

JACEK SZOŁTYSEK

dr hab. inż., Profesor Uniwersytetu
Ekonomicznego w Katowicach,
Samodzielny Zakład Logistyki
Społecznej, 40-287
Katowice, ul. 1 Maja 50,
e-mail: szoltysek@ue.katowice.pl

MIASTA PRZYJAZNE SENIOROM – IDENTYFIKACJA PROBLEMU¹

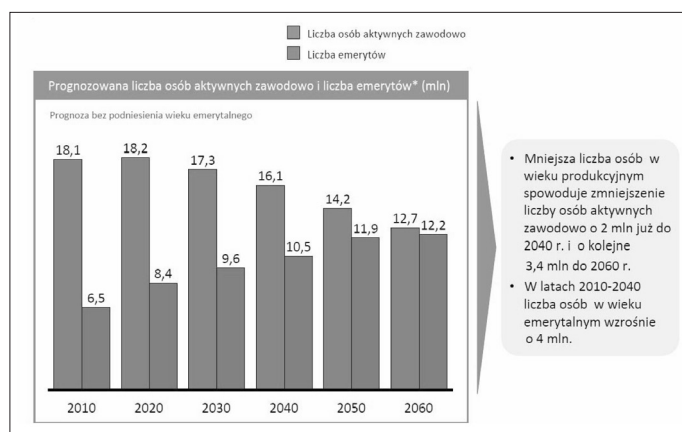
Streszczenie. Starzenie się społeczeństwa Europy, skutkujące wzrostem liczby seniorów w strukturze użytkowników miast, wymaga podejmowania działań zmierzających do dostosowania środowisk miast do potrzeb tej grupy użytkowników. Problematyka dostosowania miast do potrzeb seniorów jest podejmowana w działaniach o charakterze międzynarodowym – włączającym do prac naukowców – reprezentantów różnych dziedzin wiedzy czy dyscyplin naukowych – skutkująca formułowaniem zaleceń dla miast. W praktyce jednak owe zalecenia są mało znane, a polityki miast w zakresie dostosowań są zazwyczaj niekompleksowe. Badanie literatury krajowej w tym zakresie wykazuje na stosunkowo małą popularność tego tematu w opracowaniach logistycznych czy transportowych. Autor podjął tę tematykę, by wskazać na potrzebę i kierunki działań, jakie zarówno teoretycy, jak i praktycy, zajmujący się problematyką funkcjonowania współczesnych miast, powinni rozważyć jako swoje pola działań. Autor w artykule zaprezentował przesłanki znaczenia podjętej problematyki oraz wskazał na kierunki działań, jakie miasta powinny podejmować w celu zagwarantowania seniorom właściwego poziomu życia w miastach, m.in. poprzez zwiększenie stopnia mobilności seniorów, leżącej u podstaw znaczącej części ich aktywności życiowej.

Słowa kluczowe: miasta przyjazne seniorom, mobilność, przestrzeń miasta

Starzenie się społeczeństwa oraz procesy urbanizacji jako przesłanka podjęcia tematu

„W Polsce od początku lat 90. odnotowuje się stały proces wydłużania się życia. Według prognozy Głównego Urzędu Statystycznego liczba osób po 80. roku życia zwiększy się do 2035 roku prawie dwukrotnie, co jest zarówno miarą postępu cywilizacyjnego, jak i niewątpliwie sygnałem, że jest konieczne podjęcie dyskusji o uwarunkowaniach towarzyszących temu zjawisku. Często proces starzenia się ludności postrzegany jest jedynie jako zagrożenie dla stabilności systemów zabezpieczenia społecznego, finansów publicznych czy rynku pracy. Tymczasem musimy uzmysłowić sobie i innym, że starzenie się ludności samo w sobie nie jest zagrożeniem. Zagrożeniem jest raczej brak zrozumienia, na czym polega ten proces i jakie ma znaczenie dla rodzin, gospodarki narodowej i społeczeństwa. Zagrożeniem jest też brak wyobrażenia, jak powinny przebiegać procesy dostosowania się do tej zmiany demograficznej, która ma charakter globalny i jest trudna do odwrócenia”². Tymimi słowami Prezydent RP

Bronisław Komorowski zainaugurował obrady II Kongresu Demograficznego 22 marca 2012 roku. Prognozowana liczba osób aktywnych zawodowo i emerytów (w mln) zaprezentowana została na rysunku 1. Zauważalna jest nie tylko tendencja wzrostowa liczby osób w wieku poprodukcyjnym, ale też towarzysząca temu zjawisku tendencja spadkowa liczby osób aktywnych zawodowo. Wskaźnik potencjalnego wsparcia (definiowany jako liczba osób w wieku 15–64 lata przypadająca na 1 osobę w wieku 65+) spadnie z 12 (w latach 50. XX wieku) do 3 w roku 2035. Ta sytuacja radykalnie pociąga za sobą konsekwencje ekonomiczne, także te związane z systemem zabezpieczenia społecznego, oraz – co być może ważniejsze – konsekwencje społeczne³. Struktura grupy osób w wieku 15–64 lata zmienia się w niekorzystny sposób w związku z wyjątkowo niskim współczynnikiem dzietności, który w latach 2000–2010 oscylował pomiędzy 1,3–1,5. Trzeba pamiętać, że długookresowe utrzymanie się współczynnika dzietności na bardzo niskim poziomie 1,5 prowadzi do bardzo trudno odwracalnych konsekwencji⁴. W przypadku ludności miast współczynnik dzietności jest niższy od obliczanego „ogółem”, w istocie niższy od 1,3⁵.



Rys. 1. Prognozowana liczba osób aktywnych zawodowo i emerytów (w mln)
Źródło: Wystąpienie Ministra Administracji i Cyfryzacji Michała Boniego – w imieniu Prezesa Rady Ministrów Donalda Tuska, w: *Polska w Europie – Przyszłość demograficzna*, red. Z. Strzelecki, A. Potrykowska, Tom I, Warszawa 2012, s. 40.

¹ © Transport Miejski i Regionalny, 2013.

² Wystąpienie Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej Bronisława Komorowskiego, w: *Polska w Europie – Przyszłość demograficzna*, red. Z. Strzelecki, A. Potrykowska, Tom I, Warszawa 2012, s. 16.

³ J. Józwiak, *Czy w świetle badań naukowych możliwa jest odnowa demograficzna Polski*, w: *Polska w Europie – Przyszłość demograficzna*, red. Z. Strzelecki, A. Potrykowska, Tom I, Warszawa 2012, s. 71.

⁴ tamże, s.72–73

⁵ por. M. Okólski, A. Fihel, *Bilans demograficzny Polski w roku 2033: Ekspertyzy do koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju 2008–2033*, Tom IV, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2008.

W 2008 roku udział ludności miejskiej w populacji kraju wynosił 61,1%, a wartość tego wskaźnika pozostaje na stosunkowo stałym poziomie począwszy od 1990 roku i jest jednocześnie wyraźnie niższa niż w większości krajów wysokorozwiniętych. Obserwowany jest jednak stopniowy spadek odsetka ludności miejskiej z 61,9% pod koniec lat 90. poprzez 61,6% w 2003, 61,4% w 2005, 61,2% w 2007, do 61,1% w 2008 roku⁶. Te dane jedynie pozornie świadczą o zahamowaniu procesu urbanizacji/początkowej fazie procesu dezurbanizacji. W rzeczywistości proces urbanizacji postępuje, ale znaczna część migracji do miast i stref podmiejskich nie jest rejestrowana, a powolne zmiany statusu administracyjnego obszarów wiejskich w pobliżu miast dodatkowo zaburzą obraz. Dotyczy to zwłaszcza procesów suburbanizacji w strefie obszarów metropolitalnych. Gminy podmiejskie, pomimo znacznego napływu mieszkańców zarówno z głównego ośrodka miejskiego, jaki i z obszarów wiejskich i innych rejonów Polski, zachowują status administracyjny obszarów wiejskich. Istotnym problemem jest również brak pełnej rejestracji meldunkowej⁷. Reasumując tę część rozważań, należy wskazać na przyszłościowo istotny wzrost odsetka ludności w wieku poprodukcyjnym w strukturze użytkowników polskich miast.

Przestrzeń miasta jako wyzwanie dla seniorów

Współczesne miasto jest nie tylko przestrzenią urbanistyczną i przestrzenią życia mieszkańców, ale także przestrzenią kształtowania różnego rodzaju doświadczeń, także kluczowych dla obecnej świadomości kulturowej⁸. W urbanistyce przestrzeń rozumie się w pierwszej kolejności w jej fizyczno-geograficznym sensie. Podkreśla się jej osobisty i społeczny wymiar. Ostateczne granice przestrzeni urbanistycznej wyznacza nie to, co jest materialne, lecz czynniki kulturowe, takie jak: wartości, wiedza, wyobrażenie, odczucia. To one leżą u podstaw kształtowania przestrzeni miejskich⁹. „Miasto to wspólna przestrzeń, należąca do społeczności ją zamieszkującej, mającej prawo do zagwarantowania jej warunków spełnienia politycznego, społecznego i ekologicznego, jednocześnie zakładając obowiązek wzajemnej solidarności”¹⁰. Przestrzeń miasta to w istocie przestrzeń publiczna, należąca zarazem do wszystkich, jak i do nikogo. Definicja zawiera w sobie określenie przestrzeni jako obszarów miasta spełniających podstawowe potrzeby mieszkańców. Chodzi o obiekty użyteczności publicznej, jak ulice, parki, skwery. Miejsca, w których każdy może spędzać czas w dowolny, ale też dozwolony sposób. Sposób zorganizowania przestrzeni ma ogromny wpływ na kreowanie kontaktów między osobami w niej przebywającymi. Tworzenie więzi i relacji międzyludzkich to kluczowe zadanie dobrze zorganizowanych miejsc użyteczności publicznej. Takie miejsca, które

pozytywnie wpływają na kontakty międzyludzkie, to tzw. przestrzeń doświadczenia. Stwarza ona poczucie bezpieczeństwa i sprawia, że ludzie chętnie w niej przebywają. A to z kolei pozwala na nawiązywanie nowych, pozytywnych relacji. Obiekt spełnia więc swoje zadanie¹¹. Z aspektami kształtowania przestrzeni silnie łączy się koncepcja Howarda miast społecznych (*social cities*), bazująca na budowaniu systemu wartości, do których możemy zaliczyć: wolność, harmonię i zdrowie. Budowa takiego miasta jest możliwa poprzez poprawę warunków zdrowotnych (czyste powietrze i woda, kanalizacja, brak brudnych mieszkań) oraz łatwo dostępne parki i pola, odpowiednie rozwiązania komunikacyjne, a także niskie ceny żywności, dopływ kapitału, życie towarzyskie, wyższe zarobki i brak wyzysku pracowników oraz rozwój przedsiębiorczości itd. Miasto, w zamyśle Howarda, miało stanowić zamknięty ekosystem społeczny. Struktura miasta miała wpływać na konstytuowanie się takich wartości, jak: równość, odpowiedzialność i tolerancja. W omawianej koncepcji wyższą wartość stanowił człowiek, a nie społeczność. Twórcy ruchu *New Urbanism* traktują miasto jako ekosystem. W powstających systemach miejskich wyższą wartość ma wspólnota. Istotną wartością w przestrzeni miasta musi być tworzenie warunków do zaistnienia komunikacji społecznej opartej na bezpośrednich międzyludzkich relacjach. Miasta tworzą nowe przestrzenie, które są (czy też raczej powinny być) otwarte na działania komunikacyjne, zarówno w indywidualnym, jak i społecznym wymiarze. Miasto stanowi przestrzeń spotkania i musi być tak kształtowane, aby tworzyło możliwości nawiązywania różnorodnych w formie i treści relacji. Konieczne jest tworzenie przestrzeni osobistych i społecznych, które staną się polem dialogu¹². Aktywnym podmiotem tej komunikacji powinni być również seniorzy. Postępująca z wiekiem niesprawność i rosnąca liczba osób wykazujących znaczne inwalidztwo, szczególnie w najstarszych grupach wiekowych, warunkuje sposób ich życia. Do swobodnego przemieszczania się niezbędne są możliwości pokonywania przestrzeni (samodzielnie, bądź z wykorzystaniem środków ułatwiających przemieszczanie) oraz możliwość aktywnej wymiany informacji (za pośrednictwem zmysłu wzroku, słuchu i głosu). Natura problemu mobilności ma wysoce interdyscyplinarny charakter. Badania prowadzone w ramach projektu SIZE wykazały, że struktura codziennej mobilności seniorów jest podobna w całej Europie. Mobilność seniorów obejmuje wykonywanie codziennych czynności (zakupy, dbanie o zdrowie, płacenie rachunków), poruszanie się pieszo (spacery z dziećmi, z psem itp.), rozrywki (umysłowe: kino, teatr, TV, czytanie książek, słuchanie radia, gry w karty oraz fizyczne: gimnastyka, wycieczki, prace w ogrodzie)¹³. Seniorzy chcą być potrzebni, jednak niekiedy na przeszkodzie w tej sferze emocjonalnej stają przeszkody natury fizycznej, zarówno leżące po stronie samych seniorów, jak i otoczenia.

⁶ *Rozwój miast w Polsce. Raport wprowadzający Ministerstwa Rozwoju Regionalnego*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2010, s. 24.

⁷ tamże, s. 25–26.

⁸ B. Gutowski, *Przestrzeń marzycieli. Miasto jako projekt utopijny*, Warszawa 2006, s. 3

⁹ tamże, s. 21.

¹⁰ Taką definicję zaproponowano w dokumencie: *The European Charter for the Safeguarding of Human Rights in the City*, cz. I, paragraf 1.1.

¹¹ M. Honkisz, *Przestrzeń miasta – jak wpływa na człowieka?*, Figeneration.pl/przestrzen-miasta-jak-wplywa-na-czlowieka, dostęp 20.04.2013.

¹² B. Gutowski, *Przestrzeń marzycieli. Miasto jako projekt utopijny*, Warszawa 2006, s. 218.

¹³ Results of focus-group interviews and in-depth interviews with senior citizens and experts, deliverables D5 and D6, SIZE, Cracow University of Technology, s.17 (www.size-project.at/results/SIZE_D5-6_complete.pdf, dostęp 02.05.2013)

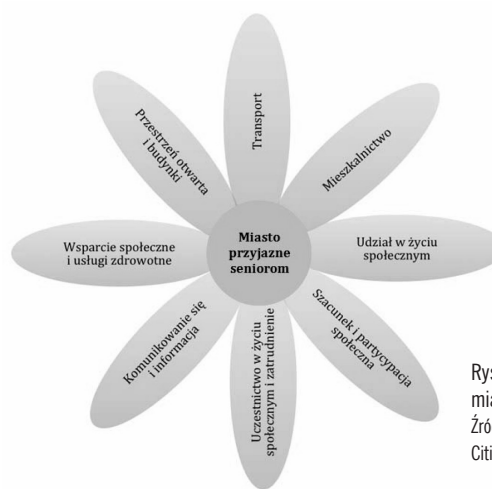
W przypadku seniorów w aspekcie niezakłóconego korzystania z przestrzeni miasta w szczególności należy zwrócić uwagę na upośledzenie wzroku i słuchu. Zaburzenia wzroku i słuchu są jedną z głównych przyczyn niepełnosprawności w Polsce. Drugim obszarem dysfunkcji są zaburzenia funkcji poznawczych u osób w starszym wieku. Przeprowadzone w ramach projektu PolSenior¹⁴ badania, na podstawie testu przesiewowego MMSE w reprezentatywnej dla populacji polskiej grupie osób po 65. roku życia, wysunęły podejrzenie otępienia u około 1/3 badanych¹⁵ oraz wykazały, że otępienie w przebiegu prawdopodobnej choroby Alzheimera dotyka 5–10% osób po 65. roku życia, a częstotliwość występowania podwaja się na każde 5 lat życia, osiągając plateau po 85. roku życia¹⁶. Poważnym problemem u seniorów jest zagrożenie upadkiem i następstwa takich zdarzeń. Częstość upadków wzrasta z wiekiem, co jest związane z kumulacją narządowych zmian inwolucyjnych i ubytków funkcji oraz towarzyszącą starzeniu się wielochorobowością i stosowaną farmakoterapią, które sprzyjają pogorszeniu kontroli postawy, spowolnieniu odruchów i reakcji obronnych.

Wyzwania dla miasta

Codzienne życie miasta i jego mieszkańców realizuje się na ulicach, placach, parkach, skwerach – wszystkich tych przestrzeniach, które stanowią domenę publiczną. Zarówno wnętrza urbanistyczne, jak i wewnątrzmijskie przestrzenie zielone służą bezpośrednim kontaktom między ludźmi, tworząc różnorodne formy aktywności, wypoczynku i rekreacji. Oddziałują one na uczestników przestrzeni oraz kształtują osobowość najmłodszych mieszkańców miast. W zależności od jakości oferowanej przestrzeni, może ona rozwijać, stymulować intelektualnie i emocjonalnie bądź mieć charakter destrukcyjny, powodujący zniekształcenie czy nawet rozpad więzi społecznych¹⁷. Przestrzeń publiczna tworzy więc oazy, w których spragnieni kontaktu z innymi znajdują ukojenie. Każde miasto powinno mieć jak najwięcej tego typu miejsc. Od władz miasta zależy, czy społeczeństwo będzie się w nich czuło bezpiecznie, czy będzie zapewniony monitoring, odpowiednia opieka¹⁸. „Władze miejskie są zobowiązane, by używając wszelkich dostępnych środków, szanować godność, zapewniać jakość życia wszystkich mieszkańców”¹⁹. Te postanowienia „*The European Charter*

for the Safeguarding of Human Right in the City” powinny być główną przesłanką tworzenia polityki miast, skierowanej na zaspokojenie potrzeb swoich użytkowników. Do nich należą również seniorzy – grupa osób niedoceniana i często pomijana w programach rozwoju i funkcjonowania miast. Istniejący w Europie „stereotyp seniora”, jako osoby pasywnej, unikającej jakiegokolwiek aktywności, niechętnie wychodzącej z domu, nie uczestniczącej w życiu społecznym²⁰ jest istotnym elementem psychicznego (moralnego) uzasadniania pomijania (lub ustawiania w niższej kategorii) potrzeb seniorów przy podejmowaniu decyzji rozwojowych miast. Współczesne miasta nie gwarantują seniorom bezpiecznego i komfortowego życia. Powszechnie zauważalne są niedoskonałości chodników, częściowo zajętych przez parkujące na nich samochody, przemierzających się po nich rowerzystach czy młode osoby na deskorolkach i innych urządzeniach, co znacznie zwiększa ryzyko dla osób starszych. Zazwyczaj powodem niezadowolenia jest poziom obsługi transportowej seniorów – mała liczba tras, niska regularność kursowania i problemy z wejściem i wyjściem do i ze środka transportu. Wyraźnie zauważalny jest brak infrastruktury sanitarnej (toalety, miejsca z wodą pitną), tradycyjnych telefonów (tzw. budki telefoniczne), przestrzeni otwartych (parki, skwery) zapewniających możliwość nawet krótkiego wypoczynku w cieniu, wreszcie – powszechne są problemy związane z oznakowaniem ulic, skrzyżowań, przejść dla pieszych. Te ostatnie często nie umożliwiają pokonania seniorom pasa ruchu w wyznaczonym interwale czasowym. Wymienione czynniki nie tylko wpływają na jakość życia osób starszych, związaną z ich potrzebami fizycznymi, lecz również zmniejszają możliwość włączania tej grupy osób do życia społecznego. Skutkuje to nie tylko niekorzystną izolacją osób starszych, ale sprzyja również szeregowi nieprawidłowości natury prawnej i etycznej.

Zatem miasto przyjazne seniorom powinno budować swoją tożsamość, uwzględniając cały kompleks czynników, zaprezentowanych na rysunku 2.



Rys. 2. Wymiary decyzyjne miasta przyjaznego seniorom
Źródło: Global Age-friendly Cities: A Guide, WHO, 2007, s. 9

¹⁴ Badania realizowano w ramach projektu badawczego zamawianego PBZ-MEiN-9/2/2006 *Aspekty medyczne, psychologiczne, socjologiczne i ekonomiczne starzenia się ludzi w Polsce*. Badania zakończone zostały w latach 2007–2011, obejmowały grupę ok. 6000 osób w siedmiu równolicznych kohortach wiekowych z równą reprezentacją obu płci (55–59; 65–59; 70–74; 75–79; 80–84; 85–89; 90 i więcej).

¹⁵ *Aspekty medyczne, psychologiczne, socjologiczne i ekonomiczne starzenia się ludzi w Polsce*, red. M. Mossakowska, A. Więcek, P. Błędowski, Termedia, Poznań 2012, s. 119.

¹⁶ *Aspekty medyczne, psychologiczne, socjologiczne i ekonomiczne starzenia się ludzi w Polsce*, red. M. Mossakowska, A. Więcek, P. Błędowski, Termedia, Poznań 2012, s. 118.

¹⁷ M. Porębska, *O potrzebie piękna w przestrzeni publicznej miasta*, „Architektura. Czasopismo Techniczne”, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, 2010, Zeszyt 6, s. 156.

¹⁸ M. Honkisz, *Przestrzeń miasta – jak wpływa na człowieka?*, Figeneration.pl/przestrzen-miasta-jak-wplywa-na-czlowieka, dostęp 20.04.2013

¹⁹ The European Charter for the Safeguarding of Human Rights in the City, cz.I, paragraf 1.2.

²⁰ por. S. 17 Results of focus-group interviews and in-depth interviews with senior citizens and experts, deliverables D5 and D6, SIZE, Cracow University of Technology, (www.size-project.at/results/SIZE_D5-6_complete.pdf, dostęp 02.05.2013)

Problematyka dostosowawcza miast do potrzeb pełnoprawnego funkcjonowania osób starszych została sformułowana w programie *WHO Global Age-Friendly Cities Initiative*. I tak:

1. Zarządzanie miastem powinno uwzględniać aspekty wieku użytkowników, np. poprzez redefiniowanie wartości miasta w celu zachęcania społeczności miejskiej do zwiększania osobistej odpowiedzialności za innych użytkowników i akceptowania wartości związanych z wiekiem mieszkańców oraz poprzez zmianę sposobu planowania, by centralnym punktem odniesienia był człowiek. W rezultacie powinna zostać osiągnięta większa kohezja społeczna seniorów i zwiększenie ich udziału w życiu społecznym miasta.
2. Uniwersalizacja dostępu do przestrzeni publicznej i budynków powinna być realizowana powszechnie. Jest to problematyka o wysokim stopniu kompleksowości i stonkowo mocno rozproszona w obszarach odpowiedzialności miast. Przestrzeń powinna być dobrze oznakowana (w szczególności chodzi o czytelne napisy, dobre drogowskazy) i oświetlona. Czas przeznaczony do przejścia przez jezdnię powinien być wystarczający dla osób starszych, sygnalizacja dźwiękowa i świetlna powinna umożliwiać bezpieczne przejście przez jezdnię. Schody powinny być oznakowane i wyposażone w poręcze po obu stronach. Kładki i przejścia podziemne powinny być wyposażone w windy. Budynki powinny być dostępne dla osób z ograniczonymi możliwościami ruchowymi, w tym – poruszającymi się wózkami inwalidzkimi. Wszelkie bariery utrudniające przemieszczanie się powinny być likwidowane.
3. Uniwersalizacja mobilności w obszarze publicznym – taki zakres powinien stanowić realną możliwość przemieszczeń wszystkich użytkowników miasta, niezależnie od wieku. Mowa tu o dostępnym i wygodnym transporcie publicznym, również w okresie poza szczytem przewozowym, lokowaniu miejsc zamieszkania seniorów w stosunkowo intensywnie zagospodarowanej przestrzeni z bliskim dostępem do szerokiej gamy usług i transportu publicznego oraz umiejscawianie usług towarzyszących i społecznych w miejscach nie wymagających dalekich przemieszczeń z wykorzystaniem samochodów. Problem transferu z chodnika do środka komunikacji publicznej powinien być rozwiązany z korzyścią dla osób niepełnosprawnych ruchowo, a środki komunikacji – powinny ułatwiać podróżowanie tej kategorii pasażerów.
4. Umożliwienie pozostawania seniorów w kontakcie z ich społecznościami – seniorzy powinni mieć nieograniczone możliwości pozostawania we własnych mieszkaniach, łatwo dostępnych, eliminując izolację, samotność, utratę niezależności czy też ograniczającą mobilność. Mieszkania powinny być pozbawione barier dla przemieszczeń – trakty komunikacyjne i drzwi powinny być szerokie, należy zagwarantować: łatwy dostęp do okien i ich nieskomplikowaną obsługę, należy odpowiednio rozmieszczać włączniki światła, ogrzewania, czy włączniki alarmowe. Mieszkania należy wyposażyć w środki łączności o ułatwionym dostępie do numerów alarmowych.

Zakończenie

Dostosowanie miasta do potrzeb seniorów to zadanie wielowątkowe i wieloaspektowe. Wymaga nie tylko tworzenia śmiałej polityki miasta, ale umiejętnie koordynowanej działalności praktycznie wszystkich służb miejskich oraz pozyskania przychylności wszystkich interesariuszy miasta. W sferze naukowej otwiera nowe pola badawcze. Jest wyzwaniem zarówno dla architektów, transportowców, logistyków, którzy współtworzą przestrzeń miasta, ale też psychologów, socjologów, lekarzy, fizyoterapeutów, specjalistów w zakresie świadczenia usług publicznych i finansistów, wreszcie – politologów i specjalistów public relations. Tak szeroki zakres wskazuje na wysoki stopień skomplikowania omawianej problematyki. Ta tematyka została opracowana dla warunków polskich przez zespół naukowców Politechniki Krakowskiej, biorących udział w programie SIZE²¹. Mimo sformułowanych w 2003 roku w ramach tego projektu zaleceń i kierunków działań na przyszłość²² istniejące programy promujące aktywność seniorów często nie uwzględniają aspektów technicznych i technologicznych transportu miejskiego czy też logistycznego wsparcia wymiaru realizacyjnego mobilności seniorów, szczególnie tej grupy, która ma zawężone możliwości przemieszczania. W tych obszarach można i należy realizować rozwiązania sprzyjające poprawie jakości życia seniorów w miastach.

Literatura

1. *Wystąpienie Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej Bronisława Komorowskiego*, w: *Polska w Europie – Przyszłość demograficzna*, red. Z. Strzelecki, A. Potrykowska, Tom I, Warszawa 2012.
2. Józwiak J., *Czy w świetle badań naukowych możliwa jest odnowa demograficzna Polski*, w: *Polska w Europie – Przyszłość demograficzna*, red. Z. Strzelecki, A. Potrykowska, Tom I, Warszawa 2012.
3. Okólski M., Fihel A., *Bilans demograficzny Polski w roku 2033: Ekspertyzy do koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju 2008–2033*, Tom IV, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2008.
4. *Rozwój miast w Polsce. Raport wprowadzający Ministerstwa Rozwoju Regionalnego*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2010.
5. Gutowski B., *Przestrzeń marzycieli. Miasto jako projekt utopijny*, Warszawa 2006.
6. Honkisz M., *Przestrzeń miasta – jak wpływa na człowieka?*, Figeneration.pl/przestrzen-miasta-jak-wplywa-na-czlowieka, dostęp 20.04.2013.
7. *Results of focus-group interviews and in-depth interviews with senior citizens and experts, deliverables D5 and D6*, SIZE, Cracow University of Technology (www.size-project.at/results/SIZE_D5-6_complete.pdf, dostęp 02.05.2013)
8. *Aspekty medyczne, psychologiczne, socjologiczne i ekonomiczne starzenia się ludzi w Polsce*, red. M. Mossakowska, A. Więcek, P. Błędowski, Termedia, Poznań 2012.
9. Porębska M., *O potrzebie piękna w przestrzeni publicznej miasta*, „Architektura. Czasopismo Techniczne”, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Zeszyt 6, 2010.

²¹ por. Results of focus-group interviews and in-depth interviews with senior citizens and experts, deliverables D5 and D6, SIZE, Cracow University of Technology, (www.size-project.at/results/SIZE_D5-6_complete.pdf, dostęp 02.05.2013) s. 155 i dalsze.

²² tamże, s. 163.