

Spółeczno-gospodarcze uwarunkowania zagospodarowania terenów przyległych do węzłów komunikacyjnych na przykładzie obwodnicy miasta Lublin

Kamil Sławiński, Jolanta Trojanowska, Dorota Wolińska,
Anna Godlewska, Grzegorz Janicki

Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie, Polska

Streszczenie

Artykuł przedstawia projekt zagospodarowania przestrzennego terenów przyległych do obwodnicy miasta Lublina. W projekcie uwzględniono uwarunkowania społeczne i gospodarcze oraz zastosowano metody prac restauratorskich. Uwarunkowania społeczno-gospodarcze okazały się być decydujące dla zrównoważonego rozwoju analizowanego obszaru wiejskiego i znacząco wpłynęły na finalną propozycję projektu. Potencjał społeczny i gospodarczy analizowanego obszaru może mieć pozytywny wpływ na gospodarkę oraz warunki socjalne miejscowej ludności. Projekt zakłada również poprawę strony wizualnej krajobrazu, mocno zniszczonego podczas budowy obwodnicy.

Słowa kluczowe: obwodnica Lublina, gospodarka przestrzenna, zrównoważony rozwój, rozwój społeczno-gospodarczy, obszary wiejskie, suburbanizacja

Wprowadzenie

Żywiołowa rozbudowa dużych miast i modernizacja transportu jest nieodzownym elementem postępu gospodarczego. Dobra komunikacja i dostępność czyni każde miejsce potencjalnie atrakcyjnym dla inwestorów, przede wszystkim z uwagi na skrócenie czasu podróży (Komornicki i inni 2013). Z badań Coyle'a i wsp. (2002) wynika, iż logistyczny łańcuch dostaw firmy jest sekwencją ustalonych miejsc, do których docierają transportowane towary. Zatem, transport umożliwia przepływ towarów między tymi miejscami i wypełnia w ten sposób lukę, czyli tworzy pomost pomiędzy nabywcą a sprzedawcą. Jednym z elementów dobrej komunikacji, dotyczącej dostępności terenów miejskich i podmiejskich, są niewątpliwie obwodnice — nieodłączne elementy dzisiejszego krajobrazu kulturowego aglomeracji europejskich, a w ostatnich latach również polskich. Jednakże, ich stan w miastach wojewódzkich w Polsce Wschodniej nadal nie jest zadowalający, szczególnie po wschodniej stronie Wisły (Komornicki 2010).

Miasto Lublin starania o obwodnicę rozpoczęło w 2005 roku. Pod względem gospodarczym, inwestycję tę postrzegano jako szansę dla Lublina, która poprawi dostępność miasta, odciąży natężenie ruchu drogowego w mieście oraz zachęci do inwestowania w tej części kraju. Jednak, pod względem społecznym, inwestycja ta nawet obecnie budzi niepokój, zwłaszcza ludzi mieszkających w bezpośredniej jej sąsiedztwie. Mimo wszystko, uwarunkowania gospodarcze wydają się być głównymi czynnikami, uwzględnianymi przy gospodarowaniu terenami wokół miast. Budowa obwodnicy ma za zadanie przede wszystkim wyprowadzić ruch z miasta, w szczególności tranzytowy, przez co poprawi się przepustowość dróg w godzinach szczytu. Inną zaletą inwestycji jest poprawa dostępności miasta dla potencjalnych inwestorów (Komornicki i inni 2013). Tereny blisko głównych arterii komunikacyjnych stają się dla nich miejscem atrakcyjnym pod względem gospodarczym z uwagi na szybkie i wygodne połączenie. Skutkiem tego jest także przyspieszony rozwój

gospodarczy, któremu towarzyszy powstanie nowych miejsc pracy. Inwestycje oraz obniżenie stopy bezrobocia mogą przyczynić się do podniesienia warunków i jakości życia w aglomeracji, jak również w całym regionie.

Budowa obwodnicy to inwestycja „kłopotliwa” dla ludności zamieszkującej tereny w bezpośredniej bliskości drogi szybkiego ruchu, z uwagi na konieczność przeprowadzki czy sprzedaży gruntów, które dotychczas były wykorzystywane przede wszystkim jako tereny rolnicze. Osoby przesiedlone wydają się jednak być w lepszej sytuacji niż Ci mieszkańcy, których odległość między obwodnicą a posesją została uznana za optymalną, nie powodującą nadmiernej uciążliwości. Przez cały okres trwania budowy muszą oni radzić sobie z nadmiernym hałasem, problemami wynikającymi z dezorganizacji ruchu oraz „bałaganem” na placu budowy. Natomiast, po ukończeniu budowy odcinka S17, mieszkańcy mają problem z hałasem oraz wydłużonym czasem przejazdu, a także niewygodnym przejazdem pod obwodnicą do sąsiedniej wsi. Są i tacy rolnicy, którzy nie mają dobrego dostępu do drogi dojazdowej lub własnego pola.

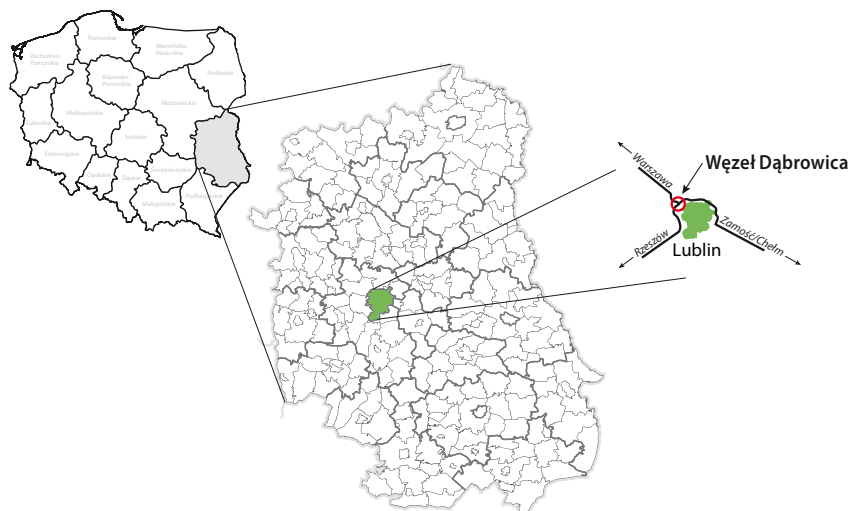
Celem artykułu jest ukazanie możliwych kierunków zagospodarowania terenów otaczających węzły komunikacyjne na przykładzie obwodnicy Lublina, w strefie węzła Lublin-Sławinek (robocza nazwa „Dąbrowica”). Proponowane działania o charakterze przestrzennym, gospodarczym i społecznym, respektujące zasady zrównoważonego rozwoju, w efekcie mają się przyczynić do uatrakcyjnienia terenu oraz zaspokajając potrzeby w szczególności okolicznych mieszkańców. W pracy zaprezentowano kierunki zagospodarowania przestrzennego w dwóch wariantach, które wprowadzają funkcje społeczne na teren przyległy obwodnicy.

1. Metoda badań i charakterystyka obszaru projektowego

Do wykonywania projektu zagospodarowania obszaru badań zastosowano powszechnie stosowane metody działań konserwatorskich, zmodyfikowane i dostosowane dla potrzeb opracowania (Małachowicz 1988). Prace prowadzono w trzech etapach:

- rozpoznanie i udokumentowanie aktualnego stanu zagospodarowania obszaru obejmujące prace studialne na podstawie badań terenowych oraz materiałów planistycznych Urzędu Gminy w Jastkowie;
- analizę warstwy społecznej i gospodarczej poprzez zgromadzenie materiałów statystycznych oraz przeprowadzenie wywiadów z mieszkańcami, dotyczących zakresu i kierunków zagospodarowania przestrzennego;
- opracowanie koncepcji i wykonanie projektu zagospodarowania przestrzennego badanego obszaru.

Badania terenowe przeprowadzono w październiku 2014 roku, a dokumentacja fotograficzna została wykonana w październiku 2014 roku i w kwietniu 2015 roku. Projekt w wersji graficznej został przygotowany przy pomocy programu graficznego CorelDraw.



Rys. 1. Lokalizacja obszaru badań na tle województwa lubelskiego i Polski. Oprac. D. Wolińska [oraz Red.]

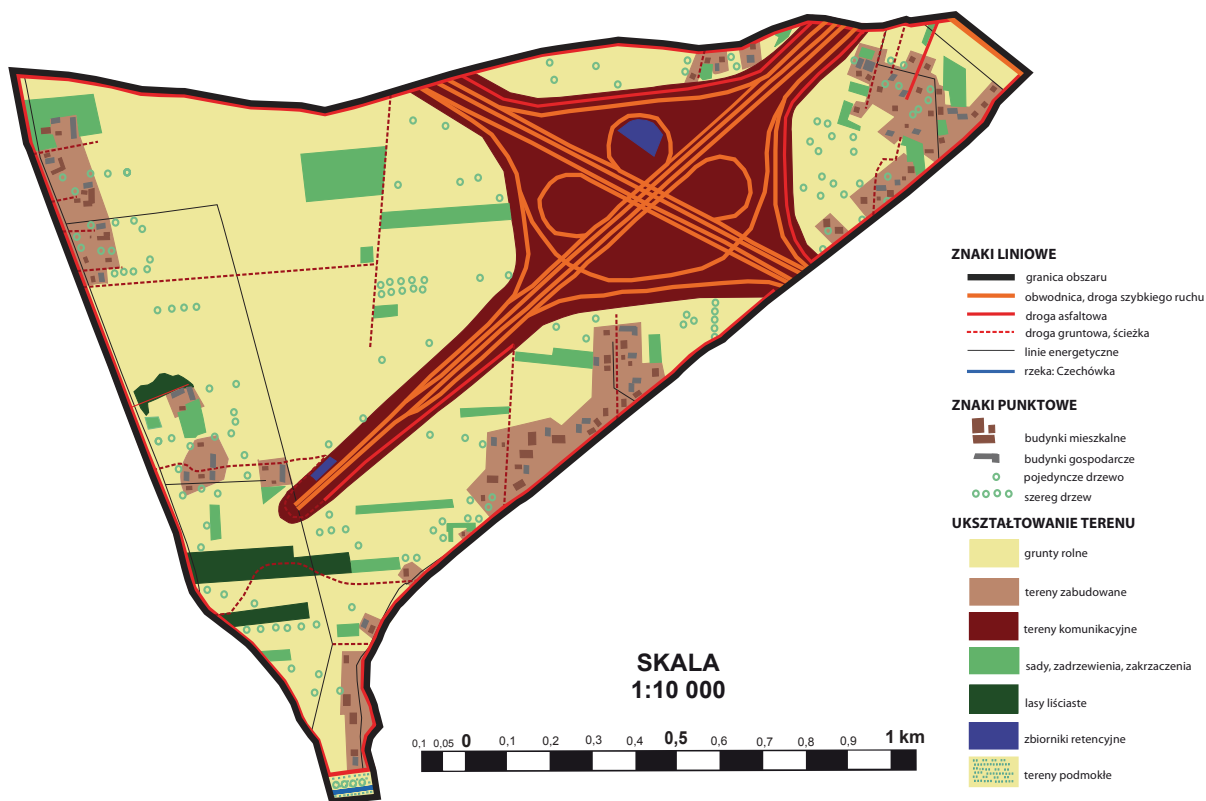
Projektowany tzw. węzeł Dąbrowica obwodnicy Lublina znajduje się około 10 km w kierunku zachodnim od centrum stolicy województwa lubelskiego — Lublina, w powiecie lubelskim, gminie Jastków (rys. 1). Obejmuje on grunty wsi: Barak, Kolonia Dąbrowica, Dąbrowica i Kopanina. Opisywany obszar przecina droga wojewódzka nr 830 Lublin-Nałęczów oraz droga ekspresowa S12/17 Warszawa-Lublin, o przebiegu NW-SE (fot. 1). Na obszarze projektowym dominuje przyuliczna zabudowa zagrodowa oraz coraz częściej jednorodzinna willowa (fot. 2), wzdłuż ulic asfaltowych, jak i gruntowych, w typie zbliżonym pod względem morfologicznym do ulicówki. W efekcie postępującej suburbanizacji na tych terenach po 1989 roku zachodzą intensywne procesy demograficzne, gospodarcze i kulturowe (Bański 2004; Żylicz 1997). Zmiany objęły również dotychczasowe funkcje powiązane głównie z gospodarką rolną (Przesmycka 2012; Zajac i inni 2014).



Fot. 1. Droga ekspresowa S12/17 na wysokości wsi Barak. Fot. J. Trojanowska, 2014



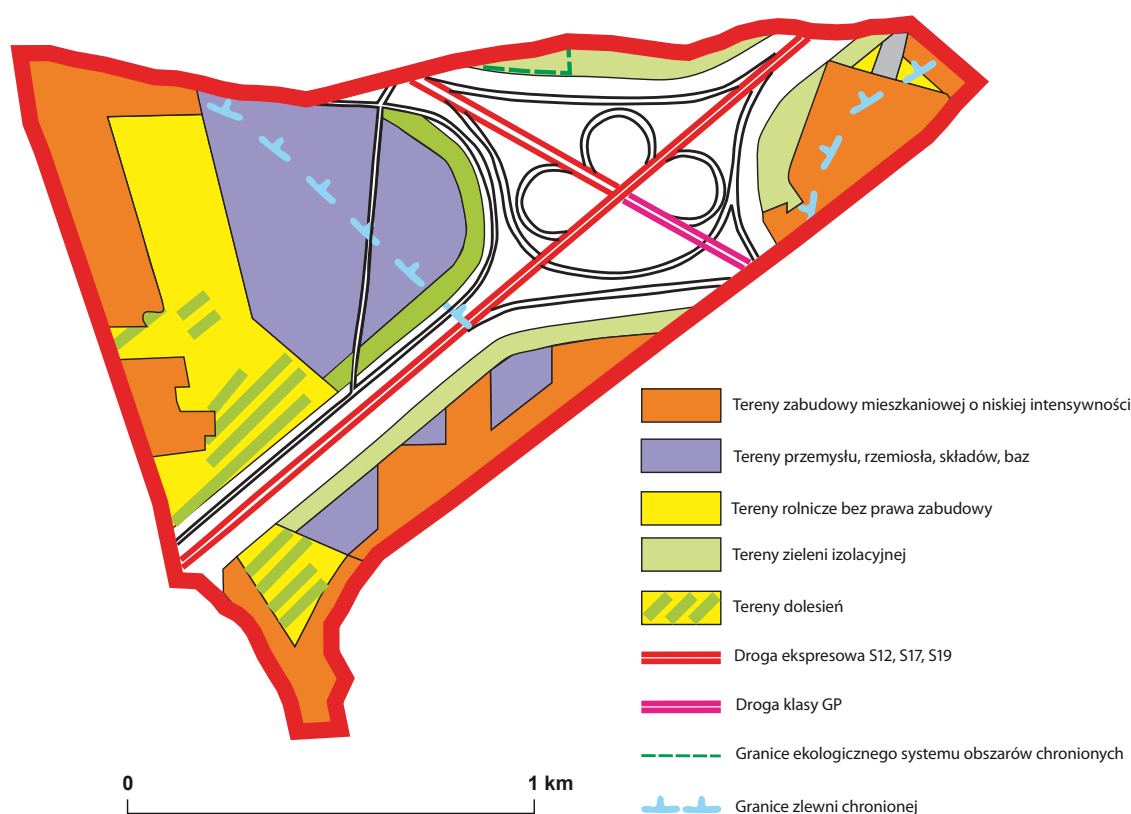
Fot. 2. Przykład nowej zabudowy zagrodowej i mieszkaniowej w Dąbrowicy. Fot. J. Trojanowska, 2014



Rys. 2. Obecny stan zagospodarowania przestrzennego projektowanego obszaru. Oprac. D. Wolińska

Obecnie dominującą funkcją obszaru jest transport, który wyparł najważniejszą dotychczas funkcję rolniczą. Drugorzędną funkcją jest funkcja mieszkaniowa i w niewielkim stopniu usługowa. Funkcja rolnicza jest rozproszona po całym terenie, a mieszkaniowa skupia się wokół dróg asfaltowych i gruntowych. Teren nie wydaje się być nadmiernie zdegradowany, jednak jest nie najlepiej zagospodarowany i wymaga działań planistycznych (rys. 2).

Aktualnie na projektowanym obszarze wyodrębniony został teren inwestycyjny, będący własnością prywatną o powierzchni 0,44 km² (rys. 3). Teren ten został opisany w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego gminy Jastków jako: „teren aktywności gospodarczej dla funkcji składów i wytwórczości o niskiej intensywności”.¹ Jest on uzbrojony w sieć telefoniczną, energetyczną, wodociągową — na działce i sieć gazową — w odległości 600 m od działki. Pozostałe tereny to: obszary upraw polowych bez prawa zabudowy, mieszkalnictwo rolnicze, mieszkalnictwo niskie, tereny zalesień, planowane tereny dla funkcji składów i wytwórczości o niskiej intensywności.



Rys. 3. Kierunki zagospodarowania i funkcje opisywanego terenu według załącznika do Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania... (patrz przypis 1). Oprac. D. Wolińska

2. Analiza warstwy społecznej i gospodarczej obszaru projektowego

Liczba ludności w gminie Jastków na przestrzeni ostatnich lat dynamicznie rosła i osiągnęła w roku 2013 wartość 13 479.² Niestety, jak w większości gmin w województwie lubelskim, występują tu problemy demograficzne związane ze starzeniem się społeczeństwa (Bański 2004). Natomiast udział zarejestrowanych bezrobotnych wśród ludności w wieku produkcyjnym w 2013 roku wynosi 6,1% i jest wyraźnie niższy od średniej krajowej i dla województwa.³

1. Zob. Załącznik Nr 1 Do uchwały Nr VIII/37/2015 Rady Gminy Jastków z dnia 17 kwietnia 2015: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gminy Jastków. Tekst jednolity. Opracowane przez zespół projektowy Zakładu Projektowo-Budowlanego Pracowni Projektowo-Studialnej EKO-PLAN, [@:] <http://archiwum.jastkow.pl/images/studium/2015/07/01/Jastk%C3%B3w%20-%20Studium%20-uchwalone%2017%20kwiecie%C5%84%202015.pdf>.

2. Dane według UG Jastków, z 2014 r.

3. Dane według US w Lublinie, z 2014 r.

Na obszarze projektowym dotychczas dominowały funkcje rolnicze, jednak w ostatnich latach pojawiły się nowe funkcje, związane z procesami suburbanizacji w otoczeniu Lublina. W efekcie wyróżnić można tu dwie podstawowe grupy stałych mieszkańców. Dominują rolnicy indywidualni, prowadzący tradycyjne gospodarstwa rolne o charakterze alimentacyjnym. W ich zagrodach występuje z reguły tradycyjne budownictwo mieszkalne i gospodarcze. Często stan techniczny tych budynków jest nienajlepszy, a budynki są „wiekowe”, podobnie jak ich właściciele. Grupa ta zasiedlała od pokoleń wykazuje spójność społeczno-kulturową oraz wzajemnie bliższe relacje i związki z tradycją wiejską (Komornicki 2010; Przesmycka 2012; Żylicz 1997). Drugą grupę stanowią najczęściej mieszkańcy nowych domów jednorodzinnych, zazwyczaj w wieku produkcyjnym, dojeżdżający do pracy i szkół w Lublinie (Nocko i Żelechowski 2011). Nowi mieszkańcy nie tworzą spójnej grupy społecznej i nie integrują się z resztą społeczności wiejskiej. Brakuje tu też obiektów o charakterze publicznym i rekreacyjnym, co dodatkowo utrudnia integrację społeczeństwa.

Na analizowanym obszarze nie odnotowuje się znaczących zagrożeń środowiskowych i antropogenicznych. Liczba przestępstw pospolitych jest mała, a poziom bezpieczeństwa w ocenie mieszkańców jest wysoki. W ostatnich latach największe zagrożenie wiązało się z budową obwodnicy Lublina. Mieszkańcy narzekali na hałas, jaki jej towarzyszył i z niepokojem czekali na realizację dalszego odcinka. Budowa obwodnicy spowodowała również utrudnienie w komunikacji, a w szczególności utrudniła dostęp do pól uprawnych (Komornicki i inni 2013). Obwodnica podzieliła gminę Jastków na cztery części (fot. 3), co spowodowało, że czas przejazdu pomiędzy nimi znacznie się wydłużył. Rolnicy z uwagi na zwiększone koszty dojazdu byli zmuszeni oddać część swoich pól w dzierżawę lub korzystają tymczasowo z udostępnionych im przez innych mieszkańców dróg prywatnych. Opisywany teren jest obecnie narażony na nadmierny hałas komunikacyjny związanymi z bliskością nowo wybudowanej drogi ekspresowej S12/17, której intensywne użytkowanie może również zwiększyć liczbę wypadków drogowych.⁴ Przed budową obwodnicy grunty tej części gminy Jastków były atrakcyjne pod zabudowę jednorodziną, przede wszystkim ze względu na bliskość głównego ośrodka miejskiego. Aktualnie zainteresowanie kupnem działki w celach mieszkalnych zdecydowanie się obniżyło (fot. 4).



Fot. 3. Ekrany akustyczne obniżają walory krajobrazowe oraz podzieliły wieś Kolonia Dąbrowica. Fot. J. Trojanowska, 2014



Fot. 4. Przykład oferty zbycia gruntu w Kol. Dąbrowica. Fot. J. Trojanowska, 2014

Gmina Jastków w ostatnich latach rozwija się bardzo dynamicznie, dotyczy to sfery społecznej, gospodarczej, jak i przestrzennej (Nocko i Żelechowski 2011), na co niewątpliwie mają wpływ fundusze uzyskane z Unii Europejskiej. Jastków aktualnie zajmuje 2 miejsce w powiecie pod względem wysokości dofinansowania z programów i projektów unijnych, np. w 2013 roku było to 2,7 mln złotych.⁵ W efekcie podniesione zostały w całej gminie standardy infrastruktury technicznej, w tym

4. Zob. Streszczenie w języku niespecjalistycznym — Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko pn.: Budowa drogi ekspresowej S12/17 na odcinku Kurów-Lublin-Piaski od węzła Sielce do węzła Witosy. DHV POLSKA Sp. z o.o. [@:] http://www.gddkia.gov.pl/userfiles/articles/d/droga-ekspresowa-s17-na-odcinku-_4471//documents/streszczenie_w_jezyku_niespecjalistycznym_rkoons.pdf.

5. Statystyczne Vademecum Samorządowca 2014. [@:] <http://lublin.stat.gov.pl/statystyczne-vademecum-samorzadowca/>.

wodociągowej, kanalizacyjnej, gazowej i drogowej. W gminie wzrosła również liczba podmiotów gospodarki narodowej w rejestrze REGON, z 1257 w 2010 roku do 1400 w roku 2013. Przyczyniły się do tego również ulgi podatkowe, bliskość miasta wojewódzkiego i głównych szlaków komunikacyjnych.

3. Projekt zagospodarowania przestrzennego węzła Dąbrowica

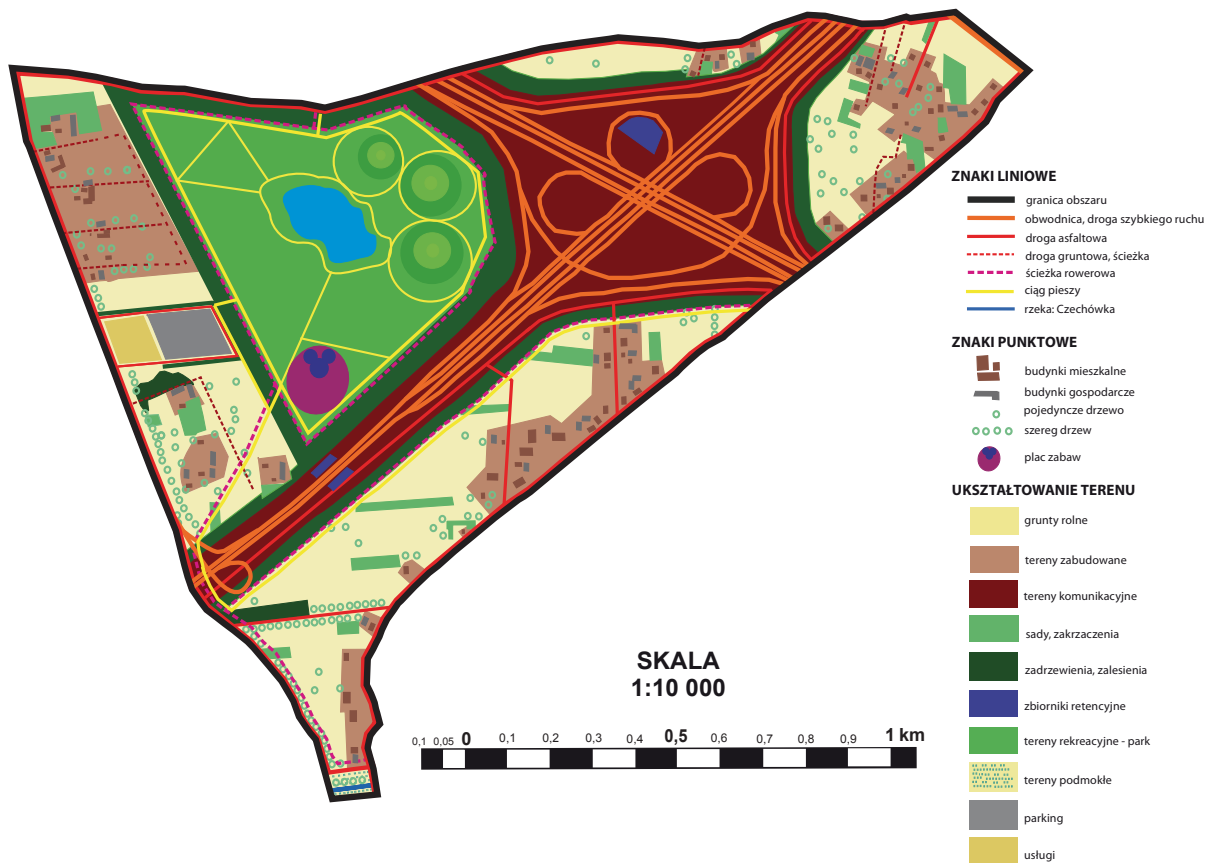
Biorąc pod uwagę przeanalizowane powyżej uwarunkowania społeczno-gospodarcze, proponowany projekt zagospodarowania przestrzennego badanego obszaru ma na celu wprowadzenie i wyeksponowanie funkcji wypoczynkowej, rekreacyjnej i estetycznej, która wpłynie pozytywnie na wartość społeczno-ekonomiczną obszaru poprzez podniesienie jego walorów, zachęcając do osiedlania się, jak i lokalizowania siedzib instytucji z sektora R&D (Badanie i Rozwój). Dlatego autorzy proponują zlikwidowanie funkcji rolniczej w centralnej części obszaru projektowanego, gdzie aktualnie znajdują się działki rolne. W wyniku budowy dróg zostały one przecięte, na skutek czego zmniejszyła się ich powierzchnia, a gospodarstwo rolne jest od nich odgródzone nowo wybudowaną arterią. Wydłużyło to także czas dojazdu do tych pól i zwiększyło koszty materialne, jak również i społeczne. Zdaniem Marciniaka (1995), koszty społeczne, czyli wszystkie bezpośrednie i pośrednie straty poniesione przez osoby trzecie lub całe społeczeństwo w rezultacie działalności ekonomicznej poszczególnych producentów, mogą wyrażać się w uszczerbku na zdrowiu ludzi, w zniszczeniu lub zmniejszeniu wartości majątku i przedwczesnym wyczerpaniu bogactw naturalnych, mogą też przejawiać się w naruszeniu wartości trudniejszych do uchwycenia. Część kosztów społecznych daje się odczuć natychmiast, natomiast inne negatywne następstwa produkcji pozostają przez długi czas ukryte. Do tych kosztów można zaliczyć zanieczyszczenie powietrza spalinami, wręcz uniemożliwiające rozwój rolnictwa w bezpośrednim sąsiedztwie obwodnicy. Trend ten wymaga zatem wprowadzenia zmian w zagospodarowaniu przestrzennym oraz nowych funkcji. Dlatego przygotowano dwa warianty projektowe. Pierwszy z nich zakłada wprowadzenie samej funkcji rekreacyjnej poprzez utworzenie parku rozrywki dla mieszkańców. Drugi wariant łączy funkcję rekreacyjną i naukową, a część terenów zostałaby przeznaczona pod budowę obiektów usługowych, służących sektorowi R&D.

3.1. Wariant pierwszy

W celu poprawy walorów krajobrazowych, uatrakcyjnienia obszaru, jak i zapewnienia mieszkańcom większego komfortu życia, proponuje się wprowadzenie funkcji rekreacyjno-wypoczynkowej. Funkcję taką może pełnić otwarty park rekreacyjny, o powierzchni około 0,5 km², zlokalizowany na terenach przeznaczonych obecnie pod inwestycje i w części użytkowany jako pola uprawne (rys. 4). Projekt parku miałby na celu stworzenie przestrzeni publicznej w pobliżu trasy szybkiego ruchu, która rekompensowałaby mieszkańcom bliskość drogi ekspresowej, jak również stałaby się miejscem odpoczynku przejezdnych. Park, który integrowałby również mieszkańców poszczególnych miejscowości, miałby ciekawą i oryginalną formę sztucznych wzgórz. Wzgórza te widoczne z drogi ekspresowej redukowałyby również wizualny efekt oraz hałas dobiegający z obwodnicy. Propozycja ta wzorowana jest na przykładzie wzgórz w Parku Northala Fields, znajdującym się przy autostradzie m40, 30 minut na zachód od Londynu (fot. 5).

W obrębie, jak i w otoczeniu parku planuje się stworzenie szybkich, bezpiecznych i wygodnych połączeń pieszych i rowerowych. Dobrze zaprojektowana hierarchiczna sieć ścieżek wzmaga bowiem poczucie jedności użytkowników z nowym miejscem. Jedna ze ścieżek rowerowych prowadziłaby w stronę rzeki Czechówki. Otwarcia widokowe zlokalizowane na szczycie wzgórz mogłyby pełnić funkcję panoramy widokowej lub zorganizowanego miejsca obserwacji. Projektowany park powinien zapewnić nie tylko odpowiedni komfort odpoczynku, ale również ułatwić budowanie odpowiednich relacji interpersonalnych.

W parku można też dowolnie lokować elementy małej architektury, umilające spędzanie czasu na świeżym powietrzu. Mogą to być ławki, plac zabaw, siłownia na świeżym powietrzu, grill ogrodowy czy scena, na której mogą odbywać się koncerty, dożynki czy inne wydarzenia kulturalne. W centrum parku można również zaprojektować zbiornik wodny przeznaczony do kąpieli i/lub



Rys. 4. Projekt zagospodarowania przestrzennego otoczenia węzła drogowego Dąbrowica w gminie Jastków — wariant I. Opr. D. Wolińska



Fot. 5. Wzgórza w Northala Fields Park chronią teren przed nadmiernym hałasem. Fot. Romazur
 Źródło: Wikimedia Commons, [[:en:https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Northala-fields-northolt-london.jpg]]



Fot. 6. Zimą wzgórza w Northale Park przeobrażają się w stoki narciarskie. Fot. Leia Rodrigues
 Źródło: Wikimedia Commons, [[:en:https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Northala_Fields,_Jan_2013.jpg]]

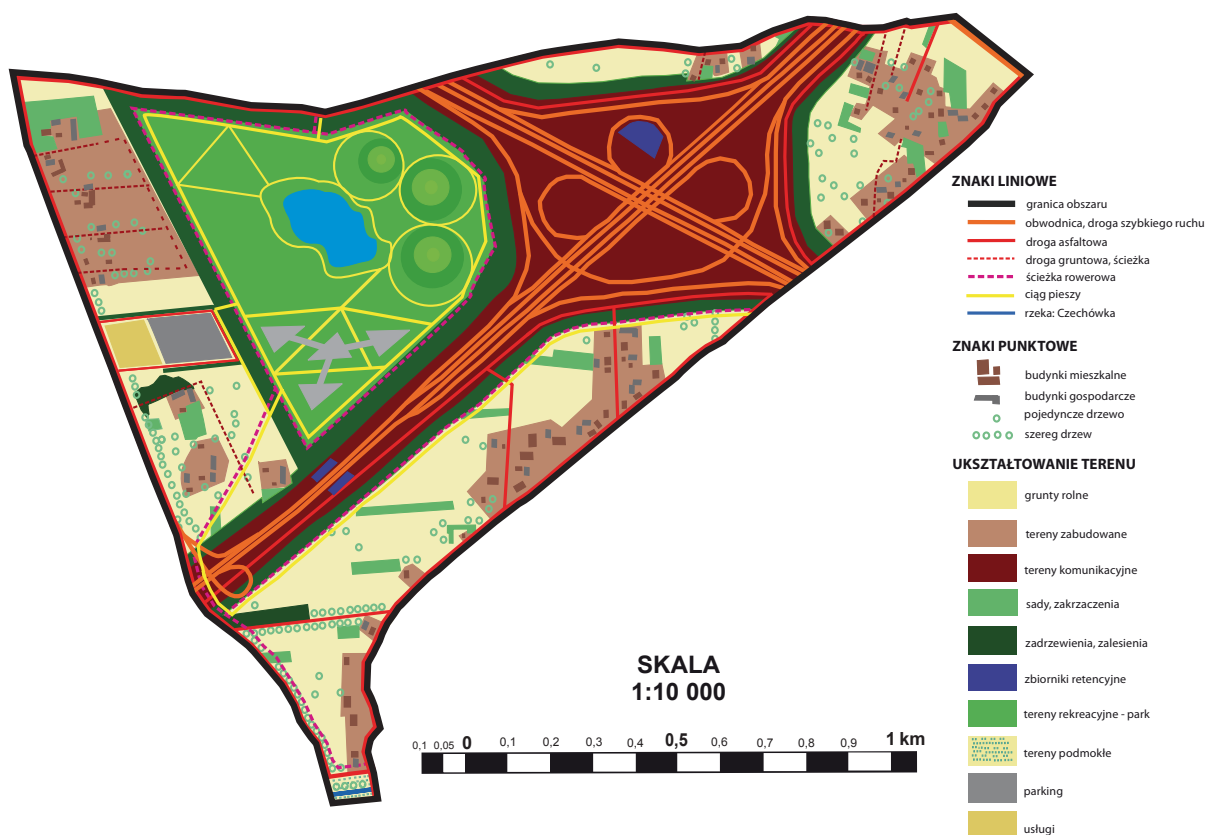
sportów wodnych, a w południowej części plac zabaw z fontanną dla najmłodszych. Zimą wzgórza mogą natomiast pełnić rolę stoków narciarskich (fot. 6).

Dookoła parku, jak i obwodnicy, zaplanowano pas zadrzewienia o szerokości 50 metrów, co poprawiłoby również estetykę miejsca oraz ograniczało hałas komunikacyjny. Otoczenie parku zielenią powinno zachęcić także podróżujących drogą ekspresową do zatrzymania się i postoju. W efekcie można planować rozwój na tym terenie dużego parkingu i usług gastronomicznych. Z myślą o tej grupie użytkowników zaprojektowano w sąsiedztwie obszaru projektowego zjazd z drogi S19.⁶

3.2. Wariant drugi

Drugi wariant jest uzupełnieniem pierwszego wariantu o funkcję naukową (rys. 5). Niezmienione pozostałoby zagospodarowanie terenów wokół parku. Zmiana dotyczyłaby jedynie samego parku i polegałaby na jego pomniejszeniu na rzecz terenu inwestycyjnego w jego południowej części, gdzie powstałby kompleks biurowo-parkowy. Budynki wybudowane w nowoczesnym stylu, połączone nadziemnymi łącznikami, wkomponowane swoim niebanalnym kształtem, mogłyby pomieścić siedziby wielu firm z zakresu badań i rozwoju (R&D).

Istnieje wiele przesłanek za stworzeniem takiego obiektu. Gmina Jastków jest dynamicznie rozwijającą się gminą, zlokalizowaną w bezpośrednim sąsiedztwie miasta wojewódzkiego i akademickiego, a tym samym wykwalifikowanej kadry naukowej. Korzystne jest również umiejscowienie takiego właśnie obiektu przy węźle komunikacyjnym i w otoczeniu zieleni, co czyni je łatwo dostępnym dla inwestorów i przyjaznym dla przedsiębiorców. Są to korzyści lokalizacji, które decydują o atrakcyjności miejsca dla rozwoju nowoczesnej technologii. Wariant ten stanowi konsensus między planowanym w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego terenem aktywności gospodarczej dla funkcji składów i wytwórczości o niskiej intensywności a potrzebami mieszkańców.



Rys. 5. Projekt zagospodarowania przestrzennego otoczenia węzła drogowego Dąbrowica w gminie Jastków — wariant II. Opr. D. Wolińska

6. Informacja pochodzi od Generalnej Dyrekcji Dróg i Autostrad Oddział Lublin.

Wnioski

Analiza uwarunkowań społeczno-gospodarczych na terenie gminy Jastków oraz propozycja dwóch wariantów zagospodarowania terenów wokół obwodnicy umożliwi wyciągnięcie szeregu wniosków. Po pierwsze rozwój gospodarczy obszaru projektowego związany jest ściśle z rozwojem transportu. Aby umożliwić rozwój miast, w szczególności Polski Wschodniej, należy stworzyć takie rozwiązania komunikacyjne, które poprawią ich dostępność, czego skutkiem będzie skrócenie czasu podróży. Obwodnica Lublina jest zatem szansą rozwoju miasta, jak i jego otoczenia. Jej powstanie należy wykorzystać w maksymalnie pozytywnych aspektach społecznych i ekonomicznych, minimalizując jak najwięcej skutków negatywnych. Po drugie, poprawa warunków życia mieszkańców miasta czy nawet regionu, odbywa się w znacznej mierze kosztem społeczności lokalnej, która narażona jest na utrudnienia związane z nadmiernym hałasem, reorganizacją ruchu czy wysiedleniem. Tereny wokół węzłów komunikacyjnych mogą być łatwo zdegradowane, pozbawione wcześniejszych funkcji i atrakcyjności gospodarczej, ale dzięki odpowiednim zabiegom planistycznym mogą też być intensywnie rozwijającym się miejscem aktywności społeczno-gospodarczej.

Przedstawiony teren, sąsiadujący z obwodnicą Lublina, stał się dla mieszkańców obszarem, gdzie krajobraz już został zdegradowany, wraz z jego warstwą społeczną. W planach zagospodarowania przestrzennego gminy zostały wprowadzone jedynie funkcje przemysłowe i infrastrukturalne. Proponowane warianty zagospodarowania przestrzennego mają szansę przywrócić w stopniu zadowalającym, wizualnie współgrające ze sobą składniki naturalne i antropogeniczne, służąc mieszkańcom i przyjezdnym turystom. Przedstawione rozwiązania mają ułatwić rozwój społeczno-gospodarczy obszaru wiejskiego i całej gminy, zgodny z zasadami rozwoju zrównoważonego. Mogą one być również wykorzystane przy tworzeniu strategii rozwoju gminy Jastków.

Literatura

- BAŃSKI J. (2004): *Współczesne przeobrażenia przestrzeni wiejskiej we wschodniej Polsce*. [w:] Z. Michalczyk (red.): *Badania geograficzne w poznawaniu środowiska*, Lublin, Wydawnictwo Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej.
- COYLE J.J., BARDI E.J., LANGLEY C.J. (2002): *Zarządzanie logistyczne*. E. Kloś (tłum.), Warszawa, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne.
- KOMORNICKI T. (2010): *Eastern Poland as the Borderland of the European Union*. „*Quaestiones Geographicae*”, nr 29 (2), s. 55–69.
- KOMORNICKI T., ROSIK P., ŚLESZYŃSKI P., SOLON J., WIŚNIEWSKI R., STĘPNIAK M., CZAPIEWSKI K., GOLISZEK S. (2013): *Wpływ budowy autostrad i dróg ekspresowych na rozwój społeczno-gospodarczy i terytorialny Polski*. Warszawa, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego.
- MAŁACHOWICZ E. (1988): *Ochrona środowiska kulturowego*. t. 1. Warszawa, Państwowe Wydawnictwo Naukowe.
- MARCINIAK S. (1995): *Makro- i mikroekonomia dla inżynierów*. Warszawa, Wydawnictwo naukowe PWN.
- NOCKO A., ŻELECHOWSKI M. (2011): *Oddziaływanie obszarów miejskich na budownictwo w gminach sąsiadujących w województwie lubelskim w latach 2006–2010*. Analizy Statystyczne, Lublin, Urząd Statystyczny w Lublinie.
- PRZESMYCKA N. (2012): *Krajobraz kulturowy nowych suburbi Lublina*. „*Teka Komisji Architektury, Urbanistyki i Studiów Krajobrazowych*”, nr 8 (1), s. 93–103.
- ZAJĄC M., BAŁAGA K., JANICKI G. (2014): *Waloryzacja krajobrazu wsi podmiejskiej do potrzeb planowania przestrzennego na przykładzie Panińskiego w okolicach Lublina*. „*Problemy Ekologii Krajobrazu*”, nr 37, s. 77–86.
- ŻYLICZ T. (1997): *Agriculture and Environment in Poland*. „*Ambio*”, nr 26 (7), s. 445–447.