

#suburbanizacja,
#urbanizacja, #ekonomia,
#gospodarka przestrzenna,
#urban sprawl


URBAN ISSUES

35

Potencjalne koszty suburbanizacji. Zarys problematyki oraz praktyka badawcza

Wojciech Dawid

Instytut Rozwoju Miast i Regionów
e-mail: wdawid@irmir.pl

 ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2812-3822>

Abstrakt

Konsekwencją suburbanizacji jest szereg zmian w fizycznej przestrzeni zurbanizowanej. Niosą one za sobą wiele łatwo identyfikowalnych wynikających z nich kosztów, chociażby tych związanych z dojazdami do pracy czy też kosztami utrzymania i budowy dodatkowej infrastruktury. Na ich temat pojawiło się już wiele polskich i zagranicznych publikacji opierających się na różnorodnych wyliczeniach i metodach kalkulacji. Trudność bezpośredniego wskazania wymiaru ekonomicznego zjawiska suburbanizacji wskazuje na konieczność dalszych analiz w tym zakresie oraz szerokiego spojrzenia w istniejące już badania i opracowania pozwalające uchwycić niedostrzegalne na pierwszy rzut oka czynniki poboczne. Szczególnie wrażliwe mogą być tzw. koszty społeczne, często identyfikowalne z czynnikami wpływającymi na jakość życia mieszkańców miast i przedmieść. Zauważyć to można dzięki zróżnicowaniu szacunków w poszczególnych analizach przytoczonych w artykule. Równie trudne do wykazania mogą być także koszty środowiskowe, które naturalnie łączone są ze zjawiskiem rozlewania się miast. Analiza istniejących już badań w tym zakresie, szczególnie obszernej zagranicznej literatury przedmiotu, pozwala na wieloaspektowe spojrzenie na zjawisko suburbanizacji oraz bardziej krytyczną ocenę uproszczonych analiz pozbawionych szerszego kontekstu.

©2020 Wojciech Dawid. This is an open access article licensed under the Creative Commons Attribution-NonCommercial-NoDerivs License (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/>).

W artykule zaprezentowano wyniki badań naukowych realizowanych w ramach projektu pn. *Nowy model urbanizacji w Polsce – praktyczne wdrożenie zasad odpowiedzialnej urbanizacji oraz miasta zwarte* (Gospostrateg 1/384689/20/NCBR/2019), współfinansowanego ze środków Narodowego Centrum Badań i Rozwoju w ramach Strategicznego Programu Badań Naukowych i Prac Rozwojowych „Społeczny i gospodarczy rozwój Polski w warunkach globalizujących się rynków” GOSPOSTRATEG.



Wprowadzenie

Negatywną stroną suburbanizacji są niewątpliwie koszty będące następstwem wielu zjawisk towarzyszących temu procesowi. Mogą to być konsekwencje zmiany w stylu życia takie jak konieczność codziennych dojazdów do pracy lub szkoły czy też trwałe przekształcenia przestrzeni miast i przedmieść. Podstawowym problemem w badaniach identyfikujących te potencjalne skutki ekonomiczne okazuje się wyzwanie bezpośredniego przełożenia konsekwencji zjawisk towarzyszących na ich wymierny koszt finansowy. Nawet najbardziej skrupulatne, poparte odpowiednią metodologią podejście do tematu skutków finansowych jest obciążone dużym ryzykiem niedoszacowania lub przeszacowania w przypadku próby wskazywania konkretnych kwot. Problem pogłębia zarówno subiektywne postrzeganie, jak i identyfikowanie zjawisk będących według różnych badaczy kwalifikowanych lub nie jako bezpośrednie następstwa procesów suburbanizacyjnych. Efektem może być skupianie się na analizie zjawisk powiązanych z nimi, ale zachodzących również w warunkach, gdzie proces suburbanizacji jest niedostrzegalny lub zachodzi w niewielkim stopniu. Ponieważ ilość zjawisk współzależnych w tym procesie jest tak duża, wiele z nich wymaga dokładnej analizy przyczynowo-skutkowej w celu wskazania ich rzeczywistego związku z suburbanizacją. Ważne jest też podkreślanie w analizach, iż koszt należy rozpatrywać nie tylko w kategoriach poprawy sytuacji finansowej i ewentualnych oszczędności, ale również mieć na uwadze wyczerpywanie się zasobów (Burchel i in. 2005) takich jak ziemia oraz stan środowiska naturalnego.

Kłopotliwe jest też prognozowanie wieloletnie, bowiem analizy takie są wrażliwe na trendy, zmiany w zachowaniu ludzi, przemiany demograficzne. Kolejną trudnością jest geograficzna i przestrzenna skala oraz pomiar kosztów przekładających się na kwalifikowanie oddziaływania składowych procesu suburbanizacji w kontekście lokalnym lub ponadlokalnym. Przykładem mogą być analizy kosztów dojazdów do pracy. Klarowne zdaje się być rozpatrywanie kosztów ponoszonych przez pojedyncze gminy lub gminy znajdujące się w obszarze funkcjonalnym, np. koszt związany z utrzymaniem dróg lokalnych w dobrym stanie czy też dotowaniem systemu transportu publicznego. Jednak gdy transport w dużej części odbywa się z wykorzystaniem chociażby kolei regionalnej dotowanej przez jednostki samorządowe innego szczebla, pojawia się trudność w szacowaniu realnego kosztu ponoszonego przez pojedynczą gminę. Wyraźnie problem uwidacznia się chociażby w zakresie próby oszacowania zapotrzebowania na rozbudowę systemu drogowego

i wskazania, w czyjej gestii jest finansowanie konserwacji i remontów oraz nowych inwestycji o znaczeniu zarówno lokalnym, jak i regionalnym, np. dróg krajowych o dużym znaczeniu w codziennych dojazdach czy też centrów komunikacyjnych obsługujących przewoźników międzynarodowych i krajowych.

Celem pracy jest analiza dotychczasowych opracowań na temat wymiernych skutków urbanizacji. Dokonany przegląd pozwala krytycznie spojrzeć na dotychczasowe metody ich badań oraz umożliwia przekrojowe przedstawienie kierunków i aspektów, na których skupiają się badacze zjawisk towarzyszących suburbanizacji. Przegląd obejmuje zarówno opracowania polskie, jak i kluczowe publikacje zagraniczne, zarówno poświęcone ściśle suburbanizacji, jak i badania pośrednio łączące się z tematyką, w których analizowano najczęściej łączone z nią zjawiska.

Kluczowe publikacje

Najbardziej kompletnymi polskimi badaniami na temat kosztów suburbanizacji są szacunki Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN z roku 2012, zawarte w *Raporcie o ekonomicznych stratach i społecznych kosztach niekontrolowanej urbanizacji w Polsce* (Kowalewski i in. 2013). Zasadniczą częścią opracowania są analizy kosztów związanych z prognozowanymi dochodami i kosztami wynikającymi z ustaleń w obowiązujących planach miejscowych, bazujące na analizie 120 gmin z planami zagospodarowania przestrzennego, które pokrywały więcej niż 10% powierzchni gminy. Uzyskane szacunki wskazują, jakie wydatki muszą ponieść samorządy na wykupy gruntów oraz inwestycje infrastrukturalne takie jak drogi i media – na podstawie analizy prognoz finansowych było to 16 mld 962 mln zł w analizie planów wykonanych do 2011 r., a dla planów z jednego tylko roku 2012 szacunek ten wyniósł 266 mln zł. Wykonano wiele studiów przypadków wskazujących na bezpośrednie ekonomiczne następstwa nieefektywnej rozproszonej urbanizacji podmiejskiej, zarówno dla gmin metropolitalnych (Batóg 2011; Łuków 2016; Smutek 2016), jak mniejszych ośrodków (Cyran 2016). Zazwyczaj myślą przewodnią tego rodzaju prac są inne zjawiska społeczne oraz ekonomiczne, natomiast szczegółowej analizie można poddać wątpliwość, czy aby na pewno suburbanizacja odpowiadała za ich intensyfikację, będąc tylko jedną z wielu przyczyn badanego stanu rzeczy. Ich specyfiką często jest również pozbawienie wymiaru przestrzennego. Dotyczy to głównie badań o charakterze socjologicznym czy *sensu stricto* opracowań ekonomicznych. Dlatego też wnioski autorów niejednokrotnie wymagałyby pogłębionych analiz osadzonych mocniej w metodologii badań z zakresu gospodarki przestrzen-

nej. W przypadku grupy badań bazujących na studiach przypadków pojawia się wątpliwość co do powtarzalności wyników na innym obszarze. Nie zawsze wzorce np. dotyczące dojazdów do pracy czy zachowań konsumenckich (choćby w zakresie zakupu mieszkania) będą takie same w gminach metropolitalnych i w obszarach peryferyjnych. Tego rodzaju analizy wymagają dokładnego scharakteryzowania lokalnej specyfiki obszaru badań.

Jedną z najważniejszych prac jest zagraniczny raport opracowany przez Real Estate Research Corporation pt. „The Costs of Sprawl” wydany w 1974 r. w USA. Pokłosiem tych badań, na podstawie wyciągniętych wniosków z krytyki starszych analiz, jest publikacja pt. „The Costs of Sprawl” – *Revisited* wydająca się najbardziej kompleksowym opracowaniem. Precyzyjnie, zawiera ona szereg przeanalizowanych mierzalnych skutków, zarówno związanych *sensu stricto* z kosztami finansowymi, jak również tych dotyczących różnych negatywnych aspektów dotyczących jakości życia. W tych najbardziej kompletnych pracach empirycznych stwierdzono, że *urban sprawl* spowodowałby w Stanach Zjednoczonych dodatkowe koszty w wysokości 227 mld USD w ciągu 25 lat (Burchell i in. 2002), a same oszczędności wynikające z przyjęcia racjonalnego modelu wzrostu pozwoliłyby zmniejszyć deficyt w zakresie finansowania usług publicznych w skali roku o 4,2 mld USD. Autorzy raportu „The Costs of Sprawl – Revisited”, opierając się na scenariuszach rozwoju, analizują warianty rozrostu niekontrolowanego i kontrolowanego. Modelowanie scenariuszy rozwoju jest łatwiejsze dla miast Stanów Zjednoczonych, gdyż bazuje na uwarunkowaniach tamtejszej urbanizacji umożliwiających zaimplementowanie uproszczonych modeli rozwoju, które wydają się realnie prognozować koszty. Modele te nie mogą być bezpośrednio zaadaptowane do badania polskiej suburbanizacji m.in. z powodu innej kategoryzacji dróg, odmiennego systemu zarządzania, braków w odpowiedniej standaryzacji zapisów dokumentów planistycznych w zakresie infrastruktury drogowej (w porównaniu z USA). Niemniej mogą być źródłem wiedzy na temat często pomijanych w polskiej literaturze wątków i kwestii związanych z suburbanizacją. Polskie opracowania, w odróżnieniu od badań zagranicznych, nie wskazują na ewentualne oszczędności wynikające z obrania innych scenariuszy rozwoju przestrzennego. W warunkach polskich modelowanie dokładnego scenariusza mniej lub bardziej chaotycznego rozwoju przestrzennego zabudowy jest właściwie niewykonalne chociażby z racji uwarunkowań środowiskowych oraz mniej rygorystycznych zapisów przepisów budowlanych i planowania przestrzennego.

Codziennie dojazdy – skala, znaczenie i próba szacunków

W kontekście procesów suburbanizacji badacze często pochylają się nad analizami kosztów związanych z dojazdami do pracy czy szkół. Słusznie służą one podkreśleniu jednego z najbardziej kosztownych skutków suburbanizacji zarówno dla mieszkańców, jak i dla budżetów gmin. Dodatkowe dojazdy to jeden z tych czynników, które w dłuższej perspektywie weryfikują pozorne wrażenie „tańszego” zamieszkania i życia na przedmieściach. Codzienne dojazdy wymagają od mieszkańców ponoszenia dodatkowych kosztów związanych z transportem, posiadaniem samochodu czy też koniecznością zakupu droższych biletów okresowych, a dla samorządów oznaczają konieczność pokrycia kosztów nadmiernie użytkowanych dróg. Konkretną kwotę wynikającą z dojazdów do szkół na przykładzie okolic Krakowa oszacowano w badaniach uwzględniających lata 1995–2009 – było to od 9,6 do 17,5 mln zł (Jeżak 2011). Kwestią dyskusyjną jest podział na koszty społeczne i indywidualne dla poszczególnych rodzajów transportu i ich zorganizowania. Dla przykładu próbę oszacowania rozkładu kosztów podejmowano we wcześniej wspomnianych badaniach wykorzystanych w raportach „The Costs of Sprawl – Revisited”, gdzie posiłkowano się analizami dla wybranych obszarów w Stanach Zjednoczonych (Apogee Research 1994; Litman 1995; Parsons Brinckerhoff 1996). Konkluzją wskazywaną w wielu badaniach jest to, że koszty społeczne są najwyższe dla transportu indywidualnego, aczkolwiek proporcja do kosztów indywidualnych jest silnie zależna od metodologii badań. Na wynik może mieć też wpływ rodzaj i jakość paliwa samochodów oraz ilość osób realnie podróżujących codziennie w jednym pojeździe, stąd też najmniej kontrowersyjnymi analizami wydają się szacunki kosztochłonności transportu publicznego. Dla określenia przyszłych kosztów mogą one bazować na literaturze i metodologii symulacji transportu nawet w perspektywie wieloletniej, aczkolwiek muszą one opierać się na przewidywalnym scenariuszu rozwoju, aby wykazywały one zależność z procesami suburbanizacji. Innym rodzajem pośredniego skutku negatywnego, który można uznać za koszt społeczny systemu transportowego, jest wzrost natężenia ruchu. Określenie pełnego zakresu kosztów z nim związanych zależy od cech indywidualnych systemu transportowego. W warunkach polskich pomiaru strat związanych z dojazdami do pracy podjęli się P. Lityński (2016) i A. Hołuj (2017) – zarówno w zakresie czasowym, i jak i ekonomicznym. Próbę oszacowania wymiaru finansowego na podstawie uwarunkowań fizycznych i rodzaju dostępnych środków transportu podejmowali autorzy opracowania „The Costs of Transportation: Final Report” (Apogee

Research 1994). Konkretnie szacunki związane z proporcjami kosztów związanych z dojazdami zawarto też w pracy pt. „Transportation Cost Analysis: Techniques, Estimates and Implications”. Jej autor stara się wykazać, że koszt transportu wyraźnie wpływa na koszty życia, a samochody osobowe przyczyniają się do rozwoju przedmieść (Litman 1995). Tak jak inne badania zawierające tego typu uproszczone szacunki, wiele z wartości i kategorii kosztów jest sklasyfikowanych zbyt subiektywnie, co często spotyka się z krytyką danego opracowania. J. Holtzclaw (1994) twierdzi, że mieszkańcy centrów miast ze względu na możliwości, jakie daje transport publiczny oraz możliwość chodzenia pieszo, wydają mniej pieniędzy na podróże. Nieoczywistym kosztem są też wydatki na utrzymanie i wyznaczenie miejsc parkingowych (Wong 2011), przy czym obciążają one głównie miasto rdzeniowe. Konsekwencją jest też brak uszczuplenia zasobu gruntów, które trzeba przeznaczyć na dodatkowe parkingi (Shoup 2005). Badacze wskazują często na wiele kosztów, które należałoby zakwalifikować jako koszty pośrednie mogące być w pewnej części konsekwencjami wzmożonego ruchu, m.in. koszty opieki medycznej nad osobami poszkodowanymi w wypadkach czy też straty związane z degradacją środowiska (Voorhees 1992). Jednak w przypadku tak szerokiego rozpatrywania następstw i konsekwencji należy mieć na uwadze, że dojazdy do pracy to jedynie składowa całość ruchu samochodowego (Harańczyk 2015), chociaż niewątpliwie mogąca wpływać na jego natężenie, niemniej jednak ich rola jest niezwykle trudna do oszacowania. Jednakże podejmowane są próby określenia kosztowności negatywnych zjawisk związanych z ruchem drogowym również w Polsce (Borkowski i in. 2018). Rozproszona zabudowa, niewystarczająco rozwinięta infrastruktura społeczna i kulturalna suburbiów oraz decentralizacja miejsc pracy powodują wzrost podróży samochodowych pomiędzy centrum a przedmieściami. W raporcie o ekonomicznych stratach i społecznych kosztach niekontrolowanej urbanizacji w Polsce szacuje się, że koszty dojazdów do pracy powyżej 5 km wynoszą 25,9 mld zł rocznie, z czego transport indywidualny to koszt 22,6 mld zł, a zbiorowy 3,3 mld zł (Kowalewski i in. 2013). Szacunki opracowane na podstawie badań wykonanych w Katedrze Ekonomiki Transportu UG wskazują na 13,3 mld zł. Kwota ta wynika z przeliczenia średniej stawki wynagrodzenia oraz straty czasu wynikającej z konieczności odbycia podróży.

Niestety nawet najdokładniejsze dane o codziennych dojazdach posiadają dużą granicę błędów i najprawdopodobniej są niedoszacowane, stąd też przełożenie ich na konkretne kwoty może jedynie podkreślić i uzmysłowić wagę problemu. Dodatkowo nie sposób oszacować, czy mieszkańcy korzystają wyłącznie z jednego rodzaju trans-

portu, czy dojeżdżają do pracy w każdy dzień tygodnia lub jak często pozostają w domu, pracując zdalnie – szczególnie w perspektywie ostatnich lat, gdzie wskazuje się na coraz to większą popularność różnych form telepracy. U podstaw wątpliwości co do obrania konkretnego sposobu modelowania natężenia dojazdów znajduje się duża rozbieżność w literaturze na temat tego, co realnie wpływa na zachowania transportowe ludzi. W środowisku badaczy nadal trwają dyskusje na temat realnej korelacji pomiędzy gęstością zabudowy a intensyfikacją ruchu. Istnieją badania, w których autorzy znajdują jednak silny związek między gęstością a etapem życia (Dunphy, Fisher 1994), twierdząc, że charakterystyka demograficzna może być czynnikiem w większym stopniu przyczyniającym się do powstania różnic w zachowaniach komunikacyjnych niż gęstość zaludnienia, negując powszechne poglądy i poddając w wątpliwość wiele prognostycznych modeli dojazdów do centrum. Niektórzy wskazują również na prawidłowość, jakoby mieszkańcy obszarów o gęstej zabudowie wykonywali więcej krótszych dojazdów, natomiast mieszkańcy rozproszonej zabudowy decydowali się na rzadsze używanie samochodów (Dunphy, Fisher 1994). Co więcej, na rodzaj preferowanego środka transportu do pracy może wpływać także jakość przestrzeni, która może sprzyjać lub zniechęcać na przykład do mniej uciążliwej dla środowiska jazdy rowerem, na co zwrócono uwagę w opracowaniu departamentu transportu USA pt. „The Effects of Land Use and Travel Demand Strategies on Commuting Behavior, Cambridge Systematics” (U.S. Department of Transportation 1994).

Dojazdy do pracy to nie tylko generowanie kosztów, ale także potencjalne źródło problemów odbijających się na jakości życia. Kategoria ta jest szczególnie trudna do analizy, gdyż pomiar jakości życia jest niemal niemożliwy w sposób ilościowy i zazwyczaj opiera się na badaniach o charakterze socjologicznym. Z pośrednich konsekwencji, jakie można wskazać, na uwagę zasługują chociażby badania wykonane przez badaczy w Stanach Zjednoczonych, którzy wykazali korelację pomiędzy czasem dojazdów do pracy a stresem, dowodząc, iż jest ona silniejsza w przypadku osób dojeżdżających do pracy niż tych korzystających z transportu publicznego (Koslowsky, Krausz 1993). W tym miejscu należy odwołać się do wcześniejszych badań w tym zakresie, na przykład do analiz wskazujących na spóźnienia pracowników związane z wydłużonym czasem dojazdu (Gaffuri, Costa 1986). Większe natężenie ruchu jako zjawisko bezpośrednio powiązane z rozpraszaniem się zabudowy w konsekwencji prowadzi też do wzrostu śmiertelności wśród uczestników ruchu drogowego, na co wskazywali badacze na podstawie analiz największych metropolii USA (Ewing, Schieber, Zegeer 2003), efektem czego może być

realnie odczuwany spadek poczucia bezpieczeństwa. Na uwagę należy fakt, że zdecydowana większość tego rodzaju „miękkich” skutków posiada w swojej genezie inne zjawiska, wynikiem czego może być kwestionowanie szeregu z nich oraz zarzut bazowania na zbyt uproszczonych założeniach. Zdecydowana większość tak identyfikowalnych konsekwencji wymaga pogłębionych analiz socjologicznych. Jak wspomniano wcześniej, dyskusyjne jest również samo wskazywanie na suburbanizację jako pośrednią przyczynę negatywnych konsekwencji wzmożonego ruchu samochodowego. Temu tokowi rozumowania można zarzucić niewielki związek suburbanizacji, będącej tylko jedną z wielu przyczyn wzmagającego się natężenia ruchu, a same wcześniej wymienione negatywne konsekwencje powinny być raczej traktowane jako bezpośrednie skutki intensyfikacji transportu.

Wielowymiarowe koszty związane z infrastrukturą

W krajowej literaturze pojawia się również wątek kosztów ponoszonych przez przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą na peryferiach będących pochodną niewydajnego systemu transportowego (Brzeziński 2010). Negatywny wpływ słabej dostępności transportowej na działalność gospodarczą podkreśla też P. Borkowski z zespołem (2018). Autorzy raportu o niekontrolowanych skutkach urbanizacji (Kowalewski i in. 2013) wskazują również koszty ograniczenia napływu inwestorów. Wywołany niekontrolowaną zabudową terenów podmiejskich chaos przestrzenny odstrasza podmioty od inwestowania w tych obszarach. Samorządy lokalne ponoszą koszty w postaci utraconych korzyści, jakie mogłyby osiągnąć, gdyby te przestrzenie zostały racjonalnie zagospodarowane.

Kolejną obszerną kategorią są koszty związane z koniecznymi inwestycjami infrastrukturalnymi oraz ich późniejszym utrzymaniem (obsługą i konserwacją). W badaniach kanadyjskich zauważono, że ilość kilometrów przejechanych w przeliczeniu na jedno gospodarstwo domowe w obszarze może być nawet trzy razy większa niż w gminach położonych bliżej miasta rdzeniowego (Statistics Canada 2007; Natural Resources Canada 2009). Może to znacznie przyczynić się do konieczności częstszych remontów obciążonej infrastruktury drogowej. Przyjmuje się, że koszty związane z użytkowaniem i rozbudową sieci rosną równomiernie do jej długości (Markowski 2015). T. Markowski (2015) w analizie zawartej w raporcie pt. „Przestrzeń życia Polaków” w rozdziale „Ekonomiczny wymiar urbanizacji” wskazuje również na finansowe konsekwencje wynikające z konieczności wykupu gruntów pod inwestycje infrastrukturalne takie jak drogi i inne media wskutek przeszacowanych bilansów pod budownictwo mieszkaniowe.

Problem ponoszenia konkretnych wydatków związanych z zapisami planów zagospodarowania, które uwzględnia się w prognozach finansowych, podkreśla również A. Kowalewski, T. Markowski oraz P. Śleszyński (2018), przywołując wcześniejsze opracowania (Świetlik 2004; Cymerman, Bajerowski, Kryszk 2008). W opracowaniu „Urban Trends and Policies in OECD Countries, OECD Regional Development Working Papers 2012/01” wskazano, że dodatkowym kosztem, oprócz infrastruktury drogowej i technicznej, są też wydatki związane z budową i utrzymaniem m.in. budynków oświaty (Kamal-Chauoi, Sanchez-Reaza 2012). Z tego, że wykorzystanie przestrzeni w suburbanizujących obszarach podmiejskich jest często nieoptymalne i wymaga chociażby większej ilości dróg dojazdowych (Lisowski, Grochowski 2008) oraz przyłączy, zdaje sobie sprawę gros badaczy zarówno polskich, jak i zagranicznych. W przypadku analiz bazujących na długości dróg w większym stopniu aniżeli fizyczna odległość mierzona w jednostkach odległości realną wartość może mieć czas mierzony w minutach (Palej 2008; Masik 2018). Konkretnie szacunki wynikające z ograniczenia rozlewania się zabudowy (m.in. dróg, tranzytu, infrastruktury wodno-kanalizacyjnej) zawarto również w szeroko zakrojonych analizach miast w Stanach Zjednoczonych (Burchell 1997). Analizy zawarte w pojedynczych studiach przypadków w gminach (Kapela i in. 2016) wskazywać mogą na brak ekonomicznego sensu rozbudowy sieci. Amerykańskie badania wskazują jednak, że podejście silnie łączące zjawiska rozlewania zabudowy i negatywne skutki ekonomiczne związane z rozbudową sieci jest stosunkowo często poddawane krytyce w literaturze (Altshuler, Gomez-Ibanez, Howitt 1993), a niektóre wyniki badań wskazują na niewielkie różnice w kosztach infrastruktury w modelach rozwoju kontrolowanego i niekontrolowanego (Peiser 1984). Z przykładów wycień w tym przypadku przeprowadzonych dla poszczególnych stanów USA wynika, iż najdynamiczniej rozwijające się południe kraju oszczędzi przy wariacie kontrolowanego wzrostu ok. 7% wydatków przeznaczonych na niezbędną infrastrukturę wodociągową. Na uwagę należy jednak zupełnie inny model zaopatrywania w wodę niż w Polsce (Apogee Research 1994). Większe oszczędności, gdyby przyjąć model kontrolowanego wzrostu, wskazano w przypadku rozbudowy systemu drogowego. Autorzy wykazali, że w okresie 2000–2025 byłoby to 110 mld USD (Apogee Research 1994). W polskich warunkach występuje szczególna trudność z oszacowaniem zapotrzebowania na nową infrastrukturę techniczną ze względu na brak przewidywanych wzorców rozwojowych oraz dynamicznie rozwijających się systemów alternatywnych rozwiązań infrastrukturalnych, np. indywidualnych, przydomowych oczyszczalni lub fotowoltaiki. Niektóre

z wyżej wymienionych wymagają przekwalifikowania części kosztów jako koszt ponoszony przez użytkownika indywidualnego. Problematiczne jest oszacowanie rozbudowy dróg na przedmieściach, w których obowiązują mało precyzyjne zapisy miejscowych planów zagospodarowania, tj. wyznaczanie dróg wewnętrznych jako podstawy systemu drogowego, które mogą nie spełniać wymogów technicznych dróg publicznych (trudność oszacowania kosztu); zazwyczaj ich realizacja nie jest priorytetowa dla samorządu (brak pewności, czy będą faktycznie zrealizowane).

Indywidualne gospodarstwa domowe w porównaniu z domami wielorodzinnymi są mniej wydajne i przyczyniają się do większego zużycia m.in. wody. Poparciem tej tezy są badania wskazujące, że dwuosobowe gospodarstwo domowe będzie zużywać 20% mniej energii niż dwa jednoosobowe gospodarstwa, co przy już nadmiernej eksploatacji wody w 60% miast europejskich w znacznym stopniu przyczyni się do dalszej degradacji środowiska naturalnego (EEA Report 2006). Badanie będące studium przypadku dla jednej z podwrocławskich gmin bazujące na danych Głównego Urzędu Statystycznego (GUS) dotyczące zużycia wody w gminach (Szewrański, Kazak, Sasik 2013) wskazuje, że potencjalnym kosztem jest wyższe zużycie wody dla nowej rozproszonej zabudowy. Jednak nie wykazano, jaki procent mieszkańców w starszej zabudowie wykorzystuje przydomowe nieopomiarowane studnie, co mogło wpłynąć na wyniki badań. Stąd też obserwacja wymaga pogłębionych analiz w celu ukazania zależności w tym zakresie z uwzględnieniem lokalnej specyfiki badanego obszaru.

Szereg mniej oczywistych kosztów

Szereg składowych procesu suburbanizacji niewątpliwie może negatywnie rzutować na zdrowie ludzi. Syntetycznie zestawiono potencjalne skutki w rozdziale 4 pt. „Koszty i straty bezładu przestrzennego” tomu 182 „Studiów nad chaosem przestrzennym” (Kowalewski, Markowski, Śleszyński 2018). Do powiązanych konsekwencji zaliczono koszty wynikające z silnego zanieczyszczenia powietrza – 102 mld USD, bazując na szacunkach Światowej Organizacji Zdrowia (World Health Organization 2015), koszty zdrowotne zanieczyszczenia powietrza szacowane na 6–18 mld zł na podstawie innych badań (Badyda 2006) oraz koszt renowacji budynków z powodu zanieczyszczeń powietrza – 40 mld zł (Grabos i in. 2014). Istnieje coraz więcej badań wskazujących również na zdrowotne konsekwencje zmiany trybu życia – ogólny stan zdrowia i zapadalność na choroby cywilizacyjne (Russell-Evans 2009) – czego przykładem może być obserwacja o połowę większego ryzyka zachorowań nowych mieszkańców na cukrzycę w dzielnicach, w których nie ma możliwości

chodzenia (Motluk 2013). Dużym problemem w skali kraju mogą być potencjalne straty ekonomiczne wynikające z lokowania zabudowy na terenach zagrożonych zalaniem lub powodzią. Na ten problem zwracają szczególną uwagę A. Kowalewski, T. Markowski oraz P. Śleszyński (2018). Mapy zawarte w raporcie (Kowalewski i in. 2013) wskazują, że zagrożonych powodzią w niektórych powiatach może być nawet 30% mieszkańców, natomiast według szacunków koszty ostatniej wielkiej powodzi przekroczyły 2,9 mld euro. Co więcej gminy zmuszone są również ponosić koszty związane z konserwacją i utrzymaniem tego rodzaju terenów np. poprzez zabezpieczenie osuwisk czy terenów zalewowych.

Rozproszenie zabudowy może negatywnie wpływać na stan środowiska naturalnego, przede wszystkim chodzi tu o natężenie zachowań związanych z transportem i intensyfikacją ruchu budowlanego. Rozrastanie się miast w znacznym stopniu przyczynia się do wzmożonej presji na środowisko i zwiększenia wykorzystania naturalnych zasobów (Salama, Hatton, Dawes 1999). W tym kontekście pamiętać należy także o wyparciu działalności rolniczej na obszary mniej żyzne, wymuszając większe zużycie wody i środków nawożących. Tereny rolnicze są intensywnie przeznaczane na cele nierolnicze, a dominującą rolę odgrywa cena sprzedaży gruntów. W Polsce w całym okresie po wejściu do Unii Europejskiej cena gruntów wzrosła o 40%, co zachęcało rolników do jej sprzedaży (EEA Report 2006). Dla inwestorów ceny te były nadal o wiele bardziej atrakcyjne niż ceny gruntów w mieście, ponieważ umożliwiały im realizację podobnych inwestycji. A. Kowalewski, T. Markowski oraz P. Śleszyński (2018) za T.J. Chmielewskim (2018) oraz T.J. Chmielewskim i M. Kolejka (2014) wskazują degradację korytarzy ekologicznych w wyniku ekspansji zabudowy i związaną z nią presją na środowisko. Wyjaśniają również problem przeliczania kosztów środowiskowych na koszty ekonomiczne. Wśród badaczy panują rozbieżne opinie na temat faktycznego bezpośredniego wpływu suburbanizacji na wielkość generowanych zanieczyszczeń powietrza. Z zagranicznych obserwacji można w tym kontekście przywołać próbę oszacowania kosztu zanieczyszczenia powietrza przez pojazdy silnikowe. Badacze wykazali, że generują one koszty w wysokości 2,2 mld USD dla miasta Toronto (Campbell i in. 2007). Próbę ukazania skali negatywnych skutków dla środowiska przedstawiono w publikacji „Wpływ dojazdów do miasta rdzeniowego na emisję CO₂ w miejskich obszarach funkcjonalnych” (Hołuj 2017), opierając się na założeniu wskazującym na generowanie dodatkowych kosztów w wyniku odbywania większej liczby dojazdów w rozproszonych układach urbanistycznych (Brańka 2015; Lityński 2016; Hołuj 2017). Badanie oparte zostało na uproszczonym schemacie

z pominięciem czynników technicznych wpływających na realną emisję CO₂, jednakże ukazującym negatywny możliwy skutek realnie wpływający na jakość powietrza. W opozycji stoją badania, które wskazują na nie do końca oczywistą zależność wielkości zanieczyszczeń i modelu rozwoju jednostki osadniczej, w tym przypadku na przykładzie stanu New Jersey (Burchell 1992).

Polską specyfiką jest przeszacowanie zapotrzebowania na nową zabudowę w gminach. Wiele samorządów ponosi z tego powodu dodatkowe koszty. Są to między innymi wykupy gruntów pod budowę dróg oraz koszty rozwoju infrastruktury technicznej. Według szacunków Polskiej Akademii Nauk (PAN 2011) jest to 40–59 mld zł, szacunki Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej/Głównego Urzędu Statystycznego (2012) wskazują na 67 mld zł, natomiast dane z Raportu Kozińskiego i Olbrysa (2011) – 129 mld zł. Według autorów „Raportu o ekonomicznych stratach i społecznych kosztach niekontrolowanej urbanizacji w Polsce” (Kowalewski i in. 2013) kwoty te często przekraczają możliwości gmin, którym grozi widmo bankructwa. Ponadto zbyt duża powierzchnia terenów budowlanych nie spełnia wymogów inwestycyjnych, ponieważ samorządów nie stać na ich odpowiednie przygotowanie. Dodatkowo wzmagają one późniejszą presję finansową związaną z koniecznością świadczenia usług publicznych z zakresu oświaty, zdrowia publicznego czy edukacji. Wpływa to na rosnące koszty ryzyka inwestycyjnego. Przykładem strat samorządów są utracone wpływy z tytułu podatków, opłat planistycznych i adiacenckich. W latach 2004–2012 w planach miejscowych przeznaczono pod budowę 545 tys. ha, natomiast wpływy z opłat adiacenckich w 2012 r. były prognozowane na poziomie zaledwie 8 mld zł (Kowalewski i in. 2013). Konsekwencją spekulacji związanych z opłatami na podstawie prognoz jest znaczne obciążenie finansowe gmin, które zmuszone są do wypłat odszkodowań. Zasadniczy problem wynika z trudnego do wyeliminowania przy obecnych przepisach planistycznych przekonania, jakoby niemal każdy grunt powinien być przeznaczony pod zabudowę, nawet ten nieposiadający odpowiedniego uzbrojenia. Pośrednim skutkiem tej sytuacji jest też brak rezerwowania odpowiedniej ilości gruntów pod inwestycje publiczne – prowadzi to do sytuacji, kiedy to gmina, chcąc przeprowadzić wykup, zmuszona jest nabyć nieruchomości w cenie wyższej niż wynosi realna wartość działki (Kowalewski i in. 2013).

Podsumowanie

Niewątpliwie suburbanizacja oraz towarzyszący jej *ubran spraw* przyczynia się do ponoszenia przez społeczeństwo dodatkowych kosztów, a w niektórych kategoriach prowadzić może nawet do tak zwanej nigdy niekończącej się spirali kosztów (Burchell i in. 2005) wynikającej z propor-

cjonalnego wzrostu kosztów do wielkości obszaru miejskiego. Jednakże, jak nakreślono w artykule, nie istnieją uniwersalne miary służące do określenia jej kosztochłonności. Stworzenie uniwersalnego kalkulatora kosztów nie jest realne, ale warto podejmować wysiłki mające na celu poszerzenie obecnego spojrzenia na negatywne skutki suburbanizacji, także finansowe. Mogą one rzucić nowe światło na jej niedostrzegalne wcześniej aspekty oraz wskazać metodę do sporządzania obiektywnych analiz i kalkulacji strat ekonomicznych. Barię, którą należy mieć na uwadze, jest struktura przestrzeni polskich przedmieść niejednolita nawet w obrębie kraju, w kontekście adaptowania zagranicznych obserwacji i badań oraz próby ich interpretacji w polskich warunkach. Chociażby popularny paradygmat obowiązujący w zagranicznych opracowaniach, w szczególności w Stanach Zjednoczonych, wskazujący na policentryczny rozwój przedmieść może być ekonomicznie bardziej opłacalny w stosunku do ograniczenia suburbanizacji, który po zestawieniu z przestrzennymi uwarunkowaniami Polski takimi jak m.in. rozdrobnienie działek, ukształtowanie terenu należy zinterpretować z dużą dozą ostrożności. Wskazuje to konieczność pogłębienia analiz ekonomicznych mogących uwidocznić negatywne skutki finansowe zjawisk przestrzennych z uwzględnieniem specyfiki polskiej przestrzeni zurbanizowanej. Dyskusja nad negatywnymi skutkami suburbanizacji, poparta faktami, powinna być ukierunkowana na zrównoważony model wzrostu ekonomicznego miast i urbanizacji w sensie przestrzennym, bazujący na zasobach endogenicznych miast i przedmieść, podkreślając możliwe straty ekonomiczne, środowiskowe, społeczne.

Potencjalną pułapką może być wyciąganie wniosków na podstawie pojedynczych studiów przypadku suburbanizacji wokół poszczególnych miast. Stwarza to ryzyko błędnego identyfikowania generatorów kosztów często wynikających z lokalnej specyfiki oraz niemożności powielenia obserwacji w innym obszarze lub szerszym zakresie, np. dla całego kraju. Podkreślić należy wartość wszelkich badań podejmujących próbę oszacowania negatywnych skutków finansowych procesów suburbanizacji, w tym również tych, w których podjęto się analizy nieoczywistych i często nielączonych wcześniej z suburbanizacją zjawisk. Punktem wyjścia może być wydzielenie dwóch poziomów konsekwencji, mianowicie tych związanych ze stroną fizyczną obejmującą m.in. infrastrukturę, przestrzeń, transport, środowisko, a także stroną społeczną, pod którą rozumieć należy wszelkie zjawiska związane z jakością życia. Często są one oparte na bazie studiów przypadków, które przy głębszej analizie mogą przyczynić się do szerszego spojrzenia tak na wielowymiarowość procesu, jak i na jego konsekwencje.

LITERATURA

- Altshuler A., Gomez-Ibanez J.A., Howitt A., 1993, *Regulation for Revenue: The Political Economy of Land Use Exactions*, Instytut Brookingsa, Waszyngton.
- Apogee Research, 1994, *The Costs of Transportation: Final Report*, Conservation Law Foundation.
- Batóg J., 2011, *Analiza i prognoza dochodów i wydatków publicznych w Polsce Zachodniej, województw: zachodniopomorskiego, lubuskiego, wielkopolskiego, dolnośląskiego i opolskiego. Ekspertyza do Strategii Polski Zachodniej*, Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin.
- Borkowski P., Burniewicz J., Koźlak A., Pawłowska B., Ważna A., 2018, *Transport a organizacja przestrzeni w życiu społeczno-gospodarczym*, Studia KPZK, tom 182 Studia nad chaosem przestrzennym, cz. 2, Koszty chaosu przestrzennego, PAN.
- Brańka P., 2015, *Identyfikacja procesów semiurbanizacji w strukturze przestrzennej województwa małopolskiego*, [w:] S. Korenik, P. Hajduga, M. Rogowska (red.), *Przestrzeń w nowych realiach gospodarczych*, Zeszyty Naukowe UE, Kraków.
- Badyda A., 2006, *Analiza i ocena efektów oddziaływania wybranych uciążliwości ruchu drogowego na środowisko miejskie w Warszawie*, praca doktorska, Politechnika Warszawska, Wydział Inżynierii Środowiska, Warszawa.
- Brzeziński C., 2010, *Procesy suburbanizacji obszarów podmiejskich na przykładzie gmin powiatu pabianickiego*, Zmiany przestrzenne, Folia Oeconomica 245, Acta Universitatis Lodzianensis, Łódź.
- Burchell R.W., 1992, *Impact Assessment of the New Jersey Interim State Development and Redevelopment Plan, Report I: Research Strategy*, Trenton, New Jersey Office of State Planning.
- Burchell R.W., 1997, *South Carolina Infrastructure Study: Projection of Statewide Infrastructure Costs, 1995–2015*, New Brunswick, NJ, Center for Urban Policy Research, Uniwersytet Rutgers.
- Burchell R.W., Lowenstein G., Dolphin W.R., Galley C.C., Downs A., Seskin S., Gray Still K., Moore T., 2002, *The Cost of Sprawl – 2000*, National Academy Press, Waszyngton.
- Burchell R.W., Downs A., Mccann B., Mukherji S., 2005, *Sprawl costs: economic impacts of unchecked development*, Bibliovault OAI Repository, University of Chicago Press, Chicago.
- Campbell M., Bassil K., Morgan C., Lalani M., Macfarlane R., Bienfeld M., 2007, *Air Pollution Burden of Illness from Traffic in Toronto – Problems and Solutions*, November 2007, Toronto Public Health.
- Chmielewski T.J., Kolejko M., 2014, *Problemy zarządzania siecią obszarów chronionych w aspekcie ochrony łączności ekologicznej w Polsce*, [w:] Z. Mirek, A. Nikel (red.), *Ochrona przyrody w Polsce wobec współczesnych wzywań cywilizacyjnych*, Wydawnictwo Komitetu Ochrony Przyrody PAN, Kraków, 49–64.
- Chmielewski T., Śleszyński P., Chmielewski S., Kułak A., 2018, *Ekologiczne i Fizjonomiczne koszty bezładu przestrzennego*, Prace Geograficzne, Warszawa, 264.
- Cymerman R., Bajerowski T., Kryszk H., 2008, *Prognoza skutków finansowych uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego*, Wydawnictwo EDUCATERRA, Olsztyn.
- Cyran R., 2016, *Proces suburbanizacji na przykładzie miasta Bielsko-Biała i wybranych gmin powiatu bielskiego*, Studia Ekonomiczne, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, Katowice, 279, 204–213.
- Dunphy, R.T., Fisher K.M., 1994, *Transportation, Congestion, and Density: New Insights*, Annual Meeting of the Transportation Research Board, Waszyngton.
- EEA Report, 2006, *Urban sprawl in Europe – The ignored challenge*, EEA, Kopenhaga.
- Ewing R., Schieber R., Zegeer C., 2003, *Urban Sprawl as a Risk Factor in Motor Vehicle Occupant and Pedestrian Fatalities*, American Journal of Public Health, 93(9).
- Gaffuri E., Costa G., 1986, *Applied aspects of chronoergohygiene*, Chronobiologia, 13(1), 39–51.
- Grabos A., Zymankowska-Kumon S., Sadlok J., Sadlok R., 2014, *Przeciwdziałanie niskiej emisji na terenach zwartej zabudowy mieszkalnej*, Helios, Bochnia.
- Hołuj A., 2017, *Wpływ dojazdów do miasta rdzeniowego na emisję CO₂ w Miejskich Obszarach Funkcjonalnych*, Studia KPZK PAN, 174.
- Harańczyk A., 2015, *Procesy suburbanizacji w Krakowskim Obszarze Funkcjonalnym*, Studia Miejskie, Warszawa, 18, 85–102.
- Holtzclaw J., 1994, *Using Residential Patterns and Transit to Decrease Auto Dependence and Costs*, National Resources Defense Council, San Francisco.
- Jeżak J., 2011, *Ekonomiczne aspekty rozpraszania zabudowy w regionach miejskich na przykładzie Krakowa*, Uniwersytet Ekonomiczny, Wydział Finansów, Kraków.
- Kapela L., Niewęglowski M., Gugala M., Lewczuk W., 2016, *Analiza rozwoju infrastruktury wodno-ściekowej w gminie Wołyń*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Przyrodniczo-Humanistycznego w Siedlcach, 109.
- Kamal-Chauoi L., Sanchez-Reaza J., 2012, *Urban Trends and Policies in OECD Countries*, OECD Regional Development Working Papers 2012/01, OECD Publishing.
- Kowalewski A., Mordasewicz J., Osiatyński J., Regulski J., Stępień J., Śleszyński P., 2013, *Raport o ekonomicznych stratach i społecznych kosztach niekontrolowanej urbanizacji w Polsce*, Fundacja Rozwoju Demokracji Lokalnej, IGiPZ PAN, Warszawa.
- Kowalewski A., Markowski T., Śleszyński P. (red.), 2018, *Studia nad chaosem przestrzennym*, Studia KPZK PAN, Warszawa, 182 (1–3).
- Koslowsky M., Krausz M., 1993, *On the relationship between commuting, stress symptoms, and attitudinal measures: A LISREL application*, Journal of Applied Behavioral Science, 29(4), 485–492.
- Lisowski A., Grochowski M., 2008, *Procesy suburbanizacji. Uwarunkowania, formy i konsekwencje*, [w:] Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, *Ekspertyzy do koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju 2008–2033*, MRR, Warszawa.
- Litman T., 1995, *Land Use Impact Costs of Transportation*, World Transport Policy & Practice, 1(4), 9–16.
- Lityński P., 2016, *The Correlation between Urban Sprawl and the Local Economy in Poland*, Urbani Izzivi Urban Challenge, 27(2), 86–96.
- Łuków A., 2016, *Ekonomiczne aspekty suburbanizacji aglomeracji rzeszowskiej*, Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis, Studia Geographica, 10, 24–32.
- Markowski T., 2015, *Ekonomiczny wymiar urbanizacji*, [w:] J. Sepiół (red.), *Przestrzeń życia Polaków*, Stowarzyszenie Architektów Polskich SARP, Fundacja PZU.
- Masik G., 2018, *Suburbanizacja demograficzna i przestrzenna na Obszarze Metropolitalnym Gdańsk-Gdynia-Sopot*, Studia Obszarów Wiejskich, 50.
- Motluk A., 2013, *Neighbourhood Health*, University of Toronto Magazine, Winter, 20.
- Natural Resources Canada, 2009, *The Urban Archetypes Project, Community Case Study, The City of Calgary*, NRC, Kanada.
- Palej A., 2008, *Post-suburbia – miasta o nowych sercach*, Czasopismo Techniczne, Architektura, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, 4(9), 3–9.
- Parsons Brinckerhoff, 1996, *Cost of Travel in Boulder*, City of Boulder, CO, July 1.
- Peiser R., 1984, *Risk Analysis in Land Development*, Real Estate Economics, 20(1), 12–29.
- Russell-Evans V., 2009, *Expanding cities and expanding waistlines: Urban sprawl and its impact on obesity, how the adoption of smart growth statutes can build healthier and more active communities*, Texas Medical Center Dissertations.

Salama R., Hatton T., Dawes W., 1999, *Predicting Land Use Impacts on Regional Scale Groundwater Recharge and Discharge*, J. Environ. Qual., 28, 446–460.

Shoup D., *The High Cost of Free Parking*, Planners Press, Chicago.

Statistics Canada, 2007, *Commuting Patterns and Places of Work of Canadians*, 2006 Census, Catalogue Number 97-561-X, Statistics Canada, Ottawa, Kanada.

Smutek J., 2016, *Wpływ suburbanizacji na budżety gmin w strefie oddziaływania wielkich miast w Polsce*, praca doktorska, Wydział Nauk o Ziemi, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin.

Szewrański S., Kazak J., Sasik J., 2013, *Procesy suburbanizacyjne i ich skutki środowiskowe w strefie niekontrolowanego rozprzestrzeniania się dużego miasta*, [w:] Z. Rusnak, B. Zmysłona (red.), *Jakość życia a zrównoważony rozwój*, Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, Wydawnictwo UE, Wrocław.

Świetlik M., 2004., *Prognoza skutków finansowych uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego*, Urbanista, Warszawa.

U.S. Department of Transportation, 1994, *The Effects of Land Use and Travel Demand Strategies on Commuting Behavior*, Cambridge Systematics.

Voorhees M.T., 1992, *The True Costs of the Automobile to Society*, City of Boulder CO.

World Health Organization, 2015, *Economic Cost of the Health Impact of Air Pollution in Europe: Clean Air, Health and Wealth*, WHO, Kopenhaga.

Wong T., 05.07.2011, *This Toronto parking spot costs \$100,000 a year*, THE STAR. Dostępne na: www.thestar.com/life/homes/2011/07/05/this_toronto_parking_spot_costs_100000_a_year.html [data dostępu: 01.06.2020].

Potential costs of suburbanisation. Outline of the issues and research practice

#suburbanization, #urbanisation, #economics, #spatial management, #urban sprawl

Abstract

The consequence of suburbanisation is a number of changes in physical urbanised space. They entail many easily identifiable costs resulting from them, e.g. those related to commuting to work or costs of maintenance and construction of additional infrastructure. Many Polish and foreign publications have already appeared on their subject, based on various calculations and calculation methods. The difficulty of directly indicating the economic dimension of the suburbanisation phenomenon indicates the need for further analyses in this respect and a broad look at the already existing research and studies which make it possible to capture side factors that are invisible at first glance. Particularly sensitive may be the so-called social costs, often identifiable with factors influencing the quality of life of inhabitants of cities and suburbs. This can be noticed thanks to the variety of estimates in the individual analyses cited in the article. Equally difficult to demonstrate may be the environmental costs which are naturally associated with the phenomenon of urban sprawl. The analysis of already existing research in this field, especially the extensive foreign literature on the subject, allows for a multi-faceted view of the phenomenon of suburbanisation and a more critical assessment of simplified analyses, devoid of a wider context.