

## **ANALIZA WIZUALNA KRAJOBRAZU PRZY GŁÓWNYCH TRASACH WJAZDOWYCH DO LUBLINA**

Ewa Trzaskowska

Katolicki Uniwersytet Lubelski Jana Pawła II w Lublinie

**Streszczenie.** Wskutek intensywnej rozbudowy miast wzdłuż tras dojazdowych dochodzi do znacznego zniekształcenia przestrzeni i chaosu przestrzennego. Zatarciu ulega granica między miastem a terenami otwartymi czy wiejskimi. Nie wiadomo do końca, gdzie zaczyna się miasto. Historyczne bramy wjazdowe, które akcentowały sylwety miasta lub nawet te umowne, które niegdyś wprowadzały w odmiennie zagospodarowane przestrzenie, znikły bezpowrotnie. Dziś wjazdy to ginące w potopie reklam tablice informacyjne z nazwą miasta określające przebieg granic administracyjnych. O ile arterie komunikacyjne stanowią ważny przedmiot zainteresowań wielu badaczy i drogowców, to bramy wjazdowe są poza zainteresowaniem projektantów. Niedoceniana jest ich funkcja reprezentacyjna i kreująca pierwsze wrażenie o danej miejscowości. W pracy zwrócono uwagę na 4 trasy wjazdowe do Lublina. Przeprowadzono analizy krajobrazowe i studium architektoniczno-krajobrazowe, co pozwoliło na określenie ich zasobów, walorów oraz opracowanie wytycznych dotyczących ich zagospodarowania.

**Słowa kluczowe:** bramy wjazdowe, analizy krajobrazowe, Lublin

### **WSTĘP**

Intensywna urbanizacja przedmieść, szczególnie wzdłuż tras dojazdowych, wpływa na likwidację podmiejskich wsi na rzecz miejskich osiedli. Zanikają wiejskie układy osadnicze, pola zostają zabudowane, a pomiędzy budynkami pojawiają się szpecące billboardy reklamowe. Wszystko to sprawia, że granica między krajobrazem miejskim i podmiejskim zanika, a wraz z tym ład przestrzenny. Krajobraz staje się trudny do zdefiniowania, odczytania, nie daje również przyjezdnym pozytywnych przekazów. Poza tym nie docenia się kompletnie roli, którą pełnią wjazdy, tzn. bramy do miast. Zapomina się, że widok roztaczający się wokół nich kreuje pierwsze wrażenie o danym mieście, może wpływać na chęć ponownego odwiedzenia go czy też poznania. Warto zatem przyjrzeć się, ale i zaakcentować takie bramy, gdyż może to być także rodzaj promocji.

---

Adres do korespondencji – Corresponding author: Ewa Trzaskowska, Katedra Przyrodniczych Podstaw Architektury Krajobrazu, Katolicki Uniwersytet Lubelski Jana Pawła II w Lublinie, ul. Konstantynów 1H, 20-950 Lublin, e-mail: etrzaskowska@kul.pl

Temat drogi w krajobrazie podejmowano na wielu konferencjach, m.in. w 1969 roku „Architektura i estetyka dróg”, „Estetyka i ochrona środowiska” [Nałęczów 2007], „Roślinność ciągów komunikacyjnych” [Kraków 1996], „Zieleń tras komunikacyjnych w krajobrazie otwartym i obszarach zurbanizowanych” [Lublin 2006], „Zieleń miejska – naturalne bogactwo miasta. Zieleń przyuliczna” [Toruń 2008]. Poruszane są problemy dotyczące budowy nowych dróg, zwraca się uwagę zarówno na aspekt estetyczny, zachowanie walorów widokowych, jaki i rolę roślin nasadzanych przy drogach. Bogatą literaturę przedmiotu przedstawiła w swojej pracy także Forczek-Brataniec [2008].

Pomimo tak dużego zainteresowania wielu osób i prowadzonych badań nie ma żadnych przepisów chroniących bramy wjazdowe czy mających wpływ na ich kształtowanie. Giną one wśród nieatrakcyjnych form współczesnej zabudowy i nieumiejętnego kształtowania zagospodarowania przestrzeni. Niewiele jest analiz wewnątrz obecnych przy drogach, a tym bardziej projektów zachowania i eksponowania widoków oraz panoram.

Przedmiotem pracy jest analiza oraz ocena piękna form, bogactwa treści i użyteczności funkcjonalnej czterech bram wjazdowych do Lublina. Przeprowadzono badania czy takie bramy są zaznaczone w krajobrazie, analizowano stan ładu przestrzennego, a raczej jego braku, który pojawia się coraz częściej i w różnej formie. Podjęto także próbę wskazania zasad kształtowania wewnątrz krajobrazowych w otoczeniu bram wjazdowych i zaproponowano projekty nasadzeń, które mogą być wykorzystane przy ich eksponowaniu.

## **PRZEDMIOT PRACY I METODY**

Analizowano krajobrazy znajdujące się przy 4 głównych trasach wjazdowych do Lublina, które miały znaczenie historyczne: od strony Warszawy, Lubartowa, Zamościa, Krakowa. Długość każdej trasy wynosiła 1 km i obejmowała zarówno tereny leżące w granicach administracyjnych miasta, jak i przedmieścia. Dokonano przeglądu literatury dotyczącej analizy krajobrazów bram wjazdowych w ujęciu historycznym. W tej części wykorzystano stare widoki i ryciny Lublina na podstawie publikacji Gawareckiego i Gawdzika [1964] oraz ze strony internetowej Teatru NN [ośrodek „Brama Grodzka...” 2014]. W oparciu o zebrane materiały sporządzono charakterystykę przedpola Lublina na przestrzeni wieków. Następnie wykonano studium architektoniczno-krajobrazowe. W pracy oparto się na teorii wewnątrz [Patoczka 2000]. Ocena i wartościowanie krajobrazu podzielono na trzy etapy: zapis, waloryzacja, wytyczne. Pierwszy etap dotyczy wykonania diagnozy metodą krzywej wrażeń z wykorzystaniem 10 stopniowej skali [Wejchert 1974]. Na tym etapie następuje wstępna identyfikacja problemów i krystalizuje się obraz przestrzenny otoczenia podobny do tego, który ma potencjalny odbiorca. Tu zarysowują się podstawowe problemy przestrzenne oraz ich przejawy w postaci elementów negatywnych. Aby uzyskać pełen obraz otaczającej przestrzeni wykonano również dokumentację fotograficzną, szkice, notatki, schematy. Drugim etapem jest wyodrębnienie konfliktów przestrzennych będących wyrazem niedostosowania sposobu zagospodarowania terenu do jego potrzeb. Ta analiza ma na celu rozeznanie warunków kompozycyjnych oraz określenie zasobów widokowych, atrakcyjności danego terenu i sposobu jego wyeksponowania. Analiza kartograficzna pozwala na zestawienie zasobu obiektywnego z tym,

co jest rzeczywiście udostępniane, natomiast wstępna orientacja w zasobach terenu, przez które przebiega droga, pozwala uzupełnić informacje niezbędne do pełnego wykorzystania wartości terenu. Warunkiem przystąpienia do komponowania przestrzeni drogi jest jej świadoma kompozycja, zgodna z zasadami budowania formy przestrzennej. Ważne jest odczytanie relacji drogi i otaczającego ją krajobrazu, gdyż widzenie opisywanej przestrzeni w ruchu to jeden z podstawowych sposobów uzyskiwania danych o wjeździe do miasta [Forczek-Brataniec 2008]. Analiza szerszego kontekstu, w sytuacji gdy otoczenie drogi wykazuje cechy negatywne, na trzecim etapie pozwala na określenie wytycznych, np. możliwości zastosowania zieleni, pełniącej funkcję maskującą, powiązania z otoczeniem i strukturą ekologiczną.

### **KRAJOBRAZ OKOLIC LUBLINA NA PRZESTRZENI WIEKÓW**

Początki osadnicze Lublina sięgają VI w., jednak powstanie miasta należy wiązać z XI stuleciem i osiedlem Czwartek. W tym okresie osadnictwo miało charakter rozproszony i nie tworzyło skupisk osadniczych, z czasem pojawiły się na wzgórzach grody. W średniowieczu otoczono je murami, a bramy do miasta stanowiły dosłowne otwarcia w ścianach murów. Naturalny krajobraz na przedpolach tworzyły rzeki wraz z podmokłymi łąkami, rozległe powierzchnie lasów oraz użytki rolnicze [Maruszczak 1974]. Epoką najpełniejszego rozwoju Lublina był renesans [Gawarecki i Gawdzik 1976]. Zabudowa miejska rozprzestrzeniała się poza mury obronne miasta. Na przedpolach powstawały nowe obwarowania ziemne. W okresie 1578–1824 Maruszczak [1974] zauważa znaczny wzrost użytków rolnych i zabudowań oraz tendencję spadkową arealów leśnych, a także terenów bagiennych z wodami. Dawne sztychy i materiały ikonograficzne wskazują na istnienie wielkich rozlewisk otaczających wzgórze staromiejskie, jeszcze na początku XVII w. Analiza najstarszego widoku Lublina z 1618 r. – sztych Abrahama Hogenberga [Gawarecki i Gawdzik 1964] pozwala stwierdzić, że otaczające miasto tereny były już zagospodarowane i to nawet w znacznej odległości od murów miejskich. Z czasem na przedmieściach powstała zabudowa zwarta, znaczna powierzchnia terenów miejskich zajęta została przez klasztory i dwory [Gawarecki 1974]. Przestrzeń otaczającą Lublin w XVII i XVIII w. uwiecznił na sztychach z 1774 r. Jan Maszewski, a zabudowę Lublina w I połowie XIX w. – Filip Dąbek na obrazie „Wjazd gen. Zajączka do Lublina z 1826 roku”. Granice miasta świadczyły wówczas o rozwoju Lublina. Rozwój ten uwarunkowały stosunki polityczne, ustrojowe, społeczne i gospodarcze, które istniały do XVIII w. Miasto rozrastało się wzdłuż wąskich dróg poza bramy wjazdowe (zdecentralizowane osadnictwo typu jurydyk). Pierwszy plan w panoramie Lublina zajmowały sady, pola i szeroko rozlana rzeka. W przypadku wjazdu od strony południowej był on zaznaczony mostem i szpalerem wysokich drzew, wokół roztaczały się łąki nad Bystrzycą. Zarówno po lewej, jak i prawej stronie wzgórze staromiejskiego znalazło się miejsce na przedmieścia [Kiszka 2011]. Pod koniec XVIII w. dookoła upadającego Lublina powstawały coraz liczniejsze jurydyki świeckie i duchowne. Po 1815 r. zrealizowano nowe trakty – zamojski, lubartowski i warszawski, które stały się głównymi arteriami komunikacyjnymi. Wyznaczały one kierunki rozwoju współczesnego miasta [Gawarecki i Gawdzik 1976]. Koniec XIX w. był dla

Lublina okresem wielkiego rozwoju i uprzemysłowienia. Przykładem ilustrującym przedpole miasta z tego okresu jest litografia Andrzeja Fietta (XIX w.). Widać na niej rozległe łąki – pozostałości Stawu Królewskiego. Przy drogach wjazdowych można zauważyć aleje drzew. Miasto otacza zieleń ogrodów z pałacami i dworakami. Przemiany, które objęły miasto na przełomie XIX i XX w., były ważne dla jego przyszłego kształtu. W związku z rozwojem przemysłu i gospodarki układy komunikacyjne wyznaczone wcześniej stały się niewystarczające, dlatego też w planach opracowanych po 1944 r. postulowano założenie nowych dróg. Wówczas wjazdom do miast towarzyszyły pobliskie wsie, tereny rolnicze.

Od czasów średniowiecznych wygląd Lublina zmienił się niemal całkowicie. Miasto zaczęło rozbudowywać się na zewnątrz, pojawiła się rozproszona zabudowa. Utrudnia to uchwycenie konkretnych granic, które nie otaczają miasta regularnym murem czy obwałowaniem, nie ma konkretnych struktur. Przedpole widokowe – dawniej otwarte rozległe – jest częściowo lub całkowicie zabudowane. Co prawda z czasem miasto rozbudowało się na przedpola, nie było już bram wjazdowych, ale w przypadku miasta lokowanego na wzgórzach w otoczeniu rzeki jego sylweta była dobrze widoczna z dróg wjazdowych. Pomimo rozmytej linii granic, w krajobrazie bramy tradycyjnie zaznaczano także kapliczką, krzyżem, kopcem kamieni czy drzewem. Dziś miejsca bram zajęły tablice informacyjne przenoszone wraz z poszerzaniem granic administracyjnych miasta. Zanika granica między strefą zabudowy miejskiej i podmiejskiej. Zabudowa rozrastająca się wokół dróg zasłania widoki miasta, odsuwa otwarcia widokowe, a sylweta staromiejska, mimo że położona na wzgórzu, przestaje być czytelna. Wjazd do miasta wyznaczają tablice, te nowe bramy buduje się w miejscach granic administracyjnych, a nie kompozycyjnych. Nie mają one charakteru typowych bram, wyraźnych granic, ścian, są przypadkowymi przestrzeniami, które niekiedy są ozdobione herbem [Patoczka 2000]. Tablice zawieszane na stalowych ramach często wręcz szpecą, a w ich pobliżu zauważalny jest wzrost i zagęszczenie reklam, banerów ogłoszeniowych, co dodatkowo powoduje dezinformację oraz olbrzymi chaos przestrzenny. Dawne otwarte przedpole widokowe stało się śmietnikiem krajobrazowym form potrzebnych, lecz zabudowanych bez ogólnej wizji postaci wnętrza.

Tezę tę potwierdzono w badaniach przeprowadzonych metodą krzywej wrażeń odnośnie do czterech tras wjazdowych do Lublina. Po analizie trasy warszawskiej nasuwają się wnioski, że jest to teren o zdecydowanej dominacji komponentów i układów sztucznych powstałych w wyniku ingerencji człowieka. Zabudowa podmiejska, magazyny handlowe, zakłady samochodowe, hotele, duża liczba banerów reklamowych stwarzają sporadyczne otwarcia widokowe na krajobraz wiejski poprzecinany mozaiką pól uprawnych. Na uwagę zasługuje fakt, że wzdłuż drogi rosną wysokie drzewa – kasztanowce, lipy, jesiony i klony srebrzyste, a domy od strony drogi osłonięte są bujną zielenią osłaniającą od hałasu. Analizowany obszar w 10 stopniowej skali otrzymał 2 punkty, a w przypadku otwarć widokowych na tereny otwarte, hotel i kompleks leśny – do 4 punktów. Bardzo negatywnym składnikiem krajobrazu są reklamy zakłócające odbiór przestrzeni, zasłaniające otwarcia, drażniące kolorystyką i wielkością. Przy wjeździe występuje też duże nagromadzenie znaków informacyjnych i drogowych (nakazu, zakazu). Wjazd do miasta, zaznaczony białą tablicą z nazwą, od tej strony jest absolutnie niezauważalny (rys. 1a).



Rys. 1. Bramy wjazdowe do Lublina od strony Warszawy (a), Krakowa (b), Zamościa (c), Lubartowa (d) i wizualizacja proponowanych nasadzeń  
 Ryc. 1. The gates to the city of Lublin from Warszawa (a), Kraków (b), Zamość (c), Lubartów (d) and visalisation of plants

Wjazdowi od strony Lubartowa, położonemu na zróżnicowanym pod względem wysokości terenie, towarzyszy budowa węzła obwodnicy Lublina oraz giełda towarowo-warzywna. Zabudowa jednorodzinna izolowana zielenią, pustostany, nieużytki, liczne reklamy i ogrodzenia komisów samochodowych powodują brak otwarcie widokowych. Tuż za tablicą informującą o wjeździe do Lublina zaczyna się droga dwupasmowa. Występuje

bogata infrastruktura drogowa: latarnie, bariery, chodniki, ścieżka rowerowa, natomiast zieleń – głównie trawniki na skarpach, ma charakter ekstensywny (ryc. 1d). Jest to przyczyną dużego zróżnicowania terenu w mieście i poza nim. Negatywnie na odbiór otoczenia drogi wpływają zaniedbane przez właścicieli działki, gruzowiska, co związane jest z planami budowy galerii handlowych w tym rejonie. Od strony Lubartowa również nie ma typowej bramy wjazdowej, choć jest na to miejsce.

W ciągu ostatnich dwóch lat znacznie zmienił się wjazd do Lublina od strony Zamościa. Trasa prowadzi jezdnią dwupasmową obudowaną szczelnie ekranami, dalej pojawiają się zjazdy do Świdnika, a już na terenie miasta droga jest otoczona wysokimi skarpami, które w górnej części, w okolicach osiedla Felin obsadzone są jesionami wyniosłymi. W przypadku tej drogi nie ma aż tylu banerów reklamowych czy znaków drogowych, ale wjazd nie jest w żaden sposób zaznaczony, brakuje nawet tablicy z nazwą miejscowości (ryc. 1c). Oceny w krzywej wrażeń w przypadku tej trasy oscylowały na poziomie 1–2 punktów.

Najwyżej oceniono wjazd od strony Krakowa, co prawda tu również nie ma typowej bramy wjazdowej, a tablica informacyjna jest trudna do zauważenia. Droga wjazdowa jest wąska, towarzyszy jej zabudowa jednorodzinna, małe sklepy, niewielkie otwarcia widokowe na tereny rolnicze. Po obu stronach rosną wysokie drzewa – głównie jesion wyniosły i klon srebrzysty. Znaki drogowe informacyjne i banery reklamowe, których jest znacznie mniej niż na poprzednio analizowanych drogach, są skutecznie zasłaniane przez zieleń. Krzywa wrażeń w tym przypadku wzrasta miejscami do 4–5 punktów. Wjazd wymusza zmniejszenie prędkości poruszania się i pozwala na przejście w nową przestrzeń (ryc. 1b). Już na terenie miasta pojawia się małe osiedle mieszkaniowe, market Stokrotka i domy na małych działkach typu kamienice. W krzywej wrażeń wcale nie dostrzegamy wyraźnego wjazdu, ale jest on zaznaczony wrażeńiowo.

W przypadku bram wjazdowych do Lublina, jak wykazano na podstawie analiz, występują: wyjątkowo niekorzystne uwarunkowania i chaos przestrzenny, żywiłowa urbanizacja oraz bezpośrednie sąsiedztwo szpecącego otoczenia, które powodują zatracenie ich pierwotnego terenu.

## **ZASADY ZAGOSPODAROWANIA OTOCZENIA PRZY ARTERIACH KOMUNIKACYJNYCH**

Biorąc pod uwagę, że nawet symboliczna brama zaznaczona tablicą przy drogach wjazdowych wprowadza przyjezdnych w nową przestrzeń, warto zastanowić się nad możliwością poprawy estetyki takich miejsc, a jeszcze lepiej – stworzenia nie tylko pozytywnego wrażenia, ale też zaakcentowania wjazdu. Komponowanie krajobrazu roztaczającego się z drogi to szczególny sposób projektowania, obwarowany wieloma zasadami wynikającymi m.in. z zasad bezpieczeństwa. Według Obiegałki [2000] wewnętrzna i zewnętrzna harmonia drogi wynika z poprawnego stosowania normatywów technicznych odniesionych do środków transportu i drogi, po której odbywa się ruch, zdolności psychofizycznych do kierowania ruchem przez człowieka, lokalizacji drogi w terenie, charakteru krajobrazu oraz ukształtowania otoczenia drogi zgodnie z programem użytkowym

i wymaganiami estetycznymi. Ten sam autor podaje, że obraz ciągły drogi złożony z kolejno mijanych wewnątrz nie może być przypadkowy. Przyjmuje się od dawna ogólną zasadę kształtowania kompozycji drogowych i przydrożnych, łagodzenia nadmiernych kontrastów światła, barwy i formy na terenach bogato urozmaiconych pod względem krajobrazowym i wprowadzanie kontrastów, aby ożywić monotony, ubogi krajobraz. Jedność formy drogi łącznie z technicznym wyposażeniem i otaczającym krajobrazem nie powinna być traktowana formalnie, lecz strukturalnie z inwencją twórczą. Obiegała [1999] i Tracz [1996] wśród zasad projektowania estetycznego takich obiektów sugerują utrzymanie harmonii kompozycji drogi i otoczenia oraz płynnego przejścia między tymi elementami. Ważne jest zachowanie dobrej jakości przestrzeni oraz ciągłości informacji przekazywanej użytkownikom dróg. Dominacja elementów występujących w otoczeniu w zgodności z pełnioną funkcją. Można wykorzystać nowe elementy krajobrazu do poprawy orientacji kierowcy oraz zwiększenia atrakcyjności samej drogi i jej percepcji np. elementów zieleni, oświetlenia, a nawet odpowiedniego oznakowania.

Wyjątkowego podejścia projektowego wymaga moment wjazdu do miasta, czyli przekroczenia symbolicznej bramy. Wprowadza on przyjezdnych w gąszcz pozornie niemożliwych do opanowania bodźców, co wynika z gwałtownego przejścia od rozległych krajobrazów do skali wewnątrz urbanistycznych, uliczek, placów. Wymaga to adaptacji, zmiany szybkości jazdy, ale też zwiększenia uwagi. Widz dostrzeże to, na czym nam zależy, jeżeli zostanie właściwie zainteresowany. Na pewno zobaczy to, o czym wie, ale aby spostrzegł to, czego nie jest świadomy, musi się o tym dowiedzieć albo należy mu to wskazać za pomocą przestrzennego skierowania uwagi na obiekt. Dlatego podobnie jak w przypadku kształtowania otoczenia dróg, aby poprawić ich komfort, bezpieczeństwo czy estetykę tu również warto zastosować materiał roślinny [Wycichowska 2008]. Rozwiązaniem byłoby założenie wokół Lublina zielonych pierścieni „Green Belt”, z jednoczesną rewaloryzacją stref podmiejskich i wzbogaceniem struktury przyrodniczej. Najważniejszą barierą dla kształtowania krajobrazu w ten sposób jest stawianie przesłanek ekonomicznych i technicznych przed ekologicznymi w modernizacji oraz projektowaniu rozwoju sieci osadniczej. Dlatego warto odnieść się do doświadczeń Eisensteina, który twierdził, że większe emocje wiążą się z pojawieniem się lub zniknięciem elementu niż jego trwaniem [Forczek-Brataniec 2008]. Na terenach o wysokich walorach widokowych istotą kreacji staje się wydobywanie i czytelne przedstawienie istniejących cech przestrzennych. Jak podkreśla Forczek-Brataniec [2008], jest to ujęcie, które odpowiada niektórym definicjom dzieł sztuki, według których człowiek w akcie tworzenia wydobywa esencje piękna otoczenia.

## **WYKORZYSTANIE ZIELENI W PROJEKTOWANIU BRAM WJAZDOWYCH DO MIAST**

Zieleń towarzysząca szlakom komunikacyjnym pełni wiele funkcji przyrodniczych, estetycznych, ochronnych. Satkiewicz-Parczewska [2001] wskazuje, że zieleń sprzyja tworzeniu nastroju równowagi i nadziei, tworzenia oraz wzrastania. Zieleń tworzy spokojną, kojącą atmosferę równowagi. Droga wraz z otaczającą ją szatą roślinną powinna komponować się

z krajobrazem oraz powinna być do pełnionej funkcji możliwie najlepiej dostosowana. W przeciwnym razie dochodzi do obniżenia jej funkcjonalności. Podstawową funkcją zieleni przydrożnej jest izolacja, która ma na celu ograniczenie rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń, a także hałasu [Malczyk 2012]. Zieleni przypisuje się także znaczenie krajobrazowe [Kosmala 2006].

Analizowane drogi wjazdowe do Lublina wskazują na konieczność zastosowania zieleni izolującej. Jednocześnie wskazane byłoby zaakcentowanie wjazdu nie tylko poprzez istniejącą tablicę, ale i wprowadzone roślin. W koncepcji zagospodarowania bram wjazdowych wykorzystano zasady stosowane do sygnalizacji miejsc niebezpiecznych [Szczepanowska 2008], ładny aspekt estetyczny jest sygnałem zmiany wnętrza. W doborze roślin służących do obsadzania tras komunikacyjnych odniesiono się do wytycznych Dąbskiego [2006], który w oparciu o publikacje Bugały i Bojarczuka [1997] oraz Bojarczuka [2000] opracował stosowny wykaz drzew i krzewów. Dąbski zwraca również uwagę na drzewa, które stwarzają niebezpieczeństwo dla podróżujących samochodami, według niego stanowią je już drzewa o średnicy przekraczającej 7–10 cm mierzone na wys. 61 cm. Dlatego nowe nasadzenia przydrożne należy usytuować poza rowami w odległości 3–10 m od jezdni w zależności od dopuszczalnej prędkości pojazdów, intensywności ruchu, geometrii drogi i nachylenia poboczy. Zgodnie z uwagami współczesnych projektantów tras komunikacyjnych, że drogi muszą przede wszystkim zapewniać bezpieczeństwo ruchu, zielen w pasie drogowym należy traktować jako element wyposażenia, ale jednocześnie w sytuacji, gdy otoczenie drogi wykazuje cechy negatywne – jako integralną część środowiska przyrodniczego (powiązania z otoczeniem, strukturą ekologiczną, korytarze przewietrzające).

W projektach bram wjazdowych do Lublina zastosowano w głównej mierze krzewy, które poprzez duże zróżnicowanie wysokości, form i struktury mogą spełniać funkcje informacyjną i izolacyjną. Zaproponowano gatunki rodzime, odporne na zanieczyszczenia komunikacyjne, takie jak: berberys pospolity (*Berberis vulgaris*), bez lilak (*Syringa vulgaris*), dereń świdwa (*Cornus sanguinea*), jaśminowiec wonny (*Philadelphus coronarius*), jarzab pospolity (*Sorbus aucuparia*), ligustr pospolity (*Ligustrum vulgare*), pęcherznicę kalinolistną (*Physocarpus opulifolius*), rokitnik zwyczajny (*Hippophaë rhamnoides*), róża pomarszczona (*Rosa rugosa*), świdośliwa kanadyjska (*Amelanchier canadensis*), tawuła Douglasa (*Spirea douglasii*). Od strony jezdni zaprojektowano grupy krzewów, a dopiero za nimi ewentualnie drzewa. Wizualizację proponowanych kompozycji przedstawiono na rysunku 1. Przy wszystkich wjazdach do miast posłużono się taką samą grupą zaproponowanych gatunków. Wykorzystano istniejące na działkach siedliskowych zadrzewienia i nasadzenia, aby tworzyły zwarty pas izolacyjny. Zwracano również uwagę na wizualne aspekty kształtowanych nasadzeń, atrakcyjność założeń przez cały rok, ale także by nie zasłoniły one widoku sylwety miasta, kościoła czy herbu.

## PODSUMOWANIE

Współczesne wjazdy do miast nie zachowały walorów historycznych, co wynika z przesunięcia granic administracyjnych na przedpola, z intensywnej zabudowy i zmian metod obrony. W Lublinie na styku miasta i terenów przyległych ujawniają się konflikty



i kolizje przestrzenne będące wyrazem niedostosowania sposobu i intensywności zagospodarowania przestrzennego terenu do istniejących walorów przyrodniczo-krajobrazowych. Część z nich spowodowana jest coraz bardziej wyrazistymi w ostatnich latach niekorzystnymi trendami rozwoju, a część ma charakter potencjalny wynikający z określonych projektów zagospodarowania terenu. Głównymi problemami są ekspansja zabudowy mieszkaniowej i usługowej, chaotyczna i żywiołowa urbanizacja stref podmiejskich wzdłuż tras wylotowych oraz zacieranie różnic między zabudową miejską i wiejską.

Całkowicie pomijana jest rola bram wjazdowych, ich możliwej roli promocyjnej, wjazdu w inne struktury urbanistyczne wymagające zmiany w poruszaniu się samochodem po terenie zabudowanym.

## PIŚMIENNICTWO

- Bojarczuk T., 2000. Dobór drzew i krzewów do zadrzewień dróg i autostrad. Materiały z I ogólnopolskiej konferencji „Zieleń – jak zmienić obraz miasta”. Wyd. ZSP, Warszawa.
- Bugała W., Bojarczuk T., 1997. Dobór drzew i krzewów do zadrzewiania dróg i autostrad płatnych. Wyd. Sorus, Kórnik.
- Dąbski M., 2006. Dobór gatunków do obsadzania tras komunikacyjnych. W: Seminarium „Zieleń tras komunikacyjnych w krajobrazie otwartym i obszarach zurbanizowanych”. Wyd. Akademia Rolnicza, Lublin.
- Forczek-Brataniec U., 2008. Widok z drogi. Krajobraz w percepcji dynamicznej. Wyd. Elamed, Katowice.
- Gawarecki H., 1974. O dawnym Lublinie. Szkice przeszłości. Wyd. Lubelskie, Lublin.
- Gawarecki H., Gawdzik C., 1964. Lublin. Krajobraz i architektura. Wyd. Arkady, Warszawa.
- Kiszka A., 2011. Widoki Lublina – Wjazd generała Zajączka do Lublina (1826). Ośrodek „Brama Grodzka – Teatr NN”. Leksykon Lublin, <http://teatrnn.pl/leksykon> [udostępnione 23.09.2011], dostęp: 28.03.2014.
- Kosmala M., 2006. Rola zieleni przyulicznej. Cięcie drzewostanu w pasach drogowych. W: Seminarium „Zieleń tras komunikacyjnych w krajobrazie otwartym i obszarach zurbanizowanych”. Akademia Rolnicza, Lublin – Włodawa.
- Malczyk T., 2012. Zieleń w krajobrazie terenów inwestycyjnych. Oficyna Wydawnicza PWSZ w Nysie, Nysa.
- Roślinność ciągów komunikacyjnych – tradycja, współczesność, perspektywy: III Konferencja z cyklu „Dendrologia historyczna. 1996. Red. A. Mitkowska, M. Siewniak, Kraków 7–8 listopad 1996. Wyd. Politechnika Krakowska, Kraków.
- Obiegała B., 1999. O kształtowaniu zieleni wokół mostów. W: I Konferencja „Estetyka mostów” Warszawa – Jadwisin, ss. 21–30.
- Obiegała B., 2000. O kształtowaniu wnętrza krajobrazowych oraz funkcjach estetycznych i użytkowych małej architektury i zieleni w otoczeniu obiektów komunikacyjnych. W: III Forum Architektury Krajobrazu. Nowe idee i rozwój dziedziny architektury krajobrazu w Polsce. Red. P. Wolski. SGGW, Warszawa, ss. 212–217.
- Patoczka P., 2000. „Ściany” i „Bramy” w krajobrazie. Politechnika Krakowska, Kraków.
- Satkiewicz-Parczewska A., 2001. Kompozycja architektoniczna a jej percepcja. Wyd. Uczelniane Politechniki Szczecińskiej, Szczecin.
- Szczepanowska B., 2008. Kierunki projektowania architektonicznego: problemy inwestycji drogowych dla zwiększenia bezpieczeństwa. W: Zieleń miejska – naturalne bogactwo miasta. Zieleń przyuliczna. Red. E. Olesiejuk, A. Jankowska. Wyd. PZiITS, Toruń, 21–35.

- Wejchert K., 1974. Elementy kompozycji urbanistycznej. PWN, Warszawa.
- Wycichowska B., 2008. Wzrost krajobrazowy zadrzewień przydrożnych – tendencje w kształtowaniu. W: Zielenie miejskie – naturalne bogactwo miasta. Zielenie przyuliczne. Red. E. Olesiejuk, A. Jankowska. Wyd. PZLiTS, Toruń, 41–52.

## ANALYSIS OF VISUAL LANDSCAPE AT MAIN GATEWAY ROUTES FOR LUBLIN

**Abstract.** The result of intensive outward extension of city along access routes for considerable distortion of area and spatial chaos. Border undergoes covering up between urban development, suburban areas or country. It isn't known to the end where city is begun. Historic gateway and differently developed areas even formerly which introduced to city have passed away irrevocably. Today gateway routes advertising disappearing in information tables with name of city defining administrative course border. And if communication arteries, they present important object of interest many researcher and roadmen, there are gateway routes beyond interest of planner. Representative function is underestimated them and about give locality creating first impression. In work pay attention on 4 gateway routes for Lublin. It make landscape analyses and study architectonic-landscape, it has allowed their determination of that stocks, values and elaboration of directions concerning their develop.

**Key words:** routes gateway, landscape analyses, Lublin

Zaakceptowano do druku – Accepted for print: 8.04.2014