały w 104 dokumentach, gdzie pojawiały się zarówno w diagnozie (lub wnioskach z niej wynikających), analizie SWOT, misji, celu głównym bądź też wizji.



Rycina 58. Położenie/ dostępność gminy względem Krakowa lub/i jego obszaru metropolitalnego

Źródło: Opracowanie własne na podstawie strategii rozwoju małopolskich gmin.

Najczęściej tego typu odwołania pojawiają się w diagnozach oraz analizach SWOT. Przykładowo we wnioskach z diagnozy zawartych w Strategii Rozwoju Gminy Kocmyrzów-Luborzyca na 2021-2030 wskazuje się, że niewątpliwie pozytywnym uwarunkowaniem gminy jest jej bliska odległość od dużego ośrodka miejskiego – Krakowa. Również w analizie SWOT po stronie mocnych stron gminy wskazuje się korzystną lokalizację gminy w bliskiej odległości od Krakowa. Podobne odniesienia znajdujemy w Strategii Rozwoju Gminy Michałowice na lata 2021-2030, gdzie w diagnozie stwierdza się m.in., że gmina w swoim rozwoju korzysta z sąsiedztwa dużego miasta (tutaj – Krakowa), w tym zwłaszcza rynku pracy. Stąd dziwić nie powinien fakt, że wśród szans rozwojowych gminy zidentyfikowanych w analizie SWOT wskazuje się na bliskość Krakowa jako miejsca pracy, edukacji na poziomie średnim i wyższym, życia kulturalnego, oferującego usługi wyższego rzędu. Za mocną stronę zidentyfikowaną w analizie SWOT sporządzonej dla Strategii Rozwoju Gminy Zielonki na lata 2021-2030 uznano bliskość Krakowa – bezpośrednie sąsiedztwo prawie 1-milionowej metropolii czyni gminę Zielonki wysoce atrakcyjnym terenem inwestycyjnym (zarówno do inwestycji mieszkaniowych, ale także gospodarczych). Podobne odwołania znajdziemy w diagnozach oraz analizach SWOT zdecydowanej większości gmin wchodzących obecnie w skład Stowarzyszenia Metropolia Krakowska.

Tabela 10. Dostępność Krakowa jako czynnik rozwoju gmin Metropolii Krakowskiej

Gmina	Diagnoza	SWOT
Czernichów	-	Mocna strona: Położenie blisko dużego ośrodka miejskiego (Krakowa): dostępność do atrakcyjnego rynku pracy i rynku zbytu, usług publicznych, atrakcyjnej oferty spędzania czasu wolnego.
Igołomia-Wawrzeńczyce	-	Mocna strona: korzystne położenie geograficzne w niewielkiej odległości od Krakowa.
Kocmyrzów-Luborzyca	Niewątpliwie pozytywnym uwarunkowanie gminy K-L jest jej bliska odległość od dużego ośrodka miejskiego – Krakowa.	Mocna strona: Korzystna lokalizacja obszaru – bliska odległość gminy od Krakowa.
Liszki	Korzystne położenie – w sąsiedztwie Krakowa i węzłów autostradowych – zwiększa możliwości prowadzenia aktywnej polityki inwestycyjnej.	Mocna strona: Bliskość Krakowa – położenie w bezpośrednim sąsiedztwie Krakowa, miasta metropolitalnego, z ogromnym potencjałem edukacyjnym, kulturalnym i sportowo-rekreacyjnym (średni czas dojazdu do Krakowa: 20 minut).
Michałowice	Gmina w swoim rozwoju korzysta z sąsiedztwa dużego miasta (tutaj – Krakowa), w tym zwłaszcza rynku pracy.	Szansa: atrakcyjne położenie geograficzne; bliskość Krakowa jako miejsca pracy, edukacji na poziomie średnim i wyższym, życia kulturalnego, oferującego usługi wyższego rzędu.
Mogilany	Jest to bowiem gmina o typowo podmiejskim charakterze, w dużym stopniu korzystająca z sąsiedztwa dużego ośrodka administracyjnego, gospodarczego, naukowego, usługowego i kulturalnego, jakim jest Kraków.	Mocna strona: Położenie blisko dużego ośrodka miejskiego (Krakowa): dostępność do atrakcyjnego rynku pracy i rynku zbytu, usług publicznych, atrakcyjnej oferty spędzania czasu wolnego.
Niepołomice	-	Mocna strona: bliskość Aglomeracji Krakowskiej – położenie gminy w odległości ok. 25 km od Krakowa.
Skawina	-	Mocna strona: atrakcyjne położenie gminy (blisko Krakowa), możliwość wykorzystania potencjału „małego miasteczka”.
Świątniki Górne	Gmina Świątniki Górne należy do przestrzeni atrakcyjnych pod względem inwestycyjnym ze względu na bliskość Krakowa oraz dobre skomunikowanie, jednocześnie potencjał ten bardzo trudno wykorzystać dla przyciągnięcia dużych podmiotów gospodarczych.	Szansa: Korzystna lokalizacja w sąsiedztwie Krakowa, wpływająca na dostępność usług publicznych i rynku pracy.
Wieliczka	-	Mocna strona: Bliskość Krakowa – położenie w bezpośrednim sąsiedztwie miasta metropolitalnego z ogromnym potencjałem edukacyjnym, przedsiębiorczym, kulturalnym i sportowo-rekreacyjnym. Mocne powiązania funkcjonalno-przestrzenne z Krakowem.
Wielka Wieś	Gmina Wielka Wieś charakteryzuje się dobrą dostępnością do stolicy regionu – Krakowa, jeśli chodzi o odległość i czas przejazdu.	Mocna strona: Położenie w sąsiedztwie miasta Krakowa
Zielonki	-	Mocna strona: Bliskość Krakowa – bezpośrednie sąsiedztwo prawie 1-milionowej metropolii czyni gminę Zielonki wysoce atrakcyjnym terenem inwestycyjnym (zarówno do inwestycji mieszkaniowych, ale także gospodarczych).

Źródło: Opracowanie własne na podstawie strategii rozwoju małopolskich gmin.

Również gminy nie będące członkami Stowarzyszenia Metropolia Krakowska, które położone są w bezpośrednim sąsiedztwie stolicy Małopolski, postrzegają swoją lokalizację jako mocną stronę bądź też szansę rozwojową. Dla położonych w powiecie krakowskim Iwanowic bliskość Krakowa jest mocną stroną, dzięki której mieszkańcy gminy mają zapewniony dostęp do rynku pracy i zbytu, możliwości kształcenia oraz usług publicznych. Podobne odwołania znajdziemy m.in. w strategiach rozwoju Jerzmanowic-Przegini (gmina charakteryzuje się dobrą dostępnością komunikacyjną do dużego ośrodka administracyjnego, gospodarczego, naukowego i usługowego, jakim jest Kraków, jeśli chodzi o odległość i czas przejazdu) oraz Skały (położenie gminy Skała w sąsiedztwie Krakowa sprawia, że coraz większe znaczenie zyskują obszary inwestycyjne, a walory geograficzno-przyrodnicze (dostępność komunikacyjna, bliskość aglomeracji, parki narodowe i krajobrazowe) sprawiają, iż obszar gminy staje się coraz bardziej atrakcyjny dla budownictwa indywidualnego – notowane są migracje głównie z terenu miasta Krakowa).

W strategii rozwoju Myślenic wskazuje się na korzystne położenie komunikacyjne na zapleczu krakowskiego obszaru funkcjonalnego oraz rolę miasta jako ważnego ośrodka satelickiego bezpośredniego zaplecza Krakowa w ramach KOM. Natomiast w Strategii Rozwoju Gminy Pcim na lata 2022-2032 wśród potencjałów rozwojowych wskazuje się na położenie gminy w strukturze przestrzennej KOM. W projekcie Strategii Rozwoju Gminy Dobczyce jako szansę rozwojową wskazano bliskość Krakowa dającą mieszkańcom dogodny dostęp do usług społecznych niedostępnych lub niedostatecznie dostępnych na terenie gminy. Podobnie dla położonych na północ od Krakowa Proszowic oraz Koniuszy atutem jest jej bliskie położenie i dobre skomunikowanie z Krakowem.

Małopolskie gminy postrzegają jako atut nie tylko dogodne położenie i/lub dobre skomunikowanie z Krakowem, ale także z innymi miastami. Położona w powiecie krakowskim Sułoszowa za swoją mocną stronę uznała niewielką odległość od aglomeracji krakowskiej oraz innych miast (Olkusz, aglomeracja śląska). W projekcie Strategii Rozwoju Gminy Kłaj do roku 2030 (powiat wielicki) za mocną stronę uznano niewielką odległość oraz dogodne powiązania komunikacyjne z Krakowem oraz Bochnią i Wieliczką. Z kolei Alwernia (powiat chrzanowski) jako mocną stronę identyfikuje dogodne położenie między Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią a Krakowem. Z kolei gmina Siepraw (powiat myślenicki) odwołuje się do bliskości Krakowa (rynek zbytu – produkty i turyści, miejsce nauki i pracy) i Dobczyc. Położone w powiecie olkuskim Trzyciąż, Wolbrom i Olkusz wskazują na swoje dobre (bliskie) położenie względem aglomeracji krakowskiej i katowickiej. Podobnie czynią gminy położone w powiecie chrzanowskim (m.in. Chrzanów, Trzebinia, Libiąż, Babice) oraz w powiatach wadowickim (m.in. Kalwaria Zebrzydowska, Andrychów, Wieprz), olkuskim (m.in. Klucze, Bolesław, Bukowno) i oświęcimskim (m.in. Miasto Oświęcim, Osiek, Przeciszów, Polanka Wielka). Zarówno gmina, jak i miasto Bochnia wskazują na swoje dobre położenie i skomunikowanie z Krakowem i Tarnowem. Podobnie czynią inne gminy powiatu bocheńskiego (np. Żegocina i Rzezawa). Z kolei gminy położone w powiecie tarnowskim wskazują na swoją dobrą dostępność komunikacyjną (głównie za pośrednictwem autostrady A4) do Tarnowa, Krakowa i Rzeszowa (m.in. Zakliczyn, Tuchów, Pleśna, Skrzyszów, Wojnicz, Radłów).

Rzecz jasna nie we wszystkich zidentyfikowanych przypadkach położenie względem Krakowa lub też jego dostępność zidentyfikowane zostały jako potencjał rozwojowy. Przykładowo w gminach powiatu gorlickiego za słabą stronę uznano dużą odległość od stolicy regionu – Krakowa (Sękowa, Ropa, gmina Gorlice, Łużna, miasto Gorlice) lub brak szybkiego połączenia z miastem wojewódzkim – Krakowem (Moszczenica, Łużna). Muszyna (powiat nowosądecki) za swoją słabą stronę uznaje słabą dostępność komunikacyjną – długi czas dojazdu do Krakowa i Nowego Sącza. Podobnie czyni Radgoszcz (powiat dąbrowski), która w swojej strategii wskazuje, że jej dostęp do dużych miast wojewódzkich jest trudniejszy i wiąże się z dłuższym czasem dojazdu: Rzeszów – około godzina jazdy samochodem, Kraków i Kielce – około półtorej godziny.

Również gmina Jordanów (powiat suski) za słabą stronę uznaje dużą odległość do większych ośrodków miejskich o znaczeniu ponadregionalnym na czele z Krakowem i Górnym Śląskiem. Co ciekawe, w innym miejscu strategii rozwoju tej gminy położenie względem tych dwóch ośrodków postrzegane jest już jako atut – „W kontekście budowania atrakcyjności osadniczej i rekreacyjno-turystycznej gminy Jordanów, jej największe atuty stanowią dogodne położenie (bliskość aglomeracji krakowskiej i śląskiej”[97]. Z podobną niekonsekwencją mamy do czynienia w Strategii Rozwoju Gminy Kozłów na lata 2017-2030, gdzie w analizie SWOT jako słabą stronę gminy wskazano dużą odległość od Krakowa jako centrum rozwoju województwa. Niemniej jednak z perspektywy wizji rozwojowej, owa peryferyjność względem stolicy zdaje się nie stanowić już problemu: „… Dzięki rozwijanym związkom z pobliskim Miechowem oraz metropolitalnym Krakowem gmina staje się w coraz większym stopniu częścią szeroko rozumianej metropolii krakowskiej. W tym kontekście jest „miejscem gdzie się spokojnie mieszka” – alternatywą dla zgiełku dużego miasta, przestrzenią, w której można spokojnie żyć i pracować na miejscu lub w mieście…”[98].

Na zakończenie rozważań na temat znaczenia bliskości i/lub dobrej dostępności małopolskich gmin do Krakowa zwrócić należy uwagę na mocno subiektywny charakter tego czynnika. O ile nie powinien on budzić wątpliwości w przypadku gmin położonych w bezpośrednim otoczeniu Krakowa lub jego obszaru funkcjonalnego, bądź też korzystnie położonych względem linii komunikacyjnych łączących z Krakowem (zwłaszcza autostrada A4), o tyle pewne wątpliwości w tym zakresie wydają się być uzasadnione zwłaszcza w przypadku gmin położonych kilkadziesiąt kilometrów od stolicy Małopolski. Czy rzeczywiście w pełni uzasadnione jest stwierdzenie zawarte w Strategii Rozwoju dla Gminy Tuchów z perspektywą do roku 2030, zgodnie z którym usytuowanie gminy jest niezwykle korzystne: od Krakowa dzieli ją zaledwie nieco ponad 100 km (z czasem dojazdu 1,5 godz.)? Podobne wątpliwości może budzić zapis Strategii Rozwoju Gminy Iwkowa na lata 2011-2020 jakoby nieduża (80 km) odległość od stolicy województwa pozwalała na korzystanie przez mieszkańców z zasobów Krakowa, np. w dziedzinie edukacji lub ochrony zdrowia.

Dla części gmin Kraków stanowi tak istotną perspektywę, że odniesienia doń zawarte zostały w wizji lub celu głównym strategii rozwoju. Dziwić nie powinien fakt, że z taką sytuacją mamy do czynienia w 10 z 14 gmin współpracujących z Krakowem w ramach Stowarzyszenia Metropolia Krakowska. Gmina Zielonki ma aspiracje, aby stać się Zielonym przedmieściem Krakowa. Z kolei Skawina chce stać się dobrym miejscem do życia – blisko Krakowa, ale z dala od zgiełku dużego miasta. Pozostałe gminy Metropolii Krakowskiej zamierzają wykorzystywać bliskość (np. Czernichów – Wizja: W swoim rozwoju gmina Czernichów korzysta ze strategicznego położenia względem miasta Krakowa oraz wysokiej dostępności komunikacyjnej…; Liszki – Cel podstawowy: … Gmina Liszki zachowuje charakter gminy wiejskiej leżącej w bezpośrednim sąsiedztwie Krakowa, której mieszkańcy korzystają w pełni z bliskości dużego miasta. Korzystając ze swojego dogodnego położenia w Metropolii oraz w bezpośrednim sąsiedztwie lotniska w Balicach i autostrady A4, w gminie rozwija się lokalny rynek pracy bazujący na lokalnej przedsiębiorczości mieszkańców oraz nowych, perspektywicznych inwestycjach); dobre skomunikowanie (np. Michałowice – Wizja: … Gmina Michałowice jest zintegrowana komunikacyjnie z aglomeracją krakowską…; Świątniki Górne – Wizja: … Gmina jest dobrze skomunikowana z Krakowem oraz innymi miejscowościami aglomeracji krakowskiej, posiada rozwiniętą, zmodernizowaną i bezpieczną dla użytkowników infrastrukturę drogową (drogi, chodniki). Współpracuje z sąsiednimi gminami oraz w ramach aglomeracji krakowskiej…); bądź też współpracę w ramach Krakowskiego Obszaru Funkcjonalnego na rzecz własnego rozwoju (np. Czernichów – Misja: Deklarujemy partnerskie współdziałanie na rzecz jak najlepszego wykorzystania położenia w sąsiedztwie Krakowa…;

[97] Strategia Rozwoju Gminy Jordanów do 2030 roku, s. 42.
[98] Strategia Rozwoju Gminy Kozłów na lata 2017-2030, s. 22.

Kocmyrzów-Luborzyca – Wizja: Gmina Kocmyrzów-Luborzyca to miejsce bezpieczne i harmonijne dla mieszkańców, ze sprawną komunikacją publiczną oraz dostępem do infrastruktury technicznej, wykorzystujące swoje istniejące uwarunkowania, w ścisłej współpracy z KrOF…).

Poza Metropolią Krakowską tego typu odwołania do Krakowa zidentyfikowano jeszcze w 11 gminach. W każdym przypadku w sformułowanych w strategiach rozwoju wizjach znajdują się wprost wyartykułowane odniesienia do dobrej dostępności komunikacyjnej lub/i korzystnego położenia względem Krakowa bądź aglomeracji krakowskiej, przy czym:

- w dziewięciu przypadkach (Żabno, Jerzmanowice-Przeginia, Wolbrom, Trzebinia, Chrzanów, Proszowice, Iwanowice) bliskość Krakowa stanowi czynnik zwiększający atrakcyjność gminy bądź też pozwalający na pełniejsze wykorzystanie jej endogenicznych potencjałów (np. Żabno – Wizja: Lokalizacja gminy na granicy województw, bliskości Krakowa i MOF Tarnów umożliwiła wykorzystanie potencjału gospodarczego i poprawienie atrakcyjności rynku pracy…; Chrzanów – Wizja: Wysoka dostępność komunikacyjna, korzystne położenie względem aglomeracji krakowskiej i konurbacji śląskiej, zaktywizowane zasoby endogeniczne oraz przedsiębiorczy mieszkańcy wzmacniają atrakcyjność gospodarczo-inwestycyjną oraz kreują rozwój innowacyjnych sektorów gospodarki w nowoczesnych strefach aktywności gospodarczej, generując nowe miejsca pracy);
- w dwóch przypadkach (Kozłów, Jodłownik), bliskość do Krakowa ma przyczyniać się do pełniejszej integracji gminy z metropolią krakowską (Jodłownik – Wizja: Dzięki rozwijanym wielostronnym związkom z Krakowem i dbałości o jak najsprawniejszy dojazd gmina Jodłownik staje się w coraz większym stopniu częścią szeroko rozumianej metropolii krakowskiej. W tym kontekście jest „miejscem, gdzie się dobrze mieszka” – alternatywą dla zgiełku dużego miasta, przestrzenią, w której można spokojnie żyć i pracować lub tylko odpocząć po intensywnej pracy w mieście…; Kozłów: Wizja – Dzięki rozwijanym związkom z pobliskim Miechowem oraz metropolitalnym Krakowem gmina staje się w coraz większym stopniu częścią szeroko rozumianej metropolii krakowskiej. W tym kontekście jest „miejscem gdzie się spokojnie mieszka” – alternatywą dla zgiełku dużego miasta, przestrzenią, w której można spokojnie żyć i pracować na miejscu lub w mieście…).

Rozwój infrastruktury drogowej

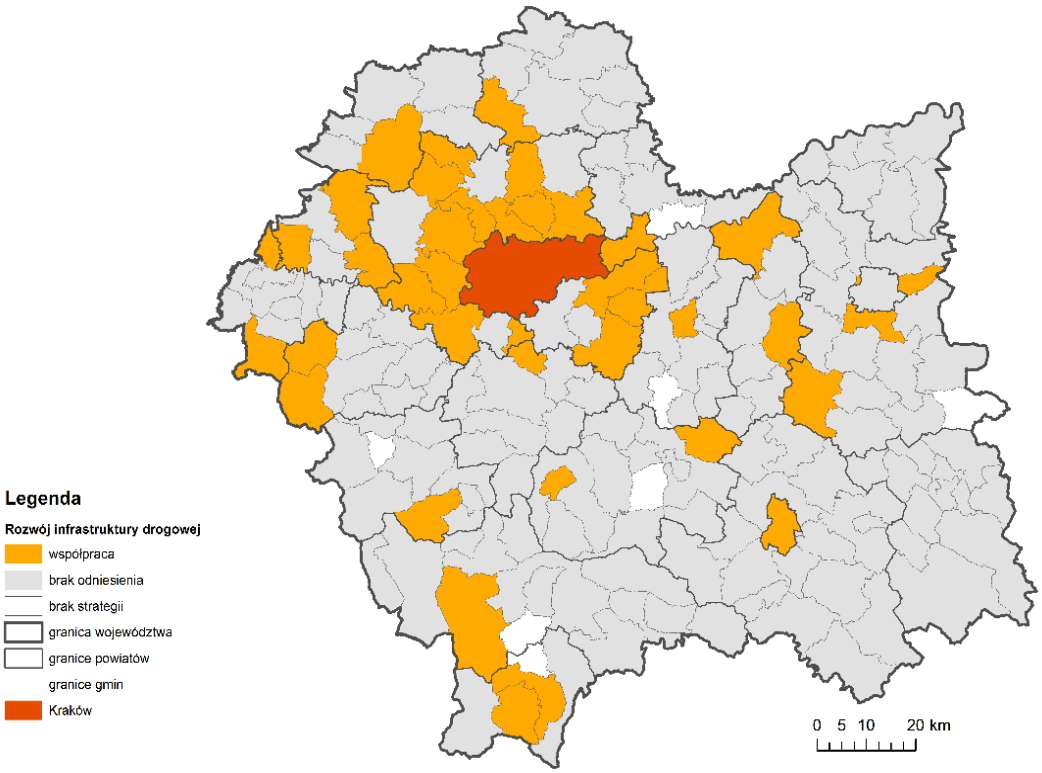
Kierunki działań, a czasami nawet konkretne inwestycje dotyczące rozwoju infrastruktury drogowej, są bardzo częstym elementem interwencji publicznej opisanej w strategiach rozwoju małopolskich gmin. W tym kontekście, z punktu widzenia celów niniejszej analizy, kluczowe są te zapisy strategii, które odnoszą się do zwiększenia dostępności drogowej danej gminy do Krakowa oraz świadczonych przezeń usług. Dlatego też za takowe zapisy strategii rozwoju małopolskich gmin uznawano wyłącznie te, które czyniły zadość co najmniej jednemu z poniższych kryteriów:

- bezpośrednie odniesienie do Krakowa, metropolii krakowskiej, krakowskiego obszaru funkcjonalnego (np. Strategia Rozwoju Gminy Kocmyrzów-Luborzyca na 2021-2030: Współpraca w tworzeniu sieci transportowej z sąsiednimi gminami oraz terenem Metropolii Krakowskiej; Strategia Rozwoju Gminy Wielka Wieś na lata 2020-2030: Dostosowanie lokalnego układu komunikacyjnego do realizowanych zewnętrznych inwestycji drogowych (np. północna obwodnica Krakowa, przebudowa odcinków DK 94, budowa obwodnicy Zabierzowa); Strategia Rozwoju Gminy Trzebinia na lata 2014-2020: Współpraca z zarządcami dróg w zakresie usprawnienia połączeń komunikacyjnych w kierunku Krakowa oraz Konurbacji Górnośląskiej);
- wskazanie inwestycji drogowych, których realizacja przyczyni się do poprawy skomunikowania gminy z Krakowem, metropolią krakowską, krakowskim obszarem funkcjonalnym (np. Strategia Rozwoju Gminy Iwanowice na lata 2021-2030: Współpraca z zarządcami dróg w zakresie

optymalnego skomunikowania lokalnej sieci drogowej z powstającą drogą ekspresową S7 oraz drogami wojewódzkimi i powiatowymi; Strategia Rozwoju Gminy Laskowa na lata 2021-2030: Poprawa dostępności komunikacyjnej gminy i regionu z autostradą A4, a co za tym idzie z Krakowem, Tarnowem i pozostałą częścią województwa oraz kraju, to istotna potrzeba gminy; Strategia Rozwoju Gminy Szczurowa na lata 2021-2030: Współpraca międzygminna w zakresie optymalnego skomunikowania lokalnej sieci drogowej z autostradą A4 oraz drogami krajowymi i wojewódzkimi; Strategia Rozwoju Gminy Wieprz na lata 2023-2030: Wspieranie inicjatyw związanych z budową Beskidzkiej Drogi Integracyjnej);

- zastosowanie w strategii rozwoju ogólnego zapisu odnoszącego do poprawy dostępności drogowej, przy jednoczesnym wykorzystaniu wskaźnika pomiaru skuteczności interwencji odnoszącego się do skrócenia czasu dojazdu z gminy do Krakowa (np. Strategia Rozwoju Miasta Zakopane na lata 2017-2026: Cel operacyjny: Usprawnienie dostępu do miasta zintegrowaną siecią kolejową, autobusową i samochodową, wskaźnik: przeciętny czas dojazdu samochodem z Krakowa do Zakopanego; przeciętny czas dojazdu autobusem z Krakowa do Zakopanego; Strategia Rozwoju Gminy Dębno na lata 2021-2030: Współpraca z innymi właścicielami i zarządcami dróg oraz zainteresowanymi samorządami w zakresie zwiększania dostępności komunikacyjnej gminy i subregionu, wskaźnik: czas dojazdu do Brzeska, Tarnowa i Krakowa; Strategia Rozwoju Gminy Zakliczyn na lata 2021-2030: Współpraca z innymi właścicielami i zarządcami dróg oraz zainteresowanymi samorządami w zakresie zwiększania dostępności komunikacyjnej gminy i subregionu (m.in. DW975), wskaźnik: Długość czasowa dojazdu z Tarnowa, Brzeska i Krakowa do Zakliczyna);
- zastosowanie w strategii rozwoju ogólnego zapisu odnoszącego do poprawy dostępności drogowej przez gminy położone w sąsiedztwie Krakowa lub Metropolii Krakowskiej (np. Strategia Rozwoju Gminy Jerzmanowice-Przeginia na lata 2021-2030: Współpraca z innymi zarządcami dróg w zakresie poprawy dostępności zewnętrznej gminy oraz optymalizacji organizacji ruchu drogowego; Strategia Rozwoju Gminy Sułoszowa na lata 2023-2030: Wzmocnienie współpracy z zarządcami dróg wyższej kategorii w zakresie infrastruktury drogowej; Strategia Rozwoju Gminy Alwernia na lata 2022-2030: Rozwój współpracy z właścicielami i zarządcami dróg oraz zainteresowanymi samorządami w celu zwiększania dostępności komunikacyjnej gminy oraz powiatu).

Zapisy spełniające co najmniej jedno z powyższych kryteriów zidentyfikowano w 39 strategiach rozwoju gmin. W tej grupie najliczniej reprezentowane były gminy z powiatów krakowskiego (13), chrzanowskiego (4) i wielickiego (3). Spośród gmin tworzących Stowarzyszenie Metropolia Krakowska (z wyłączeniem Krakowa) zapisy odnoszące się do poprawy dostępności drogowej względem stolicy regionu zidentyfikowano aż w 11 przypadkach.



Rycina 59. Rozwój infrastruktury drogowej ułatwiającej dostęp do Krakowa lub/i jego obszaru metropolitalnego w świetle zapisów strategii rozwoju małopolskich gmin

Źródło: Opracowanie własne na podstawie strategii rozwoju małopolskich gmin.

W części strategii rozwoju gmin, poza ogólnymi zapisami dotyczącymi inwestycji drogowych, zidentyfikowano konkretne inwestycje, których realizacja ma usprawnić komunikację samochodową w kierunku Krakowa lub/i w obrębie Metropolii Krakowskiej. W tym kontekście wspomnieć należy m.in. o inwestycjach ujętych w strategiach rozwoju:

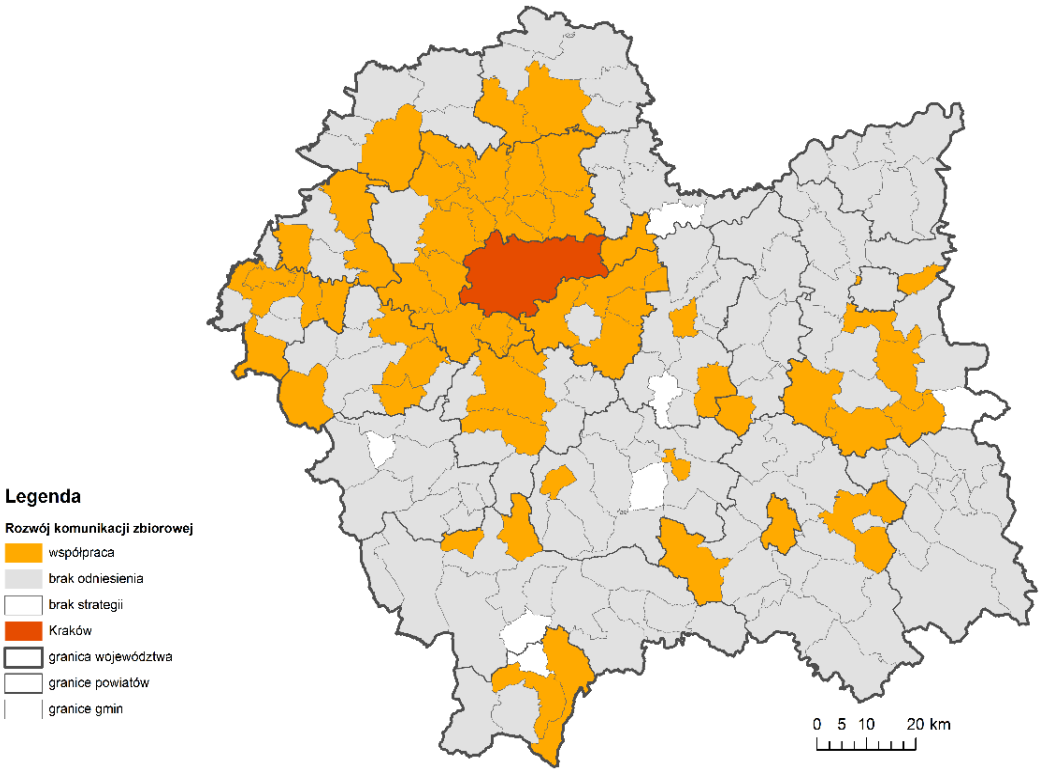
- Czernichowa – budowa nowego odcinka drogi powiatowej 2181K w miejscowości Wołowice (obwodnica), przebudowa odcinka drogi powiatowej 2181K z budową chodnika i odwodnienia w miejscowości Czernichów, przebudowa odcinka drogi powiatowej nr 2183K z budową chodnika i odwodnieniem w miejscowości Zagacie;
- Niepołomic – wspieranie działań zmierzających do ustanowienia lokalizacji węzła komunikacyjnego autostrady A4 w Podłężu, wsparcie dla realizacji elementów układu komunikacyjnego o znaczeniu ponadlokalnym – obwodnica Podłęża i Niepołomic w nowym przebiegu drogi wojewódzkiej 964;
- Wielkiej Wsi – dostosowanie lokalnego układu komunikacyjnego do realizowanych zewnętrznych inwestycji drogowych (np. północna obwodnica Krakowa, przebudowa odcinków DK94, budowa obwodnicy Zabierzowa);
- Liszek – obwodnica Liszek (lobbowanie);
- Zabierzowa – działania na rzecz tworzenia nowych połączeń komunikacyjnych odciążających istniejący układ drogowy, np. alternatywna droga dojazdowa z lotniska Balice do Krakowa;
- Zielonek – objęcie zarządzaniem dróg serwisowych powstałych w wyniku budowy północnej obwodnicy Krakowa oraz zachodniej obwodnicy Zielonek;
- Sieprawia – modernizacja drogi Świątniki Górne-Mogilany, modernizacja drogi Świątniki Górne-Kraków (Swoszowice);
- Andrychowa – współpraca z innymi zarządcami dróg w zakresie zwiększenia zewnętrznej dostępności komunikacyjnej gminy Andrychów, m.in. poprzez realizację projektu Beskidzkiej Drogi Integracyjnej, lobbing za podzieleniem inwestycji na etapy;

- Kęt – współpraca z sąsiednimi gminami na rzecz realizacji inwestycji, dotyczącej budowy Beskidzkiej Drogi Integracyjnej;
- Szczurowej – kontynuacja budowy połączenia z autostradą A4 – obwodnica m. Rudy-Rysie;
- Nowego Sącza – działania na rzecz budowy drogi ekspresowej Nowy Sącz-Brzesko.

Transport zbiorowy

Zapisy dotyczące rozwoju transportu zbiorowego ułatwiającego mieszkańcom małopolskich gmin dotarcie do Krakowa zidentyfikowano w 55 (1/3 badanej próby) strategiach rozwoju. Zapisy strategii, które znalazły się w tej grupie, podobnie jak miało to miejsce w przypadku analizy dotyczącej rozwoju infrastruktury drogowej, spełniają co najmniej jedno z poniższych kryteriów:

- bezpośrednie odniesienie do Krakowa, metropolii krakowskiej, krakowskiego obszaru funkcjonalnego (np. Strategia Rozwoju Gminy Liszki na lata 2021-2030: Utworzenie na terenie gminy punktu przesiadkowego Park&Ride – pozostawienie samochodu osobowego i dalsze kontynuowanie podróży do Krakowa z wykorzystaniem komunikacji zbiorowej (KMK aglomeracyjna); Strategia Rozwoju Gminy Mogilany na lata 2021-2030: Integracja systemu zarządzania transportem w skali wszystkich gmin zrzeszonych w Stowarzyszeniu Metropolia Krakowska, wypracowanie rozwiązania dotyczącego zrównoważonej mobilności dla całego obszaru. Współpraca gmin zrzeszonych w Stowarzyszeniu Metropolia Krakowska na rzecz wdrożenia zeroemisyjnego, przyjaznego środowisku transportu miejskiego na terenie całej Metropolii Krakowskiej; Strategia Rozwoju Gminy Skawina na lata 2021-2030: Gmina dobrze skomunikowana w wymiarze zewnętrznym i wewnętrznym, z szybką i często kursującą koleją podmiejską łączącą Skawinę z Krakowem, umożliwiającą korzystanie z zasobów Krakowa (kursy w godzinach wieczornych, nocnych); Strategia Rozwoju Gminy Spytkowice na lata 2022-2030: Zwiększenie dostępności komunikacyjnej Spytkowic poprzez przywrócenie linii kolejowej i zapewnienie połączenia z Krakowem, Oświęcimiem i Wadowicami; Strategia Rozwoju Nowego Sącza na lata 2022-2030: Działania na rzecz budowy połączenia kolejowego z Krakowem przez Podłęże-Piekiełko);
- wskazanie inwestycji, których realizacja przyczyni się do poprawy skomunikowania gminy z Krakowem (np. Strategia Rozwoju Gminy Kęty na lata 2021-2030: Działania na rzecz modernizacji linii kolejowej nr 117 relacji Bielsko-Biała – Kalwaria Zebrzydowska);
- zastosowanie w strategii rozwoju ogólnego zapisu odnoszącego się do rozwoju transportu zbiorowego przez gminy położone w sąsiedztwie Krakowa lub Metropolii Krakowskiej (np. Strategia Rozwoju Gminy Sułoszowa na lata 2023-2030: Podejmowanie współpracy z partnerami samorządowymi i prywatnymi na rzecz rozwoju transportu zbiorowego; Strategia Rozwoju Gminy Jerzmanowice-Przeginia na lata 2021-2030: Podejmowanie współpracy z partnerami samorządowymi i prywatnymi na rzecz rozwoju transportu zbiorowego, w szczególności niskoemisyjnego).



Rycina 60. Rozwój komunikacji zbiorowej ułatwiającej dostęp do Krakowa lub/i jego obszaru metropolitalnego w świetle zapisów strategii rozwoju małopolskich gmin

Źródło: Opracowanie własne na podstawie strategii rozwoju małopolskich gmin.

Zapisy dotyczące rozwoju transportu publicznego ułatwiającego dostęp do Krakowa najczęściej występowały w strategiach rozwoju gmin z powiatu krakowskiego (16). Na kolejnych miejscach znalazły się gminy z powiatów tarnowskiego (5), wadowickiego (5), oświęcimskiego (5) i wielickiego (4). W badanej grupie na uwagę zasługują plany ścisłej współpracy w zakresie rozwoju transportu publicznego formułowane przez gminy Stowarzyszenia Metropolia Krakowska (13 z 14 – bez Krakowa) oraz stosunkowo liczne odniesienia do tego zagadnienia zawarte w strategiach rozwoju gmin zlokalizowanych w Małopolsce Zachodniej (14 gmin z powiatów olkuskiego, oświęcimskiego, chrzanowskiego i wadowickiego).

Plany dotyczące współdziałania gmin na rzecz rozwoju transportu metropolitalnego obejmują działania o charakterze:

- koordynacyjnym (np. Strategia Rozwoju Gminy Czernichów na lata 2021-2030: Optymalizacja i rozbudowa siatki zintegrowanych, dostosowanych do potrzeb społecznych i zawodowych mieszkańców, połączeń; Strategia Rozwoju Gminy Mogilany na lata 2021-2030: Integracja systemu zarządzania transportem w skali wszystkich gmin zrzeszonych w Stowarzyszeniu Metropolia Krakowska, wypracowanie rozwiązania dotyczącego zrównoważonej mobilności dla całego obszaru; Strategia Rozwoju Miasta i Gminy Niepołomice z perspektywą obowiązywano do 2023 r.: Stworzenie spójnego systemu komunikacji publicznej po całym terenie gminy (zintegrowanie rozkładów jazdy autobusów lokalnych z rozkładem jazdy autobusów dojeżdżających do Krakowa); Strategia Rozwoju Gminy Świątniki Górne do 2030 roku: Współpraca i koordynacja relacji między gminami oraz zarządcami i operatorami transportu; Strategia Rozwoju Gminy Iwanowice na lata 2021-2030: Współpraca z innymi JST, w tym z powiatem krakowskim i miastem Krakowem, na rzecz optymalizacji transportu zbiorowego, szczególnie w kontekście połączenia w kierunku Słomnik i Miechowa (kolej aglomeracyjna, MPK), a także wdrażania rozwiązań proekologicznych czy

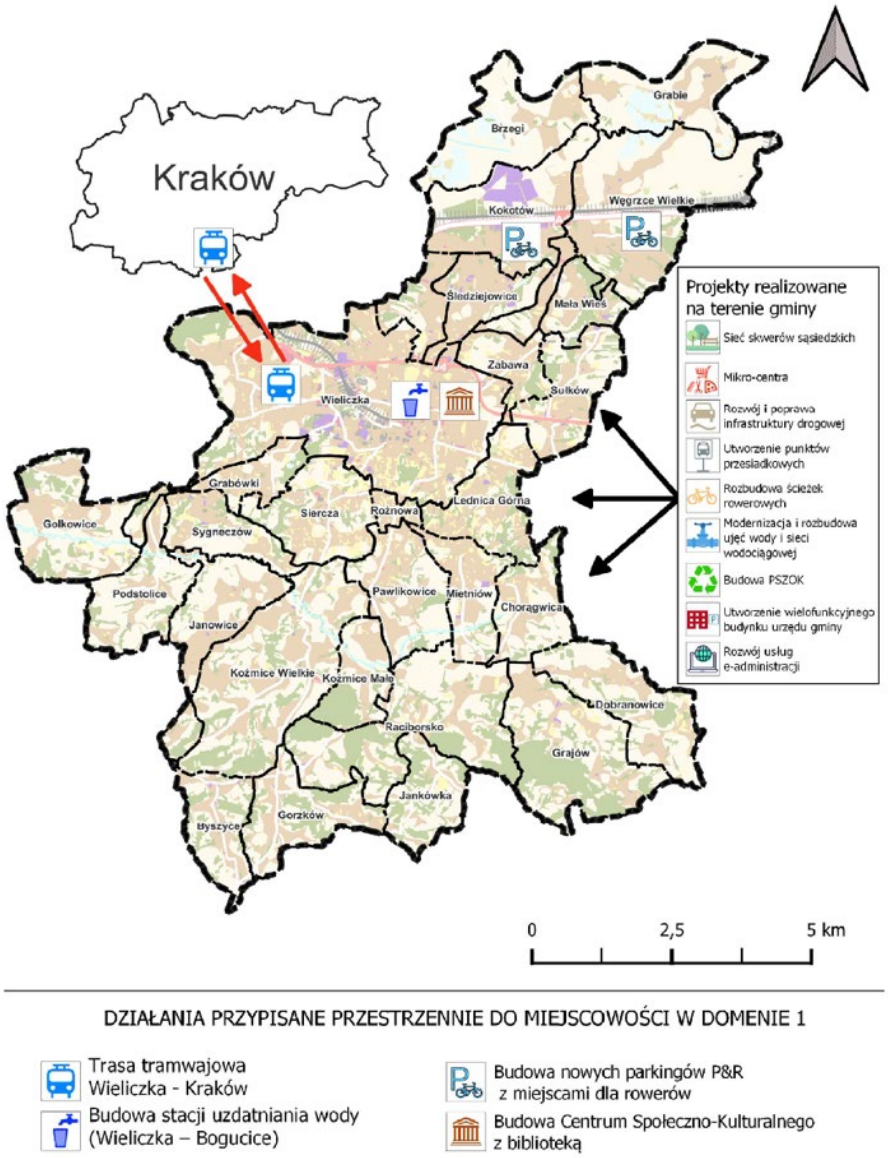
alternatywnych względem posiadania własnego samochodu; Strategia Rozwoju Gminy Kalwaria Zebrzydowska na lata 2021-2027: Współpraca w zakresie włączania gminy w zasięg tworzonego systemu kolei aglomeracyjnej Krakowa wraz z infrastrukturą parkingową);

- lobbingowym (np. Strategia Rozwoju Miasta i Gminy Wieliczka na lata 2023-2030: Zwiększenie przepustowości kolei aglomeracyjnej (częstotliwość) – działania lobbingowe; Strategia Rozwoju Gminy Zielonki na lata 2021-2030: Lobbing i działania na rzecz przygotowania koncepcji i budowy transportu szynowego na terenie gminy Zielonki; Strategia Rozwoju Gminy Olkusz 2023-2033: Do ważnych zadań stojących przed samorządem Olkusza należy stały lobbing na rzecz budowy nowej linii kolejowej z Krakowa do Olkusza (Szybka Kolej Aglomeracyjna); Strategia Rozwoju Gminy Myślenice na lata 2022-2032: Kontynuacja działań na rzecz budowy połączenia kolejowego Myślenic z Krakowem; Strategia Rozwoju Mszana Dolna na lata 2020-2030: Współpraca dla realizacji inwestycji dotyczącej budowy nowej linii kolejowej Podłęże-Szczyrzyc-Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacji istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka-Nowy Sącz; Strategia Rozwoju Miasta Limanowa na lata 2014-2020: Wspieranie budowy szybkiej kolei na linii Kraków-Limanowa-granica państwa);
- inwestycyjnym, polegające w szczególności na:
  - zintegrowaniu różnych form transportu poprzez budowę punktów przesiadkowych oraz parkingów typu Park&Ride (np. Strategia Rozwoju Gminy Czernichów na lata 2021-2030: Współpraca z innymi samorządami oraz przewoźnikami publicznymi i prywatnymi na rzecz zwiększenia jakości, dostępności i integracji różnych form transportu, w tym m.in. poprzez działania inwestycyjne, wykorzystanie potencjału węzłów integracyjnych (parkingi, punkty przesiadkowe itp.); Strategia Rozwoju Gminy Kocmyrzów-Luborzyca na 2021-2030: Systematyczna budowa centrów przesiadkowych przy głównych ciągach komunikacyjnych, w tym zwiększanie miejsc parkingowych; Strategia Rozwoju Gminy Liszki na lata 2021-2030: Utworzenie na terenie gminy punktu przesiadkowego Park&Ride – pozostawienie samochodu osobowego i dalsze kontynuowanie podróży do Krakowa z wykorzystaniem komunikacji zbiorowej (KMK aglomeracyjna); Strategia Rozwoju Gminy Mogilany na lata 2021-2030: Tworzenie miejsc parkingowych dla samochodów i rowerów, w szczególności w pobliżu przystanków komunikacji zbiorowej – zgodnie z możliwościami; Strategia Rozwoju Miasta i Gminy Wieliczka na lata 2023-2030: Budowa nowych parkingów P&R w Węgrzcach Wielkich i Kokotowie z miejscami dla rowerów/jednośladów w połączeniu ze ścieżką rowerową Wieliczka-Kraków; Strategia Rozwoju Gminy Myślenice na lata 2022-2032: Integracja zbiorowej komunikacji publicznej z innymi środkami mobilności poprzez rozwój w okolicach przystanków parkingów typu P&R i B&R oraz budowę stojaków i parkingów rowerowych; Strategia Rozwoju Gminy Słomniki na lata 2014-2024: Rozwijanie systemu parkingów Park&Ride dla obsługi SKA; Strategia Rozwoju Gminy Alwernia na lata 2022-2030: Rozwój komunikacji miejskiej lokalnej: utworzenie infrastruktury oraz innych rozwiązań komunikacyjnych usprawniających połączenia komunikacyjne z Krakowem oraz Chrzanowem; budowa centrum przesiadkowego; budowa obiektów Bike&Ride; budowa parkingów Park&Ride),
  - ograniczenia emisyjności transportu (np. Strategia Rozwoju Gminy Czernichów na lata 2021-2030: Współpraca z różnymi podmiotami na rzecz wdrożenia zeroemisyjnego, przyjaznego środowisku i dostępnego dla różnych grup społecznych transportu aglomeracyjnego; Strategia Rozwoju Gminy Wielka Wieś na lata 2020-2030: Podejmowanie współpracy z partnerami samorządowym i prywatnymi w zakresie rozwoju elektromobilności indywidualnej i zbiorowej, niskoemisyjnego transportu zborowego oraz mobilności wykorzystującej napędy i paliwa alternatywne; Strategia Rozwoju Gminy Jerzmanowice-Przeginia na lata 2021-2030:

Podejmowanie współpracy z partnerami samorządowymi i prywatnymi na rzecz rozwoju transportu zbiorowego, w szczególności nisko-emisyjnego, rozwoju elektromobilności indywidualnej i zbiorowej, mobilności wykorzystującej napędy i paliwa alternatywne, a także przebiegu szlaków transportowych przez teren gminy),

- rozwoju infrastruktury transportowej (np. Strategia Rozwoju Miasta i Gminy Wieliczka na lata 2023-2030: Trasa tramwajowa Wieliczka-Kraków (projekt flagowy); Strategia Rozwoju Gminy Zielonki na lata 2021-2030: Działania na rzecz budowy sieci kolejowej np. przystanek SKA osiedle Piastów, przystanek SKA Batowice, przystanek SKA Prądnik Czerwony, dobudowa drugiej pary torów na odcinku stacja Batowice-Dworzec Główny, budowa łącznicy kolejowej w rejonie Kuźnicy Kołłątajowskiej (połączenie trasy towarowej do Katowic z trasą do Dworca Głównego), alternatywnie wyprowadzenie trasy kolejowej w rejon boiska LKS Zieleńczanka po uruchomieniu ww. łącznicy; Strategia Rozwoju Gmina Libiąż 2030: Zakończenie modernizacji infrastruktury kolejowej, w szczególności na trasie Oświęcim-Kraków oraz rozwój aglomeracyjnego transportu kolejowego w ramach Małopolskiej Karty Aglomeracyjnej).

Za szczególnie interesujące uznać należy zapisane w strategiach rozwoju Wieliczki i Zielonek plany połączenia obu gmin z Krakowem komunikacją szynową. W Strategii Rozwoju Miasta i Gminy Wieliczka na lata 2023-2030 status projektu flagowego uzyskało zadanie pn. Trasa tramwajowa Wieliczka-Kraków, o szacunkowej wartości 200 mln zł. Realizacja projektu, obejmującego budowę na terenie gminy Wieliczka trasy tramwajowej o długości ok. 3 km łączącej Kraków-Bieżanów z Wieliczką do ul. Jedynaka, trwać ma do 2030 r. (z możliwością wydłużenia czasu realizacji).



Rycina 61. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej dla Domeny 1. Funkcjonalna gmina (Wieliczka)

Źródło: Strategia Rozwoju Miasta i Gminy Wieliczka na lata 2023-2030.

Z kolei w Strategii Rozwoju Gminy Zielonki na lata 2021-2030 zapisano przedsięwzięcia polegające na lobbingu i działaniach na rzecz przygotowania koncepcji i budowy transportu szynowego na terenie gminy polegające na:

- działaniach na rzecz budowy sieci tramwajowej, np. łącznica pomiędzy pętlą na osiedlu Piastów a pętlą Górka Narodowa, doprowadzenie tramwaju na terenie miasta Krakowa do Prądnika Czerwonego i dalej ul. Iwaszki do pętli Górka Narodowa, wyprowadzenie tramwaju do miejscowości Zielonki (rejon węzła POK, boiska LKS Zieleńczanka lub osiedla Marszowiec), alternatywnie wyprowadzenie tramwaju do Węgrzc (rejon boiska) lub Dziekanowic (tereny po PGR);
- działania na rzecz budowy sieci kolejowej, np. przystanek SKA osiedle Piastów, przystanek SKA Batowice, przystanek SKA Prądnik Czerwony, dobudowa drugiej pary torów na odcinku stacja Batowice-Dworzec Główny, budowa łącznicy kolejowej w rejonie Kuźnicy Kołłątajowskiej (połączenie trasy towarowej do Katowic z trasą do Dworca Głównego), alternatywnie wyprowadzenie trasy kolejowej w rejon boiska LKS Zieleńczanka po uruchomieniu ww. łącznicy.

Gminy położone na wschód od Krakowa również upatrują szansy na zwiększenie swojej dostępności do stolicy Małopolski poprzez rozwój infrastruktury szynowej. Stąd w strategiach części gmin (np. Nowy Sącz, Gdów, Mszana Dolna) znajdują się zapisy dotyczące wspierania budowy połączenia kolejowego z Krakowem poprzez Podłęże-Piekiełko.

Również w Małopolsce Zachodniej w strategiach znacznej liczby gmin znajdujemy zapisy odnoszące się do rozwoju połączeń kolejowych z Krakowem. W powiecie oświęcimskim tego typu zapisy zidentyfikowano w strategiach rozwoju:

- Oświęcimia – wspieranie modernizacji linii kolejowej Czechowice Dziedzice-Oświęcim-Trzebinia-Kraków dla uruchomienia Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej. Współpraca z partnerami samorządowymi w zakresie modernizacji i popularyzacji połączenia kolejowego Oświęcim-Zator-Kraków;
- gminy Oświęcim – rozwój połączeń publicznych (kolej, autobus) z Katowicami, Krakowem, Bielskiem;
- Zatora – współpraca na rzecz przywrócenia kursów pasażerskich na linii kolejowej;
- Przeciszowa – poprawa dostępności kolejowej gminy oraz stopnia wykorzystania transportu kolejowego;
- Kęt – działania na rzecz modernizacji linii kolejowej nr 117 relacji Bielsko-Biała-Kalwaria Zebrzydowska.

W powiecie wadowickim na rozwój komunikacji kolejowej stawiają:

- Brzeźnica – przywrócenie pasażerskiego ruchu kolejowego w kierunku Krakowa;
- Kalwaria Zebrzydowska – współpraca w zakresie włączania gminy w zasięg tworzonego systemu kolei aglomeracyjnej Krakowa;
- Andrychów – działania na rzecz rozwoju kolei jako elementu rozbudowy intermodalnego systemu transportowego;
- Spytkowice – zwiększenie dostępności komunikacyjnej Spytkowic poprzez przywrócenie linii kolejowej i zapewnienie połączenia z Krakowem, Oświęcimiem i Wadowicami.

Natomiast w powiecie chrzanowskim działania na rzecz rozwoju połączeń kolejowych w kierunku stolicy województwa planują m.in.:

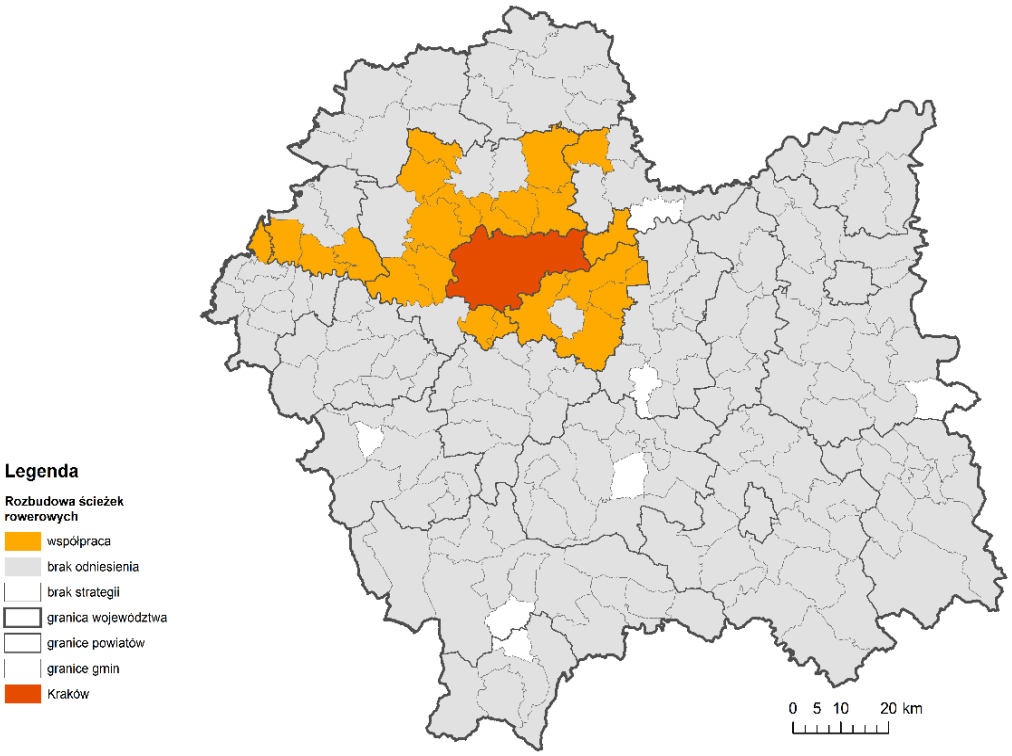
- Trzebinia – wspieranie modernizacji trasy kolejowej E-30, w tym dostosowanie jej do standardów kolei szybkich prędkości oraz modernizacji linii regionalnych. Utrzymanie obecnej pozycji Trzebini w ruchu kolejowym (jako przystanku w komunikacji krajowej i międzynarodowej);
- Libiąż – zakończenie modernizacji infrastruktury kolejowej, w szczególności na trasie Oświęcim-Kraków oraz rozwój aglomeracyjnego transportu kolejowego w ramach Małopolskiej Karty Aglomeracyjnej.

Ścieżki rowerowe

Zapisy dotyczące stworzenia zintegrowanej sieci ścieżek rowerowych (wraz z infrastrukturą towarzyszącą) łączącej małopolskie gminy z Krakowem zidentyfikowano w 22 strategiach lokalnych, z czego aż 12 stanowiły dokumenty przygotowane przez gminy stowarzyszone w ramach Metropolii Krakowskiej. Pozostałe przypadki odnoszą się do gmin bezpośrednio sąsiadujących z Metropolią Krakowską i obejmują:

- Jerzmanowice-Przeginię (graniczącą z Zabierzowem i Wielką Wsią) oraz sąsiadującą z nią od północy Sułoszową;
- Słomniki (graniczące z Kocmyrzowem-Luborzycą i Michałowicami) oraz pobliskie Radziemice;

- Alwernię (graniczącą z Czernichowem) oraz pobliskie Babice, Libiąż i Chełmek (z możliwością połączenia z Oświęcimiem i Chrzanowem);
- Kłaj (graniczący z Niepołomicami);
- Gdów (graniczący z Wieliczką, Biskupicami i Niepołomicami).



Rycina 62. Plany rozbudowy ścieżek rowerowych ułatwiających dostęp do Krakowa lub/i jego obszaru metropolitalnego w świetle zapisów strategii rozwoju małopolskich gmin

Źródło: Opracowanie własne na podstawie strategii rozwoju małopolskich gmin.

W zapisach strategii rozwoju gmin Metropolii Krakowskiej bardzo często wprost artykułowany jest zamiar rozwoju sieci ścieżek rowerowych w ścisłej współpracy z pozostałymi członkami Stowarzyszenia lub sąsiednimi gminami, np. Kocmyrzów-Luborzyca: Budowa ścieżek rowerowych we współpracy z sąsiednimi gminami; Mogilany: Rozwój infrastruktury rowerowej, tworzenie zaplecza, miejsc obsługi rowerzystów, integracja tras, oznakowanie, promocja. Współpraca w tym zakresie wszystkich gmin zrzeszonych w Stowarzyszeniu Metropolia Krakowska; Budowa tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym oraz innej infrastruktury rowerowej we współpracy z sąsiednimi samorządami, w tym z Krakowem.

Za szczególnie interesujące uznać należy plany rozbudowy Wiślanej Trasy Rowerowej od Liszek (Strategia Rozwoju Gminy Liszki na lata 2021-2030: Realizacja ścieżki rowerowej po wałach Wisły (we współpracy z działaniami prowadzonymi przez Wody Polskie), łączącej Liszki z Krakowem oraz Czernichowem) przez Czernichów (Strategia Rozwoju Gminy Czernichów na lata 2021-2030: Rozwój rekreacyjnej i komunikacyjnej infrastruktury rowerowej wraz z zapleczem (przede wszystkim Wiślanej Trasy Rowerowej), w tym budowa ścieżki rowerowej wałem wiślanym – Czernichów-Jeziorzany), Alwernię (Strategia Rozwoju Gminy Alwernia na lata 2022-2030: Wykorzystanie potencjału wałów przeciwpowodziowych na Wiśle celem utworzenia szlaku rowerowego do Krakowa (jako element Wiślanej Trasy Rowerowej)), Babice (Strategia Rozwoju Gminy Babice do roku 2030: Rozwój tras i szlaków rekreacyjno-turystycznych na terenie gminy, w szczególności kompleksowe rozwijanie sieci ścieżek rowerowych wraz z zapleczem, z uwzględnieniem największych atrakcji przyrodniczo-

krajobrazowych i kulturowych na terenie gminy, zintegrowanie z zewnętrznymi sieciami i atrakcjami. Inicjowanie rozwoju obsługi ruchu rowerowego przy Wiślanej Trasie Rowerowej – mała gastronomia, naprawa roweru, wynajem rowerów itp.), Libiąż (Strategia Rozwoju Gmina Libiąż 2030: Budowa tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym, integracja z istniejącym systemem transportu publicznego, tworzenie warunków dla ich pełnego wykorzystania w codziennej mobilności), aż do Chełmka (Strategia Rozwoju Gminy Chełmek do 2030 roku: Stworzenie systemu ścieżek rowerowych ułatwiających komunikację wewnątrzgminną oraz z sąsiednimi miejscowościami, będącego równocześnie atrakcyjną ofertą turystyczną). Plany połączenia lokalnych ścieżek rowerowych z systemem ponadlokalnym znajdziemy również m.in. w pobliskich: Chrzanowie (Strategia Rozwoju Gminy Chrzanów na lata 2016-2023: Budowa spójnego systemu infrastruktury rowerowej wysokiej jakości, ułatwiającego codzienną mobilność oraz rekreację) oraz Oświęcimiu (Strategia Rozwoju Miasta Oświęcim na lata 2021-2030: Integracja sieci miejskich ścieżek rowerowych z trasami ponadlokalnymi).

Co istotne, planowana sieć ścieżek rowerowych ma być wykorzystywana nie tylko w celach rekreacyjnych, ale również komunikacyjnych (związanych z codziennymi podróżami mieszkańców) – patrz np. zapisane w Strategii Rozwoju Gminy Liszki na lata 2021-2030 plany stworzenia szybkiej autostrady rowerowej do Krakowa.

Rozwój gospodarczy

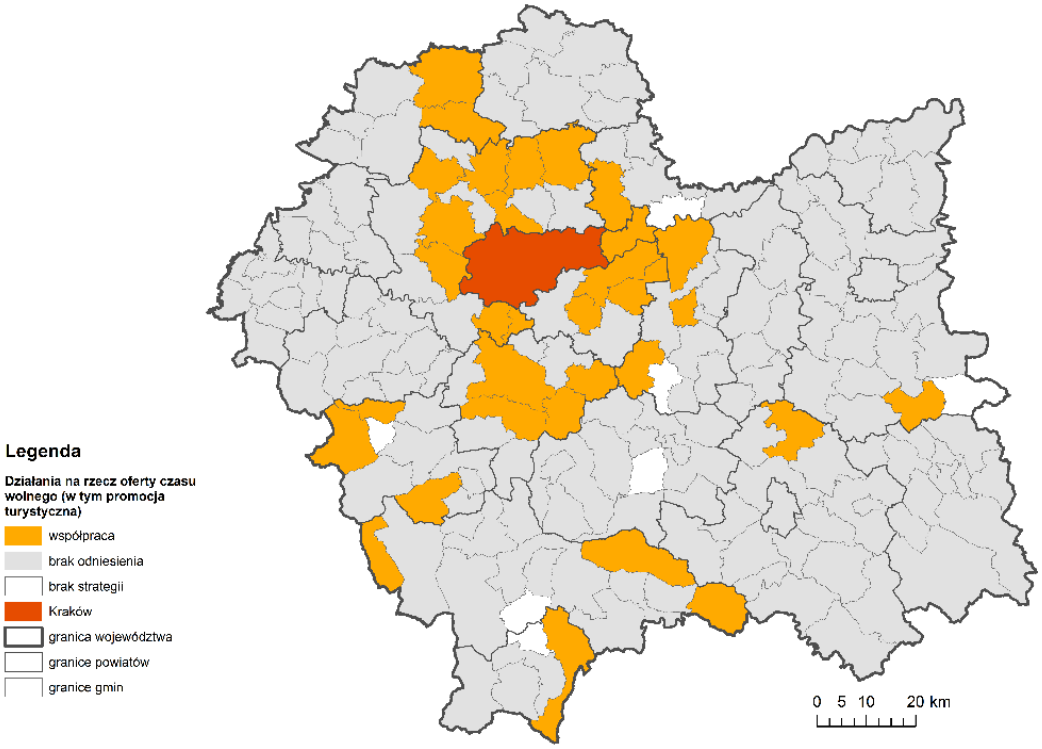
W analizowanym pakiecie strategii rozwoju małopolskich gmin zidentyfikowano zapisy odnoszące się do rozwoju gospodarczego w oparciu o potencjał i atrakcyjność Krakowa. Zidentyfikowane zapisy można podzielić na następujące grupy:

- współpraca na rzecz stworzenia wspólnej oferty inwestycyjnej i gospodarczej gmin Stowarzyszenia Metropolia Krakowska (Czernichów, Świątniki Górne, Zielonki);
- współpraca z gminami powiatu krakowskiego na rzecz stworzenia wspólnej oferty inwestycyjnej i gospodarczej (Jerzmanowice-Przeginia);
- stworzenie oferty inwestycyjnej (w tym udostępnianie terenów) w oparciu o korzystne położenie i dobrą dostępność komunikacyjną do Krakowa – najlepszy przykład tego typu zapisów znajduje w strategii rozwoju Zielonek, gdzie zidentyfikowany został obszar strategicznej interwencji pn. Pasaż Biznesu będący miejscem koncentracji biznesu (produkcja, usługi) wzdłuż Północnej Obwodnicy Krakowa (obszar rozciągający się na odcinku ok. 8 km w bezpośrednim sąsiedztwie obwodnicy Krakowa, obsługiwany drogą techniczną dedykowaną dla obwodnicy). Planowane jest sukcesywne zagospodarowywanie tego terenu w kierunku utworzenia zwartej strefy koncentracji podmiotów gospodarczych. Podobne rozwiązania zidentyfikowano także w strategiach rozwoju Iwanowic (obszar strategicznej interwencji pod nazwą Tereny planowanej aktywności gospodarczej i inwestycyjnej wzdłuż drogi S7), Raby Wyżnej (plany dotyczące tworzenia małych stref przemysłowo-usługowych (strefy aktywności gospodarczej), szczególnie w sąsiedztwie węzła komunikacyjnego drogi krajowej nr 7 i „Zakopianki"), Gnojnika (udostępnianie atrakcyjnych (m.in. ze względu na bliskość autostrady A4) terenów dla prowadzenia działalności gospodarczej), Myślenic (wykorzystanie położenia Myślenic w sąsiedztwie Krakowa na potrzeby stworzenia konkurencyjnej oferty inwestycyjnej), Bukowno (przyciąganie przedsiębiorców (w tym działających w nowoczesnych branżach) atrakcyjnym położeniem pomiędzy i dobrą dostępnością komunikacyjną do aglomeracji śląskiej i krakowskiej) oraz Pcimia (spożytkowanie potencjału wynikającego z korzystnego położenia gminy względem Krakowa oraz Myślenic na potrzeby rozwoju lokalnej gospodarki);
- wykorzystanie Krakowa jako rynku zbytu lokalnych produktów – tego typu zapisy zidentyfikowano w gminach, których gospodarka opiera się na rolnictwie, w tym wytwarzaniu ekologicznych

produktów spożywczych. Przykładowo w strategii rozwoju gminy Rzepiennik Strzyżewski zidentyfikowano obszar strategicznej interwencji Centrum wytwarzania i dystrybucji żywności oraz artykułów ekologicznych dostarczające wytworzone w gminie ekologiczne produkty do Tarnowa i Nowego Sącza, a docelowo także Krakowa. Swoje lokalne produkty ekologiczne planują promować i sprzedawać na obszarze Aglomeracji Krakowskiej także gminy Łapanów, Jodłownik i Bystra Sidzina.

Oferta czasu wolnego

32 spośród badanych strategii rozwoju małopolskich gmin zawierają zapisy dotyczące szerokorozumianej oferty czasu wolnego, której adresatami są odbiorcy zamieszkujący Kraków lub jego obszar metropolitalny. W 10 przypadkach są to strategie gmin położonych w powiecie krakowskim, w 4 – w powiecie myślenickim, zaś po 3 przypadki zidentyfikowano w powiatach wielickim, suskim i bocheńskim. Spośród gmin tworzących Stowarzyszenie Metropolia Krakowska zapisy dotyczące oferty czasu wolnego zidentyfikowano w ośmiu przypadkach.



Rycina 63. Plany rozwoju oferty czasu wolnego adresowanej do mieszkańców Krakowa lub/i jego obszaru metropolitalnego w świetle zapisów strategii rozwoju małopolskich gmin

Źródło: Opracowanie własne na podstawie strategii rozwoju małopolskich gmin.

Podobnie jak miało to miejsce w przypadku rozwoju gospodarczego, również zapisy strategii dotyczące oferty czasu wolnego adresowane do odbiorcy metropolitalnego można uporządkować w kilka tematycznych grup. Pierwsza z nich obejmuje przypadki, w których gminy zamierzają przygotować ofertę czasu wolnego (związaną z turystyką, rekreacją lub kulturą), która adresowana jest wprost do mieszkańców Krakowa i/lub jego obszaru funkcjonalnego. Gmina Biskupice planowała stworzyć ofertę turystyczną dla mieszkańców Krakowa i okolic z wykorzystaniem walorów krajobrazowych i historycznych. Podobnie Igołomia-Wawrzeńczyce, chcąc wykorzystać swój atut w postaci położenia w niewielkiej odległości od Krakowa, starała się „przyciągnąć" jego mieszkańców do odwiedzenia terenów gminy w ramach turystyki weekendowej. Interesujące rozwiązanie w swojej strategii rozwoju

wykorzystała Gmina Liszki, która wyznaczyła obszar strategicznej interwencji pn. Rekreacja w gminie Liszki – Zalew Kryspinów. W uzasadnieniu wyznaczenia tego OSI czytamy m.in., że „wyznaczone w Gminie Liszki OSI obejmuje obszar zalewu „Na Piaskach", powszechnie zwanego Zalewem „Kryspinów" – terenu od wielu lat pełniącego funkcję głównego kąpieliska i miejsca wypoczynku letniego nie tylko mieszkańców Gminy Liszki, ale przede wszystkim mieszkańców Krakowa oraz gmin sąsiednich. Tym samym stanowi on priorytetowe miejsce na mapie Metropolii Krakowskiej jako strefa sportu i rekreacji"[99]. Podobne rozwiązanie zastosowały położone poza Metropolią Krakowską Myślenice, które w swojej strategii zidentyfikowały obszar strategicznej interwencji pn. Myślenice turystyczne, który obejmuje tereny wokół Góry Chełm, stanowiące atrakcyjną ofertę turystyczną dla mieszkańców aglomeracji Krakowa. Z kolei Wolbrom, Radziemice, Zembrzyce, Stryszawa, Raciechowice (które w swojej strategii określają się mianem zaplecza wypoczynkowego aglomeracji krakowskiej) planują rozwój oferty agroturystycznej adresowanej do mieszkańców aglomeracji krakowskiej. Rozwój oferty (jednodniowej lub weekendowej) spędzania czasu wolnego z dala od miejskiego zgiełku w swoich strategiach zaplanowały także Iwanowice, Pcim, Kłaj, Wiśniowa, Ochotnica Dolna oraz Gródek nad Dunajcem (okolice Jeziora Rożnowskiego).

Druga grupa zapisów strategii odnosi się do współpracy międzygminnej w zakresie rozwoju oferty czasu wolnego (w tym infrastruktury turystycznej, szlaków, ścieżek, tras, markowych produktów turystycznych i wydarzeń) oraz jej promocji. Rzecz jasna w części strategii gmin tworzących Metropolię Krakowską (np. Mogilany, Zielonki, Zabierzów) zidentyfikowano zapisy odnoszące się do rozwijania współpracy w tym obszarze w ramach Stowarzyszenia. Również w strategiach gmin położonych poza Metropolią znalazły się zapisy dotyczące współpracy z Krakowem polegającej na promocji ich oferty czasu wolnego. Dotyczy to w szczególności Stryszawy, Bystrej Sidziny, Lipnicy Wielkiej oraz Bukowiny Tatrzańskiej. Ciekawy zapis znajduje się w strategii rozwoju miasta Bochnia, która zamierza aktywizować i rozwijać współpracę ze środowiskiem akademickim Krakowa (uczelnie, organizacje i zrzeszenia studenckie) w kierunku promocji walorów turystycznych miasta. Z kolei Łapanów zaplanował prowadzenie kampanii promujących zasoby i usługi na terenie gminy skierowanej przede wszystkim do mieszkańców Krakowa, tour-operatorów obsługujących ruch turystyczny w Krakowie i okolicach z wykorzystaniem nowoczesnych form promocji i komunikacji oraz budowanie powiązań kooperacyjnych przedsiębiorstw zajmujących się turystyką w gminie z przedstawicielami branży m.in. w Krakowie i tworzenie zintegrowanych usług turystycznych. Z kolei wspomniane wcześniej miasto Bochnia planuje promować swoją ofertę wśród turystów odwiedzających Kraków i inne atrakcje turystyczne Małopolski w celu przejęcia części ruchu turystycznego, w tym m.in. nawiązanie stałej współpracy z biurami podróży w zakresie popularyzacji oferty miasta i uwzględniania jej w ofertach tychże biur.

Napływ nowych mieszkańców

Część spośród małopolskich gmin dostrzega w swoich strategiach rozwoju szanse i zagrożenia wynikające z faktu osiedlania się na ich terenie dotychczasowych mieszkańców Krakowa. W strategiach części gmin zrzeszonych w Metropolii Krakowskiej (np. Kocmyrzów-Luborzyca, Skawina, Wielka Wieś) zauważony został problem niekontrolowanej suburbanizacji. Gminy zamierzają zarządzać tym zjawiskiem poprzez koncentrację zabudowy mieszkaniowej (w okolicach węzłów komunikacyjnych – Skawina) lub poprzez kształtowanie ładu przestrzennego we współpracy ze Stowarzyszeniem Metropolia Krakowska oraz sąsiednimi gminami (Kocmyrzów-Luborzyca). W Michałowicach zauważony został z kolei problem o charakterze społecznym wynikający z napływu nowych mieszkańców, w postaci słabej integracji ludności napływowej. W związku z tym władze gminy planują

[99] Strategia Rozwoju Gminy Liszki na lata 2021-2030, s. 62.

zwiększyć poziom integracji dotychczasowych i nowych mieszkańców poprzez opracowanie programu wydarzeń promujących lokalną kulturę i historię, których współtwórcami mają być mieszkańcy.

Gminy położone poza Metropolią dostrzegają swoje szanse rozwojowe w przyciąganiu do siebie ludności zamieszkującej dotychczas Kraków. Wśród szans rozwojowych dla Alwerni wskazano budowę osiedli mieszkaniowych jako zachętę dla mieszkańców Krakowa do osiedlania się. Również niedaleka Trzebinia planuje stworzyć ofertę rezydencjalną dla mieszkańców sąsiednich metropolii. Bliskość Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego oraz dobre skomunikowanie mają stanowić zachęty do osiedlania się w Wiśniowej, Brzeźnicy i Gołczy. Z kolei możliwość zamieszkania z dala od miejskiego zgiełku ma zachęcać krakowian do przenosin do Nowego Wiśnicza, Radgoszczy, Rzezawy, Żegocina Kozłowa czy Jodłownika.

Współpraca terytorialna

W swoich strategiach rozwoju gminy zrzeszone w Stowarzyszeniu Metropolia Krakowska wprost artykułują chęć kontynuacji i pogłębiania współpracy w tym formacie. Zapisy odnoszące się do tego zagadnienia zidentyfikowano w strategiach rozwoju m.in. Czernichowa, Mogilan, Niepołomic, Skawiny, Wieliczki, Wielkiej Wsi, Zabierzowa czy Zielonek. Wśród potencjalnych obszarów współpracy gminy wskazują m.in. inteligentne zarządzanie (poprawa komunikacji i przepływu informacji, integracja danych na poziomie Metropolii), środowisko, przestrzeń, mobilność, gospodarka, kultura, oferta czasu wolnego, edukacja, usługi społeczne. Nie oznacza to jednakże, że Metropolia Krakowska stanowi jedyny format współpracy, który zamierzają rozwijać gminy. Czernichów i Mogilany zamierzają kontynuować współpracę w ramach Obszaru Funkcjonalnego „Blisko Krakowa", Zielonki zainteresowane są pogłębianiem współpracy z partnerami ze Związku Gmin Wiejskich, Związku Gmin Jurajskich czy Stowarzyszenia Korona Północnego Krakowa, zaś Zabierzów zamierza budować ponadlokalne koalicje na rzecz rozwiązywania problemów (m.in. wspólny, z gminami ościennymi, lobbing na rzecz minimalizowania uciążliwości związanych z ruchem lotniczym i autostradowym oraz współpraca w zakresie wdrażania rozwiązań ekologicznych – stawianie na międzygminne projekty, partnerskie programy wpierające mieszkańców).

Gminy niebędące członkami Metropolii także deklarują chęć współpracy ze Stowarzyszeniem oraz jego członkami. Przykładowo Myślenice planują inicjować działania rozwojowe w układach wykraczających poza granice administracyjne gminy, w tym zwłaszcza z gminami tworzącymi obszar funkcjonalny Myślenic oraz Metropolię Krakowską. Z kolei Iwanowice, Wiśniowa i Trzebinia wyraziły w swoich dokumentach strategicznych chęć rozwoju współpracy terytorialnej z Krakowskim Obszarem Metropolitalnym.

Z kolei gmina Kłaj zamierza rozwijać współpracę z jednostkami samorządu terytorialnego skupionymi w Stowarzyszeniu Otulina Podkrakowska.

Silne tendencje do rozwoju współpracy terytorialnej występują także w innych częściach województwa. Gminy Małopolski Zachodniej (np. Chrzanów i Trzebinia) deklarowały chęć współpracy w formule subregionalnej, będącej konsekwencją delimitacji obszarów funkcjonalnych w Strategii Rozwoju Województwa Małopolskiego na lata 2011-2020. Obecnie, w związku z identyfikacją w Strategii Rozwoju Województwa „Małopolska 2030" miejskiego obszaru funkcjonalnego Chrzanowa (Aglomeracja Chrzanowska), wiele gmin w swoich strategiach deklaruje chęć współdziałania w tym formacie (np. Babice, Libiąż). Podobne procesy zachodzą w obrębie pozostałych wyznaczonych na poziomie regionalnym miejskich obszarów funkcjonalnych:

- Podhalański Obszar Funkcjonalny – Rabka-Zdrój (Rozwój współpracy samorządowej w wymiarze lokalnym, regionalnym, krajowym i międzynarodowym (w tym transgranicznym) oraz przenoszenie

jej na środowiska lokalne, ze szczególnym naciskiem na współpracę w ramach Stowarzyszenia Podhalański Obszar Funkcjonalny);

- Sądecki Obszar Funkcjonalny – Stary Sącz (Realizacja wspólnych działań prorozwojowych w ramach Sądeckiego Obszaru Funkcjonalnego, np. rozwój stref aktywności gospodarczej, budowa magazynów energii);
- Tarnowski Obszar Funkcjonalny (Aglomeracja Tarnowska) – Rzepiennik Strzyżewski (Podejmowanie działań w ramach Stowarzyszenia Aglomeracja Tarnowska w celu poprawy komunikacji wewnątrz gminy); Tuchów (pełnienie przez gminę Tuchów aktywnej roli w MOF Tarnowa); Wierzchosławice (Rozwijanie i wzmacnianie potencjału konkurencyjnego Aglomeracji Tarnowskiej: pogłębianie współpracy z gminami i miastem Tarnów. Organizacja komunikacji wewnątrzgminnej oraz współpraca w ramach Aglomeracji Tarnowskiej w sferze organizacji aglomeracyjnej komunikacji publicznej); Tarnów (Rozwój współpracy i wzmocnienie powiązań z okolicznymi samorządami. Opracowanie strategii rozwoju tarnowskiego obszaru funkcjonalnego); Radłów (Rozwój współpracy ponadlokalnej, w szczególności poprzez udział w tworzeniu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w ramach Aglomeracji Tarnowskiej – Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Miasta Tarnowa).

Co ciekawe, w niektórych strategiach rozwoju pojawiają się obawy, że koncentracja krajowej i regionalnej polityki rozwoju na metropolii krakowskiej, czyli przy naturalnej marginalizacji ośrodków subregionalnych, będzie stanowiła poważną barierę dla ich rozwoju (patrz np. Strategia Rozwoju Gminy Stary Sącz na lata 2021-2030, Strategia Rozwoju Gminy Rzepiennik Strzyżewski na lata 2021-2030, Strategia Rozwoju Gminy Ciężkowice do roku 2030, Strategia rozwoju dla Gminy Tuchów z perspektywą do roku 2030).

4. Kierunki koordynacji zagospodarowania przestrzennego aglomeracji krakowskiej – wnioski i rekomendacje

Kierunki koordynacji zagospodarowania przestrzennego aglomeracji krakowskiej oparto na analizach dokumentów strategicznych powstałych w układach lokalnych oraz w wymiarze subregionalnym, a także w oparciu o monitoring realnych procesów zachodzących w aglomeracji krakowskiej. Zebrano obszerny materiał badawczy obejmujący opisy procesów demograficznych, rozwoju i aktualnego stanu systemów transportowych, a także wgląd w zagadnienia związane z zagospodarowaniem przestrzennym. Ujęto przy tym zarówno realny ruch inwestycyjny jak i plany zagospodarowania przestrzennego, realizowane na poziomie regionalnym, subregionalnym i lokalnym.

Wnioskowa część opracowania pozwala zidentyfikować dwie kategorie konkluzji. Pierwsze dotyczą zakresu terytorialnego aglomeracji krakowskiej. Przegląd dokumentów historycznych, jak i zjawisk zachodzących w sferze realnej ujawniają możliwe delimitacje obszaru metropolitalnego Krakowa, co syntetycznie przedstawiono w pierwszej sekcji niniejszego rozdziału.

W dalszej części zaproponowano autorskie – eksperckie podejście do tego, jak postuluje się formułować kierunki polityki przestrzennej wraz z wnioskami dla zarządzających procesami rozwoju terytorialnego.

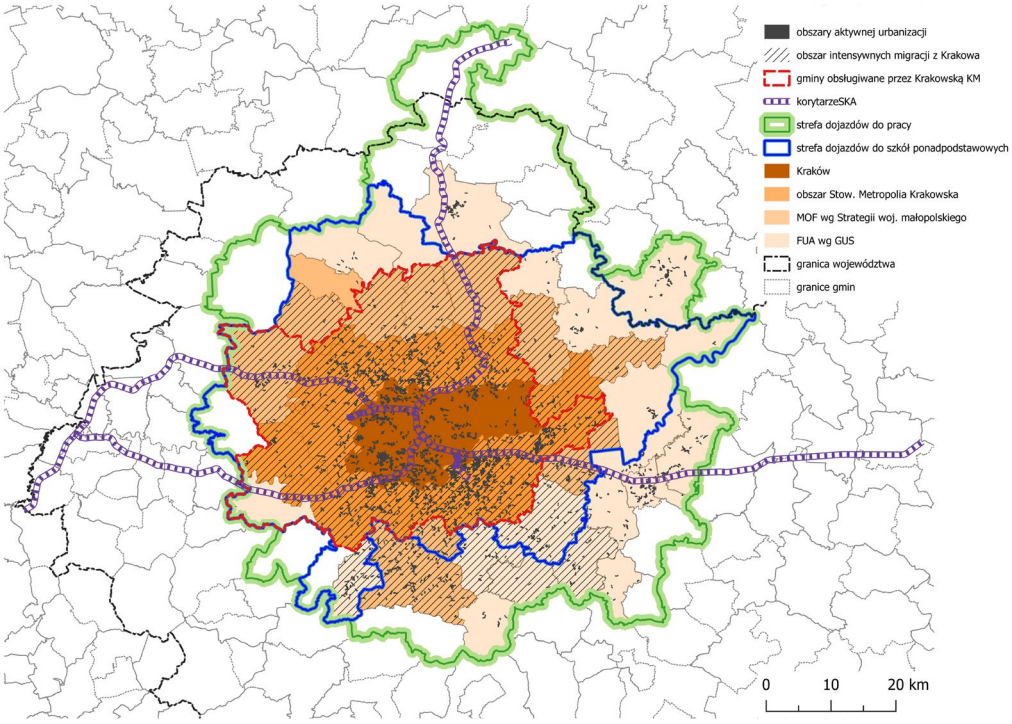
4.1. Zakres terytorialny aglomeracji krakowskiej

Analizy dokumentów delimitujących aglomerację krakowską pod wieloma nazwami: krakowski obszar metropolitalny, metropolia krakowska, krakowski obszar funkcjonalny, gminy ZIT, czy też bardziej swojsko – Kraków i „gminy obwarzanka", zestawiono z analizą dokumentów programowych (strategii rozwoju) opracowanych przez gminy województwa małopolskiego. Na badanie to nałożono przestrzenny zapis procesów zachodzących w sferze realnej, dotyczących: demografii i migracji ludności, korytarzy transportowych i przepływów w szeroko rozumianym rejonie Krakowa, a także faktycznych procesów inwestycyjnych, szczególnie związanych z rozwojem mieszkalnictwa. Ujawniono różnego typu miejsca aktywności generujących ruch i działalność budowlaną. Każde z powyższych badań wskazuje na inny nieco zakres tego, co określono tutaj jako aglomeracja krakowska. Wyraźnie zarysowują się przy tym procesy suburbanizacji i eksurbanizacji. Aglomeracja krakowska jest zatem tworem zmiennym w dwóch aspektach.

Po pierwsze – metropolia rozrasta się wraz ze zjawiskiem tzw. „rozlewania się miasta". Procesy urbanizacyjne i eksurbanizacyjne występują na kierunku północnym i południowym, przy czym dotyczą one przede wszystkim zabudowy o niskiej intensywności. Szczególną aktywność inwestycyjną na północy można odnotować w paśmie od Wielkiej Wsi po Michałowice. Na południu to przede wszystkim kierunek Wieliczki, która rozwija się nadal intensywnie zarówno w granicach miasta, jak i rejon Węgrzc Wielkich pomiędzy drogą krajową nr 94 i autostradą A4. Odnotować należy także kierunek skawiński jako konsekwencję rozwoju krakowskich obszarów Skotnik, Ruczaju, Klinów i Opatkowic. Kierunki te powinny determinować koncepcję rozwoju transportu drogowego i kolejowego, a także być przyczynkiem do dyskusji na temat budowy metra w Krakowie.

Po drugie, dla różnych funkcji i różnych zjawisk możliwe jest nieco inne delimitowanie granic metropolii krakowskiej. Jeśli weźmiemy pod uwagę określone kryterium badania, np. intensywność i gęstość nowej zabudowy, przyrost liczby ludności, dojazdy do pracy/szkoły i określimy metropolitarność dla każdego z tych kryteriów, otrzymamy inną i także zmienną granicę obszaru metropolii.

Na poniższej rycinie zestawiono, wyłaniające się z powyższych obserwacji i w sumie nie do końca określone, granice każdej z potencjalnych delimitacji. Wszystkie one są potwierdzone badaniami, ale żadna z granic nie jest jednoznaczna i ostrą linią w przestrzeni.



Rycina 64. Dynamiczny kształt aglomeracji krakowskiej

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 11. Gminy aglomeracji krakowskiej według kryteriów delimitacji

Jednostka	Kryterium delimitacji[100]	Gminy	Liczba gmin	Powierzchnia [km²]	Ludność (2023)[101]
Kraków	Rdzeń obszaru funkcjonalnego	Kraków	1	327	806 201
Metropolia Krakowska	Gminy Stowarzyszenia Metropolia Krakowska	Kraków, Biskupice, Czernichów, Igołomia-Wawrzeńczyce, Kocmyrzów-Luborzyca, Liszki, Michałowice, Mogilany, Niepołomice, Skawina, Świątniki Górne, Wieliczka, Wielka Wieś, Zabierzów, Zielonki	15	1 277	1 139 182
Obszar obsługiwany przez krakowską komunikację miejską	Gminy obsługiwane przez linie dzienne Komunikacji Miejskiej w Krakowie[102]	Kraków, Biskupice, Brzeźnica, Czernichów, Iwanowice, Kocmyrzów-Luborzyca, Krzeszowice, Liszki, Michałowice, Mogilany, Niepołomice, Skała, Skawina, Słomniki, Świątniki Górne, Wieliczka, Wielka Wieś, Zabierzów, Zielonki	19	1 676	1 208 493

[100] Jeśli nie zaznaczono inaczej – opracowanie własne na podstawie danych GUS i NSP.
[101] Na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.
[102] Stan na czerwiec 2024.

Jednostka	Kryterium delimitacji[100]	Gminy	Liczba gmin	Powierzchnia [km²]	Ludność (2023)[101]
MOF Krakowa	Miejski obszar funkcjonalny wg Strategii Rozwoju Województwa „Małopolska 2030”	Kraków, Biskupice, Czernichów, Igołomia-Wawrzeńczyce, Iwanowice, Jerzmanowice-Przeginia, Kłaj, Kocmyrzów-Luborzyca, Koniusza, Krzeszowice, Liszki, Michałowice, Mogilany, Myślenice, Niepołomice, Nowe Brzesko, Siepraw, Skała, Skawina, Słomniki, Sułoszowa, Świątniki Górne, Wieliczka, Wielka Wieś, Zabierzów, Zielonki	26	2 188	1 303 408
Kraków i strefa podmiejska (obszar migracji z Krakowa)	Zameldowania z Krakowa pow. 500 os./10 tys. mieszk. gminy	Kraków, Biskupice, Czernichów, Dobczyce, Gdów, Igołomia-Wawrzeńczyce, Iwanowice, Jerzmanowice-Przeginia, Kłaj, Kocmyrzów-Luborzyca, Koniusza, Krzeszowice, Liszki, Łapanów, Michałowice, Mogilany, Myślenice, Niepołomice, Nowe Brzesko, Raciechowice, Siepraw, Skała, Skawina, Słomniki, Sułkowice, Świątniki Górne, Wieliczka, Wielka Wieś, Zabierzów, Zielonki	30	2 503	1 362 142
Kraków i strefa dojazdów do szkół ponadpodsta-wowych	Powyżej 5% mieszkańców gminy w szkolnym dojeździe do szkoły ponadpodsta-wowej do Krakowa	Kraków, Alwernia, Biskupice, Brzeźnica, Czernichów, Drwinia, Gdów, Gołcza, Igołomia-Wawrzeńczyce, Iwanowice, Jerzmanowice-Przeginia, Kłaj, Kocmyrzów-Luborzyca, Koniusza, Koszyce, Krzeszowice, Lanckorona, Liszki, Michałowice, Mogilany, Niepołomice, Nowe Brzesko, Pałecznica, Proszowice, Radziemice, Siepraw, Skała, Skawina, Słomniki, Sułkowice, Sułoszowa, Świątniki Górne, Trzyciąż, Wieliczka, Wielka Wieś, Zabierzów, Zielonki	37	2 950	1 367 727
FUA Krakowa	Funkcjonalny obszar miejski (FUA) wg GUS[103]	Kraków, Biskupice, Bochnia (gm.), Brzeźnica, Czernichów, Dobczyce, Drwinia, Gdów, Gołcza, Igołomia-Wawrzeńczyce, Iwanowice, Jerzmanowice-Przeginia, Kazimierza Wielka, Kłaj, Kocmyrzów-Luborzyca, Koniusza, Koszyce, Krzeszowice, Liszki, Łapanów, Michałowice, Miechów, Mogilany, Myślenice, Niepołomice, Nowe Brzesko, Proszowice, Raciechowice, Radziemice, Rzezawa, Siepraw, Skała, Skawina, Słomniki, Sułkowice, Sułoszowa, Świątniki Górne, Trzciana, Trzyciąż, Wieliczka, Wielka Wieś, Wiśniowa, Zabierzów, Zielonki	44	3 757	1 501 184

[103] Wg delimitacji z 2022 r. https://stat.gov.pl/statystyka-regionalna/jednostki-terytorialne/unijne-typologie-terytorialne-tercet/funkcjonalne-obszary-miejskie-fua.

Jednostka	Kryterium delimitacji[100]	Gminy	Liczba gmin	Powierzchnia [km²]	Ludność (2023)[101]
Kraków i strefa dojazdów do pracy	Powyżej 5% mieszkańców gminy w wieku produkcyjnym dojeżdża do pracy do Krakowa	Kraków, Alwernia, Biskupice, Bochnia (m.), Bochnia (gm.), Brzeźnica, Charsznica, Czernichów, Dobczyce, Drwinia, Gdów, Gołcza, Igołomia-Wawrzeńczyce, Iwanowice, Jerzmanowice-Przeginia, Kalwaria Zebrzydowska, Kazimierza Wielka, Kłaj, Kocmyrzów-Luborzyca, Koniusza, Koszyce, Kozłów, Krzeszowice, Lanckorona, Liszki, Łapanów, Michałowice, Miechów, Mogilany, Myślenice, Niepołomice, Nowe Brzesko, Nowy Wiśnicz, Olkusz, Pałecznica, Pcim, Proszowice, Raciechowice, Racławice, Radziemice, Rzezawa, Sędziszów, Siepraw, Skała, Skawina, Słaboszów, Słomniki, Sułkowice, Sułoszowa, Świątniki Górne, Trzciana, Trzyciąż, Wieliczka, Wielka Wieś, Wiśniowa, Zabierzów, Zielonki, Żegocina	58	4 827	1 677 207
Województwo małopolskie	województwo	-	182	15 184	3 429 632

Źródło: opracowanie własne.

Jak widać z powyższego zestawienia (tabela 11), biorąc pod uwagę dwa skrajne kryteria delimitacji, aglomeracja krakowska (według stanu na 2023 r.) **liczy od 15 gmin i ok. 1,14 mln mieszkańców (gminy Stowarzyszenia Metropolia Krakowska) po 58 gmin i ok. 1,68 mln mieszkańców (uwzględniając strefę dojazdu do pracy)**. Szczególnie w tym ostatnim przypadku aglomeracja krakowska wykracza poza jej, jak można by powiedzieć „potocznie postrzegane" granice (Kraków i powiaty: krakowski, proszowicki i wielicki), **na północnym-wschodzie wychodząc poza granice województwa małopolskiego na kilka gmin ze świętokrzyskiego, a na zachodzie obejmując część gmin powiatów: chrzanowskiego, olkuskiego i wadowickiego**. Tym samym **zarysowuje się szersza granica** aglomeracji krakowskiej zarówno pod kątem planowania polityk publicznych (w tym zwłaszcza polityki transportowej), jak i do uwzględnienia przy procedowaniu przyszłej ustawy metropolitarnej dla Krakowa.

Warto podkreślić, że owa nieokreśloność granic aglomeracji charakteryzuje – opisane przez Ł. Mikułę – tzw. miękkie przestrzenie planowania[104] łączące wymiar przestrzenny i zarządczy. W niniejszym opracowaniu połączono determinanty morfologiczne związane ze zmianami demograficznymi oraz przepływami: migracyjnymi i transportowymi z wyznacznikami zarządczymi, związanymi z planowaniem przestrzennym i zarządzaniem strategicznym. Aglomeracja krakowska jest w naszym ujęciu zatem przykładem miękkiej przestrzeni planowania, cechującej się niejednoznacznością, zarówno w odniesieniu do delimitacji przestrzennej, jak i charakteru umocowania w systemie prawno-administracyjnym.

Odnosząc się do planów uchwalenia krakowskiej ustawy metropolitalnej, zasadne wydaje się elastyczne planowanie jej granic, uwzględniając możliwość zaliczenia do przyszłej metropolii gmin, które będą wpisywały się w jedno, bądź kilka kryteriów delimitacji (nie tylko aspekt przestrzenny i migracje, ale także strefy dojazdów).

[104] Ł. Mikuła, 2019, Zarządzanie rozwojem przestrzennym obszarów metropolitalnych w świetle koncepcji miękkich przestrzeni planowania. Poznań: Bogucki Wydawnictwo Naukowe.

4.2. Kierunki polityki przestrzennej aglomeracji krakowskiej

W rozdziałach drugim i trzecim niniejszego opracowania przedstawiono przesłanki prowadzenia polityki przestrzennej w aglomeracji krakowskiej. Mają one charakter identyfikacji realnych procesów związanych z demografią, ruchem budowlanym i obsługą transportową mieszkańców metropolii, a także z instrumentami prowadzenia polityki regionalnej i lokalnej. Syntetycznie zarejestrowano to w poprzedniej sekcji niniejszego rozdziału.

Warto przytoczyć szereg wniosków, które pojawiły się w powyższym wywodzie. Po pierwsze, zauważono, że aktywność inwestycyjna występuje w powiązaniu z głównymi drogowymi korytarzami transportowymi. Dotyczy to przede wszystkim połączeń drogowych i transportu indywidualnego. Oznacza to m.in., że wzrosty liczby ludności są w znikomy sposób powiązane z siecią kolejową i nawiązują raczej do dróg wylotowych z Krakowa (nawet tam, gdzie istnieje sieć kolejowa, np. w gminie Zabierzów).

Za procesami urbanizacyjnymi stoją indywidualne decyzje inwestorów. Motywacje te nie były przedmiotem badania, jednak obserwując zachodzące w ostatnim dziesięcioleciu procesy w otoczeniu Krakowa, można wyróżnić następujące, podstawowe motywacje:

- położenie względem korytarzy transportowych w izochronie dojazdu 45 minut;
- morfologia i atrakcyjność terenu – na północy i na południu znajdują się tereny o atrakcyjnym ukształtowaniu – pagórkowate lub górzyste, podczas gdy wschód i zachód to tereny głównie płaskie; jedynie na zachodzie można znaleźć koncentracje w miejscach szczególnie atrakcyjnych widokowo (dolinki podkrakowskie, garb tenczyński);
- dostępność terenów inwestycyjnych objętych miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego poza granicami Krakowa (w rozsądnej odległości od miasta) oraz bardziej przyjazne dla inwestorów procedury administracyjne, co wynika ze skali podkrakowskich gmin.

Warto też zauważyć, że na zmiany zagospodarowania i ich dynamikę wpływa polityka przestrzenna gmin. Samorządy na północy i na południu w granicach obszaru ZIT zachęcają potencjalnych inwestorów dużym udziałem terenów mieszkaniowych w powierzchni gminy.

Z kolei barierą urbanizacyjną na wschodzie jest pasmo przemysłowe kombinatu metalurgicznego, Pleszowa i Kujaw. Obszary na wschód od kombinatu posiadają charakter wiejski. Podobną barierę na zachodzie Krakowa tworzą strefy nalotów i ograniczonego użytkowania w rejonie portu lotniczego w Balicach, które ograniczają atrakcyjność i potencjał rozwojowy Liszek i Zabierzowa.

Syntetycznie ujmując powyższe obserwacje, w polityce przestrzennej aglomeracji krakowskiej uwzględnić należy, nie zawsze zgodne:

- procesy cywilizacyjne i typy użytkowania związane z potrzebami zamieszkania, pracy i edukacji, w tym dotyczące w szczególności presji na obszary czynne biologicznie oraz tereny cenne przyrodniczo;
- realne możliwości obsługi komunikacyjnej aglomeracji przez transport publiczny i indywidualny, niezależnie od formy własności środków transportu;
- interesy polityczne Krakowa, podmiejskich gmin, a także podmiotów publicznoprawnych, takich jak województwo samorządowe, czy też ciała zarządzające organizacjami subregionalnym (np. Stowarzyszenie Metropolia Krakowska).

Bazując na wcześniejszych analizach dotyczących zmian w terenach mieszkaniowych można pokusić się o sformułowanie następujących wniosków:

- W przypadku metropolii krakowskiej zjawisko eksurbanizacji czy też rozlewania się miasta ma charakter bardziej skoncentrowany, podobnie jak ma to miejsce w miastach na zachodzie Europy. Można zauważyć, na co wskazują analizy, zjawisko łączenia się na styku Krakowa i gmin ościennych obszarów o przeznaczeniu mieszkaniowym, które poddawane są skoncentrowanej urbanizacji. Ma to miejsce na północy i południu Krakowa;
- Widoczne są dysproporcje w intensywności urbanizacji gmin FUA. Największą intensywność wykazują gminy ZIT położone na północy i południu Krakowa, stwarzając korzystne warunki dla rozwoju eksurbanizacji, podczas gdy gminy położone poza „obwarzankiem" rozwijają się w sposób endogeniczny;
- W przypadku Krakowa mamy do czynienia nie tyle z rozpraszaniem, ile z dyskretnym powiększaniem się miasta w kierunkach: północnym i południowym poprzez monofunkcyjne (mieszkaniowe) struktury „transgraniczne" o „osiedlowym" charakterze. Obszary te funkcjonalnie związane z Krakowem obsługiwane są przez system transportowy miasta, które jest także miejscem docelowym w zakresie dostępu do zdecydowanej większości funkcji publicznych, społecznych i miejsc pracy;
- Nowo wyrastające osiedla na obrzeżach Krakowa na terenie ościennych gmin przyjmują funkcję sypialni miejskich, co skutkuje ich monofunkcyjnością. Niezbędny jest rozwój lokalnych centrów metropolitalnych w gminach ZIT obsługujących obszary mieszkaniowe dla odciążenia centrum metropolitalnego, czyli miasta rdzeniowego metropolii.

Rozważając zakres i instrumentarium polityki przestrzennej w skali subregionalnej, wydaje się, że najbliższym odnośnikiem w obowiązującym systemie prawnym są zapisy Ustawy o samorządzie gminnym (Dz.U. 1990 Nr 16 poz. 95 z późn. zm.) ustalające regulacje dotyczące strategii rozwoju ponadlokalnego. Zgodnie z art. 10g ust. 3 tej ustawy, do strategii rozwoju ponadlokalnego stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące zakresu strategii rozwoju gminy (art. 10e). Te z kolei definiują trzy elementy strategii mające bezpośrednie odniesienie do przestrzeni: model struktury funkcjonalno-przestrzennej gminy rozumiany jako docelowy układ elementów składowych przestrzeni, ustalenia i rekomendacje w zakresie kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej w gminie oraz obszary strategicznej interwencji określone w strategii rozwoju województwa i kluczowe dla gminy (jeżeli takie zidentyfikowano). Ustawa o samorządzie gminnym dopowiada zakres rzeczowy modelu oraz ustaleń i rekomendacji. W kontekście niniejszego opracowania przypomnijmy, że: model struktury funkcjonalno-przestrzennej powinien obejmować:

a) strukturę sieci osadniczej wraz z rolą i hierarchią jednostek osadniczych;
b) system powiązań przyrodniczych;
c) główne korytarze i elementy sieci transportowych, w tym pieszych i rowerowych;
d) główne elementy infrastruktury technicznej i społecznej.

I właśnie w odniesieniu do tak sformułowanego zakresu docelowego układu elementów składowych przestrzeni pragniemy odnieść nasze rekomendacje dotyczące formułowania polityki przestrzennej aglomeracji krakowskiej. Sugerujemy zatem by politykę tę oprzeć na następujących instrumentach.

Po pierwsze, uważamy, że deficytem przestrzeni otaczających Kraków jest brak ośrodków usługowych, które mogłyby stanowić atrakcyjne miejsce aktywności zarówno mieszkańców, jaki przyjezdnych z całego obszaru aglomeracji. **Proponujemy lokalizację subcentrów usług metropolitalnych i centrów podmiejskich, a w konsekwencji – dekoncentrację tych usług w obszarze poza trzecią obwodnicą Krakowa**. Przykładem mogą być lokalizacje już istniejących centrów: „stara" Nowa Huta, centra

handlowe Bronowice, Bonarka i Zakopianka. Centra te, położone na obszarze Krakowa, stanowią swoiste współczesny „bramy do miasta", oferujące dziś głównie usługi komercyjne. W projekcie aktualizacji Strategii Rozwoju Krakowa 2030/2050, zaproponowano sieć centrów dzielnicowych i centrów lokalnych, stanowiących lokalny obszary strategicznej interwencji ukierunkowany na deglomerację usług publicznych. Widzimy jednak potrzebę rozszerzenia tej idei na obszar aglomeracji krakowskiej. Mogłoby to polegać na rozwoju centrów podmiejskich w obszarach silnie zurbanizowanych i urbanizujących się. W szczególności dotyczy to gmin w granicach ZIT: Niepołomic, Skawiny, Wieliczki, Liszek, Wielkiej Wsi, Zielonek, Węgrzc i Luborzycy.

Przez tworzenie subcentrów usług metropolitalnych rozumiemy:

- identyfikację już istniejących lub potencjalnych przestrzeni publicznych mogących stanowić atrakcyjne miejsce spotkań mieszkańców i przyjezdnych, a jednocześnie – miejsc będących w zasięgu dobrego (też potencjalnie) dostępu szczególnie transportem publicznym i w drugiej kolejności indywidualnym;
- autentyczną deglomerację usług publicznych i społecznych wyższego rzędu w taki sposób, by nie było konieczności przyjazdu do centrum Krakowa; chodzi o usługi wykraczające poza zakres zadań gminnych, związane, np. z niektórymi decyzjami administracyjnymi, szkolnictwem, kulturą i turystyką.

Dekoncentracja usług ma na celu ich realizację jak najbliżej miejsca zamieszkania, jednocześnie ograniczając zbędne podróże do centrum miasta. Należy przy tym zauważyć, że usługi o charakterze publicznym, w szczególności usługi administracyjne, mają silne działanie centrotwórcze. Koncepcja oparta jest zatem na trzystopniowej strukturze:

- nisko w hierarchii usług metropolitalnych są centra podmiejskie zaspokajające podstawowe potrzeby mieszkańców na poziomie lokalnym;
- pośrednio w hierarchii takich usług metropolitalnych są subcentra metropolitalne, zapewniające usługi, w szczególności administracyjne, wspólne dla różnych poziomów i działów administracji;
- najwyżej w układzie hierarchicznym jest centrum metropolitalne w granicach III obwodnicy obejmujące usługi nie podlegające dekoncentracji.

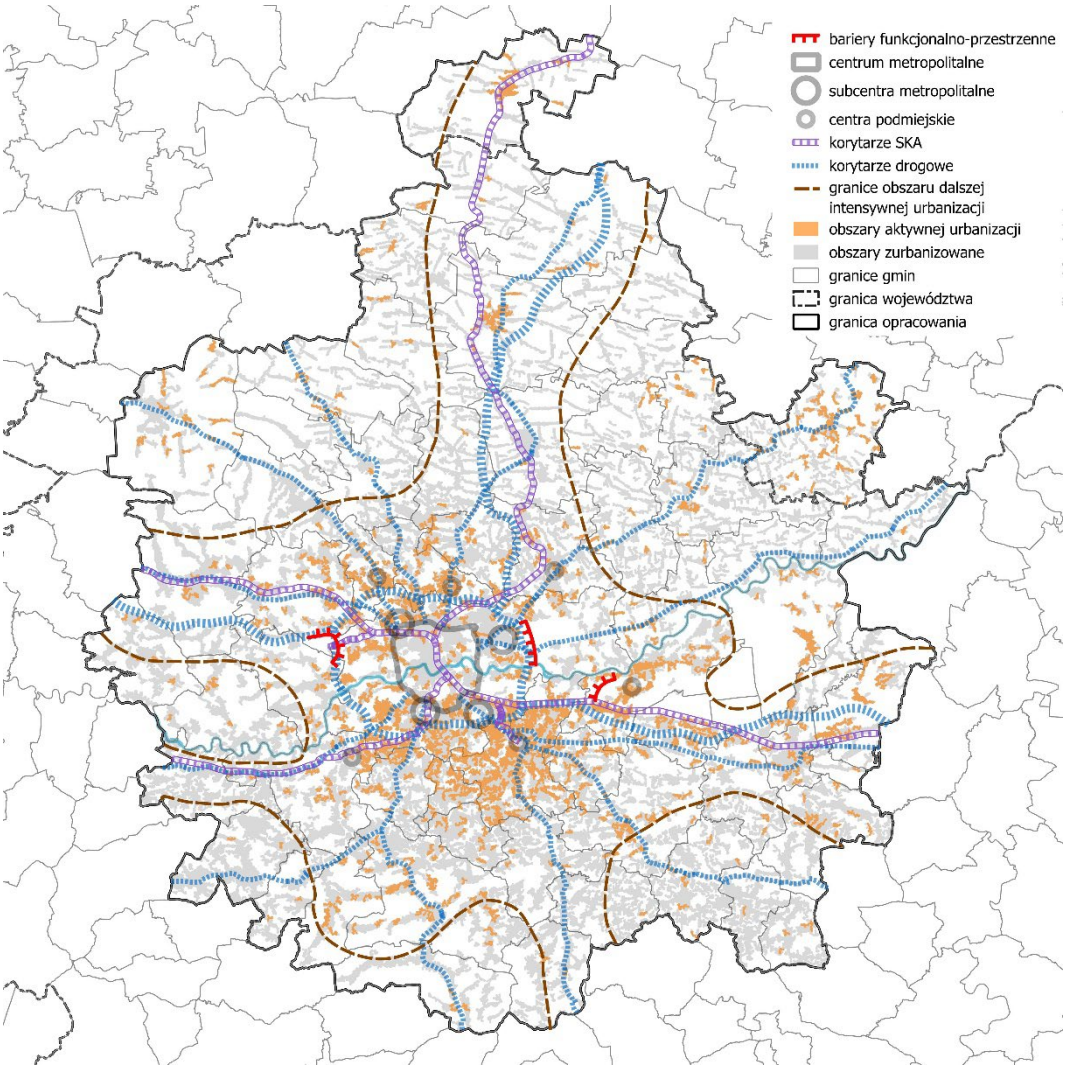
Jesteśmy przekonani, że proponowany policentryczny układ usług wyższego rzędu pozwoli nie tylko na zmniejszenie obciążenia ruchem centrum Krakowa, ale też da przesłankę dla dalszego rozwoju wspólnoty metropolitalnej w sensie społecznym i kulturowym. Z uwagi na dziedzictwo materialne aglomeracji krakowskiej (którego nie analizowano w niniejszym opracowaniu, ale którego świadomość jest powszechna w skali całego kraju), widzimy realizację centrów subcentrów metropolitalnych i podmiejskich jako środek zwiększenia atrakcyjności turystycznej gmin z obszaru metropolii krakowskiej.

Drugim kluczowym instrumentem zarządzania przestrzenią aglomeracji krakowskiej powinna być w przyszłości **koncentracja zabudowy wokół korytarzy transportu zbiorowego, zwłaszcza publicznego i kolejowego** z jednoczesnym zwiększaniem poziomu integracji podsystemów transportu publicznego metropolii. Z uwagi na ukształtowanie fizjograficzne obszaru metropolii, kluczowe znaczenie miałyby w tym przypadku lokalizacje miejsc parkingowych w rejonie węzłów i przystanków transportu zbiorowego. Realizacja tego postulatu wymaga znacznie głębszej interwencji zarządczej niż rozwiązania uwzględnione w modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej Strategii Metropolia Krakowska. W sukurs takiej polityce przyszły regulacje wynikające z nowelizacji Ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 2023 r. Nie wydaje nam się, żeby polityka przestrzenna aglomeracji mogła ograniczać się do określenia reguł zagospodarowania 15 gmin Stowarzyszenia

Metropolia Krakowska. Nie zmienia to faktu, że gminy te stanowią rozszerzony rdzeń metropolii i zapewne będą miały kluczowe znaczenie dla dalszego rozwoju całej aglomeracji.

Sugerowane powyżej instrumenty są propozycją powiązania sieci osadniczej, głównych korytarzy i sieci transportowych oraz wybranych centrotwórczych elementów infrastruktury technicznej i społecznej.

Zobrazowanie powyższych obserwacji przedstawiono syntetycznie na poniższej rycinie.



Rycina 65. Schemat polityki przestrzennej aglomeracji krakowskiej

Źródło: Opracowanie własne.

4.3. Wyzwania polityki przestrzennej w aglomeracji krakowskiej

Konkluzywną część niniejszego opracowania można postrzegać w dwóch wymiarach: teoretycznym i praktycznym.

Z teoretycznego punktu widzenia przedstawione propozycje mogą być przyczynkiem do dyskusji na temat wykreowania policentrycznej struktury ośrodków podmiejskich w rejonie dużego ośrodka metropolitalnego. Strukturę taką należy traktować jako próbę osłabienia negatywnych skutków suburbanizacji i eksurbanizacji, szczególnie w odniesieniu do redukcji liczby podróży związanych z usługami wyższego szczebla. Wiąże się to także z upowszechnianiem się współczesnej koncepcji „miasta bliskich dystansów". Miasta takie, określane czasem jako 15-minutowe, oferują wyższe standardy realizowania usług publicznych poprzez ułatwienie ich dostępności bez konieczności wykorzystania transportu indywidualnego. Centra submetropolitalne i podmiejskie mogą też przyczynić się do wzmocnienia lokalnych wspólnot, zagrożonych wtopieniem się w dominującą społeczność miasta rdzeniowego metropolii. Nie bez znaczenia są także możliwości wykorzystania dziedzictwa materialnego jako rozrzuconych na obszarze aglomeracji miejsc atrakcyjności turystycznej, szczególnie w przypadku, gdy metropolia boryka się z problemem tzw. overturismu. Prezentowane tu pogłębione badania dotyczące obsługi transportowej aglomeracji, realnych procesów dotyczących rozwoju mieszkalnictwa oraz instrumentów planowania strategicznego na poziomie lokalnym, pozwalają lepiej zrozumieć mechanizmy zachodzących w sferze realnej procesów urbanizacyjnych. Ośrodki usługowe o skali submetropolitalnej mogą także wzbogacić całą metropolię oferując unikalne „klimatyczne" i niepowtarzalne przestrzenie publiczne.

W tym aspekcie dotykamy praktycznego wymiaru przedstawionych w opracowaniu konkluzji. Miasta aglomeracji krakowskiej, takie jak Wieliczka, Niepołomice czy Skawina dysponują centralnymi przestrzeniami publicznymi, które w duchu tu proponowanej koncepcji powinny zostać wzbogacone o usługi i atrakcje mogące przyciągać członków wspólnoty metropolitalnej. Winny także być bardziej dostępne w skali aglomeracji, szczególnie transportem publicznym. Trudniejszym wyzwaniem jest wykreowanie ośrodków podmiejskich w gminach wiejskich, nie dysponujących reprezentacyjnymi przestrzeniami. Wymaga to przeprowadzenia analiz urbanistycznych, a w tym możliwości przekształceń fragmentów wsi w celu stworzenia miejsc o ponadlokalnej atrakcyjności. Na kluczowe decyzje w tym względzie wpływać będą zapewne postawy mieszkańców, dostępność nieruchomości (szczególnie publicznych lub społecznych) oraz istniejąca infrastruktura społeczna i techniczna.

Należy spodziewać się, że najtrudniejszym wyzwaniem związanym z wdrożeniem proponowanych w badaniu instrumentów będzie dążenie do koncentracji zabudowy wokół korytarzy transportu zbiorowego, zwłaszcza publicznego i kolejowego. Wydaje się, że – perspektywicznie – korzystne będzie w przyszłości zastosowanie w tym przypadku nowego instrumentu planistycznego, który pojawił się w nowelizacji Ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, jakim jest tzw. obszar uzupełnienia zabudowy. Winien on uwzględnić potrzeby kształtowania ładu przestrzennego i racjonalnego gospodarowania gruntami rolnymi, w tym przeciwdziałać powstawaniu konfliktów przestrzennych i rozpraszaniu zabudowy. Istotną przeszkodą mogą być w tym wypadku uchwalone wcześniej miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, które nie zawsze cechują się racjonalnością w ustaleniu możliwości rozwoju zabudowy mieszkaniowej na terenach wiejskich.

Niniejszym badaniem zachęcamy jednak do odświeżenia refleksji na temat tego, czym jest metropolia krakowska i w jaki sposób powinno się kształtować jej przestrzeń.

Spisy rycin, wykresów i tabel

Spis rycin

Rycina 1. Względna zmiana liczby ludności w siatkach kilometrowych w latach 2011-2021 11
Rycina 2. Średnie saldo migracji w latach 2011-2021 12
Rycina 3. Zameldowania z Krakowa w latach 2002-2022..... 13
Rycina 4. Dojeżdżający do Krakowa z gmin w promieniu 100 km w 2011 r..... 16
Rycina 5. Dojeżdżający do Krakowa z gmin w promieniu 100 km w 2021 r..... 17
Rycina 6. Liczba dojeżdżających do pracy do Krakowa w gminach i udział dojeżdżających do pracy do Krakowa w ludności w wieku produkcyjnym w 2011 r..... 19
Rycina 7. Liczba dojeżdżających do pracy do Krakowa w gminach i udział dojeżdżających do pracy do Krakowa w ludności w wieku produkcyjnym w 2021 r..... 19
Rycina 8. Dojazdy do szkoły ogółem – liczba dojeżdżających do krakowskich szkół podstawowych i ponadpodstawowych oraz liczba dojeżdżających na 100 osób w wieku szkolnym w 2022 r..... 21
Rycina 9. Dojazdy do szkoły podstawowej – liczba dojeżdżających do krakowskich szkół podstawowych oraz liczba dojeżdżających na 100 osób w wieku szkolnym w 2022 r..... 22
Rycina 10. Dojazdy do szkoły ponadpodstawowej – liczba dojeżdżających do krakowskich szkół ponadpodstawowych oraz liczba dojeżdżających na 100 osób w wieku szkolnym w 2022 r. 22
Rycina 11. Szkielet układu drogowego województwa małopolskiego w podziale na klasy drogi 23
Rycina 12. Szkielet układu drogowego województwa małopolskiego z uwzględnieniem kategorii zarządzania drogami 24
Rycina 13. Średni Dobowy Ruch Roczny (SDRR) na układzie drogowym dróg krajowych województwa małopolskiego i obszarze przyległym..... 25
Rycina 14. Zmiany SDRR na układzie drogowym dróg krajowych województwa małopolskiego i obszarze przyległym pomiędzy 2015 r. i 2020/2021 r. 26
Rycina 15. SDRR 2020/2021 r. na układzie drogowym dróg krajowych i wojewódzkich wokół Krakowa..... 26
Rycina 16. Minimalny spodziewany czas dojazdu z miejscowości – siedzib gmin – do Ronda Mogilskiego w Krakowie, w dniu roboczym, na godz. 8:00..... 28
Rycina 17. Maksymalny spodziewany czas dojazdu z miejscowości – siedzib gmin – do Ronda Mogilskiego w Krakowie, w dniu roboczym, na godz. 8:00..... 29
Rycina 18. Różnica pomiędzy maksymalnym i minimalnym spodziewanym czasem dojazdu z miejscowości – siedzib gmin – do Ronda Mogilskiego w Krakowie, w dniu roboczym, na godz. 8:00..... 30
Rycina 19. Wielkość wskaźnika „drogi gminne i powiatowe o twardej nawierzchni na 10 tys. mieszkańców” w 2021 r. w odniesieniu do powiatów oraz dynamika zmian w porównaniu do 2011 r..... 31
Rycina 20. Wielkość wskaźnika „drogi gminne i powiatowe o twardej nawierzchni na 100 km^2” w 2021 r. oraz w porównaniu do 2011 r., na poziomie powiatów..... 32
Rycina 21. Wskaźnik motoryzacji w 2021 r. oraz w porównaniu do 2011 r., na poziomie powiatów 33
Rycina 22. Tory kolejowe w województwie małopolskim i obszarze przyległym, z uwzględnieniem podziału na eksploatowane i nieczynne 36
Rycina 23. Linie kolejowe obsługiwane przez Koleje Małopolskie sp. z o. o. ze szczególnymuwzględnieniem Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej wraz z Autobusowymi Liniami Dowozowymi (ALD) 38
Rycina 24. Liczba kursów w typowy dzień roboczy w jedną stronę i zasięg terytorialny w odniesieniu do gmin dla linii autobusowych przewoźników prywatnych z relacją do Krakowa 39

Rycina 25. Struktura obciążenia wlotów do Krakowa w typowy dzień roboczy w odniesieniu do kursów autobusowych przewoźników prywatnych (w jedną stronę) linii transportowych z relacją do Krakowa ... 40
Rycina 26. Dostępność przestrzenna (poligony Woronoja) zespołów przystankowych obsługujących linie przewoźników prywatnych relacji do Krakowa ... 41
Rycina 27. Strefy taryfowe Komunikacji Miejskiej w Krakowie (stan na październik 2023) ... 42
Rycina 28. Zasięg linii dziennych Komunikacji Miejskiej w Krakowie (stan na październik 2023) ... 42
Rycina 29. Dostępność przestrzenna (poligony Woronoja) zespołów przystankowych obsługujących linie Komunikacji Miejskiej w Krakowie na obszarze aglomeracyjnym ... 43
Rycina 30. Obszar i zakres obowiązywania Biletu Metropolitalnego ... 45
Rycina 31. Drogi rowerowe ogółem [km] w 2021 i 2011 roku w podziale na gminy ... 46
Rycina 32. Drogi dla rowerów na 10 tys. ludności oraz drogi dla rowerów na 100 km^2 w 2021 r. w podziale na gminy ... 47
Rycina 33. Szlaki rowerowe VeloMałopolska ... 48
Rycina 34. Udział podróży realizowanych z gmin ościennych do Krakowa we wszystkich podróżach rozpoczynających się w danej gminie, w ciągu doby w dniu roboczym ... 51
Rycina 35. Podział zadań przewozowych dla podróży realizowanych z gmin ościennych do Krakowa w ciągu doby w dniu roboczym w podziale na gminy ... 52
Rycina 36. Motywacje podróży realizowanych z gmin ościennych do Krakowa w ciągu doby w dniu roboczym, w podziale na gminy ... 53
Rycina 37. Obszary zaludnione do 2011 r. oraz po 2011 r. ... 55
Rycina 38. Kraków – generatory aktywności ... 56
Rycina 39. Bilanse ruchu samochodowego w godzinie szczytu porannego (pojazdy/h) w granicach miasta Krakowa i III Obwodnicy ... 57
Rycina 40. Przyrost liczby nowych budynków mieszkalnych w gminach obszaru funkcjonalnego (FUA) Krakowa ... 60
Rycina 41. Przyrost liczby nowych lokali mieszkalnych w relacji do wzrostu liczby mieszkańców w gminach obszaru funkcjonalnego (FUA) Krakowa ... 61
Rycina 42. Koncentracje nowych budynków mieszkalnych w granicach opracowania w latach 2014-2021 ... 62
Rycina 43. Koncentracje nowych budynków mieszkalnych w granicach obszaru ZIT Krakowa w latach 2014-2021 ... 63
Rycina 44. Fragment MPZP gminy Mogilany ... 67
Rycina 45. Tereny o przeznaczeniu mieszkaniowym w MPZP gmin ZIT Krakowa w 2021 r. ... 68
Rycina 46. Zmiany w zainwestowaniu terenów mieszkaniowych w gminach ZIT w 2021 r. ... 70
Rycina 47. Fotografia zabudowy „patchworkowej" w Bibicach, gm. Zielonki (z lewej) oraz w Wieliczce, gm. Wieliczka (z prawej) ... 72
Rycina 48. Koncentracja niekorzystnych zjawisk w sferze przestrzenno-funkcjonalnej w Mieście Krakowie ... 73
Rycina 49. Miejskie i wiejskie obszary funkcjonalne ... 76
Rycina 50. Obszary funkcjonalne – terytoria wg PZPWM z 2018 ... 78
Rycina 51. Obszar Funkcjonalny Ośrodka Wojewódzkiego – Krakowski Obszar Metropolitalny ... 79
Rycina 52. Propozycja optymalnych zasięgów miejskich obszarów funkcjonalnych ... 80
Rycina 53. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej Metropolii Krakowskiej ... 85
Rycina 54. Współpraca i integracja KOM ... 86
Rycina 55. Integracja systemów tramwajowych w Krakowie i KOM ... 88
Rycina 56. Integracja systemu transportowego w Krakowie ... 89
Rycina 57. Cel Strategiczny 2. – główne korytarze i elementy sieci transportowych – model struktury funkcjonalno-przestrzennej ... 91
Rycina 58. Położenie/ dostępność gminy względem Krakowa lub/i jego obszaru metropolitalnego ... 94

Rycina 59. Rozwój infrastruktury drogowej ułatwiającej dostęp do Krakowa lub/i jego obszaru metropolitalnego w świetle zapisów strategii rozwoju małopolskich gmin 100
Rycina 60. Rozwój komunikacji zbiorowej ułatwiającej dostęp do Krakowa lub/i jego obszaru metropolitalnego w świetle zapisów strategii rozwoju małopolskich gmin 102
Rycina 61. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej dla Domeny 1. Funkcjonalna gmina (Wieliczka) 105
Rycina 62. Plany rozbudowy ścieżek rowerowych ułatwiających dostęp do Krakowa lub/i jego obszaru metropolitalnego w świetle zapisów strategii rozwoju małopolskich gmin 107
Rycina 63. Plany rozwoju oferty czasu wolnego adresowanej do mieszkańców Krakowa lub/i jego obszaru metropolitalnego w świetle zapisów strategii rozwoju małopolskich gmin 109
Rycina 64. Dynamiczny kształt aglomeracji krakowskiej 114
Rycina 65. Schemat polityki przestrzennej aglomeracji krakowskiej 120

Spis wykresów

Wykres 1. Dojeżdżający do pracy w Krakowie w latach 2011 i 2021 14
Wykres 2. Dojeżdżający do pracy w gminach województwa małopolskiego w 2021 r. (powyżej 5 tys. osób) 15
Wykres 3. Dojeżdżający do pracy i saldo wyjazdów w gminach ZIT (poza Krakowem) 16
Wykres 4. Dojeżdżający do Krakowa z gmin latach 2011 i 2021 r. Pominięto dojazdy poniżej 500 osób 18
Wykres 5. Wyjeżdżający z Krakowa (pow. 500 osób) 20
Wykres 6. Liczba parkingów P&R w województwie małopolskim w powiatach, w latach 2016-2021 34
Wykres 7. Wskaźnik udziału ruchu pasażerskiego portu lotniczego Kraków-Balice w ruchu lotniczym pasażerskim w Polsce 49
Wykres 8. Wielkość wymiany pasażerskiej (suma pasażerów wsiadających i wysiadających) w porcie lotniczym Kraków-Balice 49
Wykres 9. Zmiany w zainwestowaniu terenów mieszkaniowych w gminach ZIT w 2021 r. 69

Spis tabel

Tabela 1. Przepływy pracowników między Krakowem i miastami Konurbacji Górnośląskiej 20
Tabela 2. Bilanse ruchu samochodowego w godzinie szczytu porannego (pojazdy/h) w granicach miasta Krakowa i III obwodnicy 57
Tabela 3. Zmiany w liczbie ludności i wybudowanych budynkach oraz lokalach mieszkalnych w gminach FUA w latach 2014-2021 58
Tabela 4. Wzorce koncentracji nowych budynków mieszkalnych w wybranych gminach ZIT Krakowa w latach 2014-2021 64
Tabela 5. Pokrycie MPZP w gminach ZIT Krakowa w 2021 r. 66
Tabela 6. Powierzchnia terenów mieszkaniowych w MPZP gmin ZIT Krakowa 68
Tabela 7. Powierzchnia terenów mieszkaniowych w MPZP gmin ZIT Krakowa 69
Tabela 8. Wzorce koncentracji terenów mieszkaniowych w MPZP w wybranych gminach ZIT 71
Tabela 9. Strategie rozwoju gmin według lat uchwalenia 93
Tabela 10. Dostępność Krakowa jako czynnik rozwoju gmin Metropolii Krakowskiej 95
Tabela 11. Gminy aglomeracji krakowskiej według kryteriów delimitacji 114

Wykaz głównych skrótów

ALD – Autobusowe Linie Dowozowe
BDL – Bank Danych Lokalnych
CEPiK – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców
FUA – *functional urban area* / miejski obszar funkcjonalny.
GK UMK – Wydział Gospodarki Komunalnej i Klimatu Urzędu Miasta Krakowa
GP – droga główna ruchu przyspieszonego (wg klasyfikacji funkcjonalno-technicznej)
GPR – Generalny Pomiar Ruchu
GUS – Główny Urząd Statystyczny
GMK – Gmina Miejska Kraków
IIT – Inny Instrument Terytorialny
KBR – Kompleksowe Badanie Ruchu
KMK – Komunikacja Miejska w Krakowie
KOM – Krakowski Obszar Metropolitalny
KOM-MOF OW – Miejski Obszar Funkcjonalny Ośrodka Wojewódzkiego
KrOF – Krakowski Obszar Funkcjonalny
MK – metropolia krakowska
MPZP – miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
NSP – Narodowy Spis Powszechny
PZPWM – Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego
SKA – Szybka Kolej Aglomeracyjna
SMK – Stowarzyszenie Metropolia Krakowska
SDRR – Średni Dobowy Ruch Roczny
SUiKZP – studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gminy
SUMP – Plan Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej
SRK 2020 – Strategia Rozwoju Kraju 2020
UMWM – Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego
ZIT – Zintegrowane Inwestycje Terytorialne
ZTP – Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie

Bibliografia

Publikacje naukowe

d'Albergo E., Lefèvre C. 2018, Constructing metropolitan scales: economic, political and discursive determinants. Territory, Politics, Governance, nr 6 (2): 147–158.

Brzeziński C. 2015, Polityka przestrzenna w Polsce. Instytucjonalne uwarunkowania na poziomie lokalnym i jej skutki finansowe. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.

Ciesiółka P., Mikuła Ł., Churski P., Kołsut B. 2023, Model struktury funkcjonalno-przestrzennej w strategii rozwoju ponadlokalnego, Studia Regionalne i Lokalne, nr 1(91): 7–22.

Cieśla S. 2000, Globalizacja i metropolizacja. Niektóre aspekty badań polskiej przestrzeni, Studia Regionalne i Lokalne, nr 4(4): 23–35.

Churski P., Adamiak Cz., Szyda B., Dubownik A., Pietrzykowski M., Śleszyński P. 2023, Nowa delimitacja miejskich obszarów funkcjonalnych w Polsce i jej zastosowanie w praktyce zintegrowanego podejścia terytorialnego (place based approach), Przegląd Geograficzny, vol. 95, nr 1: 29–55, DOI: 10.7163/PrzG.2023.1.2.

Czyż T. 2009, Koncepcje aglomeracji miejskiej i obszaru metropolitalnego w Polsce, Przegląd Geograficzny 2009, 81, z. 4: 445–459.

Duché G. 2010, Metropolizacja, niezrównoważony wzrost a model globalnej akumulacji, Acta Universitatis Lodziensis. Folia Oeconomica, vol. 245: 5–19.

Grochowska A. 2016, Konflikty przestrzenne w planowaniu przestrzennym obszarów metropolitalnych na przykładzie Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego. Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego 38, Wrocław: Uniwersytet Wrocławski.

Grochowski M. 2011, Metropolizacja a kształtowanie ładu przestrzennego układów zurbanizowanych, Mazowsze. Studia Regionalne, nr 6: 167–172.

Grochowski M. 2023, Oblicza suburbanizacji; w: Suburbanizacja. Człowiek – zmiana – przestrzeń. Materiały z III Kongresu Demograficznego. Część 15. RZĄDOWA RADA LUDNOŚCIOWA Warszawa. https://kd.stat.gov.pl/images/publikacje/02_Suburbanizacja.%20Warszawa%20III%20kongres.pdf.

Jabłoński W., Mazurkiewicz K. 2014, Konflikty przestrzenne na terenach wiejskich – ignorancja czy niewiedza? Studium przypadku. Infrastruktura i Ekologia Terenów Wiejskich. Nr 2014, vol. 11/ IV (2 (Dec 2014)). http://dx.medra.org/10.14597/infraeco.2014.4.2.086.

Jałowiecki B. 2005, Polskie miasta w procesie metropolizacji, Studia Regionalne i Lokalne, nr 1(19): 5–15.

Jaworska J., Łaszkiewicz E., Modranka E. 2014, Dane przestrzenne – podstawowe zagadnienia, [w:] J. Suchecka (red), Statystyka przestrzenna. Metody analiz struktur przestrzennych, Warszawa: Wydawnictwo C.H. Beck, 71–73.

Kaczmarek T. 2017, Miejskie obszary funkcjonalne – problemy integracji zarządzania. [w:] T. Kudłacz i P. Brańka (red.), Teoria i praktyka rozwoju obszarów funkcjonalnych, Studia KPZK PAN, t. 174), KPZK PAN, Warszawa.

Kaczmarek T. 2014, Delimitacja Poznańskiego Obszaru Metropolitalnego. Poznań: Bogucki Wydawnictwo Naukowe.

Khavarian-Garmsir A.R., Sharifi A., Hajian Hossein Abadi M., Moradi Z. 2023, From Garden City to 15-Minute City: A Historical Perspective and Critical Assessment. Land. 2023 12(2). https://doi.org/10.3390/land12020512.

Kisiała W., Rudkiewicz M. 2017, Zastosowanie diagramu Woronoja w badaniu przestrzennych wzorców rozmieszczenia i dostępności sklepów dyskontowych, Przegląd Geograficzny, 2017, 89, 2: 187–212.

Kompleksowe Badania Ruchu 2023, raport: „Gospodarstwa domowe", materiał udostępniony przez Wydział Gospodarki Komunalnej i Klimatu Urzędu Miasta Krakowa.

Korenik S. 2004, Metropolizacja przestrzeni społeczno-gospodarczej w kontekście procesu globalizacji, Acta Universitatis Lodziensis. Folia Oeconomica, vol. 174: 283–289.

Kudłacz T., Markowski T. 2017, Miejskie obszary funkcjonalne w świetle wybranych koncepcji teoretycznych – zarys problemu. Studia KPZK PAN, nr 174: 17–30.

Lackowska M. 2015, Miejska polityka zagraniczna. Koncepcja przeskalowania w doświadczeniach polskich miast. Warszawa: Wydawnictwa Uniwersytetu Warszawskiego.

Lorens P. 2015, Scenariusze przekształceń struktury funkcjonalno-przestrzennej obszaru metropolitalnego Trójmiasta. Biuletyn KPZK PAN, 259: 235–261.

Markowski T. 2019, Docelowy model struktury funkcjonalno-przestrzennej w zintegrowanym systemie dokumentów strategicznych, ekspertyza przygotowana na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju.

Markowski T., Marszał T. 2006, Metropolie, obszary metropolitalne, metropolizacja: problemy i pojęcia podstawowe, Polska Akademia Nauk. Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, Warszawa.

Markowski T., Nowak M.J. i in. 2023, Strategiczne planowanie przestrzenne a sfera regulacyjna planów. Studia KPZK PAN, tom 20/212.

Matuszko i in. 2016, Program szkoleniowym dla pracowników administracji samorządowej z zakresu planowania i zagospodarowania przestrzennego Skrypt; Warszawa: Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa.

Mikuła Ł. 2019, Zarządzanie rozwojem przestrzennym obszarów metropolitalnych w świetle koncepcji miękkich przestrzeni planowania. Poznań: Bogucki Wydawnictwo Naukowe.

Nowak M.J., Śleszyński P., Churski P., Degórski M., Komornicki T., Sagan I., Stryjakiewicz T. 2023, Wymiar prawny w dyscyplinie geografia społeczno-ekonomiczna i gospodarka przestrzenna. Podstawy teoretyczne i zagadnienia badawcze. Przegląd Geograficzny, 95, 4: 343–367. https://doi.org/10.7163/PrzG.2023.4.1.

Noworól A. 2015, Metropolitalny wymiar polityki lokalnej na przykładzie Krakowskiego Obszaru Funkcjonalnego, „Studia komitetu przestrzennego zagospodarowania kraju PAN", nr 164: 183–199.

Paszkowski Z.W. 2022, Optymalizacja deweloperska osiedla mieszkaniowego. Osiedle Mieszkaniowe Centrum w Stargardzie; Środowisko Mieszkaniowe, 39/2022. https://doi.org/10.4467/25438700SM.22.014.16592.

Prusek A. 2011, Metropolizacja w Polsce – szansa czy utopia?, „Prace naukowe pracowników Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu. Gospodarka przestrzenna XXI wieku – nowe wyzwania", nr 152: 416–428.

Smętkowski M. 2001, Nowe relacje między metropolią i regionem w gospodarce informacyjnej, „Studia Regionalne i Lokalne", nr 4(7): 83–101.

Smętkowski M., Jałowiecki B., Gorzelak G. 2009, Obszary metropolitalne w Polsce – diagnoza i rekomendacje, „Studia Regionalne i Lokalne", nr 1(35): 52–73.

Trafas K. 2004, Metropolitalność a metropolizacja Krakowa. [w:] B. Izmaiłow (red.), Przyroda – człowiek – Bóg, IGiGP UJ, Kraków: 219–230.

Śleszyński P. 2013, Delimitacja Miejskich Obszarów Funkcjonalnych stolic województw, Przegląd Geograficzny, 85, 2: 173–197.

Śleszyński O., Nowak M. J., Legutko-Kobus P., Hołuj A., Lityński P., Jadach-Sepioło A., Blaszke M. 2021, Suburbanizacja w Polsce jako wyzwanie dla polityki rozwoju. Warszawa: Polska Akademia Nauk, Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju.

Dokumenty

Aktualizacja Strategii Rozwoju Krakowa. „Tu chcę żyć. Kraków 2030/2050" (projekt); tekst dostępny pod linkiem: www.bip.krakow.pl/?mmi=47.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 została uchylona wraz z wejściem w życie przepisów Ustawy z dnia 15 lipca 2020 r. o zmianie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw, co miało miejsce 13 listopada 2020 r.

Program Regionalny Fundusze Europejskie dla Małopolski na lata 2021-2027, Zarząd Województwa Małopolskiego; tekst dostępny pod linkiem: www.rpo.malopolska.pl/FEM-2021-2027.

Uchwała nr 102 Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 r. w sprawie przyjęcia „Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030" [M.P. 2019 poz. 1060].

Uchwała nr 136 Rady Ministrów z dnia 14 czerwca 2022 r. w sprawie przyjęcia Krajowej Polityki Miejskiej 2030 [M.P. 2022 poz. 746].

Uchwała Nr 157 Rady Ministrów z dnia 25 września 2012 r. w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Kraju 2020 [M.P. 2012 poz. 882].

Uchwała Nr 16 Rady Ministrów z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie przyjęcia Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia Fala Nowoczesności [M.P. 2013 poz. 121].

Uchwała Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 [M.P. 2012 poz. 252].

Uchwała nr 8 Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. w sprawie przyjęcia Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) [M.P. 2017 poz. 260].

Uchwała nr XCIV/2449/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 7 lutego 2018 r. w sprawie przyjęcia dokumentu „Strategia Rozwoju Krakowa. Tu chcę żyć. Kraków 2030".

Uchwała nr XLVII/732/18/2018 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 26 marca 2018 r. w sprawie przyjęcia Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego.

Uchwała Nr XXXI/422/20 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 17 grudnia 2020 r. w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Województwa „Małopolska 2030".

Uchwała z dnia 14 grudnia 2021 r. Walnego Zgromadzenia Członków Stowarzyszenia Metropolia Krakowska podjęto uchwałę w sprawie przyjęcia „Strategii Metropolia Krakowska 2030".

Uzasadnienie do rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw, Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej; tekst dostępny pod linkiem: www.sejm.gov.pl/Sejm9.nsf/druk.xsp?nr=64.

Strategie rozwoju gmin (stan na 1 sierpnia 2023 r.): Strategia Rozwoju Gminy Biskupice na lata 2014-2024, Strategia Rozwoju Gminy Czernichów na lata 2021-2030, Strategia Zrównoważonego Rozwoju Gminy Igołomia-Wawrzeńczyce na lata 2014-2020, Strategia Rozwoju Gminy Kocmyrzów-Luborzyca na 2021-2030, Strategia Rozwoju Gminy Liszki na lata 2021-2030, Strategia Rozwoju Gminy Michałowice na lata 2021-2030, Strategia Rozwoju Gminy Mogilany na lata 2021-2030, Strategia Rozwoju Miasta i Gminy Niepołomice z perspektywą obowiązywano do 2023 r., Strategia Rozwoju Gminy Skawina na lata 2021-2030, Strategia Rozwoju Gminy Świątniki Górne do 2030 roku, Strategia Rozwoju Miasta i Gminy Wieliczka na lata 2023-2030, Strategia Rozwoju Gminy Wielka Wieś na lata 2020-2030, Strategia Rozwoju Gminy Zabierzów do 2030 r., Strategia Rozwoju Gminy Zielonki na lata 2021-2030, Strategia Rozwoju Gminy Myślenice na lata 2022-2032, Strategia Rozwoju Gminy Pcim na lata 2022-2032, Strategia Rozwoju Gminy Iwanowice na lata 2021-2030, Strategia Rozwoju Gminy Jerzmanowice-Przeginia na lata 2021-2030, Strategia Rozwoju Gminy Kłaj do roku 2030 (projekt), Strategia Rozwoju Gminy Koniusza na lata 2015-2023, Strategia Rozwoju Gminy Krzeszowice 2023-2033 (projekt), Strategia Rozwoju Gminy Siepraw na lat 2016-2022, Strategia Rozwoju Miasta i Gminy Skała na lata 2014-2020, Strategia Rozwoju Gminy Słomniki na lata 2014-2024, Strategia Rozwoju Gminy Sułoszowa na lata 2023-2030, Strategia Rozwoju Gminy Dobczyce do 2030 r. (projekt), Strategia Rozwoju Gminy Alwernia na lata 2022-2030, Strategia Rozwoju Gminy Trzyciąż na lata 2016-2023, Strategia Rozwoju Gminy Olkusz 2023-2033, Strategia Rozwoju Gminy Wolbrom na lata 2016-2025, Strategia Rozwoju Gminy Trzebinia na lata 2014-2020, Strategia Rozwoju Gminy Chrzanów na lata 2016-2023, Strategia Rozwoju Gminy Babice do roku 2030, Strategia Rozwoju Gmina Libiąż 2030, Strategia Rozwoju Gminy Chełmek do 2030 roku, Strategia Rozwoju Gminy Brzeźnica na lata 2023-2030, Strategia Rozwoju Gminy Zator na lata 2023-2030, Strategia Rozwoju Gminy Gołcza na lata 2021-2030, Strategia Rozwoju Gminy i Miasta Miechowa na lata 2021-2030, Strategia Rozwoju Gminy Racławice na lata 2022-2030, Strategia Rozwoju Gminy Słaboszów na lata 2015-2025, Strategia Rozwoju Gminy Książ Wielki 2016-2022, Strategia Rozwoju Gminy Kozłów na lata 2017-2030, Strategia Rozwoju Gminy Charsznica na lata 2016-2025, Strategia Rozwoju Gminy Radziemice na lata 2016-2023, Strategia Rozwoju Gminy Pałecznica na lata 2022-2030, Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Gminy Proszowice na lata 2013-2020, Strategia Rozwoju Gminy Koszyce na lata 2021-2026 z perspektywą do roku 2030, Strategia Rozwoju Gminy Drwina do roku 2024, Strategia Zrównoważonego Rozwoju Gminy Gdów na lata 2021-2030, Strategia Rozwoju Gminy Raciechowice na lata 2021-2030, Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Gminy Bochnia na lata 2015-2025, której integralną częścią jest Gminny Program Rewitalizacji Gminy Bochnia na lata 2015-2025, Strategia Rozwoju Gminy Miasta Bochnia na lata 2022-2030, Aktualizacja Strategii Społeczno-Gospodarczego Rozwoju Gminy Łapanów na lata 2014-2020,

Strategia Rozwoju Gminy Żegocina na lata 2022-2030, Strategia Rozwoju Gminy Lipnica Murowana do roku 2030, Strategia Rozwoju Gminy Nowy Wiśnicz do 2030 roku, Strategia Rozwoju Gminy Rzezawa na lata 2015-2022, Strategia Rozwoju Gminy Wiśniowa 2014-2020, Strategia Rozwoju Gminy Lubień na lata 2022-2031, Strategia Rozwoju Gminy Tokarnia na lata 2014-2020, Strategia Rozwoju Gminy Sułkowice, Strategia Rozwoju Gminy Kalwaria Zebrzydowska na lata 2021-2027, Strategia Rozwoju Gminy Tomice na lata 2016-2025, Strategia Rozwoju Gminy Wieprz na lata 2023-2030, Strategia Rozwoju Gminy Mucharz na lata 2016-2022, Strategia Rozwoju Gminy Stryszów na lata 2021-2030, Strategia Rozwoju Gminy Andrychów na lata 2021-2027, Strategia Rozwoju Gminy Wadowice na lata 2021-2027, Strategia Rozwoju Gminy Spytkowice na lata 2022-2030, Strategia Rozwoju Gminy Klucze na lata 2022-2030 (projekt), Strategia Rozwoju Gminy Bolesław na lata 2021-2030, Strategia Rozwoju Gminy Bukowno na lata 2023-2033, Strategia Rozwoju Miasta Oświęcim na lata 2021-2030, Strategia Rozwoju Gminy Oświęcim na lata 2015-2023, Strategia Rozwoju Gminy Brzeszcze na lata 2015-2024, Strategia Rozwoju Gminy Osiek na lata 2022-2030, Strategia Rozwoju Gminy Przeciszów na lata 2022-2030, Strategia Rozwoju Gminy Polanka Wielka na lata 2021-2030, Strategia Rozwoju Gminy Zembrzyce na lata 2016-2023, Strategia Rozwoju Gminy Kęty na lata 2021-2030, Strategia Rozwoju Gminy Budzów na lata 2021-2030, Aktualizacja Strategii Rozwoju Gminy Maków Podhalański do roku 2021, Strategia Rozwoju Gminy Jordanów do 2030 roku (projekt), Strategia Rozwoju Miasta Jordanowa na lata 2015-2022 z horyzontem długoterminowym do 2030 roku, Strategia Rozwoju Gminy Jodłownik na lata 2016-2023, Strategia Rozwoju Gminy Brzesko na lata 2023-2030, Strategia Rozwoju Gminy Stryszawa 2018-2030, Strategia Rozwoju Gminy Bystra-Sidzina na lata 2014-2020, Strategia Rozwoju Gminy Jabłonka na lata 2015-2025, Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Gminy Raba Wyżna 2016-2020, Strategia Rozwoju Gminy Rabka-Zdrój na lata 2022-2030, Strategia Rozwoju Gminy Czarny Dunajec na lata 2021-2030, Strategia Rozwoju Miasta Nowy Targ na lata 2019 –2023 z perspektywą do roku 2030, Strategia Rozwoju Gminy Niedźwiedź na lata 2023-2030, Strategia Rozwoju Miasta Zakopane na lata 2017-2026, Strategia Rozwoju Gminy Limanowa na lata 2021-2030, Strategia Rozwoju Gminy Gnojnik na lata 2021-2035, Strategia Rozwoju Gminy Dębno na lata 2021-2030, Strategia Rozwoju Gminy Łososina Dolna na lata 2021-2027, Strategia Rozwoju Gminy Grybów do roku 2030, Strategia Rozwoju Mszana Dolna na lata 2020-2030, Strategia Rozwoju Gminy Mszana Dolna na lata 2017-2023, Strategia Rozwoju Gminy Nowy Targa na lata 2015-2022, Strategia Rozwoju Gminy Krościenko nad Dunajcem na lata 2015-2022, Strategia Rozwoju Gminy Kościelisko na lata 2023-2030, Strategia Rozwoju Gminy Lipnica Wielka na lata 2015-2020, Strategia Rozwoju Gminy Spytkowice na lata 2016-2020, Strategia Rozwoju Gminy Poronin na lata 2016-2025, Strategia Rozwoju Gminy Bukowina Tatrzańska na lata 2015-2020, Strategia Rozwoju Gminy Łapsze Niżne do 2030 roku, Strategia Rozwoju Gminy Czorsztyn do roku 2030 (projekt), Strategia Rozwoju Gminy Ochotnica Dolna na lata 2016-2022, Strategia Rozwoju Gminy Kamienica na lata 2016-2023, Strategia Rozwoju Gminy Dobra do roku 2024, Strategia Rozwoju Gminy Łukowica na lata 2016-2023, Strategia Rozwoju Gminy Tymbark na lata 2015-2022, Strategia Rozwoju Miasta Limanowa na lata 2014-2020, Strategia Rozwoju Gminy Laskowa na lata 2021-2030, Strategia Rozwoju Gminy Iwkowa na lata 2011-2020, Strategia Rozwoju Gminy Czchów na lata 2016-2024, Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Gminy Borzęcin na lata 2015-2020, Strategia Rozwoju Gminy Szczurowa na lata 2021-2030, Strategia Rozwoju Miasta i Gminy Szczawnica na lata 2022-2028, Strategia Rozwoju Gminy Łącko na lata 2021-2030, Strategia Rozwoju Gminy Podegrodzie na lata 2021-2030, Strategia Rozwoju Gminy Stary Sącz na lata 2021-2030, Strategia Rozwoju Gminy Chełmiec na lata 2021-2030, Strategia Rozwoju Gminy Gródek nad Dunajcem na lata 2021-2030, Strategia Rozwoju Gminy Korzenna na lata 2023-2030, Strategia Rozwoju Miasta Grybów na lata 2022-2030, Strategia Rozwoju Gminy Kamionka Wielka na lata 2021-2030, Strategia Rozwoju Gminy Nawojowa na lata 2021-2030 (projekt), Strategia Rozwoju Nowego Sącza na lata 2022-2030, Strategia Rozwoju Gminy Rytro na lata 2013-2020, Strategia Rozwoju Gminy Łabowa do 2035 roku, Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Miasta i Gminy Piwniczna Zdrój do 2030 roku, Strategia Rozwoju Miasta i Gminy Uzdrowiskowej Muszyna na lata 2021-2027, Strategii Rozwoju Gminy Krynicy-Zdroju, Strategia Rozwoju Uście Gorlickie na lata 2021-2030, Strategia Rozwoju Gminy Sękowa na lata 2021-2030 pn. „Sękowa 2030”, Strategia Rozwoju Gminy Ropa na lata 2021-2030, Strategia Rozwoju Gminy Gorlice na lata 2021-2030, Strategia Rozwoju Gminy Lipinki na lata 2021-2030 pn. „Lipinki 2030”, Strategia Rozwoju Gminy Biecz 2021-2030, Strategia Rozwoju Gminy Moszczenica na lata 2021-2030, Strategia Gminy Łużna na lata 2021-2030 pn. „Łużna 2030”, Strategia Rozwoju Gminy Bobowa na lata 2021-2030, Strategia Rozwoju Miasta Gorlice na lata 2021-2030 pn. "Gorlice 2030", Strategia Rozwoju Gminy Rzepiennik Strzyżewski na lata 2021-2030, Strategia Rozwoju Gminy Ciężkowice do roku 2030, Strategia Rozwoju Gminy Zakliczyn na lata 2021-2030, Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Gminy Ryglice na lata 2021-2030, Strategia Rozwoju dla Gminy Tuchów z perspektywą do roku

2030, Strategia Rozwoju Gminy Gromnik na lata 2021-2030, Strategia Rozwoju Gminy Pleśna na lata 2021-2031, Strategia Rozwoju Gminy Skrzyszów na lata 2021-2030, Strategia Rozwoju Gminy Wojnicz na lata 2021-2030, Strategia Rozwoju Gminy Tarnów na lata 2022-2030, Strategia Rozwoju Wierzchosławice na lata 2021-2030, Strategia Rozwoju Miasta – Tarnów 2030, Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Gminy Lisia Góra na lata 2021 – 2030, Strategia Rozwoju Gminy Radłów na lata 2021-2030, Strategia Rozwoju Gminy Żabno na lata 2021-2030, Strategia Rozwoju Gminy Wietrzychowice do roku 2030 (projekt), Strategia Rozwoju Gminy Dąbrowa Tarnowska na lata 2021-2030, Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Gminy Olesno na lata 2014-2020, Strategia Rozwoju Gminy Gręboszów na lata 2022-2030, Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Gminy Bolesław na lata 2014-2023, Strategia Rozwoju Gminy Mędrzechów na lata 2012-2025, Strategia Rozwoju Gminy Radgoszcz na lata 2022-2030, Strategia Rozwoju Gminy Szczucin 2021-2030 (projekt).