

ZYGMUNT ZIOBROWSKI, DAMIAN KORECKI*

Planowanie przestrzenne i formy zagospodarowania terenów w sąsiedztwie węzłów autostradowych ze szczególnym uwzględnieniem autostrady Kraków–Tarnów

S ł o w a k l u c z o w e: planowanie przestrzenne, zagospodarowanie terenu, autostrada A4

Streszczenie: Po wejściu Polski do Unii Europejskiej dzięki inwestycjom realizowanym z wykorzystaniem środków pomocowych zwiększyła się na obszarze całego kraju ilość zagospodarowanych terenów oraz form planowania przestrzennego. Artykuł opisuje braki w infrastrukturze drogowej Polski, prezentując jednocześnie możliwości rozwoju obszarów podmiejskich poprzez budowę węzłów autostradowych, które dzięki swoim lokalizacjom oferują nowe szanse inwestycyjne przedsiębiorstwom oraz zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym w regionie. W artykule zaprezentowano inwestycje drogowe w województwie małopolskim, ze szczególnych uwzględnieniem autostrady A4 na odcinku Kraków–Tarnów.

1. Wstęp

Obecnie dość dużo uwagi, zwłaszcza po wstąpieniu Polski do Unii Europejskiej, poświęca się spójności terytorialnej i problemom związanym z rozwojem regionalnym.

Spójność terytorialna do dziś nie została zdefiniowana, ale na użytek niniejszego wywodu można przyjąć, że jest to system przestrzennych relacji zapewniających realizację celów rozwoju społeczno-gospodarczego według zasad zrównoważonego rozwoju poprzez ułatwienie kontaktów fizycznych i informacyjnych oraz wzrost mobilności w obrębie Unii Europejskiej, poszczególnych krajów i regionów.

* dr hab. inż. arch. Zygmunt Ziobrowski – profesor nadzwyczajny, zastępca dyrektora ds. naukowych w Instytucie Rozwoju Miast w Krakowie; mgr Damian Korecki – pracownik naukowy Zakładu Ekonomiki Przestrzeni Instytutu Rozwoju Miast w Krakowie.

Z kolei „rozwój regionalny oznacza trwały wzrost poziomu życia mieszkańców i potencjału gospodarczego w skali dużej jednostki terytorialnej. Dotyczy on przede wszystkim takich komponentów jak potencjał gospodarczy, struktura gospodarcza, środowisko przyrodnicze, zagospodarowanie infrastrukturalne (w tym transport), poziom życia mieszkańców oraz zagospodarowanie przestrzenne” (Benio i in., 1999, s. 22).

W przytoczonej definicji rozwoju regionalnego na szczególną uwagę zasługują dwa pojęcia, tj. zagospodarowanie infrastrukturalne, w tym transport, oraz zagospodarowanie przestrzenne. Są to dziedziny, które w Polsce nadal są bardzo zaniedbane.

Infrastruktura transportowa w polityce europejskiej zajmuje kluczową pozycję. Jej rozwój będzie miał zasadnicze znaczenie dla budowy spójności terytorialnej Europy. Bez tej spójności, traktowanej jako jeden z paradygmatów Strategii Lizbońskiej, trudno sobie wyobrazić osiągnięcie zakładanych celów, takich jak policentryczny rozwój Europy czy wzrost konkurencyjności.

2. Sytuacja wyjściowa

Najbardziej opóźnione w rozbudowie systemów transportowych, w tym autostrad, są kraje Europy Środkowej. Podczas gdy w krajach Beneluksu na 100 km² przypada 5,46 km autostrad¹, w Polsce ten wskaźnik wynosi 0,24 km². Gdyby uwzględnić w tym porównaniu różnice w gęstości zaludnienia (trzykrotnie wyższa niż w Polsce)³, to różnica jest znacząca.

Mimo to istniejącą sieć drogową w Polsce cechuje stosunkowo wysoka gęstość dróg o twardej nawierzchni, średnio 82 km na 100 km² powierzchni, przy czym najwyższa wartość wskaźnika dotyczy województw śląskiego (164 km) i małopolskiego (145 km), natomiast najniższa województw warmińsko-mazurskiego (50 km) oraz podlaskiego (54 km) (*Ekspertyza Projekt...*, 2008, s. 49).

Wskaźnik dotyczący gęstości dróg o nawierzchni twardej z pewnością nie jest wystarczający dla właściwej oceny układu komunikacyjnego w kraju, gdyż związany jest on bezpośrednio z gęstością zaludnienia, które na obszarach silnie zurbanizowanych jest najwyższe, natomiast najniższe w województwach o dużym udziale terenów leśnych, użytkowanych rolniczo lub rekreacyjnych.

Istotne znaczenie dla układu komunikacyjnego kraju ma przede wszystkim techniczna jakość oraz funkcjonalność (przepustowość) dróg, w szczególności tych o naj-

¹ Długość autostrad w krajach Beneluksu wynosi 4079 km (Holandia 2250 km; Belgia 1682 km; Luksemburg 147 km), zob. <http://podroze.auto-swiat.pl/przewodnik/index.asp?pg=holandia>; <http://pl.wikipedia.org>; http://wapedia.mobi/pl/Autostrady_w_Luksemburgu.

² Do obliczenia uwzględniono obszar lądowy Polski, tj. 311 889 km². Długość autostrad według danych na styczeń 2007, zob. <http://pl.wikipedia.org>.

³ Gęstość zaludnienia całego obszaru Beneluksu wynosi 365 os./km², natomiast w Polsce 122 os./km², zob. <http://pl.wikipedia.org>.

wyższych parametrach związanych z tranzytem osób i towarów, tj. dróg ekspresowych i autostrad.

Ogólna długość autostrad, dróg ekspresowych oraz głównych dwujezdniowych w Polsce w 2006 r. wynosiła zaledwie 960 km (*Eksperscki Projekt...*, 2008, s. 49), co przy braku obwodnic oraz przebiegu głównych tras komunikacyjnych przez środek terenów zabudowanych wyraźnie przyczynia się do ograniczania prędkości, a także do rosnącej liczby wypadków.

3. Koncepcje rozwoju transportu

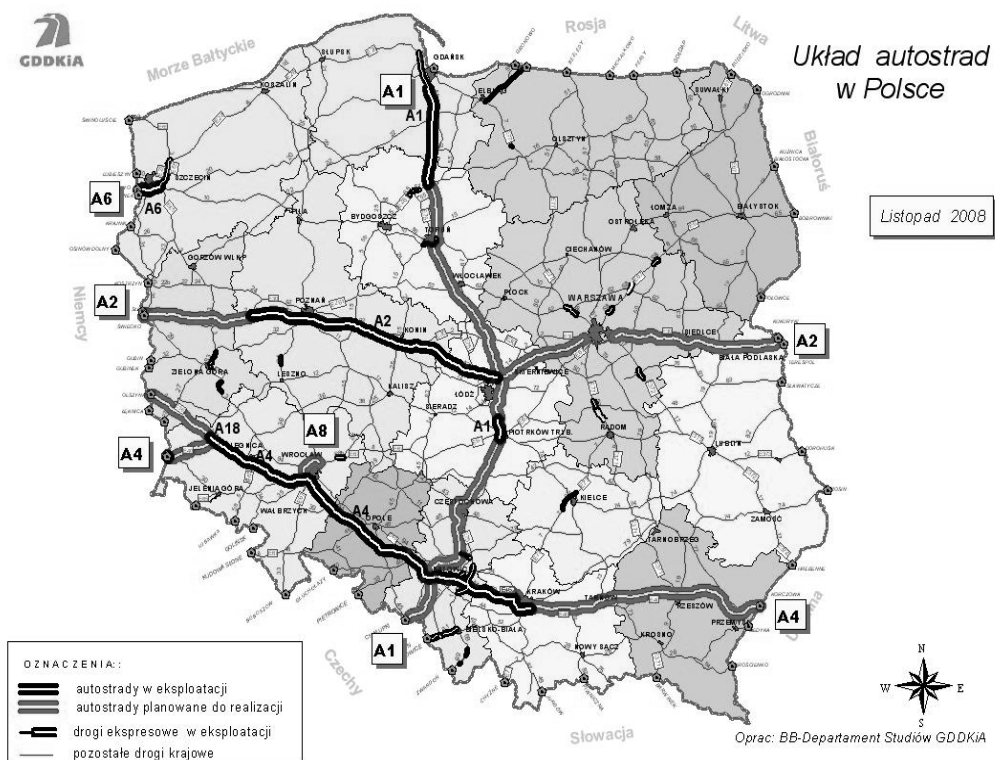
Mimo wielu ambitnych planów przyspieszenia tempa budowy dróg, na przestrzeni ostatnich dziesiętnastu lat nie udało się osiągnąć znaczących postępów w dziedzinie budowy nowoczesnej infrastruktury transportowej, zarówno jeśli chodzi o autostrady, jak i o trasy kolei dużych prędkości.

Zgodnie ze wskazaniami zawartymi w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2008–2012, w okresie tym powinno powstać około 632 km autostrad oraz dodatkowo około 473 km autostrad realizowanych w systemie Partnerstwa Publiczno-Prywatnego; 1980 km dróg ekspresowych; 54 obwodnice miast o łącznej długości 428 km, powinna też nastąpić przebudowa 1560 km dróg krajowych (*Program Budowy...*, 2007, s. 12).

Z kolei w zaprezentowanym w grudniu 2008 r. Ekspersckim Projekcie Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do roku 2033 wskazuje się za główny cel polityki przestrzennej Polski „poprawę spójności terytorialnej kraju w wymiarze krajowym i międzynarodowym (europejskim), przy jednoczesnym wchodzeniu na ścieżkę rozwoju sustensywnego (trwałego i zrównoważonego ekologicznie)”, którego realizacja w zakresie polityki transportowej odbywać się będzie m.in. w oparciu o „wzmocnienie spójności terytorialnej kraju poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej, telekomunikacyjnej i energetycznej, zapewniającej przestrzenne zintegrowanie regionalnych rynków pracy oraz osiągnięcie wysokiego standardu dostępności usług publicznych. Zapewnienie integracji w zagospodarowaniu obszaru lądu i morza” (*Eksperscki Projekt...*, 2008).

Zgodnie z Ekspersckim Projektem KPZK do roku 2033 „w wyniku długotrwałego wysiłku inwestycyjnego do roku 2033 ukształtuje się sieć infrastruktury transportowej nawiązująca do układu najważniejszych powiązań funkcjonalnych pomiędzy głównymi ośrodkami krajowymi oraz sąsiednimi zagranicznymi...”.

Zakładany tak długi okres realizacji tego rodzaju przedsięwzięć z pewnością jest bardziej realistyczny niż dotychczas wielokrotnie przewidywane przyspieszenia. Wpływ na tempo realizacji niewątpliwie będą mieć rosnące koszty materiałów, jak również konieczność wypełnienia postanowień związanych ze znowelizowaną polityką wspólnotową w zakresie ochrony środowiska.



Rys. 1. Docelowy układ autostrad w Polsce

Źródło: http://www.gddkia.gov.pl/article/drogi_i_mosty/autostrady.

3.1. System planowania przestrzennego

Dla powodzenia tych zamierzeń niezwykle ważne są jakość i sprawność funkcjonowania systemu prawnego, w tym szczególnie systemu planowania przestrzennego.

W Polsce system ten został określony w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z dnia 27 marca 2003 r. Ustawa przewiduje planowanie przestrzenne na szczeblu lokalnym w gminach, gdzie opracowywane są studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Z kolei na szczeblu regionalnym (wojewódzkim) realizowane są plany zagospodarowania przestrzennego województw.

Planowanie regionalne z natury odnosi się do dużych obszarów, regionów, które w rozmaity sposób są z sobą powiązane siecią wzajemnych zależności, zarówno administracyjnych, jak i społeczno-gospodarczych, a także historycznych.

3.2. Planowanie w regionie

Dla realizacji układu drogowego podstawowe znaczenie mają także dwie tzw. specustawy, tj. ustawa o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym z dnia 27 października 1994 r. (tekst jednolity Dz. U. z 2004 r., nr 256, poz. 2571) oraz ustawa o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych z dnia 10 kwietnia 2003 r. (tekst jednolity Dz. U. z 2008 r., nr 193, poz. 1194), których stosowanie stoi często w sprzeczności z regułami gospodarki przestrzennej.

Dla rozwoju regionu Małopolski istotne znaczenie ma Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego. Określona w nim polityka w zakresie transportu drogowego ukierunkowana jest m.in. na realizację następujących celów (*Plan Zagospodarowania...*, 2003, t. 2, rozdz. 6.6.1):

- zatrzymanie dekapitalizacji istniejącej sieci drogowej i obiektów inżynierskich oraz ich efektywne wykorzystanie;
- modernizacja i przebudowa istniejących tras;
- poprawa dostępności, zapewnienie zrównoważonego rozwoju obszarów o niskiej gęstości sieci drogowej i niedostosowanych do ruchu parametrami;
- aktywizacja terenów w pobliżu tras drogowych;
- zapewnienie dogodnego i czytelnego przejazdu w kierunku północ-południe i wschód-zachód, w tym uzyskanie dogodnego połączenia ze Słowacją;
- poprawa funkcjonowania komunikacji w miastach;
- zapewnienie sprawnej i niezawodnej komunikacji lądowej na wypadek klęsk żywiołowych;
- budowa tras komunikacyjnych obsługujących główne ośrodki aktywności województwa;
- optymalizacja pracy przewozowej transportu drogowego;
- budowa tras obwodowych i obejść miejscowości, zapewnienie należytej dbałości przestrzennej i ładu przestrzennego;
- segregacja ruchu na drogach;
- dbałość o ochronę środowiska;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu na drogach, ograniczenie uciążliwości wywołanych ruchem, większa dbałość o ochronę środowiska już na etapie planowania i projektowania inwestycji drogowych, a także realizacji i utrzymania, poprawa jakości życia mieszkańców województwa poprzez prawidłowy rozwój komunikacji drogowej;
- ograniczenie „obudowywania” dróg, zwłaszcza dróg wyższych klas (GP, G), funkcjami mieszkaniowymi, usługowymi i przemysłowymi;
- wyposażenie sieci drogowej w obiekty zaplecza technicznego;
- zwiększenie liczby przepraw mostowych przez Wisłę;
- zwiększenie środków finansowych przeznaczonych na komunikację;
- ustalenie priorytetów realizacji inwestycji drogowych.



Rys. 2. Istniejący i projektowany przebieg autostrady A4 w województwie małopolskim

Źródło: opracowanie własne na podstawie Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego, Uchwała Nr XV/174/03 Sejmiku Województwa Małopolskiego z 22 grudnia 2003 r. Plansza B12 – Transport.

Jako główne korytarze drogowe województwa małopolskiego w układzie równoleżnikowym wskazuje się:

- oś Katowice–Kraków–Rzeszów;
- ciąg drogowy z województwa podkarpackiego (droga nr 28) przez Gorlice–Nowy Sącz–Limanową–Wadowice po drodze nr 52 w kierunku województwa śląskiego przez Bielsko-Białą i Cieszyn do granicy państwa, natomiast po drodze nr 44 Zator–Oświęcim do drogi S1;
- ciągi drogowe: Zawiercie–Wolbrom–Miechów–Skalbmierz (drogi wojewódzkie 794, 783), Olkusz–Proszowice–Dąbrowa Tarnowska (drogi wojewódzkie 773, 775, 964, 975), Wadowice–Myślenice–Gdów–Czchów–Gromnik (drogi nr 52, 955, 967, 966, 980), fragment „drogi karpackiej” Jabłonka–Nowy Targ–Nowy Sącz (drogi nr 957, 969).

Z kolei jako główne korytarze drogowe w układzie południkowym w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego uznano ciąg drogowy w kierunku Kielce–Kraków–Chyżne (granica państwa), wspomagany przez dwie trasy: Busko Zdrój–Koszyce–Brzesko–Nowy Sącz–Piwniczna (granica państwa) oraz Busko Zdrój–Tarnów–Gorlice–Konieczna (granica państwa).

Ponadto, w celu integracji układu drogowego Krakowa z autostradą A4 oraz drogą ekspresową S7 za konieczne uznaje się ustalenie przebiegu północnego obejścia stolicy Małopolski.

Kierunki polityki transportowej w województwie małopolskim dotyczą działań, których wynikiem ma być budowa nowych lub modernizacja następujących elementów infrastruktury drogowej:

- budowa autostrady A4 od węzła Wielicka do granicy województwa podkarpackiego wraz z drogami dojazdowymi klasy GP do węzłów autostradowych;

- budowa węzłów autostradowych Jeleń, Biezanów (w trakcie realizacji), Szarów, Bochnia, Brzesko, Wierzchosławice, Krzyż oraz rozważana możliwość lokalizacji zjazdu z autostrady Grojec–Rudno;
- inwestycje w obrębie dróg ekspresowych, krajowych oraz wojewódzkich;
- budowa miejsc obsługi podróżnych (MOP) przy autostradzie A4 oraz drogach ekspresowych S7 i S1;
- budowa parkingów strategicznych przy drogach krajowych i wojewódzkich oraz realizacja parkingów i miejsc postojowych w rejonach o dużych walorach widokowych, kulturowych, w szczególności w sąsiedztwie tras turystycznych;
- modernizacja i budowa przejść granicznych.

4. Węzły autostradowe bodźcami rozwoju gospodarczego

Istotne dla rozwoju gospodarczego miast są węzły autostradowe, poprzez które wiąże się system autostrad z miastami – koncentracjami potencjałów gospodarczych i usługowych. To, że węzły pełnią funkcję łącznika autostrady z miastem sprawia, iż ich otoczenie nabiera szczególnego znaczenia. Oczywiście zależy to od położenia węzła w stosunku do terenów zurbanizowanych. Z tego punktu widzenia można wyróżnić trzy grupy węzłów autostradowych: węzły usytuowane wewnątrz miast, na skraju miast i poza miastami.

Węzły autostradowe wewnątrz miast z reguły zajmują mniejszą przestrzeń w porównaniu z pozostałymi. To ograniczenie zmusza często do rozwiązywania zjazdów w wielu (więcej niż w dwóch) poziomach. Zabudowa wypełnia ściśle nie tylko przestrzeń w bezpośrednim otoczeniu węzła, ale także przestrzeń pomiędzy rozplotami. Przykładem takich sytuacji są węzły w Tokio, Los Angeles, São Paulo (wielkie, kilkunastomilionowe aglomeracje).

Także węzły autostradowe są najczęściej obudowywane przez serwisy samochodowe, parkingi wielopoziomowe, biurowce (w tym instytucje finansowe), rzadziej hotele, zaś prawie nigdy przez budynki mieszkalne. W większości przypadków zabudowa przy węzłach jest skutecznie chroniona przed hałasem.

Węzły autostradowe na skraju miast i ich bezpośrednie otoczenie są zagospodarowywane w różny sposób. Zdarza się, że ich otoczenie pozostaje przestrzenią otwartą, użytkowaną podobnie jak przed budową autostrady, ale bywa też inaczej.

Decydujące znaczenie ma tutaj odległość węzła od miasta i aktywność władz lokalnych w promocji terenów inwestycyjnych w sąsiedztwie. Jeśli odległość od węzła do miasta przekracza umownie 20 km, a do tego władze lokalne są mało aktywne, to wówczas otoczenie tych węzłów nie jest intensyfikowane, zatem sposób ich zagospodarowania jest zbliżony do otoczenia węzłów położonych daleko od miasta. Jeśli natomiast odległość węzła autostradowego nie jest zbyt duża – vide Wrocław–Połu-

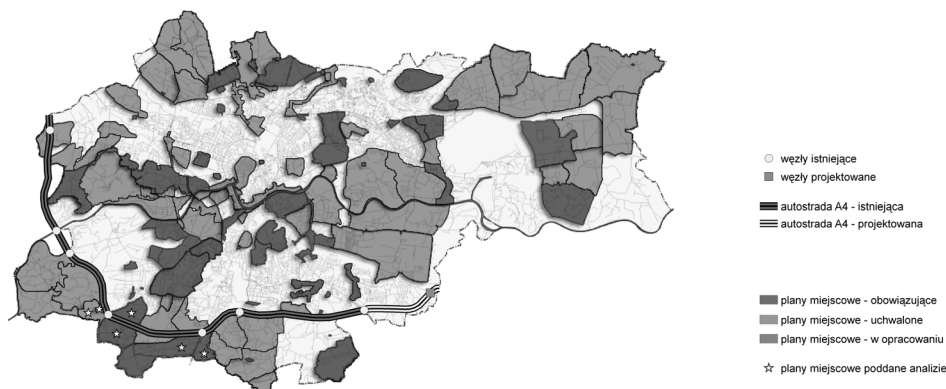
dnie (około 13 km), a samorząd lokalny, w tym przypadku Kąty Wrocławskie, w porę wyczują koniunkturę, to dziś można zaobserwować rosnące zainwestowanie terenów dotychczas niezagospodarowanych.



Fot. 1. Kąty Wrocławskie

Źródło: Z. Ziobrowski.

Węzły autostradowe poza miastami i ich otoczenie z reguły nie są aktywizowane.

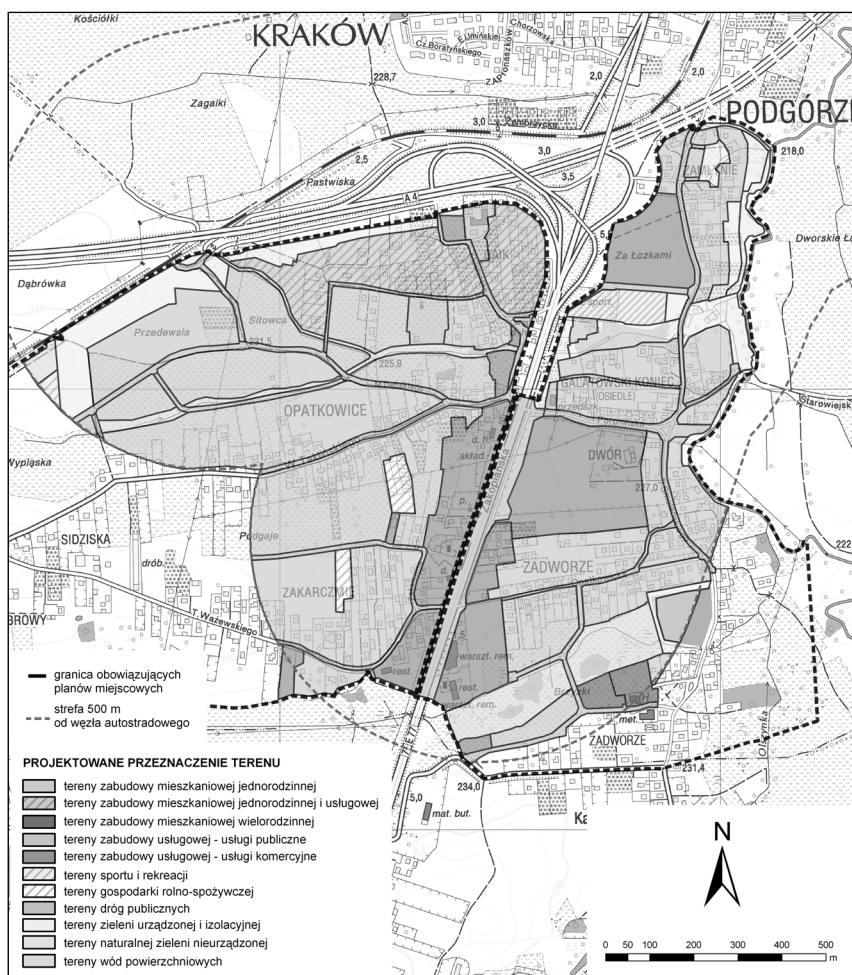


Rys. 3. Istniejący i projektowany przebieg autostrady A4 w kontekście polityki planistycznej miasta Krakowa

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Biura Planowania Przestrzennego Urzędu Miasta Krakowa; <http://planowanie.um.krakow.pl/bpp> (stan na kwiecień 2009).

Zgodnie z obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego obszaru Opatkowice–Zachód oraz obszaru Opatkowice–Wschód w Krakowie, procentowy udział w przeznaczeniu terenów w obu obszarach przedstawia się następująco:

- zabudowa mieszkaniowa – 56%;
- zabudowa usługowa – 18%;
- drogi – 11%;
- pozostałe tereny – 15%.

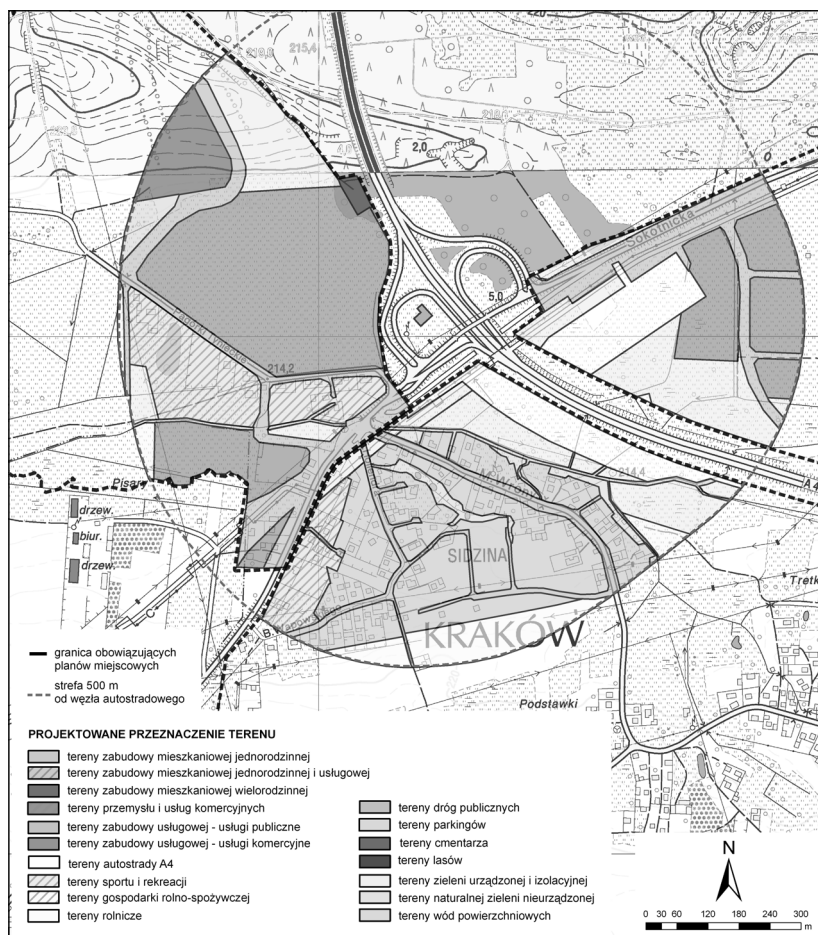


Rys. 4. Projektowane przeznaczenie terenu w Krakowie w zasięgu 500 m od Węzła Opatkowickiego autostrady A4

Źródło: opracowanie własne na podstawie obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego obszaru Opatkowice–Zachód oraz obszaru Opatkowice–Wschód w Krakowie; www.bip.krakow.pl.

Zgodnie z obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego obszaru Sidzina Północ oraz obszaru w rejonie ulic Skotnicka–Działowskiego, a także w oparciu o projekt planu miejscowego Tynec–Węzeł Sidzina w Krakowie, procentowy udział w przeznaczeniu terenów ww. obszarów przedstawia się następująco:

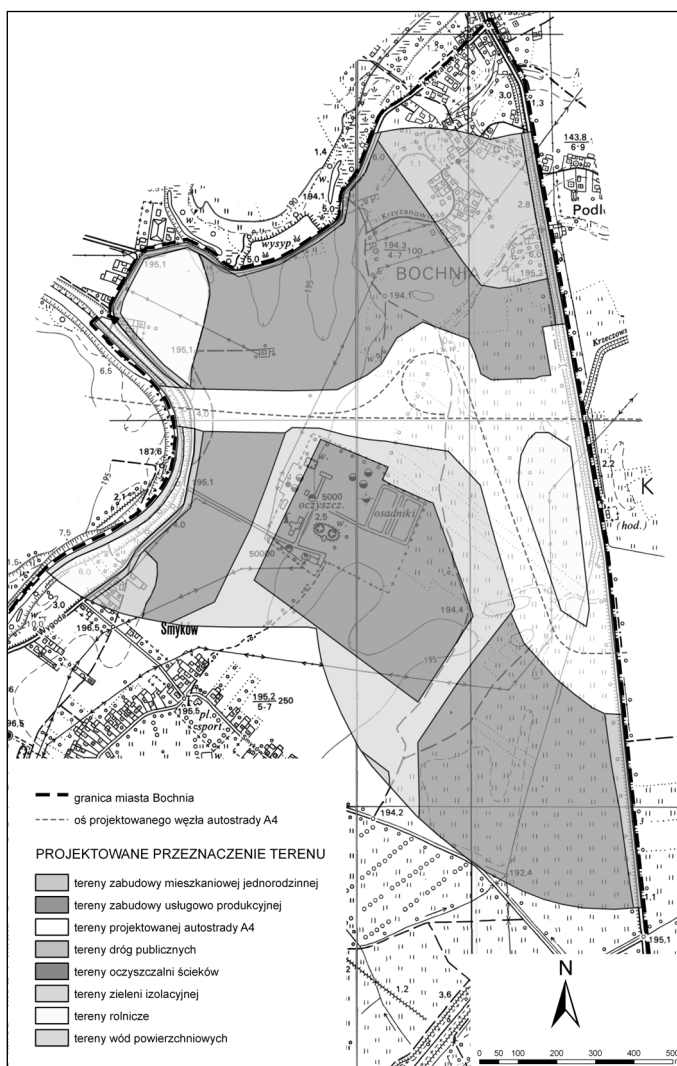
- zabudowa mieszkaniowa – 26%;
- zabudowa usługowa i produkcyjna – 25%;
- drogi – 23%;
- pozostałe tereny – 26 %.



Rys. 5. Projektowane przeznaczenie terenu w Krakowie w zasięgu 500 m od Węzła Sidzina autostrady A4

Źródło: opracowanie własne na podstawie obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego obszaru Sidzina Północ, obszaru w rejonie ulic Skotnicka–Działowskiego oraz projektu mpzp Tynec–Węzeł Sidzina (etap – wyłożenie do publicznego wglądu) w Krakowie; www.bip.krakow.pl.

Sąsiedztwo projektowanego węzła autostradowego w Bochni stanowią w większości tereny użytkowane rolniczo. Wśród terenów zainwestowanych dominuje zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna i zagrodowa. Projekt *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Miasta Bochnia* przewiduje istotny wzrost terenów inwestycyjnych, w szczególności pod rozwój zabudowy usługowej i produkcyjnej.



Rys. 6. Projektowane przeznaczenie terenu w mieście Bochnia, w zasięgu 500 m od linii rozgraniczających projektowanego węzła autostrady A4

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Miasta Bochnia*, Urząd Miejski w Bochni, 2002.

5. Podsumowanie

Przyspieszenie rozwoju gospodarczego kraju po przystąpieniu do Unii Europejskiej uruchomiło wiele nowych czynników, które będą miały istotny wpływ na przyszły wizerunek polskiej przestrzeni. Jednym z nich jest żywiołowy rozwój motoryzacji, sprzyjający wzrostowi mobilności mieszkańców, tak charakterystyczny dla gospodarki rynkowej.

Wzrost mobilności zmienił układ przestrzenny osadnictwa. Obrazem tych zmian są dynamicznie rozwijające się strefy podmiejskie, strefy przemysłowe sytuowane daleko poza terenami zurbanizowanymi, regionalne centra handlowe i wielkoobszarowe urządzenia rekreacyjne.

W Polsce jesteśmy na początku tych zmian. Wyraźną ich oznaką są m.in. obrazujące zainwestowaniem usługowym węzły autostradowe. Warto pamiętać, że będą one istotną częścią współczesnego modelu sieci osadniczej. Na kształt tego modelu w istotny sposób wpływać będą rozwój systemów transportowych i towarzyszący temu wzrost mobilności.

Bibliografia

- Benio M. i in. 1999. *Programowanie rozwoju regionalnego: poradnik dla samorządów województwa*. Małopolska Szkoła Administracji Publicznej AE w Krakowie. Kraków: Masy. ISBN 83-9109-451-0.
- Biuro Planowania Przestrzennego Urzędu Miasta Krakowa. *Aktywna mapa z planami obowiązującymi i sporządzanymi*. [on-line; dostęp: 2009-04-30]. Dostępny w Internecie: <http://planowanie.um.krakow.pl/bpp/>.
- Ekspertyzacja Projektu [2008] Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do roku 2033*. Warszawa, grudzień 2008.
- Plan Zagospodarowania [2003] Przestrzennego Województwa Małopolskiego*. [dokument pdf; dostęp: 2009-05-30]. Uchwała Nr XV/174/03 Sejmiku Województwa Małopolskiego z 22 grudnia 2003 r. Kraków: Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego. Departament Środowiska i Rozwoju Wsi. Dostępny w Internecie: www.malopolskie.pl/Planowanie/Plan.
- Projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru Tyniec–Węzeł Sidzina*. Etap – wyłożenie do publicznego wglądu 24.02.2009–24.03.2009.
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Miasta Bochnia*. 2002. Bochnia: Urząd Miejski w Bochni.
- Uchwała [2005] Nr XCIII/932/05 Rady Miasta Krakowa z dnia 9 listopada 2005 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru Opatkowice–Zachód w Krakowie. Dz. Urz. Woj. Małopolskiego z 6.01.2006 r., nr 2, poz. 18.
- Uchwała [2006] Nr CIII/1040/06 Rady Miasta Krakowa z dnia 1.03.2006 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru Opatkowice–Wschód w Krakowie. Dz. Urz. Woj. Małopolskiego z 14.07.2006 r., nr 407, poz. 2562.
- Uchwała [2006] Nr CXV/1192/06 Rady Miasta Krakowa z dnia 30.08.2006 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru Sidzina–Północ w Krakowie. Dz. Urz. Woj. Małopolskiego z 10.10.2006 r., nr 618, poz. 3821.
- Uchwała [2007] Nr XXVI/326/07 Rady Miasta Krakowa z dnia 7.11.2007 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru w rejonie ulic Skotnicka–Działowski w Krakowie. Dz. Urz. Woj. Małopolskiego z 16.12.2007 r., nr 963, poz. 6711.

Town and Country Planning and Forms of Land Development Situated Nearby the Motorway Interchanges

S u m m a r y: After admission of Poland to the European Union, thanks to used investments from UE resources, a number of developed lands has increased as well as forms of town and country planning has improved. The article describes some shortages in the road infrastructure of Poland and illustrates possibilities of development of suburban areas through construction of motorway interchanges, which thanks to their localization will offer new investment opportunities for companies and introduce changes into the town and country planning of the region. The article also includes quantity data describing road investments in the Małopolska district, including the A4 motorway of the Kraków–Tarnów section.

K e y w o r d s: town and country planning, land development, A4 motorway
