

Katarzyna Kajdanek
Robert Szmytkie
Uniwersytet Wrocławski

STREFY RUCHU PIESZEGO W PRZESTRZENI WYBRANYCH MIAST DOLNEGO ŚLĄSKA I ICH PERCEPCJA NA PRZYKŁADZIE WROCŁAWIA

1. WPROWADZENIE

Miasta zwykle zakładane były wzdłuż ciągów komunikacyjnych (głównych dróg lub linii kolejowych), na ich przecięciu lub w miejscach krańcowych dla systemu transportowego, tzn. w sąsiedztwie wybrzeży lub granicy (LISZEWSKI, MAIK 2000). Dobrym tego przykładem są miasta śląskie założone wzdłuż (przebiegającej ze wschodu na zachód) *Via Regia* (Drogi Królewskiej, nazywanej również Wysoką Drogą), o charakterystycznych podłużnych rynkach, nawiązujących do przebiegu tego traktu (jak np. Lwówek Śląski, Złotoryja czy Środa Śląska), bądź Wrocław, ulokowany na przecięciu głównych szlaków handlowych z północy na południe i ze wschodu na zachód (EYSYMONTT 2009). Mimo rozwoju środków transportu w XIX i XX w., ulice w średniowiecznych centrach miast (zwykle nieprzystosowane do nowych wymogów) przez długi czas pozostawały ważnymi arteriami komunikacyjnymi.

Dopiero koniec XX w. przyniósł zasadniczą zmianę w użytkowaniu ulic położonych w centralnych (często średniowiecznych) częściach miast, z których początkowo wyprowadzono główne arterie komunikacyjne, a następnie ograniczono ruch uliczny i możliwość parkowania (m.in. poprzez wprowadzenie opłat). Jednocześnie wyłączenie z ruchu kołowego centralnych ulic i placów miasta przyczyniło się do powstania w obrębie centrum stref ruchu pieszego, popularnie nazywanych również deptakami. Ich powstanie z jednej strony świadczy o prestiżu ulic (placów) wchodzących w ich skład, z drugiej jest wyrazem poszukiwania (kreowania) w centralnych częściach miast przestrzeni mogących spełniać funkcje przestrzeni publicznych (MISZEWSKA, SZMYTKIE 2009).

Celem niniejszego opracowania jest zaprezentowanie stref ruchu pieszego w wybranych miastach Dolnego Śląska, ze szczególnym uwzględnieniem

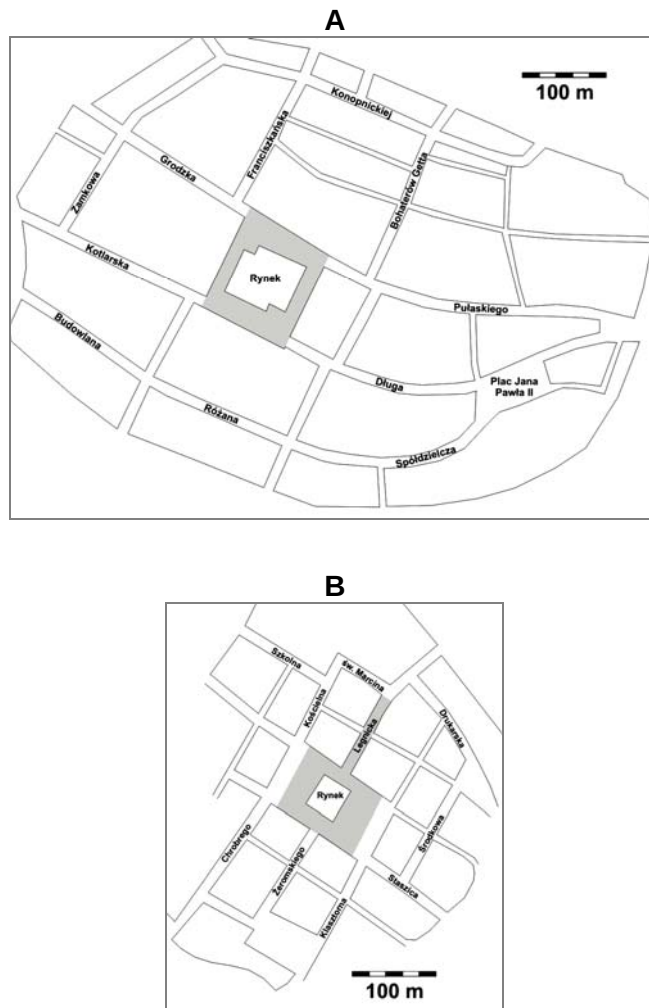
Wrocławia, w interdyscyplinarnym ujęciu geograficznym i socjologicznym. Z perspektywy geograficznej zostaną ukazane przestrzenne uwarunkowania funkcjonowania tych stref oraz ich wyposażenia infrastrukturalnego (rodzaj nawierzchni, elementy małej architektury itp.). Natomiast ujęcie socjologiczne posłuży do zrekonstruowania społecznej percepcji stref ruchu pieszego, które są tu rozumiane jako szczególny przykład przestrzeni publicznej. Specjalna uwaga zostanie poświęcona temu, jak ocenia się elementy przestrzeni stref oraz obecność różnych grup społecznych w strefach ruchu pieszego. Jest to jednocześnie próba odpowiedzi na pytanie o to, jakie elementy decydują o powodzeniu stref ruchu pieszego jako przestrzeni publicznych, a jakie o ich społecznej porażce i odrzuceniu.

2. STREFY RUCHU PIESZEGO W MIASTACH DOLNEGO ŚLĄSKA

W miastach leżących na terenie Dolnego Śląska strefy ruchu pieszego wyznaczane są głównie w miastach o średniowiecznym rodowodzie, a także w miastach (dzielnicach miast) o funkcjach turystyczno-uzdrowiskowych.

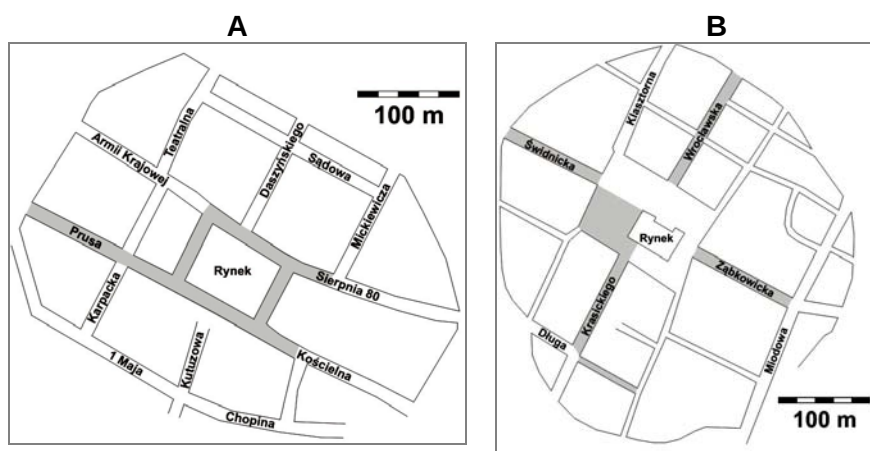
W pierwszym przypadku strefy ruchu pieszego wyznaczone zostały w centralnych, staromiejskich częściach miast. Zwykle obejmują one (rys. 1A, 1B, 2A) plac rynkowy (jak np. w Świdnicy) bądź też Rynek i jedną (jak np. w Jaworze) lub kilka (jak np. w Bolesławcu) wychodzących z niego ulic, przy których koncentrują się obiekty handlowe i gastronomiczne. W Dzierżoniowie (rys. 2B) z ruchu wyłączony został z kolei południowo-wschodni fragment Rynku oraz kilka ulic wychodzących z niego. Warto również zauważyć, że ulice wyłączone z ruchu są zazwyczaj fragmentami głównych szlaków handlowych przechodzących niegdyś przez miasto. W Jaworze jest to południkowy szlak z Legnicy do Hradca Kralove (obecnie ul. Legnicka), w Miliczu ul. Polska i Lwowska nawiązujące do przebiegu szlaku z północy na południe, zaś w Bolesławcu ulice wychodzące z Rynku w kierunku południowo-wschodnim i północno-zachodnim, które nawiązują do przebiegu Wysokiej Drogi (por. NOWAKOWA 1951, BUGAJ, MATWIJOWSKI, red. 2001, EYSYMONTT 2009).

Wielkość strefy ruchu pieszego zwykle zależy od wielkości i rangi miasta. W miastach małych Rynek i jego najbliższe otoczenie nadal pełnią funkcje komunikacyjne, podczas gdy w miastach dużych i średniej wielkości dąży się do wyłączenia z ruchu kołowego ulic w średniowiecznym centrum miasta. W przypadku miast dolnośląskich szczególnie rozległymi strefami ruchu pieszego wyróżniają się Jelenia Góra (rys. 3), Legnica (rys. 4) i Wrocław (rys. 6). Niezwykle interesujący przykład stanowi strefa ruchu pieszego w Jeleniej Gó-



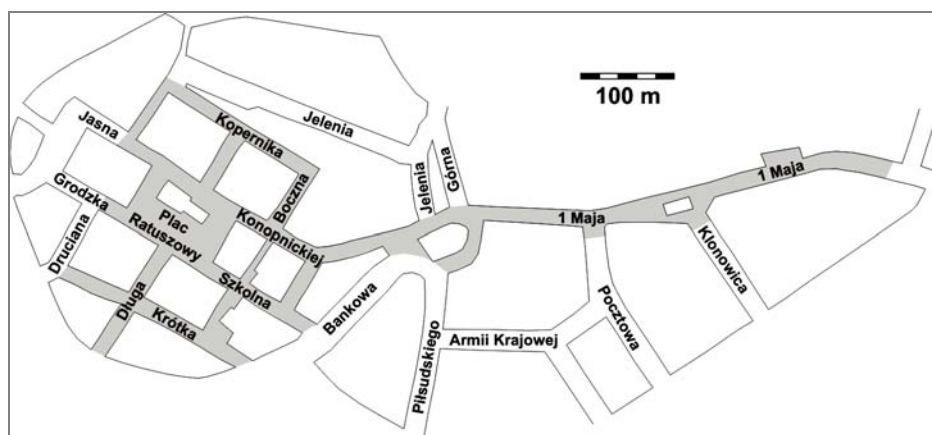
Rys. 1. Strefy ruchu pieszego w Świdnicy (A) i Jaworze (B)
Źródło: opracowanie własne

rze. Z ruchu kołowego zostały wyłączone już praktycznie wszystkie ulice w obrębie Starego Miasta, a ponadto przez symboliczną, barokową bramę Wojanowską (w 1998 r. ustawioną ponownie w miejscu dawnej bramy miejskiej), strefa ruchu pieszego wychodzi poza obręb najstarszej części miasta, prowadząc dawnym szlakiem handlowym do Wojanowa (a obecną ul. 1 Maja) w stronę dworca kolejowego (por. NOWAKOWA 1951, KWAŚNY 1989, EYSYMONTT, red. 2009).



Rys. 2. Strefy ruchu pieszego w Bolesławcu (A) i Dzierżoniowie (B)

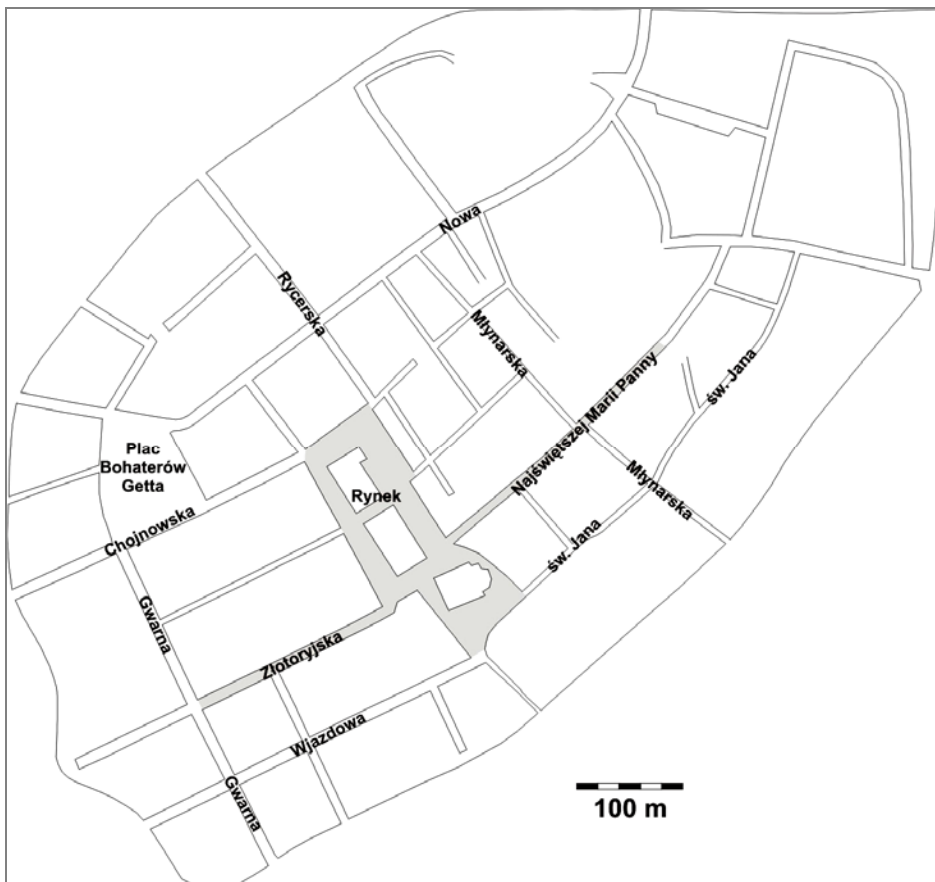
Źródło: opracowanie własne



Rys. 3. Strefa ruchu pieszego w Jeleniej Górze

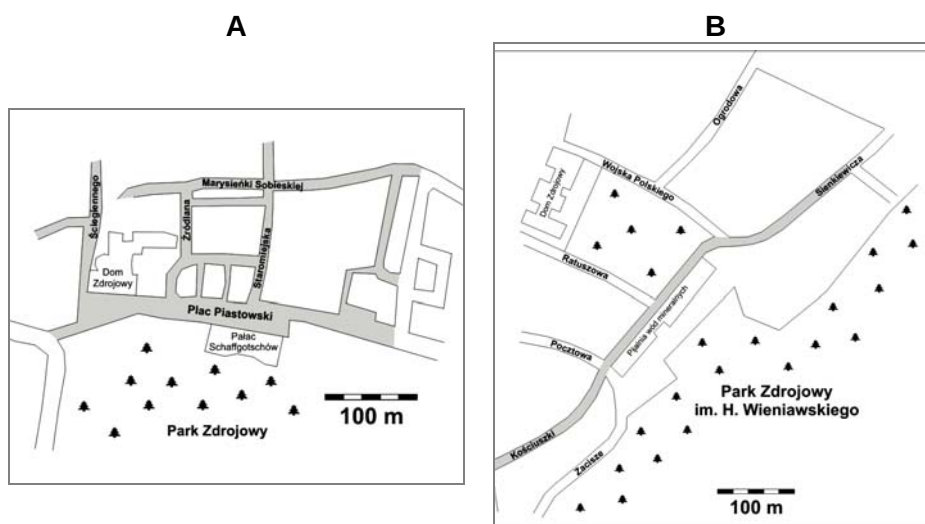
Źródło: opracowanie własne

Drugą grupę miast, w których tworzone są strefy ruchu pieszego na terenie Dolnego Śląska, stanowią miasta o funkcjach turystyczno-uzdrowiskowych. W miastach tych z ruchu kołowego wyłączane są ulice położone w centrum uzdrowiska, w bliskim sąsiedztwie Domu i Parku Zdrojowego, jak ma to miejsce w Cieplicach Śląskich-Zdrój (rys. 5A), Szczawnie-Zdrój (rys. 5B) czy Polanicy-Zdrój. Ograniczenie ruchu kołowego w miastach (miejscowościach)



Rys. 4. Strefa ruchu pieszego w Legnicy
Źródło: opracowanie własne

uzdrowiskowych wynika z funkcjonowania w ich obrębie stref ochronnych, mających na celu ochronę czynników leczniczych i naturalnych surowców leczniczych, walorów środowiska i urządzeń uzdrowiskowych (*Ustawa o lecznictwie uzdrowiskowym...* 2005). Jednocześnie ulice, tworzące strefy ruchu pieszego w tych miastach, stanowią deptaki dla turystów i kuracjuszy, przy których koncentrują się obiekty handlowe i gastronomiczne.



Rys. 5. Strefy ruchu pieszego w miastach turystyczno-uzdrowiskowych

A – Cieplice Śląskie-Zdrój, B – Szczawno-Zdrój

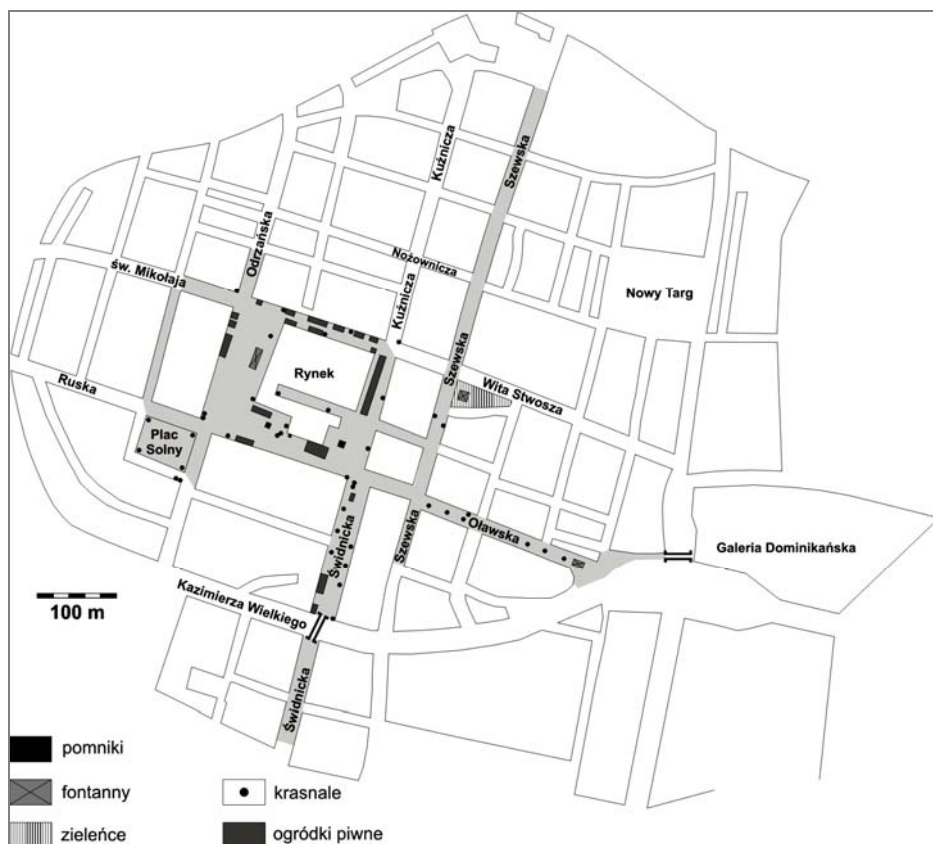
Źródło: opracowanie własne

3. STREFA RUCHU PIESZEGO W STAROMIEJSKIEJ CZĘŚCI WROCŁAWIA

Punktem wyjścia dla stworzenia strefy ruchu pieszego w obrębie Starego Miasta we Wrocławiu było wycofanie ruchu tramwajowego z Rynku w 1978 r. Zasadnicze działania mające na celu ograniczenie ruchu kołowego w najstarszej części miasta zapoczątkowane zostały jednak dopiero w połowie lat 90. XX w. W latach 1995–1998 przeprowadzona została renowacja nawierzchni i wyłączenie z ruchu samochodowego Rynku, a w 1997 r. z ruchu wyłączony został fragment ul. Świdnickiej (od Rynku do Przejścia Świdnickiego). W 1997 r. miała miejsce renowacja nawierzchni placu Solnego. W 2004 r. z ruchu kołowego wyłączony został następny fragment ul. Świdnickiej (od Przejścia Świdnickiego do ul. Teatralnej). W latach 2005–2006 miała miejsce przebudowa nawierzchni i wyłączenie z ruchu ul. Oławskiej, a w latach 2005–2007 ul. Szewskiej (*Encyklopedia...* 2006, CZERWIŃSKI 2010). W 2009 r. deptak na ulicy Oławskiej został przedłużony do Galerii Dominikańskiej. W kwietniu 2011 r. z ruchu kołowego wyłączono część placu Solnego oraz fragment ul. Kiełbaśniczej (od placu Solnego do ulicy św. Mikołaja).

W chwili obecnej (kwiecień 2011 r.) strefa ruchu pieszego w obrębie Starego Miasta we Wrocławiu obejmuje: Rynek wraz z placem Solnym (z wyłączeniem

jego południowo-zachodniej części), północną część ulicy Świdnickiej (od Rynku do ulicy Teatralnej), ulicę Oławską z przedłużeniem poprzez przejście podziemne do Galerii Dominikańskiej, ulicę Szewską (na prawie całej długości), południową część ulicy Kiełbaśniczej (od placu Solnego do ulicy św. Mikołaja) oraz przyrynkowe fragmenty ulicy św. Mikołaja i Odrzańskiej. Ponadto we Wrocławiu stworzona została strefa ruchu pieszego na terenie Ostrowa Tumskiego i Wyspy Piaskowej, obejmująca: plac Katedralny wraz z ulicą Katedralną, most Tumski i fragment ulicy św. Jadwigi wraz z mostami Piaskowymi.



Rys. 6. Elementy funkcjonujące w strefie ruchu pieszego we Wrocławiu

Źródło: opracowanie własne

Strefa ruchu pieszego w przestrzeni Starego Miasta nie pełni jednak wyłącznie funkcji deptaku, wykorzystywanego przez mieszkańców i turystów odwiedzających miasto. Jest to zarazem swoiste miejsce spotkań, tętniące życiem cent-

rum miasta, którego fenomen tkwi w wielości i różnorodności elementów funkcjonujących w jego przestrzeni. W przypadku strefy ruchu pieszego w najstarszej części Wrocławia typowymi elementami są (rys. 4): ogródki piwne funkcjonujące w Rynku i przy ulicy Świdnickiej, kwiaciarnie na placu Solnym, cztery fontanny (na Rynku, placu Solnym, ulicy Oławskiej i ulicy Szewskiej), pomniki (Pręgierz, Niedźwiadek i pomnik Fredry na Rynku, iglica na placu Solnym oraz „Bociany” na skrzyżowaniu ulic Świdnickiej i Teatralnej), a także ponad 40 (z 223) wrocławskich krasnali (rys. 6). Charakter poszczególnych ulic kształtowany jest również przez stylizowane latarnie, ławeczki, kosze na śmieci czy stojaki na rowery. Strefa ruchu pieszego jest również miejscem organizacji wielu wystaw okolicznościowych, jarmarków (np. jarmarku bożonarodzeniowego w południowej części Rynku i przyrynkowej części ulicy Świdnickiej) czy imprez kulturalno-rozrywkowych.

O atrakcyjności strefy ruchu pieszego w staromiejskim centrum Wrocławia decyduje także unikatowość poszczególnych ulic i placów ją tworzących, ich historia, obecne funkcje oraz sceneria, na którą składają się: Ratusz, gotyckie świątynie (kościół św. Elżbiety i kościół św. Marii Magdaleny) i zabytkowe kamienice mieszczańskie. Stare Miasto we Wrocławiu zostało wytyczone w trakcie lokacji miasta w 1242 r. Jego centrum stanowi Rynek, będący jednym z największych placów rynkowych w Europie (3,7 ha powierzchni) oraz przyległy do niego rynek pomocniczy, czyli plac Solny (ANTKOWIAK 1970, *Encyklopedia...* 2007). Fenomen ulicy Świdnickiej, która już w okresie międzywojennym stanowiła główną arterię handlową miasta (CZERWIŃSKI 2010), tkwi w obecności przejścia podziemnego (które dzieli wyłączony z ruchu fragment ulicy) oraz w zmiennej szerokości ulicy (KOZIEŁ, MISZEWSKA 1997). Oławska stanowi obecnie łącznik między Rynkiem a Galerią Dominikańską, która w krótkim czasie od momentu powstania w 2001 r. stała się ważnym elementem w centrum miasta (por. KAJDANEK 2006), natomiast ulica Szewska na tle innych ulic tworzących strefę ruchu pieszego wyróżnia się tym, że jej środkiem prowadzą tory tramwajowe.

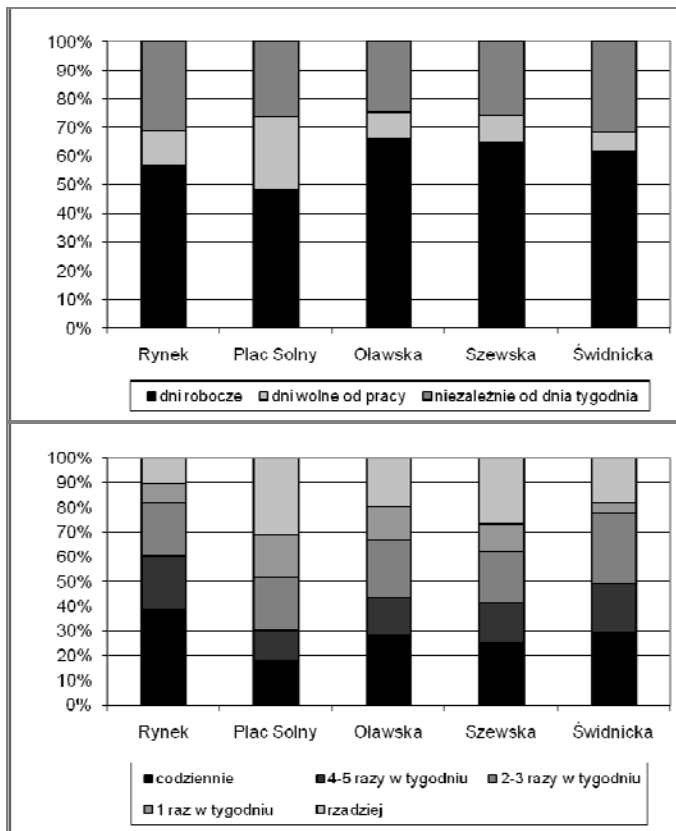
4. PERCEPCJA STAROMIEJSKIEJ STREFY RUCHU PIESZEGO WE WROCŁAWIU

Badania percepcji staromiejskiej strefy ruchu pieszego we Wrocławiu¹ pokazały, że poszczególne obszary wyłączone z ruchu kołowego są użytkowane

¹ Przeprowadzone w dniach 18–25 marca 2011 r. (w dni robocze i wolne od pracy) na grupie 106 użytkowników stref ruchu pieszego we Wrocławiu; z pomocą ankietów rozmieszczonych w pięciu punktach.

w różnym rytmie, w różnym celu i nadaje się im odmienne oceny. Z drugiej strony szczegółowa analiza ocen wyposażenia infrastrukturalnego i postrzegania obecności innych ludzi wykazuje ich podobieństwo w grupie wyłączonych z ruchu ulic (Oławskiej, Szewskiej, Świdnickiej) oraz Rynku wraz z placem Solnym.

Charakterystyka stref ruchu pieszego ze względu na dni, kiedy najczęściej są one użytkowane, pokazała specjalny status wrocławskiego Rynku i Placu Solnego w kontraście do ulic: Oławskiej, Szewskiej i Świdnickiej (rys. 7). Choć wszystkie obszary są najczęściej odwiedzane w dni robocze, to pierwsze dwie strefy są odwiedzane (najprawdopodobniej łącznie) w podobnym, odświeżającym rytmie dni wolnych od pracy częściej niż pozostałe. O popularności Rynku (i bogactwie zachęt przyciągających do niego) świadczy też to, że jest często (przez 1/3 badanych) odwiedzany niezależnie od dnia tygodnia.



Rys. 7. Dni i częstość przebywania w strefie ruchu pieszego we Wrocławiu

Źródło: opracowanie własne

Częstotliwość przebywania w strefach ruchu pieszego (rys. 7) dodatkowo potwierdza wyjątkową rangę wrocławskiego Rynku (przez ponad 60% badanych jest on odwiedzany co najmniej 4–5 razy w tygodniu), a także podobny sposób oceniania analizowanych ulic (szczególnie Oławska i Szewska są odwiedzane zwykle 3–4 razy w tygodniu, Świdnicka nieco częściej) oraz rolę placu Solnego, który – samodzielnie – słabo funkcjonuje w świadomości społecznej (por. KAJDANEK 2007). Jego atrakcyjność znacznie wzrasta gdy, jako miejsce odwiedzin (jako obszar), jest połączony z Rynkiem.

Strefy ruchu pieszego są także zróżnicowane ze względu na towarzystwo osób, z jakimi się je odwiedza. Rynek i plac Solny mają wyraźnie bardziej społeczny charakter – częściej (27% wskazań) niż pozostałe strefy (20% wskazań) są odwiedzane z partnerami (partnerkami) i rodziną. Dodatkowo Rynek i ulica Świdnicka (zapewne ze względu na ekstraordynaryjną w skali miasta funkcję rozrywkową) częściej (37% wskazań) niż inne strefy (27% wskazań) stanowią miejsce spotkań w gronie znajomych. W przypadku pozostałych ulic, a także placu Solnego, wyraźnie zaznacza się tendencja, by odwiedzać je w pojedynkę (np. w przypadku ulicy Oławskiej odpowiada tak nieco ponad 50% badanych, a Rynku już tylko 27%).

Jako główne cele wizyt w strefie ruchu pieszego ankietowani wskazywali: załatwianie codziennych spraw (20,0% odpowiedzi), zakupy (17,2%), praca (16,0%), nauka (14,5%), spacer (11,1%) i spotkania ze znajomymi (9,4%), natomiast jako cele drugorzędne przede wszystkim: spacer (31,8%) i spotkania ze znajomymi (24,3%). W odpowiedziach badanych wyraźne odbicie znalazła także zróżnicowana oferta funkcjonalna stref pieszych. Jest to szerokie zagadnienie wymagające oddzielnego opracowania. Można jednak stwierdzić, iż obszar Rynku i placu Solnego służy przede wszystkim jako przestrzeń spotkań ze znajomymi i miejsce spacerów, ulica Oławska i Świdnicka jako miejsce zakupów, a Szewska odwiedzana jest głównie w związku z miejscem nauki (przez obecność kilku Instytutów Uniwersytetu Wrocławskiego). Pozostałe typy aktywności (praca, zakupy, załatwianie codziennych spraw) występują w badanych strefach w różnym natężeniu, dlatego trudno wyrokować, w jakim stopniu wykorzystanie danej funkcji jest odbiciem jej obiektywnej dostępności, a w jakim preferencji użytkowników.

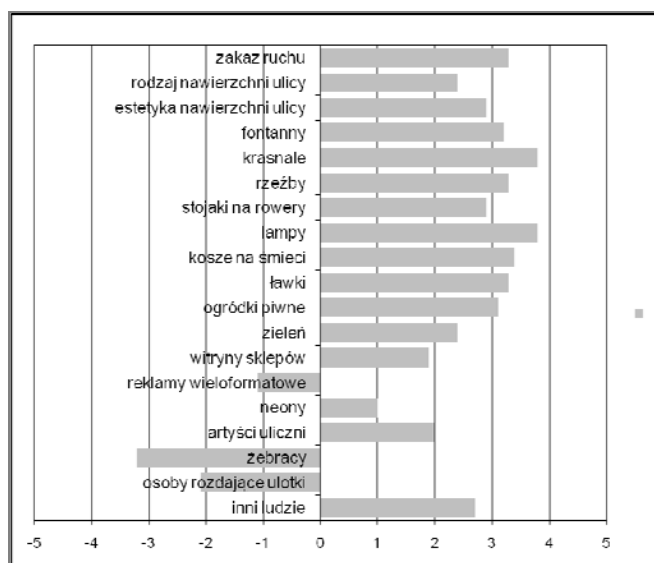
Uogólniona ocena nadana poszczególnym strefom ruchu pieszego na skali od –5 („bardzo mi się nie podoba”) do +5 („bardzo mi się podoba”) potwierdza nienaruszalny i jednoznacznie pozytywny obraz strefy ruchu pieszego na obszarze wrocławskiego Rynku, a także (choć w nieco mniejszym stopniu) placu Solnego. Najgorsze oceny (przy czym należy je rozumieć jako zaledwie ok. 10-procentowy udział odpowiedzi poniżej progu 0) uzyskały ulice: Świdnicka i Szewska. Dwie pierwsze strefy są doceniane przede wszystkim za piękną architekturę, odnowione kamienice i udogodnienia pozwalające je podziwiać (ławeczki, siedziska) oraz za sprzyjający społeczny klimat, żywą atmosferę, po-

czucie bycia w centrum wydarzeń. Pomimo prowadzenia badań wiosną, wciąż żywe wśród badanych było wspomnienie świątecznego wystroju i jarmarku bożonarodzeniowego. Ulice stanowiące strefy ruchu pieszego, zbierają negatywne oceny przede wszystkim za brud i zaniedbanie fasad budynków oraz brak spójności architektonicznej; po drugie za tłok i nachalność osób kwestujących na rozmaite cele oraz za obecność osób rozdających ulotki; po trzecie wreszcie – za postrzegania jako niekonsekwencję w decyzjach władz miasta obecność pojazdów w strefach ruchu pieszego (samochodów łamiących zakaz wjazdu lub przecinających ulicę Szewską, aut dostawczych i służb miejskich, a nawet obecność tramwaju przecinającego ulicę Oławską czy poruszającego się ulicą Szewską).

Użytkowników strefy ruchu pieszego we Wrocławiu poproszono również o ocenę zakazu ruchu samochodów w przypadku analizowanych ulic i placów w centrum miasta. Zdecydowana większość respondentów (80,0%) spośród osób pamiętających ulice zanim zostały wyłączone z ruchu (24,2% ankietowanych) stwierdziło, że podobają im się one teraz bardziej niż kiedy odbywał się nimi ruch uliczny. Ponadto większość ankietowanych (67,0%) uznała za konieczne wyłączenie z ruchu innych ulic znajdujących się w centrum Wrocławia, przy czym najczęściej wskazywane były ulice: Kuźnicza (34,9%), Więzienna (16,0%) oraz Uniwersytecka (9,4%), natomiast dla 11,0% ankietowanych z ruchu powinny być wyłączone wszystkie ulice w staromiejskim centrum miasta.

Powstaje pytanie, czy po analizie strefy ruchu pieszego we Wrocławiu, która cieszy się uznaniem użytkowników, można pokusić się o rodzaj recepty na udaną przestrzeń publiczną? Wydaje się, że istnieją warunki *sine qua non* dobrej przestrzeni publicznej, takie jak: odpowiednia zabudowa (najlepiej odnowione historyczne kamienice), czystość, ładne i działające oświetlenie oraz estetyczne i wystarczająco często opróżniane kubły na śmieci, wygodne, liczne i stylistycznie dopasowane ławki, nawierzchnia pozwalająca wygodnie chodzić na obcasach i z wózkiem dziecięcym. Trudno jednak zweryfikować uniwersalność tych czynników tylko na przykładzie Wrocławia. Wydaje się bowiem, że atrakcyjne strefy ruchu pieszego powstają w miejscach, które już wcześniej cieszyły się dużą popularnością i uznaniem (np. Oławska, a wkrótce Kuźnicza), a wyłączenie z ruchu było długo oczekiwanym udogodnieniem. Z kolei inna próba kreowania przestrzeni publicznej, za sprawą stworzenia strefy ruchu pieszego (ulica Szewska), okazała się porażką ze względu na ubogi program funkcjonalny i postrzegania jako niska atrakcyjność samej ulicy. Ten problem wymaga osobnych studiów porównawczych w różnych polskich miastach. Druga trudna do rozstrzygnięcia kwestia to taka, czy wskazywany przez badanych warunek atrakcyjności przestrzeni publicznej w strefie ruchu pieszego: wyjątkowa, trudna do oddania słowami, atmosfera – pulsowania miejskiego życia, atrakcyjności, „dziania się”, to przyczyna czy (w istocie) skutek działania sprzężonych sił: dobrego wyposażenia infrastrukturalnego i społecznego zainteresowania.

Z perspektywy socjologicznej ważne było również ustalenie, jak oceniania jest obecność różnych kategorii użytkowników przestrzeni w strefach ruchu pieszego (kto jest użytkownikiem pożądanym, akceptowanym, kto ledwie tolerowanym, a kto widzianym niechętnie)? Ta ocena jest traktowana jako wskaźnik stopnia publiczności tego typu przestrzeni, rozumianej jako przyzwolenie na niekontrolowane zróżnicowany skład społeczny i możliwość, choćby niebezpośredniego, kontaktu z innymi. Okazuje się, że o ile elementy stref ruchu pieszego związane z nawierzchnią czy naziemną „scenografią” ulicy (np. fontanny, wrocławskie krasnale, lampy, stojaki na rowery) uzyskują wysokie pozytywne i dość jednorodne oceny, o tyle w przypadku społecznego aspektu przestrzeni oceny są częściej negatywne i dużo bardziej zróżnicowane. Obecność ulicznych artystów jest oceniana dość pozytywnie, ale zaobserwowano duże zróżnicowanie opinii. Negatywnie (–3,2) oceniono obecność żebraków i osób rozdających ulotki (–2,1), przy równie dużym zróżnicowaniu opinii (rys. 8). W tym kontekście pozytywna ocena obecności kolejnej kategorii użytkowników stref pieszych, którą nazwano „inni ludzie”, i o którą zapytano na sam koniec, skłania do zadania sobie pytania, kim właściwie mają być owi inni? Wydaje się, że respondenci pozostawili tu miejsce wyłącznie dla osób zachowujących się w sposób pożądaný, czyli niewchodzących w nieproszone interakcje, przewidywalnych, podobnych do innych. Ale czy wówczas można jeszcze mówić o przestrzeni publicznej?



Rys. 8. Średnie oceny elementów stref ruchu pieszego we Wrocławiu

Źródło: opracowanie własne

BIBLIOGRAFIA

- ANTKOWIAK Z., 1970, *Ulice i place Wrocławia*, Ossolineum, Wrocław.
- BUGAJ T., MATWIJOWSKI K. (red.), 2001, *Bolesławiec. Zarys monografii miasta*, Wyd. DTSK Silesia, Wrocław–Bolesławiec.
- CZERWIŃSKI J., 2010, *Wrocław. Przewodnik*, Wyd. Kartograficzne EKO-GRAF, Wrocław.
- Encyklopedia Wrocławia*, 2006, Wyd. Dolnośląskie, Wrocław.
- EYSYMONTT R., 2009, *Kod genetyczny miasta. Średniowieczne miasta lokacyjne Dolnego Śląska na tle urbanistyki europejskiej*, Via Nova, Wrocław.
- KAJDANEK K., 2006, *Nowe przestrzenie centrum? O znaczeniu galerii handlowych w obrazie przestrzenno-funkcjonalnym centrum miasta Wrocławia*, [w:] I. Jażdżewska (red.), *Nowe przestrzenie w mieście, ich organizacja i funkcje*, XIX „Konwersatorium Wiedzy o Mieście”, s. 255–264.
- KAJDANEK K., 2007, *Codziennosc i swiatecznosc (w) centrum. Percepcja wspolczesnej przestrzeni srednietej na przykladzie Wrocławia*, [w:] M. Madurowicz (red.), *Percepcja wspolczesnej przestrzeni miejskiej*, Wyd. WGiSR UW, Warszawa, 221–231.
- KOZIEŁ R., MISZEWSKA B., 1997, *Morfologia i ekstraordynaryjne funkcje ulicy Świdnickiej*, [w:] *Współczesne przemiany struktur przestrzennych dużych miast*, IX „Konwersatorium Wiedzy o Mieście”, s. 26–35.
- KWAŚNY Z. (red.), 1989, *Jelenia Góra. Zarys rozwoju miasta*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław.
- LISZEWSKI S., MAIK W., 2000, *Osadnictwo*, [w:] *Wielka encyklopedia geografii świata*, t. 19, Wyd. Kurpisz, Poznań.
- MISZEWSKA B., SZMYTKIE R., 2009, *Mikro- i makroprzestrzenne zmiany fizjonomiczne i funkcjonalne miast polskich w okresie gospodarki rynkowej*, [w:] I. Jażdżewska (red.), *Duże i średnie miasta polskie w okresie transformacji*, XXII „Konwersatorium Wiedzy o Mieście”, t. I, s. 23–34.
- NOWAKOWA J., 1951, *Rozmieszczenie komór celnych i przebieg dróg handlowych na Śląsku do końca XIV w.*, Wrocławskie Towarzystwo Naukowe, Wrocław.
- Ustawa o lecznictwie uzdrowiskowym, uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej oraz o gminach uzdrowiskowych z 28 lipca 2005 r., Dz. U. 2005, nr 167, poz. 1399.