

Wpływ dostępności transportowej na jakość przestrzeni publicznej rynku średniego miasta w ocenie mieszkańców

The transport accessibility of the square at the medium-size city, based on the citizen opinion survey

Miasto to jednostka osadnicza charakteryzująca się m. in. dużą intensywnością zabudowy oraz ludnością prowadzącą miejski styl życia. Cechą szczególną obszaru zabudowanego o miejskim charakterze jest występowanie przestrzeni publicznych – miejsc sprzyjających społecznemu użytkowaniu. Dużą popularnością spędzania wolnego czasu w mieście cieszą się zamknięte obiekty, takie jak galerie handlowe, kina, kluby fitness. Przestrzenią publiczną są nie tylko budowle i budynki stanowiące własność publiczną, ale także drogi i ulice, a przede wszystkim place miejskie. W ramach artykułu przeanalizowano i porównano jakość trzech wybranych placów miejskich: Rynku Głównego w Jaworznie, Rynku w Nowym Sączu oraz Placu Józefa Piłsudskiego w Stalowej Woli. Aby ocenić jakość przestrzeni miejskich, dokonano ich analizy porównawczej pod względem dostępnej infrastruktury transportowej (pieszej, rowerowej, komunikacji zbiorowej, komunikacji samochodowej) oraz przeprowadzono wśród mieszkańców badania ankietowe w formie elektronicznej. Wynikiem przeprowadzonych badań jest inwentaryzacja oraz ocena dostępności komunikacyjnej najważniejszej przestrzeni publicznej miasta z perspektywy mieszkańców. Dodatkowym aspektem, który został ujęty w referacie jest sposób postrzegania placów miejskich przez ich użytkowników oraz odpowiedź na pytanie, czy w erze konsumpcjonizmu i Internetu, w mieście potrzebny jest rynek?

The city is a settlement unit characterized by, among other things, by high intensity of development and leading urban lifestyle population. A special feature of urban built-up area is the existence of public spaces. Spending time in the closed facilities (i.e. shopping centres, movie theatres, fitness clubs) is popular pastime in the cities. Not only buildings are public spaces, but also streets and most of all city squares. In the paper, author analysed and compared the quality of the three city squares: main square in Jaworzno, city square in Nowy Sacz and Jozef Pilsudski Square in Stalowa Wola. To assess the quality of urban spaces, author made a comparative analysis of available transport infrastructure (walking, cycling, public transport, individual transport) and conducted the questionnaire among each city inhabitants. Inventory and assessment of transport accessibility of the most important public space of the city are the main results of the research. Another aspect that has been included in the paper is the perception of city squares by their users. Finally author answered the question, whether in the era of consumerism and the Internet does the city need a city square?

Słowa kluczowe: przestrzeń publiczna, place miejskie, dostępność transportowa

Keywords: public space, city square, transport accessibility

[■] Doktorantka na Wydziale Inżynierii Środowiska Politechniki Krakowskiej.

WSTĘP

Miasto definiowane jest na wiele sposobów, za pomocą różnorodnych kryteriów: prawno-administracyjnych, fizjonomicznych, ekonomicznych, infrastrukturalnych, socjalnych, kulturalnych, wielkościowych. Miasto jest jednostką osadniczą charakteryzująca się m.in. dużą intensywnością zabudowy oraz ludnością prowadzącą miejski styl życia¹. Cechą szczególną obszaru zabudowanego o miejskim charakterze jest występowanie przestrzeni publicznych – miejsc sprzyjających społecznemu użytkowaniu².

Szczególną rolę w kształtowaniu przestrzeni ma czynnik kompozycji urbanistycznej. Dokładna analiza jej elementów zawarta jest w książce K. Wejcherta „Elementy kompozycji urbanistycznej”³, w której autor pisze: „*Każda społeczność miejska składa się z ludzi o odmiennych charakterach, wykształceniu, zawodzie, poziomie rozwoju kulturalnego, a w konsekwencji o różnym stopniu przygotowania do odbioru otaczających form przestrzeni. [...] Czynnikiem decydującymi o oddziaływaniu emocjonalnym środowiska przestrzennego są: jego forma, a ujmując szerzej struktura, cechy indywidualne wyróżniające dane środowisko oraz funkcje i znaczenie społeczne poszczególnych obiektów zespołu prze-*

strzennego lub jego całości”⁴. Elementami krajobrazu miejskiego, najłatwiej identyfikowanymi i zapamiętywanymi przez mieszkańców przestrzeni zurbanizowanych są m.in. elementy krystalizujące plan miasta, ulice. „*Elementy krystalizujące plan miasta są to komponenty stanowiące główne jego znamiona, czytelne i łatwe do zapamiętania. Decydowały one zarówno o organizacji życia społecznego w mieście, jak i kierunkach, a także racjonalnym rozwoju miasta. [...] W wielu miastach polskich – małych i średnich – elementem krystalizującym plan jest rynek, stanowiący podstawę, a czasem jedyną przestrzeń społeczną miasta*”⁵.

Tradycyjnym centrum miasta historycznego był i często nadal jest rynek, stanowiący przestrzeń publiczną i miejsce spotkań mieszkańców, gdzie splatały się drogi handlowe, strategiczne, szlaki wędrówek ludzi i dóbr. W przeszłości rynek skupiał najważniejsze funkcje ośrodka miejskiego. Był miejscem, w którym toczyło się zarówno życie publiczne oraz polityczne, jak i handel. „*Centrum ze względu na swą atrakcyjność kształtowało od zawsze świadomość społeczną wyzwalając poczucie tożsamości miejsca*”⁶. Przykładem jest agora w miastach starożytnej Grecji oraz forum w miastach rzymskich⁷. R. Jaroszevska-Brudnicka i R. Brudnicki⁸ określają

¹ M. Florek, E. Glińska, A. Kowalewska, *Wizerunek miasta. Od koncepcji do wdrożenia*, Warszawa 2009, s. 9-10.

² J. Gyurkovich, *Miejskość miasta*, Czasopismo Techniczne Architektura z. 2-A 2007, z. 2, s. 105-118

³ K. Wejchert, *Elementy kompozycji urbanistycznej*, Warszawa 1984.

⁴ Ibidem, s. 50

⁵ Ibidem, s. 50-52

⁶ J. Kobylarczyk, *Współczesna funkcja rynku – historycznej przestrzeni publicznej w wybranych miastach*, Czasopismo Techniczne. Architektura, 2012, z. 29, s. 68.

⁷ A. Twardecki, *Mały słownik sztuki starożytnej Grecji i Rzymu*, Warszawa 1998.

⁸ R. Jaroszevska-Brudnicka, R. Brudnicki, *W poszukiwaniu „serca miasta”*, Czasopismo Techniczne. Architektura 2008, z. 8, s. 29-38.

centrum miasta, które można określać również obszarem centralnym, najstarszą częścią miasta np. rynek miejski, czy „miejsce ważnym dla mieszkańców, nasyconym „wartościami”, atrakcyjnym, mającym charakter przestrzeni ludycznej”⁹, jako „serce miasta”.

Współczesny wizerunek rynku często różni się od tego, który został ukształtowany w przeszłości. W dużych miastach (100 tys. i więcej mieszkańców), rynek nadal jest reprezentacyjną przestrzenią, która przyciąga użytkowników bogactwem usług i wyjątkową architekturą. W miastach małych (poniżej 20 tys. mieszkańców) oraz średnich (20-100 tys. mieszkańców) często charakter rynku został zatracony. „Dziś w samym centrum niewielkich ośrodków miejskich można wyróżnić np. obszerny parking dla samochodów”¹⁰. Jednym z problemów centralnych obszarów małych i średnich miast jest przebieg komunikacji tranzytowej przez ścisłe, najczęściej historyczne centrum miasta. Jest to problem wielu miast, które lokowano na zbiegu szlaków handlowych, a także powstałych na bazie wiejskiej ulicówki. Kwestia braku innych korytarzy transportowych jest często czynnikiem uniemożliwiającym rewitalizację głównej przestrzeni publicznej miasta. Przykładem mogą być Szczekociny w województwie śląskim, gdzie po przecinającej po przekątnej tamtejszy rynek drodze krajowej nr 78, w ciągu godziny przejeżdża średnio osiemset tirów¹¹.

Innym, zagrożeniem dla przestrzeni publicznej rynku jest miejski styl życia, czyli typowe dla społeczności miejskich zachowania, cechujące się powierzchownością stosunków społecznych, anonimowością, zanikiem relacji sąsiedzkich na rzecz kontaktów zawodowych. Na obniżenie roli przestrzeni publicznej rynku ma wpływ także tworzenie nowych, zamkniętych przestrzeni publicznych, np. dużych centrów handlowych. Konsumpcjonizm jest atrybutem społeczeństwa XXI wieku¹². Mieszkańcy miast spędzają dużo wolnego czasu w zamkniętych obiektach, które proponują użytkownikom coraz szerszą gamę usług m.in. pocztę, bankowość, kino, sklepy. W jednym miejscu mogą spełnić wiele potrzeb, przez co przejmują one rolę głównej przestrzeni publicznej w mieście. Dodatkowo na obniżenie znaczenia centrum w strukturze miasta nakłada się centralizacja jego peryferii. M. Gachowski¹³ zauważa, iż społeczności zamieszkujące miasta odwracają się od jego centrum, które przegrywa z podmiejskimi centrami handlowo-usługowymi. W wyniku ich lokalizacji zmieniają się kierunki ciążenia w strukturze miasta, co w konsekwencji prowadzi do omijania centrum miasta. W związku z tym, czy we współczesnym mieście potrzebny jest rynek?

Forum, główne ulice, place przy świątyniach to najważniejsze przestrzenie publiczne miasta. Stanowią jego kwintesencję. W dzisiejszych czasach przeżywają one swój renesans. „Przywraca się im

⁹ *Ibidem*, s. 29-38.

¹⁰ J. Kobylarczyk, *Współczesna funkcja rynku...*, op. cit., s. 67-76.

¹¹ K. Mazur-Belzyt, *Problemy rewitalizacji przestrzeni publicznych małych miast*, Czasopismo Techniczne. Architektura 2012, z. 12, s. 219-223.

¹² Wiadomości24. Zmodyfikowano 26.07.2008. [przeoglądany: 12.03.2017 r.]. Konsumpcjonizm i ukryta potęga reklamy. Dostęp on-line: http://www.wiadomosci24.pl/arttykul/konsumpcjonizm_i_ukryta_potega_reklamy_71905.html

¹³ M. Gachowski, *Kwestia celowości istnienia centrum miasta w warunkach transformacji społeczno-urbanistycznej* [w:] J. Słodczyk (red.), *Przemiany struktury przestrzennej miast w sferze funkcjonalnej i społecznej*, Opole 2004, s. 87-94.

*blask, [...] zmienia charakter, [...] są coraz częściej rozumiane nie tylko jako przestrzeń komunikacji, ale przede wszystkim jako przestrzeń rekreacji*¹⁴. Szansą na odrodzenie miejskiej przestrzeni centralnej może być wielopłaszczyznowy proces rewitalizacji miejskiej, którego celem jest dążenie do osiągnięcia trwałych efektów społecznych, ekonomicznych, często także przestrzennych, prowadzących do aktywizacji zdegradowanego obszaru. Współczesne tendencje rewitalizacji historycznych centrów miast zakładają eliminację ruchu samochodowego, dzięki czemu tworzone są bezpieczne, spokojne przestrzenie publiczne, np. Katowice, Jaworzno, Lublana.

W artykule autorka dokonała charakterystyki trzech wybranych rynków w średnich miastach: Rynku Głównego w Jaworznie, Rynku Miejskiego w Nowym Sączu oraz Placu Józefa Piłsudskiego w Stalowej Woli. Cechą wspólną tych przestrzeni jest wysoka dostępność transportowa. Wśród mieszkańców każdego z miast przeprowadzono ankietę, której wyniki pozwoliły na dokonanie analizy i oceny rynków pod względem: dostępności transportowej (pieszej, rowerowej, komunikacji zbiorowej i samochodowej), walorów estetycznych i funkcjonalnych oraz poziomu przywiązania mieszkańców do tych przestrzeni.

CHARAKTERSYTYKA OBSZARÓW BADAŃ

Rynek Główny w Jaworznie

Jaworzno jest miastem na prawach powiatu. Położone jest we wschodniej części województwa śląskiego. Miasto zajmuje powierzchnię 153 km²

i liczy 92 847 mieszkańców, w tym 51,5% stanowią kobiety¹⁵. Jaworzno ma prawa miejskie od 1901 roku. Pierwsze zapiski o wiejskiej osadzie Jaworzno pochodzą z przełomu XII i XIII wieku. Duże znaczenie dla Jaworzna ma nie tylko jego położenie w sąsiedztwie punktu znanego jako Trójkąt Trzech Cesarzy, ale również istniejące od wczesnego średniowiecza górnictwo kruszcowe oraz zapoczątkowane w 1767 roku w Szczakowej, gdzie powstała pierwsza polska kopalnia, górnictwo węglowe. Współczesne miasto jest efektem reform administracyjnych przeprowadzonych po 1945 r., kiedy w pierwotny obręb miasta włączano systematycznie pomniejsze gminy i miasteczka¹⁶.

Historia jaworznickiego rynku sięga 1825 roku, chociaż na początku istnienia osady (przełom XIII i XIV wieku) wyznaczono centralny plac, który skupiał życie społeczne i gospodarcze. Cechą szczególną rynku jest jego nieregularny, trójkątny kształt. Przełomowym momentem dla rynku jest okres zaborów, kiedy zainicjowano stworzenie planu zagospodarowania przestrzeni przed kościołem. Po 1845 roku, kiedy rozpowszechniono budownictwo murowane, plac szybko stał się sercem miasta, na którym odbywały się jarmarki, targi, wiece oraz pochody. Pod koniec XX wieku rynek stopniowo tracił swoją rangę, ze względu na słabnącą atrakcyjność i duże natężenie ruchu pojazdów. Na rynku znajdował się przystanek PKS oraz przebiegała przez niego droga krajowa nr 79 (Rys. 1a). Nawierzchnia rynku również ulegała zmianom: z miejscowego kamienia wapiennego, w trotuary, przez nawierzchnię granitową aż do kostki brukowej¹⁷.

¹⁴ A. Tokajuk, *O Witruwiusza budowy miast zasadach w kontekście współczesnej urbanistyki*, Czapismo Techniczne. Architektura 2009, z. 7, s. 554.

¹⁵ Urząd Statystyczny w Katowicach. *Statystyczne Vademecum Samorządowca 2016*. Miasto Jaworzno [dostęp on-line] <http://katowice.stat.gov.pl>

¹⁶ Historia Jaworzna. Jaworzno [dostęp on-line] http://www.jaworzno.pl/pl/nasze_miasto/historia_miasta.

¹⁷ Szlak Orlich Gniazd. *Rynek w Jaworznie Jaworzno* [dostęp on-line] <http://www.orlegniazda.pl/Poi/Pokaz/508609/6782/rynek-w-jaworznie>.

Rys. 1. Rynek Główny w Jaworznie: a) przed rewitalizacją²⁰, b) po rewitalizacji²¹



Centralnym punktem rynku był i jest kościół – Kolegiata św. Wojciecha i św. Katarzyny. Na przeciw ścianę rynku wyznacza nowoczesny budynek Miejskiej Biblioteki Publicznej. W 2007 roku prezydent miasta powołał Zespół ds. Przebudowy Rynku i jego okolic. Powstał projekt „Rynek Od.Nowa – rewitalizacja śródmiejskiej przestrzeni publicznej w Jaworznie”, który uwzględniał przebudowę i modernizację otaczających ulic, Centrum i Śródmieścia. Największą wprowadzoną zmianą jest zamknięcie płyty rynku dla ruchu ogólnego, a także zmiana nawierzchni, budowa fontann i skweru (Rys. 1b). Głównym celem projektu było przywrócenie utraconych funkcji społecznych, kulturalnych i gospodarczych zdegradowanemu obszarowi dawnego Rynku Miejskiego. Projekt realizowano w latach 2011-2013¹⁸.

W 2016 r. Rada Miejska w Jaworznie podjęła uchwałę w sprawie przyjęcia do realizacji Planu zrównoważonej mobilności miejskiej Jaworzna¹⁹. Głównym celem planu jest zmniejszenie udziału transportu indywidualnego (dokonywanego samochodami osobowymi) w stosunku do mobilności pieszej, rowerowej, komunikacją publiczną. Głównym elementem polityki parkingowej w śródmieściu jest hierarchizacja miejsc parkingowych, w kolejności niepełnosprawni, mieszkańcy śródmieścia, interesariusze śródmieścia oraz pracujący w śródmieściu. Od stycznia 2017 r. w Jaworznie funkcjonują dwie zielone strefy parkingowe, w których tylko dwie pierwsze godziny postoju są bezpłatne. W strefach wyznaczonych jest po 17 miejsc parkingowych. Strefy są projektem pilotażowym, ale po pozytywnych reakcjach mieszkańców, planowane jest ich poszerzenie.

¹⁸ Rynek Od.Nowa Jaworzno [dostęp on-line] http://www.jaworzno.pl/pl/biznes/projekty_i_programy/89/rynek_odnowa.html

¹⁹ Uchwała nr XVII/249/2016 Rady Miejskiej w Jaworznie z dnia 30 marca 2016 r. w sprawie przyjęcia do realizacji Planu zrównoważonej mobilności miejskiej Jaworzna [dostęp on-line] <http://bip.jaworzno.pl/Article/get/id,28804.html>

²⁰ Rynek Od.Nowa Jaworzno [dostęp on-line] http://www.jaworzno.pl/pl/nasze_miasto/jak_zmienia_sie_jaworzno/152/rynekodnowa.html

²¹ Jaworznicki Portal Społecznościowy. Zmodyfikowano 28.07.2014. [przeglądany: 13.03.2017 r.]. Rynek Od.Nowa – Najlepszą Przestrzenią Publiczną Województwa Śląskiego? Dostępny: <http://www.jaw.pl/2014/07/rynek-od-nowa-najlepsza-przestrzenia-publiczna-wojewodztwa-slaskiego/>

Rynek Miejski w Nowym Sączu

Nowy Sącz jest miastem na prawach powiatu, położonym w południowo-wschodniej części województwa małopolskiego. Miasto zajmuje powierzchnię 58 km² i liczy 83 903 mieszkańców, w tym 52,2% stanowią kobiety²².

Nowy Sącz został założony w 1292 r. Dzięki korzystnemu położeniu przy ważnym szlaku łączącym Polskę z Węgrami, w średniowieczu był ważnym ośrodkiem produkcji rzemieślniczej i wymiany handlowej. W XVII w. Nowy Sącz tracił na znaczeniu gospodarczym i politycznym, do czego przyczynił się „potop” szwedzki. Najgłębszy okres upadku miasto przeżywało w XVIII w., na który wpływało rozprężenie polityczne w Rzeczypospolitej. Wyraźne ożywienie gospodarcze nastąpiło w okresie autonomii galicyjskiej. Szczególnie duże znaczenie dla miasta miała budowa kolei Tarnowsko-Leluchowskiej (1876 r.) oraz późniejsze połączenie kolejowe Nowy Sącz – Chabówka (1884 r.), co wiązało się utworzeniem i szybką rozbudową warsztatów kolejowych. Do II wojny światowej miasto stale rozwijało się przestrzennie i demograficznie. Wybuch II wojny światowej zapoczątkował najtragiczniejszy okres w dziejach miasta. Przygraniczne położenie sprawiło iż początkowo stało się ważnym ośrodkiem kuriersko-przerzutowym przez zieloną granicę na Słowację i Węgry. Mieszkańcy Sądecczyzny zostali okrutnie potraktowani przez okupanta – tysiące osób wy-

mordowano i wywieziono do obozów śmierci. W 1945 r. do Nowego Sącza weszły oddziały Armii Czerwonej. Wydarzenie to ma związek z wysadzeniem magazynów amunicji i materiałów wybuchowych znajdujących się na zamku królewskim. W 1958 r. rozpoczęto aktywizację gospodarczą miasta i regionu w oparciu o lokalne walory przyrodniczo-krajobrazowe. W 1975 r. miastu nadano status miasta wojewódzkiego, którym pozostawało do końca 1998 r. Od 1999 r. miasto jest siedzibą powiatu²³.

Okazały nowosądecki rynek jest centralnym placem miasta o wymiarach 150x120 m. Jego lokalizacja została wyznaczona w akcie lokacyjnym miasta. Od tamtej pory do dnia dzisiejszego wraz z prostopadle odchodzącymi od niego ulicami oraz zabudowaniami tworzy zabytkowy, średniowieczny układ szachownicowy miasta. Na początku XVII w. przy rynku stało 40 kamienic. Aktualnie jest ich zaledwie 30 oraz centralnie usytuowany zabytkowy Ratusz. W 1874 r. rynek wyłożono otoczkami z pobliskiego Dunajca, które zastąpiono płytami po ponad 90 latach. Przez ponad 100 lat rynek wykorzystywany był jako miejskie targowisko. Po wojnie, w 1945 r. część rynku służyła jako dworzec PKS²⁴. Aktualnie rynek ma charakter reprezentacyjnej przestrzeni publicznej z dopuszczonym okrężnym ruchem ogólnym (Rys. 2).

Rada Miejska Nowego Sącza w 2003 r. podjęła uchwałę w sprawie wprowadzenia opłat za par-

²² Urząd Statystyczny w Krakowie. *Statystyczne Vademecum Samorządowca 2016*. Miasto Nowy Sącz [online]. [przełączany: 13.03.2017 r.]. Dostępny: <http://krakow.stat.gov.pl>

²³ F. Kiryk (red.), *Dzieje miasta Nowego Sącza*, t. 1-2, Kraków 1993.

²⁴ I. Styczyńska (red.), *Nowy Sącz, Przewodnik po zabytkach, Koło Przewodników Oddziału PTTK „BESKID” w Nowym Sączu*, Nowy Sącz 1994.

²⁵ Uchwała nr XXI/237/2003 Rady Miasta Nowego Sącza z dnia 9 grudnia 2003 r. w sprawie wprowadzenia opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w mieście Nowy Sącz oraz ustalenia sposobu pobierania i stawek tych opłat [dostęp on-line] <http://www.sppnowy-sacz.pl/uchwala.html>.

Rys. 2. Rynek Miejski w Nowym Sączu²⁶



kowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych, głównie w historycznym centrum miasta²⁵. Celem stworzenia strefy płatnego parkowania było zwiększenie rotacji parkowanych pojazdów na obszarze charakteryzującym się znacznym deficytem miejsc postojowych. W czterokrotnie zmienianej uchwale, modyfikacji ulegały jedynie zasady wydawania abonamentów parkingowych oraz godziny obowiązywania strefy. Początkowe utworzenie strefy płatnego parkowania skutkowało zwiększeniem rotacji parkujących pojazdów. Aktualnie opłata parkingowa jest niska, co powoduje iż samochody zostawiane są w centrum nawet na kilka godzin. Władze miasta nie podjęły działań na rzecz zrównoważonej mobilności.

Plac Józefa Piłsudskiego w Stalowej Woli

Stalowa Wola jest miastem powiatowym. Poło-

żona jest w północnej części województwa podkarpackiego i zajmuje powierzchnię 83 km². Miasto liczy 62 924 mieszkańców, w tym 52% stanowią kobiety²⁷.

Powstanie Stalowej Woli jest ściśle związane z koncepcją realizacji Centralnego Okręgu Przemysłowego, w ramach której 20 marca 1937 roku rozpoczęto budowę zakładów hutniczo-mechanicznych (Zakłady Południowe, a od 1948 Huta Stalowa Wola), a wraz z nimi przyfabrycznego osiedla mieszkaniowego. Stalowa Wola powstała na terenach wsi Pławo, położonej nad Sanem oraz w środku Puszczy Sandomierskiej. Pierwsze plany budowy Stalowej Woli przewidywały zaludnienie na poziomie 50 tys. mieszkańców i rozwój w oparciu o nowocześnie zaprojektowaną sieć ulic, której punkty węzłowe wyznaczały rozległe place. Wokół centralnego,

²⁶ Rynek – serce miasta [dostęp on-line] <http://www.nowysacz.pl/rynek>.

²⁷ Urząd Statystyczny w Rzeszowie. Statystyczne Vademecum Samorządowca 2016. Gmina Miejska Stalowa Wola [dostęp on-line] <http://rzeszow.stat.gov.pl>.

Rys. 3. Plac Józefa Piłsudskiego w Stalowej Woli³³



a zarazem największego z nich, zakładano rozwój centrum ogólnomiejskiego powiązanego bezpośrednio z centralnym dworcem kolejowym. Całość układu przestrzennego podzielono na zwarte osiedla mieszkaniowe. Do momentu wybuchu II wojny światowej powstały cztery izolowane kompleksy zabudowy mieszkaniowej o różnym standardzie wyposażenia mieszkań: na zachód od linii kolejowej tzw. Kolonia Robotnicza, zaś na wschód – Kolonia Urzędnicza. W rzeczywistości obie kolonie dzieliły się jeszcze na dwie mniejsze tj. w części zachodniej na Kolonię Robotniczą Towarzystwa Osiedli Robotniczych i Kolonię Majsterską oraz w części wschodniej na Kolonię Dyrektorską i Kolonię Urzędniczą. Systematycznie obok obiektów mieszkalnych budowano liczne obiekty infra-

struktury społecznej i handlowo-usługowej. W trakcie II wojny światowej dokonano nieznacznych zmian w strukturze osiedla²⁸. W 1945 roku Stalowa Wola uzyskała prawa miejskie, wskutek czego ponownie rozpoczęto rozbudowę miasta i zakładów. Okres rozkwitu miasta i huty przypada na lata 50. i 70. XX wieku. Konsekwencją transformacji ustrojowej lat 90. było sukcesywne zmniejszanie roli przemysłu ciężkiego, a w związku z tym wzrost bezrobocia w mieście²⁹.

Plac Józefa Piłsudskiego to główny i reprezentacyjny plac w zachodniej części miasta (Rys. 3). Jest to otwarta przestrzeń przed Miejskim Domem Kultury (MDK) ciągnąca się do torów kolejowych. Wybrukowany plac jest podzielony na dwie części ulicą 1-go Sierpnia. Część zlokalizo-

²⁸ S. Kuliś, *Powstanie i rozwój urbanistyczny Stalowej Woli. Przykład ewolucji przestrzennej polskiego miasta przemysłowego*, Prace Geograficzne, 2000, z. 106, s. 169-196.

²⁹ Strategia Rozwoju Miasta Stalowa Wola na lata 2016-2022 z prognozą do roku 2027 – Diagnoza Miasta Stalowa Wola [dostęp on-line] <http://bip.stalowawola.pl/>

wana tuż przy MDK oddzielona jest od ulicy szeregiem słupków. Fragment sąsiadujący bezpośrednio z torami kolejowymi wykorzystywany jest na miejsca parkingowe. Dawnej nazywany Placem Gagarina przed Zakładowym Domem Kultury (zbudowany w 1952 r.) był miejscem rozpoczęcia pochodów pierwszomajowych. Aktualnie plac ożywa sezonowo przy okazji licznych imprez kulturowych³⁰. Osiedle Fabryczne, na którym znajduje się Plac Piłsudskiego, zostało objęte procesem rewitalizacji w ramach projektu pt. „Modelowanie rewitalizacji Stalowej Woli z wykorzystaniem narzędzi partycypacji społecznej” z Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014-2020³¹.

W Stalowej Woli nie utworzono strefy płatnego parkowania. Rotacja parkowania jest niewielka, co podkreślali pracownicy MDK oraz mieszkańcy podczas warsztatów projektowo-społecznych, które odbyły się w dniach 14 do 16 grudnia 2016 r. w Stalowej Woli. Władze miasta pracują nad rozwojem zrównoważonej mobilności w mieście. Stalowa Wola nazywana jest miastem rowerów³², co stanowi podstawę działań promocyjnych zrównoważonej mobilności.

BADANIA NAUKOWE

Wśród mieszkańców każdego z miast przeprowadzono badania w formie ankiety internetowej. Ankieta zawierała 13 pytań, w który ankietowanych zapytano o:

- metryczkę (płeć, wiek),
- częstotliwość przebywania w danej przestrzeni publicznej,

- cel podróży na rynek i w jego okolice,
- rodzaj najczęściej wybieranego środka transportu,
- czas dojazdu,
- ocenę dostępności do infrastruktury dla ruchu pieszego (nawierzchnia rynku i okolicznych chodników, warunki dojścia, lokalizację i widoczność przejść dla pieszych, atrakcyjność ciągów pieszych),
- ocenę dostępności do infrastruktury dla transportu samochodowego (liczba miejsc postojowych, czas poszukiwania miejsca postojowego, warunki dojazdu, czas dojazdu, organizacja ruchu),
- ocenę dostępności do infrastruktury dla transportu zbiorowego (odległość do przystanku, częstotliwość kursowania, warunki podróży, czas dojazdu, niezawodność),
- ocenę dostępności do infrastruktury dla rowerów (liczba stojaków rowerowych, drogi rowerowe, warunki dojazdu, czas dojazdu),
- ocenę atrakcyjności przestrzeni, w tym: elewacji budynków, zieleni urządzonej, elementów wodnych, miejsc do siedzenia, oświetlenia, pokonywania różnic poziomów, funkcji usługowych i mieszkaniowych, komfortu przebywania, ogólnej estetyki,
- potrzebę miejskiej przestrzeni publicznej (ryнку) w mieście,
- opinię nt. wyłączenia rynku z ruchu samochodowego.

Badania ankietowe przeprowadzone były w dniach od 20 lutego do 15 marca 2017 roku. W ankietach dotyczących rynków miast Jaworzna i Nowego Sącza wzięło udział 120 respon-

³⁰ Stalowka. Portal miasta Stalowa Wola. Plac Józefa Piłsudskiego [dostęp on-line] <http://www.stalowka.net/encyklopedia.php?dx=54>

³¹ Stalowe Miasto [dostęp on-line] <http://stalowemiasto.pl/artykuly/artykuly.php?mode=pokaz&id=39795>

³² Stalowa Wola, Miasto Rowerów [dostęp on-line] <https://stalowawolamiastorowerow.pl/>

³³ MDK w Stalowej Woli [dostęp on-line] <http://mapio.net/pic/p-81926183/>

dentów, natomiast w formularzu odnoszącym się do Placu Piłsudskiego w Stalowej Woli odpowiedzi udzieliło 100 osób.

WYNIKI BADAŃ NAUKOWYCH

Charakterystyka respondentów

W każdej z trzech grup respondentów przeważającą część stanowiły kobiety: Jaworzno – 70%, Nowy Sącz – 58% i Stalowa Wola – 57%. Największy odsetek wśród ankietowanych stanowiły osoby w przedziale wiekowym od 19 do 25 roku życia, a następnie osoby w wieku od 26 do 40 lat. Związane jest to formą ankiety, która była rozpowszechniana na portalach społecznościowych. Najmłodszy respondenci, a więc do 18 roku życia stanowią maksymalnie 11% badanych (Nowy Sącz). Najmniej liczną grupą, do której udało się dotrzeć są osoby w wieku od 65 lat wzwyż – stanowią 0-2% ankietowanych. Zestawione dane przedstawiono w Tabeli 1.

Cel i częstotliwość podróży na rynek/plac

Ponad 65% ankietowanych każdego miasta wybiera się na rynek lub jego sąsiedztwo w celach rozrywkowych (Tabela 2). Wybrane przestrzenie

pełnią aktualnie funkcje reprezentacyjne w każdym z miast. W otaczających płytę rynku budynkach zlokalizowane są różne usługi, jednak przede wszystkim te przestrzenie służą do organizacji wydarzeń kulturalnych oraz do celów rekreacyjnych. Warty uwagi jest duży odsetek ankietowanych w Jaworznie (75%), którzy podróżują do Rynku Głównego w celach zakupowych. Spowodowane jest to bliskim sąsiedztwem ulicy Henryka Sienkiewicza, która ma swój początek na rynku. Jest to główna ulica handlowa w centrum miasta, wyłączona z ruchu samochodowego (deptak). Zakupy cieszą się również sporą popularnością w Nowym Sączu (52% ankietowanych). W przypadku Stalowej Woli dominującym celem podróży na Plac Piłsudskiego jest rozrywka. Ma to związek z znajdującym się w centralnej części placu Miejskim Domem Kultury oraz ubogą ofertą usług w sąsiedztwie.

W kwestii częstotliwości podróży na rynek, najrzadziej odwiedzany jest Plac Piłsudskiego (przyczyną m.in. uboga oferta usług). 43% respondentów pojawia się na tym placu rzadziej niż raz w miesiącu. Do rynków w Jaworznie i w Nowym Sączu ankietowani podróżują kilka razy w miesiącu (Tabela 2).

Tabela 1. Charakterystyka respondentów

Grupa respondentów		Jaworzno	Nowy Sącz	Stalowa Wola
Płeć	Kobiety	70%	58%	57%
	Mężczyźni	30%	42%	43%
Wiek	do 18 lat	3%	9%	10%
	19 – 25 lat	51%	43%	43%
	26 – 40 lat	28%	35%	32%
	41 – 65 lat	16%	13%	15%
	66 i więcej lat	2%	0%	0%

Źródło: zbiory własne autorki

Tabela 2. Charakterystyka celów i częstotliwości podróży na rynek/plac

Kategoria		Rynek Główny w Jaworznie	Rynek Miejski w Nowym Sączu	Plac Piłsudskiego w Stalowej Woli
Cel	rozrywka	68%	72%	65%
	zakupy	75%	52%	18%
	szkoła	5%	12%	20%
	praca	10%	15%	19%
	Dom	3%	2%	5%
Częstotliwość	codziennie	6%	11%	9%
	kilka razy w tygodniu	24%	28%	23%
	kilka razy w msc.	44%	48%	25%
	rzadziej niż raz w msc.	26%	14%	43%

Źródło: zbiory własne autorki

Środek transportu

Wśród mieszkańców każdego z miast najczęściej wybieranym środkiem transportu jest samochód osobowy. W Jaworznie prawie połowa respondentów (48%) decyduje się na podróż tym środkiem transportu w okolice rynku. Nieco mniej (41%) ankietowanych w Nowym Sączu również wykorzystuje własny pojazd. Mieszkańcy Stalowej Woli tylko w 1/3 przypadków wsiadają za kierownicę. Komunikacja miejska cieszy się największą popularnością w Jaworznie – udział podróży tym środkiem transportu stanowi 33% ogółu. W pozostałych miastach na transport zbiorowy decyduje się 23-24% ankietowanych. Warty uwagi jest również znaczny udział podróży pieszych, nawet do 30% w Stalowej Woli. Najciekawszym zdaje się być wysoki udział podróży rowerem wśród mieszkańców Stalowej Woli. Na jazdę rowerem decyduje się znacznie więcej użytkowników niż w innych badanych miastach, co jest potwierdzeniem rowerowej tradycji miasta. Udział poszczególnych środków

transportu zestawiono w Tabeli 3.

Czas podróży

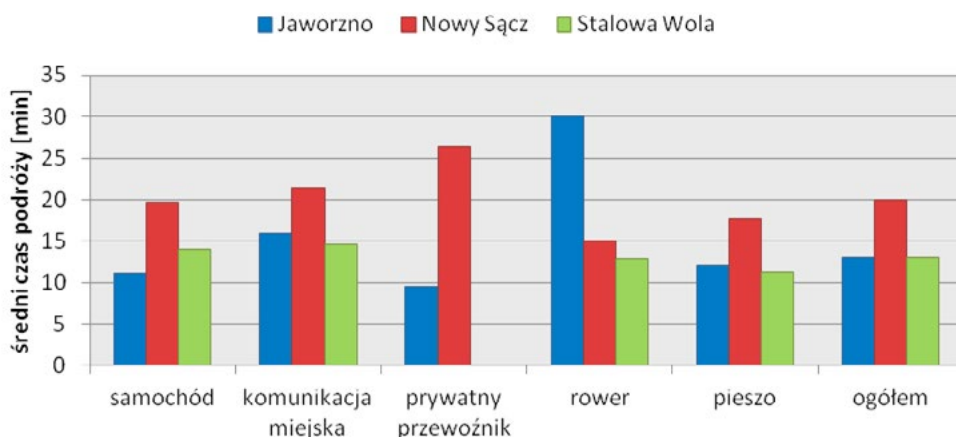
Ankietowanym podróż na rynek zajmuje średnio 12-20 minut, w przypadku podróży samochodem osobowym. Przejazd na główny plac miasta komunikacją miejską zajmuje ok. 15 minut w Jaworznie i Stalowej Woli. W przypadku Nowego Sącza czas ten jest dłuższy. Wynika to z pełnionej funkcji siedziby powiatu nowosądeckiego, który składa się z 16 gmin oraz dostępnych połączeń komunikacją miejską w relacji powiat nowosądecki – miasto Nowy Sącz. Podróż na Plac Piłsudskiego w Stalowej Woli zajmuje od 11 do 15 minut bez względu na wybór środka transportu. Ze względu na zróżnicowany poziom responsywności w kwestii transportu rowerowego, trudno jest sformułować wnioski porównawcze. Średnie czasy podróży z wyszczególnieniem środków transportu przedstawiono na Rysunku 4.

Tabela 3. Podział podróży na rynek/plac z uwzględnieniem środka transportu

Rodzaj środka transportu	Jaworzno	Nowy Sącz	Stalowa Wola
Samochód	48%	41%	31%
Komunikacja miejska	33%	23%	24%
Prywatny przewoźnik (bus)	2%	7%	0%
Rower	1%	2%	16%
Pieszo	24%	28%	29%

Źródło: zbiory własne autorki

Rys. 4. Średni czas podróży z podziałem na rodzaj środka transportu



Źródło: zbiory własne autorki

Infrastruktura piesza

W ankiecie pytano respondentów o pieszą dostępność głównego placu miasta. Elementami poddanymi ocenie były: nawierzchnia rynku i okolicznych chodników, warunki dojścia (blokowanie przez samochody, reklamy itp.), lokalizację i widoczność przejść dla pieszych, atrakcyjność ciągów pieszych (lokale usługowe, kolorystyka, porządek itp.). Każde kryterium należało ocenić w skali 1-5, gdzie 1 oznacza bardzo źle, a 5 bardzo dobrze. W analizie wyniki uśredniono oraz zestawiono w Tabeli 4.

Najwyższa dostępność do infrastruktury dla ruchu pieszego występuje zdaniem ankietowanych w Jaworznie – około 2/3 ankietowanych oceniła każdy element dobrze i bardzo dobrze. Dostępność piesza placów w Nowym Sączu i Stalowej Woli oceniono na przeciętnym poziomie. 60% ankietowanych w Nowym Sączu uważa, że nawierzchnie rynku i chodników są dobre. Gorzej wypadają pozostałe elementy. Ankietowani w Stalowej Woli dobrze oceniają nawierzchnię Placu Piłsudskiego oraz przejścia dla pieszych.

Infrastruktura transportu samochodowego

W ankiecie pytano respondentów o dostępność głównego placu miasta transportem samochodowym. Elementami poddanymi ocenie były: liczba miejsc postojowych, czas poszukiwania miejsca postojowego, warunki dojazdu, czas dojazdu, organizacja ruchu. Każde kryterium należało ocenić w skali 1-5, gdzie 1 oznacza bardzo źle, a 5 bardzo dobrze. W analizie wyniki uśredniono oraz zestawiono w Tabeli 4.

Najwyższa dostępność dla transportu samochodowego została ujawniona w Stalowej Woli, którą oceniono na dobrą. Place w Jaworznie i Nowym Sączu mają przeciętną dostępność samochodem. 60% mieszkańców Nowego Sącza uważa liczbę miejsc postojowych za niewystarczającą oraz czas poszukiwania miejsca postojowego za długi. Podobnie sytuacja wygląda w Jaworznie – 1/3 ankietowanych najbardziej niezadowolona jest liczby miejsc postojowych oraz czasu ich poszukiwania.

Infrastruktura transportu zbiorowego

W ankiecie pytano respondentów o dostępność głównego placu miasta transportem zbiorowym. Elementami poddanymi ocenie były: odległość do przystanku, częstotliwość kursowania, warunki podróży (zatłoczenie w pojeździe, standard tabo-

ru itp.), czas dojazdu, niezawodność (zgodność z rozkładem jazdy, punktualność). Każde kryterium należało ocenić w skali 1-5, gdzie 1 oznacza bardzo źle, a 5 bardzo dobrze. W analizie wyniki uśredniono oraz zestawiono w Tabeli 4.

Dostępność transportem zbiorowym rynku w Nowym Sączu została oceniona jako przeciętna. Place w Jaworznie i Stalowej Woli mają zdaniem ankietowanych dobrą dostępność komunikacją miejską. Lokalizacja przystanków na każdym z rynków jest bardzo dobra. Transport zbiorowy w Nowym Sączu charakteryzuje dobra częstotliwość kursowania i niezawodność oraz przeciętne warunki podróży i czas dojazdu. Najsłabszym elementem infrastruktury transportu zbiorowego w Stalowej Woli jest częstotliwość kursowania, którą oceniono na przeciętną.

Infrastruktura rowerowa

W ankiecie pytano respondentów o dostępność głównego placu miasta transportem rowerowym. Elementami poddanymi ocenie były: liczba stojaków rowerowych, drogi rowerowe, warunki dojazdu, czas dojazdu. Każde kryterium należało ocenić w skali 1-5, gdzie 1 oznacza bardzo źle, a 5 bardzo dobrze. W analizie wyniki uśredniono oraz zestawiono w Tabeli 4.

Tabela 4. Średnia ocena dostępności do infrastruktury poszczególnych rodzajów transportu

Rodzaj infrastruktury	Jaworzno	Nowy Sącz	Stalowa Wola
Piesza	3,9	3,4	3,3
Transport samochodowy	3,0	2,7	3,7
Transport zbiorowy	3,9	3,5	4,0
Transport rowerowy	3,0	2,2	3,1

Źródło: zbiory własne autorki

Najniższą (złą) ocenę dostępności do rynku transportem rowerowym uzyskano w Nowym Sączu. Jednogłośnie, połowa respondentów oceniła bardzo źle drogi rowerowe, źle liczbę stojaków rowerowych i warunki dojazdu oraz przeciętnie czas dojazdu. Zarówno ankietowani w Jaworznie jak i w Stalowej Woli ocenili infrastrukturę rowerową jako przeciętną. Mieszkańcy Jaworzna zwrócili uwagę na niewystarczającą liczbę stojaków rowerowych, złą jakość dróg rowerowych oraz dobry czas dojazdu do Rynku Głównego. Mieszkańcom Stalowej Woli brakuje stojaków rowerowych na Placu Piłsudskiego, a pozostałe elementy oceniają na przeciętnie.

Atrakcyjność przestrzeni

W ankiecie respondenci oceniali atrakcyjność głównego placu miasta. Elementami poddanymi ocenie były: elewacje budynków, zieleń urządzona, elementy wodne, miejsca do siedzenia, oświetlenie, pokonywanie różnic poziomów, funkcje usługowe i mieszkaniowe, komfort przebywania, ogólna estetyka. Ankietowani mieli do wyboru trzy odpowiedzi: pozytywnie, neutralnie i negatywnie.

Rynek Główny w Jaworznie został oceniony w całości pozytywnie. Ponad połowa ankietowanych jednogłośnie pozytywnie postrzega wszystkie poddane ocenie elementy przestrzeni miejskiej. Jedyny wyjątek stanowią funkcje mieszkaniowe, co do których respondenci mają neutralne podejście. Najlepiej ocenionym elementem rynku jest oświetlenie (70% głosów), ogólna estetyka (65% głosów) oraz elewacje budynków (63% głosów). Pozytywna opinia mieszkańców związana jest przebudową i rewitalizacją, którą zakończono w 2013 roku.

Ogólna estetyka Rynku Miejskiego w Nowym Sączu oceniona została pozytywnie. Ponad 70% ankietowanych pozytywnie postrzega: elementy

wodne, miejsce do siedzenia, oświetlenie i komfort przebywania. Neutralnie zaopiniowane zostały: elewacje budynków, zieleń urządzona, pokonywanie różnic poziomów, funkcje usługowe i mieszkaniowe. Najlepiej ocenionym elementem rynku jest oświetlenie – 82% pozytywnych głosów.

Plac Józefa Piłsudskiego w Stalowej Woli został oceniony w całości neutralnie. Ponad połowa ankietowanych jednogłośnie neutralnie postrzega wszystkie poddane ocenie elementy przestrzeni miejskiej. Wyjątkami są miejsca do siedzenia oraz ogólna estetyka, w których zdania są równo podzielone pomiędzy neutralnym i negatywnym. Najwięcej neutralnych głosów oddano na funkcje mieszkaniowe (80%) oraz elewacje budynków (73%).

ZAKOŃCZENIE

W artykule dokonano charakterystyki trzech wybranych rynków średnich miast: Rynku Głównego w Jaworznie, Rynku Miejskiego w Nowym Sączu oraz Placu Józefa Piłsudskiego w Stalowej Woli. Cechą wspólną wybranych obszarów jest wysoka dostępność transportowa. Wśród mieszkańców każdego z miast przeprowadzono ankietę, której wyniki pozwoliły na dokonanie analizy i oceny rynków pod względem: dostępności transportowej (pieszej, rowerowej, komunikacji zbiorowej i samochodowej), walorów estetycznych i funkcjonalnych oraz poziomu przywiązania mieszkańców do tych przestrzeni.

Respondenci dobrze oceniają dostępność transportową rynków w Jaworznie i w Stalowej Woli oraz przeciętnie dostępność nowosądeckiego głównego placu miejskiego. Najwyżej oceniona, dobra dostępność piesza charakteryzuje rynek w Jaworznie. Plac Piłsudskiego w opinii ankietowanych cechuje dobra dostępność dla transpor-

tu samochodowego, co jest najlepszym wynikiem na tle pozostałych przestrzeni. Dostępność transportowa dla alternatywnych dla samochodu środków transportu (komunikacja miejska i rower) została najslabiej oceniona w Nowym Sączu.

Dodatkowym aspektem, który został ujęty w referacie jest sposób postrzegania placów miejskich przez ich użytkowników. Najbardziej estetyczną przestrzenią publiczną jest Rynek Główny w Jaworznie. Opinie mieszkańców Nowego Sącza są podzielone pomiędzy pozytywnymi oraz neutralnymi. Najmniej gustowny okazuje się być Plac Piłsudskiego. Wysoka pozycja śląskiego miasta może mieć związek ze zrealizowanym projektem rewitalizacji śródmieścia, który zlikwidował ruch samochodowy na płycie rynku oraz ograniczył go na pobliskich ulicach. Władze Stalowej Woli dostrzegają słabą jakość przestrzeni publicznych, w związku z tym rozpoczęły proces rewitalizacji części miasta, w której plac jest zlokalizowany.

Przykład Jaworzna pokazuje, że przekształcenie rynku miejskiego na przestrzeń dostępną tylko dla pieszych ma pozytywny wpływ na jego postrzeganie przez mieszkańców. Na pozostałe dwa place można bez ograniczeń dotrzeć samo-

chodem. W ankiecie zapytano mieszkańców czy wyłączenie rynku z ruchu samochodowego jest dobrym pomysłem. W przypadku Stalowej Woli 100% ankietowanych uważa ideę za słuszną. Plac Piłsudskiego jest przecięty ulicą 1-ego Sierpnia na pół. Mieszkańcy Jaworzna, jako jedyni, którzy taką zmianę wprowadzili, w 82% oceniają ją za rozsądną. 73% ankietowanych w Nowym Sączu uważa pomysł wyłączenia ruchu samochodowego na rynku za nieracjonalny. Warto dodać, że aktualnie ruch odbywa się w ruchu okrężnym, gdzie wyspą centralną jest plac z ratuszem. Ruchu samochodowy tworzy granice płyty rynku.

Dużą popularnością spędzania wolnego czasu w mieście cieszą się zamknięte obiekty takie jak galerie handlowe, kina, kluby fitness. We wstępie niniejszego referatu postawiono pytanie: czy w erze konsumpcjonizmu i internetu, w mieście potrzebny jest rynek? Pytanie zadano również w ankiecie. Uzyskano odpowiedź twierdzącą: 93% ankietowanych w Jaworznie, 98% ankietowanych w Nowym Sączu, 100% ankietowanych w Stalowej Woli. Pomimo atrakcyjnych ofert zamkniętych przestrzeni publicznych, ogólnodostępny rynek lub plac miejski nadal przyciąga mieszkańców.

LITERATURA

Florek M, E. Glińska, A. Kowalewska, *Wizerunek miasta. Od koncepcji do wdrożenia*, Warszawa 2009

Gachowski M., *Kwestia celowości istnienia centrum miasta w warunkach transformacji społeczno-urbanistycznej* [w:] J. Słodczyk (red.), *Przemiany struktury przestrzennej miast w sferze funkcjonalnej i społecznej*, Opole 2004

Gyrkoovich J., *Miejskość miasta*. *Czasopismo Techniczne*. Architektura 2007, z. 2

Jaroszevska-Burdnicka R., R. Brudnicki, *W poszukiwaniu „serca miasta”*. *Czasopismo Techniczne*. Architektura 2008, z. 8

Jaworzniński Portal Społecznościowy. Rynek Od. Nowa – Najlepszą Przestrzenią Publiczną Województwa Śląskiego? [dostęp on-line] <http://www.jaw.pl/2014/07/rynek-od-nowa-najlepsza-przestrzenia-publiczna-województwa-slaskiego/>.

- Jaworzno. Historia Jaworzna. [dostęp on-line] http://www.jaworzno.pl/pl/nasze_miasto/historia_miasta.
- Jaworzno. Rynek Od.Nowa [dostęp on-line] http://www.jaworzno.pl/pl/biznes/projekty_i_programy/89/rynek_odnowa.html.
- Jaworzno. Rynek Od.Nowa [dostęp on-line] http://www.jaworzno.pl/pl/nasze_miasto/jak_zmienia_sie_jaworzno/152/rynekodnowa.html.
- Kiryk F. (red.) *Dzieje miasta Nowego Sącza*, t. 1-2, Kraków 1993
- Kobylarczyk J., *Współczesna funkcja rynku – historycznej przestrzeni publicznej w wybranych miastach*. Czasopismo Techniczne. Architektura 2012, z. 29
- Kuliś S. *Powstanie i rozwój urbanistyczny Stalowej Woli. Przykład ewolucji przestrzennej polskiego miasta przemysłowego*. Prace Geograficzne 2000, z. 126
- MDK w Stalowej Woli [dostęp on-line] <http://mapio.net/pic/p-81926183/>.
- Mazur-Belzyt K., *Problemy rewitalizacji przestrzeni publicznych małych miast*. Czasopismo Techniczne. Architektura 2012, z. 12
- Nowy Sącz. Rynek – serce miasta. Styczyńska [dostęp on-line] <http://www.nowysacz.pl/rynek>.
- Stalowa Wola, Miasto Rowerów [dostęp on-line] <https://stalowawolamiastorowerow.pl/>.
- Stalowe Miasto [dostęp on-line] <http://stalowemiasto.pl/artykuly/artykuly.php?mode=pokaz&id=39795>.
- Stalowka. Portal miasta Stalowa Wola. Plac Józefa Piłsudskiego [dostęp on-line] <http://www.stalowka.net/encyklopedia.php?dx=54>
- Strategia Rozwoju Miasta Stalowa Wola na lata 2016-2022 z prognozą do roku 2027 – Diagnoza Miasta Stalowa Wola [dostęp on-line] <http://bip.stalowawola.pl/>
- Styczyńska I (red.), *Nowy Sącz, Przewodnik po zabytkach*, Koło Przewodników Oddziału PTTK „BE-SKID” w Nowym Sączu, Nowy Sącz 1994 r
- Szlak Orlich Gniazd. Rynek w Jaworznie [dostęp on-line] <http://www.orlegniazda.pl/Poi/Pokaz/508609/6782/rynek-w-jaworznie>.
- Tokajuk A. *O Witruwiusza budowy miast zasadach w kontekście współczesnej urbanistyki*. Czasopismo Techniczne. Architektura 2009, z. 7
- Twardecki A. *Mały słownik sztuki starożytnej Grecji i Rzymu*. Warszawa 1998
- Uchwała nr XVII/249/2016 Rady Miejskiej w Jaworznie z dnia 30 marca 2016 r. w sprawie przyjęcia do realizacji Planu zrównoważonej mobilności miejskiej Jaworzna [dostęp on-line] <http://bip.jaworzno.pl/Article/get/id,28804.html>
- Uchwała nr XXI/237/2003 Rady Miasta Nowego Sącza z dnia 9 grudnia 2003 r. w sprawie wprowadzenia opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w mieście Nowy Sącz oraz ustalenia sposobu pobierania i stawek tych opłat [dostęp on-line] <http://www.sppnowysacz.pl/uchwala.html>
- Urząd Statystyczny w Katowicach. *Statystyczne Vademecum Samorządowca 2016*. Miasto Jaworzno [dostęp on-line] <http://katowice.stat.gov.pl>.
- Urząd Statystyczny w Krakowie. *Statystyczne Vademecum Samorządowca 2016*. Miasto Nowy Sącz [dostęp on-line] <http://krakow.stat.gov.pl>.
- Urząd Statystyczny w Rzeszowie. *Statystyczne Vademecum Samorządowca 2016*. Gmina Miejska Stalowa Wola [dostęp on-line] <http://rzeszow.stat.gov.pl>.
- Wejchert, K. *Elementy kompozycji urbanistycznej*, Warszawa 1984
- Wiadomości24. *Konsumpcjonizm i ukryta potęga reklamy* [dostęp on-line] http://www.wiadomosci24.pl/artikul/konsumpcjonizm_i_ukryta_potega_reklamy_71905.html.