

dr inż. arch. Rafał Blazy
Wydział Architektury
Politechnika Krakowska

PROBLEMY KOMUNIKACJI GMIN UZDROWISKOWYCH W REJONIE KARPACKIM

Euroregion Karpacki na terenie Polski jest obszarem o wyjątkowych walorach klimatycznych. Szczególnym atutem tego obszaru są wysokiej klasy walory środowiska przyrodniczego: urozmaicona rzeźba terenu, gęsta sieć rzek i potoków, duże kompleksy leśne i bogate zbiorowiska roślinne, bogate zasoby wód mineralnych, stosunkowo czysta woda i powietrze.

Na tym terenie znajdują się bogate w występujące wody mineralne uzdrowiska Iwonicz, Rymanów, Krynica Muszyna, Złockie, Żegiestów – Zdrój, Piwniczna. Źródła wód mineralnych posiadają także potencjalne miejscowości uzdrowiskowe Łomnica-Zdrój, Tylicz, Wierchomla, a także Głębokie, Szczawnik, Andrzejówka, Powroźnik.¹

Uwarunkowania historyczne

Historycznie układ tras komunikacyjnych przebiegających w poprzek Beskidu Niskiego powstał już w średniowieczu. W tym okresie ukształtowały się następujące trakty:

- z Krakowa przez Grybów, Przełęcz Tylicką do Bardejova, Preštova, Košyc, do Budapesztu,
- droga z Gorlic przez Konieczną, Bardejov do Preštova,
- szlak z Krosna przez Duklę, Humenne (w dolinie Jasiołki i Ondravy),
- droga Rymanów, Jaśliska, Czeremcha, Humanne (w dolinie Bełcza i Laboreca),
- droga z Sanoka przez Olchowiec, Šarbov, Medvedie (w dolinie Osławy i Osławicy oraz Vydrańki).

W XIX wieku wytyczono tylko jedną drogę:

- Jasło, Żmigród, Krempna, Ożenna, Bardiejov.

Na podstawie analizy archiwalnych materiałów kartograficznych dokonanej przez E. Węclawowicz-Bilską i J. Niemirowską, można stwierdzić, że na omawianym obszarze istniały 23 trasy prowadzone w poprzek gór. Szlaki te były zróżnicowane pod względem zasięgu terytorialnego – niektóre stanowiły ważne trasy połączeń europejskich inne służyły jedynie kontaktom pomiędzy wsiami położonymi po przeciwnej stronie gór.

W okresie PRL-u liczba połączeń międzynarodowych w omawianym regionie zmalała do jednego w Barwinku. Niemniej jednak historycznie ukształtowany układ dróg nadal istnieje, a jego odbudowa wymaga jedynie działań inwestycyjnych polegających na organizacji i realizacji przejść granicznych oraz działań zmierzających do podniesienia jakości i parametrów technicznych dróg.

¹ E. Węclawowicz – Bilską, J. Niemirowską: „Lecznictwo uzdrowiskowe i zasoby środowiska naturalnego doliny Popradu na tle zwiększania ruchu międzynarodowego”. Referat wygłoszony na międzynarodowej konferencji naukowej organizowanej przez IPMiR oraz PAN, Kraków październik 1996. Maszynopis.

Problem skomunikowania miejscowości uzdrowiskowych w rejonie Karpackim

Istniejące obecnie na tym obszarze szlaki komunikacyjne są bardzo zróżnicowane pod względem stanu technicznego. Służą one różnym celom od ścieżek pieszych, konnych i rowerowych, po kołowe drogi, trasy tranzytowe oraz przejścia graniczne o różnej klasie. Drogowym trasom komunikacyjnym towarzyszą najczęściej linie, magistrale oraz sieci i urządzenia energetyczne, gazowe, wodne, kanalizacyjne i telekomunikacyjne. Często w ich pobliżu bieżą linie kolejowe wraz z całą infrastrukturą techniczną. Najbliższe sąsiedztwo narażone jest na niekorzystne zmiany środowiska – skażenie gleby, roślin olejami oraz spalinami, występowanie nadmiernego hałasu.

Wydaje się, że intensywnie użytkowane, niewłaściwie zagospodarowane trasy komunikacji stwarzają istotne zagrożenie dla warunków leczniczych w miasteczkach uzdrowiskowych. Razem z zagrożeniami związanymi z funkcjonowaniem przemysłu stanowią najważniejszy problem degradacji środowiska tego obszaru.

Bardzo ważnym problemem jest brak autostrady w rejonach podgórskich, a równoległa do pasma Karpat droga tranzytowa nr 28 od Suchej Beskidzkiej, przez Rabkę, Limanową, Nowy Sącz, Gorlice, Jasło, Krosno, Sanok do Przemyśla nie jest w stanie dobrze obsłużyć całego 60 kilometrowego dość mocno zurbanizowanego pasma podgórskiego. Jednocześnie realizowane dość intensywnie w ostatnich 5 latach liczne przejścia graniczne z jednej strony stanowią rozwiązania pewnych problemów komunikacyjnych, a z drugiej stwarzają nowe, nadmierne zagrożenia komunikacyjne.

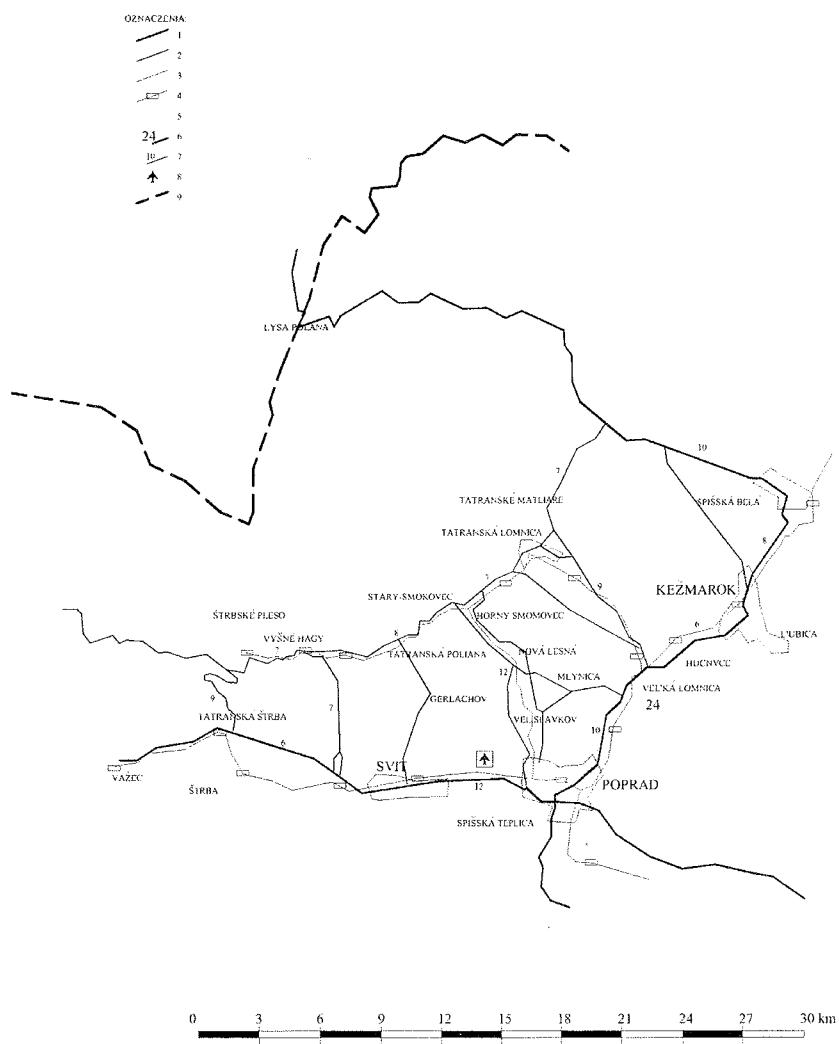
W dobie Wspólnoty Europejskiej korzystne może być wykorzystanie Słowackich dróg jako komunikacji alternatywnej dla ruchu regionalnego głównie w rejonie Beskidu Sądeckiego (dolina Popradu) i Beskidów Orawskich. Perspektywa coraz silniejszej integracji europejskiej pozwala także przypuszczać, że granica pomiędzy Polską, a Słowacją będzie się niejako „rozmywać”.

Po stronie słowackiej najlepiej skomunikowanym obszarem jest teren znajdujący się u podnóża Wysokich Tatr. Bardzo dobra sieć komunikacyjna tworzona jest przez dwie równoległe do siebie drogi na kierunku wschód- zachód. Odległość pomiędzy tymi drogami wynosi od 9 do 12 km. Są to droga nr 537 i droga nr 18 przechodząca w Popradzie w drogę 67. Układ ten wzbogaca (co 6 do 14 km) 11 dróg na kierunku północ – południe (m.in. drogi nr 538, 539, 534, 540 oraz 67). W ten sposób funkcjonuje niejako siatka komunikacyjna o wymiarach ok. 10 na 10 km.

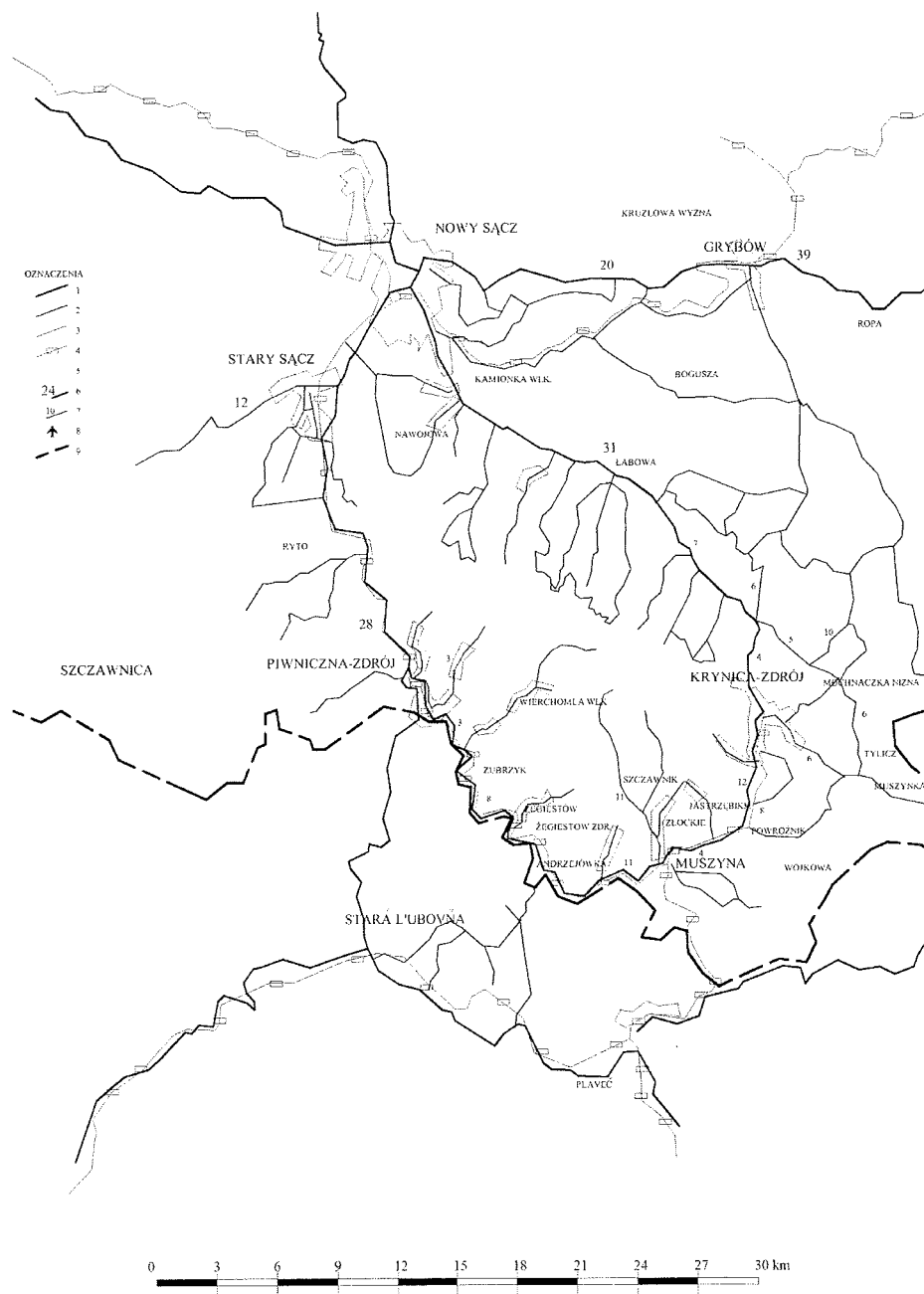
Dodatkowym atutem tego systemu są funkcjonujące równoległe do wspomnianych na początku dróg głównych (537 i 18) dwie linie kolejowe na kierunkach wschód – zachód połączone dwoma nitkami na kierunku północ południe (ryc.1).

Porównując ten układ z siatką dróg występujących w rejonie Beskidu Sądeckiego wyraźnie widać rysujące się różnice. Ogólna liczba dróg po stronie polskiej jest znacznie większa, lecz niezwykle chaotyczna i niespójna. Wyraźnie zarysowuje się nadmierna przewaga dróg na kierunku północ – południe. Najbardziej dokuczliwy wydaje się brak zdecydowanej hierarchii szlaków drogowych. Omawiany układ opiera się o funkcjonujące na zasadzie pętli drogi krajowe 75, 87 o 971 oraz znaczną ilość złych technicznie dróg lokalnych. Odległość pomiędzy poszczególnymi miejscowościami na tym szlaku wynoszą średnio 3-4 km, a występująca przy drodze zabudowa często łączy poszczególne miasteczka. Znajdujące się w Dolinie Popradu w niewielkich 3-4 kilometrowych odległościach stacje kolejowe ze względu na zbyt bliską pomiędzy nimi odległość wydają się układem nieefektywnym. Z kolei ważniejsze drogi tranzytowe w kierunku południowym znajdują się w odległości ok. 30 km, tworząc sieć dróg tranzytowych

o wymiarach ok. 30 x 60 km. Model ten jest zbyt duży, aby mógł w dobry sposób służyć mieszkańcom licznych miasteczek i wsi karpackich (ryc. 2).



Ryc. 1. Układ komunikacji w rejonie Tatr Wysokich na terenie Słowacji (Oznaczenia: 1 – drogi krajowe, 2 – drogi wojewódzkie i lokalne, 3 – linie kolejowe, 4 – stacje kolejowe, 5 – obszary zurbanizowane, 6 – odległości pomiędzy ważniejszymi miastami i drogami, 7 – odległości pomiędzy drogami lokalnymi, 8 – lotniska, 9 – granica państwa)



Ryc. 2. Układ komunikacji w rejonie Beskidu Sądeckiego
(Oznaczenia: 1 – drogi krajowe, 2 – drogi wojewódzkie i lokalne, 3 – linie kolejowe,
4 – stacje kolejowe, 5 – obszary zurbanizowane, 6 – odległości pomiędzy
ważniejszymi miastami i drogami, 7 – odległości pomiędzy drogami lokalnymi, 8 –
lotniska, 9 – granica państwa)

Problem przebiegu komunikacji w poszczególnych miejscowościach uzdrowiskowych

W poszczególnych miejscowościach uzdrowiskowych takich jak Szczawnica, Iwonicz Zdrój, Rymanów Zdrój, Żegiestów największe zagrożenia wynikają z przebiegu głównej drogi tranzytowej. Najczęściej układ zabudowy powstającego historycznie miasteczka

(a pierwotnie wsi) opierał się na jednej biegnącej środkiem drodze. Brak planowej przebudowy i doskonalenia tego modelu spowodował powstanie wielu nadmiernie rozciągniętych, ekstensywnie zabudowanych miasteczek o chaotycznej, zabudowie – sztucznie zagęszczonej w pobliżu drogi.

W układzie tym charakterystycznym jest także prostopadle usytuowanie wielu krótszych „ślepych dróg dojazdowych”, które w miarę oddalania się od drogi głównej znacznie się zawężają. Zjawisko to przestrzennie wyraża się przede wszystkim zwężaniem pasów jezdni, rezygnacją z chodników oraz znacznym obniżaniem się jakości nawierzchni.

Istotnym czynnikiem wpływającym na centralny przebieg głównych dróg w miejscowościach uzdrowiskowych jest topografia górskiego terenu tj. fakt, najłatwiejszego wytyczenia drogi dolinami górskimi. Obszary te są najczęściej zlewnią wód, korytami rzek, a także miejscami najłatwiejszego osadnictwa. Doliny te posiadają ograniczoną powierzchnię możliwą do zagospodarowania i zabudowy, która powinna być zarezerwowana dla rozwoju zabudowy miasteczka. Najbardziej optymalna ze względu na lokalizację realizacja ewentualnych obwodnic powyżej istniejącej zabudowy na zboczach górskich jest niezwykle pracochłonna i kosztowna. Jednak obserwując przykłady miast alpejskich wydaje się ona nieunikniona. Innym alternatywnym rozwiązaniem jest doprowadzenie do modelu dwóch biegnących obok siebie dróg o różnych klasach tak jak to miało miejsce na Słowacji pomiędzy Ružomberok’iem a Važ’cem gdzie autostrada D1 dubluje drogę nr E50 (18).

Miejscowości (miasteczka) o bardziej rozwiniętej tkance urbanistycznej mają większą możliwość rozładowywania ruchu poprzez rozwiniętą sieć dróg. Do takich miejscowości należą m.in. Krynica, Solec i Muszyna. Innym ważnym czynnikiem jest standard uzdrowiska im jest on wyższy, tym tendencja wystąpienia bardziej intensywnego ruchu samochodowego jest większa.

Modele rozwiązań problemów

Rozwiązania w poszczególnych miejscowościach uzdrowiskowych mogą być różne. Najbardziej optymalne jest wybudowanie obwodnic. Dotyczy to dużych miejscowości takich jak Krynica (np. obwodnica przez Powroźnik), Muszyna, czy wybudowana już częściowo obwodnica w Ustroniu.

W mniejszych miejscowościach można zastosować strategię rozpraszania ruchu na większą ilość „małych” – połączonych dróg lokalnych np. w Iwoniczu Zdroju, Tyliczu.² Innym podejściem może być stosowanie niewielkich „obejść” (bajpasów) miejsc najbardziej newralgicznych – na takim odcinku leży Złockie, oraz niewielki fragment Szczawnicy. Trzeba również zwrócić uwagę, na miejsca, które powinny być najprędzej rozładowywane komunikacyjnie (ich przepustowość powinna być najszybsza). W tych miejscach należy stosować najbardziej optymalne rozwiązania techniczne odpowiednie dla osiągnięcia tego celu.

Jednocześnie dobre jakościowo – szybkie drogi powinny przebiegać w pobliżu miejscowości uzdrowiskowych (dość blisko), są one bardzo istotne dla rozwoju tych miejscowości. Można stwierdzić, że bez odpowiedniej klasy dróg miejscowości te nie będą się mogły poprawnie rozwijać. Sama duża ilość przejeżdżających samochodów ciężarowych nie wpływa w żaden sposób na kondycję finansową gminy .Z punktu

² Warunkiem jest dobra jakość nawierzchni oraz występowanie przy drogach chodników (brak wyraźnej kolizji z pieszymi).

widzenia ekonomii korzystnym byłoby stosunkowo niedaleki przebieg autostrad płatnych, z których część dochodu mogła by zasilać budżet gmin.

W samym uzdrowisku układ komunikacji powinien niejako otaczać teren uzdrowiska, nie przecinając go, pozostawiając pewien bufor (najlepiej zielony) pomiędzy komunikacją, a zabudowaniami zdrojowymi. Jednak przy dość rozproszonych przestrzennie układach musi istnieć możliwość wewnętrznej komunikacji pomiędzy obiektami sanatoryjnymi.

Najbardziej niekorzystne jest rozdzielenie intensywną komunikacją tranzytową poszczególnych obiektów leczniczych.

W konkluzji należy stwierdzić, że dla poprawnego funkcjonowania komunikacji w Euroregionie Karpackim konieczne jest wykonanie dalszych badań i opracowanie modelu komunikacyjnego z wyraźnie określoną hierarchią dróg. Niezbędnym wydaje się wytrasowanie drogi, która w kierunku wschód-zachód przebiegałaby bliżej terenów podgórskich. Ponadto dużo większa ilość dróg na kierunku północ – południe powinna w zakresie technicznym odpowiadać drogom krajowym z odpowiednią dla tego typu dróg szerokością i nawierzchnią. Jeśli chodzi o poszczególne miejscowości to w pierwszej kolejności można zastosować proponowany model „obchodzenia” miejsc najbardziej newralgicznych – jednakże szczegółowe rozwiązania powinny wynikać z planów zagospodarowania przestrzennego poszczególnych gmin.

W dalszej perspektywie korzystnym może okazać się wykorzystanie dróg ekspresowych, autostrad po stronie słowackiej oraz przekształcenie części występujących na terenie Karpat lotnisk sportowych na niewielkie lotniska obsługujące ruch pasażerski w rejonie najbardziej uznanych uzdrowisk polskich takich jak Krynica, czy Iwonicz.³

Literatura

1. E. Węclawowicz – Bilka, J. Niemirowska, *Lecznictwo uzdrowiskowe i zasoby środowiska naturalnego doliny Popradu na tle zwiększania ruchu międzynarodowego*, referat wygłoszony na międzynarodowej konferencji naukowej organizowanej przez IPMiR oraz PAN, Kraków październik 1996. Maszynopis.
2. E. Węclawowicz – Bilka, J. Niemirowska, *Możliwości i ograniczenia w aktywizacji turystyczno wypoczynkowej pogranicza Polsko-Słowackiego w regionie Beskidu Niskiego* Teka Komisji Urbanistyki i Architektury, PAN – o w Krakowskie Tom XXVII, Kraków 1996, s. 97-109.
3. E. Węclawowicz – Bilka, *Historyczne założenia zdrojowisk w kształtowaniu współczesnych ośrodków lecznictwa balneologicznego w Polsce*, praca doktorska, promotor Prof. dr hab. inż. arch. Wanda Pencakowska, Kraków 1987.
4. W. Pencakowska, *Zrojowiska: kształtowanie struktury przestrzennej w koncepcji zespołów rekreacyjnych*, Zeszyty Naukowe Politechniki Krakowskiej, Politechnika Krakowska, Kraków 1978.

³ Współczesnym przykładem wykorzystania lotniska w podobny sposób może być leżący po stronie słowackiej Poprad.