

Piotr Setkowicz

A-7@institute.pk.edu.pl

Zakład Rysunku, Malarstwa i Rzeźby, Wydział Architektury, Politechnika Krakowska

Znowu planujemy Kraków!

Yet Again We Are Planning Krakow!

Streszczenie

„Tu chcę żyć. Kraków 2030” – taki tytuł, mający podkreślić wybitnie pluralistyczny charakter, nosi uchwalona 7 lutego 2018 r. nowa Strategia Rozwoju Miasta. Równolegle, 24 stycznia 2018 r., zapadła decyzja o przystąpieniu do sporządzania drugiego z kluczowych dokumentów dotyczących polityki planistycznej metropolii – Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego. Inicjatywa ta, uprzedzająca wdrożenie postanowień Kodeksu urbanistyczno-budowlanego, podjęta w roku wyborczym (radnych i prezydenta miasta), budzić może liczne kontrowersje. Jaki obraz krakowskiej metropolii ma szansę zatryumfować?

Słowa kluczowe: Kraków, metropolia, rozwój inteligentny

Abstract

“This is where I want to live. Krakow 2030” – such is the title of the new City Development Strategy adopted on the 7th February 2018; the title is to underscore the highly pluralistic character of the new strategy. Nearly simultaneously (on the 24th January 2018) the Krakow City Council had reached a decision concerning its participation in the drawing up of the other key documents relating to the planning policy of the metropolis, namely: the new Study of the conditionings and directions in spatial planning. The latter initiative, which precedes the implementation of the resolutions of the Urban Building Code, undertaken in the election year (of both city councilors and city mayor), may arouse numerous controversies. What image of the Krakow metropolis will ultimately emerge?

Keywords: Krakow, metropolis, smart growth

1. WPROWADZENIE

Śmiałe wizje i plany z przeszłości walnie przyczyniły się do ukształtowania niepowtarzalnego obrazu współczesnego Krakowa. Już lokacja miasta na prawie magdeburskim w 1257 r. łączyła poszanowanie historii z potrzebami nowego ładu i rozwoju oraz dużą dozą autonomii dla powstającej gminy samorządowej, mającej „zgrupować ludzi z różnych stron świata”. Odpowiedzią na całkiem nowe wyzwania był Plan Regulacji Wielkiego Krakowa z 1910 r., na wskroś nowoczesny projekt urbanistyczny wyłoniony w drodze konkursu. Choć wiele jego założeń pozostało niezrealizowanych, okazał się dokumentem przełomowym, trwale wpływającym na obraz rozwijającego się miasta. Arbitralna decyzja z 1949 r. o budowie wielkiego kombinatu metalurgicznego w sąsiedztwie Krakowa zagroziła dalszemu harmonijnemu rozwojowi. Powstanie Nowej Huty brutalnie przekształciło centralny dotychczas układ urbanistyczny w pasmowy, pomimo pozorów funkcjonowania dwóch odrębnych organizmów miejskich w planach z lat 50. Już w latach 60. i 70. ubiegłego wieku zarysowały się tendencje do przekształcenia Krakowa w hierarchiczną strukturę, torując drogę współczesnej idei policentryczności. Plan opracowany w latach 80. pod kierunkiem prof. Zygmunta Ziobrowskiego zakładał powstrzymanie ekspansji terytorialnej, akcentując ideę miasta zwartej. Transformacja ustrojowa przywróciła poszanowanie prawa własności, kompetencje władz samorządowych i zasady gospodarki rynkowej. Postępującej demokratyzacji towarzyszyły niestety niekorzystne tendencje do deregulacji procesów kształtowania przestrzeni¹. Prace planistyczne, prowadzone w latach 90. i na początku nowego stulecia, stanowiły wyraz ciągłości i twórczego rozwijania wcześniejszych założeń. Starano się jednocześnie nadążyć za nabierającymi tempa żywiołowymi procesami urbanizacji².

2. OBOWIĄZUJĄCE STUDIUM

Kolejne znaczące zmiany perspektyw rozwojowych Krakowa, z faktem wstąpienia Polski do Unii Europejskiej (1.05.2004) na czele, przesądziły o rozpoczęciu prac nad obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego w 2008 r. Opracowanie miało być jedynie kolejną zmianą dokumentu z 2003 r., co zakładało utrzymanie wielu aspektów wcześniejszej wizji rozwoju. Jednocześnie władze samorządowe, środowisko krakowskich urbanistów i część mieszkańców oczekiwała czegoś więcej niż program mozolnego nadrabiania zapóźnień cywilizacyjnych. Wyzwania dla miasta stanowiły m.in.: niedoinwestowany od dziesięcioleci układ komunikacyjny, „eksplozja” zjawiska suburbanizacji, konieczność rewitalizacji terenów poprzemysłowych i zagospodarowania dawnej strefy ograniczonego użytkowania wokół nowohuckiego kombinatu czy gwałtowny rozwój centrum kultu przy Sanktuarium Bożego Miłosierdzia w Łagiewnikach. Towarzyszył im stały wzrost presji inwestycyjnej na terenie całego Krakowa, stawiający pod znakiem zapytania

szanse zapewnienia dostępu do podstawowych usług, obszarów rekreacji i terenów zielonych oraz perspektywy skutecznej ochrony krajobrazu kulturowego.

Prace nad Studium, prowadzone w latach 2008-2011 pod kierunkiem warszawskiego urbanisty Jana Macieja Chmielewskiego, nie przyniosły ostatecznych rozstrzygnięć. Szczególne kontrowersje wzbudziła, rozważana od półwiecza, kwestia budowy krakowskiego metra. Zdeklarowanymi zwolennikami tej idei okazała się część radnych i przedstawiciele środowiska naukowego. Z kolei zespół Chmielewskiego, bazując na analizach potoków ruchu pasażerskiego i prognozach rozwoju miasta w okresie kierunkowym (2030 r.), negował ekonomiczną zasadność budowy metra³. Kolejną zapalną kwestię stanowiła zabudowa wysokościowa. Jej pojawienie się w Krakowie kategorię domagała się grupa radnych i środowiska biznesowe w liście otwartym skierowanym do władz miasta.

W odpowiedzi na te postulaty Chmielewski zaproponował lokalizację grupy wieżowców w „śródmiejskim rejonie Zabłocia”, co spotkało się z miażdżącą krytyką krakowskiego środowiska urbanistów⁴.

Co znamienne, w opinii profesora Chmielewskiego propozycje kierowanego przez niego zespołu zostały odrzucone głównie w konsekwencji kampanii przed wyborami samorządowymi w 2011 r.⁵

Zadanie przejął „lokalny” zespół, „znający szczegółowo dylematy miasta”, pod kierunkiem wiceprezydent Krakowa Elżbiety Koterby i głównego architekta miasta prof. Andrzeja Wyżykowskiego. W obliczu narastającej krytyki, wywołanej brakiem szerszej debaty publicznej nad wizją Krakowa i postulatów wdrożenia otwartej procedury konkursowej, członkowie zespołu rozpoczęli od stworzenia sześciu indywidualnych koncepcji rozwoju miasta. Po raz kolejny największe różnice dotyczyły skali inwestycji transportowych. Propozycja, sygnowana przez wiceprezydent Koterbę, prof. Wyżykowskiego i Biuro Planowania Przestrzennego, zawierała dwie linie premetra. Koncepcja Stanisława Deńki wyróżniała się propozycją wprowadzenia usytuowanych na estakadach sieci kolejki monorail i gondolowej również w sąsiedztwie obszarów podlegających ochronie konserwatorskiej. Niezwykłym rozmachem i spójnością charakteryzowało się opracowanie zespołu prof. Zbigniewa Zuziaka, zakładające docelowo budowę kilku linii premetra, funkcjonujących w ramach misternej sieci powiązań z innymi środkami transportu zbiorowego i indywidualnego. Kontrowersje ponownie wzbudziła lokalizacja obiektów wysokich i wysokościowych, odzwierciedlająca podejście autorów opracowań do poszczególnych obszarów strategicznych. Romuald Loegler faworyzował „Airport City”, powiązane z lotniskiem w Balicach i odpowiedzialne za „internacjonalizację Krakowa”. Borysław Czarakczew lokalizował nowe subcentrum pomiędzy Starym Miastem a Nowa Hutą. Z kolei w propozycji Zbigniewa Zuziaka dominaty budynków wysokich i wysokościowych, wraz z charakterystycznymi obiektami historycznymi, miały tworzyć wyrafinowany „system landmarków”, powiązany osiami funkcjonalnymi i kompozycyjnymi.

Niestety, te i inne frapujące propozycje praktycznie nie zaistniały w świadomości ogółu krakowian ani nie stały się przedmiotem publicznej debaty.

Zagraniczni konsultanci, m.in. z Holandii, Paryża i Wiednia, wyrażali zdziwienie faktem, że większość wizji rozwoju Krakowa opiera się na założeniu, iż problem wzrostu transportu indywidualnego może zostać rozwiązany tylko dzięki kosztownym środkom transportu publicznego wyższego rzędu. Rekomendowali raczej równomierny rozwój linii tramwajowych oraz uprzywilejowanych połączeń autobusowych, na bieżąco dostosowywanych do zmieniających się potrzeb⁶. Kompromisową wersję Studium uchwalono 9 lipca 2014 r. Oprócz rozbudowy szybkiej kolei aglomeracyjnej oraz sieci połączeń tramwajowych i autobusowych, założono możliwość realizacji trzech linii metra jako „docelowo podstawowego środka transportu”. W strategicznym projekcie przekształcenia rejonu Płaszów-Rybitwy w „ważny ośrodek centrotwórczy, skupiający funkcje ponadlokalne i metropolitalne”, dopuszczono powstanie zabudowy wysokościowej mierzącej do 250 metrów⁷.

Należy zaznaczyć, że pomimo spełnienia wszelkich wymogów ustawowych i podjęcia dodatkowych inicjatyw przez planistów i władze samorządowe, wpływ czynnika partycypacji społecznej na kształt zmian Studium pozostał niewystarczający⁸. Odpowiedzialność za taki stan rzeczy spada również na mieszkańców Krakowa, zachowujących bierność lub niestusznie lekceważących wpływ zapisów w Studium na kształt miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego⁹.

3. NOWA STRATEGIA ROZWOJU KRAKOWA

Już 1 lipca 2013 r., przed uchwaleniem obowiązującej wersji Studium, przystąpiono do sporządzania drugiego z kluczowych dokumentów dotyczących polityki planistycznej – nowej Strategii Rozwoju Miasta. Jednym z pierwszych podjętych kroków było przeprowadzenie reprezentatywnego badania opinii publicznej. Uzyskane wyniki okazały się mieć niewiele wspólnego z wybujałymi ambicjami władarzy miasta, wizjami zrównoważonego rozwoju rozważanymi przez planistów i programowym czarnowidztwem miejskich aktywistów. Mieszkańcy Krakowa okazali się „dość zadowoleni” z warunków życia w mieście i zaprezentowali nadzwyczaj konserwatywne postawy. Zaangażowanie w kwestie „zagospodarowania i rozwoju miasta” zadeklarował tylko 1% respondentów. Niespodziewanie wysokie oceny zyskała komunikacja publiczna i wygoda pieszych. Możliwości przemieszczania się rowerami krakowianie uznali za zadowalające. Budowę metra i szybkiej kolei aglomeracyjnej jako „ważne wyzwanie dla Krakowa” wskazał 1% badanych! Połowa respondentów wysoko (sic!) oceniła również ilość i stan terenów zielonych i sportowo-rekreacyjnych.

Miażdżącej krytyce poddano natomiast warunki przemieszczania się samochodami i parkowania. Właśnie budowa dróg, obwodnic i parkingów okazała się w opinii krakowian najważniejsza. Wskazując pożądane kierunki rozwoju, mieszkańcy opowiedzieli się za... utrzymaniem statusu Krakowa jako „miasta kultury i sztuki”, a w następnej kolejności „turystyki” oraz „nauki”. Na ostatniej pozycji znalazły się „nowe technologie” oraz „biznes”¹⁰. Wpływ na tworzenie Strategii

miały też zapewne wyniki lokalnego referendum z 25 maja 2014 r., którego uczestnicy sprzeciwili się staraniom władz miejskich o współorganizowanie przez Kraków Zimowych Igrzysk Olimpijskich w 2022 r. Jednocześnie krakowianie poparli, zasugerowane im jednoznacznie, idee budowy ścieżek rowerowych, sieci miejskiego monitoringu wizyjnego oraz metra – przy 45% głosów sprzeciwu¹¹. Powszechny udział w powstawaniu Strategii zapewnić miały kolejne inicjatywy, jak przykładowo miejski hackaton „KrakHack” czy warsztaty *#patchwork 2030*.

Nowa Strategia Rozwoju Miasta „Tu chcę żyć. Kraków 2030” została uchwalona 7 lutego 2018 r. Trudno jednak oprzeć się wrażeniu, że jej zapisy stanowią często zaprzeczenie postulatów miejskiej społeczności, zebranych z wykorzystaniem szerokiego spektrum narzędzi partycypacji. Dotyczy to zwłaszcza powszechnych wymagań związanych z utrzymaniem i rozbudową sieci dróg kołowych dla potrzeb transportu indywidualnego. Oczekiwania te, choć trudne do spełnienia i jawnie sprzeczne z ideą zrównoważonego rozwoju, zasługują na baczniejszą uwagę. Z kolei przesadne faworyzowanie „innovacyjności”, „kreatywności” i „przedsiębiorczości” zdaje się sugerować nie tyle chęć aktywizacji ogółu mieszkańców, ile raczej zabieganie o nowych – swoistą gentryfikację na skalę ogólnomiejską. Strategia przedstawiana jest jako „plan uwzględniający przede wszystkim finansowanie ze środków własnych”, lecz załączone wyliczenia jednoznacznie dowodzą, że szanse jej realizacji opierają się głównie na możliwościach inwestycyjnych przedsiębiorstw prywatnych. Sytuacja ta grozi sprowadzeniem władz samorządowych do roli „zakładników” spełniających oczekiwania tego sektora. Niewątpliwą zaletę Strategii stanowi natomiast zawarty w niej mechanizm stałej ewaluacji. Debata publiczna ma być prowadzona „jako proces ciągły i otwarty”, a w dyskusji uczestniczyć będzie think tank – „ośrodek badań miejskich i metropolitarnych”¹².

W sposób nieunikniony, jeszcze przed zatwierdzeniem, nowa Strategia Rozwoju Miasta stała się przedmiotem kampanii samorządowej i doczekała się miana „rozszerzonej ulotki wyborczej prezydenta Majchrowskiego”¹³.

4. NOWE STUDIUM

Rada Miasta Krakowa podjęła uchwałę o przystąpieniu do sporządzania nowego Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego 24 stycznia 2018 r. Kontrowersyjną decyzję, wiązaną po raz kolejny z kampanią wyborczą do władz samorządowych, wsparły liczne, lecz raczej wątpliwe uzasadnienia. Pierwszą przesłanką do rozpoczęcia prac miały być propozycje zawarte w nowej Strategii. Kolejny powód stanowiło przyłączenie do Krakowa fragmentów gminy Kocmyrów-Luborzycza o powierzchni... 4,63 ha! Jako następną przyczynę wskazano stale rosnącą liczbę wniosków do obowiązującego Studium, dotyczących uwolnienia terenów pod zabudowę jednorodziną. Nowy dokument miałby pozwolić na „doprecyzowanie linii dzielącej tereny zainwestowania od terenów chronionych” na podstawie m.in. opracowanego „Atlasu pokrycia terenów i przewietrzania Krakowa”. Jednocześnie

podkreślono, że potrzeby terenowe pod zabudowę wielorodzinną i usługi są „zabezpieczone na właściwym poziomie”.

Za konieczne uznano również „ściślejsze powiązanie obszarów strategicznych” wyznaczonych w obowiązującym Studium oraz podsystemów sieci komunikacji miejskiej, zmierzające m.in. do powstania metra. Jako zasadniczą przyczynę wskazano jednak względy proceduralne. Pomimo ściśle ograniczonej planowanej liczby ingerencji w obowiązujący dokument, nie zostaną one uznane jedynie za jego „zmianę”. Nowe Studium ma wychodzić naprzeciw oczekiwaniom korektom legislacyjnym, przewidywanym w nowym Kodeksie urbanistyczno-budowlanym, które mogą stanowczo podnieść jego rangę.

Niewielu radnych gotowych jest natomiast otwarcie przyznać, że rozpoczęcie prac w ostatnim roku kadencji stanowi spełnienie ich wyborczych obietnic¹⁴.

5. PODSUMOWANIE

Obowiązująca unijna strategia gospodarcza „Europa 2020” promuje „zrównoważony, inteligentny i sprzyjający włączeniu społecznemu model rozwoju”¹⁵. Dokument ten czytelnie rozróżnia pojęcia zrównoważonego i inteligentnego rozwoju. „W modelu zrównoważonym władza, eksperci i społeczność lokalna mają różne uprawnienia w trakcie trwania procedury i nie są one równoważne. (...) Natomiast w przypadku stosowania zasady inteligentnego rozwoju (...) równoważni są wszyscy uczestnicy – stają się współtwórcami przestrzeni, dla której powstaje plan”¹⁶. Obowiązujące Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Krakowa uznać wypada za dokument „eksperski”, przynależny do modelu zrównoważonego rozwoju. Decyzja o potrzebie opracowania nowego Studium, w formule jeszcze szerszej współpracy z mieszkańcami, wpisuje się zatem w zalecany dla całej Unii proces budowania „demokracji użytkownika”. Niestety, w praktyce wdrażanie europejskiej zasady subsydiarności, tj. podejmowania decyzji na jak najniższym szczeblu, napotyka liczne trudności. Specyfika procesów rozwojowych polskich miast, a zwłaszcza postaw prezentowanych przez miejskie społeczności, stawia pod znakiem zapytania szanse natychmiastowej i pełnej adaptacji modelu inteligentnego rozwoju. „Podstawowe różnice między miastami polskimi a zachodnioeuropejskimi to inaczej interpretowana zasada subsydiarności, brak możliwości wprowadzenia czytelnej granicy urbanizacji w aglomeracjach oraz priorytet prawa własności nad dobrem wspólnym”¹⁷.

W polskich realiach mieszkańcy, samowolny aktywiści, samorząd (?) miejski, media, podmioty gospodarcze, władza państwowa (ustawodawcza i administracja rządowa) oraz eksperci starają się zyskać decydujący wpływ na proces kształtowania środowiska miejskiego. Procedury partycypacji społecznej bywają często ignorowane lub instrumentalizowane¹⁸. Prace nad nowym Studium dla Krakowa będą więc przede wszystkim swoistym testem kondycji społeczeństwa obywatelskiego i odzwierciedleniem kolejnych etapów zachodzących w Polsce procesów transformacji.

6. WNIOSKI

Niemiecki socjolog Ralf Dahrendorf, pisząc o transformacji ustrojowej, użył metafory trzech zegarów. W jego opinii ustanowienie nowego systemu politycznego może trwać sześć miesięcy, nowego ładu ekonomicznego sześć lat, natomiast na zmianę ludzkich podstaw i mentalności potrzeba aż 60 lat!¹⁹. Można zatem przyjąć tezę, że Polska znajduje się dopiero na półmetku procesu (od)budowy społeczeństwa obywatelskiego. Sytuacja ta rodzi pytanie o sens rozpoczynania prac nad kolejnym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Krakowa. Do optymizmu nie skłania z pewnością historia obowiązującego dokumentu, którego uchwalenie poprzedziło aż siedem (!) lat „epickich zmagień”. Kontrowersyjna decyzja znajduje jednak uzasadnienie nie tylko w przewidywanych zmianach legislacyjnych, potrzebie wdrażania egalitarnych praktyk w duchu smart governance czy realizacji wyborczych obietnic... Można bowiem zauważyć, że pomyślny rozwój Krakowa, umacniającego swoją pozycję w „sieci metropolii europejskich drugiego rzędu” o największych obecnie perspektywach rozwojowych, zachodzi gdzieś „pomiędzy” obszarami wyznaczonymi przez planistów. Przykładowo status „europejskiej stolicy firm outsourcingowych” miasto osiągnęło pomimo nikłej aktywności inwestycyjnej na obszarach uznanych za strategiczne.

Nowe studium jest Krakowowi potrzebne, lecz wznowienie dyskusji o kierunkach rozwoju okazać się może jednocześnie otwarciem przysłowiowej puszki Pandory. Już decyzja o podjęciu prac skutkuje odstąpieniem od sporządzania części planów miejscowych. Ograniczenie procedury do szybkiego wprowadzenia jedynie kilku przewidzianych zmian okazać się może praktycznie niemożliwe. Gotowości do debaty, deklarowanej przez uczestników „gry o miasto”, nie należy bowiem mylić ze skłonnością do kompromisu.

Znowu planujemy Kraków! To może potrwać...

PRZYPISY

- ¹ Z. Zuziak, *O tożsamości urbanistyki*, Politechnika Krakowska, Kraków 2008, s. 79–91.
- ² K. Trafas, *Plany i mapy Krakowa*, [w:] *Encyklopedia Krakowa*, A.H. Stachowski (red.), Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa–Kraków 2000, s. 758–765.
- ³ J.M. Chmielewski, *Kraków. Wyzwania rozwojowe polityki przestrzennej*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2013, s. 60; P. Setkowicz, *Lekkie metro?*, [w:] *Nowe idee w planowaniu rozwoju terytorialnego*, Monografia 550, Politechnika Krakowska, Kraków 2017, s. 139–161.
- ⁴ J.M. Chmielewski, *op. cit.*, s. 133; P. Setkowicz, *Budynki wysokie w Krakowie – debata bez pointy*, „Czasopismo Techniczne”, z. 3-A/2010, s. 195–202.
- ⁵ J.M. Chmielewski, *op. cit.*, s. 199–202.

- ⁶ P. Hałat, *Co z tym Krakowem?*, „Architektura & Biznes”, Nr 5/2012, s. 60-69; P. Setkowicz, *Lekkie metro...*, *op. cit.*; P. Setkowicz, *Budynki wysokie...*, *op. cit.*
- ⁷ https://www.bip.krakow.pl/?bip_id=1&mmi=48.
- ⁸ A. Brzosko-Seremak, Ł. Quirini-Popławski, *Konsultacje społeczne w tworzeniu wybranych dokumentów planistycznych na przykładzie Krakowa*, „Studia Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN”, Nr 161, Warszawa 2015, s. 448–458.
- ⁹ P. Setkowicz, *Kryzys zaufania. Partycypacja społeczna i podsycanie konfliktów w procesie kształtowania środowiska miejskiego na przykładzie Krakowa*, „Przeźródlenie – Urbanistyka – Architektura PUA”, Nr 2/2017, s. 341–352.
- ¹⁰ *Mieszkańcy Krakowa. Opinie na temat życia w mieście*, M. Fulbiszewska, E. Lesińska, Ł. Pytliński (red.), CEM Instytut Badań Rynku i Opinii Publicznej, Kraków 2013, *passim*.
- ¹¹ P. Setkowicz, *Lekkie metro...*, *op. cit.*
- ¹² <http://www.bip.krakow.pl/zalaczniki/dokumenty/n/201135/karta>.
- ¹³ A. Maciejowski, *Jak ma rozwinąć się Kraków do 2030 roku*, „Dziennik Polski” z dnia 6 grudnia 2017.
- ¹⁴ <http://www.bip.krakow.pl/zalaczniki/dokumenty/n/199609//karta>.
- ¹⁵ <http://www.mg.gov.pl/Bezpieczenstwo+gospodarcze/Stategia+Europa+2020>.
- ¹⁶ J. Bach-Głowińska, *Inteligentna przestrzeń. Trzeci wymiar innowacyjności*, Wolters Kluwer SA, Warszawa 2014, s. 40.
- ¹⁷ *Ibidem*, s. 28, 215.
- ¹⁸ P. Setkowicz, *Kryzys zaufania...*, *op. cit.*
- ¹⁹ R. Dahrendorf, *Rozważania nad rewolucją w Europie*, Niezależna Oficyna Wydawnicza NOWA, Warszawa 1991.

BIBLIOGRAFIA

- Bach-Głowińska J., *Inteligentna przestrzeń. Trzeci wymiar innowacyjności*, Wolters Kluwer SA, Warszawa 2014.
- Brzosko-Seremak A., Quirini-Popławski Ł., *Konsultacje społeczne w tworzeniu wybranych dokumentów planistycznych na przykładzie Krakowa*, „Studia Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN”, Nr 161, Warszawa 2015, s. 448-458.
- Chmielewski J.M., *Kraków. Wyzwania rozwojowe polityki przestrzennej*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2013.
- Dahrendorf R., *Rozważania nad rewolucją w Europie*, Niezależna Oficyna Wydawnicza NOWA, Warszawa 1991.
- Hałat P., *Co z tym Krakowem?*, „Architektura & Biznes”, Nr 5/2012, s. 60-69.
- Maciejowski A., *Jak ma rozwinąć się Kraków do 2030 roku*, „Dziennik Polski” z dnia 6 grudnia 2017.

- Mieszkańcy Krakowa. Opinie na temat życia w mieście*, M. Fulbiszewska, E. Lesińska, Ł. Pytliński (red.), CEM Instytut Badań Rynku i Opinii Publicznej, Kraków 2013.
- Setkowicz P., *Budynki wysokie w Krakowie – debata bez pointy*, „Czasopismo Techniczne”, z. 3-A/2010, s. 195–202.
- Setkowicz P., *Kryzys zaufania. Partycypacja społeczna i podsycanie konfliktów w procesie kształtowania środowiska miejskiego na przykładzie Krakowa*, „Przestrzeń – Urbanistyka – Architektura PUA”, Nr 2/2017, s. 341–352.
- Setkowicz P., *Lekkie metro?*, [w:] *Nowe idee w planowaniu rozwoju terytorialnego*, Monografia 550, Politechnika Krakowska, Kraków 2017, s. 139–161.
- Trafas K., *Plany i mapy Krakowa*, [w:] *Encyklopedia Krakowa*, A.H. Stachowski (red.), Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa–Kraków 2000, s. 758–765.
- Zuziak Z., *O tożsamości urbanistyki*, Politechnika Krakowska, Kraków 2008.
- https://www.bip.krakow.pl/?bip_id=1&mimi=48.
- <http://www.bip.krakow.pl/zalaczniki/dokumenty/n/201135/karta>.
- <http://www.bip.krakow.pl/zalaczniki/dokumenty/n/199609/karta>.
- <http://www.mg.gov.pl/Bezpieczeństwo+gospodarcze/Stategia+Europa+2020>.