

DAGMARA KOCIUBA

Rola planowania przestrzennego w rozwoju miasta Lublina

The role of spatial planning in the development of the city of Lublin

Słowa kluczowe: planowanie przestrzenne, plany zagospodarowania przestrzennego, Lublin

Key words: spatial planning, spatial management plans, Lublin

WSTĘP

Wybitny polski urbanista T. Tołwiński (1947) twierdził, że na formę powstającego miasta decydujący wpływ wywierają następujące czynniki: „warunków przyrodzonych”, gospodarczo-społeczne, warowności, komunikacji, obyczajowo-prawne oraz kompozycji urbanistycznej, czyli planowania przestrzennego.

Rozplanowanie miasta Lublina było procesem złożonym i długotrwałym. Rozpoczęło się już w średniowieczu od rozmierzenia terenu miasta lokacyjnego. Początkowo Lublin rozwijał się na bogato urzeźbionym obszarze strefy krańdziej Płaskowyżu Nałęczowskiego¹, położonym na zachód od szerokiej doliny Bystrzycy. Zmiany funkcjonalne i przestrzenne na terenach miejskich w okresie średniowiecza i czasach nowożytnych doprowadziły do wytworzenia złożonej struktury funkcjonalno-przestrzennej. Rozmieszczenie poszczególnych składowych tej struktury było w dużej mierze determinowane nie tylko decyzjami polityczno-gospodarczymi, ale też różnorodnymi warunkami środowiska naturalnego.

¹ W opracowaniu bazowano na podziale geomorfologicznym Maruszczaka (1972).

Od połowy XIX w. rozpoczęła się żywiołowa industrializacja terenów położonych w sąsiedztwie linii kolejowej na przeciwnym brzegu Bystrzycy. Włączenie tych terenów w granice Lublina w 1916 r. wymagało opracowania planów dalszego harmonijnego rozwoju miasta.

Celem pracy jest odpowiedź na następujące pytania. Czy w pracach planistycznych nawiązywano do kształtujących się przez wieki funkcji poszczególnych terenów miejskich? Czy realizacje planów zagospodarowania przestrzennego doprowadziły do „uporządkowania” struktury funkcjonalnej i przestrzennej Lublina? Czy w przestrzeni Lublina znajdujemy odzwierciedlenie światowych koncepcji urbanistycznych?

ROZWÓJ MYŚLI PLANISTYCZNEJ

Każda z epok wypracowała swoje wizje i koncepcje planowania miast (Koch 1996). Od czasów starożytnych najbardziej rozpowszechniony był układ szachownicowy (hippodamejski) stosowany przez Greków (Priene, Pergamon, Aleksandria), przejęty i zmodyfikowany przez Rzymian w zakładanych przez nich obozach wojskowych (*castrum romanum*), które dały początek wielu miastom europejskim (m.in. Florencja, Kolonia, Strasburg, Split).

Po rozpadzie Cesarstwa Rzymskiego, w okresie wędrówki ludów, większość miast europejskich została zniszczona lub podupadła, ograniczając swoje terytorium do dawnego centrum, które zazwyczaj otaczano nowymi murami obronnymi. Nowa organizacja prawna miast średniowiecznej Europy wywołała konieczność unormowania zasad ich rozplanowania podczas lokacji. Większość miast europejskich lokowanych w średniowieczu na prawie zachodnim była rozplanowana regularnie na planie ortogonalnym z prostokątną siatką ulic i centralnym placem – rynkiem, ale ich dalszy rozwój przestrzenny był zazwyczaj żywiołowy.

W czasach nowożytnych pojawiły się koncepcje miast idealnych – tworzących dla ich mieszkańców nową jakość życia, nowoczesnie ufortyfikowanych i rozplanowanych według nowych zasad. W epoce renesansu były to miasta-warownie wznoszone na planie geometrycznym wielobocznym lub kolistym, w układach gwiazdzystych lub ortogonalnych, a ich mury obronne zaopatrzone były w wysunięte bastiony (Palma Nuova, La Valetta, Zamość). W epoce baroku były to osiedla związane z rezydencją władcy lub nowymi założeniami obronnymi (zespół pałacowo-parkowy w Wersalu, Karlsruhe, Mannheim, Białystok). Do planu miasta coraz częściej wprowadzano otwarte przestrzenie publiczne, głównie place (plac św. Piotra w Rzymie), i osiowe założenia urbanistyczne (Sankt Petersburg, Oś Stanisławowska w Warszawie).

Koncepcje miast epoki oświecenia i początków XIX w. wiązały się z rodzącymi się nowymi ideami społecznymi oraz postępującą industrializacją. Szybkie tempo rozwoju miast i osiedli przemysłowych wykluczyło w krótkim czasie pierwotne koncepcje planowego ich zagospodarowania, przez co tworzyły się obszary chaotycznej zabudowy o niskim standardzie, ulegające coraz większemu zagęszczaniu, zwłaszcza w obszarach centralnych.

Konieczność opanowania żywiołowych procesów urbanizacyjnych ery przemysłowej była jedną z przyczyn rozwoju planowania urbanistycznego, coraz częściej uwzględniającego interesy społeczne. Odzwierciedleniem tych trendów były projekty szeregu osiedli robotniczych (*ville sociale*), m.in. Phalanstère Ch. Fouriera, Nowa Harmonia R. Owena, czy Familistère J. Godina. W późniejszym okresie najbardziej znane były koncepcje: wprowadzania na tereny miast klinów zieleni T. Fritscha (zastosowana m.in. przy rozbudowie Wiednia), miasta-ogrodu (*Garden City*) E. Howarda (Letchworth i Welwyn w Anglii), miasta linearnego (*Ciudad Lineal*) A. Sorii y Mata (rozbudowa Madrytu) oraz miasta przemysłowego (*Cite' Industrielle*) T. Garniera (Lyon).

W okresie międzywojennym znaczny wpływ na rozplanowanie miast wywarły modernistyczne koncepcje Le Corbusiera (*Ville Contemporaine, Voisin de Paris*), wprowadzające znaczące zmiany do układów przestrzennych wypracowanych w poprzednich epokach. Nowe jednostki osadnicze składały się z zespołu luźno rozmieszczonych wielokondygnacyjnych budynków, łączących różne funkcje, otoczonych zielenią. W okresie tym powstały również koncepcje i pierwsze realizacje tzw. jednostek sąsiedzkich (*neighbourhood units*) (Nowy Jork). Szczegółowe zasady planowania miast zostały ostatecznie ujęte w Karcie Ateńskiej (1933).

W latach 40. i 50. XX w. planowanie większości miast europejskich miało na celu głównie koordynację procesu ich odbudowy ze zniszczeń wojennych, połączoną z rekonstrukcją lub przebudową, zwłaszcza obszarów śródmiejskich. Istotne stały się również kwestie dostosowania zabudowy do warunków terenowych oraz zagadnienia ochrony środowiska przyrodniczego. Znaczący wpływ na proces planowania miast wywarła angielska koncepcja *New Towns* (będąca rozwinięciem idei miast-ogrodów) oraz francuskie koncepcje tzw. *grands ensembles* oraz *villes nouvelles* (stanowiące odpowiednik *New Towns*). Idee te miały na celu promowanie budowy nowych jednostek osadniczych, mających odciążać wielkie aglomeracje miejskie. Od lat 70. XX w., w opozycji do obowiązującego w USA modernistycznego „miasta ogrodu o układzie promienistym”, rozwinął się postmodernistyczny nurt *New Urbanism* (popularny zwłaszcza w USA i Wielkiej Brytanii), bazujący w rozwoju miast na jednostce sąsiedzkiej.

Jako odrębną kategorię zaczęto też wyróżniać tzw. miasto socjalistyczne, jednakże jak należy sądzić planiści polscy okresu powojennego bazując na postanowieniach Karty Ateńskiej i nie pozostając w oderwaniu od zachodnich trendów w urbanistyce, znaleźli kompromisowe rozwiązanie pomiędzy koncepcją *grands ensembles*, a *neighbourhood units* oraz modernistycznymi ideami Le Corbusiera czy L. Hilberseimera. Zunifikowanie zaś architektury większości obiektów, zwłaszcza mieszkaniowych, wynikało zarówno z pobudek ideowych socjalizmu, jak i z norm narzucanych przez państwo w zakresie budownictwa mieszkaniowego (m.in. technologie wielkopłytowe).

Przedmiotem zainteresowania współczesnego planowania, obok formy miejskiej i organizacji przestrzennej miasta, są też procesy społeczne, a także poszukiwanie strategii dla osiągnięcia zrównoważonego rozwoju miast. Wyrazem tych tendencji są zapisy Nowej Karty Ateńskiej (1998) i jej aktualizacji – *New Charter of Athens* (2003) oraz *Leipzig Charter* (2007).

ROZWÓJ URBANISTYCZNY LUBLINA DO I POŁOWY XX W.

Rozwój urbanistyczny Lublina rozpoczął się we wczesnym średniowieczu. W okresie przedlokacyjnym w bogato urzeźbionej strefie krawędziowej Płaskowyzu Nałęczowskiego przy ujściu Czechówki do Bystrzycy wykształcił się wielofunkcyjny policentryczny zespół osadniczy, składający się z kilku ośrodków, których lokalizacja dostosowana była do konfiguracji terenu (Kociuba 2005, 2009).

Najstarszy układ urbanistyczny Lublina – miasta lokowanego na prawie magdeburskim w 1317 r. – podporządkowany był celom obronnym. Rozplanowanie miasta nawiązywało do topografii wzgórza Staromiejskiego (o kształcie zbliżonym od wachlarza), na którym zostało ono lokowane, stąd pozorna nieregularność układu bloków urbanistycznych, poszczególnych działek, rynku i ulic. Centrum miasta stanowił trapezowaty rynek, z którego wychodziło sześć ulic (w przeciwieństwie do innych miast, gdzie z rynku wychodziło osiem ulic), prowadzących ku bramom miejskim i ważniejszym budowlom. Główny trakt stanowiła ul. Grodzka prowadząca do bramy Grodzkiej i jej przedłużenie ul. Krakowska (Bramowa) wiodąca do bramy Krakowskiej. Oś poprzeczną stanowiły ulice Rybna i Złota, które wytyczono w nawiązaniu do rzeźby terenu – wykorzystując częściowo zniwelowane dno wygiętego w łuk wąwozu. Pozostałe ulice poprzeczne również były łukowatego kształtu. U wylotu ul. Rybnej w sąsiedztwie murów miejskich utworzono Plac Rybny. Lokacyjne miasto otoczone było umocnieniami obronnymi, których linia odpowiadała przebiegowi dzisiejszych ulic Podwale–Królewska–Lubartowska–Kowalska. Układ urba-

nistyczny lokacyjnego miasta ostatecznie wykształcił się w XVI w. i bez większych zmian przetrwał do współczesności (Gawarecki, Gawdzik 1964). Miasto w obrębie murów miało powierzchnię około 7 ha (Kociuba 2005).

Rozmieszczenie terenów pełniących określone funkcje uzależnione było w dużej mierze od decyzji polityczno-gospodarczych. Istotną rolę odegrało tu zwłaszcza ustanowienie w Lublinie siedziby nadrzędnych jednostek administracji świeckiej i kościelnej, instytucji sądownictwa, głównie Trybunału Koronnego, a także nadanie miastu przywilejów, zwłaszcza handlowych (jarmarki, prawo składu, przymusy drogowe) oraz jego korzystne położenie na skrzyżowaniu międzynarodowych szlaków handlowych: bałtycko-czarnomorskiego, ruskiego i litewsko-małopolskiego.

Dobra koniunktura gospodarcza w XV–XVI w. wywołała falę migracji, zaś wzrost liczby ludności przyspieszył urbanizację terenów miejskich. Zasadnicze znaczenie w rozwoju przestrzennym i przemianach funkcjonalnych na terenach miejskich Lublina miały panujące stosunki własnościowe, a także przebieg szlaków handlowych. Mała powierzchnia miasta w murach spowodowała dość szybką rozbudowę przedmieść. Obszar zabudowy koncentrował się wokół miasta w murach i obejmował Krakowskie Przedmieście ze Żmigrodem i Podwalem oraz Podzamcze z dzielnicą żydowską i Czwartek. Układ ten odzwierciedlał rdzeń zespołu osadniczego średniowiecznego Lublina. Pozostałe tereny charakteryzowała pasmowa zabudowa w pobliżu głównych traktów komunikacyjno-handlowych oraz występowanie odrębnych centrów osadniczych związanych z funkcjonowaniem jurydyk (Kalinowszczyzna, Piaski, Wieniawa). Pod koniec okresu nowożytnego miasto miało złożony układ pasmowo-koncentryczno-policentryczny. Ośrodek węzłowy stanowiło Stare Miasto (Kociuba 2005, 2007).

W układzie przestrzennym Lublina można znaleźć kilka elementów będących odzwierciedleniem idei renesansowych i barokowych w planowaniu miast. Były to linie obronne wybudowane w końcu XVI w. (druga linia szańców) i I połowie XVII w. (trzecia linia szańców) na zachodnich krańcach Krakowskiego Przedmieścia, nawiązujące w swym kształcie do rozpropagowanych w okresie renesansu umocnień z półkolistymi i wielobocznymi bastionami². Realizacją idei urbanistycznych baroku, inicjujących wprowadzanie do miast nowych przestrzeni publicznych, było utworzenie w I połowie XVII w. przed bramą Krakowską placu Korce – nowego centralnego placu Lublina (w miejscu zasypanej fosy), na którym zbiegały się szlaki komunikacyjno-handlowe. Pow-

² Podobne rozwiązania zastosowano w murach obronnych wznoszonego w II połowie XVI w. Zamościa, co być może było wzorem dla lubelskich budowniczych.

stanie Korców miało ogromny wpływ na rozwój Krakowskiego Przedmieścia – najważniejszej, po mieście wewnątrz murów, części Lublina – którego główna oś urbanistyczna wykształciła się w oparciu o przebieg nowego traktu na Kraków – ul. Krakowskie Przedmieście (Kociuba 2007).

Wraz z rozwojem cywilizacyjnym na plan pierwszy wśród czynników rozwojowych miast zaczęły się wybijać industrializacja i rozwój środków transportu. Powodowało to konieczność dostosowania dróg do nowego rodzaju pojazdów kołowych oraz inicjowało budowę linii kolejowych. Lublin włączony został w ten nurt stosunkowo późno, jednakże inwestycje drogowe i kolejowe miały ogromne znaczenie dla rozwoju przestrzennego miasta w XIX i I połowie XX w. Świadczy o tym m.in. dynamiczna zabudowa terenów, które znalazły się w pobliżu nowych traktów (zamojskiego, lubartowskiego i warszawskiego) oraz linii Kolei Nadwiślańskiej, poprowadzonej na prawym, płaskim brzegu Bystrzycy na terenach Płaskowyżu Łuszczowskiego (Kociuba 2005).

Żywiółowa urbanizacja terenów w pobliżu linii kolejowej doprowadziła do tego, że w krótkim czasie powstały tu skupiska zakładów przemysłowych z towarzyszącymi im osiedlami mieszkaniowymi. Początkowo rozwijały się one w układzie regularnej siatki ulic (Bronowice, dzielnica za Cukrownią), ale w wyniku nasilenia procesów industrializacji ich dalsza rozbudowa przebiegała żywiółowo, bez ściśle określonych planów i miała charakter przypadkowy, przez co tworzyły się obszary chaotycznej zabudowy o niskim standardzie (okolice ulic Dzierżawnej i Wapiennej, Firlejowszczyzna, Majdan Tatarski). Dzielnice przemysłowe stanowiły opozycję dla położonych na wysokim lewym brzegu Bystrzycy terenów miasta lokacyjnego z regularnymi układami urbanistycznymi oraz rozwiniętą w okresie nowożytnym siatką ulic z gęstą zabudową czynszową (w przewadze obrzeżną), monumentalnymi gmachami użyteczności publicznej oraz dworami i pałacami na przedmieściach i terenach pojurydycznych. To zróżnicowanie podkreślała dodatkowo rozdzielająca je, podmokła w owym czasie, szeroka dolina Bystrzycy (Kociuba 2005, 2007).

Te obszary o różnorodnym charakterze zainwestowania zostały ostatecznie połączone w jedną całość w wyniku rozszerzenia granic miasta w 1916 r. (Kociuba 2005). Wymagało to od władz miasta stworzenia planu, według którego Lublin mógłby się dalej harmonijnie rozwijać.

UKŁAD PRZESTRZENNY LUBLINA W ŚWIETLE REALIZACJI PLANÓW
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

OKRES MIĘDZYWOJENNY

Prace nad planem regulacyjnym podjęto po zakończeniu I wojny światowej. Ustalono ostatecznie w 1925 r. wytyczne do planu zagospodarowania miasta zakładały, że lewobrzeżną część Lublina miały stanowić tereny reprezentacyjne, na których znajdować się będą gmachy komunalne i administracji państwowej. Miała się ona rozwijać w kierunku zachodnim. Na terenach prawobrzeżnych Lublina koncentrować się miały zakłady przemysłowe. Postulowano dalszą rozbudowę dzielnicy przemysłowej w sąsiedztwie linii kolejowych. Doliny rzek miały stanowić kliny zieleni łączące się z gruntami ornymi, łąkami i lasami. W dolinie Bystrzycy planowano urządzenie terenów rekreacji i sportu (*Szkic regulacyjny...* 1925). Plan z założenia miał więc stanowić kontynuację historycznych trendów rozwojowych poszczególnych terenów miejskich.

Ogólny plan zabudowania m. Lublina. 1932

Uzyskane wyniki konkursu oraz opracowania Biura Regulacji Miasta, dostosowane do przepisów rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z 16.02.1928 r. o prawie budowlanym i zabudowie osiedli, doprowadziły do ustalenia ogólnych zasad rozwoju i rozbudowy miasta. W latach 1929–1932 sporządzono *Ogólny plan zabudowania m. Lublina*. Ze względu na zmieniające się uwarunkowania prawne aż do wybuchu wojny ulegał on modyfikacjom, niemniej stał się podstawą rozwoju przestrzennego i funkcjonalnego Lublina w latach 30. i 40. XX w. W planie zastosowano narzędzia wykorzystywane w ówczesnej planistyce, m.in. regulację zabudowy i jej podział strefowy, wyznaczono też perspektywiczne strefy rozwoju miasta (ryc. 1).

W okresie międzywojennym starano się wdrażać w Lublinie nowe koncepcje urbanistyczne. W latach 20. XX w. na terenach folwarku Dziesiąta wytyczono robotnicze osiedle mieszkaniowe w konwencji *Garden City*, w regularnym układzie koncentryczno-promienistym (między ul. Zemborzycką i ul. Kuniciego, z placem centralnym w miejscu cegielni – obecnie stadion „Sygnał”) i szachownicowym (ryc. 1)³. Podobne osiedla powstawały w kolejnych latach na Nowym Kośminku i Ponikwodzie (Kociuba 2007).

³ Dzielnica ta, wraz z sąsiednimi terenami wojskowego obozu Południowego, została włączona w granice miasta w 1931 r. Powierzchnia Lublina wzrosła z 26,9 km² do 30,1 km² (Kociuba 2005).

LATA 1944–1989

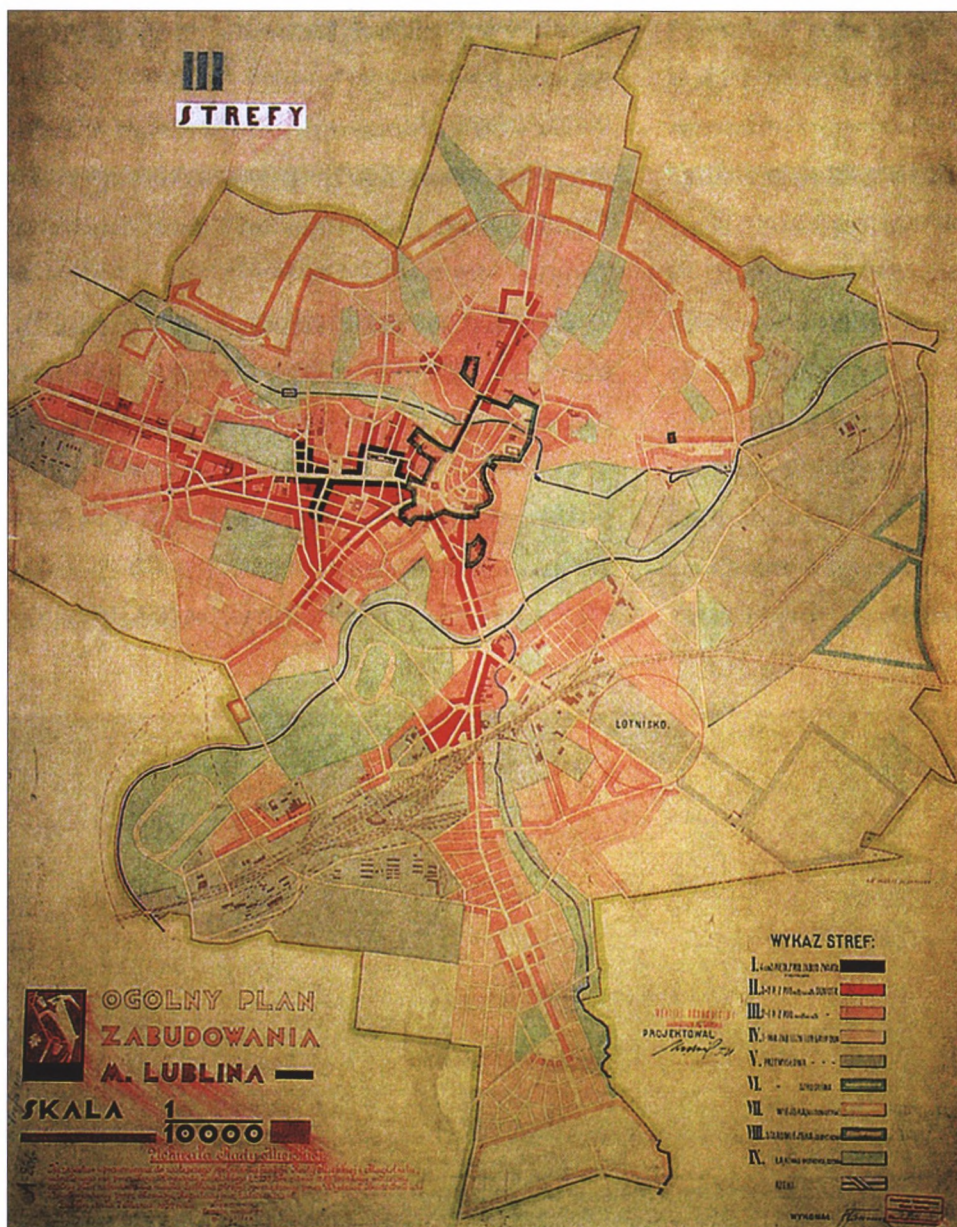
Planowanie przestrzenne w okresie powojennym wiązało się ściśle z wytycznymi gospodarki centralnie sterowanej. Początkowo priorytetem rządu była szybka odbudowa miasta ze zniszczeń wojennych i industrializacja kraju. Nowe zasady planowania przestrzennego – scentralizowanego i zdecydowanie preferującego interes państwa kosztem interesu obywateli – ustanawiał dekret z 2.04.1946 r. o planowym zagospodarowaniu przestrzennym kraju. Przepisy prawne umożliwiały łatwe przeprowadzanie wywłaszczeń i dowolne dysponowanie gruntem, co dawało miastom możliwość zapewnienia dowolnych rezerw terenów pod nowe budownictwo przemysłowe i mieszkaniowe. Zapoczątkowało to proces bardzo intensywnego rozrostu przestrzennego miast.

Program Planu Zagospodarowania Miasta. 1948

Decyzje planistyczne podjęte w Lublinie w 20-leciu międzywojennym były generalnie kontynuowane po II wojnie światowej. Pierwszą wówczas próbą ujęcia rozwoju przestrzennego Lublina w ramy planu był opracowany w 1948 r. *Program Planu Zagospodarowania Miasta* (Gawarecki, Gawdzik 1964). Miał on bardzo istotne znaczenie dla przyszłego rozwoju przemysłu, o czym świadczy decyzja o lokalizacji sztandarowego zakładu powojennego Lublina – Fabryki Samochodów Ciężarowych (FSC) na Tatarach. Czy była to kontynuacja międzywojennych założeń planistycznych, czy tylko wykorzystanie istniejącego już hangaru montowni samochodów, należącego do przedwojennej firmy Lilpop, Rau, Loewenstein – trudno dziś dociec, niemniej decyzja ta zaważyła na dalszym rozwoju dzielnicy przemysłowej na terenach prawobrzeżnych Lublina. Rozwinięciem międzywojennej idei zajęcia dolin rzecznych pod tereny rekreacji było utworzenie Parku Ludowego w dnie doliny Bystrzycy. Plan parku nawiązywał do układu ogrodów Wersalu.

Lublin. Ogólny plan zagospodarowania przestrzennego. 1954

Plan z 1948 r. miał charakter tymczasowy, dlatego władze miejskie przystąpiły do opracowywania właściwego *Ogólnego planu zagospodarowania przestrzennego*. Jego projekt z 1954 r. nie został wprawdzie zatwierdzony przez Prezydium Rządu (Kisielewicz 1959), ale wdrożono kilka jego postulatów. W nawiązaniu do planowanej lokalizacji nowego śródmieścia dla dzielnicy przemysłowej na Tatarach, położonego na łąkach wokół Wzgórza Zamkowego (w miejscu zniszczonej w 1943 r. przez Niemców żydowskiej dzielnicy Podzamcze), zaprojektowano włączenie pobliskich terenów przedmieścia Kalino-



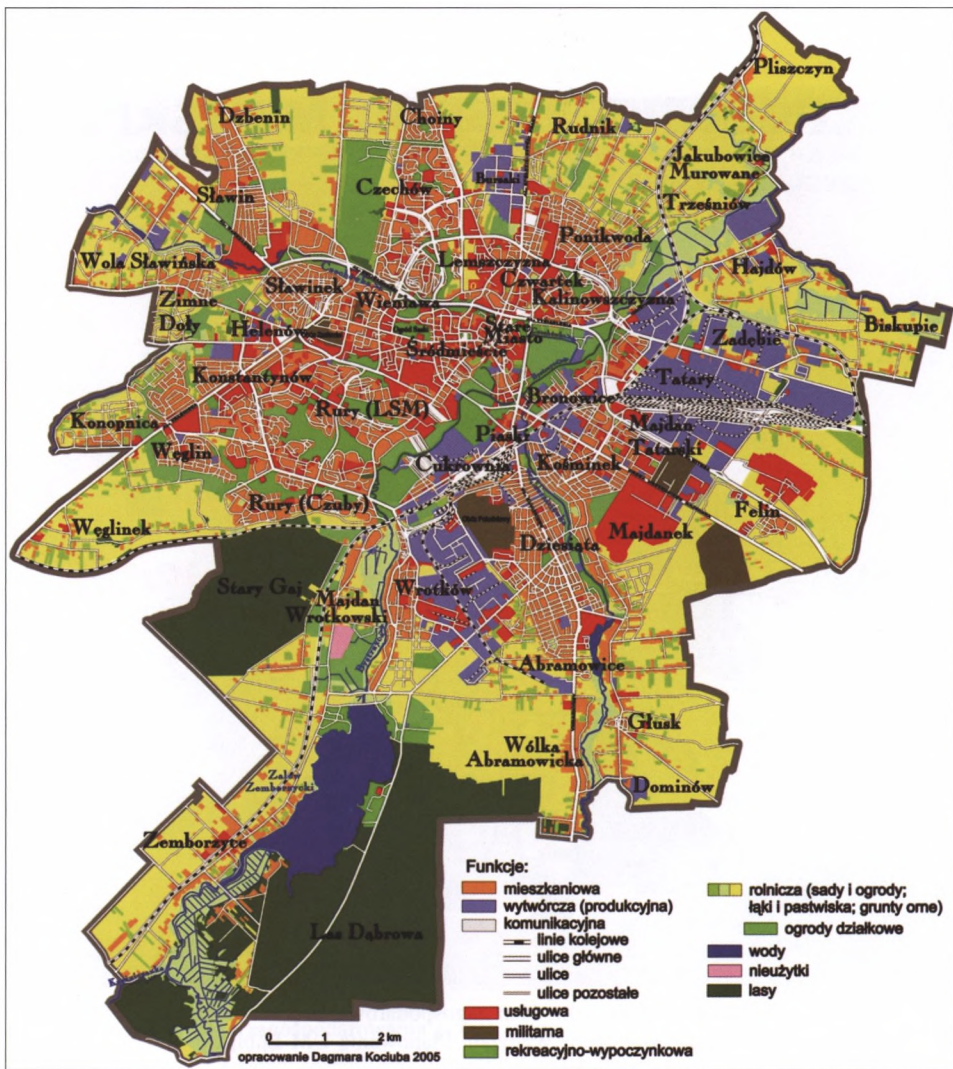
Ryc. 1. Ogólny plan zabudowania m. Lublina 1932
 Źródło: Archiwum Wydziału Planowania UM Lublin



Ryc. 2. Ogólny plan zagospodarowania przestrzennego m. Lublina 1959. Plan kierunkowy
Źródło: Archiwum Wydziału Planowania UM Lublin



Ryc. 3. Lubelski Zespół Miejski. Plan zagospodarowania przestrzennego. 1986
 Źródło: Archiwum Wydziału Planowania UM Lublin



Ryc. 4. Struktura funkcjonalno-przestrzenna Lublina w 2005 r.

Źródło: Kociuba 2005



Ryc. 5. Miasto Lublin. Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego. Plansza koordynacyjna.
Źródło: Wydział Planowania UM Lublin

wszczyzna do obszaru wyznaczonego pod budowę nowej dzielnicy mieszkaniowej. Zaplanowano również budowę dzielnicy przemysłowo-składowej na terenach przyłączonej do Lublina w 1954 r. gromady Wrotków.

Potrzeby gospodarki miasta, a zwłaszcza konieczność zarezerwowania terenów pod przemysł i mieszkalnictwo, spowodowały kolejne, ponaddwukrotne rozszerzenie granic administracyjnych Lublina (z 43,7 km² w 1954 r. do 93,2 km² w 1959 r.).

Ogólny plan zagospodarowania przestrzennego m. Lublina. 1959

Bardzo istotną rolę w kształtowaniu przyszłej struktury przestrzennej i funkcjonalnej miasta w nowych granicach administracyjnych miało sporządzenie *Ogólnego planu zagospodarowania przestrzennego m. Lublina*, który ostatecznie został zatwierdzony przez Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów w 1959 r.⁴ (Gawarecki, Gawdzik 1964). Rozwiązania przestrzenne planu miały ukształtować docelowo w okresie kierunkowym (1956–1965) równomiernie rozwinięty układ koncentryczny (ryc. 2). Plan przewidywał uzyskanie prawidłowego układu przestrzennego miasta w nawiązaniu do stanu istniejącego, tj. drogą stopniowego dobudowywania nowych elementów, przy czym kierowano się ideą wydzielenia odrębnych miejsc zamieszkania, pracy i wypoczynku oraz komunikacji łączącej te trzy elementy (w nawiązaniu do Karty Ateńskiej z 1933 r.). Jednym z głównych celów planu było porządkowanie struktury przestrzennej miasta, polegające na wyprowadzeniu zakładów uciążliwych z zabudowy mieszkaniowo-usługowej na tereny przemysłowo-składowe. Duży nacisk położono też na przestrzeganie w projektach zgodności zagospodarowania terenu z warunkami fizjograficznymi, zwłaszcza ukształtowaniem powierzchni.

Ze względu na lokalizacje dotychczasowych zakładów przemysłowych (głównie FSC) miejsca pracy zostały zaprojektowane w północno-wschodniej części miasta, dającej najkorzystniejsze warunki do rozbudowy przemysłu uciążliwego. Dla zakładów o średniej uciążliwości oraz zaplecza technicznego budownictwa przeznaczono rolnicze tereny Wrotkowa. Pod lokalizację mniejszych zakładów przewidziano tereny u wylotu szosy na Lubartów (Bursaki i Bazylianówka) oraz na Kraśnik (Helenów) (ryc. 2); docelowo na te tereny miały się przenosić zakłady funkcjonujące na obszarach zabudowy mieszkaniowej Lublina lewobrzeżnego.

⁴ O wysokiej wartości merytorycznej opracowania świadczy I nagroda, którą Komitet do Spraw Urbanistyki i Architektury działający przy Radzie Ministrów przyznał Pracowni Urbanistycznej miasta Lublina.

Uwzględniając relacje miejsc pracy i zamieszkania, pod budownictwo mieszkaniowe wielorodzinne (głównie spółdzielcze) przeznaczono tereny położone na Rurach, Kalinowszczyźnie, Tatarach i Czechowie. Pod budownictwo jednorodzinne przewidziano tereny zlokalizowane głównie na peryferiach, przy drogach wylotowych z miasta (Węglin, Konstantynów, Sławinek, Sławin). Zaplanowano też dalszą rozbudowę dzielnic powstałych w okresie międzywojennym (Dziesiąta, Nowy Kośminek i Ponikwoda) (ryc. 2).

Plan przyjął podział miasta na dziewięć dzielnic⁵, z których osiem: Tatary, Dziesiąta, Kośminek, Wrotków, Rury, Wieniawa, Czechów i Kalinowszczyzna odciążać miało zabudowę w Śródmieściu. Plan zakładał pozostawienie Śródmieścia na dotychczasowym obszarze. Miało zostać jedynie zmodernizowane i w przyszłości spełniać rolę głównego centrum administracyjnego i usługowego w skali ogólnomiejskiej. Każda z dzielnic satelitarnych Śródmieścia w przyszłości miała zostać wyposażona we własne centra usługowe. Tereny pod ich budowę zarezerwowano w planach nowych dzielnic mieszkaniowych – Rur, Kalinowszczyzny i Czechowa. Nowe centra usługowe planowano również wprowadzić do starych dzielnic mieszkaniowych (np. Dziesiątej). Wszystkie dzielnice planowano wyposażać w ośrodki sportu i rekreacji oraz zespoły terenów zielonych, które miały zająć głównie dna suchych dolin i wąwozów na terenie Płaskowyżu Nałęczowskiego oraz dna dolin rzecznych. Zaplanowano również budowę zbiornika retencyjnego na rzece Bystrzycy w Zemborzycach (ryc. 2). Rozwój dzielnic, mających skupiać docelowo 25–50 tys., miał spowodować zmianę układu przestrzennego miasta w okresie perspektywicznym – do 1980 r. – z koncentrycznego na policentryczny.

Zaprojektowano połączenie wszystkich dzielnic trasami szybkiego ruchu: W-Z (Warszawa–Zamość) przebiegającą wzdłuż doliny Czechówki i N-S wzdłuż ulicy Głębokiej, Al. Świerczewskiego (Piłsudskiego) w stronę dworca PKP i Wrotkowa oraz tzw. Trasy Zielonej mającej przebiegać wzdłuż doliny Bystrzycy (ryc. 2). Drogi przelotowe miały być kierowane po obrzeżach dzielnic i nie pokrywać się z arteriami miejskimi.

Ogólny plan zagospodarowania przestrzennego m. Lublina. 1969

Od 1960 r. rozpoczęły się prace nad koncepcją kolejnego planu zagospodarowania przestrzennego Lublina, co było spowodowane koniecznością do-

⁵ Podział na dzielnice przeprowadzono głównie w oparciu o rzeźbę terenu i sieć rzeczną. Granice stanowiły naturalne obniżenia terenu oraz rzeki; z elementów antropogenicznych należy wymienić planowane największe arterie komunikacyjne.

stosowania ustaleń planu do nowych uregulowań prawnych zgodnych z ustawą o planowaniu przestrzennym, uchwaloną przez Sejm 31.01.1961 r. (zastępująca dekret z 1946 r.). Nowy *Ogólny plan zagospodarowania przestrzennego m. Lublina* został przyjęty uchwałą przez Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w 1969 r. i obejmował lata 1966–1985. Był on kontynuacją i rozwinieniem planu z 1959 r. (*Miejscowy plan...*, 1969, *Ogólny plan...*, 1969).

Teren Lublina podzielono na obszary o dominujących funkcjach i wprowadzono ograniczenia dotyczące lokalizowania tam wszelkich innych funkcji. Śródmieście nadal miało generować usługi. Jako dzielnice przemysłowo-składowe zakwalifikowano Tatary, Wrotków, a jako rejon: Helenów i Bursaki. Przewidywano dominację budownictwa wielorodzinnego. Głównymi dzielnicami zamieszkania miały być: Rury, Wieniawa, Czechów, Kalinowszczyzna, Kośminek i Dziesiąta, a rejonami planistycznymi – Węglin, Felin, Tatary i Wrotków. Aby zrównoważyć bilans miejsc pracy i zamieszkania, przewidywano budowę nowych osiedli na Felinie (obecnie os. Jagiellońskie) – dla Majdanu Tatarskiego i Zadębia oraz na Wrotkowie (os. Nałkowskich). Dla budownictwa jednorodzinnego wyznaczono jedynie tereny Sławina, Węglina, Konstantynowa oraz Majdanu Tatarskiego.

Plan ustalał również rozmieszczenie wyższych uczelni na terenie miasta, wskazując tereny pod rozbudowę: dla Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej – na zachód z możliwością przejęcia części Obozu Zachodniego, dla Akademii Rolniczej (Uniwersytet Przyrodniczy) – na Felinie, dla Akademii Medycznej (Uniwersytet Medyczny) – na Lemszczyźnie, dla Wyższej Szkoły Inżynierskiej (Politechnika Lubelska) – w rejonie ul. Nadbystrzyckiej.

Przewidywano rozbudowę połączeń drogowych w układzie promienistym (dzielnica – centrum ogólnomiejskie) oraz planowano budowę obwodnicy miejskiej, mającej ułatwić połączenia międzydzielnicowe w relacji miejsca pracy – miejsca zamieszkania. Podjęto też ostateczną decyzję o lokalizacji stacji rozrządowej na terenie Tatar⁶ (w sąsiedztwie FSC).

Zaplanowano również budowę kluczowych dla miasta urządzeń infrastruktury technicznej: ujęcia wody w Prawiednikach, oczyszczalni ścieków w Hajdowie, elektrociepłowni na Wrotkowie.

Jako główne miejsca wypoczynku zaplanowano: zespół Stary Gaj – Zemborzycze (z planowanym zalewem), zespół Sławinek – Czechów oraz obiekty rekreacyjne w dolinie Bystrzycy. Plan przewidywał włączenie w obręb miasta

⁶ Odbyło się to po kilkuletnim sporze z DOKP, która forsowała lokalizację stacji rozrządowej na terenie Wrotkowa i Zemborzyc, co praktycznie eliminowało budowę sztucznego zbiornika wodnego w Zemborzycach.

terenów projektowanego zalewu wraz z częścią wsi Zemborzyce oraz Lasu Dąbrowa, co zrealizowano w 1975 r. W wyniku tego rozszerzenia granic obszar Lublina zwiększył się do 118,4 km².

Lubelski Zespół Miejski. Plan zagospodarowania przestrzennego. 1986

Pracę nad kolejnym planem rozpoczęto w trybie znowelizowanej ustawy o planowaniu przestrzennym z 1961 r. (na mocy uchwały nr 148 Rady Ministrów z 9.07.1976 r.). Opracowanie wykonano dla Lubelskiego Zespołu Miejskiego (LZM) – zespołu jednostek osadniczych typu II – obejmującego Lublin, Świdnik i pięć sąsiednich gmin. Wynikało to z planów połączenia Lublina i Świdnika w jeden organizm miejski, którego zapleczem miały być sąsiednie gminy. Plan obejmował okres 1980/1981–2000. W trakcie prac nad planem nastąpiła zmiana uwarunkowań formalnoprawnych – w życie weszła ustawa o planowaniu przestrzennym z 12.07.1984 r., wprowadzająca nowy rodzaj planów – plany obszarów funkcjonalnych. Prace nad planem kontynuowano w zakresie sporządzenia długookresowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru funkcjonalnego zespołu miast Lublin–Świdnik. Plan zatwierdzono Uchwałą Miejskiej Rady Narodowej w 1986 r. (*Długookresowy plan...*, 1986/1987) (zmiany planu zostały zatwierdzone w 1993 r.).

Przyjęto model rozwojowy koncentryczno-pasmowy, który został zdeterminowany naturalnymi jednostkami przyrodniczo-przestrzennymi, stanowiącymi pasma rozwojowe: zachodnie (Rury-Czuby, Konopnica), północne (Kalinowszczyzna, Rudnik, Jakubowice), wschodnie (Kośminek, Felin, Świdnik) i południowe (Dziesiąta, Dąbrowa, Dominów). Obszarowi Śródmieścia integrującemu przestrzennie całość układu przypisano funkcje centralne (ryc. 3). W planie tym większy nacisk położono na aspekty ochrony walorów przyrodniczych (m.in. został wprowadzony zakaz lokalizacji na terenie miasta inwestycji uciążliwych dla środowiska, a także wodochłonnych i terenochłonnych) i kulturowych miasta.

Założenia planu potwierdziły, że „wiodącymi funkcjami obszaru powinny pozostać: nauka i szkolnictwo wyższe, wyspecjalizowany przemysł dostosowany do lokalnych warunków, administracja i usługi regionalne i ponadregionalne oraz turystyka”. Plan przewidywał korektę granic Lublina w celu „prawidłowego rozwoju miasta”, co nastąpiło w 1989 r. Od tego czasu powierzchnia Lublina wynosi 147,5 km².

Przestrzenno-funkcjonalne efekty realizacji planów z lat 1948–1986

W wyniku realizacji planów z lat 1948–1986 rozbudowie uległy dzielnice przemysłowe. W układzie funkcjonalno-przestrzennym Lublina powstały dwa duże monofunkcyjne kompleksy zabudowy przemysłowej, których kierunek rozbudowy wyznaczał przebieg linii i bocznic kolejowych (Tatary i Wrotków), a także dwa mniejsze skupiska zakładów przemysłowych mało uciążliwych, zlokalizowanych przy trasach wylotowych z Lublina na północ (Bursaki) i zachód (Helenów).

Nowe dzielnice mieszkaniowe – LSM, Kalinowszczyzna, Czechów, Czuby – zajęły bogato urzeźbiony obszar Płaskowyżu Nałęczowskiego. W wielu realizacjach umiejętnie wykorzystano walory środowiskowe, zwłaszcza urozmaiconą rzeźbę terenu – wprowadzając strefowanie zabudowy, grupowanie budynków niskich i wysokich. Centra wierzchołków zajęły obiekty usługowe i place zabaw dla dzieci wraz z terenami zielonymi. Sieć ulic poprowadzono w nawiązaniu do form terenu – wzdłuż krawędzi wierzchołków lub dnami suchych dolin i wąwozów, które stanowią też naturalne granice pomiędzy osiedlami. Na wyróżnienie zasługuje zwłaszcza osiedle im. J. Słowackiego, zrealizowane w połowie lat 60. XX w. przez LSM według projektu arch. O. Hansena, w którym zastosowano Linearny System Ciągły z zachowaniem tzw. formy otwartej, nawiązujący do idei miasta linearnego⁷.

Doliny rzeczne planowo zagospodarowano głównie pod zielen i rekreację, ich dnami poprowadzono też główne arterie komunikacyjne (trasa W-Z w dnie doliny Czechówki), a w dolinie Bystrzycy spiętrzone największy sztuczny zbiornik Lublina – Zalew Zemborzycy (282 ha powierzchni).

Powojenne prace planistyczne, prowadzone w nawiązaniu do kierunków wytyczonych już w okresie międzywojennym, doprowadziły, jak już napisano, do bardzo czytelnego podziału Lublina na lewobrzeżny z przewagą mieszkalnictwa i usług, prawobrzeżny – z przewagą terenów przemysłowych i towarzyszącego im budownictwa mieszkaniowego oraz rozdzielającą te dwie części miasta szeroką doliną Bystrzycy, wykorzystywaną głównie pod zielen i rekreację (Kociuba 2005; ryc. 4).

OKRES TRANSFORMACJI USTROJOWEJ

W okresie transformacji ustrojowej pojawiły się nowe czynniki i uwarunkowania rozwoju przestrzennego i funkcjonalnego miast. Decentralizacja

⁷ Projekt ten został uznany za najlepszą realizację wielorodzinnego budownictwa mieszkaniowego w 30-leciu Polski Ludowej.

życia państwowego i wprowadzenie podziału administracji publicznej na rządową i samorządową, przejście na tory gospodarki rynkowej i związane z tym różnorakie zmiany w sferze społecznej (pojawienie się bezrobocia, masowe zwolnienia) i gospodarczej (załamanie się terenochłonnego przemysłu, prywatyzacja, możliwość prowadzenia własnej działalności gospodarczej, wejście na rynek firm zagranicznych, powszechna dostępność nowych instrumentów finansowych), a także towarzyszące im zmiany w technologii budownictwa oraz wzrastająca rola prywatnych inwestorów, wpływały zasadniczo na sposób zagospodarowania oraz kierunki przemian przestrzennych i funkcjonalnych na terenach miast polskich.

Zmiana ustroju państwowego spowodowała również odejście od scentralizowanego planowania przestrzennego. W myśl przepisów nowej ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym z 7.07.1994 r. podstawą systemu organizacyjnego planowania stały się gmina/miasto (podobnie jak w okresie międzywojennym) – ustalające w ramach swoich zadań własnych przeznaczenie i sposób zagospodarowania terenu (w swych działaniach ograniczone jedynie przez przepisy prawa). Zerwano z praktyką obligatoryjności sporządzania planów zagospodarowania przestrzennego, a samo planowanie stało się długotrwałym procesem negocjacji i konsultacji na linii państwo–gmina–obywatel (Niewiadomski 2003).

Obecnie polityka i gospodarka przestrzenna realizowane są przez gminy/miasta za pomocą: opracowywanych obligatoryjnie dokumentów kierownictwa wewnętrznego, tj. studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego z jednej strony, a z drugiej – aktów prawa miejscowego, czyli miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, których opracowanie jest w większości przypadków nieobowiązkowe i pozostaje w gestii samorządu. Sytuacja ta sprawia, że polski system planowania przestrzennego zakłada i uwzględnia pewnego rodzaju dualizm procedur planistycznych. Brak jest planu ogólnego, a zatem generalnej koncepcji (modelu) układu funkcjonalno-przestrzennego gminy/miasta, czego nie zastąpi „studium” – dokument bez mocy prawnej (Parysek 2007).

Ponadto w przypadku, gdy większa część terenów miast nie posiada uchwalonych planów miejscowych, duża część inwestycji realizowana jest w oparciu o wydawane doraźnie decyzje o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu. Prostota, a przez to powszechność tej procedury sprawiają, że choć zapisy obecnej Ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 27.03.2003 r. wymieniają wśród zagadnień „wymagających bezwzględnego uwzględnienia w planowaniu”: kształtowanie ładu przestrzennego, ochronę walorów dziedzictwa naturalnego i kulturowego, ochronę zdrowia i bezpie-

czeństwa oraz potrzeby interesu publicznego, to planowanie w zasadzie nie służy, chociaż w swej idei powinno, właściwemu kształtowaniu przestrzeni miast polskich. Realizacja inwestycji na terenach nieposiadających uchwalonego planu miejscowego, odbywająca się na podstawie decyzji administracyjnych sporządzanych na indywidualny wniosek inwestora, niejednokrotnie prowadzi do chaosu w zagospodarowaniu przestrzennym. Jest to szczególnie widoczne w centrach miast.

Przykładem może być tutaj Lublin. W wyniku procesów towarzyszących transformacji w ciągu ostatnich dwudziestu lat na obszarze miasta nastąpiła szybka sukcesja usług na tereny poprzemysłowe oraz sukcesja budownictwa mieszkaniowego na tereny rolnicze. Zmiany te powinny przebiegać w nawiązaniu do opracowań planistycznych. *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Lublin* (1999) zostało zatwierdzone do realizacji uchwałą Rady Miejskiej w 2000 r. W podjętych po uchwaleniu *Studium* pracach nad opracowaniem planów miejscowych skoncentrowano się w pierwszej kolejności na obszarach peryferyjnych – w latach 2002–2005 zatwierdzono plany miejscowe dla pięciu rejonów planistycznych: Zachód (Konstantynów, Lipniak, Szerokie, Zimne Doły, Wola Sławińska), LSM-Czuby i Wschód (Rudnik⁸-Ponikwoda) (2002) oraz Zadębie-Felin i Czechów-Bursaki (2005) (ryc. 5). W konsekwencji tego do dnia dzisiejszego pozostaje bez planu najważniejsza strategicznie część Lublina – Śródmieście, co powoduje, że na obszarze tym od kilku lat narasta chaos urbanistyczny i architektoniczny (m.in. okolice Al. Tysiąclecia), a zamiast nowoczesnej przestrzeni publicznej na Podzamczu funkcjonuje nadal bazar w fizjonomii swej oddający klimat „dzikiego” targowiska początków lat 90. XX w.

Wynikająca z przepisów prawa możliwość prowadzenia negocjacji w sprawie zmian w planie miejscowym sprawia, że w rejonie Czechowa dotychczas nie rozwiązana została sprawa terenów rekreacyjnych na Górkach Czechowskich (dawny poligon). W wyniku prowadzonych od kilku lat pertraktacji dotyczących zmian w planie miejscowym między właścicielem terenu spółką Echo-Investment, która chciałaby wybudować tu hipermarket, a władzami Lublina, które nie chcą się na to zgodzić, zamiast planowanych tu nowoczesnych obiektów sportowych i parku wciąż mamy ugor nielegalnie wykorzystywany przez lubelskich pasjonatów motokrosu. Jest to szczególnie uciążliwe dla mieszkańców pobliskiego osiedla Botanik – jednego z najszybciej zagospodarowywanych pod budownictwo wielorodzinne obszarów Lublina.

⁸ W związku z nieprawidłowościami przy pracach nad planem Rudnika obecnie trwa procedura zmiany planu tego rejonu.

Pozytywnym przykładem właściwego kształtowania przestrzeni Lublina jest utworzenie podstrefy Specjalnej Strefy Ekonomicznej EURO-PARK Mielec na terenie Felina. Ponieważ podstrefa stanowi kontynuację zabudowy dzielnicy przemysłowej Tatary w kierunku południowo-wschodnim, nie wprowadza się do przestrzeni miasta kolejnego skupiska zabudowy przemysłowej, a jedynie powiększa istniejący już monofunkcyjny obszar.

PODSUMOWANIE

Współczesny układ przestrzenny i funkcjonalny Lublina jest wypadkową przemian układów historycznych. Rozmieszczenie terenów pełniących określone funkcje (m.in. zabudowy mieszkaniowej, produkcyjnej, usługowej) uzależnione było w dużej mierze od zmieniających się w czasie czynników gospodarczych, politycznych i społecznych warunkujących rozwój miasta, ale też od uwarunkowań przyrodniczych.

Kształtowanie się współczesnej struktury przestrzennej Lublina było ściśle powiązane z historycznym rozwojem miasta lokowanego w obrębie Płaskowyżu Nałęczowskiego – obszaru z dużym zróżnicowaniem rzeźby terenu, dobrymi glebami i korzystnymi dla rozwoju osadnictwa warunkami mikroklimatycznymi. Przyłączenie do Lublina w I połowie XX w. dzielnic przemysłowo-mieszkaniowych położonych na Płaskowyżu Łuszczowskim, powstałych w wyniku żywiołowej urbanizacji terenów w sąsiedztwie linii Kolei Nadwiślańskiej, wymagało opracowania nowej koncepcji rozwoju miasta.

W pracach planistycznych okresu międzywojennego nawiązano do kształtujących się przez wieki funkcji poszczególnych terenów. Wprowadzono podział Lublina na lewobrzeżny z przewagą mieszkalnictwa i usług oraz prawobrzeżny z dominacją przemysłu i towarzyszącego mu budownictwa mieszkaniowego ze spójnym układem komunikacyjnym oraz wykorzystaniem dolin rzek pod zielenią i rekreację, co było zgodne z zapisem Karty Ateńskiej z 1933 r.

Powojenna rozbudowa miasta następowała zgodnie z planami zagospodarowania przestrzennego, które kontynuowały zasadniczo koncepcje przyjęte w okresie międzywojennym. Miejsca zamieszkania wydzielano głównie na terenach rolniczych, o urozmaiconej rzeźbie, leżących na zachodzie i północy miasta (tereny, na których miasto rozbudowywało się od czasów średniowiecza). Układ przestrzenny osiedli mieszkaniowych na Rurach i Czechowie dostosowywano do średniowiecznych i nowożytnych podziałów własnościowych w ramach wielkich gospodarstw folwarcznych. Kierunki rozbudowy były też determinowane rzeźbą terenu, a przede wszystkim występowaniem rozległych suchych dolin, które niejednokrotnie były dawnymi granicami własności ziemskich. Przy planowaniu

nowych dzielnic mieszkaniowych (szczególnie LSM, Kalinowszczyzny i Czubów) generalnie starano się wkomponować zabudowę w otaczające je środowisko, a urozmaiconą rzeźbę terenu umiejętnie wykorzystać do tworzenia specyficznych i niepowtarzalnych układów urbanistycznych. Osiedla mieszkaniowe i tereny usługowe zajęły rozczłonkowane wierzchowiny. Granice pomiędzy osiedlami wyznaczały dna suchych dolin, pełniące najczęściej funkcje rekreacyjne.

Miejsca pracy, a tym samym tereny pod rozbudowę przemysłu, wyznaczono we wschodniej i południowej części miasta, jako kontynuację dzielnicy przemysłowej rozwijającej się tu od II połowy XIX w. Po wojnie na tym terenie powstały dwa rozległe kompleksy zabudowy: przemysłowej na Tatarach i Zadębju o przebiegu wschód-zachód i przemysłowo-składowej na Wrotkowie – rozbudowujący się w kierunku południowym. Osiami ich rozwoju były linie i bocznicę kolejowe. W sąsiedztwie zakładów przemysłowych powstały nowe dzielnice mieszkaniowe (Bronowice, Majdan Tatarski) oraz kontynuowano rozbudowę dzielnic powstałych w okresie międzywojennym (Dziesiąta, Nowy Kośminek). Oddzielały one tereny przemysłowe Tatar i Zadębia od przemysłowo-składowych Wrotkowa, w którego sąsiedztwie wzniesiono nowe osiedle mieszkaniowe im. W. Z. Nałkowskich.

Miejsca wypoczynku zaplanowano w dolinach rzek, a przede wszystkim w szerokiej dolinie Bystrzycy, przepływającej przez środek miasta (podkreślało to dodatkowo podział Lublina na część lewobrzeżną – mieszkaniową i prawobrzeżną – przemysłową).

Lublin stanowi doskonały przykład miasta, którego współczesna struktura funkcjonalno-przestrzenna jest ściśle powiązana nie tylko z historycznym procesem rozwojowym, ale również ze zróżnicowaniem fizjograficznym poszczególnych terenów miejskich, uwzględnianym i podkreślanym we wszystkich planach zagospodarowania przestrzennego.

Konsekwentne realizacje planów zagospodarowania przestrzennego doprowadziły do znaczącego „uporządkowania” przestrzeni Lublina. Poszczególne tereny pełniące dane funkcje (np. mieszkaniową, przemysłową, kulturalną, rekreacyjną) zostały zgrupowane w większe kompleksy zabudowy, przez co tworzą w przestrzeni miasta czytelny układ (ryc. 4).

LITERATURA

- Dekret z dnia 2 kwietnia 1946 r. o planowym zagospodarowaniu przestrzennym kraju. Dz.U. 1946 nr 16, poz. 109.
- Długookresowy plan zagospodarowania przestrzennego obszaru funkcjonalnego zespołu miast Lublin-Świdnik. Miasto Lublin. Opis planu t. 1 1986/1987, Archiwum Wydziału Planowania UM Lublin.

- Gawarecki H., Gawdzik Cz., 1964: Lublin. Krajobraz i architektura. Arkady, Warszawa.
- Kisielewicz M., 1959: Rozwój Lublina w okresie piętnastolecia. RL t. 2, Lublin; 221–227.
- Koch W., 1996: Style w architekturze. Arcydzieła budownictwa europejskiego od antyku po czasy współczesne. Świat Książki, Warszawa.
- Kociuba D., 2005: Przyrodnicze, gospodarcze i polityczne uwarunkowania rozwoju struktury funkcjonalno-przestrzennej Lublina, mps. pracy doktorskiej, Biblioteka Główna UMCS, Lublin.
- Kociuba D., 2007: Rozwój funkcjonalny i przestrzenny Lublina w świetle materiałów kartograficznych i ikonograficznych, [w:] M. Harasimiuk, D. Kociuba, P. Dymmel (red.) Plany i widoki Lublina. XVII–XXI wiek. Oddział Miejski PTTK, Lublin; 14–31.
- Kociuba D., 2009: Naturalne uwarunkowania rozwoju przedlokacyjnego Lublina. Archeologia Polski, 54, 1; 39–68.
- Leipzig Charter on Sustainable European Cities, Leipzig, 24 May 2007.
- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego miasta Lublina. Tekst planu 1969. Archiwum Wydziału Planowania UM Lublin.
- New Charter of Athens 2003. The European Council of Town Planners' Vision for Cities in the 21st century, Lisbon, 20 November 2003.
- Niewiadomski Z., 2003: Planowanie przestrzenne. Zarys systemu. Wydawnictwo Prawnicze LexisNexis, Warszawa.
- Nowa Karta Ateńska. Zasady planowania miast przyjęte przez Europejską Radę Urbanistów.* Biuletyn Informacyjny Towarzystwa Urbanistów Polskich, numer specjalny. Warszawa, IX 1998.
- Parzysek J. J., 2007: Wprowadzenie do gospodarki przestrzennej. Wybrane aspekty praktyczne. Wydawnictwo Naukowe UAM, Poznań.
- Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z 16 lutego 1928 r. o prawie budowlanym i zabudowie osiedli, Dz. U. R. P. 1928 Nr. 23, poz. 202 z późn. zm.
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Lublina. Diagnoza stanu miasta 1997–1999. Zarząd Miasta Lublin. Urząd Miejski w Lublinie, Lublin, 1999.
- Szkic regulacyjny miasta Lublina. 1925. Lublin.
- Tołwiński T., 1947: Urbanistyka. Tom I: Budowa miasta w przeszłości. Wydawnictwo Ministerstwa Odbudowy, Warszawa.
- Uchwała nr 148 Rady Ministrów z dnia 9 lipca 1976 r. w sprawie zasad i trybu sporządzania, uzgadniania i zatwierdzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, M.P. nr 31, poz. 135.
- Ustawa z dnia 31 stycznia 1961 r. o planowaniu przestrzennym, Dz. U. 1961 nr 7, poz. 47.
- Ustawa z dn. 12 lipca 1984 r. o planowaniu przestrzennym, Dz. U. 1984 nr 35 poz. 185.
- Ustawa z dn. 7 lipca 1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym, Dz. U. 1994, nr 89, poz. 415.
- Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym; Dz. U. 2003 nr 80, poz. 717.
- Spis planów udostępnionych przez WP UM Lublin:
- Lubelski Zespół Miejski. Plan zagospodarowania przestrzennego. 1986.
- Miasto Lublin. Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego. Plansza koordynacyjna.
- Ogólny plan zabudowania miasta Lublina. 1932.

Ogólny plan zagospodarowania przestrzennego m. Lublina. 1959.

Ogólny plan zagospodarowania przestrzennego m. Lublina. 1969.

SUMMARY

In the Middle Ages the planned management of the city of Lublin area was started. From the location in 1317 to the 18th c. Lublin developed on the left side of the Bystrzyca River in the vicinity of the Nałęczów Upland escarpment zone, the region with diversified surface features. Except the area within the walls with a regular scheme further urban development was spontaneous and the buildings were adapted to trade routes, surface features and borders of real estates. In the 19th c. on the Bystrzyca's right bank the impetuous urbanization processes connected with industrialization areas nearby the Nadwiślańska Railway were started. In 1916 the right-bank area was incorporating within the Lublin administrative borders. The necessary condition of balanced Lublin's development was formulating a new planning conception. Consistent realization of the spatial development plans resulted in a very clear partition of the Lublin territory. Housing and service area dominated on the left bank of the river and housing areas accompanied by the prevailing production area – on the rightbank. The Bystrzyca River valley, dissecting these two parts of the city, to green and recreation area, was developed.