

Wiesław SROCYŃSKI

Polska Akademia Nauk
Instytut Gospodarki Surowcami
Mineralnymi i Energią
Kraków, Polska
e-mail: wues@min-pan.krakow.pl

OBWODNICE DROGOWE W TRADYCYJNYM KRAJOBRAZIE WIEJSKIM OKOLIC TYLICZA

słowa kluczowe: obwodnice drogowe, ochrona tradycyjnego krajobrazu wiejskiego,
Łemkowszczyzna, polskie Karpaty Zachodnie

Streszczenie Przedstawiono konflikty krajobrazowe, przyrodnicze i przestrzenne związane z planami rozbudowy drogi krajowej nr 75 Krzyżówka-Tylicz do granicy państwa. Krajobraz jest typowy dla Beskidu Niskiego, z dużym udziałem terenów otwartych, głównie łąk porolnych i zarośli podlegających regeneracji po wysiedleniach w 1947 r. Uzasadnia to włączenie omawianego obszaru w 2007 r. do sieci Natura 2000. Zabytki kultury materialnej koncentrują się przy istniejącej drodze, pośród zabudowy.

Potencjalne warianty planowanego przedsięwzięcia to: rozbudowa drogi po istniejącym śladzie, zaprojektowanie obwodnic dla poszczególnych miejscowości, ponad linią zabudowy, skierowanie drogi krajowej nowym korytarzem poprzez partie grzbietowe z poprzecznymi dojazdami do miejscowości. Wszystkie wymienione warianty kolidują z postulatem zachowania trwałości tradycyjnych krajobrazów wiejskich.

WPROWADZENIE

Do wyznaczników zmian cywilizacyjnych należy dostępność komunikacyjna. Miejscowości położone przy uczęszczanych traktach zyskują na znaczeniu i rozwijają się lepiej od usytuowanych na uboczu. Jednak współczesne potrzeby przewozowe są niewspółmierne do wydolności istniejącej sieci drogowej. Nadmiernie wzrastają także uciążliwości związane z bliskością dróg. Radą na to może być budowa obwodnic. Niestety, ubocznym tego efektem są trwałe zmiany w tradycyjnym krajobrazie. Ma to szczególne znaczenie w przypadku widokowych dolin górskich.

Celem pracy jest przedstawienie planów, uwarunkowań i perspektyw zbudowania obwodnic: Mochnaczki Wyżnej i Niżnej, Tylicza oraz Muszynki – miejscowości

położonych przy drodze krajowej DK 75 Krzyżówka – granica państwa (odcinek przekwalifikowany z drogi powiatowej na drogę krajową od 1 stycznia 2006 r.)

Przedsięwzięcie planowane jest na terenach o dużych walorach przyrodniczych i krajobrazowych – w otulinie Popradzkiego Parku Krajobrazowego i w granicach Południowomałopolskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu. To jednocześnie obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 Beskid Niski i proponowany specjalny obszar ochrony siedlisk Ostoja Popradzka, a także obszar występowania wód mineralnych typu szczaw. Taka specyfika terenu każe postawić problem krajobrazu na naczelnym miejscu w całym procesie inwestycyjnym.

SPECYFIKACJA KRAJOBRAZU WIEJSKIEGO OKOLIC TYLICZA

Tylicz to dawne miasteczko lokowane w XIV w., które z czasem podupadło, zachowując jednak elementy dawnego układu urbanistycznego. Mochnaczka Wyżna i Niżna oraz Muszynka to wsie o charakterze łańcuchówek dolinnych, typowe dla omawianego terenu, lokowane na prawie wołoskim w XVI-XVII w., objęte wysiedleniami ludności łemkowskiej po II wojnie światowej. Wymienione miejscowości zawdzięczają swój rozwój położeniu przy historycznym szlaku na Węgry (kiedyś obejmujące dzisiejszą Słowację). Decydujący był walor położenia – łatwo dostępna Przełęcz Tylicka była preferowana dla pełnienia funkcji komunikacyjnych. Do pierwszego rozbioru tereny te wchodziły w skład tzw. *klucza muszyńskiego* należącego do biskupów krakowskich (Rychlewski, 2007). Po zbudowaniu linii kolejowej do Muszyny i Krynicy znalazły się na wiele dziesięcioleci z dala od tzw. "cywilizowanego świata". Przyczynił się do tego również nowy układ granic po I wojnie światowej.

Korytarz drogi Krzyżówka-Tylicz-granica państwa przebiega wzdłużnie przez dwie widokowe doliny (ryc. 1):

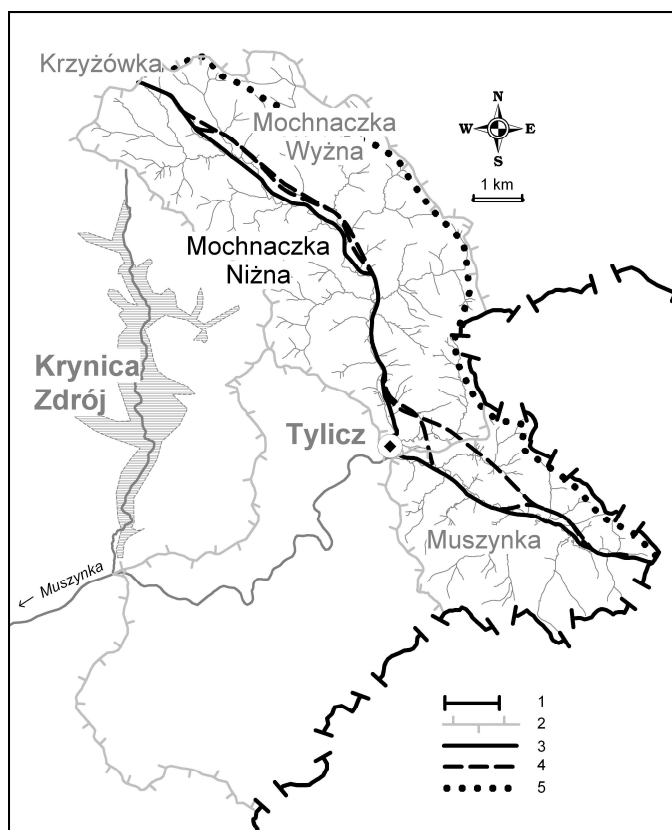
- potoku Mochnaczka (na odcinku Krzyżówka-Tylicz), z wsiami Mochnaczka Wyżna i Mochnaczka Niżna.
- górnej Muszynki (na odcinku Tylicz-granica państwa), z wsią Muszynka.

Te dwie doliny zbiegają się w Tyliczu, tworząc kotlinę, skąd odpływ wód odbywa się ku zachodowi, dziką przełomową doliną w kierunku Powroźnika i dalej do Popradu. Wiedzie tamtędy droga powiatowa Powroźnik-Tylicz (z odgałęzieniem do Krynicy przez Piszczelakówkę).

Przewidziany do rozbudowy odcinek DK 75 rozpoczyna się i kończy na górskich przełęczach. Przełęcz Huta (ok. 745 m n.p.m.) na północnym zachodzie stanowi zwornik rozdzielający główny masyw Beskidu Sądeckiego (z Jaworzyną Krynicką 1114 m n.p.m.) oraz grupę górską Huzarów (865 m n.p.m.), Szalonego (829 m n.p.m.) i G. Parkowej (719 m n.p.m.) nad Krynica od lokalnych grzbietów w rejonie Berestu i Piorunki. Przełęcz Tylicka (683 m n.p.m.) na południowym wschodzie to wydatne obniżenie w grzbiecie głównego wododziału karpackiego (i europejskiego) między

zlewiskami Bałtyku i Morza Czarnego. To umowna zachodnia granica Beskidu Niskiego.

Okolice Tylicza, Muszynki i Mochnaczk mają walory krajobrazowe i rekreacyjne niewiele ustępujące walorom Krynicy, mało jeszcze wykorzystane (Warszyńska, 1977, 2006). To potencjalne zaplecze dla Krynicy-Zdroju. Podstawę dla rozwoju funkcji uzdrowiskowych i turystycznych stanowią walory położenia geograficznego, specyficzne cechy lokalnego klimatu i występowanie złóż wód podziemnych o wysokim stopniu mineralizacji.



Ryc. 1. Warianty rozwoju sieci drogowej w okolicach Tylicza
1 – granica państwa i główny karpacki dział wodny, 2 – inne działy wodne, 3 – istniejąca droga DK 75, 4 – warianty obwodnic proponowane przez GDDKiA, 5 – wariant zaproponowany podczas konsultacji społecznych.

Źródło: opracowanie własne.

Fig. 1. Variants of road net development in the environs of Tylicz place

1 – border and main watershed of the Carpathians, 2 – other watersheds, 3 – existing trunk road no. 75, 4 – variants of ring roads proposed by the General Directorate for National Roads and Motorways, 5 – variant proposed during public consultations.

Source: own compilation.

DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA

Od XIX w. nowym samoistnym celem podróży stała się Krynica. Szybki rozwój uzdrowiska nastąpił po 1856 roku, dzięki działalności prof. Józefa Dietla, a już w 1889 r. Krynica uzyskała prawa miejskie. Z Nowym Sączem łączyły ją wówczas dwie drogi – krótsza doliną Kamienicy Nawojowskiej, przez Krzyżówkę oraz dłuższa doliną Popradu, przez Muszynę. W tym czasie wzdłuż doliny Popradu została

też zbudowana linia kolejowa przez Muszynę na Węgry (1876 r.). Lokalną linię z Muszyny do Krynicy doprowadzono w 1911 r.

Tylicz pozostawał na uboczu. Dojazd w tamte okolice był możliwy trzema drogami: (1) wprost z Krynicy przez Piszczelakówkę, serpentynami przez przełęcz między Huzarami (865 m n.p.m.) a Szalonem (829 m n.p.m.); (2) z Powroźnika, przełomową doliną Muszynki, (3) z Krzyżówki przez Mochnaczkę Wyżną i Niżną. Ta sieć drogowa była przez długie lata zaniedbywana, podobnie jak inne lokalne drogi w okolicy: Mochnaczka Wyżna-Czyrna, Mochnaczka Niżna-Izby oraz Krynica-Jakubik-Mochnaczka Niżna. Ziemia Tylicka stanowiła swoistą enklawę zamkniętą z jednej strony granicą państwa, a z drugiej trudno przejezdnymi odcinkami dróg lokalnych. Izolację pogłębiły wysiedlenia ludności łemkowskiej po II wojnie światowej i spadek zaludnienia.

Zmiany nastąpiły po otwarciu drogowego przejścia granicznego ze Słowacją na Przełęczy Tylickiej (683 m n.p.m.), początkowo tylko dla małego ruchu granicznego (od 20 września 1995 r.). Po przebudowaniu dojazdu od strony Słowacji, w lutym 2005 r. otwarto w tym samym miejscu ogólnodostępne przejście graniczne dla samochodów osobowych oraz ciężarowych o nośności do 7,5 tony. Z dniem 21 grudnia 2007 r. na mocy Układu z Schengen przejście zostało zlikwidowane (pozostały ograniczenia w ruchu pojazdów). Od 1 stycznia 2006 r. ciąg drogowy Krzyżówka-Tylicz-Muszynka-granica państwa uzyskał status drogi krajowej. Jednocześnie podjęto prace studialne zmierzające do rozbudowy drogi do standardu drogi głównej ruchu przyspieszonego (GP), z wybudowaniem obwodnic miejscowości.

WARIANTY ROZBUDOWY UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO

Plany rozbudowy układu komunikacyjnego Tylicza w kolejnych dokumentach planistycznych mało się od siebie różnią. Dokumentem najważniejszym, bo wciąż obowiązującym, pozostaje *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy uzdrowskiej Krynica* (1997). Podobne zapisy zawarte były w nieobowiązującym już miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego gminy. W latach 2000-2002 zostało opracowane studium możliwości dostosowania ciągu dróg powiatowych Krzyżówka-Tylicz-granica państwa i Powroźnik-Tylicz do stanu umożliwiającego przekwalifikowanie na drogę krajową w celu odciążenia miasta Krynicy. W latach 2006-2008 powstało studium rozbudowy i budowy drogi krajowej nr 75 na odcinku Krzyżówka-Tylicz-granica państwa.

Wariant po trasie istniejącej

Nowa droga miałaby przebiegać po śladzie dróg istniejących, dawniej lokalnych: Krzyżówka-Tylicz oraz Tylicz-Muszynka-granica państwa. To trasa przez centra miejscowości, pośród blisko położonej zabudowy.

Warianty nawiązujące do planów miejscowych

Studium uwarunkowań... (1997) przewiduje obwodnicę dla Mochnaczki Wyżnej i Niżnej oraz wspólną obwodnicę dla Tylicza i Muszynki (po wschodniej stronie miejscowości). Ta ostatnia miałaby przebiegać przez ustronnie położone siodło między górą Łan nad Muszynką (686 m n.p.m.) a granicą państwa. Kompromisowa modyfikacja tej koncepcji, lepsza dla krajobrazu i środowiska, zakłada zaprojektowanie osobnej obwodnicy wsi Muszynka, z jednoczesnym wykorzystaniem drogi istniejącej na odcinku Tylicz-Muszynka (z możliwością budowy odgałęzienia w stronę Powroźnika).

Spoleczne warianty alternatywne

W 2007 r. miał miejsce zorganizowany sprzeciw społeczny. Jego sygnatariusze negowali plany budowy obwodnic Mochnaczki, Tylicza i Muszynki, protestowali też przeciwko dopuszczeniu przez te miejscowości ruchu tranzytowego. Proponowane przebiegi DK 75 miałyby omijać centrum Krynicy od zachodu – przez Czarny Potok i Powroźnik. Z kolei w czasie bezpośrednich konsultacji z mieszkańcami Tylicza, Mochnaczki i Muszynki wskazywany był inny alternatywny wariant poprowadzenia drogi krajowej – od Krzyżówki grzbietami wzgórz przez okolice G. Rozdziele (789 m n.p.m.) i Piorun (743 m n.p.m.), pod Dzielcem (793 m n.p.m.) i dalej "halami" wzdłuż granicy.

Co dalej?

W programie inwestycyjnym GDDKiA, Oddział w Krakowie (Pletnia i in., 2007) rozbudowa DK 75 na odcinku Krzyżówka-Tylicz-granica państwa była planowana na lata 2012–2014. Wiadomo już, że te terminy nie będą dotrzymane. W świetle wykonanych ostatnio analiz i prac studialnych rozbudowa drogi do klasy GP nie jest obecnie niezbędna. Jest zatem możliwe, że przy kolejnym rangowaniu dróg publicznych w Polsce przedmiotowy odcinek DK 75 może utracić status drogi krajowej. Niezależnie, zamiar zbudowania obwodnic Mochnaczki Wyżnej i Niżnej, Tylicza oraz Mochnaczki wynika również z planowania miejscowego na szczeblu gminy. Jednak szanse na sfinansowanie takich inwestycji przez władze samorządowe należy ocenić jako nikłe. Zapewne zatem problem budowy obwodnic oddali się w czasie.

Należy oczekiwać, że w nowo sporządzanych miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zostanie utrzymana rezerwa terenu pod budowę obwodnic. Preferowane będą zapewne warianty "wschodnie", poprowadzone blisko zabudowy. Poszukiwanie alternatywnych lokalizacji na przeciwstokach nie rokuje obiektywnych korzyści (w tym krajobrazowych), a niewątpliwie pogłębi konflikty z ochroną przyrody.

Wypada tu przywołać dwie ważne, a dotąd nierozstrzygnięte kwestie. Po pierwsze, uzdrowisko Krynica pilnie potrzebuje obwodnicy. Taką rolę mógłby ewentualnie pełnić ciąg dróg Krzyżówka-Tylicz-Powroźnik. Po drugie, w bieżącym 2009 r. ma

rozpocząć się budowa kolejnego odcinka autostrady A4 w kierunku wschodnim, przez Brzesko do Tarnowa (rozpisane są przetargi, czas budowy planuje się na 2 lata). To z pewnością przyczyni się do wzrostu ruchu na odcinku drogi krajowej nr 75 Brzesko-Nowy Sącz, a stamtąd m.in. na Słowację. Można oczekiwać, że budowa nowej drogi na południe, o wyższych parametrach, stanie się wówczas koniecznością.

KRAJOBRAZOWE SKUTKI REALIZACJI PRZEDSIĘWZIĘCIA

Niezależnie od wybranego wariantu, rozbudowa DK 75 od Krzyżówki przez Tylicz do granicy państwa do parametrów drogi głównej ruchu przyspieszonego niewątpliwie przyczyni się do zmiany wizerunku izolowanych dolin górskich i położonych tam miejscowości, do niedawna oddalonych od cywilizacji. Nastąpi przewartościowanie tradycyjnego porządku polegającego na koncentracji osadnictwa i wszystkich funkcji z tym związanych w dnach dolin (przy ciekach wodnych), a mozaiki użytków rolnych – na okalających stokach. W wymiarze ogólnym (odległych panoram), najmniej ingerujący w krajobraz byłby zapewne wariant po trasie istniejącej. To jednocześnie wariant najbardziej destrukcyjny dla tradycyjnych wiejskich wnętrz krajobrazowych. W przypadku projektowania obwodnic stosunkowo najmniejszym złem wydaje się poprowadzenie ich bezpośrednio za zabudową. Funkcję łagodzącą powinna spełniać odpowiednio dobrana zieleni.

Przy rozbudowie dróg krajowych do nowoczesnych standardów zmiany krajobrazowe są nieuchronne i powinny być rozpatrywane w kategoriach "coś za coś". Ocena estetyczna zależy w dużej mierze od wrażliwości obserwatora i od jego przyzwyczajzeń. Przy ocenie tego konkretnego przedsięwzięcia nie można pominąć waloru położenia – Przełęcz Tylicka jest historycznie preferowana do pełnienia funkcji komunikacyjnych. Wypada również nadmienić, że podobnie wybitnymi walorami krajobrazu odznaczają się inne okoliczne doliny i przełęcze beskidzkie – od doliny Popradu na zachodzie po Magurski Park Narodowy na wschodzie (i dalej). Brak tam miejsc pozwalających bezkonfliktowo poprowadzić drogę o podwyższonym standardzie. I tak, na zachód o Tylicza wznosi się niedostępny masyw górsko-leśny Kraczonika (933 m n.p.m.), Zimnego (916 m n.p.m.) i Wysokiego Bereścia (894 m n.p.m.). Tereny położone dalej na wschód – rozdzielone kolejnymi przełęczami: Beskid n. Izbami (644 m n.p.m.), Przeł. Pułaskiego n. Bielicznem (743 m n.p.m.), Przeł. Wysowska (610 m n.p.m.), Przeł. Regetowska (646 m n.p.m.), Przeł. Dujawa n. Konieczną (556 m n.p.m.), Przeł. Beskid n. Grabem (593 m n.p.m., na terenie Magurskiego PN) – nie ustępują walorami krajobrazu tym z okolic Przełęczy Tylickiej. W powyższej sytuacji przeciwwskazania mają charakter względny.

LITERATURA

- Gajur J. 2006: Słońce zachodzi nad Łemkowszczyzną. Wyd. Arete II, Krosno.
- Józefko I. 2007: Tylicz i okolice – podróż do przeszłości. [w:] Materiały Konferencyjne XIII Sympozjum Współczesne Problemy Hydrogeologii, Przewodnik sesji terenowej (cz. 4), Kraków-Krynica.
- Pletnia S., Gola S., Łata K. 2007: Problemy związane z realizacją programu budowy dróg i autostrad na obszarze województwa małopolskiego. [w] XIX Sesja N-T pod hasłem „Polskie drogi – od pomysłu do pozwolenia na budowę”. SGP, GIG, SPKD, GDDKIA Oddział w Warszawie. Nowy Sącz, 14–16 czerwca 2007 r. [Online] http://www.sgp.geodezja.org.pl/Dokumenty/Nowy_Sacz/Referat_17.pdf
- Rychlewski P. 2007: Zarys dziejów klucza muszyńskiego do końca XVIII stulecia. [Online] http://www.nsi.pl/almanach/art-miejsca/zarys_dziejow_klucza_muszynskiego.htm (12.11.2007).
- Studium uwarunkowań i zagospodarowania przestrzennego Miasta i Gminy Krynica.* Uchwała nr XXXIV/254/97 Rady Gminy Uzdrawiskowej Krynica z dnia 27 sierpnia 1997 r.
- Warszyńska J. 1977: Ocena zasobów środowiska naturalnego dla potrzeb turystyki. Zesz.Nauk. UJ, Prace Geogr. 36, PWN, Warszawa-Kraków.
- Warszyńska J. (red.) 2006: Turystyka zrównoważona na obszarze Beskidów Zachodnich. Studium uwarunkowań i barier rozwoju. Wyd. IGSMiE PAN, Kraków.

SUMMARY

RING ROADS IN THE TRADITIONAL RURAL LANDSCAPE OF THE ENVIRONS OF TYLICZ PLACE

In the paper, landscape, nature and space conflicts connected with plans of a trunk road no. 75 Krzyżowka-Tylicz-border development are presented. Places situated near this route are distinguished by location value in the observational valley segments. The landscape is typical for the Low Beskids, with great participation of open spaces, mainly post-arable meadows (c.a. 49%). This is a secondary but harmonious landscape, on the land which was subjected to displace after World War II (1947). Boundaries between forest and non-forest communities are unsteady, with tendency to enlarge an area of wooded land. That mosaic of semi-natural agriculture and forest grounds is a valuable natural habitat. This was a good reason to include a discussed region to the European Ecological Natura 2000 Network in 2007. Monuments are concentrated near the existing road, among the buildings.

Potential variants of planned project are connected with: (1) road development after existing track, (2) making a project of ring roads for particular places, above line

of building development, (3) directing a trunk road by a new corridor through the mountain ridge parts, with lateral accesses to the places. All presented variants collide with postulate of conservation of traditional rural landscape durability.

Variant connects with existing track should be evaluated as destructive for local „landscape interiors“ and excessively arduous for people. Its advantages are protection of semi-natural, extensive arable land and distant observational exposures (panoramas watch from hills and ridges). Selection of that option does not guarantee a solution of communication problems in the longer perspective.

Variants with ring roads by-passing the building lands (in different combinations) can ensure a protection of country profile in the local scale and keep social bonds. Worsening of landscape beauty in the general scale is an unavoidable cost. It refers to the most multi-directional observational panoramas with surrounding mountain ranges. Selection of that option indicates a greater intervention into semi-natural systems (in the acceptable boundaries). Possibility of action division is a significant advantage of this variant selection.

Searching of new corridors for trunk road, some distance from places, does not predict a success, because of requirements of forest, habitat and species from Natura 2000 network protection. Intervention into landscape and nature systems can be in this situation the most meaningful. A possible tunnel building should be excluded on this area because of mineral water threat.