

**PIOTR LITYŃSKI**  
**ARTUR HOŁUJ**

Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie

**PROFIL GOSPODARSTW DOMOWYCH  
GENERUJĄCYCH ZJAWISKO *URBAN SPRAWL*  
NA PRZYKŁADZIE WYBRANEGO OBSZARU  
KRAKOWSKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO**

**Abstract: The Profile of Households Generating Urban Sprawl on the Example of a Selected Area of Cracow Metropolitan Area.** The article covers profile of society causing the phenomenon of urban sprawl. The article pays attention to the economy side of the functioning of residents showing the costs associated with owning a suburban home and travel costs. The inference was based on a survey conducted in one of the suburban municipalities of Cracow (Poland) where is the high level of the phenomenon of urban sprawl.

**Key words:** Demography, households, living accommodations, living costs, means of transportations, transportations costs, urban sprawl.

### **Wstęp**

Przekształcenia przestrzeni polskich miast w dużej mierze związane są z procesami suburbanizacyjnymi oraz z ich szczególną formą tzw. *urban sprawl*, czyli rozlewaniem (niekontrolowanym rozpraszaniem) zabudowy. W literaturze przedmiotu odnaleźć można definicyjne podejścia do określenia zjawiska rozproszenia zabudowy, w których autorzy koncentrują się na przedmiotowym wskazaniu sposobu zagospodarowania terenu. Skutki zjawiska mające wymiar przedmiotowy i podmiotowy wartościowane są na ogół negatywnie. Natomiast przyczyny ogniskują się wokół aspektów podmiotowych, tj.: słabości władz publicznych w zakresie formułowania i wdrażania polityk przestrzennych, maksymalizacji zysków deweloperów, preferencjach konsumentów. Szczególnie te ostatnie przyczyny – preferencje konsumentów – są istotne, ponieważ przesadzają o zjawisku. W tym ujęciu *urban sprawl* jest przede wszystkim wynikiem indywidualnych decyzji mieszkańców w zakresie osiedlania się.

Przedmiotem zainteresowań prezentowanego opracowania jest zjawisko *urban sprawl* rozpatrywane z punktu widzenia ekonomicznego profilu podmiotów generujących to zjawisko – gospodarstw domowych. Będzie to zatem próba odpowiedzi na pytanie „z kim mamy do czynienia w warunkach polskich?”. Odpowiedzi dokonano na podstawie wyników badań ankietowych przeprowadzonych w wybranym obszarze – Gminie Zielonki – wchodzącego w skład KOM, która cechuje się istotną dynamiką wskaźników sugerujących o zachodzeniu zjawiska *urban sprawl*.

## 1. Metodologia

Wyjaśnienia metodologiczne zostaną zaprezentowane w podziale na trzy zasadnicze części nawiązujące do: (1) istoty podmiotowości generowania *urban sprawl* i sposobów identyfikacji podmiotów; (2) przesłanek wyboru obszaru objętego analizami oraz (3) narzędzia badawczego.

Pierwszym aspektem wymagającym refleksji jest określenie, jak – na potrzeby badań – rozumiany jest *urban sprawl*, oraz które gospodarstwa domowe generują to zjawisko. Przyjmując za Lisowskim i Grochowskim [2008, s. 229] *urban sprawl* to „proces zagospodarowania w określony sposób terenów wiejskich poza zwartą strefą bardziej intensywnie użytkowaną w strefie podmiejskiej. Zagospodarowanie to cechuje rozproszenie lokalizacji domostw, połączonych z nadmiernie rozbudowaną i niefunkcjonalną siecią dróg, ale mieszkańcy tych terenów są silnie uzależnieni od samochodów w przemieszczaniu się”. Konsekwencje metodologiczne tak przyjętej definicji w badaniach wyrażają się w uwzględnieniu potrzeby dynamicznej identyfikacji zjawiska (porównywano stan zagospodarowania obszarów w 2003 oraz 2013 r., wykorzystując mapy Google oraz ortofotomapy dla analizowanego obszaru) oraz wybrano wsie Bibice i Węgrzce (należące do Gminy Zielonki), których cechy zagospodarowania terenu nawiązują do cytowanej definicji. Dodać należy, że wsie Bibice i Węgrzce są typowe dla strefy przedmiejskiej KOM. Jeśli chodzi o problematykę „uzależnienia od samochodów” to sformułowanie takiej oceny możliwe jest w pewnym stopniu przez badanie dostępności do transportu zbiorowego. Dostępność do transportu zbiorowego w badanym obszarze jest relatywnie niska, co można wywnioskować na podstawie analizy rozmieszczenia przystanków i ich rozkładu jazdy. W niniejszym badaniu przeanalizowano dwa najbliższe położone przystanki od każdego z domów objętych badaniem (pod warunkiem, że przystanek położony jest nie dalej niż 2 km). Wyniki badań przedstawiono w tab. 1.

Poza definicyjnymi aspektami dotyczącymi określenia obszaru badań, duże znaczenie miało podjęcie decyzji w zakresie selekcji podmiotów. W tym ujęciu gospodarstwo domowe hipotetycznie generujące *urban sprawl* to gospodarstwo domowe imigrantów po 2000 r. w nowo wybudowanym domu (wolnostojący, bliźniaczy, szeregowy). Tak przyjęta definicja miała następujące konsekwencje w prowadzeniu badań: (1) do wnioskowania wybrano gospodarstwa domowe osiedlone w nowo po-

Tabela 1

## Dostępność do transportu zbiorowego w obszarze objętym analizami

	Średnia	Mediana	Modalna	Odchyl. standard.	Min.	Max.	
Odległość do najbliższego przystanku (m) (średnia z dwóch najbliższych)	626	675	718	270	172	1550	
Odległość do pierwszego przystanku (m)	527	425	665	379	65	1500	
Odległość do drugiego przystanku (m)*	769	770	770	387	80	1600	
Liczba linii (szt.)	5	5	7	2	2	7	
Liczba linii Pn.-Pd. (szt.)	5	4	4	2	2	7	
Liczba linii Wsch.-Zach. (szt.)	1	1	1	0	0	3	
Częstotliwość kursów Pn.-Pd. (szt./dobę)	dzień powszedni	49	48	58	27	27	73
	soboty i święta	25	25	25	16	16	32
Częstotliwość kursów Wsch.-Zach (szt./dobę)	dzień powszedni	14	14	1	0	0	25
	soboty i święta	5	3	1	0	0	17

\*32% nie posiada dostępu do drugiego przystanku

Źródło: Opracowanie własne.

wstałych obiektach; (2) prezentację wyników przedstawiono na podstawie gospodarstw domowych, które osiedliły się na badanym obszarze po raz pierwszy – pominięto odpowiedzi rdzennych mieszkańców, mimo że zamieszkiwali nowy dom.

Drugim aspektem metody badań był obszar objęty analizami. Analizowano obszar KOM z wyłączeniem miasta Kraków. Dostępne autorom zasoby nie pozwalały na zbadanie całego, czy nawet większości obszaru KOM, a jedynie jego mniejszy fragment. Jednocześnie przyjęto podejście koncentracji badań na mniejszym obszarze (możliwie największy stopień przebadanych podmiotów konkretnej wsi) niż dekoncentracji badania (wybrane, pojedyncze podmioty ze wsi KOM), która mogłaby obciążać wyniki pewną przypadkowością. Ponadto, na podstawie BDL GUS Gmina Zielonki w okresie 2003-2013 wśród gmin wiejskich zanotowała najwyższy w KOM procentowy wzrost liczby ludności – ponad 30%; najwyższy poziom zameldowań z miast – ponad 6 tys. osób; najwyższy poziom mieszkań oddanych do użytku – 2,4 tys. W latach 2003-2013 Gmina Zielonki, na tle gmin sąsiadujących z Krakowem, charakteryzowała się również najwyższym poziomem powierzchni gruntów wyłączonych z produkcji rolniczej pod tereny mieszkaniowe (blisko 106 ha). W pewnym sensie, umocnieniem wyboru obszaru były również własne spostrzeżenia autorów opracowania nt. Gminy Zielonki, jako miejsca osiedlania się krakowskich rodzin. Na tej podstawie przyjęto założenie, że jest to obszar, na którym w latach 2003-2013 zjawisko *urban sprawl* wystąpiło w znacznym nasileniu.

Trzecią kwestią proponowanej metodyki było narzędzie badawcze. Ze względu na ekonomiczny profil badań dotyczący budżetów gospodarstw domowych i podmio-



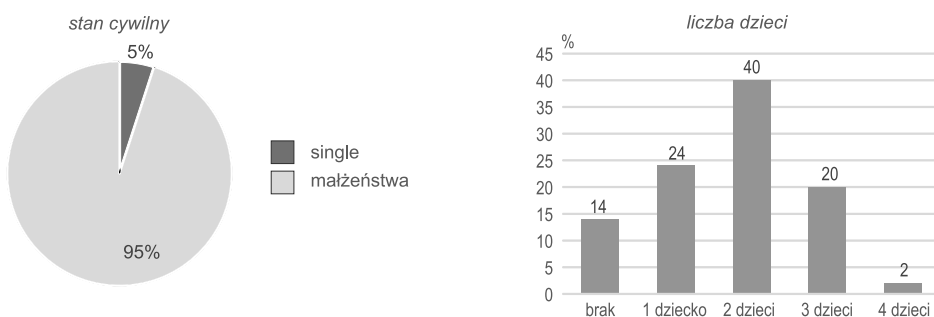
Ryc. 1. Krakowski Obszar Metropolitalny i Gmina Zielonki na tle Województwa Małopolskiego  
 Źródło: Obowiązujący Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego, 2003.

tów gospodarczych wykorzystano ankietę, której pytania merytoryczne nawiązywały do ekonomicznych kosztów i korzyści dla gospodarstw domowych wynikających z lokalizacji przedmiejskiej. Konstrukcja ankiety bazuje na przeglądzie literatury krajowej i światowej w zakresie ekonomicznej problematyki zjawiska *urban sprawl* [Anas, Rhee 2006; Brueckner 2000; Cervero 2001; *Compact City...* 2012; *Costs of Sprawl...* 2002; Neuman 2005; Wassmer 2002]. Na obszarze dwóch wsi Bibic i Węgrzec badaniem objęto 578 gospodarstw domowych. Wybór respondentów ograniczony został przez wspomniane definicyjne implikacje terminu *urban sprawl* – nie wszystkie bowiem nowo wybudowane domy mieszczą się w definicyjnych ramach zjawiska. Ostatecznie w badaniu odpowiedzi udzieliło 127 gospodarstw domowych<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Prowadzenie badań ankietowych w 2014 r. istotnie ograniczała kampania społeczna „Nie znasz, nie otwieraj”.

## 2. Profil demograficzny

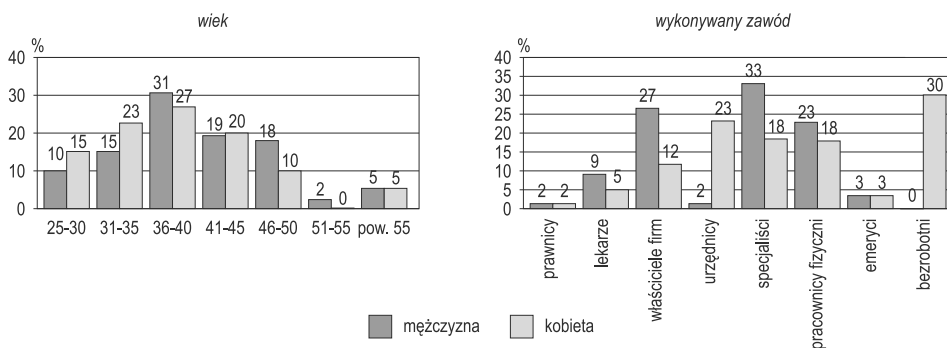
Na podstawie przeprowadzonych badań, można wywnioskować, że przeciętne gospodarstwo domowe na przedmieściach to małżeństwo kobiety (39 lat) i mężczyzny (40 lat), którzy posiadają dwójkę dzieci w wieku 10-11 lat. Mężczyzna to na ogół wysoko wykwalifikowany specjalista (informatyk, inżynier, menadżer), natomiast kobieta dobrowolnie nie podejmuje pracy zajmując się domem. Średnio miesięcznie gospodarstwo takie dysponuje dochodem na poziomie 8667 zł netto (mediana=8450 zł). Szczegółowe statystyki charakteryzujące gospodarstwa domowe przedstawiono na ryc. 2-4.



Ryc. 2. Stan cywilny oraz liczba dzieci

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ankietowych (ryc. 2-16).

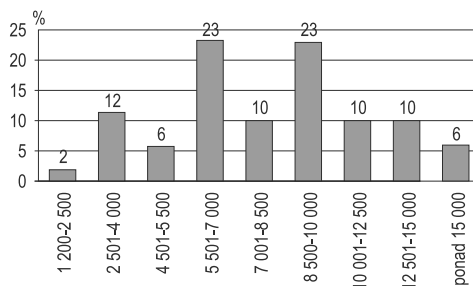
Wśród wniosków, uogólniających prezentowane statystyki należy podkreślić, że osoby powodujące zjawisko *urban sprawl* to przede wszystkim rodziny, w których rodzice są względnie młodzi (do 40 roku życia) i posiadają więcej niż jedno dziecko. Mężczyźni to na ogół wysoko wykwalifikowani specjaliści w dziedzinie informatycznej, finansowej albo budowlanej (27%) lub też prowadzący własną działalność gospodarczą (27%) lub pracownicy fizyczni (23%). Kobiety to albo gospodynie do-



Ryc. 3. Wiek i wykonywany zawód respondentów

mowe (30%) z własnego wyboru (70%) lub pozostające na bezrobociu przymusowym (30%). Kobiety, które pozostają aktywne zawodowo to przede wszystkim urzędniczki (23%), do których zaliczono pracę w administracji publicznej lub w edukacji publicznej.

Mając na uwadze poziom miesięcznych dochodów, należy zauważyć, że respondenci reprezentują relatywnie wysokie wynagrodzenia. Pierwszy przedział dochodowy do 2500 zł to równowartość ok. dwóch płac minimalnych; przedział drugi do 4000 zł oscyluje na granicy sumy dwóch wynagrodzeń: minimalnej krajowej 1237 zł plus średniej dla Małopolski 2556 zł; przedział trzeci to suma ok. dwóch średnich krajowych 2865 zł. Oznacza to, że przedziały powyżej 5500 wskazują przeciętnie na dwa wynagrodzenia powyżej średniej krajowej (w analizowanym przypadku to 80%).

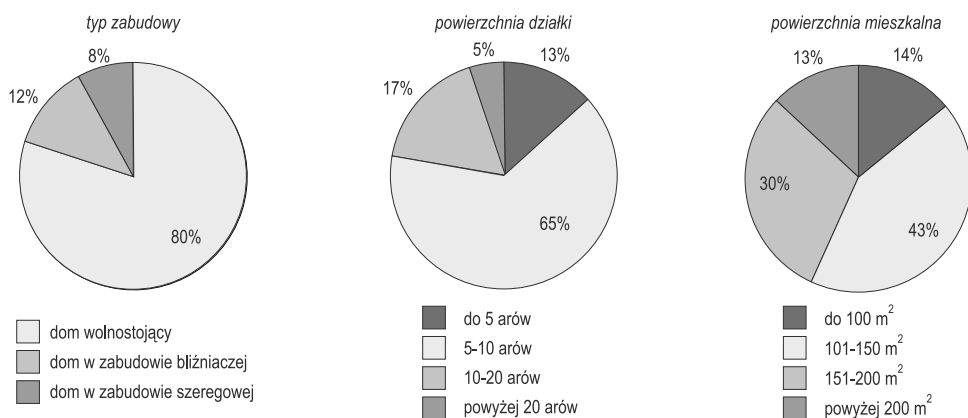


Ryc. 4. Miesięczne dochody gospodarstw domowych – netto w zł

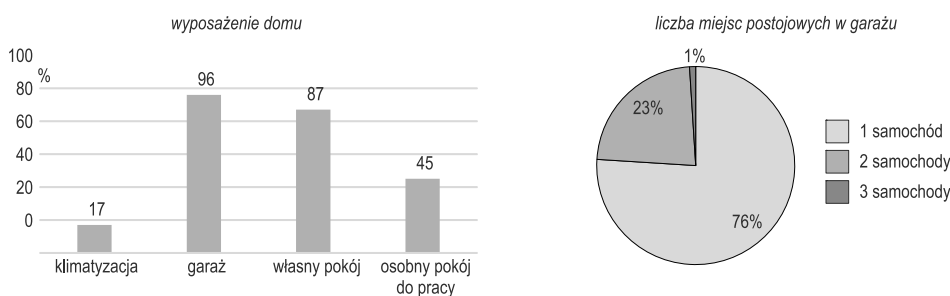
### 3. Warunki i koszty zamieszkiwania

Bazując na wynikach badań, można sformułować ocenę, że przeciętna rodzina zamieszkująca w obszarze objętym badaniem żyje w wygodnych warunkach. Mieszkają najczęściej w domu w zabudowie wolnostojącej, zlokalizowanym na działce o powierzchni 9 arów (mediana 9 arów, średnia 10 arów). Powierzchnia mieszkalna domu to na ogół 150 m<sup>2</sup> (mediana=150 m<sup>2</sup>; średnia=160 m<sup>2</sup>). Domy są dobrze wyposażone: 87% ma odrębny pokój dla każdego członka rodziny, a blisko połowa posiada także osobny pokój do pracy. W polskich warunkach klimatycznych wyposażenie domu w klimatyzację można uznać za dobro luksusowe – 17% analizowanych gospodarstw wyposażonych było w taką instalację. Z udzielonych odpowiedzi wynika również, że zdecydowana większość (87%) domostw wyposażona jest w garaż samochodowy, z czego blisko ¼ dla 2 lub więcej pojazdów. Ryc. 5 i 6 prezentują szczegółowe dane.

Na podstawie wyników badań można wnioskować, że wykorzystanie domu przez gospodarstwa domowe jest bardzo duże. Przed rozpoczęciem badania spodziewano się, że obszary objęte analizą są tzw. sypialnią Krakowa, czyli domy wykorzystywane są tylko w nocy. Wyniki badań jednoznacznie nie potwierdziły tego przypuszczenia. Założono, że czas spędzony w domu w tygodniu roboczym to liczba godzin z wyłączeniem kilku składników: czasu na sen (7 godz./dobę) oraz dojazdu i powrotu z pracy (2 godz.), pracy zawodowej (8 godz.). W tym świetle średnio 7 godzin dziennie to zakładany przeciętny czas, co daje 35 godz. w tygodniu roboczym. Natomiast wyniki badań wskazały, że średnio w tygodniu czas spędzony w domu to



Ryc. 5. Typ zabudowy oraz powierzchnia działek i mieszkalna domów

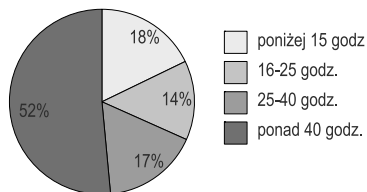


Ryc. 6. Udogodnienia

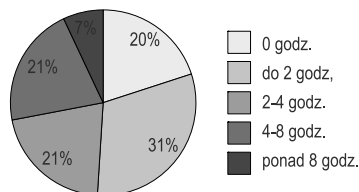
43 godz. (mediana 47,5 godz.). Oznacza to, że wykorzystanie domów przez mieszkańców przedmieść jest bardzo duże, co może być również uzasadnione tym, że istotna część mieszkańców to kobiety niepracujące prowadzące gospodarstwo domowe. W tym zagadnieniu mieści się również czas pracy w domu osób aktywnych zawodowo: część mieszkańców może wykonywać zadania zawodowe w domu po godzinach pracy, a część wykonywać całość pracy zawodowej w domu – co również zwiększa zakres wykorzystania domu. Blisko 30% posiada pracę zawodową w domu (przedziały 4-8 godz. + pow. 8 godz.), natomiast ponad 50% wykonuje zadania zawodowe w domu – średnio 3 godz. dziennie. Ryc. 7 prezentuje omawiane zjawisko.

Ciekawych wniosków dostarcza również odpowiedź na pytanie dotyczące przesłanek wyboru strefy podmiejskiej jako miejsca zamieszkania. W tym przypadku ekonomiczne preferencje mieszkańców są równie ważne jak subiektywne. Przesłanki ekonomiczne, takie jak: kwota zakupu działki, zakupu domu, otrzymana darowizna są istotne (46%). Jednak nie mniej ważne są przesłanki subiektywne nawiązujące do preferencji konsumentów w zakresie: posiadania domu z ogrodem, walorów środowiskowych lub estetycznych okolicy, wielkość domu itp., które w badaniu deklaruje 47% gospodarstw domowych. Potwierdza to również odpowiedź na kolejne pytanie,

czas spędzony w domu w tygodniu pracy



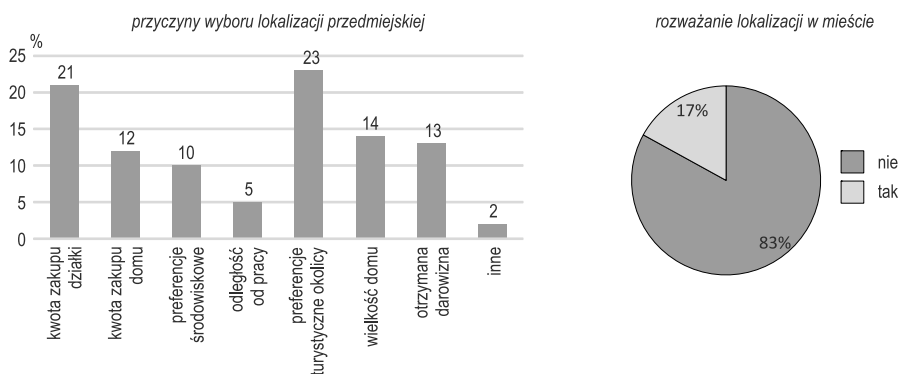
czas pracy zawodowej w domu



Ryc. 7. Czas spędzany w domu

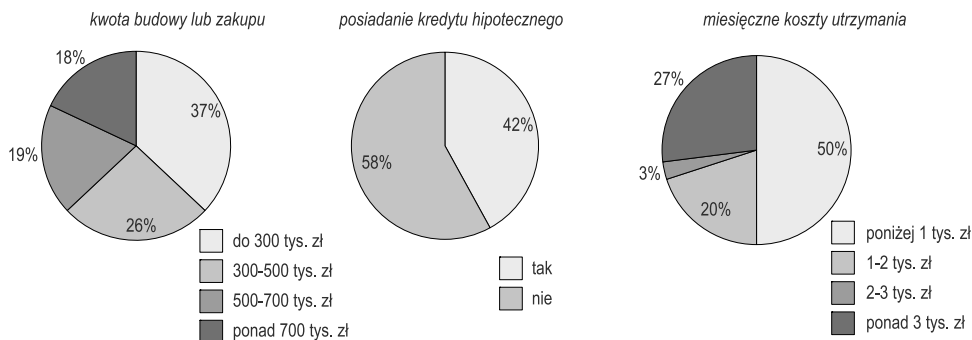
czyli czy respondenci rozważali lokalizację w mieście? Zdecydowana większość zaprzeczyła. Omawianą problematykę zobrazowano na ryc. 8.

Do ekonomicznych aspektów badanego zjawiska należy zaliczyć składniki budżetu domowego w zakresie zakupu i kosztów utrzymania domu przedmiejskiego.



Ryc. 8. Przeglądki wyboru miejsca zamieszkania

Należy wskazać, że mieszkańcy przedmieścia mimo wysokich zarobków decydują się na dom ekonomiczny w sensie kosztów zakupu i utrzymania. Nie brakuje jednak domów bardzo drogiej. Jeśli chodzi o koszty zakupu lub budowy domu, to w bada-



Ryc. 9. Finansowe aspekty posiadania domu

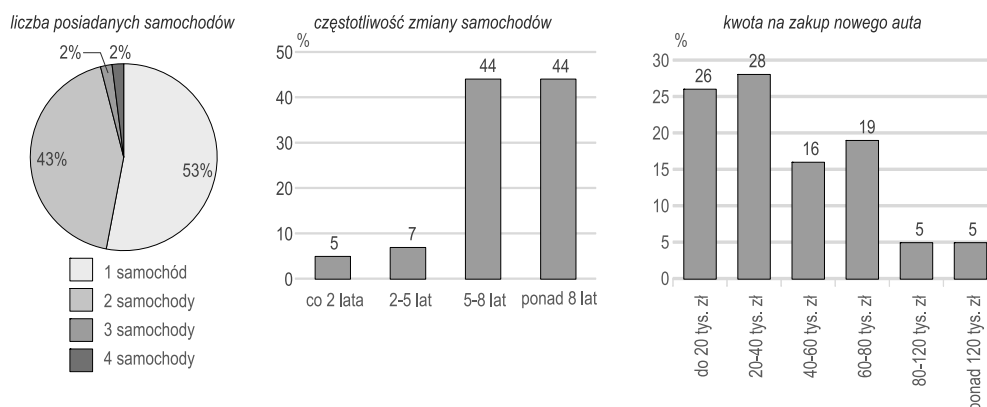


niach rozważany był stan deweloperski, czyli bez tzw. wykończenia wnętrza domu. Na podstawie badań, średnio dom kosztował 470 tys. zł (mediana = 400 tys. zł, min.= 290 tys. zł; max. = 1,5 mln zł). Duża część domów – aż 37% – to domy drogie lub bardzo drogie (przedział 500 tys.-700 tys. zł + pow. 700 tys. zł). Zaskakujące jest również to, że blisko 60% domów nie jest obciążonych kredytem hipotecznym, czego uzasadnieniem może być wysoki poziom zarobków mieszkańców tego obszaru. Jeśli chodzi o koszty utrzymania domu (ogrzewanie, gaz, prąd, woda i ścieki, śmieci, opłaty adm.), to są one względnie niskie, bowiem połowa respondentów mieści się w wydatkach nie przekraczających 1 tys. zł miesięcznie (mediana = 981 zł, średnia = 1789 zł). Ryc. 9 prezentuje szczegóły prezentowanych opisów.

#### 4. Środki i koszty transportu

Przeprowadzone badania potwierdzają przypuszczenie, że społeczeństwo podmiejskie uzależnione jest od samochodów. W badaniach nie było gospodarstwa domowego, które nie posiadałoby samochodu. Na ogół gospodarstwo domowe ma jeden samochód (mediana=1, średnia=1,5). Bardzo duża część gospodarstw domowych wyposażonych jest w 2 samochody, tj. 43% gospodarstw. Wydatki na zakup auta średnio wynoszą 50 tys. zł (mediana 40 tys. zł) i są to auta z tzw. drugiej ręki. Niemniej są to samochody względnie niedrogie, bowiem ponad połowa to auta do 40 tys. zł. Wydatki te średnio ponoszone są co 7 lat (mediana=7 lat). Szczegóły w prezentowanym temacie prezentuje ryc. 10.

Uzupełnieniem powyższych statystyk jest wynik odpowiedzi na odrębne pytanie, czy gdyby respondenci mieszkali w mieście, to czy potrzebowałiby samochodów? Odpowiedzi dzielą się na pół. Połowa wskazuje, że nie potrzebowałaby dwóch lub więcej samochodów. Natomiast te gospodarstwa, które mają jeden samochód wciąż chcia-



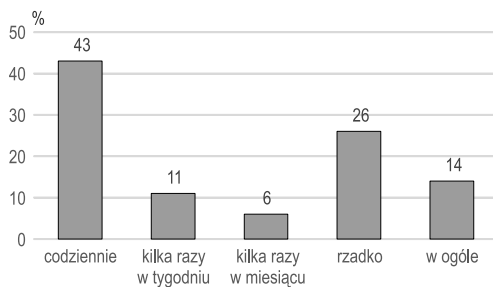
Ryc. 10. Posiadanie samochodów

łyby go zostawić. O ile druga połowa respondentów argumentowała konieczność posiadania samochodów ze względu na wygodę, o tyle pierwsza połowa respondentów, chętnie by zrezygnowała z dwóch lub więcej pojazdów.

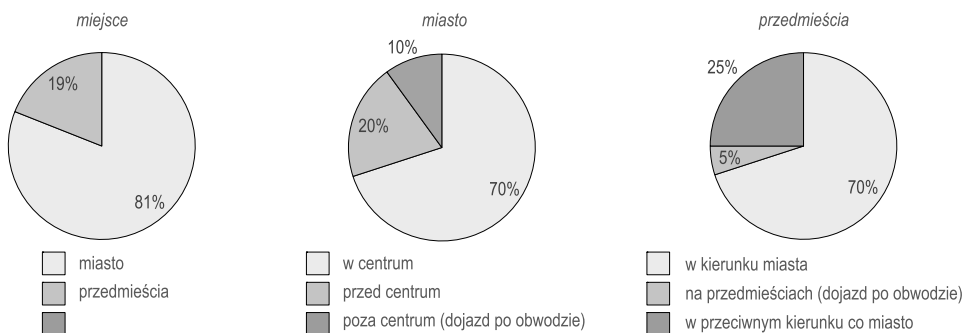
Powyższe wyniki świadczą o tzw. uzależnieniu od samochodów. Uzależnienie rozumiane jest w tym przypadku jako konieczność posiadania samochodu do przemieszczania się ze względu na brak odpowiednich połączeń komunikacji zbiorowej<sup>2</sup>. Jednocześnie w odniesieniu do gospodarstw domowych posiadających tylko jeden samochód duża część korzysta z komunikacji publicznej codziennie (43% ogółu) i są to najczęściej linie prywatnych busów lub tzw. linie aglomeracyjne Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego połączonego z tramwajem w pewnym punkcie podróży.

Konieczność wykorzystania komunikacji zbiorowej lub posiadania więcej niż 1 samochodu wynika przede wszystkim z tego, że zdecydowana większość respondentów (81%) pracuje w mieście, z czego 70% w centrum miasta; 20% nieco bliżej, bo również w mieście ale przed centrum; natomiast 10% pracuje w mieście, jednak w dzielnicy, do której musi dojechać wokół centrum. Natomiast, ci którzy pracują poza miastem, to w 70% ich miejsca pracy zlokalizowane są w kierunku miasta, ale jeszcze przed jego granicami. Szczegóły zamieszczono na ryc. 12.

Należy zwrócić uwagę, że 80% pracujących na przedmieściach wykorzystuje samochód jako środek transportu do miejsca pracy. Czas dojazdu jest względnie niedługi, bowiem średnio wynosi 38 minut (mediana=35 min.), szczególnie w kontekście

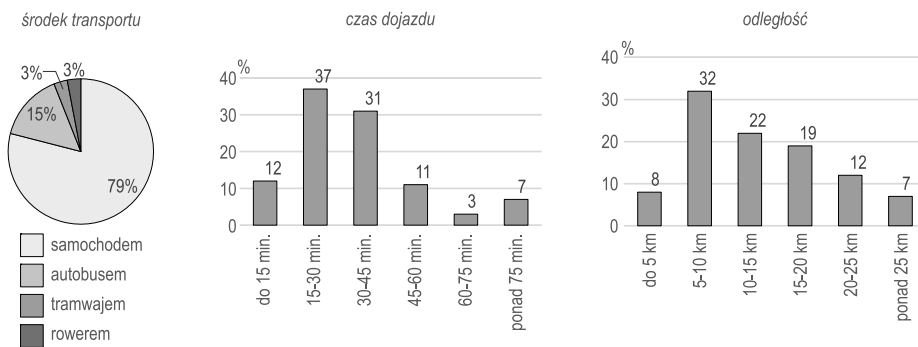


Ryc. 11. Częstotliwość korzystania z komunikacji zbiorowej



Ryc. 12. Lokalizacja miejsca pracy

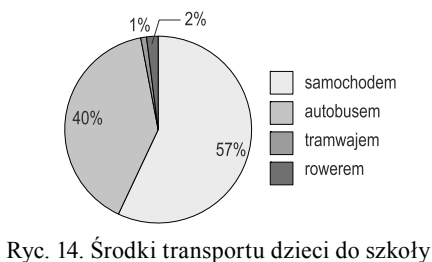
<sup>2</sup> Wyniki badań w zakresie dostępności do komunikacji zbiorowej zaprezentowano w: Rozdz.1. *Metodologia*



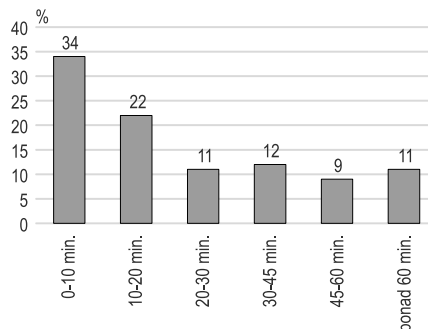
Ryc. 13. Dojazdy do pracy

dystansu do pracy, który średnio wynosi 16 km (mediana 15 km). Szczegółowe wykresy przedstawiono na ryc. 13.

Poza dojazdami do pracy, wykorzystanie środków transportu determinowane jest również dojazdem dzieci do szkoły. W tym przypadku wszyscy, których wiek dzieci nie pozwala na samodzielne dotarcie do szkoły, zmuszeni są wykorzystać samochody i jest to 57% ogółu.



Ryc. 14. Środki transportu dzieci do szkoły

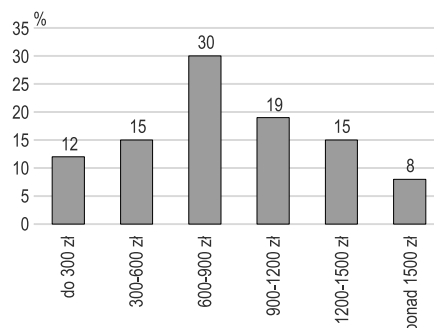


Ryc. 15. Czas spędzony w „korkach”

Przyjąć można, że mieszkańcy tego obszaru nie spędzają wiele czasu w korkach. Uwzględniając bowiem wyniki dotyczące dystansu do pracy, konieczności dowieżenia dzieci do szkoły, średni czas dziennie spędzony w korkach na poziomie 33 minut (mediana 20 min.) nie wydaje się długi, co jest kompatybilne z wynikami dotyczącymi czasu dojazdu do pracy. Szczegóły na ryc. 15.

Ostatnim punktem badań jest poziom miesięcznych wydatków gospodarstw domowych ponoszonych w związku z potrzebami transportowymi. Chodzi zarówno o wydatki na paliwo i bilety, jak i koszty utrzymania auta, remonty, ubezpieczenia itd. (ryc. 16).

Średnio, przedmiejskie gospodarstwo domowe wydatkuje 960 zł miesięcznie na paliwo i amortyzację samochodów, ubezpieczenie, bilety komunikacji zbiorowej (kwota nie obejmuje zakupu nowego samochodu). Kwota ta stanowi niecałe 11% przeciętnego miesięcznego budżetu rodziny, co nie wydaje się dużo uwzględniając wspomniane uzależnienie od samochodów.



Ryc. 16. Miesięczne wydatki na transport

## Wnioski

Mając na uwadze postawione we wstępie pytanie „z kim mamy do czynienia w warunkach polskich?”, jeśli chodzi o powodowanie *urban sprawl* można wskazać, że:

- Są to małżeństwa przed 40-tym rokiem życia, posiadające dwójkę dzieci w wieku szkolnym (szkoła podstawowa), dysponujące miesięcznym budżetem domowym na poziomie 8,5 tys. zł, gdzie mężczyzna to wysoko wykwalifikowany specjalista (np. informatyk, inżynier, menadżer), właściciel firmy lub pracownicy fizyczni, a kobieta to gospodyni domowa z własnego wyboru lub urzędnik państwowy (w tym nauczyciel).
- Decyzje ekonomiczne podejmowane przez gospodarstwa domowe cechują się racjonalnością z kilku względów: wybór domu wynikał z naturalnej potrzeby przestrzeni niezbędnej do codziennego funkcjonowania, która jest realnie wykorzystywana, a koszty utrzymania domu są relatywnie niskie; nieruchomości na ogół nie jest obciążona kredytem; mimo wysokich zarobków nabywane samochody nie są nowe i długo użytkowane przez konsumentów.
- Społeczeństwo imigrantów na badanym obszarze preferuje domy na ogół średniej wielkości (150-160 m<sup>2</sup>) na działce 9-10 arowej, wyposażone w garaż samochodowy. Cena (w stanie deweloperskim) średnio oscyluje w granicach 470 tys. zł.
- Jest to społeczeństwo „uzależnione od samochodów” w sensie konieczności posiadania pojazdu do przemieszczania się wynikającej z dystansu między domem a punktem destynacji np. pracą, która jest oddalona średnio o 16 km lub odwożeniem dzieci do szkoły. Uzależnienie od samochodów wynika również z braku odpowiedniej alternatywy, tj. dostosowanej do potrzeb konsumentów oferty transportu zbiorowego. W mniejszym stopniu posiadanie samochodów wynika z wygody.
- Wydatki na transport w budżecie domowym (zakup i utrzymanie samochodu, wydatki na komunikację zbiorową) nie są wysokie w stosunku do relatywnie wy-

sokich dochodów, choć konsumenci deklarowali, że gdyby mieszkali w mieście, to byłby niższe. Takie potencjalne oszczędności nie są jednak podstawą do zaniechania decyzji lokalizacji na przedmieściach, nie są nimi także odległość i czas dojazdu do pracy. Decyzja o wyborze lokalizacji przedmiejskiej jako miejsca zamieszkania powodowana jest kosztem budowy/zakupu domu oraz preferencjami estetycznymi i środowiskowymi.

## Literatura

- Anas A., Rhee H.-R., 2006, *Curbing Excess Sprawl with Congestion Tolls and Urban Boundaries*. "Regional Science and Urban Economics", nr 3.
- Brueckner J. K., 2000, *Urban Sprawl: Diagnosis and Remedies*. "International Regional Science Review", nr 23.
- Cervero R., 2001, *Efficient Urbanization: Economic Performance and the Shape of Metropolis*. "Urban Studies", 38(10).
- Compact City Policies: A Comparative Assessment*, 2012, OECD Green Growth Studies, ECD Publishing.
- Costs of Sprawl: 2000, TCRP Report No. 74*, 2002, Transportation Research Board and National Research Council, National Academies Press, Washington D.C.
- Lisowski A., Grochowski M., 2008, *Procesy suburbanizacji, uwarunkowania, formy i konsekwencje*, [w:] *Ekspertyzy do koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju 2008-2033*. T. 1. MRR, Warszawa.
- Lorens P. (red.), 2005, *Problem suburbanizacji*. Biblioteka Urbanisty, 7, „Urbanista”, Warszawa.
- Neuman M., 2005, *The Compact City Fallacy*. "Journal of Planning Education and Research (JPER)", 25 (1), Association of Collegiate Schools of Planning.
- Wassmer R. W., 2002, *An Economic Perspective on Urban Sprawl: With an Application to the American West and a Test of the Efficacy of Urban Growth Boundaries*. California State University.