

# Struktura przestrzenna a ścieżka rozwojowa Obszaru Badawczego Płouszowice (OBP)

Zbigniew Borkowski

Katolicki Uniwersytet Lubelski Jana Pawła II, Polska

## Streszczenie

W pracy przeanalizowano uwarunkowania rozwoju Obszaru Badawczego Płouszowice (OBP). Analiza wskazała na silne uzależnienie rozwoju od położenia w pobliżu Lublina oraz od rozlokowania w otoczeniu drogi wojewódzkiej numer 830 (DW830). Punktami krytycznymi ścieżki rozwojowej analizowanego terenu są budowa drogi wojewódzkiej oraz zabudowa jej obu stron ciągami nowych siedlisk. Wywołało to negatywne skutki, niemal niemożliwe do pokonania przez lokalną społeczność. Proces naprawy powinny zainicjować władze samorządowe. Działania naprawcze obszarów podlegających korozji przestrzeni mogłyby polegać na wstrzymaniu wydawania zezwoleń na zabudowę wokół drogi wojewódzkiej oraz na modernizację i remonty istniejących już obiektów. Należałoby dopuścić większą prędkość podróżną samochodów poruszających się tą drogą (90 km/godz.) i zrezygnować z budowy nowej infrastruktury technicznej wokół drogi. Rewitalizacji sprzyjałyby również działania polegające na przeprowadzaniu scalania gruntów, zamknięciu wyjazdów z posesji na drogę wojewódzką oraz wybudowaniu równoległych do drogi wojewódzkiej ciągów komunikacyjnych, które przebiegałyby na tyłach obecnie istniejących posesji. W efekcie nastąpiłaby integracja przestrzenna i społeczna Obszaru Badawczego Płouszowice oraz poprawa miejscowego ładu przestrzennego.

**Słowa kluczowe:** Płouszowice, funkcje terenu, ścieżka rozwojowa, korozja przestrzeni, degradacja krajobrazu, rewitalizacja

## Wprowadzenie — ścieżka rozwojowa i struktura przestrzenna

Działalność ludzka powoduje przekształcanie środowiska przyrodniczego oraz formowanie przez ludzi nowych przedmiotów, w efekcie czego powstaje środowisko antropogeniczne. Wytwarzanie przedmiotów jest powodowane chęcią zaspokojenia ludzkich potrzeb. Struktura potrzeb uszeregowanych od podstawowych, zapewniających szeroko rozumiane bezpieczeństwo bytowe, do potrzeb najwyższego rzędu (samorealizacja) wpływa na kolejność powstawania i częstość występowania przedmiotów w przestrzeni oraz na ich strukturę. Zależność tę dobrze wyjaśnia stwierdzenie Kazimierza Obuchowskiego: „potrzebę jakiegoś przedmiotu Y można określić najogólniej jako właściwość osobnika X polegającą na tym, że osobnik X bez przedmiotu Y nie może normalnie funkcjonować, tj. uzyskać optymalnej sprawności w zachowaniu siebie i gatunku oraz w zapewnieniu własnego rozwoju” (1967, s. 78).

Strukturę potrzeb według Masłowa tworzą:

- potrzeby fizjologiczne związane z zaspokajaniem głodu;
- potrzeby bezpieczeństwa, które zaspokajamy poprzez zapewnienie pewności, stałości oraz wolności od lęku i chaosu;
- potrzeby przynależności i miłości — realizowane poprzez funkcjonowanie w grupie społecznej i kontaktowanie się uczuciowe z innymi ludźmi;
- potrzeby szacunku wyrażające się w pragnieniu wysokiej samooceny i szacunku ze strony innych ludzi;
- potrzeby samorealizacji — obserwowane zdaniem Masłowa u około 10% populacji, a zaspokajane wtedy, gdy człowiek jest tym, kim może być i gdy jest wierny własnej naturze (1990, s. 74–86).

Człowiek podejmuje działania w celu zaspokajania zarówno potrzeb swoich, jak też oczekiwań innych ludzi. Jedną z ważniejszych jest potrzeba dbania o swoje otoczenie, z której wynika zabieganie o staranne zagospodarowanie przestrzeni. Potrzeba ta realizuje pośrednio wszystkie pozostałe poprzez zaspokajanie potrzeb fizjologicznych, bezpieczeństwa, przynależności, szacunku i wreszcie samorealizacji.

Rozwój człowieka i wiążący się z tym przyrost możliwości ujarzmiania przyrody oraz zaspokajania potrzeb coraz wyższego rzędu uwidacznia się w specyficznej ścieżce rozwojowej jego otoczenia. Głównymi punktami krytycznymi (zdarzeniami, ang. *critical juncture*) na tej drodze są: przyjęcie przez ludzi postawy wyprostowanej, następnie rozpoczęcie działalności rolniczej (rewolucja neolityczna), później budowa domów dwu- i wieloizbowych (proces aglutynacji), które w następnym etapie skupione w jakimś miejscu tworzyły osiedla wiejskie, a później miasta (rewolucja urbanistyczna). Całkiem niedawno człowiek zaczął natomiast budować fabryki (rewolucja techniczna), a z upływem czasu rozwój nauki umożliwił zbudowanie komputera (rewolucja informatyczna). Najnowszy punkt krytyczny wyznacza początek dominacji usług w działalności człowieka (rewolucja usługowa). Po pokonaniu tego progu znaleźliśmy się na współczesnym etapie aktywności człowieka, określanym jako gospodarka tercjarna.

Etap łączący sąsiadujące punkty krytyczne jest podzielony na podetapy punktami podkrytycznymi. Punkty podkrytyczne modyfikują ścieżkę rozwojową, ale nie zmieniają głównego kierunku jej przebiegu. Przekroczenie każdego z wymienionych punktów krytycznych i podkrytycznych ścieżki rozwojowej człowieka objawiało się bardziej lub mniej znaczącym przekształceniem struktury przestrzennej otoczenia człowieka oraz zmianą fizjonomii krajobrazu. W opisanym procesie największy wpływ na przekształcenia przestrzeni wywierała i wywiera działalność rolnicza oraz osadnicza. Rozwój rolnictwa rozpoczął się w momencie podjęcia uprawy ziemi i chowu zwierząt w następstwie ich udomowienia. Podjęcie hodowli umożliwiło z kolei uzyskanie nowych ras i odmian poprzez stosowanie odpowiednich zasad kojarzenia osobników posiadających najbardziej pożądane przez ludzi cechy. Przeobrażenia osadnictwa dokonywały się w wyniku stosowania nowych surowców (materiałów budowlanych), nadawania obiektom odmiennych form, zmiany funkcji realizowanych obiektów oraz ich lokalizacji. Doprowadziło to do przeobrażeń przestrzennej struktury środowiska geograficznego. Strukturę przestrzenną rozumiem jako funkcjonalny układ, tworzący całościową kompozycję składającą się z powiązanych ze sobą stref funkcjonalnych, analogicznie zresztą do definicji struktury przestrzennej, którą Nowakowski odnosi jedynie do miasta (2013, s. 416).

Aktualne rozmieszczenie stref funkcjonalnych jest uwarunkowane zróżnicowaniem środowiska przyrodniczego i antropogenicznego oraz ich wzajemnym oddziaływaniem. Istotna jest również zależność od ścieżki (ang. *path dependence*) rozumianej jako uzależnienie od wyborów i sekwencji zdarzeń, które miały miejsce wcześniej (Boschma i Lambooy 1999; Storper 1995). Opuszczenie ścieżki może być bardzo trudne, niekiedy nawet niemożliwe, gdyż początkowe, nieprzewidziane w istniejących uwarunkowaniach zdarzenia (ang. *contingent events*), wywołują bardzo trudne do zatrzymania i samopodtrzymujące się procesy (Isaac 1997; Mahoney 2000). Analiza tych procesów może koncentrować się również na próbie poznania przyczyn kierujących zjawisko na daną ścieżkę rozwojową (David 2001; Gwosdz 2003). Wyniki takich badań mogłyby pomóc w naprawianiu pojawiającego się ewentualnie w jej ramach zdarzenia, które nie satysfakcjonuje człowieka (niesie ze sobą niekorzystne skutki). Zdiagnozowanie powodów jego zaistnienia pozwalałoby na ich usunięcie. Z drugiej strony umożliwiałoby demaskowanie działań, których należałoby w przyszłości unikać, by nie doprowadzić do powstania niepożądanego struktury przestrzennej.

## 1. Cel badań

Przekształcenia krajobrazu są ostatnio coraz bardziej zauważalne. Jak się jednak wydaje, w znaczący sposób nie zmienia się struktura przestrzenna obszarów wiejskich. Wskazuje to na prawdopodobnie bardzo silne jej uzależnienie od ścieżki rozwojowej terenu. Tego typu powiązań i zależności nie potrafią pokonać nawet ludzie XXI wieku, którzy mają do dyspozycji przedmioty i materiały będące zdobyczami najnowszej techniki.

Możliwości oddziaływania na środowisko przyrodnicze i antropogeniczne w kierunku pożądanym (ze względu na dobro środowiska geograficznego i zamieszkujących je ludzi) są przypuszczalnie największe w miastach. Ich mieszkańcy posiadają bowiem zdecydowanie większe zasoby materialne i finansowe niż ludność mieszkająca na obszarach wiejskich. Interesującym wydaje się być zbadanie oddziaływania miast na strukturę przestrzenną leżących w ich pobliżu obszarów wiejskich, określenie jakości tej przestrzeni oraz ewentualne wskazanie dróg naprawy niezadawalającego stanu.

W związku z nakreśloną sytuacją celami badawczymi pracy są:

- opisanie ścieżki rozwojowej wybranego obszaru wiejskiego;
- zbadanie jakości przestrzeni (przestrzennej struktury stref funkcjonalnych) tegoż obszaru wiejskiego, położonego w pobliżu miasta;
- określenie czynników i mechanizmów uzależniających badany obszar wiejski od ścieżki rozwojowej,
- wskazanie drogi naprawy w przypadku stwierdzenia niezadawalającego stanu przestrzeni badanego obszaru wiejskiego.

Celem aplikacyjnym pracy jest sformułowanie zaleceń odnośnie działań planistycznych i projektowych mających doprowadzić do rewitalizacji obszaru badań.

## 2. Obszar i metoda badań

Przy wyborze terenu badania kierowano się możliwością przetestowania zarysowanej w ramach celów koncepcji badań. Wybrano obszar wiejski położony w pobliżu dużego miasta, który pozostaje w strefie jego znaczącego oddziaływania. Charakteryzuje się on występowaniem stref funkcjonalnych, które pochodzą z różnych okresów jego rozwoju. Znaczne fragmenty badanego terenu ukształtowane zostały wówczas, gdy obszary wiejskie były monofunkcyjne i realizowały rolniczą funkcję produkcyjną. Znajdują się tu również tereny pełniące nowe dla obszarów wiejskich funkcje, na przykład komunikacyjną, rekreacyjną czy handlową. Obejmuje on też powierzchnie skolonizowane przez ludność powiązaną z pobliskim miastem, która wyłącznie eksploatuje najwartościowsze zasoby tego obszaru, co przyczynia się niewątpliwie do jego częściowej degradacji.

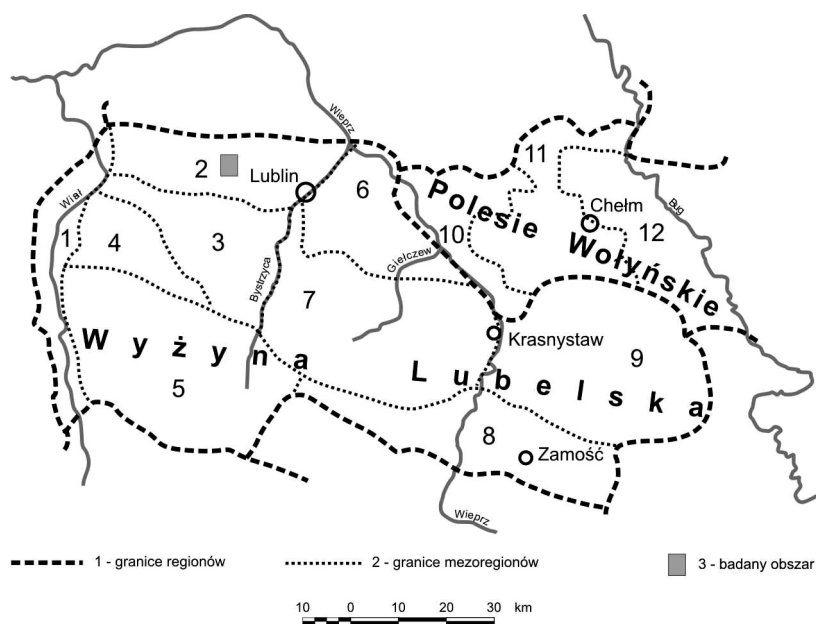
Wybrany obszar leży w odległości około pięciu kilometrów na zachód od Lublina. Jest to wieś Płouszowice i część zachodnia Kolonii Płouszowice. Pominięto w badaniu część wschodnią Kolonii Płouszowice, ponieważ zaplanowano tam lokalizację dwupasmowej obwodnicy Lublina. Fakt ten zaburzył rozwój tego terenu i nie pozwolił ukształtować się na tym obszarze prawidłowej struktury przestrzennej, typowej dla obszarów wiejskich, które są przedmiotem badań opisanych w niniejszej pracy. Efektem wymienionych procesów były niekorzystne zmiany krajobrazowe w sferze ukształtowania terenu, użytkowania ziemi, osadnictwa i infrastruktury technicznej (Pecio 2007; Urban 2008).

Badany obszar, nazwany Obszarem Badawczym Płouszowice (OBP) (rys. 1), cechuje:

- występowanie pochodzących z różnych okresów stref funkcjonalnych;
- istnienie dużych monofunkcyjnych powierzchni;
- lokalizacja terenów pełniących nowe dla obszarów wiejskich funkcje, na przykład komunikacyjną, rekreacyjną czy handlową;
- skolonizowanie fragmentów powierzchni OBP przez ludność powiązaną z pobliskim miastem (Lublinem), która wyłącznie eksploatuje najwartościowsze zasoby tego obszaru i przyczynia się do jego częściowej degradacji.

Regionalizacja według Kondrackiego (1998):

- |                             |                           |
|-----------------------------|---------------------------|
| 1. Małopolski Przełom Wisły | 7. Wyniosłość Giełczewska |
| 2. Płaskowyż Nałęczowski    | 8. Padół Zamojski         |
| 3. Równina Bełżycka         | 9. Działy Grabowieckie    |
| 4. Kotlina Chodelska        | 10. Obniżenie Dorohuckie  |
| 5. Wzniesienia Urzędowskie  | 11. Pagóry Chełmskie      |
| 6. Płaskowyż Świdnicki      | 12. Obniżenie Dubienki    |



Rys. 1. Położenie Obszaru Badawczego Płuszowice

Badania przebiegały w następujących etapach:

1. Inwentaryzacja środowiska przyrodniczego i antropogenicznego.
2. Rozpoznanie ścieżki rozwojowej OBP.
3. Analiza funkcji OBP.
4. Ocena jakości przestrzeni OBP.
5. Sformułowanie zaleceń planistycznych i projektowych (realizacja celu aplikacyjnego poprzez określenie prawdopodobnej/pożądaney ścieżki rozwojowej badanego terenu w przyszłości).

### 3. Charakterystyka ścieżki rozwojowej Obszaru Badawczego Płuszowice

Ścieżka rozwojowa badanego terenu przebiegała następująco (tab. 1):

- do przełomu XIII i XIV wieku (z roku 1401 pochodzą pierwsze wzmianki o Płuszowicach) teren badań zachował charakter naturalny (pokrycie — lasy);
- od przełomu XIII i XIV wieku do drugiej połowy XIX wieku rozwój Płuszowic następował monofunkcyjnie;
- w latach 30. XX wieku wybudowano drogę utwardzoną z Lublina do Bochatnicy, lecz rozwój Płuszowic nadal miał charakter monofunkcyjny;
- w drugiej połowie XX wieku rozwój Płuszowic następował wielofunkcyjnie.

Bieg ścieżki rozwojowej badanego terenu wyznaczają punkty krytyczne (1, 2, 3, 4) i podkrytyczne (4a, 4b):

1. Przełom XIII i XIV wieku — powstanie miejscowości (z roku 1401 pochodzą pierwsze wzmianki o Płuszowicach).
2. 1918 r. — pojawienie się osadnictwa rozproszonego przydrożnego przy drodze wojewódzkiej numer 830 (DW830).
3. Lata 30. XX wieku — budowa drogi utwardzonej z Lublina do Bochatnicy.
4. 1945 r. — pojawienie się osadnictwa rozproszonego wtrąconego.
- 4a. 1960 r. — początek produkcji maszyn rolniczych na masową skalę.
- 4b. 1989 r. — powszechne rozproszenie przydrożne przy drodze wojewódzkiej numer 830 (DW830).

Tab. 1. Etapy i podetapy ścieżki rozwojowej Płuszwowic

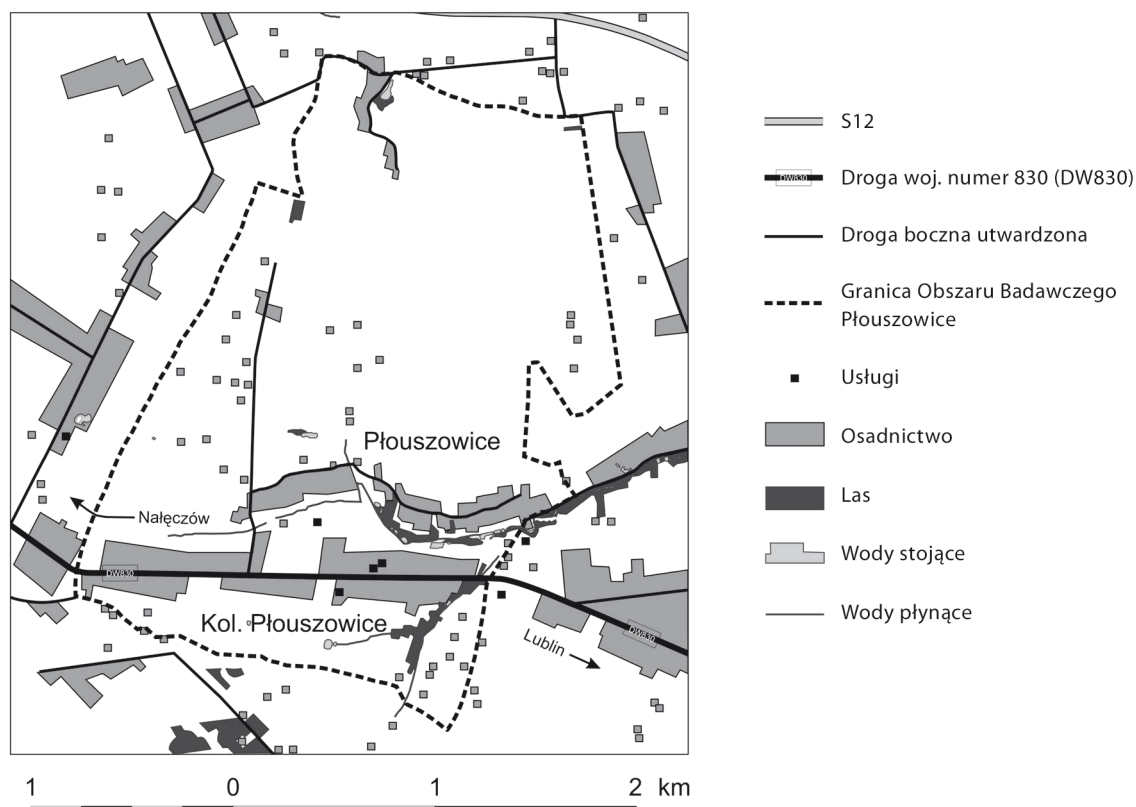
Etap	Pod-etap	Punkty krytyczne	Data	Zagospodarowanie rolnicze	Zagospodarowanie osadnicze	Ruch drogowy
A				środownisko przyrodnicze w stanie naturalnym	osadnictwo sezonowe	brak
	1.	Zasiedlenie terenu	przed 1401 r.		Adam Lewart w 1401 r. dziedziaczy nowo osadzoną wieś Płuszwowice (Buczek 1962; Sochacka 2000)	
B	2.	Koniec I wojny światowej	1918 r.	systemy ugorowe, tereny przylegające do osiedli (tzw. ogrody) – systemy intensywne bez nawadniania	osadnictwo skupione, przydrożnica (Płuszwowica); wieś średniej wielkości, skupiona (przydrożnica o węzłowym układzie dróg, starszego pochodzenia)	minimalne natężenie ruchu
C	3.	Budowa drogi utwardzonej łączącej Lublin przez Nałęczów z Bochońnicą	lata 30. XX wieku	pojawia się zmianowanie roślin uprawnych	pojawia się rozproszenie przydrożne — pojedyncze zagrody przy drodze wojewódzkiej numer 830 (DW830) Lublin–Nałęczów–Bochońnica	minimalne natężenie ruchu
D	4.	Koniec II wojny światowej	1945 r.	bez zmian	bez zmian	małe natężenie ruchu
E	E.1			bez zmian	pojawienie się osadnictwa rozproszonego i osadnictwa wtrąconego	średnie natężenie ruchu
	4a.	rozpoczyna się produkcja maszyn rolniczych na masową skalę	po 1960 r.	mechanizacja rolnictwa	postępuje rozproszenie przydrożne przy drodze wojewódzkiej numer 830 (DW830)	duże natężenie ruchu
	E.2			powszechna mechanizacja rolnictwa	powszechnie rozproszenie przydrożne przy drodze wojewódzkiej numer 830 (DW830); pojedyncze zabudowania przy drodze bocznej kierującej się na północ; pojedyncze zabudowania przy drodze biegnącej równoległe do drogi wojewódzkiej numer 830 (DW830) (tak zwane zapłocie lub zastodole)	bardzo duże natężenie ruchu
	4b.	liberalizacja prawa	po 1989 r.			

#### 4. Analiza funkcji Obszaru Badawczego Płuszwowice

Na terenie badania (Płuszwowice i część zachodnia Kolonii Płuszwowice) wydzielono strefy i podstrefy funkcjonalne (tab. 2, rys. 2). Tereny pełniące funkcję rolniczą obserwowane są we wszystkich częściach badanego terenu. Tereny osadnictwa skupionego przydrożnego, które zamieszkuje ludność rolnicza, leżą na obszarze, który od dawna zajmuje wieś Płuszwowice. Tereny osadnictwa skupionego przydrożnego, gdzie zamieszkuje głównie napływowa ludność nierolnicza, zlokalizowane

Tab. 2. Strefy i podstrefy funkcjonalne Płuszwowic

Strefa funkcjonalna	Typ	Podtyp	Ludność
rolnicza	intensywny		
osadnicza	skupiony	przydrożny	rolnicza
	skupiony	przydrożny	nierolnicza
	skupiony	przysiółek przydrożny	rolnicza
	rozproszony	przydrożny	rolnicza i nierolnicza
	rozproszony	wtrącony	rolnicza
usługowa	bytowy		
	rolniczy		
komunikacyjna	drogi utwardzone		
	drogi nieutwardzone		
ekologiczna	tereny zieleni		
	leśny	łęg	
		grąd	
	wodny	wody stojące	
		wody płynące	



Rys. 2. Strefy funkcjonalne Obszaru Badawczego Płuszwowice



są wzdłuż drogi wojewódzkiej numer 830 (DW830). Tereny przysiółka przydrożnego znajdują się w północnej części wsi i noszą odrębną nazwę — Aleksandrów Stawka (dawniej Aleksandrowska Stawka). Tereny osadnictwa rozproszonego przydrożnego ulokowały się głównie wzdłuż utwardzonej drogi, biegnącej w zachodniej części Płouszowic z południa na północ. Osadnictwo rozproszone wtrącone rozrzucone jest wśród pól w środkowej i środkowo-zachodniej części Płouszowic.

Główną drogą utwardzoną jest tu droga wojewódzka numer 830 (DW830), skierowana z Lublina przez Nałęczów do Bochofnicy. Na terenie obszaru badań biegnie ona w południowej części Płouszowic ze wschodu na zachód. Drogami utwardzonymi o mniejszej randze są drogi boczne DW830 — jedna biegnąca w zachodniej części terenu badań i druga we wschodniej części terenu (obie w bardzo złym stanie), oraz droga równoległa do DW830, biegnąca na północ od niej za stołami Płouszowic. Drogi nieutwardzone rozmieszczone są równomiernie na całym terenie i umożliwiają głównie dojazd do pól.

Terenów zielonych jest bardzo mało. Z powodu występowania tutaj gleb bardzo dobrych i dobrych, tereny zielone zajmują dna podmokłych dolin (łęg) oraz niewielkie fragmenty stromych zboczy (grąd). Wody powierzchniowe Płouszowic stanowią dwa ciek i kilka zbiorników wodnych. Jeden z nich to górny odcinek Czechówki, płynący przez Płouszowice, zaś drugi to potok w Aleksandrowie Stawce, wpadający do stawu położonego w tym przysiółku i tu kończący swój bieg. Niewielkie zbiorniki wodne zlokalizowane są w dolinach opisanych powyżej cieków i w ich bocznych dolinkach.

## 5. Ocena jakości przestrzeni Obszaru Badawczego Płouszowice (OBP)

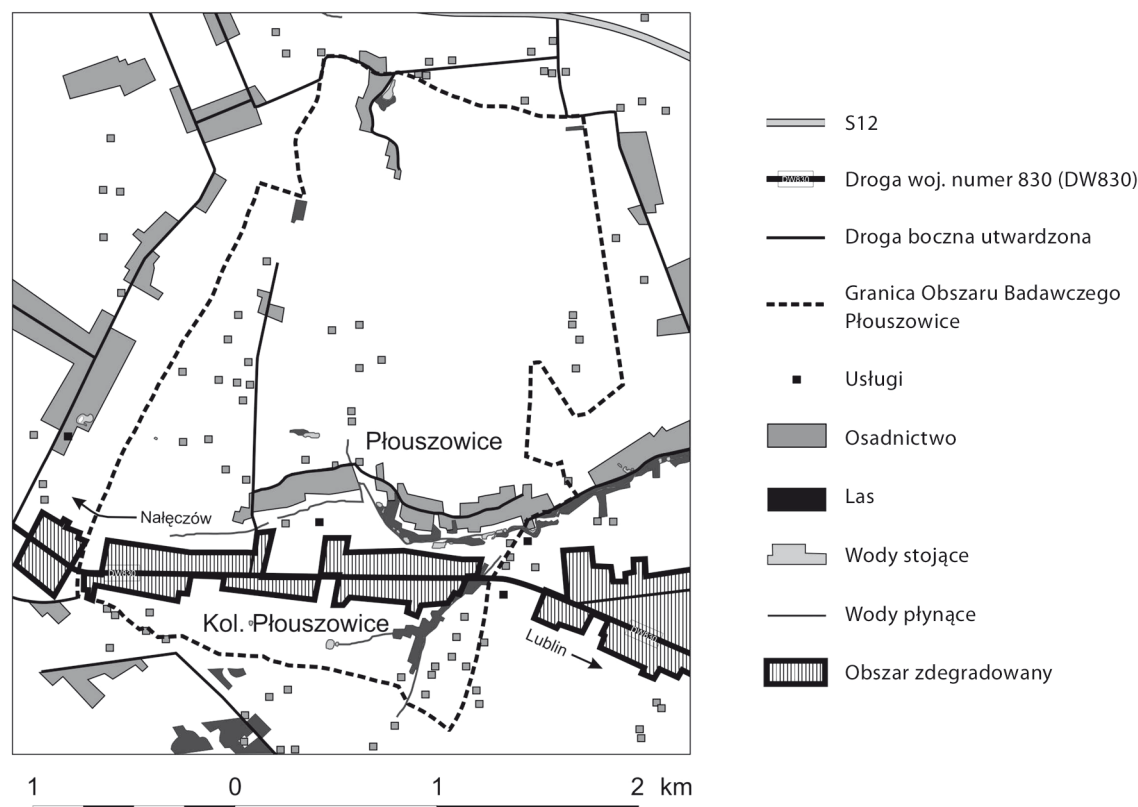
Na terenie OBP tradycyjne strefy funkcjonalne doskonale się uzupełniają. Dysonans w strukturze przestrzennej tego terenu wprowadza sąsiedztwo DW830. Przebieg tej trasy, jak i jej systematyczne obudowywanie budynkami zlokalizowanymi na działkach położonych po obu jej stronach, powoduje szereg niekorzystnych skutków. Należałoby wymienić następujące:

1. DW830 nie spełnia w pełni swojej funkcji (jako trasy przelotowej), gdyż prędkość na jej odcinku przebiegającym przez OBP została ograniczona do prędkości dopuszczalnej na terenach zabudowanych (50 km/godz.).
2. Na analizowanym odcinku zwiększone jest niebezpieczeństwo zaistnienia wypadków drogowych.
3. Atmosferę zanieczyszczają tu szkodliwe substancje, emitowane przez samochody poruszające się DW830.
4. Istotną uciążliwość stanowi też hałas, którego źródłem są wspomniane powyżej pojazdy.
5. W glebach obszarów sąsiadujących w wymienioną trasą następuje akumulowanie szkodliwych składników spalin, które emitowane są przez przejeżdżające DW830 pojazdy.
6. W glebach akumulują się tu także chlorki, których używa się zimą w celu zapewnienia przejeźdności DW830.
7. W efekcie dochodzi do fragmentacji zbiorowisk roślinnych oraz zakłócania procesów życiowych fauny.
8. Postępuje niszczenie harmonii krajobrazu.
9. Pogłębia się zakłócenie fizjonomii krajobrazu poprzez wprowadzenie ruchomych dominant (poruszające się samochody) dostrzegalnych w dzień, a szczególnie w nocy.

W ten sposób następuje stopniowa degradacja przestrzeni OBP (rys. 3 na nast. stronie). Proces niszczenia jakości przestrzeni na terenie OBP odbywa się stopniowo, poprzez jakby „odpadanie” podstref funkcjonalnych od spójnych i harmonijnych stref funkcjonalnych. Proces niszczenia jakości przestrzeni poprzez „odpadanie” podstref funkcjonalnych od spójnych i harmonijnych stref funkcjonalnych proponuję nazwać procesem korozji przestrzeni.

## Wnioski — podsumowanie (sformułowanie zaleceń planistycznych i projektowych)

W pracy przeanalizowano główne uwarunkowania współczesnego rozwoju zachodniej i centralnej części miejscowości Płouszowice, którą w niniejszym artykule nazwano Obszarem Badawczym



Rys. 3. Obszary zdegradowane Obszaru Badawczego Płuszwice

Płuszwice (OBP). Obejmuje on leżący w odległości około pięciu kilometrów na zachód od Lublina teren wsi Płuszwice i część zachodnią Kolonii Płuszwice.

Przeprowadzona analiza wskazała na silne uzależnienie rozwoju OBP od położenia w pobliżu Lublina, w granicach Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego oraz Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego. Zaznacza się również zależność od rozlokowania obszaru badawczego w pobliżu drogi wojewódzkiej numer 830 (DW830). Wywołało to negatywne skutki, niemożliwe do pokonania przez lokalną społeczność. Opuszczenie wyznaczonej przez czynniki geograficzne i historyczne ścieżki rozwojowej jest bardzo trudne, można nawet powiedzieć, że wręcz niemożliwe, gdyż początkowe, nieprzewidziane zdarzenia wywoływały procesy, które są bardzo trudne do zatrzymania i same się podtrzymują.

Obuchowski (1967) stwierdził, że osobnik X bez przedmiotu Y nie może normalnie funkcjonować, tj. uzyskać optymalnej sprawności w zachowaniu siebie i gatunku oraz w zapewnieniu własnego rozwoju. Stwierdzenie to dotyczy również przestrzeni i dowolnie wybranego jej wycinka, czyli mniejszego lub większego regionu. Przedmiot mający zapewnić normalne funkcjonowanie regionu powinien być prawidłowy, czyli musi posiadać wszystkie niezbędne części oraz powinien znajdować się we właściwym miejscu struktury danego regionu.

Przeprowadzona analiza funkcjonowania struktury przestrzennej OBP pozwala sformułować następujące wnioski:

1. Obszar Płuszwic Zachodnich, leżący na zachód od wytyczonej obwodnicy Lublina, zachował na przeważającej powierzchni charakter obszaru wiejskiego.
2. Obszar wiejski Płuszwic wypełniają wprawdzie obiekty o charakterze niezagrodowym, ale harmonizują one dobrze z zabudową rolniczą, stąd jakość struktury przestrzennej stref funkcjonalnych jest wysoka.
3. Najbardziej zauważalny element dysharmonijny stanowi otoczenie DW830 — jest to obszar w dużym stopniu zdegradowany.
4. Należy poprawić jakość otoczenia DW830.



Proces naprawy zdegradowanych obszarów powinien zostać zainicjowany przez władze samorządowe. Zalecenia planistyczne i projektowe odnośnie poprawy jakości otoczenia DW830, które mogłyby pomóc w opuszczeniu dotychczasowej ścieżki rozwojowej przez OBP, są następujące:

1. Należałoby wstrzymać wydawanie zezwoleń na zabudowę wokół DW830 w pasie o szerokości co najmniej 100 m.
2. Trzeba by wstrzymać wydawanie zezwoleń na modernizację i remonty obiektów wokół DW830 w pasie o szerokości co najmniej 100 m.
3. Należałoby zachęcać i nakłaniać mieszkańców otoczenia DW830, w pasie o szerokości co najmniej do 100 m, do przeprowadzki w inne miejsce, podejmując następujące działania:
  - nieograniczanie prędkości samochodów poruszających się DW830 i wprowadzenie prędkości dopuszczalnej 90 km/godz.
  - rezygnację z budowy nowej infrastruktury technicznej wokół DW830 w pasie o szerokości co najmniej 100 m.
4. Pożądanym byłoby przeprowadzanie scalania gruntów w celu poprawienia jakości krajobrazu OBP.
5. W dalszej perspektywie należałoby podjąć kolejne działania, to jest:
  - zamknięcie wyjazdów ze wspomnianych posesji na DW830,
  - zaplanowanie i wybudowanie ciągów komunikacyjnych równoległych do DW830, przebiegających na tyłach obecnie istniejących posesji.

Być może działania te nie spowodowałyby natychmiastowego opuszczenia domostw i odciążenia otoczenia DW830. Należy się jednak spodziewać, że kolejni inwestorzy nie zdecydowaliby się na zabudowywanie działek w otoczeniu dróg, które mają służyć szybkiemu przemieszczaniu się na dłuższych trasach pomiędzy ośrodkami miejskimi i bardziej oddalonymi regionami.

Efektami podjęcia opisanych powyżej działań mogłyby być istotne korzyści, w tym takie, jak:

- integracja przestrzenna i społeczna Obszaru Badawczego Płouszowice (OBP);
- poprawa ładu przestrzennego obszarów wiejskich Obszaru Badawczego Płouszowice (OBP);
- wyeksponowanie walorów charakterystycznych dla tego terenu;
- rewitalizacja Obszaru Badawczego Płouszowice (OBP);
- zwiększenie skali potencjalnych doznań estetycznych kierowców i pasażerów przemieszczających się pojazdami drogą wojewódzką numer 830 (DW830);
- prawdopodobne zmniejszenie agresji kierowców;
- skłonienie władz administracyjnych tej gminy, by wpłynęły na poprawę jakości planowania przestrzennego i zaproponowały (jeśli jest to możliwe) inne tereny, gdzie zainteresowane osoby mogłyby wybudować swoje domy.

Na koniec trzeba by podkreślić konieczność bezwzględnego przestrzegania zasady koncentracji (skupienia) zabudowy OBP, by uzyskanie wymienionych powyżej korzyści było możliwe. Wymiernym zyskiem finansowym stałoby się przy tym zmniejszenie kosztów budowy infrastruktury.

## Literatura

- BOSCHMA R.A., LAMBOUY J.G. (1999): *Evolutionary Economics and Economic Geography*. „Journal of Evolutionary Economics”, nr 9 (4), s. 411–429.
- BUCZEK K. (red.) (1962): *Zbiór dokumentów małopolskich. Cz. 1, Dokumenty z lat 1257–1420*. Materiały Komisji Nauk Historycznych, t. 5, Wrocław, Zakład Narodowy im. Ossolińskich. Wydawnictwo PAN.
- DAVID P. (2001): *Path Dependence, Its Critics and the Quest for “Historical Economics”*. [w:] P. Garrouste i S. Ioannides (red.): *Evolution and Path Dependence in Economic Ideas. Past and Present*, Cheltenham, UK; Northampton, MA, USA, Edward Elgar.
- GWOSDZ K. (2003): *Hierarchia i funkcje miejscowości konurbacji górnośląskiej jako wynik zależności od ścieżek rozwojowych*. Uniwersytet Jagielloński, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej, Kraków.
- ISAAC L.W. (1997): *Transforming Localities — Reflections on Time, Causality, and Narrative in Contemporary Historical Sociology*. „Historical Methods”, nr 30 (1), s. 4–12.
- KONDRACKI J. (1998): *Geografia regionalna Polski*. Warszawa, Wydawnictwo Naukowe PWN.

- MAHONEY J. (2000): *Path Dependence in Historical Sociology*. „Theory and Society”, nr 29 (4), s. 507–548.
- MASLOW A.H. (1990): *Motywacja i osobowość*. P. Sawicka (tłum.), Warszawa, „Pax”.
- NOWAKOWSKI M. (2013): *Sto lat planowania przestrzeni polskich miast (1910–2010)*. Warszawa, Oficyna Naukowa.
- OBUCHOWSKI K. (1967): *Psychologia dążeń ludzkich*. Warszawa, Państwowe Wydawnictwo Naukowe.
- PECIO A. (2007): *Prognoza zmian krajobrazu w strefie projektowanej obwodnicy Lublina* [maszynopis]. Lublin, Wydział Biologii i Nauk o Ziemi, Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie.
- SOCHACKA A. (2000): *Posiadłości Lewartów w Lubelskiem w średniowieczu*. [w:] A. Szymanek (red.): *Gospodarcza i kulturotwórcza rola Firlejów. Firlejowie w tradycji lokalnej. II Janowickie Spotkania Historyczne*, Janowiec, Towarzystwo Przyjaciół Janowca.
- STORPER M. (1995): *The Resurgence of Regional Economies, Ten Years Later. The Region as a Nexus of Untraded Interdependencies*. „European Urban and Regional Studies”, nr 2 (3), s. 191–221.
- URBAN J. (2008): *Prognoza zmian krajobrazowych na trasie planowanej drogowej obwodnicy Lublina na odcinku od węzła „Dąbrowica” do węzła „Lubartów”* [maszynopis]. Lublin, Wydział Biologii i Nauk o Ziemi, Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie.