

*Joanna Więclaw-Michniewska*

## TRANSPORT W KRAKOWSKIM OBSZARZE METROPOLITALNYM W OPINII PRZEDSTAWICIELI SAMORZĄDU LOKALNEGO

*Zarys treści:* Celem badań była identyfikacja postaw przedstawicieli samorządu terytorialnego na szczeblu lokalnym wobec zagadnień związanych z komunikacją, a poprzez to wskazanie roli Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego (KOM) w rozwiązywaniu problemów związanych z transportem. Na podstawie przeprowadzonych wywiadów stwierdzono, że zasadniczymi kryteriami, które różnicowały postrzeganie transportu w obrębie KOM, były ranga powiązań komunikacyjnych oraz skala, z którą wiązano to zagadnienie. Zróżnicowanie opinii respondentów na temat transportu w KOM pozwoliło na wyróżnienie trzech typów relacji: w skali lokalnej i regionalnej – które opierały się na konieczności zaspokajania codziennych potrzeb mieszkańców, oraz skali ponadregionalnej – która wiązała się z potrzebą podniesienia rangi całego obszaru metropolitalnego. Opinie przedstawicieli samorządu lokalnego nie wykazały zależności w układzie przestrzennym, bowiem nie odnotowano korelacji między przynależnością badanych gmin do określonych typów (identyfikowanych według postrzegania skali powiązań transportowych) a cechami charakterystycznymi poszczególnych gmin. Stwierdzono, iż rola Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego w rozwiązywaniu problemów związanych z transportem postrzegana jest jako ważna i oczywista, zarazem jednak odnotowano duży stopień polaryzacji postaw respondentów wobec tego zagadnienia.

*Słowa kluczowe:* transport, obszar metropolitalny, samorząd lokalny

*Key words:* transportation, metropolitan area, local government

We współczesnym świecie systemy komunikacyjne stanowią podstawę rozwoju społeczno-gospodarczego. Wzrastająca intensywność ruchliwości przestrzennej mieszkańców dużych regionów (np. obszarów metropolitalnych) wymusza niejako konieczność budowania coraz bardziej złożonych układów komunikacyjnych (Smętkowski i in. 2008). Komunikacja w obszarach metropolitalnych może być postrzegana w dwojaki sposób. Po pierwsze, jako czynnik wzmacniający potencjał ekonomiczny obszaru metropolitalnego, po drugie, jako czynnik integrujący ośrodek metropoli-

talny z poszczególnymi fragmentami danego obszaru. Mimo iż aktualne koncepcje rozwoju społeczno-ekonomicznego państw europejskich opierają się zazwyczaj na konieczności podnoszenia innowacyjności gospodarki i poziomu wiedzy (Wdowiarz-Bilska 2008), „tradycyjna” infrastruktura, zwłaszcza transportowa, pozostaje nadal osiłą procesów rozwojowych. W Polsce badania dotyczące roli komunikacji w regionie metropolitalnym mają różny kontekst. Odnoszą się m.in. do jej znaczenia w procesie wyznaczania obszaru metropolitalnego, gdzie ranga komunikacji traktowana jest jako jedno z kryteriów delimitacyjnych (Markowski, Marszał 2006). Podnoszą także problem transformacji niewielkich jednostek osadniczych w aspekcie rozwoju infrastruktury drogowej obszaru metropolitalnego (Linkowska 2005) lub koncepcji przekształceń struktury przestrzennej i systemu transportu w znacznie większej skali – dwóch regionów metropolitalnych (Ogrodnik 2008), a także roli sieci transportowej regionów systemie krajowym i międzynarodowym, przy uwzględnieniu poziomu powiązań wewnątrzregionalnych (Kozanecka i in. 2000–2001).

Celem niniejszych badań była identyfikacja postaw przedstawicieli samorządu terytorialnego na szczeblu lokalnym wobec zagadnień związanych z komunikacją, a poprzez to określenie roli Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego (KOM) w rozwiązywaniu problemów związanych z transportem. Transport rozumiany jest w niniejszym artykule jako możliwość przemieszczania się w Krakowskim Obszarze Metropolitalnym oraz jako szeroko pojmowana dostępność komunikacyjna obszaru poszczególnych gmin (zarówno z punktu widzenia dojazdu do Krakowa, jak i powiązania ze szlakami komunikacyjnymi wyższego rzędu). Obszarem rozważań objęty został Krakowski Obszar Metropolitalny, którego zasięg przestrzenny wyznaczył Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego, przyjęty uchwałą nr XV/174/03, podjętą przez Sejmik Województwa Małopolskiego w dniu 22 grudnia 2003 roku ([www.malopolskie.pl](http://www.malopolskie.pl)). Gminy współtworzące KOM zostały do tego zaproszone, a ich wybór nastąpił w oparciu o założone w planie mierniki, które predysponowały dane gminy do włączenia ich w obręb KOM. Liczba gmin stanowiących KOM wynosi obecnie 51 – ich przedstawiciele podpisali odpowiednie porozumienie, zgłaszając tym samym akces do obszaru metropolitalnego. Gminy te opasają ośrodek metropolitalny kręgiem o nieregularnym kształcie, najdalej sięgają zaś do około 50 km od centrum aglomeracji krakowskiej. Uwzględniając odmienne cechy środowiska geograficznego poszczególnych części KOM oraz z uwagi na różne uwarunkowania społeczne i gospodarcze charakteryzujące określone fragmenty KOM, wyznaczono w nim trzy strefy przyrodniczo-ekonomiczne: północną, środkową oraz południową. Gminy strefy północnej należą zasadniczo do wyżynnej części województwa małopolskiego, natomiast strefy południowej – do podgórskiej i górskiej. Natomiast gminy objęte strefą środkową oraz bezpośrednio przylegające do Krakowa w większości (wyjątek stanowi gmina Igołomia-Wawrzeńczyce) należą do obszaru integracji przestrzennej z ośrodkiem metropolitalnym, wyznaczonego zasięgiem strefy podmiejskiej Krakowa.

Z badań, których wyniki prezentowane są w niniejszym artykule, rozmyślnie wyłączono Kraków, który jest siedzibą władz metropolii i regionu. Ponadto to właśnie władze miasta zainicjowały prace nad organizacją obszaru metropolitalnego, stąd też opinie tu wyrażane mogą mieć inną perspektywę niż we wszystkich pozostałych

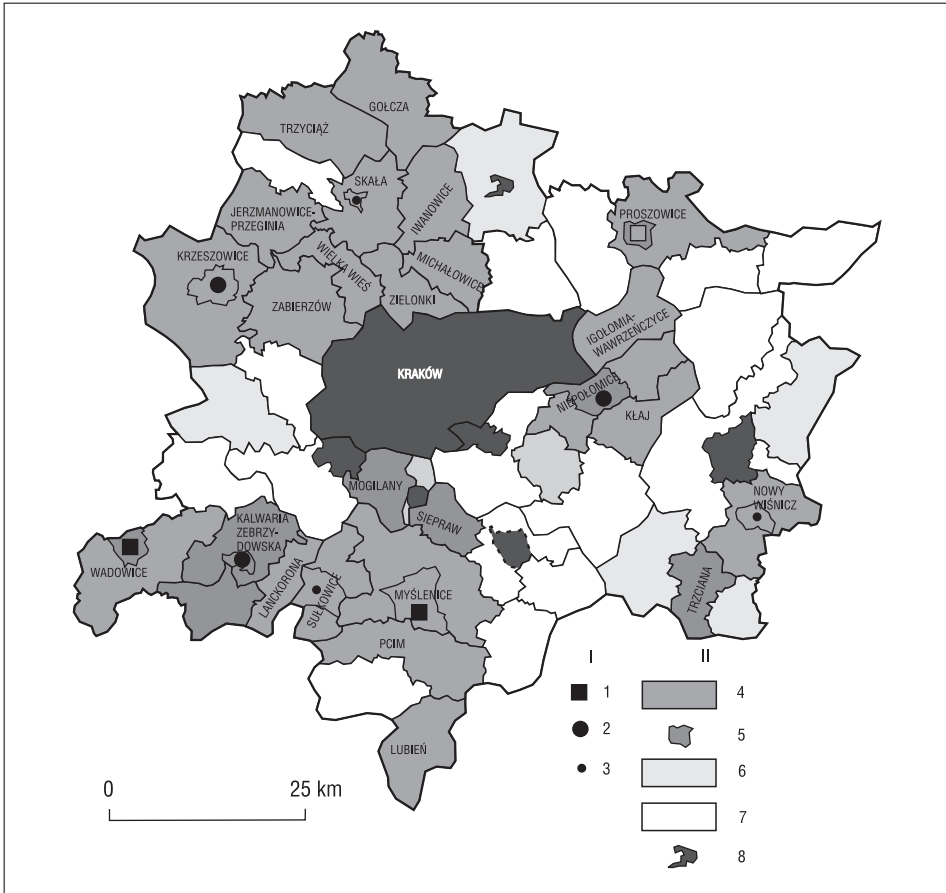
jednostkach KOM. Zbiór gmin objętych badaniami wyznaczony został w oparciu o cztery kryteria, uwzględniające zróżnicowanie poszczególnych gmin KOM. Reprezentatywność zbioru zapewniły:

- 1) odległość od centrum obszaru metropolitalnego,
- 2) przynależność do odmiennej strefy przyrodniczo-ekonomicznej oraz strefy podmiejskiej,
- 3) status gminy (typ miejsko-wiejski lub wiejski),
- 4) hierarchia miast – w podziale na ośrodki lokalne i ponadlokalne I i II stopnia.

Efektom prac wstępnych był wybór 33 gmin, z których 26 objęło badaniami (52% ogółu gmin). Kolejne 7 jednostek nie zostało włączonych do badań z uwagi na zdecydowany brak zgody na przeprowadzenie wywiadu (2 gminy), w 5 następnym gminach wywiad był z różnych względów niemożliwy (ryc. 1). Podstawową metodę badawczą stanowił wywiad zogniskowany. Ważnym suplementem uzyskanych w ten sposób informacji był kwestionariusz (wypełniany w trakcie wywiadu). Wywiady przeprowadzone były w większości z burmistrzami miast lub wójtami gmin, w kilku zaledwie przypadkach z innymi przedstawicielami samorządu lokalnego.

Aktualny stan systemu komunikacyjnego KOM, uwzględniający najważniejsze ciągi komunikacyjne: autostradę, drogi klasy krajowej i wojewódzkiej, linie kolejowe oraz port lotniczy, zobrazowany został na ryc. 2. Krakowski Obszar Metropolitalny dysponował ogólnie dość gęstą siecią dróg kołowych, jednak na 9 dróg krajowych biegnących przez obszar KOM przypadało zaledwie kilkanaście procent, łączna ich długość wynosiła ok. 320 km, z czego dróg dwujezdniowych istniało niecałe 30 km (*Drogi...* 2005). Niezbyt pozytywnie rysowała się ocena ich stanu – 44% dróg krajowych cechowało się niezadowolającym i złym stanem. Rola wymienionych powyżej dróg jest niezwykle istotna w systemie transportowym KOM, z uwagi na fakt, że były to trasy cechujące się w roku 2000 największym natężeniem ruchu, rzędu 20–30 tys. pojazdów na dobę (zwłaszcza nr 4, 7 i 94), a prognoza ruchu na 2013 r. zakładała znaczny wzrost natężenia ruchu pojazdów (*Drogi...* 2005, *Komunikacja...* 2005). Sieć kolejowa obsługiwała połączenia w ruchu dalekobieżnym, regionalnym i aglomeracyjnym, a dobrym rozwiązaniem w kontekście potrzeb komunikacyjnych KOM byłoby lepsze dostosowanie układu kolejowego do obsługi strefy podmiejskiej i Krakowa (*Rola...* 2005). Silnym atutem komunikacyjnym KOM, nie tylko z punktu widzenia szans rozwoju metropolii, lecz także innych gmin obszaru metropolitalnego, jest obecność regionalnego portu lotniczego w Balicach. Szeroki program inwestycyjny, umożliwiający wzrost liczby połączeń i przewozów obejmował modernizację infrastruktury portu lotniczego oraz poprawę połączenia z drogami (wojewódzką 774, ekspresową 7 i autostradą), co wydatnie mogłoby wzmocnić znaczenie Balic w systemie transportowym regionu (*Perspektywy...* 2005).

Z punktu widzenia zaspokajania potrzeb mieszkańców, inwestorów, turystów i innych użytkowników przestrzeni KOM najważniejsze wydają się projekty działań służących poprawieniu zdolności transportowych systemu komunikacyjnego w obszarze metropolitalnym (ryc. 3). Proponowane ulepszenie warunków transportowych w postaci przebudowy, wymiany nawierzchni, modernizacji itp., ograniczane było dostępnymi środkami finansowymi i możliwościami organizacyjnymi władz poszczególnych



Ryc. 1. Badane gminy Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego

Figure 1. Municipalities under investigation in Cracow's Metropolitan Area

Objaśnienia: 1. ośrodki ponadlokalne I stopnia, 2. ośrodki ponadlokalne II stopnia, 3. ośrodki lokalne, 4. gminy objęte badaniami, 5. miasto - siedziba gminy, 6. gminy proponowane do objęcia badaniami, 7. pozostałe gminy, 8. inne miasta

Explanations: 1. I level – subregional municipalities, 2. II level – subregional municipalities, 3. local municipalities, 4. municipalities under investigation, 5. town – municipality seat, 6. municipalities proposed for investigation, 7. other municipalities, 8. other towns.

Źródło: opracowanie własne

Source: author's own elaboration

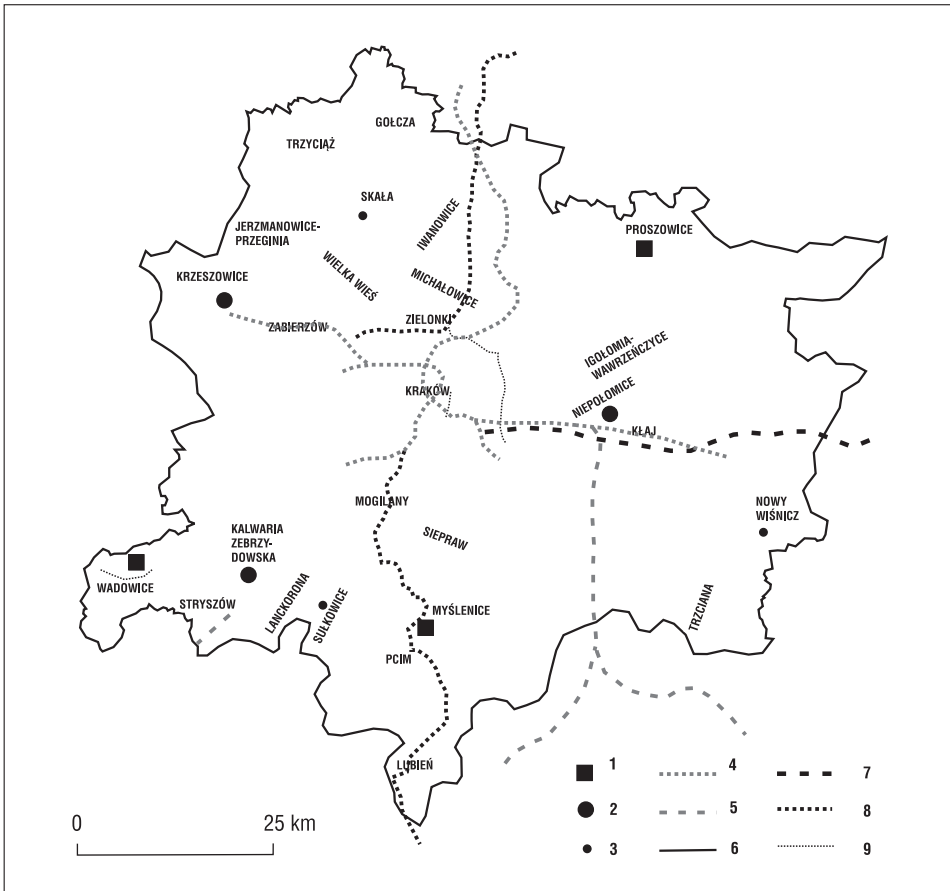


Ryc. 2. Główne trasy komunikacyjne Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego  
 Figure 2. Main transportation routes in Cracow's Metropolitan Area

Objaśnienia: 1. ośrodki ponadlokalne I stopnia, 2. ośrodki ponadlokalne II stopnia, 3. ośrodki lokalne, 4. port lotniczy, 5. linie kolejowe, 6. granica KOM, 7. autostrada, 8. droga krajowa, 9. droga wojewódzka  
 Explanations: 1. I level – subregional municipalities, 2. II level – subregional municipalities, 3. local municipalities, 4. airport, 5. railway lines, 6. Cracow's Metropolitan Area boundary, 7. motorway, 8. other towns

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Komunikacja...* 2005, [www.gddkia.gov.pl](http://www.gddkia.gov.pl)

Source: author's own elaboration



Ryc. 3. Proponowane i planowane nowe szlaki komunikacyjne Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego

Figure 3. Suggested and planned new transportation routes in Cracow's Metropolitan Area

Objaśnienia: 1. ośrodki ponadlokalne I stopnia, 2. ośrodki ponadlokalne II stopnia, 3. ośrodki lokalne, 4. Szybka Kolej Aglomeracyjna (SKA), 5. linie kolejowe inne, 6. granica KOM-u, 7. autostrada, 8. droga ekspresowa, 9. droga wojewódzka

Explanations: 1. I level – subregional municipalities, 2. II level – subregional municipalities, 3. local municipalities, 4. Metro Fast Train (SKA), 5. other railway lines, 6. Cracow's Metropolitan Area boundary, 7. motorway, 8. highway, 9. regional road

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Rola... 2005, www.gddkia.gov.pl

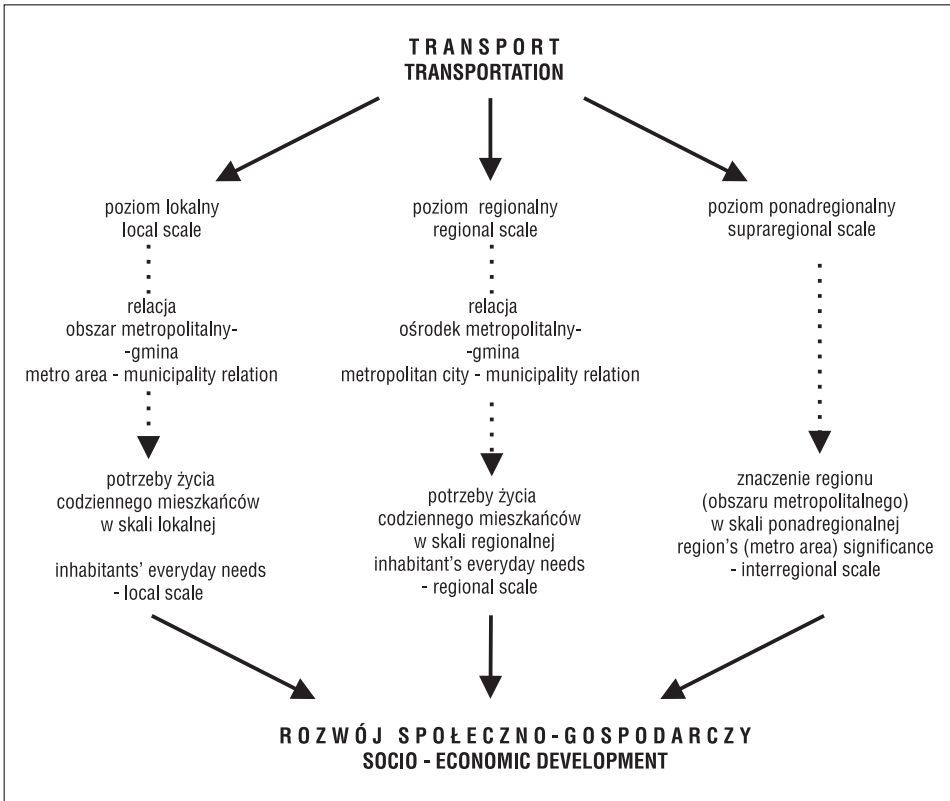
Source: author's own elaboration based on: Rola... 2005, www.gddkia.gov.pl

rodzajów sieci komunikacyjnych. Uwzględniając owe przewidywane liczne działania naprawcze, w planie zagospodarowania przestrzennego generalnie przyjęto za cel nadrzędny *dobrze rozwinięty system transportowy pod względem technicznym, przestrzennym, gospodarczym, społecznym i środowiskowym*, a uzyskaniu tego służyć mają projekty w zakresie transportu określone jako:

- 1) modernizacja i przebudowa układu dróg głównych, w tym dróg dojazdowych do przejść granicznych,
- 2) przebudowa regionalnego systemu transportu zbiorowego, w tym optymalne wykorzystanie infrastruktury kolejowej poprzez tworzenie centrów logistycznych,
- 3) podwyższenie standardu kolejowych przewozów pasażerskich, powiązanie ruchu kolejowego z systemem szlaków kulturowych i turystycznych,
- 4) rozwój transportu lotniczego,
- 5) ożywienie transportu wodnego na odcinku górnej Wisły (*Komunikacja... 2005*).

Nowe interesujące możliwości rysują się zwłaszcza w odniesieniu do kolei. Znaczenie połączeń kolejowych – niezbyt gęstych i cechujących się raczej słabym wizerunkiem w oczach jej użytkowników – było niezbyt doceniane, jednak wprowadzenie w życie idei Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej (SKA) z pewnością mogłoby zmienić postrzeganie tego środka transportu (ryc. 3). Umożliwiłoby to nie tylko systemowe powiązanie kolei z pozostałymi środkami transportu w KOM, ale także stworzyło alternatywę dla licznej rzeszy użytkowników dróg.

W trakcie wywiadów przeprowadzonych z przedstawicielami samorządu lokalnego gmin KOM problem komunikacji był najczęściej przywoływany spośród wszystkich innych zagadnień dotyczących aktualnego i przyszłego funkcjonowania obszaru metropolitalnego. Komunikacji poświęcono dużo uwagi, przy czym kwestia ta poruszana była w bardzo szerokim kontekście, a różnorodne podejście do niej wyraźnie uwidacznia, jak odmiennie była ona postrzegana przez przedstawicieli poszczególnych gmin. Z analizy wypowiedzi respondentów wynika, że podstawowymi kryteriami różniącymi podejście do zagadnienia transportu w obrębie Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego były ranga powiązań komunikacyjnych oraz skala, w której ujmowane było to zagadnienie. Odmienne nastawienie przedstawicieli samorządu lokalnego i wynikająca z tego ich opinia na temat transportu w KOM wiązała się ze zróżnicowaniem wyobrażenia rodzaju relacji łączących się z omawianą problematyką. Wyróżnić można trzy podejścia, z których dwa opierały się na konieczności zaspokajania codziennych potrzeb mieszkańców, natomiast trzecie akcentowało raczej potrzebę wzmocnienia rangi całego obszaru metropolitalnego (ryc. 4). Warto podkreślić, że niezależnie od skali, w jakiej postrzegane były zagadnienia komunikacyjne, transport jawił się zawsze jako jeden z podstawowych czynników umożliwiających rozwój społeczno-gospodarczy danego obszaru. Percepcja problemów dotyczących transportu w KOM przez pryzmat wielkości skali, w jakiej powinny być one rozpatrywane i rozwiązywane, koresponduje w pewnym stopniu z typami badanych gmin wyróżnionymi według rodzaju identyfikacji obszaru metropolitalnego (Więclaw-Michniewska 2009), reprezentującymi *roszczeniową, funkcjonalną* lub *obojętną* postawę wobec KOM. Funkcjonowanie Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego ujmowane było w poszczególnych typach gmin w trojaki sposób: a) jako wsparcie gminy w realizacji zadań o charakterze



Ryc. 4. Schemat postrzegania problematyki transportowej przez przedstawicieli samorządu lokalnego gmin Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego

Figure 4. Transportation problems as perceived by subregional government representatives from Cracow's Metropolitan Area municipalities

*Źródło:* opracowanie własne  
*Source:* author's own elaboration

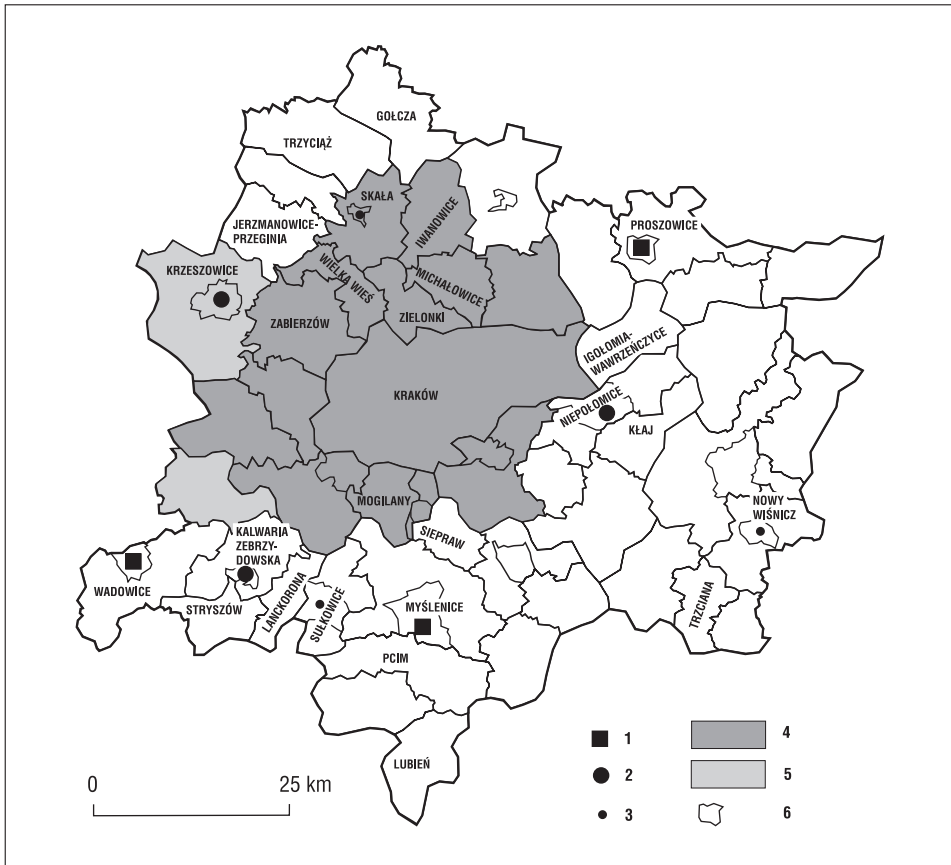
lokalnym, b) jako struktura mająca na celu rozwój funkcji metropolitalnych Krakowa, a przez to wzmocnienie konkurencyjności i rozwoju całości obszaru utożsamianego z KOM lub c) jako struktura istniejąca aktualnie wyłącznie w wymiarze ideowym, bez oddziaływania praktycznego.

Klasyfikując na potrzeby niniejszego artykułu wypowiedzi respondentów, wyróżniono kilka bloków dotyczących omawianego tematu w różnej skali, w które można wpisać opinie reprezentantów poszczególnych gmin na temat roli KOM w zakresie komunikacji. Nie były to oceny jednoznaczne (głównie ze względu na rozległość problemów wiążących się z kwestią transportu), stąd też blisko 1/3 badanych gmin została



przyporządkowana do dwu wyróżnionych skal. Do pierwszego segmentu przyporządkowano te dotyczące działań w skali lokalnej. W związku z deklaracją przystąpienia do KOM oczekiwano, że organizacja ta pozwoli na uzyskanie konkretnych środków finansowych, które umożliwiłyby podniesienie standardów gminnych w zakresie komunikacji, zarówno w sensie ilościowym, jak i jakościowym. Zakładano np. aktywne działania KOM na rzecz poprawy stanu dróg gminnych lub dofinansowania do komunikacji w gminie, najczęściej w postaci dostępu (choćby proporcjonalnego) do funduszy unijnych przeznaczonych na rozwój obszaru metropolitalnego. Niezadowolone budżety zwłaszcza fakt przeznaczania owych środków na inwestycje (nawet o wysokiej randze) realizowane wyłącznie w Krakowie, podkreślano jednocześnie brak związku np. poprawy płynności ruchu w obszarze metropolii z potrzebami mieszkańców gmin KOM. Liczba gmin, których przedstawiciele wyraźnie artykułowali rozczarowanie związane z brakiem wymiernych korzyści płynących z faktu przynależności do KOM, sięgała 30%. Dalsze 10% respondentów również wyraziło niezadowolone z dotychczasowej działalności KOM w tym zakresie, dostrzegając jednak zarazem znaczenie powiązań komunikacyjnych danej gminy z Krakowem, zwłaszcza w kontekście postępującego procesu suburbanizacji.

Zdecydowana większość przedstawicieli władz samorządowych badanych gmin (prawie 3/4 respondentów) odnosiła się jednak do problemów transportu w KOM, ujmując je w szerszej, czyli regionalnej lub ponadregionalnej skali. Dominujący rodzaj postrzegania – ponad połowa wypowiedzi rozmówców – wiązała się z kwestiami powiązań integrujących obszar danej gminy z metropolią. Należy tu wyróżnić dwie zasadnicze grupy obejmujące wszystkie wypowiedzi. W pierwszej z nich odwoływano się głównie do zagadnienia komunikacji zbiorowej w KOM, w drugiej natomiast podnoszono kwestię dostępności komunikacyjnej – przede wszystkim w relacji Kraków–dana gmina. Komunikacja zbiorowa uznana została za jeden z głównych warunków wpływających na możliwości (szanse) sprawnego funkcjonowania obszaru metropolitalnego. Z zasięgiem tego rodzaju komunikacji utożsamiano nawet samo pojęcie KOM (ryc. 5). W myśl założenia, iż stopień powiązań metropolitalnych wyznacza stopień skomunikowania danej gminy z Krakowem, traktowano komunikację aglomeracyjną jako załączek faktycznego KOM. Było to zresztą zgodne z opinią części przedstawicieli samorządu lokalnego, że strefa podmiejska stanowi „obszar możliwy do wprowadzenia w pełni funkcjonalnego obszaru metropolitalnego” (Więclaw-Michniewska 2009). Odmienne obraz KOM i znaczenia połączeń identyfikowanych jako komunikacja aglomeracyjna rysował się jednak u dość znacznego odsetka respondentów. Organizacja takiej komunikacji zbiorowej (działająca w ramach porozumień między gminą Kraków a zainteresowanymi gminami) była podyktowana głównie względami ekonomicznymi (opłacalność), kalkulowanymi przy uwzględnieniu odległości danej gminy od centrum metropolii oraz potrzebami mieszkańców. Nie można zatem przypisywać „biletowi aglomeracyjnemu” nadmiernej rangi w kreowaniu wizerunku KOM, ponieważ były to działania, które nie miały wymiaru metropolitalnego. Druga część wypowiedzi dotyczących zagadnienia transportu w KOM przypisanego do skali regionalnej, obejmowała stwierdzenia podkreślające ważną rolę relacji między Krakowem a daną gminą. Można je sprowadzić do zasadniczej myśli, iż głównym zadaniem KOM w zakresie



Ryc. 5. Zasięg komunikacji aglomeracyjnej w Krakowskim Obszarze Metropolitalnym  
Figure 5. The range of metropolitan transportation within Cracow's Metropolitan Area

Objaśnienia: 1. ośrodki ponadlokalne I stopnia, 2. ośrodki ponadlokalne II stopnia, 3. ośrodki lokalne, 4. gminy objęte komunikacją aglomeracyjną, 5. gminy z komunikacją MPK, 6. miasto - siedziba gminy  
Explanations: 1. I level – subregional municipalities, 2. II level – subregional municipalities, 3. local municipalities, 4. municipalities within metro area transportation, 5. municipalities served by Cracow's city buses, 6. Cracow's Metropolitan Area boundary, 6. town – municipality seat

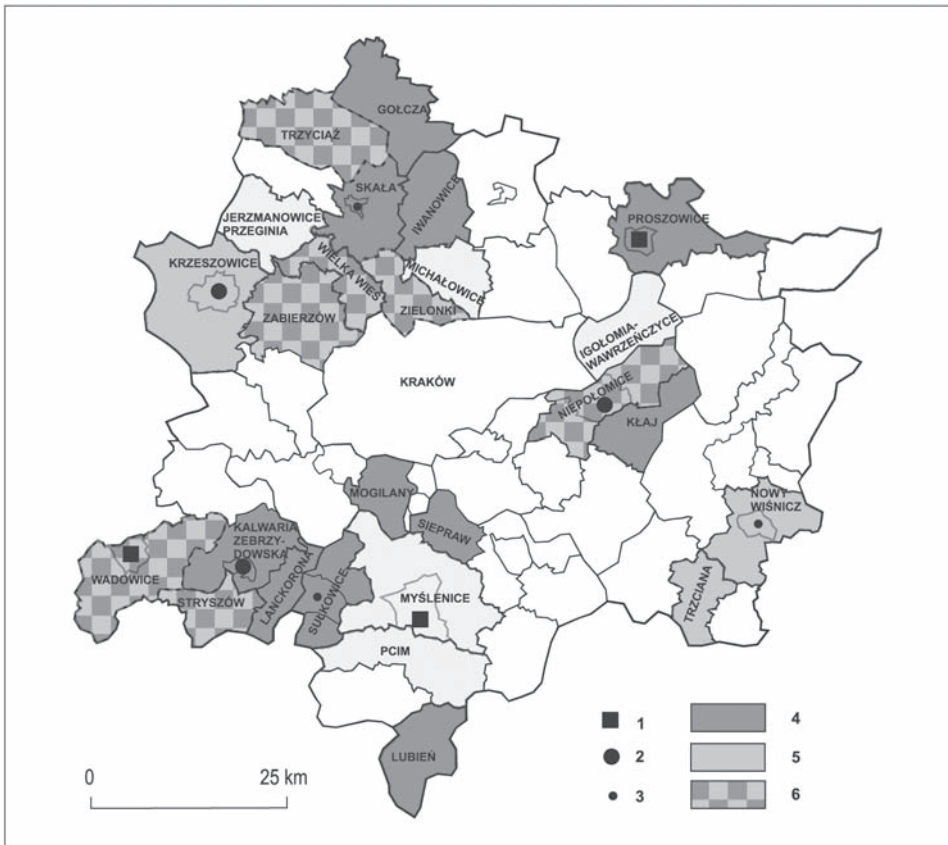
Źródło: opracowanie własne na podstawie: [www.mpk.krakow.pl](http://www.mpk.krakow.pl), [www.zikit.krakow.pl](http://www.zikit.krakow.pl)  
Source: author's elaboration based on [www.mpk.krakow.pl](http://www.mpk.krakow.pl), [www.zikit.krakow.pl](http://www.zikit.krakow.pl)

komunikacji powinno się stać stworzenie sprawnego systemu rozprawdzającego ruch do/z aglomeracji krakowskiej. Poprawność działania sieci komunikacyjnej wyraziłaby się zaś najpełniej przy uwzględnieniu wszystkich gmin współtworzących obszar metropolitalny, niezależnie od ich odległości od centrum. Akcentowano potrzebę nie tylko

modernizacji układu drogowego, ale także (zwłaszcza w gminach położonych na wschód od Krakowa) wprowadzenie zintegrowanego systemu drogowo-kolejowego lub Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej. Należy tu podkreślić, że ułatwienie dojazdu do Krakowa wiąże się z wieloma aspektami życia mieszkańców badanych gmin. Na pierwszy plan wysuwa się nasilający się proces suburbanizacji, wyrażający się w napływie mieszkańców, którzy pozostają w silnych związkach z Krakowem, w związku z czym uwarunkowania transportowe (komunikacji indywidualnej i zbiorowej) odgrywają znaczącą rolę. Zaobserwowano ów proces w większości badanych gmin, aczkolwiek w różnych wymiarach: od bardzo intensywnego do przewidywanego w okresie najbliższej bądź następnej dekady. Nie mniej ważna była konieczność zaspokajania potrzeb społeczności lokalnych w dziedzinach, które reprezentowane są przez szeroką gamę placówek i instytucji zlokalizowanych w Krakowie. Ponadto duża część władarzy badanych gmin dobitnie podkreślała korzyści, jakie płynęłyby ze wzrostu liczby turystów – zarówno mieszkańców Krakowa, jak i turystów „przekierowywanych” z metropolii – możliwe to byłoby zaś po ulepszeniu dostępności komunikacyjnej obszaru danej gminy.

Zaledwie 15% respondentów w ogóle nie odniosło się do skali regionalnej, dostrzegając celowość funkcjonowania struktur metropolitalnych wyłącznie na poziomie ponadregionalnym. Zdaniem tej grupy rozmówców powinna zostać stworzona spójna koncepcja polityki transportowej obejmująca sieci lub układy komunikacyjne odnoszące się do powiązań w skali ponadregionalnej. Funkcjonowania obszaru metropolitalnego nie należy natomiast absolutnie sprowadzać do rozwiązywania problemów lokalnych – to powinno stanowić wyłącznie domenę władz lokalnych i pozostawać w ich gestii. Według znacznie liczniejszej grupy respondentów (ok. 40%) działania w ramach KOM, które przyniosłyby bezpośredni efekt w postaci wzmocnienia pozycji Krakowa (ściśle rozwoju jego funkcji metropolitalnych), w skali Polski przełożyłyby się pośrednio na korzyści możliwe do uzyskania przez pozostałe gminy obszaru metropolitalnego. Wyrażano mocne przekonanie, że przedsięwzięcia realizowane pod egidą KOM, nawet gdy głównym beneficjentem jest Kraków lub gminy położone najbliżej niego, mogą istotnie wpłynąć na sytuację społeczno-gospodarczą pozostałych gmin. Sieci komunikacyjne o znaczeniu ponadregionalnym mogą bowiem spełniać rolę zarówno integrującą, jak i aktywizującą rozwój ekonomiczny całego regionu, czyli obszaru metropolitalnego.

Przytoczone powyżej opinie przedstawiciele samorządu lokalnego nie wykazują zależności w układzie przestrzennym (ryc. 6). Nie stwierdzono korelacji między przynależnością badanych gmin do określonych grup (uporządkowanych według postrzegania skali powiązań transportowych) a cechami je wyróżniającymi (odległość od centrum metropolii, charakter miejski bądź wiejski, obecność ośrodków ponadlokalnych, uwarunkowania przyrodniczo-ekonomiczne). Istotna rola Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego w rozwiązywaniu problemów związanych z transportem wydaje się oczywista, jednak odnotowano wobec tego zagadnienia bardzo szeroki wachlarz postaw prezentowanych przez respondentów. Skłania to do wniosku, że postrzeganie transportu w obrębie Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego zależy od ukształtowanych indywidualnie poglądów przedstawiciele władz samorządowych odnośnie problematyki związanej z KOM. Odnotowano przy tym zupełnie przeciw-



Ryc. 6. Postrzeganie problematyki transportowej w badanych gminach Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego

Figure 6. The perception of transportation problems among Cracow's Metropolitan Area municipalities

Objaśnienia: 1. ośrodki ponadlokalne I stopnia, 2. ośrodki ponadlokalne II stopnia, 3. ośrodki lokalne, 4. lokalna skala powiązań, 5. regionalna skala powiązań, 6. ponadregionalna skala powiązań

Explanations: 1. I level – subregional municipalities, 2. II level – subregional municipalities, 3. local municipalities, 4. local scale linkages, 5. regional scale linkages, 6. interregional scale linkages

Źródło: opracowanie własne

Source: author's own elaboration

stawne przekonania i opinie, zwłaszcza w zakresie priorytetów inwestycyjnych oraz sposobu wydatkowania funduszy przeznaczonych na realizację zadań z zakresu komunikacji. Świadczyć to może o tym, że dla prawidłowego funkcjonowania obszaru metropolitalnego potrzebne jest wprowadzenie ustaleń prawnych, najlepiej w postaci

odpowiedniej ustawy. Przy wielości poglądów – zarówno co do istoty funkcjonowania obszaru metropolitalnego, jak i co do celowości podejmowania konkretnych przedsięwzięć – trudno jest bezkonfliktowo i racjonalnie wypracować poprawne rozwiązania w wymiarze metropolitalnym.

## Literatura

- Drogi krajowe na obszarze „Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego”*, 2005, III Forum Gmin Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego, 17.
- Komunikacja w krakowskim obszarze metropolitalnym określenie podstawowych założeń modelu transportu i identyfikacja jego głównych problemów*, 2005, III Forum Gmin Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego, 23.
- Kozanecka M., Troc M., Kołoś A., Kuliś S., 2000–2001, *Układ przestrzenny sieci komunikacyjnej i powiązania pasażerskie w województwie małopolskim*, Folia Geographica, Series Geographica-Oeconomica, 31–32, 135–160.
- Linkowska M., 2005, *Wpływ infrastruktury transportowej na przekształcenia wiejskich jednostek osadniczych na przykładzie Poznańskiego Obszaru Metropolitalnego*, Architektura Krajobrazu, 3–4, 64–71.
- Markowski T., Marszał T., 2006, *Metropolie. Obszary metropolitalne. Metropolizacja. Problemy i pojęcia podstawowe*, KPZK PAN, Warszawa, 25.
- Ogrodnik D., 2008, *Transport a struktura przestrzenna regionu metropolitalnego Krakowa i Katowic*, Czasopismo Techniczne A, 5–A, 13.
- Perspektywy rozwoju międzynarodowego portu lotniczego im. Jana Pawła II Kraków – Balice*, 2005, III Forum Gmin Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego, 11.
- Rola kolei w przewozach pasażerskich w Krakowskim Obszarze Metropolitalnym*, 2005, III Forum Gmin Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego, 11.
- Smętkowski M., Jałowicki B., Gorzelak G., 2008, *Diagnoza problemów rozwoju obszarów metropolitalnych i rekomendacja delimitacji obszarów metropolitalnych w Polsce*, Centrum Europejskich Studiów Regionalnych i Lokalnych (EUROREG), Uniw. Warszawski, 84.
- Więclaw-Michniewska J., 2009, *Funkcjonowanie Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego w opinii przedstawicieli samorządu lokalnego*, [w:] Z. Makiela (red.), *Potencjalne metropolie ze szczególnym uwzględnieniem Polski Wschodniej*, Studia KPZK, CXXV, PAN KPZK, Warszawa, 280–293.
- Wdowiarz-Bilska M., 2008, *Obszary innowacyjności w strukturze przestrzennej regionu metropolitalnego Krakowa*, Czasopismo Techniczne A, 5-A, 17.

[www.gddkia.gov.pl](http://www.gddkia.gov.pl)

[www.malopolskie.pl](http://www.malopolskie.pl)

[www.mpk.krakow.pl](http://www.mpk.krakow.pl)

[www.zikit.krakow.pl](http://www.zikit.krakow.pl)

## The transportation of Krakow Metropolitan Area in local authorities opinion

### Summary

Transportation plays a crucial role both as one of the basic human need and an impetuous of region's economic development. There are two main visions of transportation in metropolitan areas. First, transportation is regarded as a factor which intensifies economic potential of these areas and second, as a factor which integrates a city with different parts of the whole metropolitan region. The main goal of this research is to identify the attitudes of local governments' representatives to transportation issues, and to determine the role of Krakow Metropolitan Area (KMA) in solving transportation problems.

A number of interviews was taken into account in this study, all of them conducted in 26 municipalities, which stands for 52% of the total administrative units included into KMA. A set of municipalities under investigation was selected according to four criteria, which were selected based on socio-economic hallmarks of these municipalities. After analysis of the interviews, it was found that the main determinants of different approaches to transportation issues were: the importance of transportation connections and the spatial scale of transportation. Unequal viewpoints of the local governments' representatives and their opinions about the transportation in KMA were all connected with different visions of this issue. Three attitudes could be distinguished. Two of them were based on the general necessity to meet local inhabitants' needs. Third one additionally accented the overall development of the whole metropolitan area. Importantly, irrespective of the spatial scale which transportation is perceived, it was always mentioned as one of the primary factors contributing to the socio-economic development. Opinions of the local representatives did not pattern spatially because of a lack of correlation between municipalities qualified to the different types (which were established according to the perceptions of spatial scale of transportation) and municipalities' socio-economic features. It was also found that the role of Krakow Metropolitan Area in transportation issues is regarded as important and pertinent, however a large disparity between the representative's attitudes was also observed. Consequently, some opposite beliefs and different opinions were noticed, especially those concerning investment priorities and ways of funding transportation development. These disparities can attest to the fact that existing problems can be solved through law concerning metropolitan areas incorporated in proper legislations. Such legal establishments would foster general development of Krakow Metropolitan Area.

*Joanna Wieclaw-Michniewska*  
*Uniwersytet Jagielloński*  
*Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej*  
*ul. Gronostajowa 7*  
*30-387 Kraków*  
*e-mail: j.wieclaw-michniewska@uj.edu.pl*