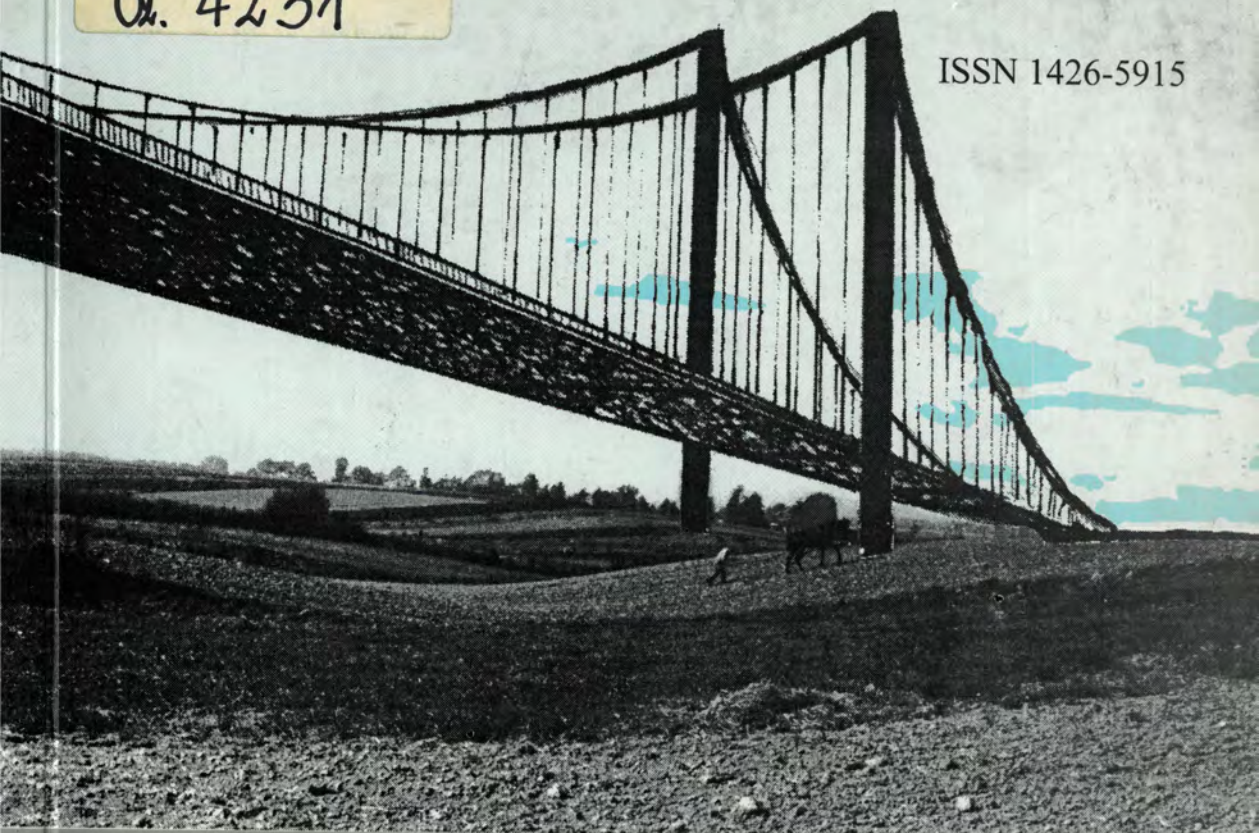


G. 4231

ISSN 1426-5915



**PRACE KOMISJI  
GEOGRAFII KOMUNIKACJI  
PTG**

pod redakcją  
**Teofila Lijewskiego i Jerzego Kitowskiego**  
**TOM I**

**WARSZAWA – RZESZÓW 1996**



**PRACE KOMISJI  
GEOGRAFII KOMUNIKACJI  
PTG**

**TOM I**



Komisja Geografii Komunikacji  
Polskiego Towarzystwa Geograficznego  
w Warszawie  
Wydział Ekonomiczny  
Filii Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej  
w Rzeszowie

**PRACE KOMISJI  
GEOGRAFII KOMUNIKACJI  
PTG**

pod redakcją  
**Teofila Lijewskiego i Jerzego Kitowskiego**

1

WARSZAWA - RZESZÓW 1996

REDAKCJA NAUKOWA

Teofil Lijewski  
Jerzy Kitowski

TLUMACZENIE NA JEZ. ANGIELSKI

Hanna Sztorc

REDAKCJA TECHNICZNA

Jadwiga Szczotka

ISSN 1426-5915

Wydanie publikacji dofinansowane przez Komitet Badań Naukowych

## WSTĘP

Idea powstania Komisji Geografii Komunikacji w Polskim Towarzystwie Geograficznym sięga 1992 roku. Wówczas, po wielu latach przerwy, zorganizowane zostało spotkanie naukowe geografów zajmujących się geografią transportu i łączności. Miało ono miejsce podczas konferencji na temat „Współczesne problemy geografii komunikacji”, której gospodarzem i organizatorem był Zakład Geografii Ekonomicznej Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie. Na konferencję zgłoszono 17 referatów omawiających wyniki badań prowadzonych w zakresie geografii komunikacji na przełomie lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych. Teksty referatów zostały opublikowane w osobnym tomie pt. „Współczesne problemy geografii komunikacji”, wydanym przez Zakład Geografii Ekonomicznej UMCS pod redakcją Krystyny Warakomskiej.

Z inicjatywy doc. dr hab. Krystyny Warakomskiej doszło wtedy do spotkania grona pracowników naukowych z kilku ośrodków akademickich, na którym postanowiono wystąpić do Zarządu Głównego PTG z wnioskiem o powołanie samodzielnej komisji, skupiającej zainteresowanych badaniami z zakresu geografii komunikacji. Zarząd Główny PTG wniosek zaakceptował i powołał Komisję Geografii Komunikacji Uchwałą nr 2 w dniu 22 X 1993, prosząc panią doc. Warakomską o ukonstytuowanie Komisji.

Nastąpiło to w Polańczyku w dniu 25 V 1994 r., podczas konferencji na temat „Problemy transformacji struktur regionalnych w procesie przechodzenia do gospodarki rynkowej”, zorganizowanej przez Wydział Ekonomiczny Filii UMCS w Rzeszowie i Sekcję Gospodarki Przestrzennej Komisji Nauk Ekonomicznych Oddziału PAN w Krakowie. W konferencji wzięła udział grupa geografów, która zebrała się na osobnej sesji. Wygłoszono 8 referatów, opublikowanych następnie w tomie materiałów konferencji pod powyższym tytułem jako Rozprawy i Monografie Wydziału Ekonomicznego nr 5, pod redakcją Jerzego Kitowskiego i Zbigniewa Ziolo.

Na sesji tej dokonano wyboru członków Komisji. Przewodniczącym Komisji został prof. dr hab. Teofil Lijewski z Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN w Warszawie, wiceprzewodniczącym prof. dr hab. Jerzy Kitowski z Filii UMCS w Rzeszowie, sekretarzem mgr Marcin Schiele z Uniwersytetu Łódzkiego, członkami: dr Józef Adamczyk z Uniwersytetu Gdańskiego, prof. dr hab. Stanisław Dziadek z Akademii Ekonomicznej w Katowicach, prof. dr hab. Tadeusz Hoff, emerytowany profesor UMCS, prof. dr hab. Maria Kozanecka z Wyższej Szkoły Pedagogicznej w Krakowie, dr Stanisław Koziarski z Instytutu Śląskiego w Opolu i prof. dr hab. Eugeniusz Mazur z Uniwersytetu Szczecińskiego. Uczestnicy zebrania postulowali odbywanie stałych, najlepiej dorocznych spotkań naukowych, które umożliwią ściślejszą integrację środowiska poprzez wymianę poglądów, doświadczeń, publikacji i wyników badań.

W celu uzyskania informacji o pracownikach naukowych prowadzących badania z zakresu geografii komunikacji latem 1994 r. rozesłano ankiety do osób znanych z publikacji oraz do dziekanów, dyrektorów instytutów i kierowników katedr geografii i innych jednostek badawczych o zbliżonym profilu. W ankiecie pytano o zainteresowania badawcze respondentów, aktualnie prowadzone prace oraz ważniejsze publikacje. Na 60 wysłanych ankiet otrzymano tylko 22 odpowiedzi. Po uzupełnieniu o osoby znane z publikacji sporządzono powielony biuletyn informacyjny o 25 pracownikach naukowych, który rozesłano zainteresowanym. W międzyczasie napłynęły uzupełnienia, dzięki czemu zamieszczony na dalszych stronach wykaz jest pełniejszy.

Drugie zebranie naukowe Komisji Geografii Komunikacji PTG odbyło się 17 V 1995 r. w Polańczyku w formie samodzielnej sesji w ramach międzynarodowej konferencji na temat „Przemiany struktur społeczno-gospodarczych obszarów przygranicznych”, współorganizowanej przez Wydział Ekonomiczny Filii UMCS w Rzeszowie, Sekcję Gospodarki Przestrzennej Komisji Nauk Ekonomicznych Oddziału PAN w Krakowie i Komisję Geografii Komunikacji PTG. Wygłoszono 11 referatów, które wywołały ożywioną dyskusję. Referaty złożone do druku zostały opublikowane w tomie pod powyższym tytułem jako nr 7 Rozpraw i Monografii Wydziału Ekonomicznego UMCS. Ze względu na objętość tomu (658 stron) i jego niewielki nakład referaty z zakresu geografii komunikacji ukazują się jeszcze raz jako pierwszy tom Prac Komisji Geografii Komunikacji PTG. Dzięki temu będą one szerzej dostępne, także dla osób, które nie uczestniczyły w powyższej konferencji.

Prof. J. Kitowski zaoferował pomoc w wydaniu kolejnego tomu, poświęconego problematyce geograficzno-transportowej. Komunikat o tym rozesłano do 30 osób, pozytywnie odpowiedziało 16 osób, deklarując tematy artykułów. Do 1 marca 1996 r. wpłynęło jednak tylko 9 artykułów, które



---

zostaną opublikowane w drugim tomie Prac Komisji Geografii Komunikacji PTG.

Obecnie badania nad problematyką przestrzenną transportu i łączności prowadzi wiele placówek naukowych w kraju, nie tylko geograficznych. Wiadomości o prowadzonych pracach, a nawet publikacjach wydawanych w małych nakładach, nie są łatwo dostępne, dlatego celowe jest stworzenie forum stałej wymiany idei i doświadczeń z tej dziedziny wiedzy. Taką rolę mają spełniać coroczne spotkania członków i sympatyków Komisji Geografii Komunikacji PTG.

*Teofil Lijewski*  
*Marcin Schiele*



TEOFIL LIJEWSKI

Instytut Geografii i Przestrzennego

Zagospodarowania PAN, Warszawa

## GRANICZNE LINIE KOLEJOWE W PRZESZŁOŚCI I W PERSPEKTYWIE

Temat granicznych linii kolejowych został tu podjęty z dwóch powodów. Po pierwsze, w bieżącym roku mija 150 lat od uruchomienia pierwszej polskiej kolei, wówczas nazwanej warszawsko-wiedeńską, jest więc okazja do retrospektywnego spojrzenia na historię kolei. Wprawdzie już w r. 1842 otwarto pierwszą kolej na Śląsku, ale była to kolej niemiecka, w odróżnieniu od warszawsko-wiedeńskiej, zaprojektowanej i zbudowanej przez Polaków.

Po drugie, wobec zatłoczenia drogowych przejść granicznych pożądanę staje się przeniesienie części ruchu na mało obciążone linie kolejowe. Kolej ma zresztą wiele zalet, nie docenianych lub nie zauważanych: zużywa mniej energii na wykonanie tej samej pracy przewozowej (w osobokilometrach lub tonokilometrach), nie powoduje zajęcia dodatkowej powierzchni, nie wymaga tylu zatrudnionych, co transport samochodowy (pociąg z trzyosobową obsługą może przewieźć ładunki 100 samochodów ciężarowych lub pasażerów kilkuset samochodów). Kolej jest bardziej bezpieczna, wreszcie — co należy szczególnie podkreślić — jest bardziej przyjazna środowisku, mniej zanieczyszczając powietrze i emitując mniej hałasu i wibracji.

Polska jest szczególnie predysponowana do korzystania z kolei, ponieważ ma rozbudowaną infrastrukturę kolejową, użytkowaną obecnie ekstensywnie. Pod względem długości linii kolejowych zajmuje 11 miejsce w świecie (przynajmniej statystycznie, bo część linii nie jest w ogóle wykorzystywana). Pod względem pracy przewozowej w tonokilometrach polskie koleje zajmowały w latach 80. szóste miejsce, po kolejach tak dużych państw, jak ZSRR, Stany Zjednoczone, Chiny, Kanada i Indie, a w przewozach osobowych mierzonych w osobokilometrach — siódme miejsce, po ZSRR, Japonii, Chinach, Indiach, Francji i Niemczech. Obecnie, po spadku wielkości przewozów do połowy, polskie koleje zajmują prawdopodobnie dalszą pozycję. Najwyżej plasują się

w zakresie elektryfikacji: w długości linii zelektryfikowanych zajmują szóste miejsce w świecie, po Rosji, RPA, Niemczech, Francji i Japonii.

Zwróćmy teraz uwagę na linie przygraniczne i ruch przez granice Polski. Trzeba tu przypomnieć, że większość współczesnych granic Polski została ustalona dopiero w r. 1945. Starsza jest tylko granica ze Słowacją, część granicy z Czechami (na Śląsku Cieszyńskim) i granica z Litwą na Suwalszczyźnie. Stara jest ponadto granica w Sudetach, ale do r. 1938 była to granica niemiecko-czeska, którą Polska przejęła. Większość obecnych granicznych linii kolejowych nie znajdowała się na pograniczu do roku 1945, leżały one w głębi terytoriów Niemiec i Polski. Graniczne, częściowo rozebrane lub nieczynne były inne linie kolejowe, znajdujące się teraz wewnątrz kraju.

To dziedzictwo historyczne sprawia, że przez współczesne granice Polski przechodziło wiele linii kolejowych, także lokalnych i wąskotorowych, a w 5 miastach nawet tramwajowe (Kostrzyn, Słubice, Gubin, Zgorzelec, Cieszyn). Ogółem obecne granice Polski przekraczały 72 linie normalnotorowe i 6 wąskotorowych. Podział tych linii według okresów budowy i odcinków granicy przedstawia tabela 1.

Tab. 1. Struktura czasowa i przestrzenna linii kolejowych przekraczających obecne granice Polski

Granica z	Daty budowy				
	do 1899	1900-1914	1915-1944	do 1945	ogółem
Niemcami	20	2	1	—	23
Czechami	14	6	—	—	20
Słowacją	3	1	—	—	4
Ukrainą	6	—	2	2	10
Białorusią	6	1	—	-	7
Litwą	1	—	—	—	1
Rosją	7	4	2	—	13
Ogółem	57	14	5	2	78

Źródło: Opracowanie własne.

Większość sieci kolejowej, w tym także obecnych linii granicznych, powstała już w XIX wieku. Do wybuchu I wojny światowej zbudowano 71 linii przekraczających obecne granice Polski, tj. 90% ich ogólnej liczby. Na ogół były to linie wewnętrzne Niemiec, Rosji i Austro-Węgier, zaprojektowane zgodnie z ówczesnymi potrzebami. Główne linie na zachodzie bieły w kierunku Berlina, na południu w kierunku Wiednia i Budapesztu, na wschodzie w kierunku Petersburga i Moskwy. Okazuje się to korzystne współcześnie, w dobie integracji europejskiej, chociaż nie odpowiada kierunkom przewozów wewnątrz krajowych.

Ciekawe, że nawet ówczesna granica niemiecko-austriacka w Sudetach i na Śląsku Cieszyńskim nie była przeszkodą dla budownictwa kolejowego. Na odcinku od Nysy Łużyckiej do Mysłowic granicę niemiecko-austriacką przekraczało 21 linii kolejowych, i to mimo jej górskiego przeważnie charakteru.

Barierą komunikacyjną była natomiast granica Rosji carskiej. Na długiej granicy ówczesnego Królestwa Polskiego z Niemcami zbudowano tylko 6 kolejowych przejść granicznych (Grajewo, Mława, Aleksandrów, Kalisz, Herby, Sosnowiec), przy czym dwa z nich (Kalisz, Herby) dopiero w XX wieku, zaś na granicy Królestwa z austriacką Galicją było tylko jedno przejście kolejowe linii warszawsko-wiedeńskiej w Maczkach (stacja Granica). Jak widać, obecne trudności komunikacyjne na naszej wschodniej granicy mają swoją tradycję.

Brak kolei przez granice okazał się zgubny dla samej armii carskiej podczas I wojny światowej, kiedy to podczas posuwania się w głąb Prus Wschodnich była odcięta od swojej sieci kolejowej. Walczące wojska, najpierw rosyjskie, a potem niemieckie i austriackie, zbudowały 5 kolejnych linii łączących dawne Królestwo Polskie z zaborami niemieckim i austriackim, przez Raczki, Chorzele, Sandomierz, Rozwadów i Bełżec. Nie ukończono rozpoczętej linii Śniadowo–Łomża–Kolno–Dłutowo.

Najważniejsze połączenia dawnych 3 zaborów (m.in. Warszawa–Poznań i Warszawa–Kraków) zostały zbudowane dopiero przez władze Polski międzywojennej. Większość inwestycji kolejowych tego okresu skupiła się w zaniedbanym pasie dawnego pogranicza między zaborami. Zostały natomiast zamknięte, a nawet rozebrane niektóre odcinki graniczne na drugorzędnych liniach kolejowych z Polski do Niemiec.

Nowy przebieg granic, ustalony ostatecznie w latach 1920–1922, wymagał uzupełnienia układów kolejowych, ponieważ granice odcinały wiele węzłów od zbiegających się w nich linii kolejowych, a w kilku wypadkach odcinały miasto od jego stacji kolejowej (Biskupiec Pomorski, Trzciel, Sulmierzyce). Po stronie niemieckiej zbudowano odcinki łączące oderwane od siebie linie, np. Brzeźno–Wierzchowo dla ominięcia Chojnic, Tworóg Brynek–Zabrze Mikulczyce dla obejścia Tarnowskich Gór, największą jednak inwestycją była budowa wielkiego węzła kolejowego w Zbąszynku wraz z nowym miastem, dla zastąpienia Zbąszynia, który pozostał w Polsce.

Doprowadzono ślepo zakończone linie lokalne do Biskupca Pomorskiego i Trzcienia, a ponadto przeprowadzono 3 linie wzdłuż granicy Polski, mogące mieć znaczenie wojskowe: Skwierzyna–Krzyż, Syców–Bukowa Śląska i Gołdap–Żytkiejmy. Ta ostatnia, rozebrana w r. 1945, miała bardzo atrakcyjny krajobrazowo przebieg, zostały po niej dwa olbrzymie, równoległe wia-

dukty kamienne nad głęboką doliną koło wsi Stańczyki. Należą one do najbardziej okazałych budowli kolejowych na terenie Polski.

Po stronie polskiej w celu ominięcia węzłów niemieckich zbudowano wiele krótszych odcinków kolei na Górnym Śląsku, np. objazd Bytomia, długą linię Kalety–Podzamcze i dojazd do Gdyni z ominięciem Wolnego Miasta Gdańska, początkowo ze stacji Kokoszki na drugorzędnej linii Gdańsk Wrzeszcz–Stara Piła, później nową trasą magistrali węglowej z Górnego Śląska.

Druga wojna światowa spowodowała kolejną zmianę granic i nowe kłopoty komunikacyjne. Odcięty granicą został najkrótszy dojazd na Suwalszczyznę przez Grodno i trzeba było zbudować nową linię z Sokółki. W przeciwnym rogu Polski nie było dojazdu do „worka żytawskiego” z kopalnią węgla brunatnego w Turosszowie, dochodziła tam tylko kolej z Niemiec. Konieczne było dobudowanie kilku łącznic, aby stworzyć dość skomplikowany dojazd do Bogatyni. Występuje tu zresztą ciekawy wypadek współużytkowania jednej linii kolejowej przez pociągi polskie i niemieckie. W samym narożniku polsko-niemiecko-czeskim przebiega przez terytorium Polski kolej z Żytawy w Niemczech do Liberca w Czechach, nie mająca połączenia z polską siecią kolejową.

W północno-zachodnim narożniku Polski, na wyspie Uznam, była podobna sytuacja. Do Świnoujścia dochodziła z 2 stron kolej niemiecka, nie było natomiast połączenia przez Świnę z siecią polską. Kolej tę w r. 1948 rozebrały wojska radzieckie, po wywiezieniu nią wszystkiego, co dało się zabrać z terenu wyspy jako „odszkodowanie wojenne”. Podobnie rozebrano pobliską kolej Stobno–Nowe Warpno, która dwukrotnie przecinała granicę polsko-niemiecką.

Również w czwartym, południowo-wschodnim narożniku Polski przebieg granicy państwowej przysporzył trudności, przecinając najkrótszy dojazd w Bieszczady. Dopiero po kilkunastu latach ustalono tu zasady tranzytu i polskie pociągi mogły przejeżdżać z Przemyśla do Krościenka przez terytorium Ukrainy. Ostatnio zresztą zaniechano tego tranzytu, otwierając w zamian normalne przejście graniczne w Krościenku.

Największą zmianą na pograniczu Polski, zwłaszcza północnym i zachodnim, był demontaż drugorzędnych linii kolejowych przez wojska sojusznicze. Spośród 76 linii przecinających do r. 1944 obecne granice Polski, rozebrano lub zamknięto 33 (43% połączeń). Najsilniej zredukowano sieć kolejową na pograniczu polsko-rosyjskim w dawnych Prusach Wschodnich, gdzie spośród 13 połączeń pozostawiono tylko 3, przy czym aż do r. 1922 na żadnym z nich nie było ruchu pasażerskiego. Na granicy polsko-niemieckiej zamknięto 11

połączeń, w tym wyżej wymienione. Na granicy polsko-czeskiej zamknięto 9 linii, ale niektóre z nich nie były już wcześniej eksploatowane.

Na pograniczu polsko-ukraińskim wystąpiło zjawisko odwrotne, zbudowano w r. 1949 nową linię z Hrebennego do Uhnowa, aby uzyskać połączenie z rejonem Sokala przyznanym początkowo Polsce. Jednak już w następnym roku dokonano zamiany terytoriów i Polska musiała oddać rejon Sokala w zamian za część Bieszczadów; w ten sposób świeżo zbudowana linia straciła rację bytu i została rozebrana. Jedyną poza tym nową linią transgraniczną, zbudowaną po r. 1945, jest szerokotorowa Linia Hutniczo-Siarkowa, otwarta w r. 1979. Do pewnego stopnia za nową można też uznać linię Trakiszki-Szesztokai, istniejącą wprawdzie od r. 1899, ale unieruchomioną po I wojnie światowej na skutek zatargu granicznego z Litwą.

Tab. 2. Linie kolejowe przekraczające obecne granice Polski i ruch pociągów pasażerskich na nich

Granica z	Linie kolejowe				Par pociągów pasażerskich	
	ogółem	czynne		zamknięte	1939 <sup>a</sup>	1994
		razem	z ruchem osobowym			
Niemcami	23	11	9 <sup>b</sup>	12	268	30 <sup>e</sup>
Czechami	20	10	8 <sup>c</sup>	10	72 <sup>d</sup>	30 <sup>e</sup>
Słowacją	4	3	2	1	9	12
Ukrainą	10	4	4	6	35	14
Białorusią	7	5	3	2	27	24
Litwą	1	1	1	–	–	4
Rosją	13	3	1	10	74	1
Ogółem	78	3	1	10	74	1

<sup>a</sup> Dla ówczesnych terenów niemieckich, rok 1937.

<sup>b</sup> W tym 3 linie z tranzytem niemieckim i niemiecko-czeskim.

<sup>c</sup> W tym 3 linie z tranzytem czeskim i czesko-niemieckim.

<sup>d</sup> Bez pociągów czechosłowackich, nie uwzględnionych w niemieckim rozkładzie jazdy.

<sup>e</sup> Bez pociągów tranzytowych sąsiednich państw.

Źródła: Rozkłady jazdy PKP z lat 1939 i 1994/1995; Deutsche Reichsbahn z r. 1937; opracowanie własne.

Obecnie czynnych jest 37 linii kolejowych przekraczających granice Polski, z czego najwięcej na granicy z Niemcami i Czechami (tab. 2). Z tej liczby 3 linie przez granicę niemiecką i 3 przez granicę czeską służą tranzytowym pociągom sąsiednich państw. Polska do przewozów międzynarodowych wykorzystuje 31 linii. Pociągi pasażerskie z Polski kursują na 22 liniach przez granicę. Nie wykorzystane są w tym celu niektóre linie czynne, z urzędami celnymi, gdzie wprowadzenie ruchu pasażerskiego nie przedstawiałoby większych trudności.

Możliwe jest także zwiększenie liczby czynnych przejść granicznych, ponieważ na niektórych zamkniętych liniach pozostawiono szyny. U uruchomienie dalszych linii przez granice jest więc problemem nie tyle technicznym, ale organizacyjnym i finansowym. Potrzebne jest przede wszystkim zapotrzebowanie transportowe, które może pojawić się po dalszym zwiększeniu ruchu międzynarodowego i wyczerpaniu zdolności przepustowej przejść drogowych.

Graniczne linie kolejowe są nierówno obciążone ruchem. Można wyróżnić linie o dużym znaczeniu międzynarodowym, o znaczeniu regionalnym dla sąsiadujących państw i o znaczeniu lokalnym. Na granicy zachodniej najważniejsza jest niewątpliwie linia z Warszawy przez Poznań i Kunowice do Berlina i dalej do zachodniej Europy. Jest to główny szlak wschód-zachód w europejskiej sieci kolejowej, priorytetowo modernizowany, aby umożliwić kursowanie pociągów pasażerskich z szybkością 160 km/h, a towarowych 120 km/h. Międzynarodowe pociągi pasażerskie z Polski i Rosji docierają tą linią do Berlina i Brukseli, z wagonami bezpośrednimi do Akwizgranu i Hoek van Holland. Jest to także główny szlak tranzytowy dla ładunków z Rosji i Białorusi, a nawet Japonii do Europy Zachodniej. W przyszłości wzdłuż trasy tej linii ma powstać pierwsza kolej szybka, typu TGV, z Berlina do Warszawy. W odróżnieniu od obecnej linii, nie ma ona pomijać Łodzi, lecz zbliżyć się do niej.

Nieco mniejsze znaczenie mają dwa pozostałe główne szlaki międzynarodowe na zachód: południowy ze Śląska do Saksonii i północny z Pomorza do Meklemburgii i Brandenburgii. Południowy szlak biegnie z Ukrainy przez Kraków, Katowice i Wrocław, a następnie rozgałęzia się w Legnicy na linie do Węglinca i Żagania. W Węglincu jest kolejne rozgałęzienie: przez Bielawę Dolną biegnie linia wyłącznie towarowa, przez Zgorzelec — pasażerska. Tędy kursują pociągi do Drezna, Lipska i Frankfurtu nad Menem. Przez Żagań-Zasieki jeżdżą już tylko pociągi lokalne, a połączenie Lubsko-Guben, najstarsze na pograniczu polsko-niemieckim, zamknięto całkowicie.

Na północy, ze Szczecina wybiegają dwie linie za granicę, jedna do Berlina, druga wzdłuż wybrzeża w kierunku Greifswaldu i Rostocku. Do Berlina kursują pociągi dalekobieżne z Gdyni, wzdłuż wybrzeża tylko regionalne o bliskim zasięgu. Linią o największym wzroście przewozów jest połączenie Gorzów Wielkopolski-Kostrzyn-Berlin. Aż do zjednoczenia Niemiec była to linia towarowa, wykorzystywana głównie przez Armię Radziecką, ponieważ jest to najkrótsze połączenie Niemiec z Kaliningradem. Dopiero po likwidacji radzieckiej bazy na niemieckim przedmieściu Kostrzyna uruchomiono tu pociągi osobowe, a potem także przejście drogowe. Obecnie jest to najruchliwsze, obok Kunowic, graniczne przejście kolejowe między Polską i Niem-



cami, w 1994/1995 kursowało tu 11 pociągów osobowych i 6 pociągów pospiesznych na dobę.

Na granicy wschodniej są również 3 główne szlaki kolejowe i 10 mniej ważnych, rzadziej używanych przejść granicznych. Najważniejszy jest szlak centralny, przez Terespol-Brześć do Mińska i Moskwy, będący przedłużeniem szlaku z zachodniej Europy przez Berlin i Warszawę. Tędy kursuje najwięcej pociągów międzynarodowych, głównie do Moskwy, Mińska i Kijowa, ale z wagonami także do Taszkontu, Saratowa, Charkowa, Symferopola i innych miast. Kilka polskich pociągów dojeżdża tylko do Brześcia, bez zmiany kół. Ogółem w 1994/1995 przekraczało tu granicę 31 pociągów pasażerskich na dobę, największa liczba spośród wszystkich polskich linii transgranicznych. Ta linia, poza masowym ruchem pasażerskim, służy także w największym stopniu przewozom drobnicy towarowej, m.in. kontenerów, nawet z Japonii. Dla obsługi tych przewozów zbudowano wielki węzeł przeładunkowy Małaszewicze, składający się z wielu oddalonych od siebie punktów przeładunkowych. W nawiązaniu do tego węzła powstaje Wolny Obszar Celny Małaszewicze.

Za drugi co do ważności można uznać szlak przez Białystok, Kuźnicę i Grodno do Wilna i Petersburga, z odgałęzieniami do Rygi i Tallina. Tędy kursują wagony bezpośrednie z Berlina do Petersburga, Wilna, Rygi i Tallina. Polskie pociągi kończą często bieg w Grodnie, dokąd dochodzi kolej normalnotorowa. Litwie zależało na bezpośrednim połączeniu kolejowym z Polską, bez tranzytu przez Białoruś, dlatego polski pociąg „Balti” jeździ drugorzędną linią z Sokółki przez Suwałki i Trakiszki do litewskiej stacji Szesztokai, gdzie kończy się tor normalny.

Trzeci co do ważności w ruchu pasażerskim, drugi w ruchu towarowym, a pierwszy pod względem wagi ładunków jest szlak południowy z Krakowa przez Przemyśl i Medykę do Lwowa. Wielki węzeł przeładunkowy Żurawica-Medyka obsługuje głównie przewozy ładunków masowych (rudę, węgiel). Stracił on na znaczeniu po uruchomieniu bezpośredniej linii szerokotorowej z Ukrainy do Huty „Katowice” (Linia Hutniczo-Siarkowa, w skrócie LHS), a także wskutek spadku produkcji i obrotów w handlu między Polską i Ukrainą. Stosunkowo mała jest liczba pociągów pasażerskich między Przemyślem i Lwowem, mimo że mogą kursować po torze szerokim bez zmiany kół. Jedyne pociągi dalekobieżne na tej linii docierają do Kijowa i Odessy. Możliwe, że na spadek frekwencji na tej linii wpłynęło uruchomienie pociągów Lwów-Zamość przez Hrubieszów.

Pośród pozostałych 10 kolejowych przejść granicznych na wschodzie 6 jest wykorzystywanych przez pociągi pasażerskie. Najsłabszy jest ruch z obwodem kałiningradzkim Rosji, mimo ożywionej wymiany handlowej w tej

relacji. Kursuje tylko jedna para pociągów Gdynia–Kaliningrad przez Braniewo. Dokonywana właśnie modernizacja przejścia granicznego w Głomnie na trasie Bartoszyce–Kaliningrad powinna pozwolić na uruchomienie także pociągów z Olsztyna i Warszawy.

Jedyna linia kolejowa na Litwę przez Trakiszki jest wykorzystywana przez 4 pary pociągów pasażerskich i niewiele towarowych. Tutaj nie ma możliwości wymiany podwozi, toteż wszystkie pociągi z Polski kończą bieg na stacji Szesztokai, gdzie następuje przesiadka, względnie przeładunek.

Białoruś dysponuje dwoma najruchliwszymi przejściami kolejowymi na wschodniej granicy Polski (Terespol–Brześć i Kuźnica–Grodno) oraz 3 dalszymi, spośród których dla ruchu pasażerskiego wykorzystywana jest linia Białystok–Czeremcha–Brześć. Na linii Hajnówka–Świsłocz kursują pociągi towarowe, ale rozważa się uruchomienie także pasażerskich. Linia Białystok–Wołkowysk została zamknięta również dla lokalnych pociągów po stronie polskiej.

Na granicy z Ukrainą czynne są 4 kolejowe przejścia graniczne z ruchem osobowym, a możliwe byłoby uruchomienie jeszcze trzech. Poza wymienioną już linią Przemysł–Lwów stosunkowo największym ruchem odznaczają się przejścia graniczne w Dorohusku i Hrubieszowie. Przez Dorohusk kursują obecnie wyłącznie pociągi z Chełma do Kowla i Kijowa, po torze szerokim, bez wymiany kół. Podobnie jest na Linii Hutniczo-Siarkowej w Hrubieszowie, którą jeżdżą pociągi z Zamościa, a jedna para nawet z Olkusza. W kierunku wschodnim pociągi z LHS docierają do Lwowa, Moskwy, Magnitogorska i Niokołajewa. Jest to więc dość ważna linia, niedostatecznie wykorzystywana po polskiej stronie. Linia ta była zresztą traktowana w Polsce jako mało potrzebna, narzucona przez Związek Radziecki w celach wojskowych. Tymczasem okazuje się przydatna nie tylko do przewozu rudy i węgla, a nawet mówi się o budowie jej odgałęzienia do Krakowa, do Huty im. Sendzimira. Według najdalej idących projektów należałoby ją przedłużyć do zachodniej granicy, aby stworzyć bezprzeładunkowy szlak z obszaru Unii Europejskiej do Rosji i na Daleki Wschód.

Nie wykorzystuje się przejść kolejowych do Rawy Ruskiej z Hrebennego i Werchraty, chociaż właśnie tędy prowadziłoby najkrótsze połączenie Warszawy z Lwowem. Również nie wykorzystana jest linia Przemysł–Chyrów od czasu zawieszenia przewozów tranzytowych z Przemysła w Bieszczady przez terytorium Ukrainy. Po zawieszeniu tego ruchu pogorszyła się dostępność Bieszczadów z centrum kraju. Uruchomione ostatnio pociągi pasażerskie na odcinku Krościenko–Chyrów mają znacznie tylko lokalne.

Połączenia kolejowe przez południową granicę Polski były kiedyś najsilniej oblegane, w epoce niskich cen biletów kolejowych, tanich wczasów

nad Morzem Czarnym i korzystnych transakcji handlowych w Budapeszcie. Obecnie wszystkie te motywy podróży odpadły i ruch na południe zmalał. Tym niemniej właśnie ostatnio otwarto 3 nowe trasy pociągów pasażerskich na południe: przez Mieroszów, Cieszyn i Zwardoń. Na tych liniach kursują pociągi lokalne, jedynie przez Zwardoń jeździ także pociąg pospieszny Kraków–Bratysława, na życzenie Słowaków, którzy nie chcą korzystać z tranzytu przez Czechy.

Najważniejsze są nadal 3 główne linie międzynarodowe: przez Zebrzydowice, Międzyzlesie i Muszynę. Prymat od niepamiętnych czasów dzierży przejście graniczne w Zebrzydowicach, które już w połowie XIX w. służyło kolei warszawsko-wiedeńskiej (wtedy nie było tu stacji granicznej, granica była w Maczkach). Według rozkładu jazdy z r. 1994/1995 przez Zebrzydowice kursowało 12 par pociągów na dobę, w tym pociąg Euro-City do Wiednia, dwa pociągi Inter-City do Pragi i Budapesztu oraz 3 nocne pociągi pospieszne do Pragi, Wiednia i Budapesztu. Nocny pociąg do Budapesztu prowadzi także wagony do Bratysławy. Nie ma już wagonów bezpośrednich do Rzymu, Belgradu, Sofii, Wary czy nad Adriatyk.

Przez Muszynę kursują, obok lokalnych, tylko dwie pary pociągów dalekobieżnych, z Krakowa do Budapesztu przez Miskolc oraz z Warszawy do Bukaresztu. Podobnie jest na przejściu w Międzyzlesiu, tu jedyne dwa pociągi dalekobieżne to Warszawa–Praga oraz „Baltic” z Gdyni, Szczecina i Świnoujścia do Pragi.

Granica południowa jest przykładem niedostatecznego wykorzystania atrakcyjnych tras kolejowych dla celów turystycznych. Zamknięto najwyższą położoną linię kolejową ze Szklarskiej Poręby do Tanvaldu, przekraczającą Sudety na wysokości 889 m n.p.m. (53 m wyżej niż stacja Zakopane). Podobny los spotkał pobliską, równie atrakcyjną linię z Mysłakowic do Kamiennej Góry, przecinającą Rudawy Janowickie. Nie ma ruchu osobowego na czynnych liniach kolejowych z Lubawki do Trutnova, z Głuchołazów do Jesenika (tu wystarczyłoby wykorzystać kursujące tranzytem przez Głuchołazy pociągi czeskie) czy wreszcie z Łupkowa na wschodnią Słowację. Rozebrano linie z Mirska przez Pobiedną do Frydlantu, z Kudowy Zdroju do Nachodu i z Nowego Targu na Orawę, chociaż każda z nich mogła być atrakcyjnym szlakiem turystycznym. Grozi nawet zamknięcie całej linii Zagórz–Łupków, jedynej prowadzącej w głąb gór na wschód od Krynicy.

Jaka może być przyszłość granicznych linii kolejowych? Obecny regres przewozów towarowych i osobowych oraz dążenie do ograniczenia wydatków przez likwidację linii deficytowych (a takich jest większość) nie nastroja optymistycznie. Jednocześnie przykład krajów najbardziej rozwiniętych, jak Niemcy, Francja czy Japonia pokazuje, że kolej ma szansę rozwoju. Szansą tą

jest między innymi żywiolowa motoryzacja, która prowadzi do zatłoczenia dróg i ulic i zmniejszenia przydatności samochodu. Do renesansu kolei mogą też przyczynić się restrykcje Unii Europejskiej i wysokie wymagania ekologiczne wobec samochodów, co wyeliminuje z przewozów międzynarodowych znaczną część naszego przestarzałego taboru samochodowego. Wreszcie należy liczyć na wzrost świadomości ekologicznej społeczeństwa i przemijanie fascynacji samochodem, w miarę jak ujawniać się będą negatywne skutki masowej motoryzacji.

Te tendencje mogą nie uratować niektórych drugorzędnych linii o bardziej lokalnym i regionalnym znaczeniu. Na pewno utrzymana i modernizowana będzie sieć głównych połączeń międzynarodowych, wykorzystywanych przez szybkie pociągi pasażerskie typu Inter-City i Euro-City. Pociągi towarowe powinny przejąć część przewozów samochodowych, między innymi przez rozwój transportu kombinowanego, tj. przewozów całych samochodów ciężarowych lub naczep na wagonach towarowych. Taki kierunek rozwoju obserwuje się w Niemczech, Austrii i Szwajcarii, gdzie zwalczą się intensywny ruch ciężarowy w trosce o ochronę środowiska oraz spokój mieszkańców i wczasowiczów. Być może potrzebne tu będą restrykcje administracyjne i wzrost opłat drogowych, skoro sami przewoźnicy samochodowi nie są skłonni do korzystania z kolei.

Lokalne linie kolejowe o atrakcyjnym krajobrazowo przebiegu powinny być utrzymane i chronione, a nawet uznane za zabytki techniki. Na ich utrzymanie mogłoby złożyć się opłaty za przewozy regularne i turystyczne, dochody z usług towarzyszących (gastronomia, noclegi, imprezy), ze sprzedaży wydawnictw (przewodniki, foldery, widokówki), dotacje z budżetów gmin i fundacji, wreszcie dochody z reklam. Można też liczyć na pracę społeczną miłośników kolei i dawnych jej pracowników. Odpowiednio propagowane, mogłyby takie linie kolejowe być atrakcjami turystycznymi, nawet w skali międzynarodowej (w krajach zachodnich są liczne towarzystwa hobbystów kolei, organizujące wycieczki szlakami dawnych kolei). Nie powinniśmy pochopnie likwidować dorobku 150 lat budownictwa kolejowego, które tak wydatnie przyczyniło się do rozwoju gospodarczego i udostępnienia komunikacyjnego kraju.

## Frontier Railway Lines in the Future and in the Perspective

### Summary

Poland is especially predestined to make use of the railway since it has a developed railway infrastructure which has been used rather little so far. On the other hand, the car roads get more and more crowded with the increasing car traffic. The roads of the frontier crossing points are particularly overloaded so it will be necessary to move a part of the traffic over to the railway.

The majority of the railway traffic was built in the times of partitions, when the Polish borders of nowadays were not existent, and when the railway lines crossing those borders were usually the inner routes of Germany, Russia and Austro-Hungary. Up to the time of the outbreak of World War I, 71 railway lines had been built which crossed over the present-day borders of Poland, while later on only 7 such lines were built. The changed borders after World War I called for a construction of additional lines which were to supplement the broken connections. The same happened after the next change of the borders in 1945. Then, 33 trans-frontier lines were either closed or taken down, mostly on the former German lands.

In 1994, there are 37 lines across the Polish borders, out of which 6 serve the transit of foreign trains, 31 are transport lines from and to Poland, including 22 for passenger transport. The most important crossing points are Kunowice-Frankfurt on the Odra on the western border, and Terespol-Brest on the eastern one. The track connecting those two points is the most important transit route between western Europe and Russia and even Far East as such it takes priority for modernization. In the future, a new fast traffic line, TGV is supposed to run along this route.

Other routes of importance run from Szczecin to Berlin, from Zgorzelec to Dresden, from Warsaw through Kuźnica to Vilnius and Petersburg, from Przemyśl to Lvov, from Katowice through Zebrzydowice to Vienna, Prague, Bratislava and Budapest, from Wrocław through Międzylesie to Prague. The poorest railway links are between Poland and Lithuania and with the Kaliningrad district of Russia.



TADEUSZ HOFF

Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej

Filia w Rzeszowie

## POZIOM ROZWOJU ŁĄCZNOŚCI W PRZYGRANICZNYCH WOJEWÓDZTWACH POŁUDNIOWO-WSCHODNICH NA TLE SYTUACJI W POLSCE

### 1. Uwagi wstępne

Celem opracowania jest kompleksowe przedstawienie poziomu zagospodarowania czterech województw: nowosądeckiego, krośnieńskiego, przemyskiego i zamojskiego w zakresie łączności na tle sytuacji w Polsce oraz w sąsiednich województwach nie przylegających do granic państwowych (krakowskim, tarnowskim, rzeszowskim i tarnobrzeskim). Chodzić będzie zatem o stwierdzenie, czy funkcje gospodarcze wynikające z położenia geograficznego badanych województw (pośredniczenie w kontaktach międzynarodowych), a także wspólne dla tego obszaru wybitne walory turystyczne i ich wykorzystanie, znajdują odzwierciedlenie w wyższym poziomie rozwoju środków i usług pocztowo-telekomunikacyjnych, których szczególne znaczenie w tym zakresie wydaje się bezsporne.

Odpowiedź na to pytanie wymaga porównania wielu podstawowych mierników i wskaźników statystycznych dotyczących najważniejszych gałęzi łączności oraz podstawowych dziedzin jej działalności, przy czym analizie poddane zostaną zarówno środki (baza materialna) tych gałęzi, jak również ich usługi. W celu bardziej precyzyjnego określenia różnic w poziomie rozwoju poszczególnych dziedzin we wszystkich badanych województwach, autor zastosował specjalne wskaźniki porównawcze, przyjmując za 1000 punktów średnią dla Polski wysokość każdego z rodzajów mierników

statystycznych, wykorzystanych do analizy. Temu samemu celowi służą lokaty — miejsca zajmowane przez każde z badanych województw pod względem wysokości danego miernika statystycznego wśród wszystkich 49 takich jednostek przestrzennych w Polsce lub w granicach rozpatrywanego obszaru.

Badania zostały oparte na danych Ministerstwa Łączności — głównie rocznikach: *Łączność — Przegląd Statystyczny*. Były prowadzone w dwóch aspektach: historycznym (chronologicznym) i przestrzennym. Analiza w pierwszym z nich powinna wykazać, czy i jakie zmiany zaszły w stopniu rozwoju łączności na badanym obszarze, w drugim natomiast — jak kształtowało się (w badanym okresie) i jak współcześnie przedstawia się zróżnicowanie przestrzenne zagospodarowania tego obszaru w zakresie poczty i telekomunikacji.

Ramy czasowe analizy określają: rok 1977 jako pierwszy — ze względu na wcześniej przeprowadzone przez autora pełne badania kompleksowe w skali kraju<sup>1</sup> oraz rok 1993 — jako ostatni, dla którego istnieją opublikowane dane statystyczne (w nielicznych wypadkach — z braku danych za r. 1993 autor posłużył się danymi wcześniejszymi). Rok 1977 można równocześnie uznać za ostatni przed rozpoczęciem się wielkiego kryzysu społeczno-ekonomicznego w Polsce, który doprowadził do upadku realnego socjalizmu i zmiany ustroju w r. 1989. W związku z tym wyeksponowano w analizie ostatnie 4 lata badanego okresu, jako początek procesu transformacji społeczno-gospodarczej, mający przełomowe znaczenie dla dalszego rozwoju kraju.

Analiza struktury przestrzennej łączności oraz interpretacja uzyskanych wyników musi być przeprowadzona z uwzględnieniem specyficznych warunków naturalnych i społeczno-ekonomicznych poszczególnych badanych województw; musi zatem wziąć pod uwagę nie tylko wspomniane podobieństwa (jest ich znacznie więcej — por. cz. 3) pomiędzy nimi, ale także istotne różnice przede wszystkim w poziomie rozwoju sił wytwórczych.

Niniejsza praca przedstawia w dużym skrócie wyniki przeprowadzonych badań, których zakres został wyżej nakreślony. Ograniczono także prezentację danych statystycznych do najważniejszych (zrezygnowano m.in. z przytoczenia danych dla innych lat badanego okresu, poza pierwszym i ostatnim, a także danych dotyczących województw sąsiadujących z badanymi i nie przylegających do granic państwa).

---

<sup>1</sup> Badania te dotyczą w dużym stopniu roku 1977. Ich wyniki zostały zaprezentowane w książce: T. Hoff *Geografia łączności Polski*. Wydawnictwo UMCS, Lublin-Rzeszów 1981.



## 2. Najważniejsze zmiany w poziomie rozwoju łączności badanego obszaru w latach 1977–1993

Najbardziej ogólny obraz zmian, jakie zaszły na badanym obszarze, daje przedstawienie przeciętnych wysokości poszczególnych mierników, łącznie dla wszystkich województw wchodzących w jego skład: nowosądeckiego, krośnieńskiego, przemyskiego i zamojskiego, w zestawieniu z odpowiednimi danymi dla Polski (średnie krajowe). Wskaźniki porównawcze (por. cz. 1) pozwalają stwierdzić, że poziom rozwoju łączności w tych województwach znacznie odbiegał i w dalszym ciągu odbiega od średniego krajowego (wyjątkiem jest gęstość placówek przeliczeniowych<sup>2</sup> na 10 tys. mieszkańców w r. 1977 — wskaźnik 1072) i oscyluje wokół wskaźnika 750–800 (tab. 1). Oznacza to, że na badanym obszarze ów ogólny poziom jest o 1/4 do 1/5 niższy niż średnio w Polsce. Różnice, jakie zaszły w tym zakresie w latach 1977–1993 są na ogół niewielkie i wyrażają się kilkunastoma lub kilkadziesiątoma punktami; tylko w jednym wypadku (ostatni element wykazany w tab. 1) wysokość wskaźnika porównawczego zmieniła się więcej niż o 200 punktów (20%).

Warto podkreślić, że w większości badanych elementów pogorszył się względny (w porównaniu z przeciętną sytuacją w całej Polsce) poziom zagospodarowania pocztowo-telekomunikacyjnego rozpatrywanego tu obszaru, co wyraża się obniżeniem wysokości wskaźników porównawczych. W największym stopniu dotyczy to placówek pocztowo-telekomunikacyjnych i usług łączności.

Spadła, w większym stopniu niż średnio w Polsce, zarówno liczba, jak i gęstość placówek. Szczególnie ważnym miernikiem jest liczba przeliczeniowych placówek obliczona w stosunku do liczby ludności (na 10 tys. mieszkańców) — najdokładniej oddaje on rzeczywistą jakość obsługi danego obszaru przez pocztę (w mniejszym stopniu przez telekomunikację). W rozpatrywanym okresie nastąpiło wyraźne obniżenie wysokości tego miernika w badanych województwach (z 47,2 w r. 1977 na 38,9 w r. 1993), co spowodowało

<sup>2</sup> Pojęcie placówek przeliczeniowych wprowadził autor w celu bardziej precyzyjnego określenia wielkości podstawowego elementu sieci łączności, jaki tworzą placówki pocztowo-telekomunikacyjne. Jednostki te (powszechnie stosowane w statystyce łączności) są nieporównywalne wobec ogromnego zróżnicowania ich wielkości i świadczonych usług — w skrajnych przypadkach duże placówki wykonują ponad 1000-krotnie większą pracę w porównaniu z najmniejszymi. Za przeliczeniową autor przyjął średniej wielkości placówkę pocztowo-telekomunikacyjną w najniższej grupie klasyfikacyjnej, obejmującej najmniejsze takie jednostki, nie będące urzędami p-t, tzn. oddziały, agencje, pośrednictwa i kioski (polska statystyka łączności umożliwia bardzo szczegółową klasyfikację placówek według ilości wykonanej pracy).

Tab. 1. Poziom rozwoju łączności w Polsce i w badanych województwach<sup>a</sup>  
w latach 1977 i 1993

Wyszczególnienie	POLSKA		Badane 4 województwa <sup>a</sup>			
	mierniki statystyczne				wskaźniki porównawcze (Polska= = 1000)	
	1977	1993	1977	1993	1977	1993
<u>Placówki poczt.-telekomun.</u>						
Średnia wielkość 1 plac. <sup>b</sup>	19,0	19,2	14,7	15,7	774	781
Gęstość placówek przeliczeniowych na 100 km <sup>2</sup>	49,1	48,4	39,3	36,9	800	762
Gęstość placówek przeliczeniowych na 10 tys. mieszkańców	44,0	39,3	47,2	38,9	1072	990
<u>Sieć telekomun. (abonenci)</u>						
Gęstość telefoniczna (na 100 mieszkańców)	8,39	11,47	4,78	7,59	570	662
Udział abonent. przyłącz. do central automat. w ogólnej liczbie abonentów telefonicznych (%)	87,8	92,0	69,5	74,3	792	808
Udział abonent. mieszk. i prywat. w ogólnej liczbie abonent. telef. (%)	61,5	77,5	51,5	75,9	837	979
Gęstość teleksowa (na 100 tys. mieszkańców)	49,8	92,1	33,5	59,8	673	649
Gęstość radiofoniczna (na 100 mieszkańców)	23,8	28,6	19,1	21,9	803	766
Gęstość telewizyjna (na 100 mieszkańców)	18,9	25,9	11,8	19,5	624	753
<u>Usługi łączności</u>						
Wartość usług łączności <sup>c</sup> na 1 mieszkańca	279,8	418,4	197,2	227,5	705	544
Udział usług telekomun. w ogólnej wartości usług łączności (%)	72,7	70,7	69,5	63,4	956	897
Telefoniczne rozmowy międzymiast. wychodzące na 100 mieszkańców	2209	4181	1217	2312	551	553
Udział rozmów w ruchu automat. w ogólnej liczbie telef. rozmów międzymiast. wychodzących (%)	77,7	93,8	50,8	84,2	654	898

<sup>a</sup> Województwa: nowosądeckie, krośnieńskie, przemyskie i zamojskie. <sup>b</sup> Liczba przeliczeniowych placówek p-t, przypadająca na 1 placówkę rzeczywistą. <sup>c</sup> Liczby bezwzględne dla obu lat są nieporównywalne — obliczone według cen bieżących.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Łączności.

pogorszenie także ich sytuacji względnej: podczas gdy w r. 1977 sytuacja ta była lepsza niż średnio w Polsce (wskaźnik porównawczy — 1072), to w r. 1993 gęstość placówek przeliczeniowych spadła poniżej poziomu ogólnokrajowego (wskaźnik — 990).

To samo można powiedzieć o usługach łączności: ich wartość na jednego mieszkańca w r. 1977 w porównaniu ze średnią dla Polski była niższa o niespełna 30% (wskaźnik 705), natomiast w r. 1993 spadła do 54% poziomu ogólnopolskiego. Inaczej mówiąc, w badanych województwach, mimo ożywionego ruchu turystycznego i kontaktów międzynarodowych, wartość usług poczty i telekomunikacji na jednego mieszkańca jest prawie 2-krotnie niższa niż średnio w Polsce. Wniosek ten potwierdzają dane dotyczące natężenia (częstotliwości) najważniejszego z ewidencjonowanych statystycznie rodzajów usług łączności: telefonicznych rozmów międzymiastowych (tzw. wychodzących — brane są pod uwagę tylko rozmowy inicjowane). Wprawdzie dystans badanych województw w stosunku do Polski jako całości nie uległ powiększeniu, to jednak na 100 mieszkańców przypadało i przypada tu o 45% mniej rozmów niż średnio w kraju (wskaźniki porównawcze na początek i koniec badanego okresu: odpowiednio 551 i 553).

Lepiej przedstawia się sytuacja względna rozpatrywanego obszaru w zakresie rozwoju sieci telekomunikacyjnej, a ściślej gęstości i jakości łączy abonenckich (abonentów). Na szczególne podkreślenie zasługuje względna poprawa sytuacji w najważniejszej gałęzi łączności — telefonii. W badanym 16-leciu nastąpił istotny wzrost gęstości telefonicznej (liczby abonentów w przeliczeniu na 100 mieszkańców), którego dynamika w czterech województwach przekroczyła przeciętne tempo telefonizacji w kraju (tab. 1), dzięki czemu wzrósł wskaźnik porównawczy (z 570 do 662). Mimo to ciągle jeszcze gęstość telefoniczna jest tutaj o ponad 1/3 niższa od średniej ogólnopolskiej. Negatywnie trzeba ocenić zmiany, jakie zaszły w gęstości teleksowej i radiofonicznej: w obu wypadkach nastąpiło pogorszenie sytuacji względnej (dynamika rozwojowa tych gałęzi na badanym obszarze nie dorównywała średniej ogólnopolskiej), natomiast poprawie uległa gęstość telewizyjna (patrz niżej).

Trzeba z uznaniem podkreślić pozytywne zmiany jakościowe i strukturalne w łączności, związane z postępowaniem technicznym, a także z przemianami społeczno-ekonomicznymi ostatnich lat.<sup>3</sup> Są to (por. tab. 1):

— wzrost udziału abonentów telefonicznych (telefonicznych łączy abonenckich) przyłączonych do central automatycznych w ogólnej liczbie abonentów (łączy abonenckich) telefonicznych (wskaźniki: 792 i 808);

<sup>3</sup> Bardziej szczegółowa analiza rozwoju łączności w okresie objętym badaniami wykazała, że najbardziej dynamiczne zmiany jakościowe w telekomunikacji na rozpatrywanym tu obszarze zaszły w latach 1989–1993. Wiąże się to niewątpliwie z wprowadzeniem gospodarki rynkowej i otwarciem Polski na Zachód oraz z dopływem stamtąd najnowocześniejszych urządzeń technicznych i technologii.

— wzrost udziału rozmów w ruchu automatycznym w ogólnej liczbie telefonicznych rozmów międzymiastowych, tzw. wychodzących (wskaźniki: 654 i 898);

— wzrost udziału abonentów mieszkaniowych i firm prywatnych w ogólnej liczbie abonentów telefonicznych (wskaźniki: 837 i 979), w związku z rozwojem gospodarki rynkowej;

— spadek udziału usług telekomunikacyjnych (na korzyść pocztowych) w ogólnej wartości usług łączności (wskaźniki: 956 i 897), w związku z rozwojem masowego ruchu turystycznego i uzdrowiskowego (tradycyjne kartki z pozdrowieniami dla rodziny i znajomych);

— bardzo dynamiczny wzrost gęstości telewizyjnej (liczby abonentów telewizji na 100 mieszkańców — odpowiednie dane dla badanego obszaru: 11,8 w r. 1977 i 19,5 w r. 1993), znacznie przewyższający średni krajowy (wskaźniki porównawcze: 624 i 753), co można uzasadnić postępowaniem technicznym — wprowadzeniem telewizji satelitarnej (anten umożliwiające bezpośredni odbiór programów z satelitów) i kablowej (w r. 1977 odbiór programów przy pomocy tzw. stacji retransmisyjnych na terenach górskich był bardzo utrudniony).

Mimo poprawy sytuacji w niektórych dziedzinach, ogólny względny poziom rozwoju łączności badanych województw w latach 1977–1993 nie uległ wzrostowi, a nawet nieznacznie się obniżył, stawiając te województwa w rzędzie najslabiej rozwiniętych w Polsce. Świadczy o tym przeprowadzona przez autora analiza w ujęciu rankingowym: zarówno na początku, jak i na końcu badanego okresu województwa te zajmowały podobne lokaty w skali kraju pod względem wysokości odpowiednich analizowanych mierników (por. tab. 1). Mieściły się one w grupie 12 najslabiej rozwiniętych pod tym względem województw w Polsce (lokaty 38–49).

Jeszcze wymowniejsze jest porównanie podstawowych parametrów ujętych w tab. 1 dla badanych województw z odpowiednimi danymi dla województw sąsiednich, nie przylegających jednak do granic państwa: krakowskiego, tarnowskiego, rzeszowskiego i tarnobrzeskiego. Jako całość wykazują one ok. półtorakrotnie wyższy poziom rozwoju łączności i wyraźną poprawę sytuacji: od poziomu porównywalnego ze średnim krajowym w r. 1977 do znacznie wyższego w r. 1993 (wskaźniki porównawcze oscylują wokół 1200). Dane te zdają się wskazywać na wyjątkowe upośledzenie badanego obszaru w zakresie środków i usług łączności, mających przecież podstawowe znaczenie dla kontaktów międzynarodowych i ruchu turystycznego. Trzeba jednak przyznać, że porównywanie obu wspomnianych grup województw ma ograniczoną wartość naukową, z powodu dużych różnic w poziomie rozwoju społeczno-ekonomicznego.

Wewnętrzne zróżnicowanie przestrzenne badanego obszaru (według województw) pod względem tempa zmian poziomu zagospodarowania pocztowo-telekomunikacyjnego jest stosunkowo niewielkie i dość nierównomierne — występują istotne różnice w wysokości wskaźników dynamiki dla poszczególnych elementów analizy. Ogólnie najwyższą dynamikę rozwojową łączności wykazały województwa: krośnieńskie i zamojskie, w pozostałych natomiast zaznaczył się względny spadek poziomu rozwoju poczty i telekomunikacji. Można to wytłumaczyć najwyższą dynamiką wzrostu ruchu turystycznego, idącą w parze z widocznym postępowaniem w ogólnym poziomie zagospodarowania. Ostatnie miejsce województwa nowosądeckiego można łatwo wyjaśnić wyższym poziomem gospodarczym, osiągniętym jeszcze przed r. 1977, zwłaszcza w zakresie zagospodarowania i obsługi ruchu turystycznego.

### **3. Współczesny poziom rozwoju łączności w badanych województwach**

Obszar badanych czterech województw wykazuje jako całość nierównomierny poziom rozwoju różnych dziedzin łączności, co najlepiej wykazać przez porównanie go z odpowiednimi danymi dla Polski. Najlepiej w świetle wskaźników porównawczych przedstawia się gęstość placówek pocztowo-telekomunikacyjnych (przeliczeniowych) na 10 tys. mieszkańców — w tym zakresie badany obszar nieznacznie tylko ustępuje Polsce (wskaźnik porównawczy — 990 w stosunku do średniej krajowej przyjętej za 1000). Natomiast największy dystans w porównaniu z sytuacją w kraju wykazuje wartość i natężenie (częstotliwość) usług łączności — są prawie 2-krotnie niższe (por. tab. 1). Pozycje środkowe zajmują mierniki określające względny poziom rozwoju sieci telekomunikacyjnej. Warto podkreślić, że w żadnym z rozpatrywanych elementów analizy badany obszar nie osiąga średniego poziomu ogólnopolskiego.

Wewnętrzne zróżnicowanie przestrzenne tego obszaru według województw jest stosunkowo niewielkie (tab. 2), co można wytłumaczyć tym, że mają wiele wspólnych cech — naturalnych i społeczno-ekonomicznych. Do najważniejszych należą: geograficzna zwartość i przygraniczne położenie tego obszaru w Polsce Południowo-Wschodniej, wybitne walory turystyczne (zarówno naturalne, jak i antropogeniczne), niewielka gęstość zaludnienia (wyjątek stanowi woj. nowosądeckie), niewysoki wskaźnik urbanizacji (30–40%), rozproszenie sieci osadniczej, brak dużych miast i aglomeracji (największe: 50–80 tys. mieszkańców), słabe uprzemysłowienie, niskowydajne rolnictwo, nastawione na hodowlę, rozwinięta gospodarka leśna,

ożywiony ruch turystyczny, bezpośrednie kontakty międzynarodowe (liczne przejścia graniczne).

Największe różnice pomiędzy badanymi województwami występują pod względem gęstości placówek pocztowo-telekomunikacyjnych, zwłaszcza przeliczeniowych (por. cz. 2), na 100 km<sup>2</sup>: skrajne dysproporcje pomiędzy naj słabiej wyposażonym w tym zakresie województwem zamojskim (22,7 placówek) a nowosądeckim, które zajmuje pierwszą lokatę wśród rozpatrywanych jednostek przestrzennych (45,7 placówek na 100 km<sup>2</sup>), wyrażają się w przybliżeniu stosunkiem liczb, jak 1 do 2. Nieco mniejsze różnice występują w zakresie średniej wielkości placówek p-t oraz natężenia telefonicznych rozmów międzymiastowych (skrajne różnice pomiędzy województwem przemyskim a zamojskim — stosunek liczb, jak 1 do 1,6). Jak wynika z przytoczonych danych (tab. 2), pozostałe elementy badań nie wykazują większego różnicowania przestrzennego.

Bliższą analizę wspomnianych różnic i ocenę ogólnego poziomu rozwoju łączności w poszczególnych badanych województwach umożliwia określenie lokat — miejsc, jakie zajmuje każde z nich pod względem wysokości wszystkich analizowanych mierników i wskaźników statystycznych. Zrezygnowano z wprowadzenia wag statystycznych — uznano wszystkie elementy za jednako ważne. Suma lokat (w nawiasach) i kolejność województw pod względem ogólnego stopnia rozwoju łączności jest następująca: 1 — krośnieńskie (28), 2 — zamojskie (30), 3 — nowosądeckie (31) i 4 — przemyskie (41).

Niewielkie różnice punktowe pomiędzy badanymi województwami, a zwłaszcza krośnieńskim, zamojskim i nowosądeckim, są potwierdzeniem wcześniejszej wysnutych wniosków na ten temat. Nieco większe odchylenie od średniego poziomu wymienionych trzech województw wykazuje woj. przemyskie (o ponad 10 punktów), co można uzasadnić przede wszystkim najniższym (na badanym obszarze) względnym stopniem ogólnego zagospodarowania (m.in. najniższym uprzemysłowieniem) oraz najniższym natężeniem ruchu turystycznego (bez tranzytu).

#### 4. Próba syntezy i oceny

1. Obszar badanych czterech województw w okresie objętym analizą wykazał rozwój wszystkich dziedzin łączności, z wyjątkiem placówek pocztowo-telekomunikacyjnych, jednak jego dynamika była na ogół niższa niż średnio w Polsce. W rezultacie nastąpiło obniżenie względnego poziomu zagospodarowania w tym zakresie.

Tab. 2. Poziom rozwoju łączności badanych województw w r. 1993<sup>a</sup>

Wyszczególnienie	Województwa			
	nowosą- deckie	kroś- nieńskie	przemy- skie	zamoj- skie
<u>Placówki pocztowo-telekomunikacyjne</u>				
Gęstość placówek przeliczeniowych na 100 km <sup>2</sup>	45,7	45,6	37,3	22,7
Gęstość placówek przeliczeniowych na 10 tys. mieszkańców	34,1	51,6	40,1	32,1
Średnia wielkość 1 placówki p-t	14,4	19,3	16,2	10,9
<u>Sieć telekomunikacyjna (abonenci)</u>				
Gęstość telefoniczna (na 100 mieszk.)	8,06	7,31	6,48	8,11
Udział abonentów przyłączonych do central automatycz. w ogólnej liczbie abonentów telefonicznych (%)	78,7	75,3	67,5	77,7
Udział abonentów mieszkaniowych i sektora prywatnego w ogólnej liczbie abonentów telefonicznych (%)	76,7	76,5	69,1	78,5
Gęstość telefoniczna (na 100 tys. mieszk.)	50,9	77,0	60,1	45,0
Gęstość radiofoniczna (na 100 mieszk.)	21,2	21,2	21,0	24,5
Gęstość telewizyjna (na 100 mieszk.)	18,2	18,8	19,7	21,8
<u>Usługi łączności</u>				
Wartość usług łączności na 1 mieszkańca (w tys. złotych)	250,3	235,6	202,5	206,9
Udział usług telekomunikacyjnych w ogólnej wartości usług łączności (%)	64,0	64,9	60,6	63,0
Telefoniczne rozmowy międzymiastowe wychodzące na 100 mieszkańców	2143	2622	1726	2734
Udział rozmów w ruchu automatycznym w ogólnej liczbie telefonicznych rozmów międzymiast. wychodzących (%)	83,4	83,8	84,5	85,8

<sup>a</sup> Z braku danych za r. 1993 wykorzystano dane za lata wcześniejsze.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Łączności.

2. W ostatnich latach badanego okresu (1989–1993), w związku z rozpoczęciem procesu transformacji społeczno-ekonomicznej, nastąpiły nieznaczne pozytywne zmiany jakościowe i strukturalne (także względne – w porównaniu z sytuacją w kraju), głównie w zakresie automatyzacji sieci i usług telekomunikacyjnych, wzrostu udziału abonentów mieszkaniowych i firm prywatnych w ogólnej liczbie rozmów telefonicznych (prywatyzacja i rozwój gospodarki rynkowej), zwiększenia gęstości telewizyjnej (wprowadzenie telewizji satelitarnej i kablowej umożliwiło pokonanie trudności wynikających z górzystego charakteru analizowanego obszaru) i zwiększenia udziału usług pocztowych w ogólnej wartości usług łączności (rozwój ruchu turystycznego).

3. Współczesny (1993 r.) poziom rozwoju łączności na badanym obszarze pod żadnym względem nie dorównuje średniemu ogólnopolskiemu — jest od niego niższy o 20-30% (w wypadku usług pocztowo-telekomunikacyjnych — nawet o ok. 45%). O wyjątkowym upośledzeniu tego obszaru świadczy także analiza rankingowa (badane województwa pod względem stopnia rozwoju łączności mieszczą się w grupie 12 najsłabiej zagospodarowanych jednostek przestrzennych tego rodzaju w Polsce), a także porównanie tego obszaru z grupą sąsiednich województw nie przylegających do granicy państwa (reprezentują przeciętnie półtorakrotnie wyższy poziom).

4. Wewnętrzne zróżnicowane przestrzenne (według województw) współczesnego poziomu rozwoju łączności jest stosunkowo niewielkie, co uzasadniają liczne wspólne cechy naturalne i społeczno-ekonomiczne tego obszaru (por. cz. 3). Wyraźnie niższy poziom w porównaniu z pozostałymi województwami (o ponad 10 punktów rankingowych) wykazuje woj. przemyskie, w związku z najniższym względnym stopniem ogólnego zagospodarowania.

5. Przytoczone w niniejszej pracy wyniki badań stoją w rażącej sprzeczności z potrzebami omawianego obszaru, zwłaszcza wynikającymi z przygranicznego położenia geograficznego (pośredniczenie w kontaktach międzynarodowych) i rozwiniętego ruchu turystycznego, które wymagają szczególnie sprawnej komunikacji, w tym także łączności. Niedorozwój łączności stanowi również barierę w procesie zachodzących przemian ustrojowych, głównie prywatyzacji (dobrze rozwinięta łączność jest warunkiem napływu kapitału zagranicznego) i rekonstrukcji gospodarki.

6. Przewidywany dalszy rozwój ekonomiczny badanego obszaru, oparty na jego dominujących funkcjach (por. p. 5), wymagać będzie w pierwszej kolejności bardziej równomiernego rozmieszczenia placówek pocztowo-telekomunikacyjnych (zwiększenia ich liczby przede wszystkim w woj. nowosądeckim i zamojskim), zwiększenia gęstości teleksowej i radiofonicznej oraz umożliwienia lepszego dostępu do usług pocztowych i telekomunikacyjnych na terenach wzmoczonego ruchu turystycznego.

## **The Level of Development of Communications in the South-Eastern Frontier Provinces in Relation to the Situation in Poland**

### **Summary**

The paper presents the results of the studies on the level of development of all the communications (post and telecommunications together with radiotelephony and television) in four provinces: Nowy Sącz, Krosno, Przemyśl and Zamość in the period of



1977–1993. Those studies were conducted in two aspects: the historical and spatial ones. The author's intention was to provide a precise comparison of the level of development of communications in the examined areas with the average Polish level, and with the level of the neighbouring provinces which do not adjoin the state's border. The studies made use of a system of special measurers and statistical indexes which were next subjected to standardization. Besides, a ranking analysis was carried out both in the scale of the country and a given area.

The most important results of the studies include the following:

1. The area of the studied provinces (frontier ones) showed the development of all the spheres of communications, with an exception of postal-telecommunication offices, but its dynamics was lower than the average in Poland. This resulted in the lowering of the relative level of management in this respect.

2. In the last years of the examined period (1989–1993), one observed slight positive qualitative and structural changes (also the relative ones — in comparison with the situation in the country) in connection with the beginnings of the socio-economic transformation.

3. The present (1993) level of the development of communications in the discussed frontier area does not equal the average national level — it is lower by 20–30% (and even by about 45% in the case of postal-telecommunication services). This area shows even greater backwardness as compared to the group of the neighbouring provinces which do not adjoin the state's border (these represent about 1.5 higher level).

4. The inner spatial differentiation (according to the provinces) of the present level of the development of communications on the examined area is relatively small, which is justified by numerous common natural and socio-economic characteristics. A clearly lower level is shown by the Przemyśl district, which is related to the relatively lowest degree of general management.

5. The results cited in the paper stand in striking opposition to the needs of the discussed area, especially following from the frontier geographical position and developed touristic traffic, which require efficient communications. The latter's under-development constitutes a barrier in the process of political changes.

6. The anticipated further economic growth of the discussed area will require first of all more uniform distribution of postal-telecommunication offices (increase of their number, especially in the Nowy Sącz and Zamość provinces), greater density of telexes and radiophony and better availability of postal and telecommunication services on the areas of increased touristic traffic.



ARTUR CHMAJ  
PIOTR SZYMOŃCZYK  
Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej  
Filia w Rzeszowie

## O WYBRANYCH ASPEKTACH RUCHU TRANSGRANICZNEGO W R. 1994

### 1. Skala i struktura ruchu granicznego

Od początku lat 90. obserwuje się niespotykane dotąd natężenie ruchu granicznego na wszystkich granicach Polski. Zjawisko to niewątpliwie jest pochodną zmian polityczno-społecznych, jakie zaszły w naszym kraju oraz w krajach sąsiednich w ostatnich latach.

W ciągu pięciu lat, od roku 1990 do roku 1994, notuje się ciągły wzrost liczby osób przekraczających granice, i to zarówno cudzoziemców przyjeżdżających do Polski jak i Polaków wyjeżdżających za granicę. We wspomnianym okresie liczba przekroczeń granicy zwiększyła się prawie trzykrotnie, z ponad 79 milionów osób (1990) do około 215 milionów w roku ubiegłym (tabela 1).

Wyjątkiem od nakreślonej reguły wzrostu jest liczba obywateli polskich wyjeżdżających z kraju w roku 1991, która była niższa od analogicznej w roku poprzedzającym o 6,2%.

Powtarzającym się zjawiskiem jest przewaga liczby wyjeżdżających z kraju obywateli polskich nad liczbą przyjeżdżających (w roku 1993 było to globalnie 625 tys. osób, zaś w roku 1994 — 1 226 tys. osób). Taka sama sytuacja dotyczy cudzoziemców, przy czym więcej ich przyjeżdża do Polski niż wyjeżdża (dla porównania, w roku 1993 saldo takie wyniosło 1 068 tys. osób natomiast w roku ubiegłym 692 tys.)

Tak duża dynamika zjawiska w stosunkowo krótkim okresie każe przyjąć się mu bardzo uważnie. Ruch graniczny ma stosunkowo proste do uzasadnienia podłoże, o wiele trudniejsze jest oszacowanie skutków, do jakich

Tab. 1. Ruch graniczny w Polsce w latach 1990-1994

Lata	Przekraczający granicę					
	Ogółem		Polacy wyjeżdżający		Cudzoziemcy przyjeżdżający	
	w tys. osób	w odsetkach (1990=100)	w tys. osób	w odsetkach (1990=100)	w tys. osób	w odsetkach (1990=100)
1990	79 308	100,0	22 131	100,0	18 211	100,0
1991	113 920	143,6	20 754	93,8	36 846	202,3
1992	154 064	154,1	29 268	132,2	49 015	269,2
1993	183 000	243,4	31 395	141,9	60 951	334,7
1994	215 180	27,3	34 296	155,0	74 253	407,7

Źródło: *Ruch graniczny i wydatki cudzoziemców w Polsce w 1994 r.*, GUS, Warszawa 1995.

proceeds. Observation of migration phenomena suggests a hypothesis, that along with the increase in their scale, negative effects of this type of population movement are intensifying. Therefore, a detailed knowledge of migration conditions, an attempt to balance benefits and losses resulting from border movement, and a diagnosis of what actions should be taken to optimize benefits resulting from the phenomenon while simultaneously limiting costs associated with it, is of great importance.

From a geographical point of view, it is possible to divide the borders of Poland into western, southern, north-eastern and maritime. In the context of border movement, it is necessary to distinguish the "air" border, crossed by persons using air services. Social and political changes in recent years have also taken place in the borderlands of Poland, which led to the fact that Poland currently borders with seven countries: Germany, Czech Republic, Slovakia, Ukraine, Belarus, Lithuania and Russia. As far as infrastructure of border crossings to Germany and Czech Republic is concerned, it is well developed, while the situation at the north-eastern and southern borders with Slovakia is significantly less favorable.

If we talk about the structure of individual border movement according to the way of crossing the border, the road movement dominates. For example, at the north-eastern border, it amounted to 71% of all border crossings in the previous year. We should add that it is the border with the lowest percentage of road crossings in Poland, which results from the relatively high share of persons crossing the border at railway crossings (28,6%). For comparison, the border with the Czech Republic was crossed by only 2% of persons, the border with Slovakia by a total of 3,8% (on foot and by train), while the pedestrian and railway movement at the Polish-German border amounted to only 2% of all border crossings. As we can see, the role of railway transport is practically limited to a minimum (apart from, of course, the border with

północno-wschodnią). Strukturę ruchu granicznego w roku 1994 według nakreślonego wcześniej podziału granic przedstawia tabela 2.

Tab. 2. Struktura ruchu granicznego w Polsce w r. 1994 według granic (w tys. osób)

Granica	Przekroczenia ogółem	Polacy		Cudzoziemcy	
		Wjazd	Wyjazd	Wjazd	Wyjazd
zachodnia	133 977	19 120	19 550	47 780	47 527
południowa	56 588	10 839	11 565	17 265	16 919
północno-wschodnia	21 095	2 408	2 437	8 127	8 123
morska	1 216	191	193	436	396
powietrzna	2 304	512	552	644	596

Źródło: Opracowanie własne.

Podobnie jak w latach poprzednich największe nasilenie ruchu granicznego miało miejsce na granicy zachodniej — blisko 134 miliony osób (w tym 28,9% stanowili Polacy). Granicę południową przekroczyło ogółem 56,6 mln osób (z czego 39,6% Polaków). Najmniej przekroczeń granicy lądowej wystąpiło na granicy północno-wschodniej (ponad 21 mln osób, ok. 23% obywateli Polski), co jest interesujące zważywszy na to, że jest to granica pomiędzy Polską a czterema innymi państwami, ponadto Polska jest krajem bardzo dogodnym dla podróżujących na zachód obywateli państw byłego ZSRR. Blisko dwukrotnie więcej osób przekroczyło granicę naszego kraju podróżując samolotem niż drogą morską, przy czym ten ostatni środek transportu jest znacznie rzadziej wykorzystywany przez Polaków.

Ruch graniczny na granicy zachodniej ilustruje tabela 3. Zawiera ona strukturę przekroczeń granicy według ważniejszych przejść granicznych.

Spośród 15 przejść pod względem liczby przekroczeń ogółem, najpopularniejszym jest Świecko (ponad 17 mln osób). Stosunkowo najwięcej osób korzysta ponadto z przejść w Zgorzelcu, Słubicach, Kostrzynie (w roku ubiegłym zwiększono tam zakres odpraw celnych) i Gubinie. Dynamika przekroczeń granicy w stosunku do roku 1993 jest dodatnia na większości przejść: w Świecku — 117,6, w Zgorzelcu — 157,4 a w Kostrzynie — aż 233,0 (wskutek wspomnianych już usprawnień). Znacznie zmniejszyła się tylko liczba osób przekraczających granicę w Słubicach (o 11,4%), co wynika z odciążenia tego przejścia przez Kostrzyn oraz częściowo Świecko, gdzie również udało się usprawnić odprawy podróżnych. Warto podkreślić, że najpopularniejszym przejściem dla Polaków jest Zgorzelec, i to dla ruchu granicznego w obydwie strony. Z kolei zaś cudzoziemcy najczęściej korzystali z przejścia w Słubicach, również podróżując do i z Polski. Najmniejszy ruch graniczny zanotowano na przejściach w Jędrzychowicach i Osinowie Dolnym

Tab. 3. Osobowy ruch graniczny w r. 1994 na granicy zachodniej (w tys. osób)

	Ogółem	Polacy		Cudzoziemcy	
		Wyjeżdżający	Wjeżdżający	Wyjeżdżający	Wjeżdżający
NIEMCY	133 977	19 550	19 120	47 527	47 780
w tym:					
Sieniawka	7 623	197	185	3 604	3 637
Zgorzelec	16 696	4 349	4 355	3 931	4 061
Łęknica	7 611	395	394	3 560	3 262
Olszyna	9 353	1 548	1 308	3 208	3 289
Gubin	10 766	1 669	1 644	3 649	3 804
Świecko	17 202	4 005	3 791	4 760	4 646
Słubice	15 056	1 876	1 831	5 950	5 399
Osinów Dolny	4 312	29	28	2 105	2 150
Krajnik Dolny	6 421	191	216	2 965	3 049
Kołbaskowo	9 898	2 718	2 488	2 398	2 294
Lubieszyn	6 133	167	195	2 807	2 964
Świnoujście- -Ahlbeck	4 862	148	148	2 282	2 284
Kostrzyn	12 431	1 823	2 109	3 961	4 538
Porajów-Zittau	4 064	39	42	1 955	2 028
Jędrzejowice	150	53	48	24	25

Źródło: Opracowanie własne.

(odpowiednio najmniej przekroczeń granicy przez cudzoziemców i obywateli polskich). Nieco ponad 30% cudzoziemców opuszczających Polskę nie było zmotoryzowanych (14,3 mln osób), głównie byli to obywatele Niemiec zamieszkali w strefie przygranicznej. Dodajmy, iż jest to najwyższy wskaźnik ruchu pieszego wśród cudzoziemców na wszystkich granicach Polski.

Na granicy południowej znajduje się najwięcej przejść granicznych, przy czym nie są one rozmieszczone równomiernie. Znacznie więcej jest przejść pomiędzy Polską a Czechami aniżeli Polską a Słowacją. Strukturę przekroczeń granicy według ważniejszych przejść prezentuje tabela 4.

Na granicy ze Słowacją dokonano ok. 9,4 mln przekroczeń, z czego na przejściu w Chyżnem blisko 3 mln (tj. o 4,2% więcej niż w roku poprzednim). Duże natężenie ruchu granicznego miało miejsce również na przejściu w Barwinku (aż o 21,6% więcej niż w r. 1993) oraz Łysej Polanie (zapotowano wzrost o 14,7%). Najmniej popularne było przejście w Koniecznej (niecałe dwieście tysięcy osób ogółem). Spośród ogółu przekraczających granicę 42,6% stanowili Polacy.

Jeśli chodzi o natężenie przekroczeń granicy przez obywateli polskich, zaobserwować można zbliżony poziom przyjazdów i wyjazdów na większości przejść, z wyjątkiem Barwinka i Łysej Polany: Polacy chętniej wyjeżdżali

Tab. 4. Osobowy ruch graniczny w r. 1994 na granicy południowej (w tys. osób)

	Ogółem	Polacy		Cudzoziemcy	
		Wyjeżdżający	Wjeżdżający	Wyjeżdżający	Wjeżdżający
CZECHY	47 216	9 415	8 995	14 217	14 589
w tym:					
Cieszyn	16 684	3 456	3 278	4 906	5 044
Marklowice G.	2 114	368	357	680	709
Chałupki	4 848	848	833	1 601	1 566
Pietrowice	1 587	361	345	411	470
Głuchołazy	1 948	479	462	500	507
Boboszów	1 090	218	198	320	354
Kudowa Stone	5 842	1 561	1 436	1 394	1 451
Tłumaczów	836	181	172	231	252
Golińsk	1 466	472	459	264	271
Lubawa	1 243	327	313	298	305
Przełęcz Okraj	289	63	62	81	83
Jakuszyce	3 051	388	374	1 141	1 148
Zawidów	1 570	204	203	588	575
Pietraszyn	1 195	136	132	466	461
Porajów Hradek	2 360	24	22	1 137	1 177
SŁOWACJA	9 371	2 149	1 844	2 702	2 676
w tym:					
Barwinek	1 819	378	325	547	569
Piwniczna	907	233	224	231	219
Niedzica	759	112	109	271	267
Łysa Polana	1 772	398	293	533	548
Chochotów	556	139	132	154	131
Chyżne	2 969	716	594	844	815
Konieczna	192	53	50	43	46

Źródło: Opracowanie własne.

z kraju przez Łysą Polanę, zaś wracali przez Barwinek. Jedynie na przejściu w Chyżnem wystąpiła istotna różnica przekraczająca 100 tys. osób na korzyść wyjeżdżających. Cudzoziemcy na ogół korzystają z tych samych przejść przy wjeździe i wyjeździe z naszego kraju.

Najlepiej chyba rozwinięta jest infrastruktura przejść granicznych na granicy polsko-czeskiej. Istnieje tam 15 większych przejść, a więc tyle samo co na granicy polsko-niemieckiej, przy znacznie krótszej granicy państwowej między Polską a Czechami. Z ogólnej liczby przekroczeń granicy południowej na przejścia pomiędzy Polską a Czechami przypada 83,4%. Tradycyjnie zdecydowanie najwięcej osób (blisko 16,7 mln) przekroczyło granicę w Cieszynie — co stanowiło 35,3% ruchu granicznego między Polską a Czechami. Na żadnej innej granicy nie ma przejścia, które skupiałoby tak znaczną część migracji transgranicznych między dwoma państwami. Dodajmy również, że

w porównaniu z rokiem poprzednim ruch na tym przejściu zwiększył się o 10,8%. Duży ruch graniczny miał miejsce ponadto w Kudowie Słonek (zanotowano wzrost o 1,2%), Chałupkach (wzrost o 171,5%) i Jakuszycach (także wzrost — o 32,9%). Najmniej wykorzystywane były przejścia w Tłumaczowie i Przełęczy Okraj.

Ponad 3,7 mln cudzoziemców opuszczających Polskę przekroczyło granicę polsko-czeską pieszo, z czego prawie 80% w Cieszynie, co potwierdza duże znaczenie tego przejścia w małym ruchu granicznym. Najniższy ruch pieszy zanotowano w Pietraszynie i Boboszowie.

Jak już wspomniano, umowna granica północno-wschodnia oddziela nasz kraj od czterech sąsiadów, a mimo to ruch graniczny jest tam najmniej (9,8% całej migracji). Jeśli porównać wielkości ogółem, to okaże się, że ruch na granicy z krajami byłego ZSRR w roku ubiegłym stanowił zaledwie 15,7% migracji transgranicznych na granicy zachodniej Polski, czy też 44,7% migracji pomiędzy Polską a Czechami. U podstaw tego zjawiska leży relatywnie mniejszy ruch osobowy cudzoziemców oraz, w znacznie większym stopniu, znikoma skala podróży obywateli Polski na wschód (tylko 23% dokonanych odpraw dotyczyło Polaków). Dla przykładu, przez żadne przejście graniczne nie wyjechało z Polski w roku ubiegłym więcej niż milion osób. Rekordowe pod tym względem było przejście w Terespolu, gdzie granicę białoruską przekroczyło niewiele ponad 700 tys. obywateli Polski. Granica ta była zresztą najczęściej przekraczana spośród omawianych granic (ponad 9,8 mln osób, tj. 46,6% całego ruchu). Około 6,6 mln osób przekroczyło granicę z Ukrainą (co stanowi 31,4%), zaś niecałe 2,8 mln — granicę z Litwą (13,1%). Migracje przez granicę z Rosją stanowiły stosunkowo najmniej odsetek (8,9%). Szczegółowe dane o strukturze ruchu granicznego według ważniejszych przejść na granicy północno-wschodniej przedstawia tabela 5.

Jak już wspomniano, najczęściej wykorzystywane jest przejście w Terespolu, i to zarówno przez Polaków jak i cudzoziemców — w ub. roku skala migracji w obie strony przekroczyła 6,5 mln osób. Drugie co do wielkości ruchu przejście to Medyka na granicy z Ukrainą, gdzie przekroczeń granicy było minimalnie więcej niż w Kuźnicy Białostockiej. Ponad 2,2 mln osób skorzystało z przejścia w Ogrodnikach. Największą rozpiętość w skali migracji widać na przejściach pomiędzy Polską a Białorusią. Oprócz uczęszczanych miejscowości znajduje się tu przejście w Bobrownikach, gdzie ruch był najniższy (nieco ponad 100 tys. osób).

Liczba przekroczeń granicy północno-wschodniej jest relatywnie najmniejsza. Najmniejszy jest również przyrost tej wielkości w stosunku do lat poprzednich, np. porównując lata 1993–1994 obserwujemy przyrost o 10,0% (dla porównania, w tych samych latach na granicy zachodniej przyrost wy-



Tab. 5. Osobowy ruch graniczny w r. 1994 na granicy północno-wschodniej (w tys. osób)

	Ogółem	Polacy		Cudzoziemcy	
		Wyjeżdżający	Wjeżdżający	Wyjeżdżający	Wjeżdżający
UKRAINA	6 623	478	479	2 772	2 894
w tym:					
Dorohusk	1 663	217	214	597	635
Hrebenne	1 294	82	90	513	609
Medyka	2 450	162	157	1 232	899
BIAŁORUŚ	9 834	1 161	1 088	3 857	3 728
w tym:					
Kuźnica					
Białostocka	2 448	342	325	863	918
Terespol	6 524	706	644	2 658	2 516
Kukuryki	379	29	25	173	152
Połowce	282	44	42	117	79
Bobrowniki	102	25	29	24	24
LITWA	2 761	324	358	1 047	1 032
w tym:					
Ogrodniki	2 202	237	255	890	820
Budzisko	137	17	24	41	55
ROSJA	1 878	474	484	447	473
w tym:					
Gronowo	165	60	56	24	25
Bezledy	1 657	408	421	406	422

Źródło: Opracowanie własne.

niósł 12,6%, a na granicy południowej aż o 34,8%). Jeśli chodzi o dane dla poszczególnych przejść, to nie występuje tak jednokierunkowa tendencja zmian jak na innych granicach. Na przykład w Terespolu ruch graniczny wzrósł o 30,1%, a w Medyce o 26,5%, jednak dla przykładu w Ogrodnikach odnotowano ok. 2,2 mln odpraw mniej, czyli wystąpił spadek o 21,6% w stosunku do roku 1993. Ruch pieszy na omawianej granicy jest zdecydowanie mniejszy niż na innych, wyniósł w roku ubiegłym niecałe 20 tys. osób. Wynika to z dużej odległości większych miejscowości od granicy po stronie wschodniej (wyjątek stanowi Brześć na Białorusi) oraz ze słabego stopnia zorganizowania odpraw dla ruchu pieszego<sup>1</sup>.

Jak wspomniano wcześniej, dominującym środkiem przekraczania granic jest transport drogowy. Warto więc przyjrzeć się skali zjawiska migracji transgranicznych poprzez pryzmat liczby samochodów i autobusów przejeżdżających granicę, w tym zwłaszcza pojazdów samochodowych wjeżdżających do naszego kraju z obywatelami innych państw. Dane liczbowe do-

<sup>1</sup> Na przykład jedno z największych przejść — Medyka wciąż nie ma pasa odpraw dla pieszych

tyczące natężenia ruchu drogowego na przejściach granicznych zawiera tabela 6.

Ogółem w roku 1994 granice Polski przejechało 62 mln samochodów osobowych i autobusów, z czego do naszego kraju wjechało 21,6 mln tego typu pojazdów z innych państw. Z Polski wyjechało natomiast zaledwie 9,7 mln pojazdów należących do obywateli polskich, czyli na jeden samochód opuszczający Polskę przypadało statystycznie 2,2 samochodu (lub autobusu) wjeżdżającego z cudzoziemcami.

Podobna do liczby dokonanych przekroczeń granicy jest liczba samochodów osobowych i autobusów służących do wjazdu lub wyjazdu z Polski. Zdecydowanie najwięcej wymienionych pojazdów przejechało granicę zachodnią Polski (72,5% wszystkich pojazdów, jakie przejechały granice, z czego 71,4% to samochody należące do cudzoziemców). Drugie miejsce pod tym względem zajmuje granica południowa (20,4% ogólnego ruchu samochodowego, w tym 62,8% cudzoziemskiego), najmniej zaś odnotowano pojazdów na granicy północno-wschodniej (odpowiednio: 7,1%, z czego do cudzoziemców należało 68,8% samochodów i autobusów). Mimo dysproporcji widać, że relacja pojazdów należących do obywateli polskich i cudzoziemców na wszystkich granicach kształtuje się podobnie: 6–7 pojazdów na 10 przejeżdżających granice to samochody i autobusy zarejestrowane w innych krajach. Potwierdza to tezę, iż Polska jest docelowym krajem migracji wahadłowej, opartej na transporcie drogowym.

Tabela 6 prezentuje kilka ciekawych obserwacji, związanych z ruchem transgranicznym pojazdów. Zawarte w niej współczynniki udziału ruchu Polaków i cudzoziemców dotyczą tylko kategorii wyjazdu Polaków z kraju i wjazdu cudzoziemców. Wielkości dotyczące ruchu w stronę przeciwną obydwu grup pominięto celowo, z uwagi na wartości zbliżone do analizowanych. Różnice mieszczą się na ogół w wąskich przedziałach, wynikają z rozbieżności czasowej pomiędzy wjazdem i wyjazdem z kraju oraz z prywatnego importu samochodów osobowych.

Potwierdza się wskazana wcześniej znaczna przewaga ruchu drogowego cudzoziemców. Biorąc pod uwagę wszystkie 43 analizowane przejścia graniczne, zaledwie na pięciu z nich więcej wyjeżdża z kraju Polaków niż wjeżdża cudzoziemców. Są to: Kołbaskowo na granicy zachodniej (różnica wynosi 127,5 tys. pojazdów w całym roku 1994), Golińsk na granicy z Czechami (odpowiednio 15,2 tys. pojazdów), dwa przejścia na granicy ze Słowacją, tj. Piwniczna (różnica wyniosła 11,5 tys.) i Konieczna (tu różnica wyniosła jednak zaledwie 867 pojazdów) oraz Bezledy na granicy z Rosją (32 tys.). Na wszystkich pozostałych przejściach obserwuje się zjawisko przeciwne. Skala dysproporcji jest bardzo zróżnicowana, oprócz przejść cechujących się

Tab. 6. Samochody osobowe i autobusy odprawione w ruchu granicznym w Polsce w r. 1994

	Liczba pojazdów ogółem	Pojazdy		Liczba odprawianych pojazdów dziennie (średnio w roku)
		wjeżdżające cudzoziemcy	wyjeżdżające Polacy	
		liczba pojazdów ogółem = 100		
NIEMCY	44 924 676	36,2	14,7	123 081
Sieniawka	1 729 653	46,3	3,7	4 739
Zgorzelec	5 249 923	27,0	23,0	14 383
Lęknica	2 797 518	44,5	5,1	7 664
Olszyna	3 646 847	33,9	15,4	9 991
Gubin	4 776 110	36,7	14,1	13 085
Świecko	5 697 282	30,7	23,5	15 609
Słubice	4 266 592	36,6	13,2	11 689
Osinów Dolny	1 421 202	49,8	0,8	3 894
Krajnik Dolny	2 393 119	48,4	2,8	6 556
Koibaskowo	3 757 278	23,6	27,0	10 294
Lubieszyn	1 894 420	48,3	2,7	5 190
Kostrzyn	5 894 801	36,1	14,7	16 150
Porajów-Zittau	1 398 861	51,3	1,0	3 832
CZECHY	10 832 608	32,5	18,7	29 678
Cieszyn	2 249 775	29,3	22,6	6 164
Marklowice G.	758 605	33,7	16,8	2 078
Chałupki	1 190 757	35,5	15,0	3 262
Pietrowice	498 513	30,5	21,9	1 366
Głuchołazy	462 974	26,1	25,0	1 268
Boboszów	328 141	29,9	22,4	899
Kudowa Słone	1 554 041	26,6	25,7	4 258
Tłumaczów	250 896	28,9	22,4	687
Golińsk	365 018	23,3	27,5	1 000
Lubawa	374 413	26,0	25,4	1 026
Przełęcz Okraj	71 476	34,0	17,0	196
Jakuszyce	897 316	37,1	13,3	2 458
Zawidów	455 995	37,6	11,7	1 249
Pietraszyn	422 990	38,2	11,7	1 159
Porajów Hradek	877 777	49,2	0,9	2 405
SŁOWACJA	1 833 607	28,6	22,9	5 024
Barwinek	404 740	30,7	21,0	1 109
Piwniczna	149 231	21,6	29,3	409
Niedzica	165 337	34,3	15,7	453
Łysa Polana	425 833	30,3	22,4	1 167
Chochółów	111 730	27,6	21,8	306
Chyżne	518 577	26,3	25,1	1 421
Konieczna	55 717	25,5	27,1	153
UKRAINA	1 233 507	32,2	13,6	3 379
Dorohusk	414 559	26,7	19,7	1 136
Hrebenne	383 376	43,2	9,1	1 050
Medyka	435 523	27,8	11,9	1 193
BIAŁORUŚ	1 608 691	28,6	14,4	4 407
Kuźnica Białostocka	498 297	31,3	15,8	1 365
Terespol	999 244	27,8	13,6	2 738
Połowce	111 125	24,1	15,5	304
LITWA	714 300	33,1	10,8	1 957
Ogrodniki	713 009	33,1	10,8	1 953
ROSJA	727 622	21,5	27,9	1 993
Bezledy	672 072	22,2	27,0	1 841

Źródło: Opracowanie własne.

zbliżonymi wielkościami, występują też takie, na których omawiana różnica jest bardzo znacząca. Szczególnie dużo takich przejść występuje na granicy zachodniej, np. aż 5 z nich cechuje udział wyjeżdżających z kraju samochodów obywateli polskich poniżej 5% całego ruchu drogowego. Daje to podstawę do wskazania przejść granicznych faworyzowanych niejako przez poszczególne narodowości. Jak wynika z danych, bardzo dużą popularnością wśród Polaków udających się samochodem bądź autobusem za granicę cieszą się przejścia w Kołbaskowie, Świecku czy Zgorzelcu (ponad 20% ogólnego ruchu drogowego przez granicę). Z kolei cudzoziemcy, głównie zaś Niemcy upodobali sobie przejścia w Porajowie–Zittau, Osinowie Dolnym, Lubieszynie, Sieniawce itd. Zapewne motywem jest dla nich sposobność dokonania zakupów relatywnie tańszych towarów w stosunkowo bliskiej odległości od przejścia. Na granicy z Czechami dysproporcja podobnego rzędu wystąpiła na przejściu w Porajowie Hradku (niemalże 50% ruchu drogowego stanowią cudzoziemcy przyjeżdżający do Polski przy niecałym procencie wyjazdów Polaków). Oprócz wspomnianych już przejść, wskaźnik wyjazdów Polaków na poziomie niższym od 10% wystąpił jeszcze tylko w Hrebennem na granicy z Ukrainą.

Na podstawie ogólnej liczby samochodów przekraczających granicę obliczono przeciętną liczbę pojazdów odprawianych dziennie, w skali całego roku. Miara ta nie obrazuje może dynamiki ruchu granicznego, jednak jest przydatna do określenia natężenia ruchu i obciążenia służb granicznych na poszczególnych przejściach (patrz tab. 6). Największy przeciętny dzienny ruch graniczny migrantów zmotoryzowanych wystąpił na granicy zachodniej (123 tys. pojazdów dziennie), przy czym maksymalne natężenie ruchu miało miejsce w Kostrzynie oraz nieco mniejsze w Świecku i Zgorzelcu. Przeciętnie, na 13 analizowanych przejściach tego rejonu, dziennie odprawiano 9,5 tys. pojazdów. Wynika z tego, że natężenie ruchu większe od przeciętnego wystąpiło ponadto w Gubinie, Słubicach i Kołbaskowie. Pozostałe granice nie były aż tak oblegane przez zmotoryzowanych podróżnych, dla przykładu, przeciętnie granicę z Czechami pokonało codziennie 29,7 tys. pojazdów omawianej grupy, co stanowi blisko 100 tys. pojazdów mniej niż na granicy zachodniej. Żadna inna miara migracji nie uwypukla aż tak silnie regionalnych różnic w jej nasileniu. Przy wspomnianych wielkościach przeciętne na pozostałych odcinkach granic wydają się wręcz symboliczne.

## 2. Charakterystyka cudzoziemców przyjeżdżających do Polski

O ile oszacowanie i przeanalizowanie wielkości migracji transgranicznych jest stosunkowo łatwe z uwagi na prowadzone statystyki ruchu granicznego przez służby graniczne, o tyle analiza cech jakościowych zjawiska napotyka poważne trudności spowodowane brakiem materiału źródłowego, jaki mógłby posłużyć badaniu procesów migracyjnych. Z kolei rosnąca skala ruchu granicznego i jego skutków, tak ekonomicznych jak i społecznych, nakazuje analizie zjawiska poświęcić sporo uwagi. Naprzeciw tym zapotrzebowaniom wyszedł GUS wraz z wojewódzkimi urzędami statystycznymi oraz służbami celnymi i granicznymi przygotowując badania ankietowe, jakie zostały przeprowadzone na wybranych przejściach granicznych wśród cudzoziemców w 1994 roku. Zasadniczym celem tego badania było uzyskanie informacji o wydatkach i zakupach dokonywanych przez cudzoziemców w Polsce<sup>2</sup>, przy czym ankiety, jakie proponowano obywatelom innych państw przekraczającym granice, zawierały kilka dodatkowych pytań, mogących przybliżyć wiedzę na temat osób odwiedzających nasz kraj. Chodzi tu zwłaszcza o dane na temat odległości od miejsca zamieszkania migrantów od granicy polskiej oraz długości okresu pozostawania w Polsce.

Jeśli chodzi o średni czas pobytu cudzoziemców w Polsce należy powiedzieć, iż dominują okresy krótkie, a w niektórych wypadkach bardzo krótkie, co dowodzi, iż ruch graniczny ma w znacznej części charakter handlowy, a nie *stricte* turystyczny. Cudzoziemcy przyjeżdżający do Polski przez granicę zachodnią przebywali w naszym kraju średnio 1,8 dnia, wjeżdżający przez granicę południową — 1 dzień, natomiast przez północno-wschodnią — 2,2 dnia. Istnieje zatem ciekawa zależność, polegająca na stosunkowo najdłuższym pobycie w Polsce osób pochodzących z tych państw, z których relatywnie najmniej osób przybywa do Polski, w porównaniu z innymi narodowościami. Biorąc pod uwagę ankietowane przejścia na granicy zachodniej<sup>3</sup>, możemy stwierdzić iż, najdłuższy czas pobytu w Polsce deklarowali cudzoziemcy przekraczający granicę w Kołbaskowie (średnio 3,5 dnia) i Zgorzelcu (3,3 dnia). Najkrótszy średni pobyt wyniósł 1,1 dnia, i to aż na czterech spośród ankietowanych przejść.

Na granicy południowej<sup>4</sup> średni czas pobytu był znacznie krótszy — jedynie wjeżdżający przez Barwinek pozostawali przeciętnie 1,2 dnia. Warto

<sup>2</sup> Temat ten zostanie poruszony przez autorów w osobnej publikacji.

<sup>3</sup> Były to: Kostrzyn, Ślubice, Zgorzelec, Kołbaskowo, Lubieszyn, Gubin, Łęknica i Olszyna.

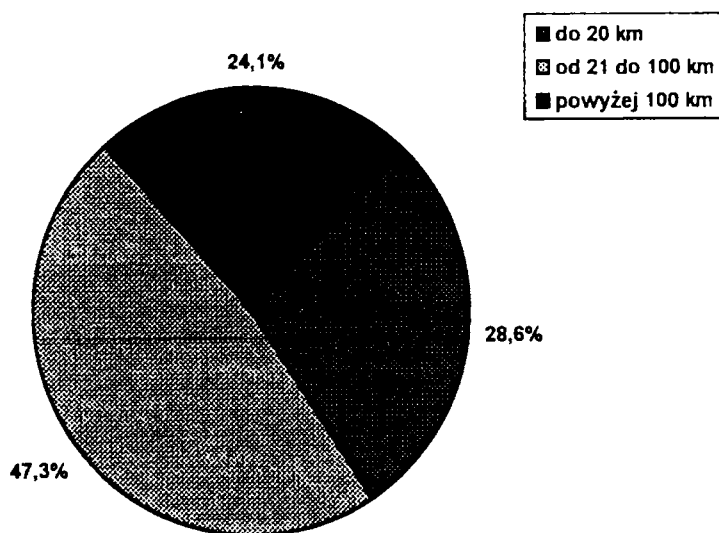
<sup>4</sup> Ankiety proponowano wjeżdżającym przez Cieszyn, Barwinek, Chyzne i Kudowę Słone.

wspomnieć również o minimalnie dłuższym okresie pobytu w Polsce obywateli Słowacji w porównaniu do Czechów (odpowiednio 1,1 dnia i 1,0 dnia).

Jak już zaznaczono, przeciętnie najdłuższy był pobyt cudzoziemców z krajów byłego ZSRR. Co ciekawe jednak, na żadnym z ankietowanych przejść<sup>5</sup> średni okres pobytu nie był tak długi jak na przykład w Kołbaskowie czy Zgorzelcu na granicy zachodniej. Jedynie średnie dla przejść w Dorohusku (2,9 dnia) i Medyce (2,7 dnia) są stosunkowo znaczne. W rozkładzie długości pobytu według narodowości najdłużej pozostają w Polsce Ukraińcy (2,6 dnia) i Białorusini (2,1 dnia), zaś najkrócej Rosjanie — 1,2 dnia.

Spśród odwiedzających Polskę cudzoziemców najwięcej zamieszkuje w odległości od 21 do 100 kilometrów (46,5%), 28,8% ankietowanych przyjechało z odległości nie przekraczającej 20 km, zaś blisko 1/4 z odległości powyżej 100 km.

Dane dotyczące granicy zachodniej wskazują, że blisko połowa ankietowanych (ponad 47%) przyjechała do Polski z odległości od 21 do 100 km, pozostałe wskaźniki są zbieżne ze średnimi ze wszystkich granic (patrz ryc. 1).

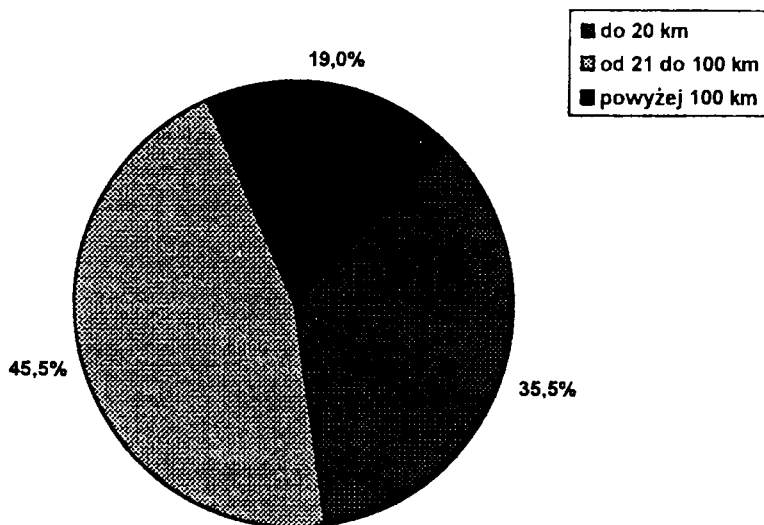


Ryc. 1. Odległość miejsca zamieszkania od granicy wjeżdżających do Polski przez granicę zachodnią w r. 1994

Źródło: Opracowanie własne.

<sup>5</sup> Chodzi o Terespol, Kuźnicę Białostocką, Dorohusk, Bezledy, Medykę, Ogrodniki i Hrebenne.

Podobnie kształtują się omawiane wskaźniki dla granicy południowej (ryc. 2).

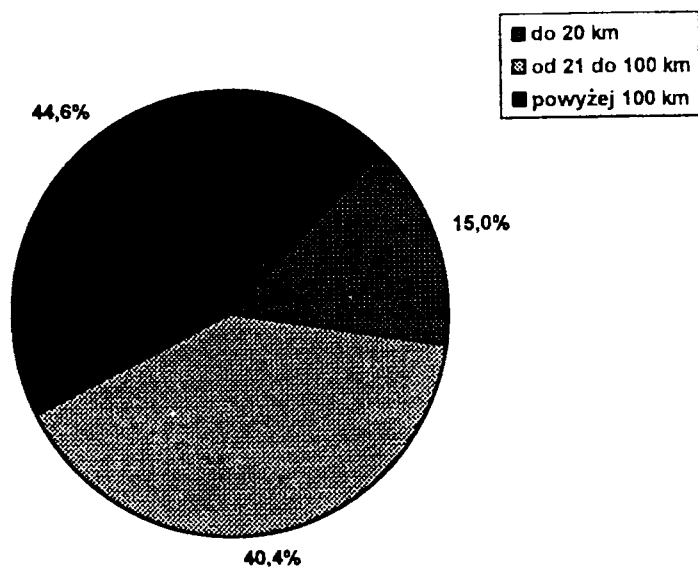


Ryc. 2. Odległość miejsca zamieszkania od granicy wjeżdżających do Polski przez granicę południową w r. 1994

Źródło: Opracowanie własne.

Najciekawiej zjawisko prezentuje się na granicy północno-wschodniej, gdzie najwięcej przyjeżdżających pochodzi z miejscowości leżących ponad 100 km od granicy z Polską (ryc. 3), w tym zwłaszcza z Ukrainy (ponad 53% osób) i Litwy (48,8%). Relatywnie najbliżej zamieszkają Litwini, tylko ok. 21% w odległości ponad 100 km i aż 73,5% w przedziale od 21 do 100 km.

Porównując wszystkie narodowości, możemy ustalić, że ze stosunkowo najbliższej leżących miejscowości pochodzą Czesi, aż 43% przyjeżdżających do Polski zamieszkuje w odległości mniejszej niż 20 km od granicy (dla porównania Rosjan 5,3%, Litwinów 6,2%, a Ukraińców 6,8%). Wynika to z położenia blisko granicy obszarów gęsto zaludnionych, są one liczne w Czechach i w Niemczech (również przykładem może być Brześć nad Bugiem na Białorusi), natomiast ubogo zaludnione są tereny przygraniczne na Ukrainie czy Litwie.



Ryc. 3. Odległość miejsca zamieszkania od granicy wjeżdżających do Polski przez granicę północno-wschodnią w r. 1994

Źródło: Opracowanie własne.

### 3. Uwagi końcowe

Analiza ruchu granicznego prowadzi do kilku nieuchronnych wniosków. Wydaje się, że istniejąca infrastruktura przejść granicznych jest dalece niewystarczająca w stosunku do potrzeb. W niniejszym opracowaniu omówiono jedynie ruch osobowy, a nie można nie brać pod uwagę również wielu niedogodności w ruchu towarowym. Konieczna jest większa liczba przejść granicznych oraz udoskonalenie istniejących na miarę potrzeb dwudziestego pierwszego wieku. Kilometrowe korki na granicy są powodem wielu negatywnych zjawisk, czasem nawet o podłożu kryminalnym. Duża liczba przejść nie jest wyposażona w elementarne urządzenia do kontroli ekologicznej i epidemiologicznej szeroko rozumianego przepływu osób i towarów. Często pojawiają się dowody na tzw. nieszczelność granic, spowodowaną brakiem odpowiednich urządzeń technicznych na granicach lub źle pojętym liberalizmem służb granicznych. W kontekście tego, że Polska jest pomostem łączącym zjednoczoną Europę Zachodnią (gdzie właściwie granice przestały istnieć) z państwami Europy Wschodniej, zjawiska takie muszą zostać wyeliminowane w naszym narodowym interesie. Na podstawie dotychczasowych trendów i tendencji wydaje się, że zjawisko migracji transgranicznych będzie się nasilało, toteż rozwiązanie zasygnalizowanych problemów nabiera szczególnej wagi.



Polska obecnie jest krajem atrakcyjnym dla sąsiadów z punktu widzenia określonych segmentów rynku. Dlatego znacznie większy jest napływ cudzoziemców do Polski niż wyjazd Polaków za granicę.

Przyjeżdżający cudzoziemcy najczęściej pozostają w Polsce krótko, co dowodzi handlowego celu przyjazdu.

Występujący ruch graniczny cechuje wiele dysproporcji i rozbieżności, np. pod względem natężenia wybranych cech czy kierunków migracji.

Zwiększa się udział cudzoziemców przyjeżdżających do Polski z coraz odleglejszych stron, co potwierdza postrzeganie naszego kraju jako coraz bardziej stabilne i atrakcyjne docelowe miejsce podróży.

Stosunkowo bardzo ubogie są, jak na razie, możliwości uzyskania informacji o ruchu granicznym. Dla przykładu, służby graniczne prowadzą często statystyki w zasadzie mało przydatne do celów badawczych, nie prowadzą zaś na przykład bardzo potrzebnych przekrojów analitycznych i strukturalnych. Często dokonywana ewidencja jest niejako sztuką dla sztuki i niektóre dane są niestety niewiarygodne. Brak jest również opracowań statystycznych podejmujących temat w skali globalnej. Skromna jest także informacja o kwestiach finansowych migrantów, badania ankietowe, na które powołali się autorzy niniejszego opracowania urastają do rangi pionierskich w kraju.

Ruch graniczny jest zjawiskiem swobodnym, nie ma charakteru wymuszonego. Często jest związany z turystyką i wypoczynkiem. Jak jednak wynika z wielu obserwacji, najczęściej ma w naszych warunkach charakter handlowy. Po przemianach polityczno-ustrojowych, likwidujących różnorodne ograniczenia w migracjach transgranicznych, nastąpił dynamiczny rozkwit wahadłowych przemieszczeń się przez granice sporych grup ludności.

Wskutek zwiększania się wyposażenia społeczeństw w samochody osobowe, co jest zjawiskiem powszechnym w każdym kraju, rośnie ich mobilność, zdolność do szybkiego przemieszczania się, w tym również do krajów sąsiednich. Łatwiejsza jest wymiana informacji i dostęp do informacji pożądaných w wypadku wizyty w innym państwie. Zwiększa się świadomość ekonomiczna społeczeństw, w tym zwłaszcza tzw. postkomunistycznych, co powoduje, że ich coraz szersze kręgi w coraz istotniejszym zakresie starają się wykorzystać rynki państw sąsiednich. Są to wszystko procesy nieuchronne i naturalne. Przy ich szybko rosnącej skali konieczne jest skonstruowanie systemu informacji i opracowań wskazujących na główne trendy i skutki zjawisk migracyjnych, systemu wspierającego kręgi decyzyjne tak, by optymalnie wykorzystywać szanse, jakie niesie ze sobą ruch graniczny oraz w porę dostrzegać wyłaniające się niebezpieczeństwa i patologie. Idea ta przyświecała autorom niniejszego opracowania.

## **Selected Bearings of Transboundary Migration in 1994**

### **Summary**

Processes of changing the social and political systems in Poland and other countries bordering with Poland brought about lots of results. One of them is considerable increase of transboundary migration among the bordering countries. Migration causes a lot of new events, especially in the economic area. The scale of migration makes the existing boundary infrastructure insufficient which in connection with permanent growth of the number of migrants sounds very serious.

The authors show the scale of transboundary migration in Poland in 1994. They analyze the occurrence of migration separately for each border line including the analysis of nation specification. They try to isolate tendencies which can be observed in the last years and to motivate it.

Some data used in this paper come from the poll of citizens of foreign countries, which was made in 1994 on selected areas.

TOMASZ KOMORNICKI  
Instytut Geografii i Przestrzennego  
Zagospodarowania PAN, Warszawa

## TRANSGRANICZNE POWIĄZANIA TRANSPORTOWE POLSKI POŁUDNIOWO-WSCHODNIEJ

Polska Południowo-Wschodnia nie odgrywała zasadniczej roli w międzynarodowych powiązaniach transportowych okresu powojennego. Powiązania z dawnymi jej sąsiadami: Związkiem Radzieckim i Czechosłowacją w ogromnej mierze omijały ten fragment kraju. Pierwsze koncentrowały się na osi równoleżnikowej Warszawa-Brześć-Moskwa, drugie na południkowej Gdańsk-Katowice-Cieszyn-Budapeszt. Sytuacja uległa diametralnej zmianie wraz z powstaniem niepodległych państw: Ukrainy i Słowacji. Dla Ukrainy jeden z najważniejszych szlaków wiodących do Europy Zachodniej to trasa przez Medykę, Rzeszów i Kraków (polska autostrada A-4). Z kolei Słowacja usilnie zabiega o to, aby planowana od lat paneuropejska autostrada północ-południe zamiast biec przez Czechy, przecięła właśnie granicę polsko-słowacką.

Dokonując oceny stanu transgranicznych powiązań komunikacyjnych, uwzględnić należy cztery podstawowe elementy:

- transgraniczną infrastrukturę transportową (kolejową i drogową),
- stopień wykorzystania tej infrastruktury, wyrażający się w istnieniu kolejowych i drogowych przejść granicznych,
- stopień obciążenia infrastruktury, wyrażający się w wielkości i strukturze ruchu granicznego osób i pojazdów,
- regularne pasażerskie połączenia komunikacyjne pomiędzy obydwooma krajami.

W niniejszym opracowaniu przedstawione zostaną kolejno wymienione powyżej elementy w odniesieniu do granic: polsko-ukraińskiej i polsko-słowackiej. Zostanie też podjęta próba określenia uwarunkowań dalszego wzrostu ruchu granicznego oraz zaprezentowania najważniejszych zadań o charakterze prawnym i inwestycyjnym, stojących dziś przed władzami



Polski oraz Ukrainy i Słowacji w zakresie poprawy stanu wzajemnych powiązań komunikacyjnych.

## 1. Transgraniczna infrastruktura transportowa i stopień jej wykorzystania

Według wojskowej mapy topograficznej 1:200 tys., na początku lat 90. Polskę i Ukrainę łączyło 11 dróg o nawierzchni utwardzonej. Ich wykaz przedstawiono w tabeli 1. Jedna taka droga przypadała więc średnio na każde 47,8 km wspólnej granicy. Polskę i Słowację łączyło 13 dróg (wykaz w tabeli 2), co daje jedną drogę na 39,8 km granicy. Oba te wskaźniki należą do najgorszych spośród wszystkich granic Polski (dla porównania — na granicy niemieckiej na jedną drogę przypada 24,3 km granicy). Niewielka liczba polsko-ukraińskich dróg transgranicznych wynika po części z czynników naturalnych (na północy rzeka Bug, na południu Bieszczady), po części zaś jest uwarunkowana historycznie. W okresie przed II wojną światową rejon ówczesnej Polski Południowo-Wschodniej nie należał do obszarów o najlepiej rozbudowanej sieci drogowej. Z kolei w okresie Polski Ludowej, w sytuacji znikomego drogowego ruchu granicznego, nie istniała potrzeba rozbudowy prostopadłych do granicy szlaków kołowych. W dodatku realizacja jakichkolwiek ewentualnych inwestycji podporządkowana była w 100% celom polityki militarnej ówczesnego Układu Warszawskiego.

Słabe nasycenie transgraniczną infrastrukturą drogową granicy ze Słowacją uwarunkowane jest przede wszystkim przebiegiem granicy (wzdłuż głównego grzbietu Karpat), częściowo zaś wiąże się z faktem, że przez 70 lat istnienia Czechosłowacji jako jednolitego organizmu państwowego, większość połączeń komunikacyjnych z terenem obecnej Słowacji przebiegała przez Bramę Morawską (a więc przez Czechy).

W wypadku granicy ukraińskiej nieco lepiej przedstawia się sytuacja, jeżeli chodzi o wzajemne powiązania siecią kolejową (patrz tabela 3). W okresie międzywojennym obecną granicę przecinało 8 linii kolejowych, w tym jedna wąskotorowa (T. Lijewski, 1993). Obecnie jest ich 7. Jedna linia kolejowa przypada zatem na 75,2 km granicy, co jest wskaźnikiem nieco tylko gorszym od średniej dla wszystkich granic Polski (68,4 km). Na spójność sieci kolejowych obu państw w sposób negatywny oddziałuje jednak różnica w szerokości toru. Przejazd pociągów pasażerskich przez granicę wymaga długotrwałej i pracochłonnej operacji zmiany podwozi. Przy transporcie towarów konieczne jest dokonywanie przeladunków. Wyjątkiem jest, zbudowana w latach 70., szerokotorowa tzw. linia hutniczo-siarkowa łącząca

Tab. 1. Drogi o nawierzchni twardej przecinające granicę polsko-ukraińską

Miejscowości graniczne	droga	stan <sup>1</sup>	status przejścia gr.	
			obecny <sup>2</sup>	planowany <sup>2</sup>
1. Dorohusk/Jagodzin	Lublin-Kowel	2/2	og.os.-tow.	*og.os.-tow.
2. Zosin/Ustilug	Zamość-Włodzimierz Wołyń.	3/3	upr.	og.os.-tow.
3. Dołhobyczów/Dubrowka	Hrubieszów-Sokal	3/3	upr.	og.os.-tow.
4. Uśmier/Wariaż	Dołhobyczów-Sokal	3/3	-	-
5. Hrebenne/Rawa Ruska	Warszawa-Lwów	3/3	og.os.-tow.	*og.os.-tow.
7. Korczowa/Krakowiec	Radymno-Lwów	2/3	upr.	*og.tow.
8. Medyka/Szegini	Kraków-Lwów	2/2	og.os.-tow.	*og.os.-tow.
9. Malhowice/Niżankwoiczi	Przemyśl-Chyrów	3/3	upr.	og.os.
10. Jureczkowa/Migowo	Jureczkowa-Dobromil	3/3	-	-
11. Krościenko/Stariawa	Sanok-Chyrów	3/3	upr.	og.os.-tow.
12. Wołosate/Łubnia	Ustrzyki Górne-Stawnoje	3/3	-	-

<sup>1</sup> Rodzaj drogi po stronie polskiej/ukraińskiej: 1 — droga dwujezdniowa lub autostrada, 2 — droga główna, 3 — droga drugorzędna

<sup>2</sup> Rodzaj ruchu dopuszczonego na przejściu: og.-ogólnodostępne, os.-ruch osobowy, tow.-ruch towarowy, upr.-ruch uproszczony (\* — przejścia wymienione w polsko-ukraińskiej Umowie o Przejściach Granicznych)

Źródła: — Mapy topograficzne Polski 1:200.000; WZKart, arkusze: Włodawa, Chełm, Tomaszów Lubelski, Drogobycz, Przemyśl, Cisna

— Mapy topograficzne Ukrainy 1:200.000; WKF, arkusze: Lwowska Obszar i Wołyńska Obszar

— Monitor Polski Nr 69/1994, poz. 617

— K. Fiedorowicz, 1992

— T. Lijewski, 1993.

Dąbrówę Górniczą przez Tarnobrzeg z Hrubieszowem i Ukrainą. Jej wykorzystanie jest jednak obecnie relatywnie nieznaczne. Na terenie Ukrainy pozostały też niewielkie fragmenty linii o europejskiej szerokości torów (np. Rawa Ruska-Żółkiew), nie są one jednak eksploatowane (za wyjątkiem linii Przemyśl-Chyrów-Ustrzyki Dolne, po której latem kursują tranzytem polskie pociągi wewnętrzne, a od jesieni 1994 także pociągi lokalne na trasie Krościenko-Chyrów).

Granicę polsko-słowacką przecinają natomiast zaledwie trzy linie kolejowe (jedna na 172,6 km granicy; patrz tabela 4). Powody takiego stanu rzeczy są analogiczne jak w wypadku sieci drogowej.

Miarą wykorzystania transgranicznych dróg kołowych jest liczba ogólnodostępnych drogowych przejść granicznych. Na granicy polsko-ukraińskiej funkcjonują obecnie 3 takie przejścia (Dorohusk, Hrebenne, Medyka). Wykorzystywanych jest zatem 27,3% istniejących dróg utwardzonych. Na dalszych czterech drogach znajdują się przejścia graniczne dla tzw. ruchu uproszczonego (Zosin, Dołhobyczów, Malhowice i Krościenko). Obsługują one mieszkańców przygranicznych gmin (na podstawie przepustek), lokalne

Tab. 2. Drogi o nawierzchni twardej przecinające granicę polsko-słowacką

Miejscowości graniczne	droga	stan <sup>1</sup>	status przejścia gr.	
			obecny <sup>2</sup>	planowany <sup>2</sup>
1. Barwinek/Wys.Komarnik	Rzeszów-Koszyce	2/2	og.os.-tow.	og.os.-tow.
2. Konieczna/Becherov	Gorlice-Bardejov	3/3	og.os.	og.os.-tow.
3. Muszynka/Kurov	Krynica-Bardejov	3/3	-	og.os.
4. Piwniczna/Minisek n.Popr.	Nowy Sącz-Poprad	2/2	og.os.	og.os.
5. Sromowce Niż./Lechnica	Sromowce-Lechnica	3/3	mrg.II	mrg.II
6. Niedzica/Spisska Stara Ves	Nowy Targ-Kiezmarok	3/3	og.os.	og.os.
7. Jurgów/Podspady	Nowy Targ-Poprad	2/2	mrg.I	og.os.-tow.
8. Lysa Polana/Javorina	Zakopane-Poprad	3/3	og.os.-tow.	og.os.
9. Chochołów/Sucha Hora	Nowy Targ-Trstena	3/3	og.os.	og.os.
10. Chyżne/Trstena	Kraków-Budapeszt	2/2	og.os.-tow.	og.os.-tow.
11. Lipnica Wlk./Bobrov	Jablónka-Namestovov	3/3	-	-
12. Korbielów/Oravska Polhora	Żywiec-Namestovo	3/3	-	og.os.
13. Zwardoń/Serafinov	Żywiec-Cadca	3/3	og.os.-tow.	og.os.-tow.

<sup>1</sup> Rodzaj drogi po stronie polskiej/słowackiej: 1 — droga dwujezdniowa lub autostrada, 2 — droga główna, 3 — droga drugorzędna

<sup>2</sup> Rodzaj ruchu dopuszczonego na przejściu; og. — ogólnodostępne, os. — ruch osobowy, tow. — ruch towarowy, mrg I — mały ruch graniczny I kategorii (dla wszystkich posiadaczy przepustek), mrg II — mały ruch graniczny II kategorii (dla obsługi gruntów; poza wymienionymi w tabeli na granicy polsko-słowackiej znajduje się 6 przejść dla małego ruchu granicznego znajdujących się na lokalnych drogach grantowych: Milik/Legnava, Wierchomla Wielka/Miedzibrodie, Piwowarówka/Klembovka, Kacwin/Vel.Frankova, Przegibek/Vychylovka, Rycerka/Bystrica)

Źródła: — Mapy topograficzne 1:200 000; WZKart, arkusze: Cisna, Krosno, Koszyce, Nowy Sącz, Poprad, Zakopane, Bielsko-Biała, Ostrava

— Monitor Polski Nr 20/1991

— K. Fiedorowicz, 1992

— T. Lijewski, 1993.

delegacje oraz grupy religijne. W roku 1994 przez wszystkie polsko-ukraińskie przejścia graniczne odprawiono jednak zaledwie 26,3 tys. osób w ramach ruchu uproszczonego. Na granicy polsko-słowackiej funkcjonuje obecnie 8 drogowych ogólnodostępnych przejść granicznych (po otwarciu w roku 1994 punktu w Koniecznej oraz w maju 1995 r. w Zwardoniu). Oznacza to 60,5 procentowe wykorzystanie istniejącej transgranicznej infrastruktury drogowej (drugi wskaźnik spośród wszystkich granic Polski). Co więcej na granicy polsko-słowackiej funkcjonuje ponadto 9 przejść dla małego ruchu granicznego (w tym jedno I kategorii — dla wszystkich posiadaczy przepustek i 8 — II kategorii dla osób posiadających ziemię po drugiej stronie granicy) spośród których 2 znajdują się na drogach utwardzonych, 7 zaś na lokalnych drogach gruntowych.

Trzy spośród wspomnianych wyżej polsko-ukraińskich linii kolejowych są obecnie wykorzystywane w ruchu towarowym i osobowym (przejścia gra-

Tab. 3. Linie kolejowe przecinające granicę polsko-ukraińską

Stacje graniczne	Linia kolejowa	stan <sup>1</sup>	status przejścia gr.	
			obecny <sup>2</sup>	planowany <sup>2</sup>
1. Dorohusk/Jagodina	Lublin-Kowel	2E/2	os.r.-tow.	*os.r.-tow.
2. Hrubieszów/Ambukow	Dąbrowa Grn.-Włodzimierz	1/1	os.r.-tow.	*os.r.-tow.
3. Hrebennie/Rawa Ruska	Warszawa-Lwów	1/1	-	-
4. Werchrata/Rawa Ruska	Munina Wlk.-Rawa Ruska	1/1	-	* tow.
5. Medyka/Mostiska	Kraków-Lwów	2E/2E	os.r.-tow.	*os.r.-tow.
6. Hermanowice/Nizankowiczi	Przemyśl-Ustrzyki Dln.	1/1	tranzyt	os.r.
7. Krościenko/Stariawa	Ustrzyki Dln.-Przemyśl	1/1	os.r.PL/UA	os.r.

<sup>1</sup> Rodzaj linii kolejowej po stronie polskiej/ukraińskiej: 1 – jednotorowa, 2 – dwutorowa, E – zelektryfikowana

<sup>2</sup> Rodzaj ruchu dopuszczonego na przejściu: os. – ruch osobowy, tow. – ruch towarowy, r – regularna komunikacja pasażerska, tranzyt – ruch tranzytowy wewnętrznych pociągów polskich, PL/UA – tylko dla obywateli Polski i Ukrainy, \* przejścia wymienione w polsko-ukraińskiej umowie o przejściach granicznych.

Źródła: — Mapy topograficzne 1:200 000; WZKart, arkusze: Włodawa, Chelm, Tomaszów Lubelski, Drohobycz, Przemyśl, Cisna

— Mapy topograficzne Ukrainy 1:200 000; WKP, Arkusze: Lwowska Oblast' i Wołyńska Oblast'

— Monitor Polski Nr 69/1994, poz. 617

— K. Fiedorowicz, 1992

— T. Lijewski, 1993

Tab. 4. Linie kolejowe przecinające granicę polsko-słowacką

Stacje graniczne	Linia kolejowa	stan <sup>1</sup>	status przejścia gr.	
			obecny <sup>2</sup>	planowany <sup>2</sup>
1. Łupków/Miedzilaborce	Sanok-Michałowice	1/1	tow. (n)	os.r.-tow.
2. Leluchów/Plavec	Tarnów-Poprad	1/1	os.r.-tow.	os.r.-tow.
3. Zwardoń/Serafinov	Żywiec-Cadca	1/1	os.r.	os.r.-tow.

<sup>1</sup> Rodzaj linii kolejowej po stronie polskiej/słowackiej: 1 – jednotorowa, 2 – dwutorowa

<sup>2</sup> Rodzaj ruchu dopuszczonego na przejściu: os. – ruch osobowy, tow. – ruch towarowy, r – regularna komunikacja pasażerska, (n) – przejście niewykorzystywane

Źródła: — Mapy topograficzne 1:200.000; WZKart, arkusze: Cisna, Koszyce, Nowy Sącz, Poprad, Zakopane, Bielsko-Biała, Ostrava.

— Monitor Polski Nr 20/1991.

— K. Fiedorowicz, 1992.

niczne: Dorohusk, Hrubieszów i Medyka); czwarte (Krościenko) począwszy od roku 1994 tylko w ruchu osobowym. Na granicy słowackiej nieczynna pozostaje linia przez Przełęcz Łupkowską. Pozostałe dwa przejścia (Muszyna i od r. 1992 Zwardoń) odprawiają zarówno pociągi pasażerskie, jak i towarowe.

## 2. Obciążenie istniejącej infrastruktury transportowej

Przełom lat 80. i 90. był okresem niezwykle dynamicznego wzrostu ruchu zarówno osób, jak i pojazdów na wszystkich granicach Polski. Na samym początku lat 90. szczególnie szybko wzrastało natężenie ruchu granicznego z krajami byłego ZSRR (patrz tabele 5 i 7). Ruch osobowy między Polską i Ukrainą swoje apogeum osiągnął w roku 1991, kiedy to granicę między obydwojoma krajami przekroczyło w obu kierunkach blisko 7,4 mln osób. Lata następne przyniosły jednak powolny spadek natężenia ruchu (patrz tabela 5). W roku 1993 granicę przekroczyło już tylko 5,6 mln podróżnych. Główną przyczyną tego spadku było pogorszenie się sytuacji ekonomicznej Ukrainy, znaczne podwyżki cen artykułów konsumpcyjnych i idące w ślad za tym zmniejszenie opłacalności drobnego handlu „turystycznego”. Rok 1994 był jednak rokiem ponownego wzrostu natężenia ruchu (do poziomu 6,6 mln), co może świadczyć o ponownym ożywieniu drobnego handlu (tym razem nastawionego na zakupy w Polsce) bądź też jest oznaką rozwoju autentycznej współpracy gospodarczej i turystyki. Charakterystyczny jest też bardzo mały udział obywateli polskich wśród przekraczających granicę polsko-ukraińską (w r. 1994 zaledwie 17,5% na przejściach drogowych i 4,0% na kolejowych). Ukraińcy stanowią aktualnie (1994 rok) 92,0% wszystkich cudzoziemców przyjeżdżających do Polski przez granicę polsko-ukraińską. Prócz nich, trasą tą przybywają do naszego kraju Rumuni (2,9%), Rosjanie (1,5%), Niemcy (0,7%) i Bułgarzy (0,6%). Przedstawiciele wszystkich narodowości „trzecich” korzystają prawie wyłącznie z drogowego przejścia granicznego w Medyce.

Ruch graniczny ze Słowacją wzrastał systematycznie aż do roku 1992, kiedy to osiągnął wielkość 10,7 mln przekroczeń w obu kierunkach (patrz tabela 6). Było to związane z utrzymującymi się na Słowacji niższymi cenami usług turystycznych i licznymi w związku z tym podróżami wakacyjnymi (oraz wyjazdami na narty) obywateli polskich na drugą stronę Karpat. Dodatkową przyczyną były wyjazdy po tanie zakupy na Słowację. Rok 1993 przyniósł zmniejszenie ruchu do poziomu 9,1 mln prawdopodobnie właśnie za sprawą podwyżek cen towarów i usług na Słowacji, zaś rok 1994 ponowny wzrost do 9,3 mln. Wzrost ruchu w roku 1994 wynika po części z pojawienia się znacznej grupy obywateli słowackich przyjeżdżających na zakupy (towarów przemysłowych) do Polski. Świadczy o tym spadek udziału Polaków wśród przekraczających granicę (z 45,3% w r. 1993 do 41,7% w r. 1994 na przejściach drogowych i odpowiednio z 63,4 do 55,4% na kolejowych). Struktura narodowościowa cudzoziemców przybywających do Polski przez granicę ze Słowacją jest o wiele bardziej zróżnicowana, aniżeli



Tab. 5. Polsko-ukraiński osobowy ruch graniczny w latach 1980, 1990-1994

przejścia graniczne	osobowy ruch graniczny w obu kierunkach*					
	1980	1990	1991	1992	1993	1994
kolejowe:						
Dorohusk	0	401.197	957.903	619.919	369.878	283.980
Hrubieszów	18	14.864	29.064	39.738	53.566	15.563
Lubycza Kr.	0	56	0	0	0	0
Medyka	552.732	1110.467	2147.065	1850.607	1471.478	1135.287
Hermanowice	0	938	0	0	0	0
Ustrzyki Dln.	0	360	0	0	0	63.882
kolejowe razem	552.750	1527.882	3134.032	2510.264	1894.922	1498.712
drogowe:						
Dorohusk	724	75.299	638.766	573.439	888.070	1378.257
Zosin	0	456	1.176	4.100	1.597	752
Hrebenne	0	589	15.883	683.815	841.974	1294.613
Medyka	445.082	2668.084	3568.231	2585.697	1936.499	2449.797
Krościenko	0	0	0	497	106	230
drogowe razem	445.806	2744.428	4224.056	3847.548	3668.246	5123.649
R A Z E M	998.556	4272.310	7358.088	6357.812	5563.168	6622.361

\* W zestawieniu uwzględniono wyłącznie ruch paszportowy, bez ruchu uproszczonego i tzw. obsługi środków transportu (m.in. załogi pociągów)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

Tab. 6. Polsko-słowacki osobowy ruch graniczny w latach 1980, 1990-1994

przejścia graniczne	osobowy ruch graniczny w obu kierunkach*					
	1980	1990	1991	1992	1993	1994
kolejowe:						
Muszyna	290452	848879	401382	177112	186731	163569
Zwardoń	0	0	0	130600	185326	189890
kolejowe razem	290452	848879	401382	307712	372057	353459
drogowe:						
Barwinek	461259	1670652	3439662	2183538	1496146	1819593
Konieczna	0	0	0	0	0	192341
Piwniczna	237821	585552	769601	1232463	877889	907930
Niedzica	0	0	0	312859	409928	736159
Łysa Polana	1003664	513205	1472243	2267944	1545648	1772350
Chochołów	86753	0	103010	718641	505696	556025
Chyżne	683955	2607391	2370215	3710437	2848482	2968990
drogowe razem	2473452	5376800	8154731	10425882	7683789	8953388
R A Z E M	2763904	6225679	8556113	10733594	8055846	9306847

\* W zestawieniu uwzględniono wyłącznie ruch paszportowy, bez małego ruchu granicznego i tzw. obsługi środków transportu (m.in. załogi pociągów)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

miało to miejsce w wypadku granicy ukraińskiej. Obywatele Słowacji to jedynie 76,8% wszystkich przybywających obcokrajowców. Pozostała blisko jedna czwarta przypada na podróżujących tranzytem bądź to przez Słowację do Polski (Węgrzy — 5,1%, Rumuni — 4,5%, Czesi — 1,4%, Austriacy — 0,9% i Włosi — 0,6%), bądź przez Polskę na Słowację (Niemcy — 4,0%, Holendrzy — 0,9%, Belgowie — 0,8%).

Tak zwany mały ruch graniczny między Polską i Słowacją ma obecnie bardzo ograniczone znaczenie. W roku 1994 w jego ramach granice przekroczyło zaledwie 64,4 tys. osób (w 98% obywatele polskich), z czego 38,8 tys. na przejściu granicznym w Jurgowie oraz 22,8 tys. w Niedzicy.

Jest charakterystyczne to, że wspomniany wyżej spadek natężenia ruchu nie dotyczył liczby przekraczających granicę polsko-ukraińską pojazdów, tak osobowych jak i ciężarowych. Pomimo to w roku 1993 nastąpiło zdecydowane rozładowanie polsko-ukraińskich przejść granicznych. Znaczniejszemu zmniejszeniu uległy nagminne dawniej kolejki graniczne. Jest to efekt pełnego udostępnienia (od 1 kwietnia 1993 r.) przejść drogowych w Dorohusku i Hrebennem, pracujących uprzednio w niepełnym wymiarze godzin oraz obsługujących tylko obywatele Polski i Ukrainy. I tak na przykład jeszcze w roku 1992 przejście w Medyce skupiało aż 85,0% polsko-ukraińskiego ruchu ciężarówek. W roku 1994 było to 42,5% (patrz tabela 7). Najnowsze meldunki Straży Granicznej wskazują jednak na ponowne pojawienie się kolejek granicznych, i to zarówno w ruchu towarowym jak i osobowym (szczególnie w Hrebennem przy wjeździe do Polski). Nowym zjawiskiem, utrudniającym sprawną pracę służb granicznych, jest też masowy import samochodów osobowych z krajów Europy Zachodniej (Niemcy, Belgia, Holandia), tranzytem przez Polskę na Ukrainę. Miarą wielkości tego zjawiska może być większa liczba pojazdów osobowych przekraczających granicę w kierunku z Polski na Ukrainę niż przekraczających ją w kierunku odwrotnym. W 1992 r. liczba ta wynosiła 49 tysięcy, w r. 1993 — 71 tys., a w r. 1994 już 116 tys. samochodów.

Również w wypadku granicy ze Słowacją liczba przekraczających ją samochodów ciężarowych stale rosła, co więcej — pomiędzy rokiem 1993 i 1994 zanotowano ponad dwukrotny jej przyrost (z 44 na blisko 91 tysięcy; patrz tabela 8). Ruch graniczny samochodów osobowych ulegał zaś w ostatnich latach powolnej dekoncentracji, co związane było z otwieraniem nowych przejść granicznych. Jeszcze w r. 1990 najruchliwsze przejście w Chyżnem odprawiło 50,4% wszystkich przekraczających granicę samochodów osobowych, obecnie (1994) obsługuje ich zaledwie 28,3%. Z kolei polsko-słowacki ruch samochodów ciężarowych pozostaje nadal silnie skoncentrowany, głównie z przyczyn formalnych (dopuszczenie ruchu towarowego na przejściach)

Tab. 7. Ruch pojazdów ciężarowych przez granicę polsko-ukraińską w latach 1993–1994

przejścia graniczne	ruch graniczny		% pojazdów z rejestr. polską 1994	udział w ruchu przez granicę ukraińską w % 1994	udział w całości ruchu na granicach Polski w % 1994
	1993	1994			
Dorohusk	15.156	39.182	34,3	37,8	1,4
Hrebenne	14.100	20.440	48,8	19,7	0,8
Medyka	46.091	44.150	16,0	42,5	1,6
R A Z E M	75.347	103.772	29,4	100,0	3,8

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

Tab. 8. Ruch pojazdów ciężarowych przez granicę polsko-słowacką w latach 1993–1994

przejścia graniczne	ruch graniczny		% pojazdów z rejestr. polską 1994	udział w ruchu przez granicę słowacką w % 1994	udział w całości ruchu na granicach Polski w % 1994
	1993	1994			
Barwinek	13 996	29 033	26,2	32,0	1,1
Kacwin	0	116	100,0	0,1	0,0
Łysa Polana	393	695	33,4	0,8	0,0
Chyżne	30 184	60 981	24,1	67,1	2,2
R A Z E M	44 180	90 825	25,0	100,0	3,3

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej

w dwóch praktycznie punktach: Barwinku i Chyżnem. Pomimo to na granicy ze Słowacją praktycznie nie występują kolejki graniczne.

### 3. Regularne pasażerskie połączenia komunikacyjne

#### 3.1. Komunikacja autobusowa

Na szczególną uwagę zasługuje niezwykle ostatnio dynamiczny rozwój międzynarodowych linii autobusowych (szczególnie między Polską i Ukrainą). Analiza tego rozwoju może mieć znaczną wartość poznawczą. Sieć linii autobusowych jest bowiem w naturalny sposób o wiele bardziej elastyczna

aniżeli układ połączeń kolejowych i lotniczych. Tym samym jest ona najlepszą ilustracją aktualnego popytu na transgraniczne przewozy pasażerskie.

Główną przyczyną tak niespotykanego rozwoju międzynarodowych linii autobusowych była luka w podaży tanich przewozów pasażerskich, która powstała po drastycznym podniesieniu taryf kolejowych na początku lat 90. W wypadku granicy polsko-ukraińskiej zbiegło się to w czasie z politycznym jej otwarciem i nasileniem drobnego handlu bazarowego.

W kwietniu 1994 roku Polskę i Ukrainę łączyło 57 regularnych linii autobusowych, na których wykonywano 394 kursów powrotnych tygodniowo. Spośród wszystkich krajów Europy, większą częstotliwość kursów zanotowano jedynie pomiędzy Polską i Białorusią (538 odjazdów tygodniowo). Przez terytorium Polski przebiega ponadto tranzytem trasa linii autobusowej z Kijowa do Wiednia.

Na terenie Ukrainy najwięcej linii autobusowych dociera w rejon Lwowa (do samego Lwowa — 106 kursów w tygodniu), na Wołyń (Kowel, Łuck, Równe) oraz do miejscowości podkarpackich (Dolina, Truskawiec, Sambor, Iwanofrankowsk i inne). Linia Rzeszów–Mukaczewo wiedzie tranzytem przez terytorium Słowacji i obwód zakarpacki. Na uwagę zasługują połączenia wybitnie dalekobieżne, zapewniające regularną komunikację z odległymi od granicy miastami, w rodzaju: Gdańsk–Kijów, Kraków–Zaporoże, Lublin–Donieck, Ostrowiec Świętokrzyski–Kamieniec, Zamość–Dniepropietrowsk. Łącznie autobusy z Polski kończą swój bieg w 27 miastach Ukrainy; najwięcej we Lwowie (11 linii), Kijowie (9), Kowlu, Łucku i Czerwonogradzie (po 4 linie) oraz Złoczowie (3). Po stronie polskiej największym węzłem zorientowanej na Ukrainę komunikacji autobusowej jest Przemyśl (rozpoczyna się tu 8 linii). Duże znaczenie mają także: Lublin, Ostrowiec Świętokrzyski i Rzeszów (po 6 linii), Chełm i Tomaszów Lubelski (po 5) oraz Zamość (3).

Znacznie słabiej rozwinęła się komunikacja autobusowa pomiędzy Polską i Słowacją, i to pomimo że zapotrzebowanie na nią jest znaczne, szczególnie w rejonach turystycznych. W roku 1994 Polskę i Słowację łączyło zaledwie 13 regularnych linii autobusowych, na których wykonywano 57 kursów powrotnych tygodniowo. Ponadto przez teren Słowacji kursowało tranzytem 16 linii autobusowych z Polski na Węgry, do Austrii i Turcji.

Połączenia polsko-słowackie miały na ogół charakter lokalny lub regionalny. Po stronie polskiej przystankami końcowymi były: Nowy Targ (5 linii), Rzeszów (2), Kraków (2), Katowice, Przemyśl, Sanok, Nowy Sącz (wszystkie po 1 linii). Po stronie słowackiej autobusy docierały do Humennego (2 linie), Koszyc (2), Dolnego Kubina (2), Trencina, Michalovic, Popradu, Niżnej Tesli, St. Lubowca, Kuzmarku i Martina. Linia Katowice–Martin kursowała tranzytem przez Cieszyn i terytorium Czech. Mimo istniejącego zapotrzebo-



wania brakowało połączeń z Zakopanego w Tatry Słowackie. Lukę te wypełniały jednak kursujące wahadłowo (przez Łysą Polanę) w sezonie naciarskim prywatne mikrobusy.

### 3.2. Komunikacja kolejowa

Wraz z opisanym powyżej rozwojem dwustronnej komunikacji autobusowej mówić możemy o poważnym regresie polsko-ukraińskich pasażerskich powiązań kolejowych. Aż do końca lat 80. przejście kolejowe Medyka/Mostiska było jednym z najruchliwszych kolejowych przejść granicznych w ruchu pasażerskim. W sezonie każdego dnia odprawiono tutaj kilka pociągów udających się tranzytem przez Lwów do Rumunii i Bułgarii. Lata 90. przyniosły jednak załamanie się wyjazdów turystycznych z Polski na Bałkany. Większość linii zlikwidowano, a te, które pozostały, wycofano z trasy ukraińskiej (kursują aktualnie przez Węgry i Jugosławię). W miejsce pociągów tranzytowych pojawiły się jednak połączenia polsko-ukraińskie. Przyjęły one na siebie przeważająca część lawinowo wzrastającego ruchu osobowego. Jeszcze w roku 1992 42,6% przekraczających granicę polsko-ukraińską podróżowało koleją. W roku 1993 było to już jednak jedynie 34,1%, a w r. 1994 — 22,6%. Na zmniejszenie roli transportu kolejowego złożyło się kilka przyczyn, m.in. takie jak:

- znaczny wzrost cen biletów kolejowych,
- konkurencja ze strony tanich i bardziej rozgałęzionych linii autobusowych,
- rozwój motoryzacji na Ukrainie,
- powolna zmiana statusu materialnego osób zajmujących się handlem bazarowym (coraz większy udział osób zamożniejszych, a więc częściej posiadających własne samochody).

Latem 1994 roku pomiędzy Polską i Ukrainą czynnych było 13 regularnych połączeń kolejowych. Każdego tygodnia granice przekraczało 64 pary obsługujących je pociągów pasażerskich. Pociągi korzystają z trzech polsko-ukraińskich kolejowych przejść granicznych w Medyce, Dorohusku i Hrubieszowie (od r. 1994 również z przejścia w Krościenku), a także kursują tranzytem przez terytorium Białorusi i przejście w Terespolu. Jedynie dwa z wymienionych połączeń mają charakter transkontynentalny (Berlin–Kijów i Warszawa–Kijów z wagonami do Taszkientu), dalszych 6 typowo dalekobieżnych (Warszawa–Odessa, Chełm–Kijów, Wrocław–Kijów) oraz kursujące raz w tygodniu (Warszawa–Charków, Warszawa–Dniepropietrowsk i Warszawa–Symferopol) i 5 lokalnych (Chełm–Kowel, Zamość–Lwów, oraz trzy razy dziennie Przemyśl–Mościska). Korzystanie z pociągów jadących

tranzytem przez Białoruś jest utrudnione z uwagi na dwukrotną kontrolę celno-paszportową.

Jeszcze dwa lata temu jedyna bezpośrednia polsko-słowacka komunikacja kolejowa odbywała się przez przejście w Muszynie. Trasą tą tradycyjnie kursują tranzytowe pociągi „Cracovia” z Krakowa do Budapesztu i „Karpaty” z Warszawy do Bukaresztu. Pozostałe połączenia, zarówno tranzytowe jak i docelowe (do Bratysławy), korzystały z polsko-czeskiego przejścia w Zebrzydowicach. W roku 1992 uruchomiono komunikację pasażerską przez przejście w Zwardoniu. Obecnie kursują tamtędy codziennie dwa pociągi pośpieszne relacji Kraków–Bratysława oraz 4 pary pociągów lokalnych Zwardoń–Cadca (plus dwie pary weekendowe). Lokalne pociągi uruchomiono także na wspomnianym przejściu w Muszynie (dwie pary dziennie relacji Muszyna–Plavec). Pozostałe trzy pociągi tranzytowe na Węgry („Batory”, „Polonia” — oba z wagonami do Bratysławy oraz pociąg Wrocław–Budapeszt) korzystają z przejść granicznych w Zebrzydowicach i Chałupkach (ostatni z nich). W sumie Polskę i Słowację łączy obecnie (jesień 1994) 15 połączeń kolejowych, na których wykonywane jest 95 kursów powrotnych w tygodniu, z czego jednak tylko 10 połączeń i 60 kursów zapewnia komunikację bezpośrednią między dwoma krajami (bez tranzytów).

Pomimo rozszerzenia w ostatnich latach oferty polsko-słowackich pasażerskich połączeń kolejowych, znaczenie kolei jako środka komunikacji międzynarodowej także i na tej granicy systematycznie maleje. W roku 1994 koleją przekroczyło granicę zaledwie 353 tys. podróżnych (blisko trzykrotnie mniej niż w r. 1990), a więc jedynie ok. 3,8% ogółu przekraczających.

## **Komunikacja lotnicza**

Latem 1994 roku pomiędzy portami lotniczymi Polski i Ukrainy odbywało się 10 regularnych, powrotnych rejsów samolotowych w tygodniu. Pomimo dość wysokiej ceny według minimalnych taryf równoważąc 119 dolarów USA z Warszawy do Lwowa i 180 do Kijowa), miejsca w samolotach wykorzystywane są w znacznym stopniu. Powodem jest użytkowanie przez oba towarzystwa lotnicze stosunkowo niewielkich maszyn. Jednocześnie biznesmeni i urzędnicy państwowi różnych szczebli, podróżujący z Polski na Ukrainę, często obawiają się ryzyka związanego z wyjazdem samochodem (kolejki na granicy, kradzieże). Dlatego też mimo niedużych odległości wybierają samolot.

Aspiracją Polskich Linii Lotniczych LOT jest przejmowanie przez port lotniczy Warszawa–Okęcie jak największej liczby pasażerów tranzytowych

udających się z Ukrainy do Europy Zachodniej oraz do Ameryki Północnej. Dąży się m.in. do tego, aby ranne samoloty z Kijowa i Lwowa przylatywały do Warszawy przed startem maszyn transatlantyckich. Ocenia się, że aktualnie ok. 25% pasażerów LOT-u na liniach wschodnich (do wszystkich krajów byłego ZSRR) to pasażerowie tranzytowi. Pomimo że towarzystwo Air-Ukraine odkupiło od LOT-u przystosowane do tras transatlantyckich samoloty Ił-62 M, udający się do Ameryki Północnej pasażerowie ukraińscy wolą korzystać z połączeń polskich (obsługiwanych przez Boeingi 767).

Można przyjąć, że przy obecnych cenach biletów lotniczych ogromną większość korzystających z polsko-ukraińskich połączeń lotniczych stanowią osoby podróżujące służbowo oraz właśnie pasażerowie tranzytowi. Tym niemniej zastanawiający jest brak połączeń lotniczych z Warszawy na przykład do Odessy (liczne kontakty gospodarcze; uruchomienie takiej linii znajduje się w aktualnych planach rozwojowych LOT-u) i na Krym (turystyka), a także z Kijowa i Lwowa do innych miast Polski (np. Wrocławia i Gdańska). Wiąże się to z prowadzoną przez LOT polityką blokowania rozwoju omijających Warszawę linii międzynarodowych obsługiwanych przez konkurencyjne towarzystwa lotnicze. Tym niemniej w roku 1994 powstała spółka Regionalne Linie Lotnicze SA z siedzibą w Rzeszowie, z kapitałem mieszanym polsko-ukraińskim, stawiająca sobie za cel nadanie międzynarodowej rangi portowi lotniczemu Rzeszów Jasionka. Przewiduje ona uruchomienie w roku 1995 połączeń lotniczych Rzeszów-Lwów, przy użyciu niewielkiego, 17-miejscowego samolotu wniesionego do spółki przez stronę ukraińską.

Jedyną komunikacją lotniczą pomiędzy Polską i Słowacją pozostaje, obsługiwane przez słowackie linie lotnicze Tatra Air połączenie Warszawa-Bratysława (dwa loty w tygodniu). Zważywszy na brak szybkich polsko-słowackich połączeń kolejowych, wydaje się, że pomimo nieznacznych odległości bezwzględnych, rozszerzenie komunikacji lotniczej między obydwoma krajami mogłoby być celowe. Szczególnie godna rozważenia jest organizacja lotów z Warszawy do lotniska tatrzańskiego w Popradzie. O potencjalnym popycie na przeloty tą trasą świadczy stale duża liczba Polaków spędzających urlopy w Tatrach Słowackich.

#### **4. Perspektywy rozwoju powiązań transportowych**

Wiele wskazuje na to, że w najbliższych latach będziemy mieli do czynienia z ponownym wzrostem przewozów pasażerskich oraz dalszym wzrostem przewozów towarowych przez granice polsko-ukraińską i polsko-słowacką (świadczą o tym m.in. dane co do wielkości ruchu za rok 1994).



Sam przysłyły wzrost oraz jego skala zależą jednak od wielu czynników politycznych, ekonomicznych i społecznych, m.in. takich, jak:

— ogólna sytuacja ekonomiczna na Ukrainie i na Słowacji, warunkująca rozwój dwustronnej wymiany towarowej,

— stan wzajemnych kontaktów gospodarczych pomiędzy Ukrainą i Europą Zachodnią (szczególnie Niemcami), warunkujący wzrost przewozów tranzytowych,

— sytuacja ekonomiczna po obu stronach każdej z granic, wyrażająca się w zróżnicowaniu cen towarów konsumpcyjnych oraz średniej płacy (przeliczonych na dolary USA), warunkująca opłacalność drobnego handlu „turystycznego” oraz podróży z Ukrainy do Polski w poszukiwaniu pracy,

— polityka celna Ukrainy, wpływająca zarówno na rozwój wymiany handlowej w makroskali, jak i na natężenie handlu „turystycznego”,

— rozbudowa bazy turystycznej warunkująca rozwój autentycznej turystyki transgranicznej oraz ceny usług turystycznych (szczególnie na Słowacji),

— stan i przepustowość transgranicznej infrastruktury transportowej, warunkujący (zwłaszcza na granicy z Ukrainą) techniczną możliwość wzrostu ruchu osób i pojazdów.

Najważniejsze zadania stojące w tym kontekście przed władzami tak centralnymi, jak i lokalnymi, zarówno Polski jak i jej sąsiadów to obecnie przede wszystkim:

1. Poprawa wykorzystania istniejących transgranicznych powiązań kolejowych, wyrażająca się m.in. w:

— uruchomieniu komunikacji pasażerskiej na wszystkich polsko-ukraińskich liniach transgranicznych; w pierwszej kolejności po trasie Warszawa-Lublin-Rawa Ruska-Lwów (otworenie kolejowego przejścia granicznego Werhrata/Rawa Ruska jest przewidziane w artykule 4 międzyrządowej umowy w sprawie przejść granicznych z dnia 18 maja 1992 roku);

— przedłużeniu odcinków toru o szerokości zachodnioeuropejskiej na terenie Ukrainy (przede wszystkim do Lwowa) i wschodnioeuropejskiej w Polsce (np. do Lublina);

— ponownym uruchomieniu linii polsko-słowackiej przez Przełęcz Łupkowską;

— wprowadzeniu tzw. przewozów kombinowanych, czyli przewozu ciężarówek koleją, np. na trasie Kraków-Lwów lub nawet Berlin-Lwów; a także np. Kraków-Koszyce i Kraków-Žilina, co miałyby szczególne znaczenie ze względów ekologicznych (ograniczenie ciężkiego ruchu towarowego w Karpatach),

— modernizacji dworców na stacjach granicznych (przede wszystkim w Przemyśle — obiekt od kilku lat w remoncie),

— obniżeniu taryf kolejowych oraz likwidacji „bariery finansowej” powodującej, że przejechanie tej samej liczby kilometrów jest droższe, jeżeli na trasie przekracza się granicę państwową.

2. Budowa nowoczesnych magistrali drogowych o znaczeniu kontynentalnym oraz usytuowanych na nich nowoczesnych przejść granicznych z wydzielonymi terminalami do obsługi ruchu towarowego (na wzór obiektu budowanego obecnie w Świecku na granicy polsko-niemieckiej):

a) na granicy polsko-ukraińskiej:

— autostrada A-4 (Frankfurt-Kijów), z przejściem granicznym w Karczowej (najkrótsza droga do Lwowa; przejście wymienione w międzyrządowej umowie w sprawie przejść granicznych z dnia 18 maja 1992 roku),

— trasa ekspresowa Warszawa-Lublin-Lwów, z przejściem w Hrebennem,

— trasa Lublin-Kowel-Kijów, z przejściem w Dorohusku.

b) na granicy polsko-słowackiej:

— autostrada A-1 — w wypadku wybrania wyjścia nie na Czechy, lecz na Słowację w rejonie Zwardonia (koncepcja mało prawdopodobna),

— trasa ekspresowa Warszawa-Kraków-Žilina-Bratysława, z przejściem w Chyżnem,

— trasa ekspresowa Lublin-Rzeszów-Koszyce-Budapeszt, z przejściem w Barwinku.

3. Budowa i uruchomienie maksymalnej liczby przejść lokalnych na granicy z Ukrainą, w pierwszej kolejności w: Zosinie, Dołhobyczowie, Budomierzu (po stronie ukraińskiej konieczność budowy nawierzchni na ok. 1,5 km drogi), Malhłowicach i Krościenku; ze Słowacją w Jurgowie (odciążenie położonej na terenie Parku Narodowego — Łysej Polany), w Korbielowie i na Przełęczy Tylickiej.

4. Organizacja turystycznych przejść granicznych w Tatrach (Kasprowy Wierch, Rysy, Tymanowa Przełęcz), w Beskidzie Wysokim (Babia Góra, Pilsko), w Pieninach (kajakowe na Dunajcu), w Bieszczadach (przejścia piesze, np. wzdłuż Sanu w Smolniku i Wołosatem) i na Roztoczu (rejon Dziewięcierza) oraz ewentualne umożliwienie żeglugi turystycznej (kajaki) na granicznym odcinku rzeki Bug (uwarunkowane poprawą stanu czystości wód).

5. Rozważenie wprowadzenia Konwencji Turystycznej (na wzór obowiązującej między Polską i Czechosłowacją przed II wojną światową) na obszarach górskich pogranicza polsko-słowackiego, umożliwiającej posiadaczom

przepustek (legitymacji) przekraczanie granicy w górach na każdym przecinającym ją szlaku.

6. Zniesienie absurdalnego zakazu przekraczania granicy polsko-ukraińskiej pieszo. Istnienie ruchu pieszego zagwarantowano w Polsko-Ukraińskiej Umowie Międzyrządowej w sprawie przejść granicznych (artykuł 2) z dnia 18 maja 1992 roku.

7. Zmiana założeń ukraińskiego systemu odpraw celno-paszportowych, obligującego funkcjonariuszy granicznych do kontroli każdej przewożonej walizki, otwarcia każdego bagażnika oraz opuszczania pojazdu przez pasażerów autobusów.

8. Poprawa organizacji pracy służb granicznych wyrażająca się w:

— wprowadzeniu na wszystkich przejściach tzw. wspólnych kontroli,  
— przestrzennym i organizacyjnym oddzieleniu ruchu towarowego od osobowego,

— zwiększeniu liczby funkcjonariuszy,

— rezygnacji z obowiązku ostemplowywania każdego paszportu.

9. Popierane organizacji większej liczby lokalnych polsko-słowackich połączeń autobusowych, jako pobudzających wzajemną turystykę oraz będących bardziej „ekologiczną” alternatywą dla masowego ruchu samochodów osobowych na obszarach chronionych (zwłaszcza w rejonie tatrzańskim).

10. Intensyfikacja wzajemnej komunikacji lotniczej, wyrażająca się przede wszystkim w jej decentralizacji (loty nie tylko z Warszawy do Lwowa, Kijowa i Bratysławy, ale także z Rzeszowa, Wrocławia, Gdańska, Krakowa do Koszyc, Popradu, Odessy i Symferopola).

Sprawą niezwykle ważną jest też odpowiednia koordynacja wszelkich podejmowanych po obu stronach granicy działań. Istotne jest nie tylko wzajemne uzgodnienie miejsc budowy przejść granicznych, dróg i autostrad, ale także ustalenie listy zadań priorytetowych oraz kolejności ich realizacji.

Celowe wydaje się też zróżnicowane traktowanie obu omawianych w opracowaniu granic przez polskie czynniki decyzyjne. Niezależnie od indywidualnych szans Polski i Słowacji na szybkie przyjęcie do Unii Europejskiej, pamiętać należy, że oba te kraje aspirują do członkostwa w tej organizacji. Tym samym w bliższej lub dalszej przyszłości granica polsko-słowacka tracić będzie systematycznie swoje funkcje. Dlatego też lokalizowane na tej granicy inwestycje infrastrukturalne koncentrować powinny się przede wszystkim na samej transgranicznej sieci komunikacyjnej (budowa i modernizacja dróg), przy maksymalnym ograniczeniu nakładów na obiekty przejść granicznych. Inwestycje tego ostatniego typu mają natomiast znacznie większą rację bytu na granicy polsko-ukraińskiej, jako mogącej się w przyszłości stać granicą wschodnią Unii Europejskiej.

## Literatura

- Fiedorowicz K., *Międzynarodowe powiązania transportowe Polski, stan i perspektywy*, Instytut Turystyki, Warszawa 1992.
- Komornicki T., *Ruch osobowy na polskich przejściach granicznych — analiza zmian 1980–1991*, „Geografia w Szkole” 1992, nr 5.
- Komornicki T., *Przepustowość polsko-ukraińskich drogowych przejść granicznych w 1992 roku*, „Biuletyn” nr 3, program „Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski”, Warszawa 1993, s. 124–134.
- Komornicki T., *Międzynarodowe regularne połączenia autobusowe pomiędzy Polską i pozostałymi krajami Europy*, „Biuletyn” nr 5, program „Podstawy Rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski”, IGiPZ PAN, Warszawa 1994.
- Komornicki T., *Transgraniczna infrastruktura transportowa Polski*, „Przegląd Geograficzny”, t. 67, z. 1–2, Warszawa 1995, s. 45–53.
- Lijewski T., *Infrastruktura transportu wschodniego pogranicza Polski*, „Biuletyn”, nr 2, program „Podstawy Rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski”, IGiPZ PAN, Warszawa 1993.
- Lijewski T., *Infrastruktura komunikacyjna Polski wobec zmian politycznych i gospodarczych w Europie Środkowej i Wschodniej*, Zeszyty IGiPZ PAN, nr 23, Warszawa 1994.
- Sieciowy rozkład jazdy pociągów PKP, lato 1994*, Kolejowa Oficyna Wydawnicza, Warszawa 1994.
- Zarządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 15.12.1994 w sprawie ogłoszenia przejść granicznych, rodzaju ruchu dozwolonego przez te przejścia oraz czasu ich otwarcia; Monitor Polski Nr 69/1994, poz. 617.

## Trans-Frontier Transport Connections in South-Eastern Poland

### Summary

The paper evaluates the condition of trans-frontier communication connections in the Polish-Ukrainian and Polish-Slovakian frontiers, according to the following criteria:

- trans-frontier transport infrastructure (railways and roads),
- the degree of using this infrastructure as reflected in the existence of railway and road frontier crossing points,
- the degree of burdening the infrastructure, which is reflected in the dimension of frontier traffic of people and vehicles,
- regular passenger communication connections between both countries.

The paper also attempts to determine the conditions for further development of frontier traffic and presents the most important legislative and investment tasks facing the present authorities of Poland, Ukraine and Slovakia in the sphere of improving the mutual transport connections.

JERZY KITOWSKI

Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej

Filia w Rzeszowie

## SPOŁECZNE KOSZTY MIGRACJI TRANSGRANICZNYCH W POŁUDNIOWO-WSCHODNIEJ POLSCE

### 1. Dynamika, struktura i sezonowość migracji transgranicznych

Badaniami objęto ruch osobowy na przejściach granicznych podległych Bieszczadzkiemu Oddziałowi Straży Granicznej (to jest 370 km odcinek granicy państwowej, 236 km na wschodzie i 134 km na południu), drogowych: w Medyce i Barwinku oraz kolejowych: w Medyce i Krościenku (uruchomione w maju 1994 r.) w latach 1991–1994.

W badanym okresie zauważamy wyraźne obniżenie się liczby przekraczających granicę Polski (w latach 1991–1993 liczba ta obniżyła się z 9,2 mln osób o blisko 46%, natomiast w r. 1994 nastąpił wzrost liczby przekraczających granicę kraju w stosunku do roku poprzedniego o 11,2%). Tylko w r. 1991 wystąpiła przewaga przyjeżdżających nad wyjeżdżającymi (o 178,6 tys. osób), podczas gdy w pozostałych objętych badaniami latach obserwujemy przewagę wyjeżdżających (od 59,5 tys. w r. 1994 do 107,1 tys. osób w r. 1992). Na ową tendencję wpłynął fakt uruchomienia w r. 1991 nowych przejść drogowych na granicy z Ukrainą: w Hrebennem (1,3 mln osób w r. 1994 oraz w Dorohusku (odpowiednio 1,4 mln osób).

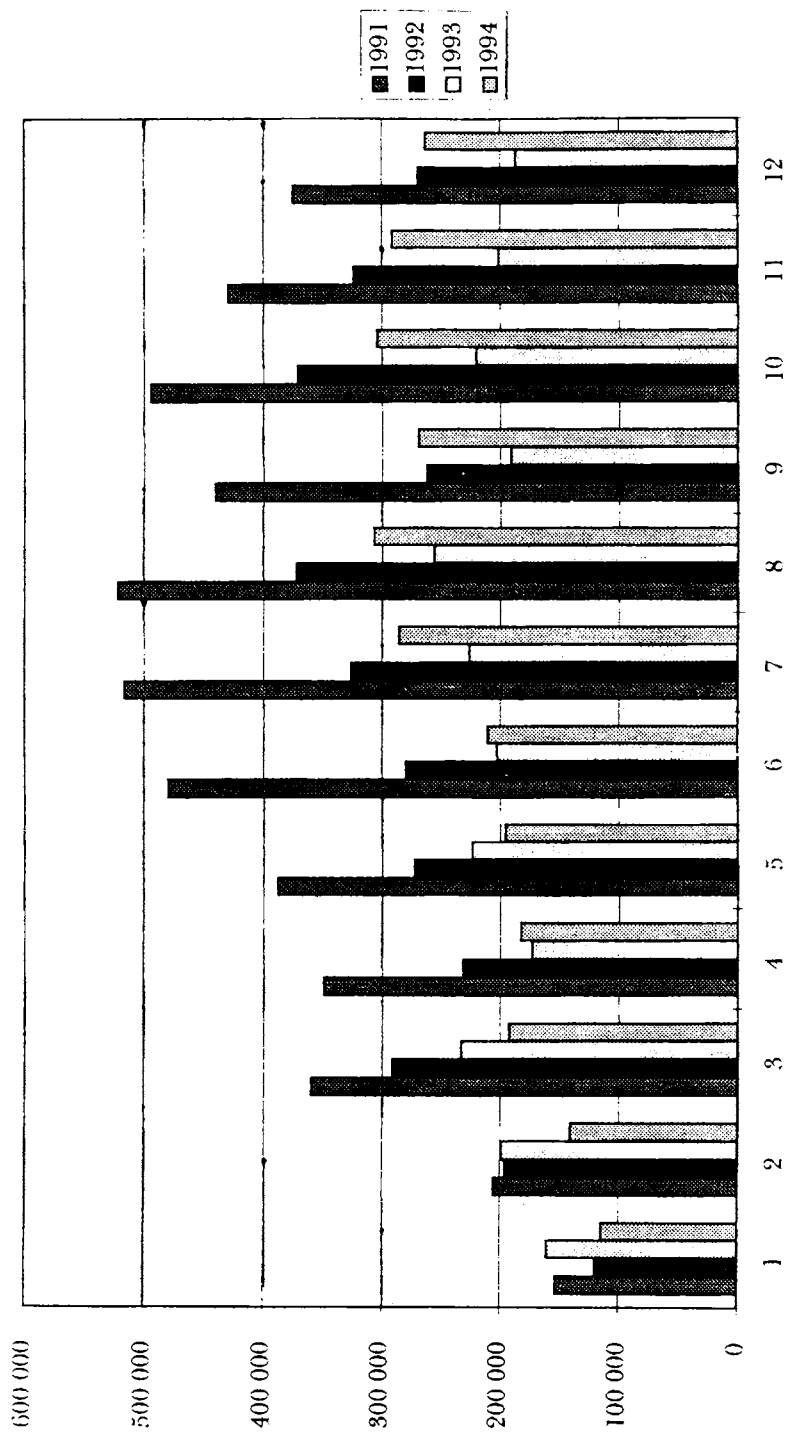
W celu wyjaśnienia uwarunkowań tego procesu oddzielnie rozpatrzymy tendencje dynamiki liczby przyjeżdżających i wyjeżdżających z kraju, z uwzględnieniem liczby obywateli Polski i cudzoziemców.

Jak wynika z przytoczonych w tab. 1 danych, liczba przyjeżdżających do Polski obniżyła się w rozpatrywanym okresie o 41,5%, w tym aż o 63,7% obywateli Polski, podczas gdy liczba przyjeżdżających cudzoziemców zmalała o niespełna 1/3 (o 32,2%).

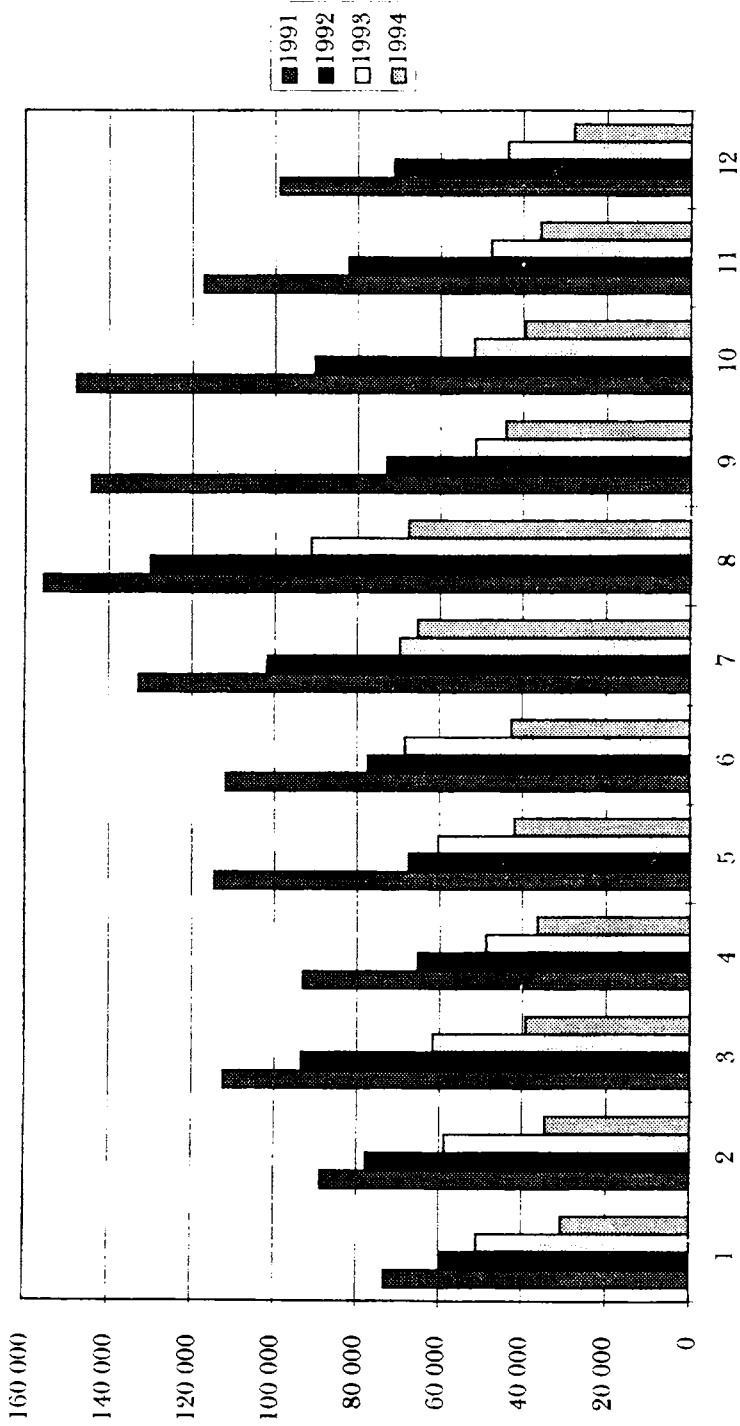
Tab. 1. Liczba osób przyjeżdżających do Polski przez przejścia graniczne podległe Bieszczadzkiemu Oddziałowi Straży Granicznej w latach 1991-1994 według miesięcy

Wyszczególnienie	Ogółem	w tym według miesięcy																
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII					
Przyjeżdżający Ogółem																		
w latach:																		
1991	4712884	152997	205263	359758	348799	388091	480410	516658	522132	440320	494445	429502	374509					
1992	3314026	119653	196127	291236	231348	272272	279345	325697	372366	261815	371481	323689	268997					
1993	2471610	160042	198750	232940	173223	223622	202386	226018	255967	190575	220256	201113	186718					
1994	2756674	114646	140917	192435	182662	195680	210576	285263	306675	269096	304189	291306	263229					
w tym: obywatele Polski																		
w latach:																		
1991	1390318	73140	88732	112373	92967	114596	111850	132848	155506	144334	147935	117166	98871					
1992	989293	59770	77602	93404	65321	67458	77355	101736	130031	72999	90290	82162	71165					
1993	703572	50837	58648	61501	48743	60259	68341	69532	91096	51416	51779	47770	43650					
1994	505136	30649	34492	39134	36328	41935	42642	65304	67580	44073	39442	35699	27858					
cudzoziemcy																		
w latach:																		
1991	3322566	79857	116531	247385	255832	273495	368560	383810	366626	295986	346510	312336	275638					
1992	2324733	59883	118525	197832	166027	204814	201990	223961	242335	188816	281191	241527	197832					
1993	1768038	109205	140102	171439	124480	163363	134045	156486	164871	139159	168477	153343	143068					
1994	2251538	83997	106425	153301	146334	153745	167934	219959	239095	225023	264747	255607	235371					

Źródło: Dane Bieszczadzkiego Oddziału Straży Granicznej.

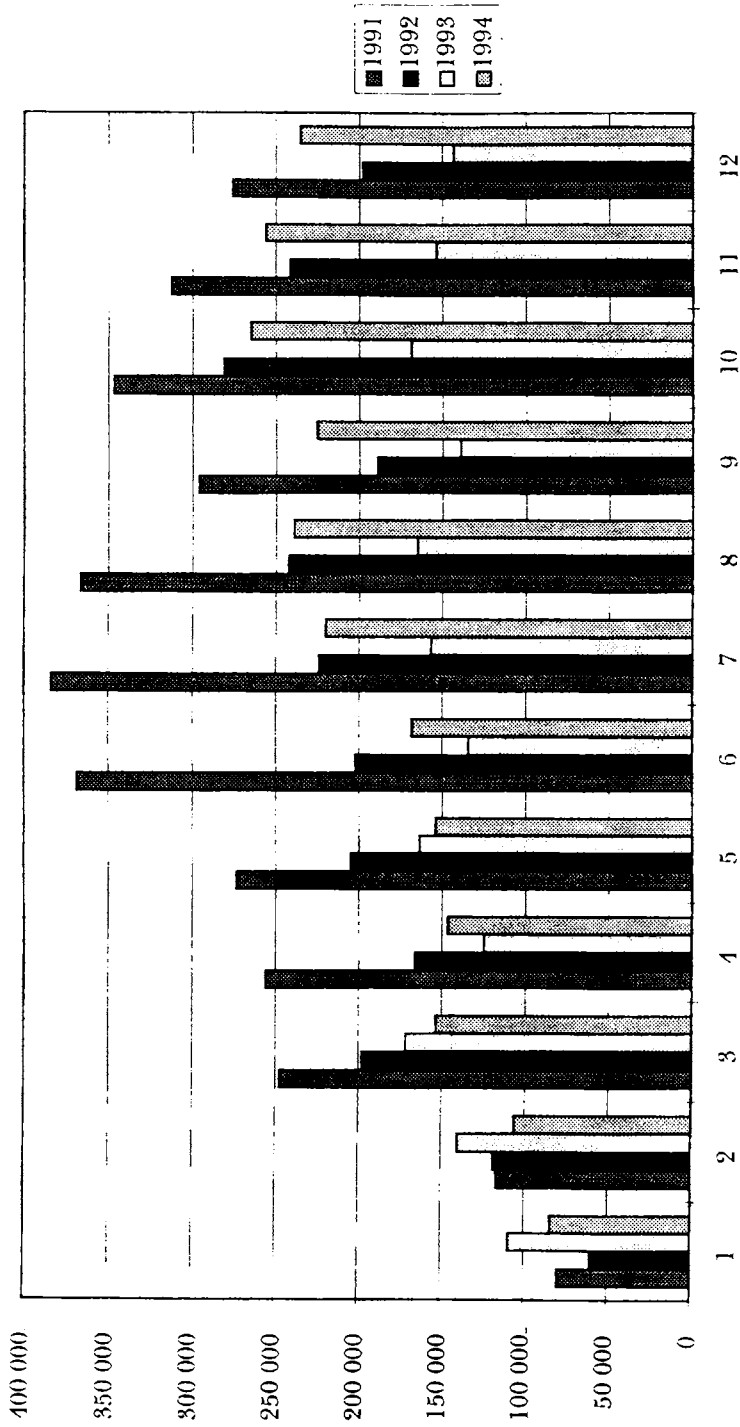


Ryc. 1. Liczba osób przyjeżdżających do Polski przez przejścia graniczne podległe Bieszczadzkiemu Oddziałowi Straży Granicznej w latach 1991-1994 według miesięcy



Ryc. 2. Liczba obywateli Polski wracających do kraju przez przejścia graniczne podległe BiOSG w latach 1991-1994 według miesięcy





Ryc. 3. Liczba cudzoziemców przyjeżdżających do Polski przez przejścia graniczne podległe BiOSG w latach 1991-1994 według miesięcy

Tab. 2. Struktura przyjazdów do Polski w latach 1991–1994 przez przejścia graniczne podległe Bieszczadzkiemu Oddziałowi Straży Granicznej według kwartałów (w odsetkach)

Wyszczególnienie	Ogółem	w tym według kwartałów			
		I	II	III	IV
Liczba osób przyjeżdżających w latach:					
1991	100,0	15,2	25,8	31,4	27,6
1992	100,0	18,3	23,6	29,0	29,1
1993	100,0	23,9	24,3	27,2	24,6
1994	100,0	16,3	21,4	31,2	31,1
w tym:					
obywatele Polski w latach:					
1991	100,0	19,7	23,0	31,1	26,2
1992	100,0	23,3	21,2	30,8	24,7
1993	100,0	24,3	25,2	30,1	20,4
1994	100,0	20,6	23,9	35,1	20,4
cudzoziemcy w latach:					
1991	100,0	13,4	27,0	31,5	28,1
1992	100,0	16,2	24,6	28,2	31,0
1993	100,0	23,7	24,1	26,0	26,2
1994	100,0	15,3	20,8	30,4	33,5

Źródło: Opracowanie własne.

Sezonowość przyjazdów obu badanych grup (Polacy i cudzoziemcy) jest dość podobna, aczkolwiek dostrzegamy pewne różnice (patrz także tab. 2 i ryc. 1–3). Ponad połowa Polaków i cudzoziemców wjechała do Polski w drugim półroczu, z tym że dla blisko 1/3 Polaków powrót do kraju występuje w trzecim kwartale (największa liczba powracających przypada na sierpień i lipiec — poza 1991 r., odpowiednio lipiec i październik). W tej grupie migrantów zauważamy obniżenie się udziału powracających do kraju w czwartym kwartale z blisko 1/4 w latach 1991–1992 do 1/5 w kolejnych dwóch latach (w latach 1993–1994 najmniejsza liczba powrotów do kraju przypada na grudzień).

Z kolei w grupie cudzoziemców od r. 1992 obserwujemy największą koncentrację przyjazdów w czwartym kwartale. Rozpowszechniony w publicystyce pogląd, że proces ten wynika z kulminacji turystyki „handlowej” w grudniu, nie znajduje potwierdzenia, w każdym bowiem objętym badaniem roku liczba cudzoziemców przyjeżdżających do Polski w grudniu była niższa od odpowiedniej liczby przyjeżdżających w październiku (z reguły najwyższe wielkości w roku) i listopadzie. Możemy więc wysnuć wniosek, że

natężenie przyjazdów cudzoziemców, uprawiających turystykę „handlową”, do południowo-wschodniej Polski ma związek ze wzrostem efektywnego popytu na lokalnym rynku, spowodowanym głównie przyrostem zasobów gotówki rolników i ludności dwuzawodowej (ze sprzedaży płodów rolnych).

Warto podkreślić, że potwierdzeniem tej tezy jest także wzrastająca przewaga, w ogólnej liczbie przyjazdów do Polski, cudzoziemców. W latach 1991–1992 przewaga ta była stosunkowo nieduża (o 9,2% w r. 1991 i zaledwie o 0,2% w roku następnym), natomiast w kolejnych dwóch latach jest już ponad dwukrotna (o 114,8% w r. 1993 i o 174,1% w r. 1994).

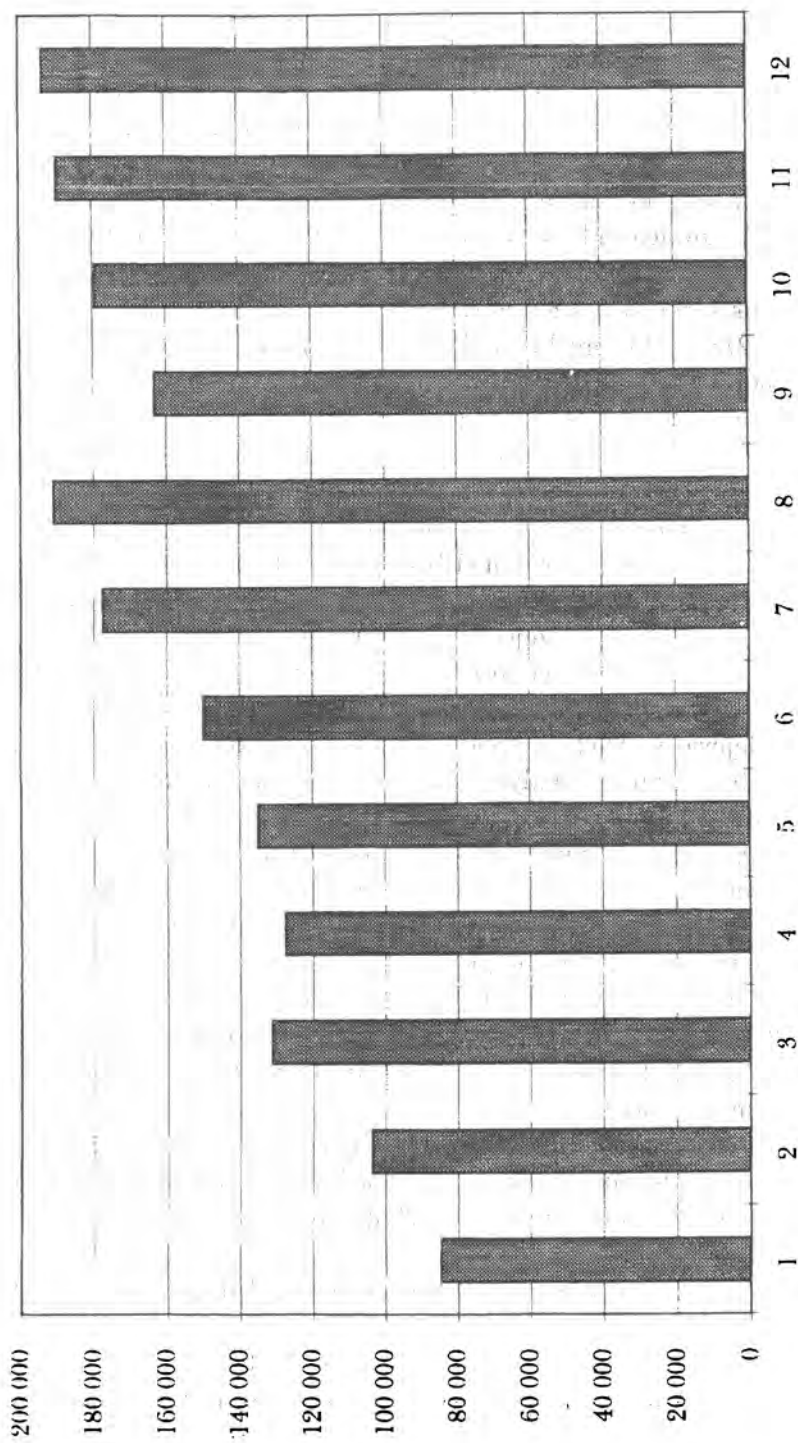
Blisko 2/3 liczby przekroczeń granicy (wjazd i wyjazd) w południowo-wschodniej strefie przygranicznej przypada w r. 1994 na Medykę (65,9%), na Barwinek zaś niespełna 1/3 (32,7%). W tab. 3 zestawiono dane obrazujące sezonowość przyjazdów w Medyce z uwzględnieniem przejścia drogowego i kolejowego. Przez przejście drogowe wjechało do Polski o 37% osób więcej niż koleją. Najwięcej osób wjechało przez rozpatrywane przejście w grudniu (193,4 tys.), sierpniu (191,0 tys.) i w listopadzie (189,7 tys.). Tendencja ta wynika z częstotliwości przekraczania przejścia drogowego, koleją bowiem najwięcej osób przejechało w sierpniu, listopadzie oraz w lipcu.

Odmiennie kształtuje się rozpatrywana tendencja, jeżeli weźmiemy pod uwagę sezonowość przyjazdów cudzoziemców do Polski przez przejście drogowe i kolejowe w Medyce (por. ryc. 4–5) oraz drogowe w Barwinku. Na przejściu drogowym w Medyce liczba wjeżdżających cudzoziemców zwiększała się w r. 1994 stopniowo z miesiąca na miesiąc od stycznia do sierpnia (wzrost 2,8-krotny, największy bezwzględny przyrost o 23,9 tys. wystąpił między czerwcem a lipcem). We wrześniu liczba przyjeżdżających cudzoziemców spadła o 16,6 tys., by znów stopniowo wzrosnąć do 124,9 tys. osób w grudniu (największa liczba przyjazdów w skali roku).

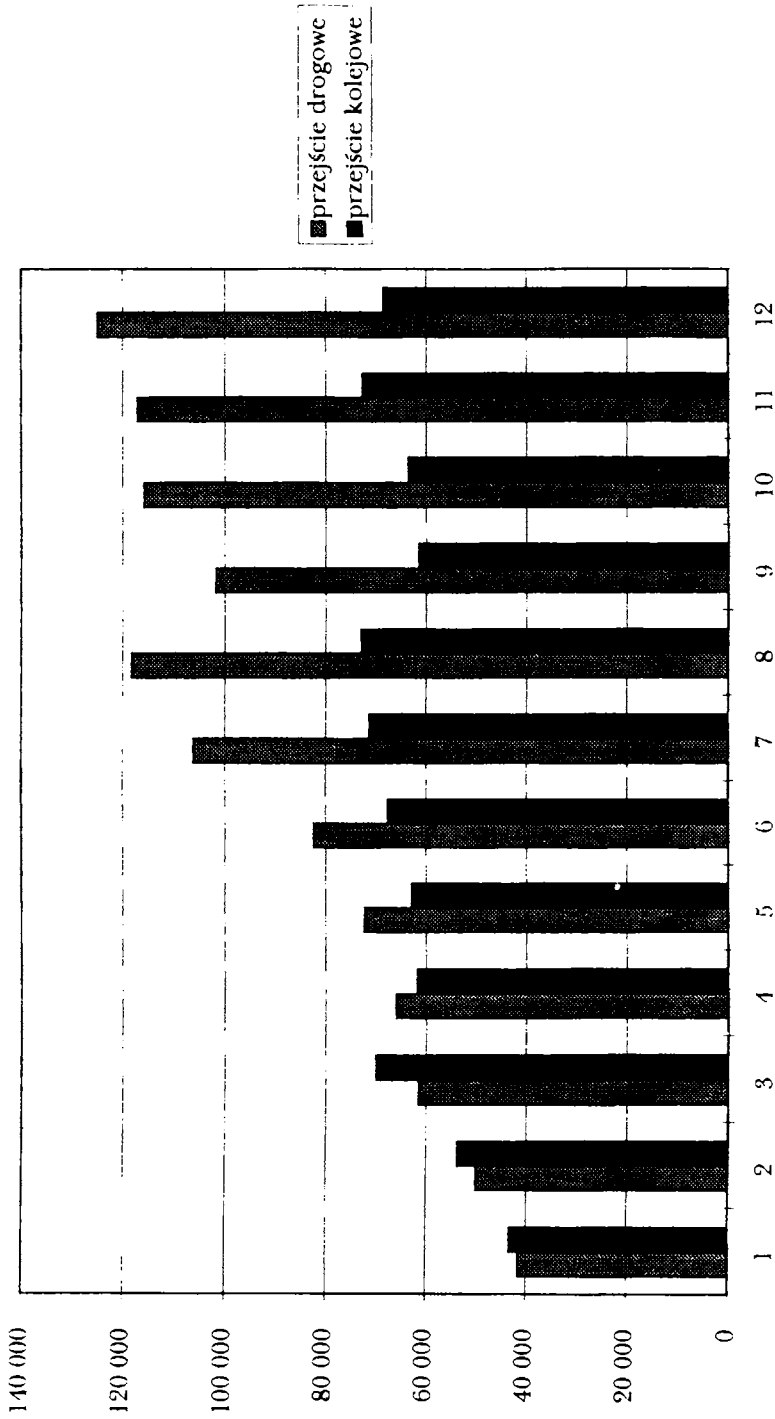
Mniejsze zróżnicowanie zjawiska przyjazdów z zagranicy wystąpiło na przejściu kolejowym. Największa różnica wysokości liczby przyjeżdżających (10,4 tys.) pomiędzy kolejnymi miesiącami miała miejsce w lutym (wzrost) i we wrześniu (spadek).

Nieco ponad 90% wynosił udział cudzoziemców w ogólnej liczbie przyjeżdżających do Polski przez oba przejścia w Medyce, w tym od lipca udział ten był wyższy od średniej rocznej, uzyskując najwyższy poziom w listopadzie — 93,5% (tab. 4).

Najwięcej cudzoziemców, w liczbach bezwzględnych, przekroczyło granicę w Medyce (wjazd) w grudniu, listopadzie i sierpniu, w Barwinku natomiast w październiku, wrześniu i listopadzie. Natomiast najmniejsza liczba cudzoziemców wjechała przez Medykę w styczniu, lutym i kwietniu (odpowiednio w Barwinku także w styczniu i lutym oraz w czerwcu).



Ryc. 4. Liczba osób przyjeżdżających do Polski przez przejście graniczne w Medyce w roku 1994 ogółem według miesięcy



Ryc. 5. Liczba osób przyjeżdżających do Polski przez przejście drogowe i kolejowe w Medyce w roku 1994 według miesięcy

Tab. 3. Liczba osób przyjeżdżających do Polski w roku 1994 przez przejście drogowe i kolejowe w Medyce według miesięcy

Wyszczególnienie	Ogółem	w tym według miesięcy											
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
Liczba przyjeżdżających	1825983	84741	103651	131307	127608	135041	149811	177355	191011	16311	179286	189670	193391
w tym:													
przejścia drogowe	1056977	41508	49978	61425	65908	72190	82239	106147	118226	101646	115750	117048	124912
przejścia kolejowe	769006	43233	53673	69882	61700	62851	67572	71208	72785	61465	63536	72622	68479

Źródło: Jak w tab. 1.

Tab. 4. Liczba cudzoziemców przyjeżdżających do Polski w r. 1994 przez przejścia graniczne w Medyce i Barwinku według miesięcy

Wyszczególnienie	Ogółem	w tym według miesięcy											
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
Medyka <sup>a</sup>	1644542	71075	88378	115527	111056	118657	132173	163346	172557	150458	164647	177410	179258
Barwinek	569128	12887	18022	40765	35232	34647	34364	53782	55798	71201	95557	71126	45747
Udział cudzoziemców w ogólnej liczbie przyjeżdżających do Polski przez przejście drogowe i kolejowe w Medyce w %	90,1	83,9	85,3	88,0	87,0	87,9	88,2	92,1	90,3	92,2	91,8	93,5	92,7

<sup>a</sup> Przejścia drogowe i kolejowe razem.

Źródło: Jak w tab. 1.

Tab. 5. Liczba osób przyjeżdżających do Polski w roku 1994 przez przejście drogowe i kolejowe w Medyce według kwartałów

Wyszczególnienie	Ogółem	w tym według kwartałów			
		I	II	III	IV
Liczba przyjeżdżających					
w osobach	1 825 983	319 699	412 460	531 477	562 347
w %	100,0	17,5	22,6	29,1	30,8
w tym:					
przejścia drogowe					
w osobach	1 056 977	152 911	220 337	326 019	357 710
w %	100,0	14,5	20,9	30,8	33,8
przejście kolejowe					
w osobach	769 006	166 788	192 123	205 458	204 637
w %	100,0	21,7	25,0	26,7	26,6

Źródło: Opracowanie własne.

Uogólniając nasze wnioski, możemy stwierdzić, że blisko 2/3 przyjazdów (64,9%) do Polski przez przejście drogowe w Medyce przypadało w r. 1994 na drugie półrocze (33,8% na ostatni kwartał), podczas gdy na przejściu kolejowym sezonowość ta jest bardziej wyrównana (poza pierwszym kwartałem, w pozostałych różnica w rozpatrywanym wskaźniku strukturalnym nie jest większa od 1,7 punktu procentowego).

Tab. 6. Struktura przyjeżdżających cudzoziemców do Polski w roku 1994 przez przejścia graniczne w Medyce i Barwinku według kwartałów

Wyszczególnienie	Ogółem	w tym według kwartałów			
		I	II	III	IV
Medyka <sup>a</sup>					
w osobach	1 644 542	274 980	361 886	486 361	521 315
w %	100,0	16,7	22,0	29,6	31,7
Barwinek					
w osobach	569 128	71 674	104 243	180 781	212 430
w %	100,0	12,6	18,3	31,8	37,3
Udział cudzoziemców w ogólnej liczbie przyjeżdżających do Polski przez przejście drogowe i kolejowe w Medyce w %	90,1	86,0	87,7	91,5	92,7

<sup>a</sup> Przejścia drogowe i kolejowe razem.

Źródło: Opracowanie własne.

Podobne tendencje dostrzegamy w sezonowości przyjazdów cudzoziemców przez oba przejścia w Medyce (tab. 6) — 61,3% w drugim półroczu,

w tym blisko co trzecia osoba wjeżdżająca do Polski przez Medykę (cudzoziemcy stanowili w drugim półroczu ponad 90% przyjeżdżających) czyniła to w czwartym kwartale oraz w Barwinku (aż 69,1% w drugim półroczu, w tym ponad 37% w czwartym kwartale).

Tab. 7. Liczba cudzoziemców, którzy przekroczyli przejście graniczne w Medyce w roku 1994 według kraju zamieszkania i deklarowanego celu przyjazdu

Państwa	Ogółem	w tym według celu przyjazdu				
		handlowy	odwiedziny	turystyczny	tranzyt	inny cel
<b>A. MEDYKA — przejście drogowe</b>						
Ukraina	750 720	23 992	124 684	565 056	36 668	320
Rosja	20 321	682	501	18 128	1 010	—
Mołdawia	9 341	361	147	7 529	1 304	—
Bułgaria	12 762	1 536	579	8 484	2 163	—
Czechy	5 202	135	5	47	5 015	—
Słowacja	3 766	115	1	56	3 594	—
Rumunia	72 697	3 361	2 146	62 573	4 567	50
Macedonia	387	9	3	108	267	—
Niemcy	12 828	146	6	62	12 609	5
Turcja	906	207	3	69	627	—
<b>B. MEDYKA — kolej</b>						
Ukraina	620 409	15 373	121 460	478 720	2 889	1 967
Rosja	16 082	558	826	14 485	182	31
Armenia	24 963	—	24 359	598	6	—
Mołdawia	17 329	253	713	15 295	1 046	22
Azerbejdżan	1 346	18	3	1 290	27	8
Gruzja	210	—	—	204	6	—
Rumunia	2 105	34	44	1 934	93	—
Niemcy	810	1	7	7	795	—
Izrael	150	—	3	26	121	—
<b>C. KROŚCIENKO — kolej</b>						
Ukraina	28 597	15 480	3 025	9 871	82	139

Źródło: Jak w tab. 1.

Aż 85% cudzoziemców, którzy przyjechali w r. 1994 przez Medykę, stanowili obywatele Ukrainy (1 397 130 osób — patrz tab. 7), z których 53,7% przekroczyło przejście drogowe, 4,6% — Rumuni (97,2% przez przejście drogowe), 2,3% obywatele Rosji (53,4% przez przejście drogowe), 1,6% obywatele Mołdawi (65% przez przejście drogowe) i 1,5% obywatele Armenii (wszyscy koleją). Obywatele wymienionych 5 państw stanowili 95% ogólnej liczby cudzoziemców, którzy wjechali do Polski przez Medykę.

W tab. 7 przytoczono dane dotyczące celu przyjazdu (deklarowanego przez cudzoziemca). Nie są to jednak dane wiarygodne. Na przykład cel handlowy wymieniło tylko 3,2% obywateli Ukrainy przekraczających przeje-



ście drogowe (odpowiednio 2,4% na przejściu kolejowym), podczas gdy aż 75,3% zadeklarowało cel turystyczny (74,1% na przejściu kolejowym) oraz 16,6% wymieniło jako cel przyjazdu odwiedzin (odpowiednio 18,8% na przejściu kolejowym). Polska była krajem tranzytowym dla 4,9% mieszkańców Ukrainy wjeżdżających samochodem i dla zaledwie 0,4% — koleją (podobną strukturą deklarowanego celu przyjazdu do Polski charakteryzują się przybysze z innych byłych państw socjalistycznych).

Wysoki udział deklarowanego turystycznego celu przyjazdu do Polski jest absolutnie niewiarygodny i należy go traktować (w przeważającej mierze) jako handlowy. Z kolei wysoki udział przyjazdów w celu odwiedzin wynika z powszechnego (i dodajmy odpłatnego) zapraszania mieszkańców Ukrainy przez osoby obce (które deklarują się jako rodzina osób zapraszanych) oraz masowego fałszowania tych zaproszeń. Świadczą o tym liczne wypadki deportacji przybyszów ze Wschodu oraz udzielanie im wiz administracyjnych. Warto w tym miejscu zwrócić uwagę na ważny aspekt przyjazdu obywateli Ukrainy (w deklarowanym celu odwiedzin) dla lokalnego rynku pracy. Osoba zaproszona może przebywać w Polsce (po dokonaniu czasowego zameldowania przez zapraszającego) przez 30 dni. W tym czasie zwykle podejmuje pracę „na czarno”, a po upływie 30 dni wraca (z nowym zaproszeniem) na Ukrainę i po kilku dniach ponownie przyjeżdża do Polski, kontynuując wykonywaną dotychczas pracę. W ten sposób jedna osoba może przejeżdżać do Polski nawet kilkanaście razy w roku (dodajmy, że ponad 2,1 tys. Rumunów przyjechało do Polski pod pretekstem odwiedzin).

W Barwinku (tab. 8) spośród cudzoziemców najwięcej do Polski wjechało obywatele Słowacji — 483,7 tys., to jest 85%, Rumunii 4,1% oraz Ukrainy

Tab. 8. Liczba cudzoziemców, którzy przekroczyli przejście graniczne w Barwinku w roku 1994 według kraju zamieszkania i deklarowanego celu przyjazdu

Państwa	Ogółem	w tym według celu przyjazdu				
		handlowy	odwiedziny	turystyczny	tranzyt	inny cel
Słowacja	483 684	10 412	60 349	394 923	12 671	5 329
Czechy	2 343	193	451	1 300	293	106
Ukraina	17 157	534	3 409	11 356	1 528	330
Rumunia	23 392	68	224	22 680	108	312
Węgry	16 817	1 160	1 493	11 775	1 707	682
Białoruś	3 686	81	66	172	3 313	54
Litwa	3 784	48	14	159	3 486	77
Rosja	598	28	44	66	425	35
Bułgaria	495	43	65	265	44	78
Niemcy	1 832	131	208	840	501	152
Włochy	725	274	85	239	59	68

Źródło: Jak w tab. 1.

i Węgier po 3% (w sumie udział wymienionych krajów wynosi 95,1%). Wiarygodne dane, dotyczące celu przyjazdu, odnoszą się (z zachowaniem pewnej tolerancji) tylko do tranzytu przez Polskę.

Obserwacje poczynione w pierwszym kwartale r. 1995 w Medyce, Barwinku i Krościenku wskazują na rosnącą tendencję liczby odprawianych na przejściach granicznych, granicę bowiem przekroczyło blisko 1,4 mln osób (w większości obywatele Ukrainy, Słowacji i Polski), to jest o 600 tysięcy (o 75%) więcej niż przed rokiem. Przez przejścia drogowe przejechało 220 tysięcy samochodów, to jest o 80 tysięcy (o 57%) więcej niż w pierwszym kwartale ubiegłego roku.

W kwietniu 1995 r. granicę południowo-wschodniej Polski (Medyka, Barwinek, Krościenko) przekroczyło ponad pół miliona osób, to jest o 25% więcej niż w kwietniu ubiegłego roku oraz ponad 90 tysięcy pojazdów samochodowych, natomiast w maju odpowiednio ponad 600 tysięcy podróżnych, o prawie 220 tysięcy (o 58%) więcej niż przed rokiem, a przez przejścia drogowe w Medyce i Barwinku przejechało 103,5 tysiąca pojazdów (w maju 1994 r. niespełna 62 tysiące, to jest mniej o 67%).

W Medyce (na przejściu drogowym) najbardziej ożywiony ruch jest od czwartku do niedzieli, kiedy to podróżni ze Wschodu przyjeżdżają do Polski na bazy, po czym wracają z powrotem.<sup>1</sup>

Nieco inne tendencje obserwujemy na przejściu kolejowym. Więcej osób wjeżdża na początku tygodnia.<sup>2</sup>

Potwierdzeniem handlowego charakteru „turystyki” zza wschodniej granicy może być także liczba podróżnych wyjeżdżających z Polski przez drogowe przejście w Medyce w ciągu trzech przedświątecznych dni, 13–15 kwietnia 1995 r. Łącznie wyjechało wówczas blisko 25 tysięcy osób (głównie obywatele Ukrainy i pozostałych krajów WNP).

Z kolei w okresie świąt wielkanocnych obchodzonych przez grekokatolików (23–24 kwietnia) przez przejście drogowe w Medyce wjechało do Polski

---

<sup>1</sup> Na przykład w losowo wybrany poniedziałek 20 lutego 1995 r. wjechały 3653 osoby (3143 obywatele Ukrainy) i 684 pojazdy, a wyjechały 4732 osoby i 811 pojazdów (w tym 75 autobusów), a w kolejny (wylosowany) poniedziałek 6 marca 1995 r. wjechały do Polski 754 pojazdy (w tym 61 autobusów), przewożąc 3811 osób (w tym 3011 obywateli Ukrainy), podczas gdy kraj opuściło znacznie więcej migrantów, bo 4476 osób (904 pojazdy, w tym 70 autobusów).

<sup>2</sup> Na przykład w poniedziałek 20 lutego kolejną przyjechało 1646 obywateli WNP (w tym 1455 mieszkańców Ukrainy), dodajmy, że jeszcze dwa lata temu podobną liczbę podróżnych przywoził jeden pociąg, natomiast wyjechało 962 przybyszów ze Wschodu. W kolejny (losowo badany) poniedziałek 6 marca pociągiem przyjechały do Polski 1382 osoby, a wyjechało 1161 osób (także dominowali obywatele Ukrainy — około 90%).

Tab. 9. Liczba osób wyjeżdżających z Polski przez przejścia graniczne podległe Bieszczadzkiemu Oddziałowi Straży Granicznej w latach 1991-1994 według miesięcy

Wyszczególnienie	Ogółem	w tym według miesięcy																
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII					
Wyjeżdżający ogółem w latach:																		
1991	453432	151377	203411	369347	358596	399287	427479	479356	517295	408961	424558	412920	381735					
1992	3421091	122306	182457	285901	247666	259214	280991	338754	382957	266838	377395	357494	319118					
1993	2541740	170410	189410	233785	181253	203090	200778	244918	260106	186143	232989	193817	245041					
1994	2816191	112783	141043	200464	202206	186544	219244	306607	314781	264736	298068	280205	289510					
w tym: obywatele																		
Polski w latach:																		
1991	1399198	77403	89020	98831	108815	112013	112508	140084	167042	140319	141240	115053	96870					
1992	1089599	66153	79762	97250	74790	74366	80053	115424	140694	83986	93769	100735	82617					
1993	779942	60141	61560	66546	59039	64915	63842	87213	92265	54864	62369	54130	53058					
1994	563852	33203	40265	43964	39590	39175	48703	89928	78361	38431	39733	37781	34718					
cudzoziemcy w latach:																		
1991	3135124	73974	114391	270516	249781	287274	314971	339272	350253	268642	283318	297867	284865					
1992	2331492	56153	102695	188651	172876	184848	200938	223330	242263	182852	283626	256759	236501					
1993	1761798	110269	127850	167239	122214	138175	136936	157705	167841	131279	170620	139687	191983					
1994	2252339	79580	100778	156500	162616	147369	170541	216679	236420	226305	258335	242424	254792					

Źródło: Jak w tab. 1.

przeciętnie w ciągu doby około 450 osób, podczas gdy zwykle wjeżdża średnio blisko pięciokrotnie więcej osób.

Średni czas pobytu w Polsce cudzoziemców, którzy w r. 1994 przekroczyli przejście drogowe w Medyce wynosił 2,7 dnia (dla porównania w Dorohusku — 2,9, w Hrebennem — 2,2 oraz w Barwinku — 1,2 dnia).<sup>3</sup>

Tab. 10. Struktura wyjazdów z Polski w latach 1991–1994 przez przejścia graniczne podległe Bieszczadzkiemu Oddziałowi Straży Granicznej według kwartałów (w odsetkach)

Wyszczególnienie	Ogółem	w tym według kwartałów			
		I	II	III	IV
Liczba osób wyjeżdżających w latach:					
1991	100,0	16,0	26,1	31,0	26,9
1992	100,0	17,3	23,0	28,9	30,8
1993	100,0	23,4	23,0	27,2	26,4
1994	100,0	16,1	21,6	31,5	30,8
w tym: obywatele Polski w latach:					
1991	100,0	19,0	23,8	32,0	25,2
1992	100,0	22,3	21,1	31,2	25,4
1993	100,0	24,1	24,2	30,0	21,7
1994	100,0	20,8	22,6	36,7	19,9
cudzoziemcy w latach:					
1991	100,0	14,6	27,2	30,6	27,6
1992	100,0	14,9	24,0	27,8	33,3
1993	100,0	23,1	23,3	26,0	28,6
1994	100,0	15,0	21,3	30,2	33,5

Źródło: Opracowanie własne.

Jak już wspomniano, od r. 1991 utrzymuje się stosunkowo niewielka przewaga wyjazdów z kraju nad przyjazdami. W świetle danych przytoczonych w tabeli 10 spostrzegamy, że w latach 1991–1994 wskaźniki struktury wyjazdów według poszczególnych kwartałów nie różnią się od odpowiednich wskaźników struktury przyjazdów więcej niż o 2,5 punktu procentowego (w większości nie są one większe od 1 punktu procentowego), co potwierdza tezę o wahadłowym charakterze przekraczania granicy południowo-wschodniej Polski.

Uważna analiza porównawcza bezwzględnych wielkości przyjazdów i wyjazdów cudzoziemców z Polski według poszczególnych miesięcy (tab. 9) pro-

<sup>3</sup> *Ruch graniczny i wydatki cudzoziemców w Polsce w 1994 r.*, GUS, Warszawa 1995, s. 18 i 26.

wadzi do wniosku, że różnica wyższa niż 20 tysięcy osób występuje sporadycznie:

--- w r. 1991 w marcu (o 23,1 tys.), czerwcu (o 53,6 tys.), lipcu (o 44,5), we wrześniu (o 27,3 tys.) i październiku (o 63,2 tys.) — poza marcem, w pozostałych miesiącach przewaga przyjazdów;

--- w r. 1992 w grudniu (o 38,7 tys.) przewaga wyjazdów;

--- w r. 1993 w maju (o 25,2 tys. — przewaga przyjazdów) i grudniu (o 48,9 tys. — przewaga wyjazdów);

--- w r. 1994 największa różnica (zbliżona do założonego kryterium) wystąpiła w grudniu (o 19,4 tys. — przewaga wyjazdów).

W pozostałych sześciu miesiącach r. 1994 omawiana różnica nie jest większa niż 5 tysięcy osób (styczeń, marzec, czerwiec, lipiec, sierpień i wrzesień), a w trzech kolejnych jest nie większa niż 10 tysięcy (luty, maj i październik — przewaga przyjazdów). Można wysnuć zatem wniosek, że na okres świąteczno-noworoczny wahadłowi migranci transgraniczni wracają do swojego kraju.

Tezę tę potwierdzają także dane przytoczone w tab. 11, charakteryzujące transgraniczny ruch powrotny na przejściu kolejowym i drogowym w Medyce (por. ryc. 6–7).

Różnice w wysokości wskaźników strukturalnych wyjazdów z Polski w r. 1994 przez przejścia w Medyce (tab. 5 i 13), w stosunku do omówionych wcześniej wskaźników charakteryzujących przejazdy w każdym kwartale (poza pierwszym kwartałem na przejściu kolejowym), nie są większe niż dwa punkty procentowe.

Jeszcze większą zgodność obserwujemy w strukturze przyjazdów i wyjazdów cudzoziemców w r. 1994 przez przejścia w Medyce i Barwinku według poszczególnych kwartałów (tab. 6 i 14). Odpowiednie różnice nie przekraczają jednego punktu procentowego (co jest kolejnym potwierdzeniem tezy o wahadłowym charakterze migracji transgranicznej w południowo-wschodniej Polsce).

## 2. Skala przywozu towarów

Wahadłowa migracja handlowa ze Wschodu stanowi istotne zagrożenie dla segmentów rynku wielu branż polskiego przemysłu, zwłaszcza tytoniowego, spirytusowego, optycznego i lekkiego.

W ogólnej wartości ujawnionego przemytu (na rozpatrywanym odcinku granicy) dominowały następujące towary:

Tab. 11. Liczba osób wyjeżdżających z Polski w roku 1994 przez przejście drogowe i kolejowe w Medyce według miesięcy

Wyszczególnienie	Ogółem	w tym według miesięcy											
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
Liczba wyjeżdżających	1847168	82055	101182	128813	142433	126450	156795	178488	190946	167347	174751	180135	217773
w tym:													
przejścia drogowe	1394849	54184	65485	80798	103867	94371	118196	137956	153080	132250	138319	141484	174859
przejścia kolejowe	452319	27871	35697	48015	38566	32079	38599	40532	37866	35097	36432	38651	42914

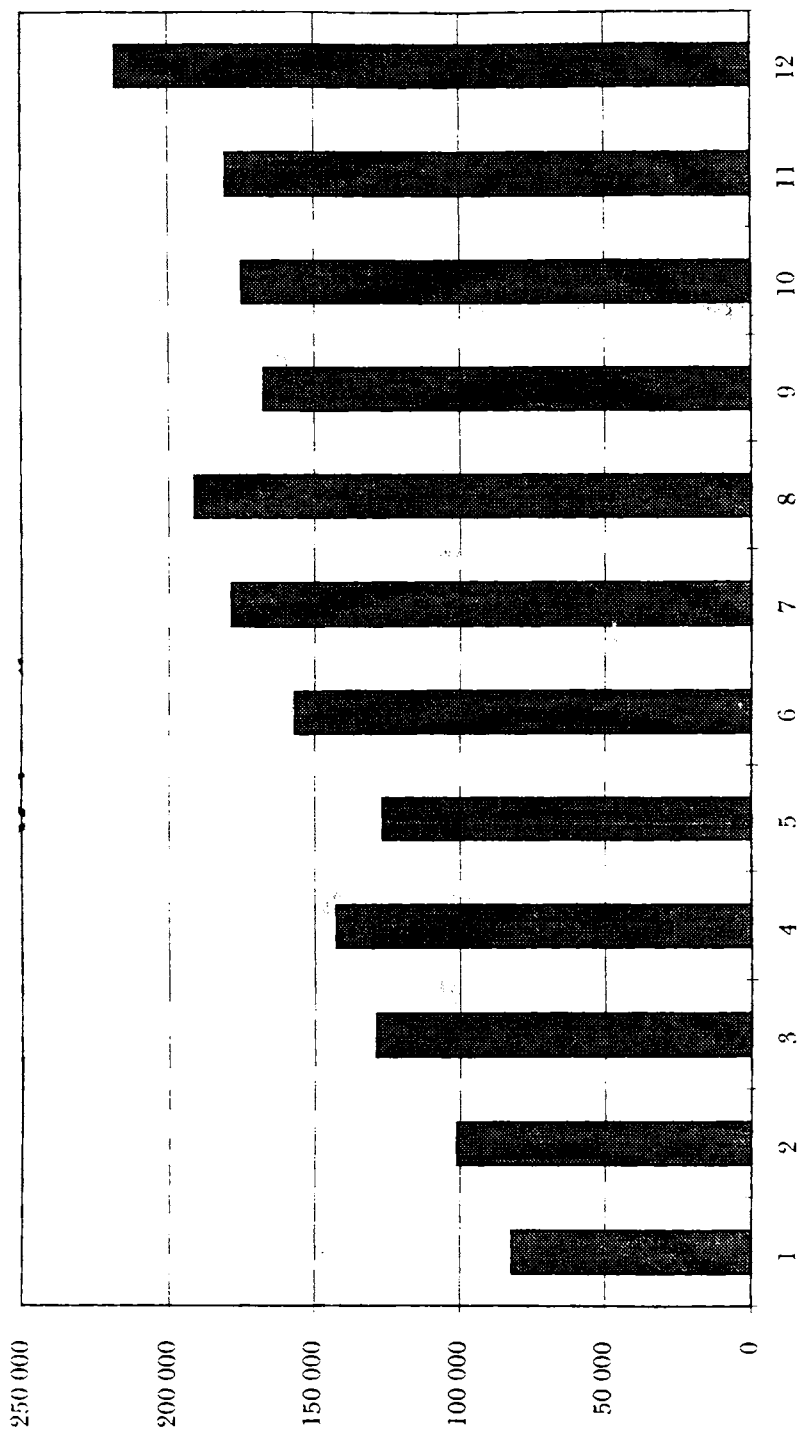
Źródło: Jak w tab. 1.

Tab. 12. Liczba cudzoziemców wyjeżdżających z Polski w roku 1994 przez przejścia graniczne w Medyce i Barwinku według miesięcy

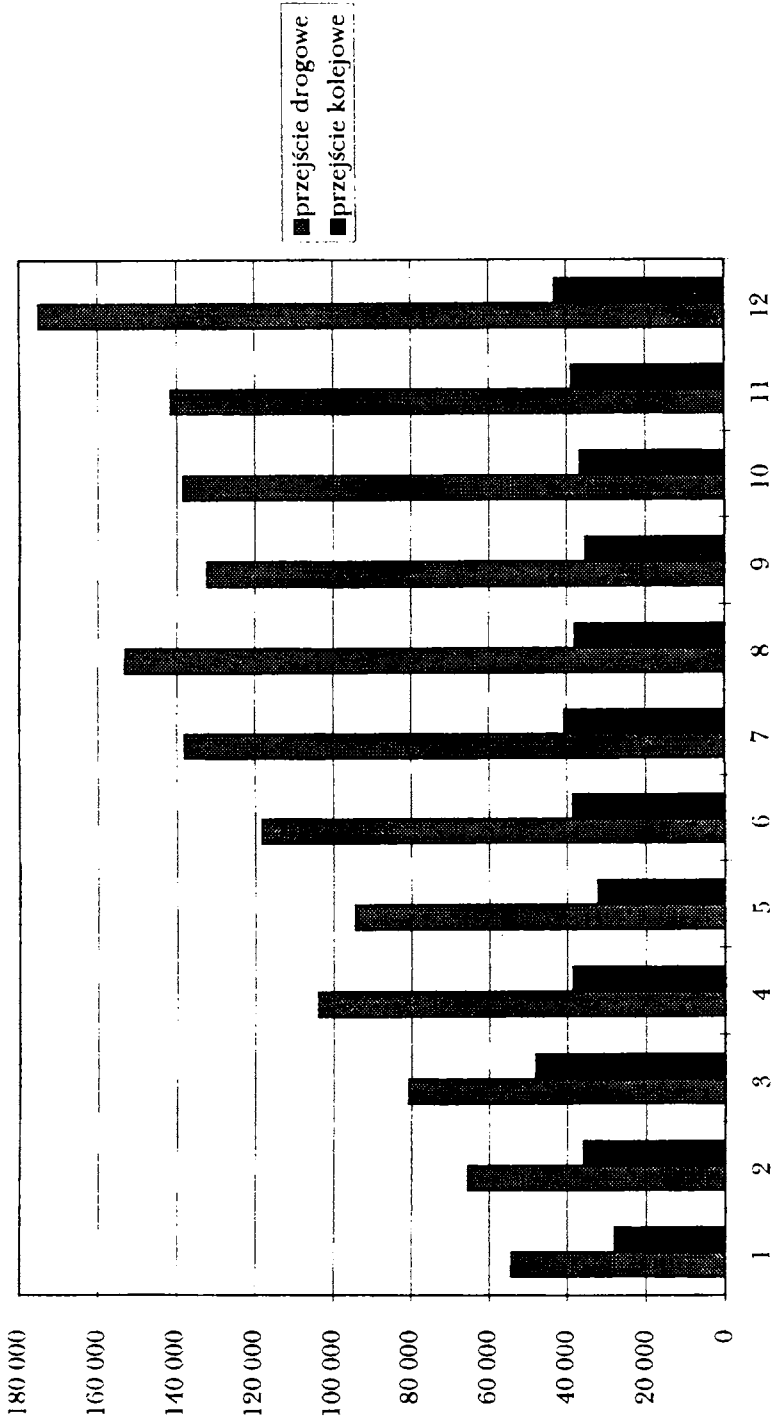
Wyszczególnienie	Ogółem	w tym według miesięcy											
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
Medyka <sup>a</sup>	1661201	67034	83672	113135	127213	112759	136589	164202	173301	155479	160830	166571	200416
Barwinek	548211	12511	17079	39912	35357	34225	33923	50053	52674	67745	93174	68447	43111
Udział cudzoziemców w ogólnej liczbie wyjeżdżających z Polski przez przejście drogowe i kolejowe w Medyce w %	89,9	81,7	82,7	87,8	89,3	89,2	87,1	92,0	90,7	92,9	92,0	92,5	92,0

<sup>a</sup> Przejścia drogowe i kolejowe razem.

Źródło: Jak w tab. 1.



Ryc. 6. Liczba osób wyjeżdżających z Polski w roku 1994 przez przejście graniczne w Medyce ogółem według miesięcy



Rys. 7. Liczba osób wyjeżdżających z Polski w roku 1994 przez przejście drogowe i kolejowe w Medyce według miesięcy



Tab. 13. Liczba osób wyjeżdżających z Polski w roku 1994 przez przejście drogowe i kolejowe w Medyce według kwartałów

Wyszczególnienie	Ogółem	w tym według kwartałów			
		I	II	III	IV
Liczba wyjeżdżających					
w osobach	1 847 168	312 050	425 678	536 781	572 659
w %	100,0	16,9	23,0	29,1	31,0
w tym:					
przejścia drogowe					
w osobach	1 394 849	200 467	316 434	423 286	454 662
w %	100,0	14,4	22,7	30,3	32,6
przejście kolejowe					
w osobach	452 319	111 583	109 244	113 495	117 997
w %	100,0	24,7	24,1	25,1	26,1

Źródło: Opracowanie własne.

Tab. 14. Struktura wyjazdów cudzoziemców do Polski w roku 1994 przez przejścia graniczne w Medyce i Barwinku według kwartałów

Wyszczególnienie	Ogółem	w tym według kwartałów			
		I	II	III	IV
Medyka <sup>a</sup>					
w osobach	1 661 201	263 841	376 561	492 982	527 817
w %	100,0	15,9	22,7	29,7	31,7
Barwinek					
w osobach	547 211	69 502	102 505	170 472	204 732
w %	100,0	12,7	18,7	31,2	37,4
Udział cudzoziemców w ogólnej liczbie przyjeżdżających do Polski przez przejście drogowe i kolejowe w Medyce w %	89,9	84,5	88,5	91,8	92,2

<sup>a</sup> Przejścia drogowe i kolejowe razem.

Źródło: Opracowanie własne.

a) w r. 1992 — papierosy (2,9 mld zł), alkohol (2,0 mld zł) oraz złom metali (1,5 mld zł),

b) w r. 1993 — samochody (przemycane lub używane jako narzędzie przemytu — 159 aut wartości 3,2 mld zł), alkohol (2,2 mld zł), papierosy (1,6 mld zł), odzież i obuwie (1,5 mld zł), szkła korekcyjne (1,2 mld zł) oraz dywany (1,0 mld zł),

c) w r. 1994 — benzyna (1,7 mld zł), ikony (0,4 mld zł) oraz papierosy (0,2 mld zł).

Należy podkreślić, że przytoczona wyżej wartość ujawnionego przemytu

jest zaniżona w stosunku do wartości rynkowej, została bowiem wyznaczona przy pomocy szacunkowych taryfikatorów celnych.

Bardzo niepokojącym zjawiskiem, w aspekcie kosztów społecznych, są ujawnione próby wwiezienia do Polski broni automatycznej i gazowej, narkotyków oraz uranu (3,75 kg w r. 1993).

Szacunkowy obraz struktury rodzajowej towarów wwożonych do kraju przez badany odcinek granicy południowo-wschodniej Polski nie byłby pełny, gdyby pominąć nagminną procedurę wycofywania z granicy tych osób, które usiłują wwieźć towar w niedozwolonych ilościach. Tylko w dwóch pierwszych miesiącach r. 1995 z granicy wycofano 2582 osoby (w tym 1325 obywateli Ukrainy), u których w zakwestionowanym bagażu znajdowało się:

10 500	litrów alkoholu,
21 000	swetrów,
42	tony łuskanych orzechów włoskich,
31,5	tony fasoli,
12,5	tony pestek dyni,
8,0	ton nasion trawy, koniczyny, słonecznika i aronii,
4,5	tony suszonych śliwek,
150	litrów środków owadobójczych.

A zatem jedna osoba usiłowała wwieźć przeciętnie 4 litry alkoholu i 38,1 kg owoców i nasion.

Jednostkowe szacunki są dość zawodne, na przejściu drogowym w Medyce pojawił się bowiem nowy sposób jego wahadłowego przekraczania, polegający na wielokrotnym pokonywaniu granicy (z reguły 5–6, a nawet 10 razy dziennie) motocyklem (Medyka nadal nie ma pasa odpraw dla pieszych) najczęściej przez bezrobotnych mieszkańców województwa przemyskiego, którzy wywożą z Polski dewizy, a przywożą (zwykle w dopuszczalnych ilościach) alkohol, papierosy, jaja, orzechy, fasolę i nasiona koniczyny.

Przytoczone dane potwierdzają zmienność trendów w indywidualnym przywozie do Polski. Jeżeli przyjmiemy, że udział ujawnionego przemytu danego towaru w łącznym wolumenie jego przywozu do kraju jest względnie stały, to możemy stwierdzić, że maleje ilość wwożonego alkoholu (65,6 tys. litrów w r. 1992 i 15,0 tys. litrów w r. 1993), papierosów (odpowiednio 29,2 tys. i 14,9 tys. kartonów) oraz złomu metali (45,7 tys. ton do 15,6 tys. ton).

Autor zdaje sobie sprawę z tego, że jest to teza dość ryzykowna w aspekcie zjawiska nie szczelności granic<sup>4</sup>, którego przyczyna tkwi głównie w:

---

<sup>4</sup> Świadczy o tym na przykład fakt wykrycia (w dniu 15 marca 1995 r. na dworcu PKS w Przemysłu, a zatem już po przekroczeniu granicy) przez policję w bagażu obywatela Armenii 280 litrów spirytusu.

- a) niedoskonałej infrastrukturze przejść granicznych, utrudniającej (a w skrajnych przypadkach uniemożliwiającej) właściwą kontrolę celną,  
 b) zbyt małej liczebności służb celnych.

### 3. Dochody celne oraz przychody ze sprzedaży zajętych towarów

Dochody celne oraz przychody ze sprzedaży zajętych towarów zestawiono w tab. 15. Pamiętajmy jednak, że dochody celne tylko w niewielkim stopniu wiążą się z migracjami transgranicznymi (są głównie pochodną obrotu gospodarczego z zagranicą). Dostrzegamy obniżenie się nominalnej wartości dochodów celnych w r. 1994 w stosunku do roku poprzedniego o 13,1%.

Tab. 15. Dochody celne i przychody ze sprzedaży zajętych towarów w Urzędzie Celnym w Przemyślu w latach 1990-1994

Wyszczególnienie	Dochody celne	Przychody ze sprzedaży
	w milionach złotych <sup>a</sup>	
1990 r.	102 163,3	
w tym:		
I półrocze	28 334,1	
II półrocze	73 829,2	
1991 r.	476 356,6	45 000,0
w tym:		
I półrocze	89 992,0	45 000,0
II półrocze	386 364,6	
1992 r.	1 114 032,0	9 979,0
w tym:		
I półrocze	378 441,0	3 364,0
II półrocze	765 591,0	6 615,0
1993 r.	1 483 430,0	15 939,4
w tym:		
I półrocze	374 426,0	6 811,2
II półrocze	1 109 004,0	9 128,2
1994 r.	1 288 404,2	27 017,4
w tym:		
I półrocze	405 815,7	10 587,7
II półrocze	882 588,5	16 429,7

<sup>a</sup> Przed denominacją.

Źródło: Dane Urzędu Celnego w Przemyślu.

Dla głównego celu naszych badań bardziej przydatna jest wartość przychodów ze sprzedaży skonfiskowanych towarów. Ich wysoka dynamika w rozpatrywanym okresie (parokrotnie wyższa od stopy inflacji) świadczy o systematycznej poprawie sprawności i skuteczności działania służb celnych. Wyż-

sze koszty dochodów ze sprzedaży w drugim półroczu w ostatnich trzech latach wynikają, jak już wykazaliśmy, z większego natężenia ruchu transgranicznego w drugiej połowie roku.

Tab. 16. Liczba wszczętych spraw karnych oraz wartość zajętych dewiz i towarów przez funkcjonariuszy Urzędu Celnego w Przemysłu w latach 1990-1994

Lata	Liczba wszczętych spraw karnych	Wartość zajętych dewiz i towarów	w tym	
			dewizy	towary
w milionach złotych <sup>a</sup>				
1990	73	146,8	66,3	80,5
1991	601	1 068,0	211,6	856,4
1992	500	6 077,3	372,0	5 705,3
1993	618	22 667,7	5 223,8	17 443,9
1994	773	18 931,7	5 840,7	13 091,0

<sup>a</sup> Przed denominacją.

Źródło: Jak w tab. 15.

Jak przekonują dane zawarte w tab. 16, obserwujemy w badanych latach (1990–1994) wyraźną dynamikę liczby spraw karnych wszczynanych przez Urząd Celný w Przemysłu, w sprawie przemytu towarów i dewiz. Tylko w latach 1990–1991 liczba ta wzrosła ponad 8-krotnie. Z kolei w latach 1991–1994 wzrosła o 28,6%. W roku 1994 badany urząd wszczął 773 sprawy (w tym 15 dotyczących przemytu na dużą skalę, gdy wartość zajętego towaru lub zmniejszonego cła przekraczała 100 mln zł). Łącznie wartość zajętych dewiz i towarów w r. 1994 wyniosła blisko 19 mld zł. Dla porównania jest to wielkość ponad 3-krotnie wyższa od zysku netto z r. 1993 Zakładów Płyt Pilśniowych w Przemysłu, zatrudniających 591 pracowników (469 lokata na „Liście 500” „Gazety Bankowej” z 28 maja 1994 r.).

#### 4. Skala wywozu towarów

Jak wynika z badań przeprowadzonych przez Główny Urząd Statystyczny, przy współpracy z Ministerstwem Finansów, Głównym Urzędem Ceł oraz Komendy Głównej Straży Granicznej, wartość towarów wywiezionych z Polski przez obywateli Ukrainy w stosunku do wartości eksportu w r. 1994 (zarejestrowanego na podstawie dokumentów odprawy celnej SAD) stanowiła 28,7% (dla porównania — dla Słowacji 30,9%).

Wartość dokonanych w Polsce zakupów przez cudzoziemców, którzy przekroczyli w r. 1994 przejście drogowe w Medyce, wynosiła 115 252,4 tys. zł (po denominacji), czyli 297,17 zł na jedną osobę (2,972 mln starych

zł). Dla porównania, wartość ta jest 4,3-krotnie wyższa w odniesieniu do cudzoziemców przekraczających przejście w Barwinku.

Badana grupa cudzoziemców z ogółu swoich wydatków w Polsce przeznaczyła 18,3% na zakup towarów żywnościowych (w tym 4,0% na zakup wyrobów cukierniczych, 2,5% owoców południowych, 1,8% na zakup kawy, herbaty i kakao, 1,3% na zakup ryb i przetworów rybnych) oraz 60,5% na zakup towarów nieżywnościowych (w tym 20,5% odzież, 12,3% obuwie, 4,6% wyroby kosmetyczne i perfumeryjne). W grupie cudzoziemców, którzy przekroczyli przejście drogowe w Medyce, uwagę zwraca wysoki udział innych wydatków związanych z pobytem w Polsce — 21,2%, podczas gdy dla całej granicy północno-wschodniej wynosi on 7,0% (na przykład w Hrebennem 7,3%).

Dla porównania, w strukturze zakupów dokonanych w Polsce przez cudzoziemców, którzy przekroczyli przejście w Barwinku, dominują towary nieżywnościowe — 89,8% (w tym odzież — 48,8%, obuwie — 9,8%, meble — 7,5%, wyroby pościelowe — 5,4% oraz wyroby z drewna i wikliny — 4,2%). Udział artykułów żywnościowych wynosi 9,7% (w tym warzywa i owoce — 3,2%, tłuszcze jadalne — 2,0% i wyroby cukiernicze — 1,9%).

Jak wynika z obserwacji funkcjonariuszy polskich służb celnych, na Ukrainę (przez przejście w Medyce) obecnie najczęściej wywozi się meble, artykuły spożywcze: sery, owoce, ryby, wędliny (mięso i wędliny do niedawna przywożono), telewizory (przywożono je w latach osiemdziesiątych), anteny satelitarne oraz sprzęt i kasety wideo. Natomiast na Słowację (przez przejście w Barwinku) wywozi się głównie odzież (dżinsową i kurtki), wyroby z tworzyw sztucznych, karnisze, drzwi harmonijkowe oraz artykuły spożywcze (wędliny i masło).

## 5. Migracje transgraniczne a rynek pracy

Liczba cudzoziemców pracujących nielegalnie jest trudna do oszacowania. Najczęściej znajdują zatrudnienie w budownictwie. W sezonie budowlanym r. 1994 średnia stawka dziennego wynagrodzenia wahała się w Rzeszowie od 80 do 100 tysięcy złotych. Nieliczna grupa migrantów zza wschodniej granicy znalazła zatrudnienie w firmach prywatnych jako kierowcy-ochroniarze.

W latach 1992–1994 obserwujemy w województwie przemyskim wyraźną tendencję spadkową w zatrudnianiu cudzoziemców [według stanu na koniec r. 1994 w badanym województwie liczba bezrobotnych wynosiła 35 885 osób i wzrosła w ciągu roku o 675 osób, co dało stopę bezrobocia w wysokości

18,7% (o 2,7 punktu procentowego wyższą od średniej krajowej, blisko co drugi bezrobotny czekał na pracę ponad 12 miesięcy)]. W roku 1992 wydano 58 zezwoleń, w r. 1993 zezwolono na zatrudnienie 14 cudzoziemców, w tym 13 z krajów WNP i 1 z Wietnamu, reprezentującym deficytowe zawody na rynku pracy województwa, takie jak nauczyciel języka angielskiego, tłumacz języka wietnamskiego, sportowcy i witrażownik. W roku 1994 do Wojewódzkiego Urzędu Pracy wpłynęło 18 wniosków o wydanie zezwolenia na zatrudnianie cudzoziemców. Pozytywnie rozpatrzono 10 wniosków, negatywnie 6 (pozostałe dwa wnioski zostały oddalone ze względów formalnych). Zatrudnieni cudzoziemcy mieli następujące zawody: masażysta, tłumacz, konserwator zabytków, nauczyciel, szewc i operator maszyn drogowych. Pochodzili z następujących krajów: Ukrainy, Armenii, Słowacji, b. Jugosławii, Wietnamu oraz Wielkiej Brytanii i USA (koszykarz „Polonii” Przemysł).

Z kolei w r. 1994 w zakresie zatrudniania obywateli Polski za granicą zostało podpisanych 1008 umów z pracodawcami zagranicznymi na pracę sezonową (w ramach umowy zawartej między Polską a Republiką Federalną Niemiec w sprawie okresowego zatrudnienia obywateli polskich). W ramach prac sezonowych zatrudnione zostały 922 osoby. Ponadto podpisano 10 umów z zagranicznymi pracodawcami na zatrudnienie mieszkańców woj. przemyskiego w charakterze tzw. pracownika-gościa.

## 6. Społeczne koszty migracji transgranicznych

Intensywna migracja transgraniczna przybyszów z za wschodniej granicy do Polski, obok pewnych korzyści (które będą przedmiotem rozważań w dalszej części pracy, prowadzi do wielu strat społecznych.

Polska, jako kraj napływu migrantów ze Wschodu, ponosi następujące koszty społeczne tego żywiołowego procesu:

1. Wahadłowa migracja handlowa ze Wschodu stanowi, jak już wspomniano, istotne zagrożenie dla segmentów rynku wielu branż polskiego przemysłu, zwłaszcza tytoniowego, spirytusowego, optycznego i lekkiego. Społeczne koszty systematycznego, niekontrolowanego napływu wyrobów tych branż, głównie na lokalne rynki południowo-wschodniej Polski należy powiększyć o tragiczne skutki spożywania alkoholu wschodniego pochodzenia (liczne zatrucia, prowadzące nawet do zgonu).<sup>5</sup> Polscy hurtownicy, nabywa-

---

<sup>5</sup> Cykliczne wykrywanie na przejściach granicznych hurtowych ilości spirytusu, dużej liczby naklejek, kapsli do butelek, przyrządów do ich zamykania i numeratorów, potwierdza przypuszczenie, że nielegalne rozlewnie alkoholu ze Wschodu znajdują się na terytorium Polski.

jący od migrantów towary, nie płacą podatku od towarów i usług (VAT), akcyzowego oraz dochodowego.

W roku 1994 Straż Graniczna i służby celne udaremniły przemyt 110 tysięcy litrów alkoholu. W czterech miesiącach r. 1995 policjanci w woj. przemyskim zabezpieczyli u osób, które już przekroczyły granicę, ponad 8100 litrów alkoholu, w tym 5000 litrów spirytusu (a także płynów „o zapachu alkoholu” — mówi się nawet o paliwie lotniczym). Procederem tym zajmują się głównie obywatele Ukrainy i innych krajów WNP, ale także i Polacy. U „rekordzisty” znaleziono niedawno 380 l spirytusu. Wyroby te rozprowadzane są głównie w obrębie przejścia granicznego, na przemyskich dworcach PKP i PKS oraz na tamtejszym bazarze i jego okolicach. W roku 1995 policja przemyska wszczęła 116 dochodzeń na podstawie ustawy o akcyzie.

2. Nieodpowiednia jeszcze infrastruktura przejść granicznych oraz relatywny (do strony ukraińskiej) liberalizm polskich służb celnych prowadzą do pomniejszenia wpływów celnych. Zgodnie z polskimi przepisami celnymi, można wywieźć, oprócz rzeczy osobistego użytku, towary wartości do 100 dolarów. W praktyce cudzoziemcy wywożą jednak znacznie więcej, ponieważ przepisy te mają charakter zdecydowanie formalny. Każdy obcokrajowiec, który wywozi np. komplet mebli, telewizor, sprzęt wideo, antenę satelitarną itp., o znacznie większej wartości niż 100 dolarów, powinien uzyskać zwolnienie z Urzędu Celnego, które wydaje dyrektor, lub z jego upoważnienia naczelnik oddziału, a nawet kierownik zmiany. W Urzędzie Celnym w Medyce do wyjątków należą sytuacje, kiedy takiego zezwolenia się nie wydaje.

3. Masowy napływ migrantów ze Wschodu stanowi zagrożenie dla lokalnego, niezrównoważonego rynku pracy (należy podkreślić, że w trzech województwach południowo-wschodniej Polski występuje rosnąca tendencja długotrwałego bezrobocia).

4. Przybysze ze Wschodu wywożą masowo znaczące zasoby dewiz. Jak wynika z danych udostępnionych przez Dział Finansowy Urzędu Celnego w Przemyślu, w r. 1994 skonfiskowano wywożone z kraju dewizy o wartości 5,8 mld zł. Przytoczone w tab. 16 dane dotyczące wartości zajętych dewiz w latach 1990–1994 potwierdzają wzmożony ich wywóz od r. 1993.

5. Przemieszczanie się przez przejścia graniczne paromilionowych strumieni osób wjeżdżających i wyjeżdżających z Polski jest poważnym zagrożeniem ekologicznym. Przez centrum Przemyśla przejeżdża co roku (średnio) ponad pół miliona pojazdów samochodowych. Zainstalowanie (od zaledwie dwóch lat) bramek radiometrycznych zmniejsza prawdopodobieństwo przywozu do Polski materiałów radioaktywnych.<sup>6</sup>

<sup>6</sup> Tylko w pierwszym kwartale r. 1995 nie wpuszczono do Polski ośmiu TIR-ów, które

6. Zagrożenie epidemiologiczne. Przybysze ze Wschodu, „koczujący” często przez kilka dni przed przejściem w Szeginiach („rekordowe” kolejki trwały tydzień) w anty-sanitarnych warunkach, są potencjalnymi nosicielami wielu chorób zakaźnych (w r. 1994 i ponownie w czerwcu 1995 r. pojawiła się realna groźba rozprzestrzenienia ognisk zakaźnych cholery). W marcu 1995 r. w nadgranicznych wioskach województwa przemyskiego (Siedliska i Jaksmanice) wystąpiło kilkadziesiąt przypadków zachorowań na czerwonkę. Od kwietnia 1995 r. na targowiskach miejskich w Przemyśle obowiązuje zakaz sprzedaży mleka niepasteryzowanego i jego przetworów. Mieszkańcy miasta oraz rolnicy z okolic Przemyśla ponoszą z tego tytułu wymierne straty.

Poważnym zagrożeniem dla zdrowia nabywców artykułów żywnościowych przywożonych zza wschodniej granicy jest, obok alkoholu, drób bity, który (zwykle po długiej podróży) zawiera florę bakteryjną, wytwarzającą trujące toksyny, mak (który okazuje się często materiałem siewnym z zaprawami pestycydowymi) oraz orzechy łuskane (groźne pleśnie). Źródłem zachorowań mogą być także nielegalnie przywożone zwierzęta (bez świadectw weterynaryjnych), najczęściej kozy, psy, a nawet żółwie i węże.

7. Przybysze ze Wschodu masowo nie przestrzegają tariff w komunikacji publicznej (nadmierna ilość bagaży), nie płacą za przejazdy autobusami komunikacji miejskiej oraz za pobyt w izbach wytrzeźwień. Jak wynika z badań przeprowadzonych w MPK w Rzeszowie, w latach 1989–1992 kary płacone przez migrantów ze Wschodu stanowiły 70–80% ogólnej liczby zapłaconych kar. W autobusach kursujących na liniach prowadzących do placów targowych i bazarów, biletu na przejazd nie miało po kilkadziesiąt przyjezdnych z krajów WNP. W większości wypadków nie można było wyegzekwować kary za przejazd bez biletu. Z kolei przewiezienie grupy odmawiającej zapłaty kary do komisariatu policji dezorganizowało funkcjonowanie komunikacji miejskiej i prowadziło do ponoszenia przez przedsiębiorstwo MPK dodatkowych kosztów. Obecnie obserwuje się zanikanie tego zjawiska. Utrzymuje się, niestety, tendencja nieściągnięcia należności od przybyszów ze Wschodu za pobyt w izbie wytrzeźwień. Na przykład w Rzeszowie w latach 1992–1995 (pierwszy kwartał) w izbie wytrzeźwień przebywało 247 obywateli krajów WNP (w tym 203 obywateli Ukrainy i 19 Rosji). Za pobyt nie zapłacili 173 osoby (70%), narażając budżet miasta na stratę w wysokości 125 mln zł.

8. Koszty deportacji — jednostkowy koszt deportacji przybysza zza wschodniej granicy (w cenach r. 1995 waha się od 750–900 tys. zł (przed de-

---

wiozły materiały lub substancje stanowiące poważne zagrożenie dla środowiska, w tym także substancje o podwyższonej radiacji.



nominacją). W latach 1992–1994 w województwach wschodnich dokonano 212 wydaień cudzoziemców, w tym 163 deportacje do najbliższego przejścia granicznego (z reguły Medyki) oraz udzielono 49 wiz administracyjnych. Koszty deportacji ponosi skarb państwa. Wśród wydalonych z kraju dominowali obywatele Ukrainy, Rumunii i Rosji. Powodem wydania decyzji o wydaleniu było popełnienie przez cudzoziemca przestępstwa (najczęściej kradzieże zuchwałe z włamaniem, gwałty, wymuszenia rozbójnicze, handel alkoholem bez zezwolenia, fałszerstwo dokumentów) oraz wykroczenia z ustawy o cudzoziemcach. Polska ponosić będzie, niestety, coraz wyższe koszty deportacji cudzoziemców lub koszty ich pobytu w wydzielonych ośrodkach, strona ukraińska odmawia bowiem przyjmowania deportowanych obywateli innych państw, jeżeli strona polska nie przedstawi wystarczających dowodów na to, że cudzoziemcy (np. azjaci) przedostali się przez ukraiński odcinek wschodniej granicy, co jest, niestety, praktycznie niewykonalne (np. w I kwartale 1995 r. na przejściu Medyka-Szeginie strona ukraińska odmówiła przyjęcia 10 deportowanych z Polski obywateli Indii).

9. Koszty akcji poszukiwania cudzoziemców, którzy nielegalnie przekroczyli granicę Polski. W okresie od r. 1991 do 31.05.1995 r. na badanym odcinku granicy zatrzymano 2220 osób, w tym za przestępstwa graniczne 999 osób (najwięcej osób zatrzymano w r. 1994 — 641, a w pięciu miesiącach r. 1995 — 497 osób). Za nielegalne przekroczenie granicy<sup>7</sup> zatrzymano 757 osób (w tym 264 osoby w r. 1992), w tym 556 osób za przekroczenie granicy do Polski. Za usiłowanie nielegalnego przekroczenia granicy państwa zatrzymano 216 osób (w tym 123 osoby usiłowały przedostać się do Polski), a za pomoc w nielegalnym przekroczeniu granicy zatrzymano 26 osób. W 14 wykrytych wypadkach zorganizowanej przestępczości dokonanej w celach migracyjnych zatrzymano 148 osób, w tym 32 obywatele Turcji, 26 — Wietnamu, 23 — Indii, 18 — Pakistanu, 16 — Bangladeszu, 12 — Iranu, 10 — Iraku, Rumunii i 5 — Afganistanu.

W badanym okresie za inne przestępstwa (poza granicznymi) zatrzymano 1221 osób, w tym 832 osoby za usiłowanie wywozu kradzionych samochodów, 88 osób za posługiwanie się fałszywymi pieczęciami Straży Granicznej, 65 osób za przemyt towarów, 51 osób poszukiwanych listem gończym, 50 osób za brak akcyzy na przewożonych towarach, 41 osób za przestępstwa kryminalne oraz 31 osób za przewóz broni bez zezwolenia. Zauważamy nie-

---

<sup>7</sup> Sześciuosobowa grupa Irakijczyków, która dotarła na polską stronę podkopem, przyznała się, że za wynajęcie ukraińskich przewodników zapłaciła 12 tysięcy dolarów. Trudne są do oszacowania koszty szeroko zakrojonej akcji poszukiwania przerzuconej do Polski 17 listopada 1992 r. (przez śmigłowiec z pułku w Kalnikowie k. Sambora) grupy 23 Hindusów i 6 Pakistańczyków.

pokojącą tendencję wzrostową omawianego zjawiska: 8 osób zatrzymanych w r. 1991, 167 w roku następnym, 352 w r. 1993, 410 w r. 1994 oraz już 384 osoby w pierwszych pięciu miesiącach r. 1995. Wśród 2220 zatrzymanych sprawców przestępstw na odcinku granicy BiOSG dominowali (wśród 58 narodowości) obywatele Polski (624 osoby), Ukrainy (588), Bułgarii (148), Rumunii (145), Słowacji (107), Turcji (71) i Rosji (47 osób).

Skalę nielegalnej migracji transgranicznej można ustalić uwzględniając dane otrzymane od służb granicznych Ukrainy. W roku 1992 służby te, na odcinku Bieszczadzkiego Oddziału Straży Granicznej, zatrzymały za usiłowanie nielegalnego przekroczenia granicy do Polski 138 osób (w większości obywatele Rumunii i państw południowo-wschodniej Azji), natomiast w okresie od 1.05.1993 r. do 1.11.1993 r. zatrzymały ponad 200 osób (dominowali obywatele Pakistanu, Wietnamu i Rumunii), a w okresie od 1.05.1994 r. do 1.11.1994 r. zatrzymały ponad 240 osób usiłujących nielegalnie przedostać się do Polski i dalej na Zachód (głównie obywatele Iranu, Iraku, Afganistanu, Rumunii, Jugosławii, Bułgarii, Ukrainy, Palestyny, Maroka i Mołdawii). Natomiast na przejściu granicznym Szeginie-Medyka służby kontroli paszportowej zatrzymały w r. 1994 za usiłowanie nielegalnego przekroczenia granicy do Polski na podstawie sfałszowanych i niewłaściwych dokumentów ponad 1300 osób, z czego najwięcej stanowili obywatele: Mołdawii (520 osób), Gruzji (102), Rosji (96), Armenii i Azerbejdżanu (po 63), Rumunii (61), Bułgarii (31), Kazachstanu (30), Afganistanu (29) i Iranu (27 osób).

Wobec wprowadzenia w Niemczech nowego prawa azylowego, Polska dla wielu cudzoziemców stała się krajem docelowym.

10. Społeczne koszty zwiększonego zagrożenia na drogach. Przez drogi południowo-wschodniej Polski przejeżdża rocznie, w związku z przekraczaniem granicy, kilkaset tysięcy samochodów, z których wiele znajduje się w fatalnym stanie technicznym, kierowcy tych pojazdów nie przestrzegają z reguły przepisów ruchu drogowego, będąc ponadto zmęczonymi, często kilkudniową podróżą, są powodem licznych i tragicznych w skutkach wypadków drogowych. Szczególne zagrożenie dla użytkowników dróg stanowi nagminne przewożenie przez kierowców zza wschodniej granicy benzyny w plastikowych kanistrach.

11. Masowe kradzieże samochodów. W roku 1994 funkcjonariusze Bieszczadzkiego Oddziału Straży Granicznej zatrzymali na międzynarodowych przejściach drogowych 147 kradzionych (głównie w Niemczech) samochodów osobowych, a w pierwszym kwartale r. 1995 już 118 (wśród zatrzymanych kierowców tych samochodów było tylko 19 Polaków i 10 obywateli państw Europy Zachodniej). Natomiast do 31 maja 1995 r. zatrzymano już 172

samochody (i 278 osób). Pod koniec kwietnia 1995 r. liczba skradzionych samochodów, przechwyconych przez Straż Graniczną na przejściu drogowym w Medyce, przechowywanych na parkingu policyjnym w Przemyśle wynosiła 150 (w tym kilka samochodów oczekuje na właściciela od r. 1992). Komenda Wojewódzka Policji w Przemyśle (przy powszechnie znanych kłopotach finansowych policji) ponosi wysokie koszty holowania przechwyconych samochodów z Medyki do Przemyśla oraz koszty ich przechowywania, zabezpieczenia i konserwacji. Koszty te, jak się wydaje, będą nieuchronnie wzrastać w wyniku obserwowanego natężenia liczby przestępstw asekuracyjnych, popełnianych przez Niemców w RFN. W świetle obowiązujących przepisów policji nie wolno odstawiać przechowywanych samochodów na złomowisko albo wystawiać na przetarg. Warto wskazać na nowy aspekt zuchwałych kradzieży samochodów obywatelom WNP na terenie Polski przez ich współziomków, polegający na wymuszeniu na właścicielu auta wydania dokumentów samochodu i podpisaniu fikcyjnej umowy kupna-sprzedaży.

12. Skutki przemytu do Polski broni, w tym automatycznej (i innych elementów uzbrojenia). Możliwość łatwego i taniego zakupu noktowizorów sprzyja rozwojowi kłusownictwa. W roku 1994 policja przemyska ujawniła około 350 sztuk nielegalnie posiadanej broni (w tym 270 gazowej). Odebrała cudzoziemcom kilkadziesiąt sztuk broni palnej, kusz i paralizatorów (trzykrotnie użyli oni broni do celów przestępczych).

13. Skutki wzrostu przestępczości (o niektórych jej aspektach była już wcześniej mowa). W pierwszym kwartale r. 1995 na terenie województwa przemyskiego cudzoziemcy popełnili 142 przestępstwa (średnio co 10 przestępstwo stwierdzone przez policję), w tym 117 przestępstw popełnili obywatele Ukrainy (pozostałe 17,6% liczby przestępstw przypada głównie na obywateli Bułgarii, Rumunii i Mołdawii). W związku z prowadzonymi dochodzeniami w sprawie przestępstw popełnionych przez cudzoziemców, policja zajęła jako dowody rzeczowe między innymi: 98 samochodów osobowych, 1304 litry spirytusu, 577 litrów wódki, 2100 kartonów papierosów oraz 4 worki z suszem konopi indyjskich. Ponadto cudzoziemcy ośmiokrotnie dokonali kradzieży mienia i czterokrotnie kradzieży z włamaniem. W pierwszym kwartale r. 1995 cudzoziemcy spowodowali tylko jeden wypadek drogowy z ofiarami śmiertelnymi (2 osoby), natomiast w kwietniu w dwóch wypadkach spowodowanych przez kierowców z Ukrainy (zaśnięcie w czasie jazdy) śmierć poniosły dwie osoby, a sześć osób odniosło poważne obrażenia. W ciągu pierwszych trzech miesięcy r. 1995 w woj. przemyskim ujawniono 3166 wykroczeń popełnionych przez 2725 cudzoziemców. Nałożono 3151 mandatów, a przeciwko 15 osobom (w większości za wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu i porządkowi w komunikacji), skierowano wnioski do

kolegium do spraw wykroczeń. W pierwszym kwartale r. 1995, na wniosek policji, wojewoda przemyski udzielił 86 wiz administracyjnych. Na ich podstawie wydano z terytorium Polski, między innymi, 63 obywateli Ukrainy, 8 Rumunii i 7 Bułgarii.

14. Wzmoczona migracja transgraniczna sprzyja rozwojowi fałszerstw dokumentów, zaproszeń, paszportów i banknotów. Przybyszom ze Wschodu oferuje się fałszywe banknoty polskie i dolary, którzy (często nieświadomie) je rozprowadzają.

15. Szczególną pozycję omawianego rachunku migracji transgranicznych stanowią społeczne skutki zawierania fikcyjnych związków małżeńskich mieszkańców krajów WNP z obywatelami Polski (umowna „cena” ślubu wynosi 3 tysiące dolarów). Wycinkowe badania przeprowadzone w Urzędzie Stanu Cywilnego w Rzeszowie i w Mielcu zdają się potwierdzać tę tezę. W latach 1993–1994 w obu miastach zawarto 10 związków małżeńskich (w tym 6 w Rzeszowie) Polaków z obywatelkami krajów byłego Związku Radzieckiego (z których 8 pochodziło z Ukrainy, a po jednej z Rosji i Armenii). Nie spotyka się natomiast związków małżeńskich Polek z obywatelami WNP. Wśród zawartych związków uwagę zwracają trzy, w którym różnica wieku małżonków jest większa od 20 lat (największa wynosi 31 lat, w jednym wypadku mężczyzna był młodszy od współmałżonki o 22 lata). Jak wynika z obserwacji pracowników Urzędu Stanu Cywilnego w badanych miastach, dostrzegane jest duże zainteresowanie Ukrainek i Rosjank formalnymi warunkami zawarcia związku małżeńskiego z Polakami.

## 7. Społeczne korzyści z migracji transgranicznych

Wśród korzyści (materialnych i pozamaterialnych), które płyną z ruchu przygranicznego należy wymienić:

1. Dochody celne, opłaty manipulacyjne i przychody ze sprzedaży zajętych towarów.

2. Dochody przewoźników uspołecznionych (PKP i PKS) oraz prywatnych.

3. Wpływy ze zryczałtowanej opłaty drogowej, wprowadzonej od 15 marca 1995 r. (rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 20 lutego 1995 r. Dz.U. nr 20, poz. 106) w wysokości 25 zł, pobieranej od zagranicznych podmiotów gospodarczych, wykonujących międzynarodowy przewóz drogowy na terytorium Polski. Opłata ta może być również uiszczana za okresy kalendarzowe: tygodniowa 75 zł, miesięczna 250 zł

i roczna 2000 zł (dla porównania — strona ukraińska za jednorazowy wjazd polskiego prywatnego autobusu pobiera opłatę w wysokości 470 zł).

4. Dochody ze sprzedaży paliw płynnych.

5. Dochody budżetów miejskich z handlu bazarowego. Na przykład w Rzeszowie wynajęcie 1 m<sup>2</sup> stoiska na bazarze w sezonie od 1 kwietnia do 30 września 1995 r. kosztuje 2,60 zł, a w pozostałych miesiącach opłatę tę obniżono do 2,0 zł. Przeciętne dzienne wpływy z tego tytułu wahają się od 780 do 900 zł, co daje w skali roku kwotę 275 000–315 000 zł (2,75–3,15 mld starych złotych). Nie udało się, niestety, otrzymać informacji o wpływach z handlu bazarowego w Przemyślu, poza zapewnieniem, że 80% wpływów trafia do kasy Klubu Sportowego „Polonia” i pozwala na pokrycie rocznych kosztów utrzymania I-ligowej drużyny koszykówki (20% trafia do budżetu miasta). Zyski te oszacowano metodą pośrednią, posługując się informacjami uzyskanymi w Przedsiębiorstwie Gospodarki Komunalnej sp. z o.o w Przemyślu. Obroty (przychody ze sprzedaży) hali targowej, należącej do tego przedsiębiorstwa, wzrosły z 287 mln zł w r. 1992 do 2184 mln zł w r. 1995, co dało zysk brutto (przed opodatkowaniem) w wysokości 700 mln zł. Obroty na bazarze „Polonii” są 5–6 krotnie wyższe, co daje kwotę zysku brutto w wysokości 3,5–4,2 mld zł.

6. Dochody z wysokich obrotów w handlu hurtowym, detalicznym, kantorach wymiany walut (podatek dochodowy, VAT) oraz korzyści płynące dla polskich producentów z faktu posiadania rozległego i chłonnego segmentu lokalnego rynku.

7. Dochody hoteli, domów noclegowych i schronisk. Jak wynika z przeprowadzonych sondażowych badań, w trzech hotelach w Rzeszowie (o średnim i niskim standardzie) udział gości z krajów WNP w ogólnej liczbie gości hotelowych zwiększył się w latach 1993–1994 z 14,4% do 18% (przy czym bezwzględna liczba obywateli WNP utrzymywała się prawie na tym samym poziomie — odpowiednio 4238 i 4282 osoby).

8. Korzyści z rozbudowy infrastruktury transportowej i przejść granicznych, sprowadzające się do wzrostu poziomu przestrzennego zagospodarowania regionu, frontu robót dla przedsiębiorstw budowlanych i transportowych, wzrostu zatrudnienia (zmniejszanie bezrobocia) w wyniku tworzenia nowych miejsc pracy. Główne zamierzenia w zakresie budowy i modernizacji przejść granicznych zostaną scharakteryzowane w punkcie 8. Należy podkreślić, że w r. 1995 Południowa Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Krakowie otrzyma z Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju 149 mld starych zł, z przeznaczeniem na rozbudowę kolejowego przejścia granicznego i terminalu odpraw celnych w Przemyślu. Ponadto otwarcie w r. 1994 kolejowego przejścia granicznego w Krościenku oddaliło widmo zawieszenia ruchu pasa-

żerskiego na liniach Zagórz–Krościenko i Zagórz–Łupków. Ta ostatnia linia, mimo iż jest deficytowa, nie będzie zamknięta, rozważa się bowiem uruchomienie połączenia z Chyrowa (Ukraina) przez Krościenko, Zagórz, Łupków, Medzilaborce (Słowacja) do Rumunii i dalej na Bałkany. Proponowana linia ma taką samą szerokość (przewozy pasażerskie i towarowe mogłyby się odbywać bez konieczności przesiadania i przeładunku).

9. Korzyści z legalnego zatrudnienia cudzoziemców o poszukiwanych na naszym rynku pracy zawodach i specjalnościach.

10. Korzyści dla indywidualnych osób i grup społeczno-zawodowych (zwykle o najniższych dochodach, np. rencistów i emerytów):

a) relatywnie tania siła robocza, wykorzystywana przy pracach sezonowych w rolnictwie i budownictwie,

b) dochody z udzielanych prywatnie noclegów,

c) możliwość nabycia tanich wyrobów przemysłu lekkiego, optycznego, narzędzi i urządzeń mechanicznych, sprzętu gospodarstwa domowego, sprzętu sportowego itp.

## 8. Uwagi i wnioski końcowe

Migracja transgraniczna pomiędzy krajami o zróżnicowanym stopniu rozwoju społeczno-ekonomicznego jest procesem obiektywnym i nieuchronnym. Obserwowane patologiczne cechy aktualnej migracji będą ulegać złagodzeniu wraz z wyrównywaniem się dysproporcji rozwoju sąsiadujących państw. Kolejnym czynnikiem łagodzącym rozpatrywane wynaturzenia migracji transgranicznej będzie wzrost liczby przejść granicznych. Strona ukraińska, jak dotychczas, nie przejawia większego zainteresowania poprawą infrastruktury przejść granicznych. O trzy miesiące przesunął się termin uruchomienia kolejowego przejścia granicznego Werchrata–Rawa Ruska. Oddala się także termin otwarcia budowanego przejścia drogowego Korczowa–Krakowiec (pierwotnie planowano oddanie tego przejścia na koniec r. 1995. Aktualny protokół uzgodnień przewiduje otwarcie tego przejścia dla samochodów osobowych 1 lipca 1996 r., a dla samochodów ciężarowych i autobusów o rok później. Do 15 kwietnia oba państwa mają ustalić zakres robót modernizacyjnych przejścia Medyka–Szebinie, przy czym do końca r. 1995 zamierza się zakończyć budowę przejścia pieszego (ułatwi ono transgraniczną turystykę „handlową”). Strona ukraińska nie jest obecnie zainteresowana planami budowy kolejnego przejścia Malhowice–Niżankowice (brak możliwości finansowych). Prowadzi się natomiast rozmowy na temat możliwości uruchomienia międzynarodowego

wych przejść: drogowego Krościenko–Smolnica oraz kolejowego towarowego Krościenko–Chyrów. Postuluje się również zmianę statusu osobowego przejścia kolejowego w Krościenku z międzypaństwowego na międzynarodowy.<sup>8</sup> Ukraina jest także zainteresowana reaktywowaniem osobowo-towarowego przejścia kolejowego Łupków–Medzilaborce, między Polską a Słowacją (do transportu swoich towarów na południe Europy). Ponadto na granicy polsko-słowackiej planuje się oddanie do użytku drogowego przejścia granicznego Radoszyce–Palota w maju 1997 r.

Masowe przyjazdy cudzoziemców przez wschodnią granicę nadal związane są głównie z przygranicznym handlem bazarowym oraz poszukiwaniem przez nich pracy (świadczą o tym liczba stwierdzonych przez funkcjonariuszy Straży Granicznej wypadków przekraczania czasu pobytu w Polsce). Dla pewnej grupy migrantów pobyt w naszym kraju jest etapem do przedostania się do krajów Europy Zachodniej.

Na baczną uwagę zasługuje obserwowana przez funkcjonariuszy Straży Granicznej i służby celnej tendencja do zmniejszającej się liczby osób wjeżdżających z towarem do Polski, przy zwiększającej się natomiast liczbie cudzoziemców wwożących do kraju walutę, a wywożących towar.

## The Social Costs of Trans-Frontier Migrations in South-Eastern Poland

### Summary

The studies comprised the passenger traffic on the frontier crossing points subjected to the Bieszczady Frontier Guard, on the road crossing points at Medyka and Barwinek and the railway crossing points at Medyka and Krościenko.

In the studied period one observed a distinct drop of the number of people crossing the Polish border. In the years 1991–1993 this number decreased from 9.2 million people by about 46%, while in 1994 it grew in relation to the former year by 11.2%, that is to 5.6 million people.

<sup>8</sup> Strona ukraińska wycofała się (po dwóch tygodniach) z uzgodnień porozumienia (podpisanego przez wojewodów lwowskiego i krośnieńskiego 7 kwietnia 1995 r. we Lwowie), dotyczącego międzynarodowego charakteru funkcjonującego od roku przejścia kolejowego Krościenko–Chyrów i mającego powstać w przyszłym roku przejścia Krościenko–Smolnica. Oba przejścia mają być tylko międzypaństwowe. Nadal podtrzymana została decyzja uruchomienia przejścia drogowego i kolejowo-towarowego w Smolnicy w pierwszym kwartale r. 1996. We wstępnym etapie funkcjonowania przejścia drogowego będzie ono przeznaczone wyłącznie dla samochodów osobowych i mikrobusów (będzie czynne w godz. od 6 do 22). Ponadto strona ukraińska wysunęła trzy propozycje utworzenia przejść dla małego ruchu granicznego: Łopuszanka–Michniowiec, Bobierka–Smolnik oraz Mszaniec–Bystre.

Backward and forward commercial migration from the East constitutes a threat for certain segments of the market of many branches of the Polish industry, especially the tobacco, spirit, optical and light industries. The calculus of the social costs of trans-frontier migrations should also consider the effect of the smuggling of guns, ammunition, noctovisors (growth of poaching), radioactive materials and drugs. It also should take into account the decrease of the incomes from duties in result of inefficient infrastructure of the frontier crossing points and a liberal approach of the Polish customs officers, the effects of ecological and epidemiological dangers as well as the costs of deportations and search for the foreigners who crossed the Polish border illegally.

In the years 1990–1994 one observed a clear dynamics of the number of legal proceedings taken by the Customs Office in Przemyśl, which concern the smuggling of goods and currency (773 cases in 1994, including 15 in large-scale smuggling).

The massive inflow of migrants from the East constitutes a threat for the labour market in the south-eastern provinces of Poland (a growing tendency of long-term unemployment).

The Ukrainian side has not shown so far any greater interest in improving the infrastructure of the frontier crossing points.



IWAN ROWENCZAK

Uniwersytet Lwowski

Lwów

## STRUKTURY KOMUNIKACYJNE STREFY GRANICZNEJ UKRAIŃSKO-POLSKIEJ (STAN AKTUALNY I PERSPEKTYWY)

Jak podaje ukraińska geografia społeczno-ekonomiczna, do struktur komunikacyjnych należą transport, łączność i linie przemysłowe. W niniejszym komunikacie poruszymy tylko zagadnienia transportu. Tereny pogranicza Ukrainy i Polski przecinają: transport kolejowy, samochodowy, rurociągowy i lotniczy. Z nich największe znaczenie dla rozwoju stosunków transgranicznych mają transport kolejowy i samochodowy, dlatego będziemy o nich mówić. Przedmiotem badania w naszym komunikacie będą tereny obwodu lwowskiego i częściowo iwano-frankowskiego na Ukrainie oraz województw przemyskiego, krośnieńskiego, częściowo zamojskiego i nowosądeckiego w Rzeczypospolitej Polskiej. Chodzi więc o tereny ukraińsko-polskiego Podkarpacia.

Obecnie na obszarze ukraińsko-polskiego Podkarpacia funkcjonuje pięć przejść transportowo-komunikacyjnych, w tej liczbie trzy są kolejowe i dwa samochodowe. Kolejowe: Rawa Ruska–Hrebenne, Mościska II–Medyka i Starzawa–Krościenko. Samochodowe: Rawa Ruska–Hrebenne i Szeginie–Medyka. W ten sposób mamy dwa przejścia połączone, tzn. kolejowo-samochodowe: Rawa Ruska–Hrebenne i Mościska–Medyka i jedno kolejowe: Starzawa–Krościenko (3).

Istniejący stan struktur komunikacyjnych na terenie ukraińsko-polskiego Podkarpacia obecnie nie odpowiada rozwijającym się stosunkom między Ukrainą i Rzeczypospolitą Polską. Wysuwano propozycje o stworzeniu nowych przejść granicznych — tzn. o rozbudowie struktur komunikacyjnych. Między innymi istnieje propozycja otwarcia przejść samochodowych Krakowiec–Korczowa, Łopuszanka–Michniowiec oraz kolejowego

Niżankowice–Malhowice. Żeby uzasadnić celowość tych lub innych projektów udoskonalenia wymienionych struktur komunikacyjnych, niezbędne jest: a) zanalizowanie genezy danych struktur komunikacyjnych, w szczególności transportu kolejowego, b) rozpatrzenie aktualnych i perspektywicznych kierunków podstawowych potoków pasażerskich i ładunkowych w danym regionie.

Sieć kolejowa współczesnego ukraińsko-polskiego Podkarpacia powstała w okresie Galicji Austriackiej (w latach 1848–1918). Począwszy od pierwszych kolei podkarpackich: Kraków–Przemyśl (1859 r.), Przemyśl–Chyrów (1872 r.), następnie: Bielsko-Biała–Grybów–Chyrów–Stanisławów (obecnie Iwano-Frankowsk) (1884 r.), Stanisławów–Czerniowce, ukształtował się szkielet struktury kolejowo-komunikacyjnej Podkarpacia. Do dnia dzisiejszego składa się on z dwu części podstawowych. Część pierwsza — północno-zachodnia albo w ujęciu współczesnym — polska. Jest to kolejowa trasa komunikacyjna Bielsko-Biała–Kraków–Tarnów–Rzeszów–Przemyśl–Chyrów, druga — Bielsko-Biała–Chabówka–Chyrów–Zagórz–Chyrów. Na przebieg właśnie takiej trasy komunikacyjnej z dwu równoległych linii wpłynęła przede wszystkim rzeźba gór w tym regionie — Karpaty nie są tu ani wysokie, ani spadziste (Beskidy Zachodnie, Niskie i Wschodnie). Druga część — północno-wschodnia albo ukraińska — jest to kolejowa trasa komunikacyjna Chyrów–Sambór–Stryj–Iwano-Frankowsk–Kołomyja–Czerniowce, składająca się z jednej linii o tej nazwie. Na ukształtowanie właśnie takiej trasy komunikacyjnej, składającej się z jednej linii kolejowej, wpłynęła między innymi rzeźba terenu — Karpaty w tym regionie są wysokie i urwiste (Gorgany, Beskidy Pokucko-Bukowińskie). W ten sposób mamy dwie odmienne części podkarpackiej trasy komunikacyjnej, mające wspólne centrum — Chyrów, który jednocześnie jest centrum całej trasy (1). Cechą szczególną tej trasy było to, że prostopadle do niej była zaplanowana i na początku tak przebiegała najpotężniejsza kolej transkarpacka wzdłuż linii: Lwów–Przemyśl–Chyrów–Łupków–Medzilaborce (Słowacja) i dalej na Budapeszt i Wiedeń. Współczesne realia polityczno-geograficzne, nawet w warunkach zmniejszenia „barierowości” granic politycznych, nie pozwalają na wznowienie funkcjonowania tej transkarpackiej kolei i istniejące kierunki Lwów–Sambór albo Stryj–Czop pozostaną nadal czynne. Jeszcze jeden szczegół, który bezpośrednio nie jest objęty naszym badaniem — podlega on na tym, że sieć transportowo-kolejowa tego regionu była wtedy jeszcze słabo związana z północnymi (centralna i wschodnia Polska) i północno-wschodnimi (prawobrzeżna Ukraina) terenami granicznymi (4). Kończąc przegląd genezy struktur transportowo-komunikacyjnych ukraińsko-polskiego Podkarpacia, warto przypomnieć pracę Kubijowicza z r. 1923 o izochronach

ówczesnej południowej Polski (2). Uczony ten wyznacza granicę wpływów Krakowa i Lwowa wzdłuż linii z północy na południe na zachód od Rzeszowa i na zachód od Krosna.

Kierunkami przewozów pasażerów i ładunków w danym regionie z Polski po stronie ukraińskiej są: **południowo-wschodni**, **wschodni** i **północno-wschodni**. **Kierunek północno-wschodni** nie jest podstawowy. Po pierwsze, opiera się on o przygraniczny węzeł czerwonogradzki, skąd zwraca na południe, gdzie styka się (Lwów) z kierunkiem wschodnim, albo na północ (Kowel), gdzie wychodzi poza granice tego regionu. Po drugie, linia, szczególnie kolejowa Jarosław-Rawa Ruska-Czerwonograd nie jest dostatecznie rozwinięta, a ogniwo Werchrata-Rawa Ruska w ogóle nie istnieje. **Wschodni** kierunek jest ważny, ponieważ jest to wyjście z południa Polski, a w perspektywie Czech i Centralnych Niemiec przez Lwów na resztę Ukrainy. **Kierunek południowo-wschodni** (perspektywiczny) przez Malhowice-Nizakowice na Chyrów wydaje się najważniejszy. Jest to wyjście z Polski nie tylko na część Ukrainy, ale także na Rumunię i Mołdawę i dalej na Bułgarię, Macedonię, Grecję i Turcję.

Po stronie polskiej w danym regionie kierunkami przewozów pasażerów i ładunków są kierunki północno-zachodni, zachodni i południowo-zachodni. Pod względem znaczenia pierwsze miejsce ma kierunek **zachodni**. Jest to wyjście z Ukrainy, podobnie jak w poprzednim wypadku, na południe Polski, Czech i do Centralnych Niemiec. Drugim pod względem znaczenia stanie się kierunek **północno-zachodni**. Jest to wyjście z Ukrainy Zachodniej, w tym z Gałyczyny, Bukowiny i Zakarpacia do Polski Centralnej, na Warszawę i dalej przez nią na wybrzeże bałtyckie Polski, do krajów nadbałtyckich, w tym do Skandynawii. Najmniejsze znaczenie ma kierunek **południowo-zachodni**. Rzecz w tym, że im dalej od granicy, tym więcej kierunek ten dublowany jest przez linię Lwów-Kraków. Brak ogniwa składowego kolei transkarpackiej w rejonie Przełęczy Łupkowskiej też nie sprzyja wzrostowi znaczenia tego kierunku.

Powyższe uwagi pozwalają sformułować następujące wnioski:

— kolejność uruchomienia nowych przejść granicznych wymaga pewnej korekty. Pierwszeństwo powinny mieć przejścia Nizankowice-Malhowice i Rawa Ruska-Werchrata. Pierwsze, jak o tym wspomniano, pozwoli otworzyć Polskę bezpośrednio na Rumunię, Bułgarię i inne kraje, omijając i tak przeładowany węzeł lwowski przebiegający przez ukraińskie Podkarpacie. Obywatele Rumunii mają trzecie pod względem liczebności miejsce po Ukraińcach i Polakach wśród osób przekraczających transgraniczne przejście Mościska-Medyka. Nawiasem mówiąc, drogę kołową na Podkarpaciu budowano jako trasę Czerniowce-Przemyśl, dzisiaj jest to droga

Czerniowce–Niżankowice, trzeba więc tylko odnowić odcinek Niżankowice–Przemysł. Dlaczego pociąg „Przemysł–Czerniowce” koniecznie musi jechać przez Lwów–Chodorów, a nie przez Chyrów–Sambór–Stryj? Takie zaś przejścia, jak Gruszew–Budomierz, Krakowiec–Korczoza, Mszaniec–Bystre, Lopuszanka–Michniowiec, mogą być uruchomione w drugiej kolejności;

— trzeba skasować zakaz pieszego przejścia na wszystkich przejściach granicznych;

— w Karpatach, a przede wszystkim w Beskidach Środkowych należy odnowić i rozszerzyć koleje wąskotorowe, które mogą być wykorzystywane jako przejścia graniczne oraz w celach rekreacyjnych. Na przykład, Sokoliki (Ukraina)–Ustrzyki Górne i dalej na Wetlinę i Łupków;

— w nawiązaniu do dyskusji, która aktualnie toczy się na Ukrainie na temat wolnych stref gospodarczych (WSG), przedstawiciele struktur transportowo-komunikacyjnych wysuwają taką propozycję: stworzyć WSG, jeżeli chodzi o nasz region, przede wszystkim w Chyrowie i w Rawie Ruskiej. Do tych miejscowości już dzisiaj dochodzi kolej o szerokości europejskiej i są one położone blisko granicy.

Powazny problem stanowi planowany wstęp Polski do Wspólnoty Europejskiej i do NATO. Stanie się to pod koniec tego albo na początku przyszłego stulecia, tzn. praktycznie za kilka lat. Niestety, nikt na Ukrainie nie wyobraża sobie, jak katastrofalne następstwa będzie to mieć dla niej. Może stać się tak, że podobnie jak dzisiaj przy wjeździe do Niemiec albo Austrii wymagana jest wiza, jutro wiza będzie wymagana przy wjeździe do Polski. Można zaproponować dwa wyjścia z danej sytuacji. Pierwsze polega na przesunięciu tego swoistego „muru berlińskiego” dalej na wschód, na granicę ukraińsko-rosyjską. Jednak współczesne ukraińskie realia polityczno-geograficzne są takie, że zrealizowanie tej idei jest mało prawdopodobne. Alternatywą, naszym zdaniem, i zarazem drugim wyjściem może być przygotowanie już dzisiaj umowy o zachowaniu albo nawet uproszczeniu warunków przejścia obywateli Ukrainy przez granicę ukraińsko-polską, ukraińsko-słowacką, ukraińsko-węgierską. W przyszłości celowe jest rozszerzenie tego prawa także na granicę ukraińsko-rumuńską.

Tłumaczyła I. Graczowa

## Literatura

- Kornwan S., *Mapa Galicyi i Bukowiny*, S.1:750 000, Lwów 1911, s. 62.
- Kubijowicz W., *Izochrony południowej Polski*, Prace Instytutu Geograficznego UJ, z. 1, Kraków 1923, s. 59 + 3 mapy.
- Posačikij B., *Nowi kordonni perechody i aktywizacja rozwytky zachidnego regionu Ukrainy* [w:] *Problemy geografii Ukrainy*, Mater. Nauk. Konf. (Lwiv, zowteń 1994 r.), Lwiv 1994, s. 131–132.
- Zioło Z., *Wpływ politycznej granicy zaborów na sieć kolejową Polski Południowo-Wschodniej*, Zeszyty Naukowe Akademii Ekonomicznej im. K.Adamieckiego, nr 128, Katowice 1993, s. 221–232.

## The Communication Structures of the Ukrainian-Polish Frontier Region (the Present State and the Perspectives)

### Summary

The paper focuses attention on an estimation of the degree of communication management of the Ukrainian-Polish Sub-Carpathian area. The author suggests a correction of the sequence of starting new frontier crossing points, a possibility of crossing the frontier on foot, reactivation of trans-frontier narrow-gauge railway (Sokoliki-Ustrzyki Górne-Wetlina-Łupków) and he also puts forward a postulate of creating duty free economic zones at Chyrowo and Rawa Ruska.



MARIA KOZANECKA  
Wyższa Szkoła Pedagogiczna  
Kraków

## KOMUNIKACJA AUTOBUSOWA JAKO MIERNIK POWIĄZAŃ PRZESTRZENNYCH WOJEWÓDZTWA PRZEMYSKIEGO

### Wprowadzenie

Istotnym czynnikiem warunkującym i pobudzającym rozwój społeczno-gospodarczy jest szeroko rozumiana komunikacja. Przez wielu badaczy uważana jest za synonim cywilizacji. Odgrywa ona szczególną rolę w wykształcaniu różnych form więzi pomiędzy ludnością zamieszkującą różne ośrodki osadnicze. Od jej rozmieszczenia i funkcjonowania zależą powiązania wewnątrz regionu oraz regionu z szerszym otoczeniem.

Dostępność ludności do komunikacji pasażerskiej — jak wykazały badania T. Lijewskiego (1986, 1987) — przyczyniała się w poprzednim okresie do przekształcania stosunków społecznych i struktury zawodowej ludności wiejskiej, do zwiększenia mobilności społeczeństwa oraz rozszerzania kontaktów ponadlokalnych. Założyć zatem można, że komunikacja pasażerska może mieć znaczenie dla współczesnych procesów transformacji ekonomiczno-społecznej, rzutować bowiem może na ich intensywność i zasięg, na pobudzanie aktywności gospodarczej poszczególnych obszarów i ich mieszkańców, na wzrost ruchliwości przejazdowej ludności.

W pasażerskiej komunikacji publicznej w Polsce — mimo dużego od r. 1990 regresu w przewozach osób oraz zmian w systemie własnościowo-organizacyjnym — dominującą nadal pozycję zajmuje PKS. Jej sieć, ze względu na elastyczność tras, ma istotne znaczenie na obszarach słabo zurbanizowanych i o dużej dyspersji osadnictwa wiejskiego. Długość dróg z komunikacją autobusową w kraju przewyższa 5-krotnie długość dróg kolejowych. Podobnie sytuacja ta wygląda w województwie przemyskim. Długość dróg z liniami

PKS wynosi tu 1557 km, a dróg kolejowych — 291 km (*Transport...*). Również zagęszczenie przystanków PKS dla ruchu osobowego (796) było blisko 22-krotnie większe niż przystanków PKP (było ich 37). Komunikacja autobusowa w województwie przemyskim, a także w Polsce, spełnia więc nadal główną rolę w skali mikroregionalnej, zaspokajając potrzeby komunikacyjne ludności wiejskiej i miejskiej, zaś w skali międzyregionalnej pełniąc rolę substytucyjną względnie komplementarną wobec kolei.

Przedmiotem analizy w niniejszym referacie są regularne linie PKS, tworzące jej sieć. Celem opracowania jest zbadanie dostępności do sieci autobusowej wsi oraz gmin województwa przemyskiego, a także określenie poziomu powiązań ośrodków osadniczych wewnątrz tego województwa i w skali międzyregionalnej. W badaniu tych problemów w odniesieniu do wsi posłużono się przystankami, a w odniesieniu do gmin macierzami połączeń autobusowych pomiędzy nimi, Przemysłem a gminami, Przemysłem a miastami wojewódzkimi w Polsce. Przedstawiono także powiązania Przemysła z miejscowościami leżącymi poza granicami kraju.

Do analizy porównawczej czasowo-przestrzennej wykorzystano przede wszystkim materiały źródłowe:

— *Rozkład jazdy autobusów PKS*, 13 Okręg Komunikacyjny 1974.05.26–1975.05.31, 1994.05.29–1995.05.27;

— *Wykaz miejscowości w województwie przemyskim*, WUS;

— *Województwo przemyskie. Mapa topograficzno-komunikacyjna 1: 100 000*, PG-K, Katowice 1994.

W aktualnym systemie osadniczym województwa przemyskiego wyróżnia się 398 wsi i 10 miast, które współtworzą gminy administracyjno-terytorialne. Ze względu na to, że wszystkie miasta — łącznie z Przemysłem — występują w podwójnej roli jako ośrodki miejskie i centra obszarów wiejskich, w analizie porządkującej przestrzennie komunikację wzięto pod uwagę 35 gmin, tj. 10 gmin miejsko-wiejskich oraz 25 wiejskich.

## **Dostępność komunikacyjna wsi**

Rozmieszczenie wsi w regionie przemyskim jest wyraźnie nierównomierne. Gęsto zasiedlone są tereny Przedgórze Kańczuckiego i doliny Sanu, a bardzo słabo północne części Płaskowyżu Tarnogrodzkiego — w znacznym stopniu mocno zalesione. Wiejskie ośrodki osadnicze są również ogromnie zróżnicowane pod względem liczby ludności. W ich strukturze bardzo duży udział mają osiedla małe, zamieszkałe przez mniej niż 500 osób. Stanowią one prawie 50% ogółu wsi.





Na podstawie rozmieszczenia przystanków autobusowych PKS stwierdzić można, że niewielka liczba wsi, gdyż tylko 65 (tj. 16% ogółu wsi), pozostaje poza siecią autobusową. Jak wynika z tabeli 1, bardzo wysokim poziomem dostępności w r. 1995 charakteryzowały się wsie w 14 gminach. W pozostałych gminach część wsi nie ma bezpośredniego kontaktu z komunikacją autobusową PKS. Największa liczba takich wsi występuje w południowo-wschodniej części województwa i obejmuje gminy: Przemyśl, Fredropol i Żurawicę (ryc. 1). Na tym obszarze utrudniony dostęp do komunikacji PKS mają: Boleszasyce, Wyszatyce, Buszkowice, Buszkowniczkki, Jaksmanowice, Łuczyce i Rożubowice. Leżą w odległości od 2 do 4 km od najbliższych przystanków tej komunikacji. Ta sytuacja nie wynika z bezdrożności tych obszarów, a z organizacji komunikacji publicznej. Wsie te obsługują komunalne linie autobusowe wychodzące z Przemyśla. Drugi obszar o słabej dostępności do sieci autobusowej PKS — mniej jednak zwarty — występuje w północno-wschodniej części województwa, w granicach gminy Horyniec oraz Narol. Na przykład wsie: Chlewiska, Dębiny, Huta Złomy położone są około 3 km od najbliższego przystanku PKS. Poza tymi dwoma obszarami pogranicznymi, wsie pozbawione przystanków PKS występują raczej w formie rozproszonej. Należy stwierdzić, że zdecydowana większość jednostek osadniczych (56 na 65) bez bezpośredniej dostępności do PKS to wsie małe, o rozrzuconej zabudowie i z reguły o typie stagnującym, względnie regresywnym pod względem demograficznym (Górz 1995).

Warto jednak podkreślić, że poziom dostępności do komunikacji autobusowej wsi w województwie przemyskim, choć jeszcze nieoptymalny, jest wysoki i wyraźnie się poprawił w porównaniu z r. 1975. W tym właśnie roku wsie leżących poza siecią PKS było 121 (tab. 1), co stanowiło 30% ogólnej ich liczby. Obszary najtrudniej dostępne komunikacyjnie w r. 1975 były rozleglejsze (ryc. 1) niż w r. 1995. W części północno-wschodniej województwa tworzyły je wsie gmin: Narol, Horyniec, Lubaczów, Wielkie Oczy, a w południowo-wschodniej wsie gmin: Przemyśl, Krasiczyn, Fredropol, Medyka, Bircza i Żurawica. Ponadto słabą dostępnością w r. 1975 wykazywały się wsie gminy Kańczuga. Porównując sytuację z lat 1975 i 1995, zauważyć można, że największy postęp w dostępności wsi do PKS dokonał się w gminach: Kańczuga, Krasiczyn, Wielkie Oczy, Narol oraz wzdłuż pogranicza państwowego. Tym samym wzrosły w województwie powiązania poziome między wsiami — choć niebezpośrednie. Szczególnie wyraźnie zjawisko to wystąpiło w środkowej części województwa oraz na przykład w gminie Laszki, Stary Dzików, Kańczuga. W roku 1995 na 25 wsi przylegających do granicy wschodniej państwowej tylko 9 pozostawało poza zasięgiem PKS. Gdyby w tej ogólnej ocenie uwzględnić przystanek kolejowy w Malhovicach, to bez dostępności

Tab. 1. Dostępność wsi do przystanków autobusowych PKS w województwie przemyskim w latach 1975 i 1995

Gminy	Ogółem wsi	Liczba wsi bez PKS		Udział % wsi bez PKS 1995
		1975	1995	
1. Adamówka	6	1	-	-
2. Bircza	24	7	4	16
3. Chłopice	7	2	2	28
4. Cieszanów	12	3	1	8
5. Dubiecko	17	6	3	17
6. Dynów	9	2	1	11
7. Fredropol	19	11	9	47
8. Gać	6	1	-	-
9. Horyniec	12	7	4	33
10. Jarosław	12	1	1	8
11. Jawornik Polski	8	3	-	-
12. Kańczuga	14	7	3	14
13. Krasiczyn	15	9	1	6
14. Krzywczka	10	2	-	-
15. Laszki	12	2	-	-
16. Lubaczów	21	5	4	19
17. Medyka	7	5	2	28
18. Narol	17	10	5	30
19. Oleszyce	6	2	1	16
20. Orły	13	3	2	15
21. Pawłosiów	10	4	4	40
22. Pruchnik	8	-	-	-
23. Przemysł	16	12	9	51
24. Przeworsk	11	1	1	9
25. Radymno	18	-	-	-
26. Rokietnica	5	-	-	-
27. Roźwienica	11	1	-	-
28. Sieniawa	10	3	2	20
29. Stary Dzików	5	-	-	-
30. Stubno	8	-	-	-
31. Tryńcza	9	1	-	-
32. Wiązowica	12	2	-	-
33. Wielkie Oczy	10	5	2	20
34. Zarzecze	9	1	-	-
35. Żurawica	9	3	4	44
R a z e m	398	121	65	16

Źródło: Opracowanie własne.

do publicznej komunikacji pasażerskiej — w ścisłej strefie pogranicznej — znalazłoby się raptem 8 wsi (Prusie, Radróż, Wólka Żmijowska, Żmijówka, Jaksmanowice, Rożubowice, Stanisławczyk i Paclaw).

## Połączenia komunikacyjne pomiędzy gminami

Zagadnienie to przeanalizowano w układzie 35 gmin, posługując się macierzą połączeń (Kozanecka, 1984, 1992; Warakomska, 1987). W celu określenia poziomu powiązań gminy uporządkowano w przedziałach liczebności co 7 połączeń PKS pomiędzy tymi jednostkami (tab. 2, 3).

Tab. 2. Powiązania autobusowe PKS pomiędzy gminami w r. 1995

Poziom powiązań	Gminy		Nazwy gmin w kolejności malejących powiązań
	liczba	%	
Bardzo wysoki	powyżej 27	80	Przemyśl
Wysoki	27-21	80-61	Jarosław
Umiarkowy	20-14	60-41	Przeworsk, Radymno, Orły, Żurawica
Niski	13-7	40-21	Lubaczów, Cieszanów, Oleszyce, Kańczuga, Narol, Sieniawa, Stary Dzików, Adamówka, Dynów, Tryńcza
Bardzo niski	poniżej 7	21	Laszki, Pruchnik, Rokietnica, Wiązownica, Wielkie Oczy, Zarzecze, Horyniec, Jawornik Polski, Bircza, Chłopice, Dubiecko, Gać, Krzywca, Medyka, Roźwienica, Stubno, Krasiczyn, Fredropol
Brak powiązań	1	-	Pawłosiów

Źródło: Opracowanie własne.

W wyniku takiej procedury stwierdzono, że w r. 1995 bardzo wysokim poziomem powiązań wykazał się Przemyśl — główne centrum administracyjne, największe miasto regionu, liczące blisko 70 tys. mieszkańców, o złożonych funkcjach gospodarczo-usługowych i z siedzibą Przedsiębiorstwa PKS. Połączenia jego z innymi gminami w województwie stanowiły 85% teoretycznie możliwych powiązań. W roku 1975 wskaźnik ten wynosił 65%. Przemyśl w r. 1995 nie miał połączeń z 6 gminami (Chłopice, Gać, Jawornik Polski, Pawłosiów, Roźwienica i Zarzecze), leżącymi poza głównymi trasami autobusowymi rozpoczynającymi się w tym mieście. Natomiast w r. 1975 brak było tego typu połączeń z 13 gminami (ryc. 2). Zasygnalizowane fakty wskazują, że wystąpił pozytywny proces w integracji pomiędzy centrum regionu a ośrodkami gminnymi. Dokonywał się on wskutek rozwoju nowych linii PKS o zasięgu wewnątrzregionalnym oraz międzyregionalnym, wychodzących z Przemyśla.

Na drugim miejscu — pod względem poziomu powiązań — uplasował się Jarosław, który miał 75% teoretycznie możliwych połączeń PKS z innymi gminami. Ta wysoka pozycja Jarosławia wynika nie tylko z liczby jego mieszkańców (42 tys. osób, drugie miasto w województwie po Przemyślu), ale z lokalizacji w nim Przedsiębiorstwa PKS oraz z centralnego położenia na



Tab. 3. Macierz połączeń i kursów autobusowych

Gminy łącznie z miastami	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
1. Przemyśl	0	30	28	31	27	41	6	5	1	10	5	4	1	3	23	3	1	4
2. Jarosław		0	28	44	28	2	14	15	28	14	15	15		11	7	15	21	23
3. Radymno			0	29	33	8	6	5	7		5	4	1	3		3	12	
4. Przeworsk				0	31	3	10		10	31	10	8		3	11	18		
5. Orły					0	27	6	5	1		5	4	1	3		3	1	
6. Żurawica						0	1	16	1	2			1			3	1	4
7. Lubaczów							0	36	36		15		13					
8. Cieszanów								0	15		15		4					
9. Oleszyce									0		21		10					
10. Kańczuga										0					11			2
11. Narol											0							
12. Sieniawa												0		7		8		
13. Stary Dzików													0					1
14. Adamówka														0				
15. Dynów															0			
16. Tryńcza																0		
17. Laszki																	0	
18. Pruchnik																		0
19. Rokietnica																		
20. Wiązownica																		
21. Wielkie Oczy																		
22. Horyniec																		
23. Jawornik Polski																		
24. Bircza																		
25. Chłopice																		
26. Dubiecko																		
27. Gać																		
28. Krzywca																		
29. Medyka																		
30. Rożwienica																		
31. Stubno																		
32. Krasieczyn																		
33. Zarzecze																		
34. Fredropol																		
35. Pawłosiów																		

Źródło: Opracowanie własne.

## PKS w województwie przemyskim w r. 1995

19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	Liczba gmin	Połączenia w% z innymi gminami
15	4	2	4		22		33		39	17		20	31		20		28	84
38	45	2	1	14		35		1			41			17			25	75
	4	3				4				3		6					19	57
				15				16			7			15			17	51
	4	1															16	48
8																	14	42
		13	11														12	36
			2														10	30
																	10	30
8				15				4									9	27
																	8	24
	37																8	24
																	8	24
	15																7	21
				11			23	23									7	21
																	7	21
																	6	18
4											23						6	18
0						11											6	18
	0																6	18
		0															5	15
			0														4	12
				0													4	12
					0			4					21				3	9
						0											3	9
							0		33								3	9
								0									3	9
									0								3	9
										0		20					3	9
											0						3	9
												0					3	9
													0				2	6
														0			2	6
															0		1	3
																0	-	-

terenie województwa. Dzięki temu położeniu dochodzi do Jarosławia wiele linii z Przemyśla i Rzeszowa o znaczeniu międzyregionalnym. Ponadto węzeł ten sam obsługuje północną i środkową część województwa. W strefie jego ciężenia znajduje się 25 gmin, a wśród nich występują te gminy, które są poza zasięgiem oddziaływania Przemyśla.

Trzecią grupę — o umiarkowanym poziomie powiązań — tworzą 4 gminy: Przeworsk, Radymno, Orły i Żurawica. Poziom ich powiązań wewnątrzregionalnych wynika z położenia na głównym ciągu komunikacyjnym w województwie, a w przypadku Przeworska z wytworzenia własnego obszaru ciężenia przez trasy PKS w nim się rozpoczynające.

Liczną grupę tworzą gminy (10) o niskim stopniu powiązań. Wśród nich znajduje się 6 pozostałych miast w województwie przemyskim (Cieszanów, Dynów, Kańczuga, Lubaczów, Oleszyce i Sieniawa). Ważną rolę w strukturze przestrzennej i funkcjonalnej komunikacji PKS spełnia Lubaczów. Jest on głównym węzłem w północno-wschodniej części omawianego regionu. W jego bezpośrednim ciężeniu znajdują się między innymi gminy Horyniec, Narol, Stary Dzików i Wielkie Oczy.

Najliczniejszą grupę — o bardzo niskim poziomie powiązań — tworzy aż 18 gmin. Połączenia ich z innymi gminami stanowią od 18% (Pruchnik) do 3% (Fredropol) teoretycznie możliwych. Większość z nich leży na zachód i południe od Przemyśla.

Nad wyraz wyjątkowa, zarówno w r. 1975, jak też w r. 1995, była sytuacja wsi-gminy Pawłosiów. Leży ona około 3 km na południe od Jarosławia, ale nie ma bezpośredniego połączenia liniami PKS z żadną miejscowością w województwie. Jednak z Jarosławia dochodzą do niej linie komunikacji miejskiej, co jej izolacji komunikacyjnej nadaje raczej formalny charakter.

Innym ważnym problemem w stosunkach komunikacyjnych jest częstotliwość połączeń dobowych pomiędzy centrum, tj. Przemyślem a gminami. Jest ona dobrym kryterium dla przeprowadzenia oceny łatwości, względnie utrudnień, jakie stwarza komunikacja w obsłudze różnych potrzeb ludności.

Liczbę bezpośrednich połączeń PKS w ciągu doby pomiędzy Przemyślem a gminami w dwóch przekrojach czasowych podano w tabeli 4. Pomimo stosunkowo dużego zróżnicowania częstotliwości połączeń, w latach 1975 i 1995 nie wystąpiły wyraźniejsze zmiany w obrębie liczebności gmin mieszczących się w grupach o bardzo wysokiej, wysokiej i umiarkowanej częstotliwości połączeń. Rzucająca się w oczy jest natomiast nadal duża liczba gmin z niską i bardzo niską częstotliwością. Okazuje się, iż najbardziej utrudniony kontakt z Przemyślem ma ludność wsi-gminy Stary Dzików. Jest ona oddalona od centrum administracyjnego województwa aż o 76 km i w ciągu doby ma z nim tylko jedno bezpośrednie połączenie. Należy jednak podkreślić, że



Tab. 4. Częstotliwość połączeń autobusowych PKS pomiędzy Przemysłem a gminami w latach 1975 i 1995

Częstotliwość połączeń	Liczba połączeń autobusowych w ciągu doby	Gminy	
		1975	1995
Bardzo wysoka	powyżej 14	Bircza, Dubiecko, Dynów, Fredropol, Jaroślów, Krasieczyn, Krzywczyna, Medyka, Orły, Przeworsk, Radymno, Żurawica.	Bircza, Dubiecko, Dynów, Fredropol, Jaroślów, Krasieczyn, Krzywczyna, Medyka, Orły, Przeworsk, Radymno, Rokietnica, Stubno, Żurawica
Wysoka	13-10	Stubno	Kańczuga
Umiarkowana	9-6	Rokietnica	Lubaczów
Niska	5-2	Adamówka, Chłopice, Lubaczów, Sieniawa, Wiązownica, Wielkie Oczy	Adamówka, Cieszanów, Horyniec, Narol, Pruchnik, Sieniawa, Tryńcza, Wiązownica, Wielkie Oczy
Bardzo niska	1	Jawornik Polski	Laszki, Oleszyce, Stary Dzików
Brak połączeń	-	Cieszanów, Gać, Horyniec, Kańczuga, Laszki, Narol, Oleszyce, Pawłosiów, Pruchnik, Roźwienica, Stary Dzików, Tryńcza, Zarzecze	Chłopice, Gać, Jawornik Polski, Pawłosiów, Roźwienica, Zarzecze

Źródło: Opracowanie własne.

jeszcze w początkowym okresie istnienia nowo wykreowanego województwa — jak już wcześniej wspomniano — Przemyśl nie miał połączeń z 13 gminami, w tym z gminą: Cieszanów, Horyniec, Narol, Oleszyce i Stary Dzików. W późniejszym dopiero okresie — po uruchomieniu nowych linii wewnętrznych i międzyregionalnych (np. Przemyśl–Zamość–Chełm) nastąpiło „przybliżenie” Przemyśla do północno-wschodniej części regionu.

Ogólnie stwierdzić należy, że powiązania poziome pomiędzy gminami, a także częstotliwość kursów autobusowych pomiędzy Przemyślem a gminami są nadal niedostatecznie rozwinięte w województwie przemyskim. Problemy te szczególnie ostro zarysowują się w północno-wschodniej części województwa, na których to obszarach funkcja turystyczna mogłaby stać się impulsem do ożywienia gospodarczego.

### **Międzyregionalne i międzynarodowe powiązania Przemyśla**

Peryferyjne położenie województwa — przy wschodniej granicy państwowej — w sposób istotny zdeterminowało kierunki międzyregionalnych powiązań komunikacyjnych. W roku 1995 tylko 5 miejscowości rozwijało linie autobusowe wykraczające poza granice województwa, to jest Przemyśl, Dynów, Jarosław, Lubaczów i Przeworsk. Linie krótko i średniodystansowe łączyły Przemyśl z Sanokiem i Ustrzykami Dolnymi, Dynów z Brzozowem i Bachórzem, Lubaczów z Biłgorajem, Jarosław z Tarnogrodem oraz Przeworsk z Markową i stacją kolejową w Grodzisku.

Przemyśl jest jedynym węzłem PKS na obszarze województwa, który określał i nadal określa powiązania międzyregionalne, a od r. 1992 także międzynarodowe. W roku 1975 linie łączące Przemyśl z innymi miastami wojewódzkimi w Polsce były słabo rozwinięte. Bezpośrednie połączenia miał tylko z 4 miastami wojewódzkimi, tj. z Rzeszowem, Lublinem, Nowym Sączem i Krosnem (tab. 5). W miarę umacniania pozycji Przemyśla jako głównego ośrodka wojewódzkiego, rozwijały i nasilały się jego powiązania międzyregionalne. W roku 1995 utrzymywał Przemyśl stałe połączenia z 14 miastami wojewódzkimi w Polsce. W układzie tras międzyregionalnych — z reguły długodystansowych — usytuowanie węzła przemyskiego jest specyficzne. W nim kończą się, względnie rozpoczynają kursy autobusów o wyżej wspomnianym zasięgu, a zatem nie ma w nim tzw. tras przelotowych. Inną jeszcze specyfiką Przemyśla, a wynikającą z położenia pogranicznego, jest wykształcenie się jednego szlaku wyprowadzającego autobusy na obszar Polski. Dopiero rozgałęzienie połączeń międzyregionalnych w trzech kierunkach, tj. zachodnim, północnym i północno-wschodnim, następuje w Jarosławiu.

Tab. 5. Połączenia autobusowe PKS Przemysła z miastami wojewódzkimi w latach 1975 i 1995

Miasta wojewódzkie	Liczba połączeń	
	1975	1995
Warszawa	–	3
Bielsko Biała	–	1
Chełm	–	2
Katowice	–	1
Kielce	–	2
Kraków	–	5
Krosno	1	3
Lublin	3	4
Łódź	–	1
Nowy Sącz	1	1
Piotrków Trybunalski	–	1
Radom	–	1
Rzeszów	9	23
Tarnobrzeg	–	6
Tarnów	–	8
Zamość	–	3

Źródło: Opracowanie własne.

Z tabeli 5 wynika, iż najczęściej autobusów kieruje się do miast wojewódzkich leżących na zachód od Przemysła. Należy także zaznaczyć, że Przemysł miał w r. 1995 bezpośrednie połączenia ze wszystkimi sąsiednimi miastami wojewódzkimi, tzn. z Rzeszowem, Tarnobrzegiem, Krosnem i Zamościem, a w r. 1975 tylko z Rzeszowem i Krosnem.

Nowym zupełnie zjawiskiem w zakresie organizacyjno-funkcjonalnym Przedsiębiorstwa PKS jest rozwinięcie regularnych połączeń między Przemysłem a miastami południowo-zachodniej Ukrainy oraz Rumunii. Otwiera to dalsze możliwości pogłębionej współpracy pomiędzy obszarami przygranicznymi.

Z Przemysła codziennie — z wyłączeniem dwu dni Bożego Narodzenia i Wielkanocy obu obrządków religijnych — wychodzi 14 autobusów. Wszystkie one odprawiane są na przejściu granicznym Medyka–Szegini i następnie z trasy Medyka–Sądowa Wisznia–Lwów rozchodzą się do wielu miast na Ukrainie (ryc. 3). Najdłuższą trasę 507 km ma autobus wychodzący z Przemysła przez Lwów–Iwano Frankowsk–Czerniowce (przez przejście graniczne Porubnoje–Siret) do Suczawy w Rumunii. Z przejścia granicznego Medyka–Szegini korzystają również autobusy o zasięgu międzynarodowym PKS, wychodzące z Krosna, Rzeszowa i Stalowej Woli. Ważne miejsce w połączeniach autobusowych między Makroregionem Południowo-Wschodnim a Regionem Południowo-Zachodnim Ukrainy odgrywa także przejście gra-



wzrost poziomu połączeń komunikacyjnych pomiędzy gminami, a także pomiędzy centrum województwa a gminami. Niemniej jednak powiązania te mają nadal układ hierarchiczny, ukierunkowany z (względnie do) ośrodka wojewódzkiego, którym jest Przemyśl. Podobnie dośrodkowy układ powiązań utrzymuje się pomiędzy wsiami a siedzibami gmin. Jednakże w r. 1995 wyraźnie zaznaczyły się już ośrodki podregionalne, tworzące własne obszary ciężenia. Do ośrodków tych należą: Jarosław, Lubaczów, Przeworsk i Dynów. Należałoby zatem oczekiwać wzrostu i rozwoju powiązań poziomych między ośrodkami administracyjnymi oraz osadniczymi tego samego szczebla.

W latach załamania gospodarczego i dokonujących się obecnie przeobrażeń ekonomiczno-społecznych odnotowuje się ogromny spadek przewozów. W przypadku PKS przewozy pasażerskie w województwie zmniejszyły się z 25 mln osób w r. 1982 poprzez 22 mln w r. 1991 do 16312 tys. osób w r. 1993. Rzutowało to zasadniczo na częstotliwość połączeń autobusowych, na natężenie ruchu autobusów. W tych warunkach zlikwidowanie w latach 90. wcześniej istniejących połączeń autobusowych PKS z 4 tylko wsiami w województwie (Radróż, Walawa, Kotów, Wola Korzeniecka) uznać trzeba za minimalne następstwa ogólniejszych zjawisk.

Mimo peryferyjnego położenia regionu w stosunku do reszty kraju, linie autobusowe PKS wytworzyły dość rozległe powiązania przestrzenne z układem sieci krajowej. W ostatnich kilku latach przełamały również dotychczasową barierę tworzoną przez granicę państwową między Polską a byłym ZSRR. Dotychczasowy pograniczny typ węzła autobusowego PKS w Przemyślu zmienił się w typ węzła przygranicznego. Tym samym wzrosła jego rola w układzie przestrzennym komunikacji PKS w Polsce.

Niemniej jednak odnotować należy istniejące jeszcze obszary w województwie bez komunikacji PKS. Obejmują one wsie małe, głównie w północno-wschodniej i południowo-wschodniej części regionu przemyskiego. Jak sądzić można, jest to obecnie jeden z trudniejszych problemów do rozwiązania — nie tylko dla PKS. Musi on być jednak rozpatrywany w szerszym aspekcie przemian osadniczo-gospodarczych w województwie. Jest sprawą oczywistą, że nie wszystkie miejscowości równocześnie i przez samą dostępność do komunikacji włączają się silniej w proces współczesnych przemian.

Istnieją ku temu jednak pewne przesłanki w wypadku niektórych miejscowości pogranicznych, leżących przy drogach ulepszonych, a także przy planowanych nowych przejściach granicznych. Zaliczyć do nich można między innymi Budomierz Duży, Korczową i Malhowice.

## Literatura

- Górz B., 1995, *Uwarunkowania społeczne rozwoju rolnictwa i pozarolniczych sfer gospodarki w woj. przemyskim [w:] Wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich w woj. przemyskim. Materiały z konferencji naukowo-technicznej*, Przemysł-Korytniki.
- Kozanecka M., 1984, *Wyznaczenie centrów komunikacji autobusowej (na przykładzie województwa tarnobrzeskiego)*, Folia Geographica, Ser. Geogr.-Oecon., Vol.XVII.
- Kozanecka M., 1992, *Transport autobusowy jako czynnik integrujący przestrzeń województwa nowosądeckiego. Księga Pamiątkowa*, Wyd. Naukowe WSP, Kraków.
- Lijewski T., 1967, *Dojazdy do pracy w Polsce*, KPZK PAN, Studia, t. XV.
- Lijewski T., 1986, *Geografia transportu Polski*, PWE, Warszawa.
- Rozkład jazdy autobusów PKS*, 13 Okręg Komunikacyjny 26.0.5.1974–31.05.1975; 1994.05.29–1995.05.27.
- Transport — wyniki działalności 1993*, GUS, Warszawa 1994.
- Warakomska K., 1987, *Publiczny transport pasażerski a rozmieszczenie ludności w Makroregionie Środkowo-Wschodnim*, UMCS, Lublin.
- Województwo przemyskie. Mapa topograficzno-administracyjna 1:100000*, PG-K, Katowice 1994.
- Wykaz miejscowości w województwie przemyskim*, WUS, Przemysł.

## Bus Transportation as a Measurer of Spatial Connections of the Przemysł District

### Summary

The analysis concerns the bus lines of the Polish Motor Transport. The purpose of the studies was to examine the availability of the rural bus network (390) and the communal bus network (35) of the Przemysł district, and to determine the level of connection between the settlements units within the district and in a broader spatial scale.

The analysis found out that in the years 1975–1995 the availability of bus stops of the Polish Motor Transport (Tab.1) in the country are increased together with the growth of the frequency and standard of the connections between the communes (Tab.4) as well as between Przemysł and its communes (Tabs. 2,3, Fig. 2). Nevertheless, it was found out that these connections are too poor in the south-eastern and north-eastern parts of the district (Fig. 1). The studies also showed too weak horizontal connections between the settlement units of the same level. Those phenomena were considered as negative for the socio-economic transformation of the region. The paper also drew attention to the specific character and rank of the Przemysł junction in the scheme of the national and international bus network.

The regular international lines between Przemysł and the cities of the south-western Ukraine and Romania (Fig.3) which have been functioning since 1992 broke the barrier formed by the state borders and enabled a many-sided trans-frontier cooperation between the neighbouring communities.

STANISŁAW DZIADEK

Akademia Ekonomiczna

Katowice

## FUNKCJONOWANIE TRANSPORTU W MIASTACH PRZYGRANICZNYCH NA PRZYKŁADZIE CIESZYNA

Funkcjonowanie gospodarki kraju, warunki życia ludności związane są nierozzerwalnie z dobrą organizacją transportu w układach regionalnych i ponadregionalnych. Pozycja regionu w kraju i poza jego granicami w dalszej kolejności zależna jest od dobrej organizacji przewozów tranzytowych i międzynarodowych. Realizacja tychże przewozów zależna jest od drożności ośrodków granicznych, na których obszarze odbywa się wzmożony ruch pasażerski i towarowy. Jednym z takich ośrodków, będącym przedmiotem niniejszych rozważań, jest Cieszyn.

### 1. Położenie i rozwój miasta

Cieszyn położony jest na Pogórzu Cieszyńskim, u stóp Beskidu Śląskiego i Śląsko-Morawskiego, nad Olzą, prawobrzeżnym dopływem Odry. Lokalizacja miasta u wylotu Bramy Morawskiej sprzyjała osiedlaniu się ludności na tym obszarze już w połowie ostatniego tysiąclecia p.n.e. W połowie IX wieku geograf bawarski odnotował na Śląsku wiele plemion, wśród nich Głęszyców z pięcioma grodami. Jednym z nich był Stary Cieszyn — gród w Podbozrze. Przed r. 894 został on pobity i spalony przez wielkomorawskiego Świętopelka I. Osada utrzymała się jeszcze do przełomu X i XI wieku. Nowe grodzisko zbudowano na Górze Zamkowej zapewne przy wsparciu Wiślan.<sup>1</sup> Wokół grodu rozwijały się osady rzemieślnicze, z czasem połączone w jeden organizm miejski. W roku 1291 miasto zostało stolicą Księstwa Cieszyńskiego zarządzanego przez cieszyńskich Piastów.

---

<sup>1</sup> W. Sosna, *Cieszyn. Przewodnik krajoznawczy*, Urząd Miejski, Cieszyn 1992, s. 13.

W roku 1364 miasto, lokowane na prawie magdeburskim, staje się ważnym ośrodkiem religijnym, gospodarczym, administracyjnym, politycznym i kulturalnym. Wiek XV to okres rozkwitu, rozbudowy i poszerzania się granic miasta. Rozwój ten był następstwem lokalizacji miasta na skrzyżowaniu szlaków handlowych. Okres XVI wieku to czas rozwoju Reformacji, której ośrodkiem był Cieszyn. Ruch ten został usankcjonowany przez księcia Waclawa III, który wydał tzw. *Porządek kościelny* (1568 r.) regulujący w księstwie powinności duchownych i wiernych. Wiek XVII i XVIII to okres kontrreformacji, wojen religijnych, pożarów, które zahamowały rozwój miasta. Prawdziwy kataklizm dotknął miasto w r. 1789 kiedy to w wyniku pożaru zostało zniszczone. Po pożarze miasto odbudowano według planów dyrektora budownictwa Karola Jacobi d'Eckloma. Zgodnie z poleceniem cesarza, stawiano wyłącznie budynki murowane z zachowaniem średniowiecznego układu urbanistycznego. Przez cały XIX wiek trwał wzmożony ruch budowlany związany z rozwojem przemysłu, szkolnictwa i administracji. Zakończenie I wojny światowej to okres wyzwolenia narodowego Śląska Cieszyńskiego oraz jego podziału między Polskę i Czechosłowację (20 VIII 1920 r.). Cieszyn stał się miastem granicznym, przedzielonym rzeką Olzą na odrębne jednostki miejskie.

Prawobrzeżny — polski Cieszyn liczy 29 km<sup>2</sup> powierzchni i 38 000 mieszkańców, co do powierzchni jest trzecim miastem w województwie bielskim (121 w kraju). Natomiast lewobrzeżne czeskie miasto powstało w r. 1920. Jego powierzchnia wynosi 35,5 km<sup>2</sup>, a liczba mieszkańców przekroczyła 29 tys. osób.

Miasto jest ważnym węzłem komunikacyjnym i ośrodkiem przemysłowym. Do największych zakładów przemysłowych miasta należą: Maszyny Elektryczne „Celma” SA, Elektronarzędzia „Celma” SA, Polifarb — Cieszyn SA, Zakłady Przemysłu Cukierniczego „Olza” SA, Fabryka Automatyki Chłodniczej Fach SA, Zakłady Kartoniarskie SA, Zakłady Dziewiarskie SA oraz kilkanaście dalszych zakładów metalowych, przemysłu drzewnego, spożywczego i Cieszyńska Drukarnia Wydawnicza.

Miasto jest prężnym ośrodkiem kulturalnym, oświatowym i handlowym.

Administracyjnie Cieszyn to najdalej na zachód wysunięte miasto graniczne województwa bielskiego. Graniczy bezpośrednio z gminami: Hażlach, Dębowiec i Golezów oraz z Czeskim Cieszynem. Natomiast Czeski Cieszyn, leży w południowo-wschodniej części powiatu karwińskiego, granicząc z miastem Trzyniec i z gminami: Wielopole, Trzanowice, Cierlicko, Olbrachcice oraz z miastem powiatowym Karwina. Lokalizacja miasta predysponuje go do pełnienia ważnych funkcji granicznych i tranzytowych.



## 2. Komunikacyjne i tranzytowe położenie miasta

Miasto jest ważnym węzłem komunikacji drogowej i kolejowej oraz jednym z najruchliwszych przejść granicznych. Do 20 maja 1991 r. połączone było dwoma mostami drogowymi i jednym kolejowym. W roku 1988 rozpoczęto w Pastwiskach prace ziemne pod budowę nowoczesnego przejścia granicznego, dróg dojazdowych i największego w południowej Polsce mostu, przerzuconego nad doliną Olzy, o długości 760 m, osadzonego na 14 filarach o wysokości około 26 m.

Przez miasto prowadzą drogi o znaczeniu międzynarodowym: Cieszyn-Bielsko-Katowice-Piotrków Trybunalski-Gdańsk (E-75) bądź Warszawa (E-67). Wymienione przejście graniczne łączy Polskę z Wiedniem, Pragą, Bratysławą. Dzięki tranzytowemu położeniu Cieszyn posiada połączenia autobusowe z: Katowicami, Gliwicami, Częstochową, Krakowem, Nowym Sączem, Łodzią. Natomiast z Czeskiego Cieszyna odjeżdżają autobusy do: Bohumina, Morawskiej Ostrawy, Pragi, Bratysławy i Popradu. Szeroka jest także sieć połączeń kolejowych. Z Katowic odjeżdżają pociągi do Czeskiego Cieszyna, skąd istnieją stałe połączenia do Frydku-Mistka, Ostrawy z Czechach oraz Żyliny na Słowacji.

Ten szeroki wachlarz połączeń międzynarodowych ogniskuje się na ulicach Cieszyna, przez trzy wspomniane przejścia graniczne. Do 20 maja 1991 r. ruch na terenie miasta był skomplikowany, gdyż odbywał się jedynie przez dwa przejścia zlokalizowane przy ulicach: Zamkowej (wyjazd) i 3 Maja (wjazd).

Sz szczególnie uciążliwy był problem wyjazdu, który odbywał się wąskimi ulicami: Liburnia i Zamkowa, gdzie komasował się ruch samochodowy z drogi nr 1 z kierunku Bielska-Białej i nr 937 z kierunku Katowic i Pawłowic (rys. 1). Z tego też względu zorganizowano przed miastem przy ulicy Bielskiej, będącej częścią drogi nr 1 (dawna E-16), miejsce postoju dla pojazdów TIR. Samochody te dojeżdżały do tego miejsca od strony Skoczowa, a ich odjazd na Most Przyjaźni był regulowany. Rozwiązanie to zapobiegało pewnym zatorom na ulicach miasta, które były powodowane przez TIR-y. Mimo to kolejki oczekujących na wyjazd samochodów osobowych i autobusów sięgały w sezonie nawet do Boguszowic (dzielnicy Cieszyna).

Znacznej poprawie uległa sytuacja w momencie otwarcia przejścia w Cieszynie-Pastwiskach. Nowoczesna infrastruktura graniczna, wybudowana po stronie polskiej, nie jest jednak w pełni wykorzystana z uwagi na prowizoryczne podłączenie istniejącego układu komunikacyjnego do czeskiej sieci dróg, które nie są dostosowane do dużych natężeń ruchu.

Tab. 1. Ruch drogowy na przejściach granicznych w Cieszynie

Lata	Osoby w tys.	100% w r. 1980	Pojazdy w tys.	100% w r. 1980
1980	2 580	100,0	652	100,0
1990	4 994	193,6	834	127,9
1992	17 565	680,8	1 401	214,9
1994	20 985	813,4	2 152	330,1

Źródło: S. Dziadek, *Czynniki i bariery rozwoju infrastruktury transportu, jej wpływ na zagospodarowanie pogranicza Śląsko-Morawskiego* [w:] *Czynniki i bariery rozwoju rejonów przygranicznych*, red. J. Kitowski, Z. Ziolo, Kraków-Rzeszów-Warszawa 1993; obliczenia własne.

Równocześnie wzrost ruchu tranzytowego ze znacznym udziałem pojazdów ciężarowych (tab. 1) stał się przyczyną nowych trudności. Mimo oddania do użytku pierwszego odcinka północnej obwodnicy miasta i doprowadzenia go do drogi Pawłowice-Cieszyn trudności komunikacyjne w rejonie śródmiejskim pozostały. Jedynym na współczesne czasy możliwym pościąganiem organizacyjnym było przesunięcie ruchu tranzytowego z ulicy Bielskiej i Kolejowej z okolic dworca autobusowego na ul. Stawową i Bielską (rys. 2). Zmiana ta w pewnym stopniu odciążała śródmieście i złagodziła istniejące tam zagrożenie ekologiczne. Rozwiązania tego problemu należy oczekiwać dopiero z chwilą zakończenia budowy dwupasmowej drogi do dzielnicy miasta Cieszyna — Krasnej, gdzie planowane jest jej połączenie z drogą nr 1 relacji Bielsko-Cieszyn. Równocześnie dalszej modernizacji wymaga samo przejście w Cieszynie-Pastwiskach, szczególnie w odniesieniu do organizacji odpraw.

Jest to problem ważny z uwagi na możliwość wzrostu tranzytu przez południową granicę Polski. Z kręgu zainteresowań nie można usunąć także sprawy rozbudowy infrastruktury pomocniczej, niezbędnej dla ruchu tranzytowego, jak: miejsca na parkingi, punkty noclegowe, warsztaty itp. Są to sprawy, które w znacznym stopniu determinują realizację założonych funkcji w mieście przygranicznym.<sup>2</sup> W dodatku wzrastający ruch tranzytowy jest wypierany z miasta przez często żywiołowy mały ruch graniczny.

### 3. Mały ruch graniczny

Liberalizacja przepisów granicznych doprowadziła do wzmożonego ruchu lokalnego, głównie pieszego. W dni powszednie ściąga do Cieszyna 30–40 tys.

<sup>2</sup> B. Szafarczyk, *Ruch w centrum Cieszyna — próby uporządkowania*, „Transport Miejski” 1994, nr 7–8.

Czechów i Słowaków, a w dni targowe (środy i soboty) ponad 100 tys. (dnia 22.04.1995 r. granicę przekroczyło 160 tys. Czechów i Słowaków, przyjechało 2500 samochodów osobowych i około 150 autobusów).<sup>3</sup> Dokonujące się przemiany polityczne mają znaczny wpływ na dalszy wzrost ruchu granicznego — lokalnego, inspirowanego przez przesłanki natury handlowej. Obserwacja tego procesu pozwala na stwierdzenie, że wycieczki handlowe Czechów i Słowaków zataczają coraz to większe kręgi i na stałe weszły do programu czeskich i słowackich biur podróży. Rozwój małego ruchu granicznego obok blasków posiada także i negatywne skutki w postaci dezorganizacji ruchu lokalnego i tranzytowego. Jest to głównie następstwo lokalizacji targowisk względem infrastruktury liniowej transportu. Wraz z problemami komunikacyjnymi w rejonie targowisk zaczęły się nasilać problemy komunikacyjne w centrum miasta, gdzie ulice wykorzystuje się na miejsca do parkowania. Sytuacja ta komplikuje realizację funkcji przemysłowych i handlowych przez zakłady i inne instytucje Cieszyna.

Wzrastający ruch tranzytowy, lokalny ruch graniczny, powolne ożywienie produkcji w zakładach przemysłowych, potrzeby handlowe, naukowe i administracyjne to podstawowe źródła rosnących potrzeb przewozowych. Ich zaspokojenie wymaga generalnych rozwiązań zarówno organizacyjnych, jak i inwestycyjnych. W szczególności należy dążyć do:

- ukończenia inwestycji drogowej od Pastwisk do Krasnej celem całkowitego wyeliminowania ruchu tranzytowego pojazdów ciężarowych z ulic śródmiejskich,
- likwidacji targowiska zlokalizowanego na skrzyżowaniu ulic Stawowa-Katowicka i przeniesienia go w rejon ul. Łącznej i Mostowej po uprzednim zabezpieczeniu miejsc do parkowania,
- uporządkowania obsługi parkingowej w centrum,
- ograniczenia czasu parkowania w centrum miasta przez odpowiednie opłaty,
- uporządkowania organizacji ruchu w centrum miasta.

---

<sup>3</sup> *Czesi ruszyli*, „Głos Ziemi Cieszyńskiej” 1995, nr 17.

## **The Functioning of Transport in Frontier Cities on the Example of Cieszyn**

### **Summary**

Transit is to a great extent related to the state of transport infrastructure within the whole country, especially in frontier cities. A typical example here is Cieszyn, a town lying at the exit of the Moravian Gate.

Three border crossing points are situated in the area of Cieszyn and they serve almost 21 million people and 2.1 million vehicles (1994). Small frontier traffic is especially animated here and it reaches 100,000 and more people on market days. Growth of this traffic is however dependent on full modernization of transport infrastructure, especially on completing the roundabout road around Cieszyn and to the city district of Krasna.

Further modernization should also be performed of the frontier crossing point at Cieszyn-Pastwiska which was opened in 1991 and a network of roads in Czech Cieszyn. The existing requirements of frontier traffic also call for better organization of the traffic within the city.

STANISŁAW KOZIARSKI  
PIN Instytut Śląski w Opolu

## INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA WOJEWÓDZTW POGRANICZA POLSKO-CZESKIEGO

### Wstęp

Położenie Śląska u wylotu Bramy Morawskiej, u podnóża Sudetów i Karpat oraz w dolinach górnych biegów Odry, Wisły i Nysy Łużyckiej od wieków sprzyjało wykształceniu ważnych szlaków handlowych z południa na północ i ze wschodu na zachód. To szczególne położenie nabiera ponownie znaczenia i atrakcyjności z punktu widzenia powiązań gospodarczych różnych części Europy.

W Polsce, patrząc w kontekście powiązań transportowych o zasięgu europejskim, można mówić o trzech głównych równoleżnikowych pasmach, związanych z dogodnym do pokonania pod względem technicznym niżem europejskim. Brak barier orograficznych sprzyjał wytworzeniu się naturalnych, powiązanych z głównymi szlakami komunikacyjnymi pasm osadniczych. Aktualnie najważniejsze jest pasmo centralne na osi aglomeracji Osnabrück-Hannover-Braunschweig-Berlin-Poznań-Warszawa-Mińsk-Moskwa. Dwa pozostałe pasma to północne, nadmorskie, związane z aglomeracjami portowymi (Bremen-Hamburg-Schwerin-Szczecin-Gdańsk-Królewiec) i nas najbardziej interesujące — południowe na osi Essen-Kassel-Lipsk-Drezno-Legnica-Wrocław-Opole-Katowice-Kraków-Rzeszów-Lwów-Odessa. To pasmo osadnicze jest „podparte” od południa barierą pasm górskich: w Polsce Sudetów i Karpat. Dominacja pasm o przebiegu równoleżnikowym nie stoi w sprzeczności z powiązaniem o przebiegu południkowym, czego przykładem jest również obszar Śląska z dogodnym przejściem przez Kotlinę Kłodzką i Bramę Morawską w kierunku Czech i Austrii. Na bazie południowego, gęsto zaludnionego pasma osadniczego wykształciły się

duże historyczne jednostki terytorialne Śląsk i Małopolska. Przy czym Śląsk graniczy z Czechami, a Małopolska ze Słowacją.

Śląsk jako region wykazuje cechy spójności zarówno w sensie historycznym, fizyczno-geograficznym, osadniczym, jak i komunikacyjnym. Najważniejsza oś transportowa Śląska to linia wyznaczona przez miasta Legnica-Wrocław-Opole-Gliwice-Katowice-Mysłowice. Na tejże osi koncentrują się główne elementy liniowej infrastruktury transportu kolejowego, drogowego, lotniczego, a także częściowo wodnego śródlądowego.

Wydaje się, że dominacja centralnego pasma infrastruktury na linii Legnica-Wrocław-Opole-Katowice ulegnie pogłębieniu w najbliższych latach. Ma to związek z nasilającymi się przejazdami osobowymi na osi Śląsk-Niemcy oraz pasażerskimi i towarowymi o charakterze tranzytowym na osiach: Niemcy-Śląsk-Ukraina, Polska-Czechy-Austria i Czechy-Śląsk-Ukraina. Główną osią tychże powiązań komunikacyjnych stanie się autostrada A-4, z którą łączyć się będą odgałęzienia poprzeczne, zwłaszcza w kierunku silnie zurbanizowanego przedgórze. Już istniejące i kształtujące się aglomeracje wymuszą powstanie dróg o wyższych parametrach technicznych. Aktywizacji poprzecznych powiązań autostrady A-4 sprzyjać będzie bliskie sąsiedztwo granicy i przejścia w kierunku Czech, a także leżące wzdłuż polsko-czeskiej granicy górskie ośrodki turystyczno-rekreacyjne. Niewątpliwie rozkwit obecnie przeżywają miasta graniczne, czego przykładem jest żywiółowy rozwój handlu w miastach na granicy polsko-czeskiej (*vide*: Cieszyn-Cesky Tesin, Kłodzko-Lichkov/Nachod).

### **Podstawowe dane o transporcie w województwach granicznych charakterystyka województw nadgranicznych**

Pięć nadgranicznych województw śląskich, do których zaliczam województwa: bielskie, jeleniogórskie, katowickie, opolskie i wałbrzyskie, zajmuje obszar 27436 km<sup>2</sup>. Na obszarze tym znajdują się 152 miasta i 3632 wiosek, które łącznie zamieszkuje 7,1 mln ludzi (1991), z tego 2,8 mln ludzi pracuje. Gęsto zaludnione są województwa: katowickie (4 mln ludzi), opolskie (1,0 mln) i bielskie (0,9 mln); podobnie kształtuje się wskaźnik gęstości zaludnienia w przeliczeniu na 1 km<sup>2</sup> (woj. katowickie — 603 osoby na 1 km<sup>2</sup>, wałbrzyskie — 178 na 1 km<sup>2</sup>). Produkcja sprzedana na wspomnianym obszarze sięga wartości 204266,5 mld zł.

W roku 1991 pięć nadgranicznych województw śląskich dysponowało siecią kolejową o długości 4251 km, w tym 4098 km linii normalnotorowych, 60 km linii szerokotorowych (1524 mm) i 153 km linii wąskotorowych (785

mm). Linie szerokotorowe i wąskotorowe występują jedynie w województwie katowickim. W drugie i dalsze tory było wyposażonych 1639 km linii. W trakcję elektryczną 3 kV prądu stałego było wyposażonych 2254 km linii kolejowych.

W pięciu nadgranicznych województwach śląskich w r. 1991 eksploatowano sieć drogową o ogólnej długości 31658 km, z tego 5294 km dróg o znaczeniu krajowym i 12676 km dróg o znaczeniu wojewódzkim. W nawierzchnię ulepszoną wyposażonych było ogółem 26756 km dróg, z tego 5294 km dróg o znaczeniu krajowym i 12369 km dróg o znaczeniu wojewódzkim.

W roku 1991 na obszarze 5 nadgranicznych województw śląskich zarejestrowanych było 1,2 mln samochodów osobowych, 152,4 tys. motocykli oraz 170,4 tys. samochodów ciężarowych. Rocznie na wspomnianym obszarze przebywa około 150 tys. samochodów osobowych; ubywa natomiast motocykli — około 20 tys. rocznie.

Na granicy polsko-czeskiej eksploatuje się już 21 drogowych przejść granicznych, ważniejsze z nich to: Cieszyn-Cesky Tesin, Chałupki-Bohumin, Pietraszyny-Sudice, Pietrowice Głubczyckie-Krnov, Głuchołazy-Mikulovice, Boboszów-Dolna Lipka, Kudowa Słone-Nachod, Tłumaczów-Broumov, Golińsk-Starostin, Lubawka-Kralovec, Jakuszyce-Harrachov, Zawidów-Habartice, Sieniawka-Hradec nad Nissou. W układzie wojewódzkim liczba przejść drogowych przedstawia się następująco w: jeleniogórskim — 6, wałbrzyskim — 4, opolskim — 4, katowickim — 5 i bielskim — 2.

W ruchu kolejowym pomiędzy Polską a Czechami eksploatuje się 10 przejść granicznych, ważniejsze z nich to: Cieszyn Marklowice-Cesky Tesin, Zebrzydowice-Petrovice u Karviny, Chałupki-Bohumin, Głuchołazy-Mikulovice/Jindrichar, Międzylesie-Lichkov, Mieroszów-Mezimesti, Lubawka-Kralovec, Zawidów-Frydlant.

## 1. Województwo bielskie

**SIEĆ KOLEJOWA.** Sieć kolejowa w województwie bielskim ma długość 394 km (1991), wszystkie linie są normalnotorowe. Długość linii dwutorowych województwa wynosi 90 km (23%), a aż 374 km (95%) linii jest wyposażone w trakcję elektryczną. W województwie eksploatuje się krótki fragment linii magistralnej Tychy-Czechowice Dziedzice-Zebrzydowice: ważniejsze linie pierwszorzędne to: Czechowice Dziedzice-Bielsko Biała i Czechowice Dziedzice-Oświęcim; pozostałe to linie drugorzędne i miejscowego znaczenia. Gęstość sieci kolejowej wynosiła w r. 1991 10,6 km/100 km<sup>2</sup>.

Obszar województwa bielskiego obsługiwany jest przez 47 przystanków pasażerskich i 51 stacji towarowo-osobowych, z których 12 to stacje węzłowe: największe z nich to Oświęcim (skupiający 4 linie dwutorowe), Bielsko Biała (4, w tym jedna jednotorowa), Czechowice Dziedzice (4 dwutorowe).

Najbardziej obciążone przewozami pasażerskimi w województwie bielskim są linie: Czechowice Dziedzice–Bielsko Biała–Żywiec i Czechowice Dziedzice–Chybie–Zebrzydowice (głównie tranzyt międzynarodowy). Dużym obciążeniem przewozami pasażerskimi charakteryzują się linie w kierunku miejscowości wypoczynkowych województwa: Wisły, Żywca i Zwardonia.

Najbardziej obciążona przewozami towarowymi jest linia Zebrzydowice–Chybie–Zabrzeg Czarnolesie–Czechowice Dziedzice–Oświęcim przechodząca północnym skrajem województwa bielskiego. Powodem jest lokalizacja na niej stacji Zabrzeg Czarnolesie, gdzie rozrządza się między innymi składy węglowe ze stacji kopalnianych ROW. Znaczny udział w nadaniach i przyjęciach ładunków mają stacje towarowe Bielska Białej.

Województwo bielskie ma dwa kolejowe przejścia graniczne do Czech: Cieszyn–Cesky Tesin czynne w ruchu towarowym i Zwardoń–Skaliste czynne od 1 czerwca 1992 r. w ruchu pasażerskim.

Północnym skrajem obszaru województwa bielskiego przebiega linia Czechowice Dziedzice–Zebrzydowice będąca fragmentem międzynarodowej magistrali E-65 Zebrzydowice–Warszawa–Gdańsk.

**SIEĆ DROGOWA.** Województwo bielskie posiadało w r. 1991 5381 km dróg o nawierzchni twardej [z tego 4118 km (77%) o nawierzchni ulepszonej], w tym 593 km (11%) dróg o znaczeniu krajowym, 1667 km (31%) dróg o znaczeniu wojewódzkim. Dróg publicznych miejskich o twardej nawierzchni było w województwie 1457 km (z tego 1207 km o nawierzchni ulepszonej), w tym 190 km o znaczeniu krajowym, 393 km o znaczeniu wojewódzkim i 874 km o znaczeniu lokalnym.

W województwie bielskim w r. 1991 zarejestrowanych było 149,7 tys. samochodów osobowych (tj. 165 sztuk na 1000 mieszkańców), 2,4 tys. autobusów, 25,4 tys. samochodów ciężarowych i 23,5 tys. motocykli.

Województwo bielskie przecina droga międzynarodowa E-75 Cieszyn–Skoczów–Bielsko Biała–Czechowice Dziedzice–Tychy. Na drodze tej znajdują się dwa najbardziej uczęszczane przejścia drogowe do Czech: Cieszyn–Cesky Tesin. Pozostałe ważne drogi o znaczeniu krajowym to drogi o przebiegu południkowym łączące konurbację górnośląską z terenami wypoczynkowo-rekreacyjnymi województwa, między innymi dwujezdniowa Mikołów–Żory–Skoczów–Ustroń–Wisła (nr 93), Bielsko Biała–Żywiec (nr 94), Bielsko Biała–Andrychów–Kęty–Wadowice (nr 96).



Ważniejsze węzły drogowe województwa to: Bielsko Biała (skupiająca 11 dróg, w tym 4 o znaczeniu krajowym), Skoczów (7), Andrychów (7) i Wadowice (7).

Największe drogowe przejście graniczne do Czech Cieszyn–Cesky Tesin znajduje się na drodze międzynarodowej E-75 i posiada na kierunku wyjazdowym po pięć pasów odpraw dla pojazdów osobowych i ciężarowych oraz 2 dla autobusów; na kierunku przyjazdowym zaś — 5 pasów odpraw dla pojazdów osobowych, 1 dla autobusów i 2 dla samochodów ciężarowych. Obok starego przejścia na moście granicznym w samym mieście, uruchomiono nowe, nowoczesne przejście na dwujezdniowej drodze obwodowej Cieszyna. W roku 1992 przez przejście w Cieszynie wjechało do Polski 1 004 623, a wyjechało 1 010 371 pojazdów osobowych oraz odpowiednio 64 387 i 61 900 pojazdów ciężarowych. Przejście to realizowało 6,1% całości ruchu granicznego (Polski) pojazdów osobowych i 6,8% pojazdów ciężarowych. W roku 1992 maksymalny czas oczekiwania na przekroczenie granicy przy wjeździe do Polski wynosił 10 godzin dla samochodów osobowych, 35 dla autobusów i 26 dla samochodów ciężarowych; odpowiednio na wyjazd samochody osobowe czekały — 6, autobusy — 18 i samochody ciężarowe — 10 godzin.

## 2. Województwo jeleniogórskie

SIEĆ KOLEJOWA. Sieć kolejowa województwa jeleniogórskiego ma długość 626 km (1991). Gęstość sieci kolejowej województwa wynosi 14,3 km na 100 km<sup>2</sup>. Długość linii dwutorowych wynosiła 111 km (18%) i obejmowała dwa odcinki linii pierwszorzędnych: Legnica–Bolesławiec–Węgliniec–Zgorzelec/Horka i Jelenia Góra–Marciszów–Wałbrzych. W przeszłości na sieci kolejowej województwa istniało więcej linii dwutorowych, jednakże zostały one wkrótce po zakończeniu II wojny światowej zdemontowane. Na sieci kolejowej województwa brak jest linii o znaczeniu magistralnym, o dwóch liniach pierwszorzędnych wspomniano powyżej, pozostałe linie to linie drugorzędne i miejscowego znaczenia, najbardziej narażone na likwidację bądź zawieszenie ruchu pasażerskiego. Do roku 1993 zlikwidowano bądź zawieszono ruch pasażerski na 177 km linii kolejowych.

W trakcję elektryczną jest wyposażonych w województwie 164 km (26%) linii, w tym dwie najważniejsze linie pierwszorzędne tworzące tzw. pętlę dolnośląską na trasie Legnica–Bolesławiec–Węgliniec–Lubań Śl.–Gryfów Śl.–Jelenia Góra–Marciszów–Wałbrzych. Trakcję elektryczną wprowadzono również na linii drugorzędnej prowadzącej z Jeleniej Góry do Szklarskiej

Poręby, a obsługującej znaczny ruch turystyczny. Na transgranicznym, górskim odcinku linii ze Szklarskiej Poręby Górnej do Polubny w Czechach, nieczynnym od czasu zakończenia II wojny światowej, czynione są próby przywrócenia turystycznego ruchu pasażerskiego.

Na sieci kolejowej województwa funkcjonują dwa przejścia graniczne w kierunku Czech Lubawka–Karlovec. Zawidów–Frydlant (najkrótsza i dogodna pod względem technicznym linia w kierunku Pragi). W ruchu tranzytowym przez terytorium polskie jest wykorzystywany, przez koleje niemieckie i czeskie, 3 km odcinek linii kolejowej w worku turosszowskim na trasie Zittau–Liberec.

Sieć kolejowa województwa tworzy 12 węzłów, najważniejsze z nich to: Węglińiec (skupiający 5 linii kolejowych), Jelenia Góra (5), Marciszów (5). Sześć węzłów kolejowych utraciło swoje pierwotne znaczenie wskutek likwidacji linii kolejowych, np. Lwówek Śl. (dawniej 4), Bolesławiec (4), Zebrzydowa (4), Ruszów (3); w tej chwili są to jedyne znaczniejsze stacje przelotowe.

Najbardziej obciążone przewozami pasażerskimi są dwie wcześniej omawiane linie pierwszorzędne: Legnica–Węglińiec–Zgorzelec i Wałbrzych–Marciszów–Jelenia Góra–Lubań Śl.–Zgorzelec, głównie z racji obsługi lokalnych dojazdów pracowniczych i tranzytowego ruchu w kierunku przejścia granicznego w Zgorzelcu.

W przewozach towarowych, obok powyżej omówionych linii pierwszorzędnych, należy wymienić krótkie linie prowadzące w kierunku towarowych przejść granicznych, a zwłaszcza do Zawidowa i Bielawy Dolnej.

**SIEĆ DROGOWA.** Województwo jeleniogórskie posiadało w r. 1991 3686 km dróg o nawierzchni twardej (z tego 3230 km (88%) o nawierzchni ulepszonej), w tym 846 km (23%) dróg o znaczeniu krajowym, 1536 km (42%) dróg o znaczeniu wojewódzkim. Dróg publicznych miejskich o twardej nawierzchni było w województwie 1094 km (z tego 960 km o nawierzchni ulepszonej), w tym 221 km o znaczeniu krajowym, 219 km o znaczeniu wojewódzkim i 654 km o znaczeniu lokalnym.

W województwie jeleniogórskim w r. 1991 zarejestrowanych było 73,5 tys. samochodów osobowych (tj. 141 sztuk na 1000 mieszkańców), 1,2 tys. autobusów, 13,4 tys. samochodów ciężarowych i 25,8 tys. motocykli.

Obszar województwa jeleniogórskiego przecinają dwie drogi o znaczeniu międzynarodowym: Bolesławiec–Zgorzelec (E-40, droga krajowa nr 4) i Bolków–Jelenia Góra–Szklarska Poręba (E-65, droga krajowa nr 3). Ważniejsze drogi o znaczeniu regionalnym to: Bolesławiec–Lwówek Śl.–Jelenia Góra (nr 297), Jelenia Góra–Gryfów–Lubań–Zgorzelec (nr 358), Jelenia

Góra–Kowary–Kamienna Góra (nr 367), Bolków–Kamienna Góra–Lubawka (nr 371).

Znaczniejsze węzły drogowe województwa to między innymi Jelenia Góra (skupiająca 9 dróg), Zgorzelec (9), Bolesławiec (9), Lubań (8), Lwówek Śl. (7), Kamienna Góra (7).

Do roku 1992 w województwie jeleniogórskim istniały trzy drogowe przejścia graniczne do Czech: na drodze nr 355 Zawidów–Habartice, na drodze międzynarodowej E–65 Jakuszyce–Harrochov i na drodze nr 371 i Lubawka–Karlovec. W roku 1993 otwarto następne przejścia, między innymi Sieniawka–Hradek nad Nissou, Czerniawa Zdrój–Nove Mesto pod Smrkem i Bogatynia–Kunratice. Ustalono lokalizację nowych przejść dla ruchu turystycznego w górach. Powstaną trzy takie przejścia: na Równi pod Śnieżką, w masywie Szrenicy i na Przełęczy Karkonoskiej. Przy czym dwa pierwsze będą miały charakter pieszy, a trzecie rowerowo-pieszy.

Drogowe przejście graniczne do Czech Lubawka–Kralovec formalnie nie odprawia samochodów ciężarowych i jest przeznaczone wyłącznie dla samochodów osobowych. Na kierunku wjazdowym i wyjazdowym przejście to ma po jednym pasie odpraw dla pojazdów osobowych. W roku 1992 przez przejście w Lubawce wyjechało z Polski 204 094, a przyjechało 201 559 pojazdów osobowych oraz odpowiednio 237 i 226 samochodów ciężarowych. Przejście to realizowało 1,2% całości ruchu granicznego (Polski) pojazdów osobowych. W roku 1992 maksymalny czas oczekiwania na przekroczenie granicy przy wyjeździe i wjeździe do Polski wynosił dla samochodów osobowych 2–2,5 godziny.

### 3. Województwo katowickie

SIEĆ KOLEJOWA. Sieć kolejowa w województwie katowickim ma długość 1596 km (1991), z tego 153 km to linie wąskotorowe, a 44 km to linie szerokotorowe (1524 mm Linia Hutniczo-Siarkowa). Długość linii normalnotorowych województwa wynosi 1443 km, z tego 813 km (56%) to linie dwutorowe, a 1180 km (82%) linii jest wyposażonych w trakcję elektryczną. Według klasyfikacji technicznej PKP, w województwie eksploatuje się ok. 348 km linii magistralnych [Katowice–Bytom–Pyskowice–Strzelce Opolskie, Częstochowa/Radzice (CMK)–Zawiercie–Ząbkowice–Katowice–Tychy–Czechowice Dziedzice–Zebrzydowice, Kędzierzyn Koźle–Gliwice–Katowice–Jaworzno Szczakowa–Kraków, Katowice–Bytom–Tarnowskie Góry–Kalety, Ząbkowice–Jaworzno Szczakowa], 483 km linii pierwszorzędnych; pozostałe to linie drugorzędne i miejscowego znaczenia.

Gęstość sieci kolejowej wynosiła w r. 1991 — 21,7 km/100 km<sup>2</sup>. Gęstość sieci kolejowej województwa katowickiego, z uwzględnieniem sieci kolei przemysłowych, wynosi około 50 km/100 km<sup>2</sup>.

Obszar województwa katowickiego obsługiwany jest przez 107 przystanków pasażerskich i 158 stacji towarowo-osobowych, z których 77 to stacje węzłowe; największe z nich to Katowice (skupiające w obrębie licznych stacji pomocniczych 10 linii kolejowych, z których 8 jest dwu i więcej torowych), Dąbrowa Górnicza (8 i 5), Gliwice (7 i 6), Jaworzno Szczakowa (6 i 4).

Najbardziej obciążone przewozami pasażerskimi w województwie katowickim są linie tranzytowe prowadzące przez węzeł w Katowicach, między innymi Ząbkowice–Dąbrowa Górnicza–Sosnowiec–Katowice–Gliwice. Znacznym natężeniem ruchu charakteryzują się również linie wylotowe z Katowic w kierunku Tych, Mysłowic, Tarnowskich Gór, Strzemieszyc i Mikołowa oraz z Rybnika w kierunku Leszczyn, Niedobczyc, Wodzisławia Śl., Żor i Nędzy.

Najbardziej obciążone przewozami towarowymi w województwie katowickim są linie łączące stacje ładunkowe z głównymi stacjami rozrządowymi (np. Radzionków–Tarnowskie Góry, Ząbkowice–Łazy) oraz linie wylotowe z tych ostatnich, między innymi Gliwice–Gliwice Łabędy, Łazy–Zawiercie, Tarnowskie Góry–Zawiercie, Katowice Muchowiec–Katowice Janów–Dorota, Jaworzno Szczakowa–Trzebinia. Ze względu na znaczne obciążenie ruchem towarowym i pasażerskim odcinki te są najczęściej trzy i czterotorowe.

Przewozy towarowe województwa obsługuje 7 stacji rozrządowych: Tarnowskie Góry, Zabrzeg Czarnolesie, Katowice Muchowiec, Jaworzno Szczakowa, Łazy, Rybnik Towarowy, Dąbrowa Górnicza Towarowa. Ze względu na znaczny spadek przewozów po r. 1990 zrezygnowano z rozrządu na stacjach Pyskowie, Ruda Chebzie, Gliwice (nie zakończono modernizacji).

Województwo katowickie ma dwa kolejowe (dla ruchu osobowego i towarowego) przejścia graniczne do Czech: Zebrzydowice–Petrovice u Karviny i Chałupki–Bohumín (od 31 maja 1991 r. ruch osobowy). W przeszłości, na obszarze województwa, istniało jeszcze zlikwidowane w r. 1945 połączenie lokalne Krzanowice Południowe–Chuchelna.

Przez obszar województwa katowickiego przebiegają trzy linie o znaczeniu międzynarodowym, zakwalifikowane do umowy AGC. Są to: odcinek Nędza–Racibórz–Chałupki linii E-59 Świnoujście–Szczecin–Zielona Góra lub Poznań–Wrocław–Opole–Kędzierzyn Koźle–Chałupki, odcinek Strzelce Opolskie–Gliwice–Katowice–Jaworzno Szczakowa–Trzebinia linii E-30 Drezno–Zgorzelec–Legnica–Wrocław–Opole–Katowice–Medyka i odcinek Zawiercie–Katowice–Czechowice Dziedzice–Zebrzydowice linii E-65 Zebrzydowice–Warszawa–Gdańsk. Umowa AGC zakłada, że linie kolejowe

tego układu powinny być dostosowane do szybkości 160 km/h w ruchu pasażerskim i 120 km/h w ruchu towarowym oraz nacisku 22,5 t na oś.

**SIEĆ DROGOWA.** Województwo katowickie posiadało w r.1991 11195 km dróg o nawierzchni twardej (z tego 9276 km (83%) o nawierzchni ulepszonej), w tym 1561 km (14%) dróg o znaczeniu krajowym, 3903 km (28%) dróg o znaczeniu wojewódzkim. Dróg publicznych miejskich o twardej nawierzchni było w województwie 6431 km (z tego 5354 km o nawierzchni ulepszonej), w tym 766 km o znaczeniu krajowym, 2045 km o znaczeniu wojewódzkim i 3620 km o znaczeniu lokalnym.

W województwie katowickim w r. 1991 zarejestrowanych było 726,7 tys. samochodów osobowych (tj. 181 sztuk na 1000 mieszkańców), 9,0 tys. autobusów, 85,5 tys. samochodów ciężarowych i 78,0 tys. motocykli.

W województwie katowickim w r. 1992 eksploatowano 3428 km dróg o znaczeniu krajowym i wojewódzkim, w tym 260 km dróg dwujezdniowych. Na drogach tych znajduje się 656 obiektów mostowych o długości 19329 metrów.

Województwo katowickie w ruchu drogowym w kierunku Czech korzysta z położonego na terenie województwa bielskiego przejścia drogowego Cieszyn-Cesky Tesin. W ruchu drogowym jest wykorzystywane również przejście drogowe Chałupki-Bohumin. Nowe graniczne przejścia drogowe do Czech, otwarte pod koniec r. 1993, to Kaczyce Górne-Karvina Raj II, Owiszcze-Pist, Pietraszyn-Sudice i Gołkowice-Zavada.

Drogowe przejście graniczne do Czech Chałupki-Bohumin na kierunku wjazdowym i wyjazdowym ma po dwa pasy odpraw dla pojazdów osobowych i po jednym pasie dla samochodów ciężarowych; brak jest wydzielonego pasa dla autobusów. W roku 1992 przez przejście w Chałupkach wyjechało z Polski 272 024, a przyjechało 262 357 pojazdów osobowych oraz odpowiednio 14 375 i 14 261 samochodów ciężarowych. Przejście to realizowało 1,5-1,6% całości ruchu granicznego (Polski) pojazdów osobowych i ciężarowych. W roku 1992 maksymalny czas oczekiwania na przekroczenie granicy przy wjeździe do Polski wynosił: 4 godziny dla samochodów osobowych i autobusów i 10 godzin dla samochodów ciężarowych; odpowiednio na wyjazd samochody osobowe czekały — 8 godzin, autobusy — 3, a samochody ciężarowe — 5 godzin.

Do najważniejszych ciągów tranzytowych województwa należą drogi: autostrada A-4 na odcinku Mysłowice-Kraków, droga nr 1 (E-75) Gdańsk-Częstochowa-Katowice-Bielsko Biała, droga nr 4 (E-40) Wrocław-Dąbrowa Górnicza-Kraków-Medyka, droga nr 15 Wojkowie Kościelne-Tychy, droga nr 93 Katowice-Wisła, droga nr 91 Gliwice-Wodzisław-granica państwa,

droga nr 43 Bytom–Lubliniec–Kluczbork–Poznań, droga nr 92 Gliwice–Tychy.

Istniejący układ sieci drogowej preferuje kierunek północ–południe, natomiast przy zwiększonym obecnie ruchu na kierunku wschód–zachód stan przepustowości dróg jest niezadowalający.

Największe znaczenie w województwie katowickim mają węzły drogowe konurbacji górnośląskiej, skupiają one największą liczbę dróg o znaczeniu krajowym, regionalnym i lokalnym. Najważniejsze węzły drogowe województwa to: Sosnowiec (skupiający 15 dróg), Katowice (12), Bytom (12), Gliwice (12), Chrzanów (12), Zabrze (11), Dąbrowa Górnicza (11), Mysłowice (10), Olkusz (10), Wodzisław (10), Mikołów (9), Pszczyna (9), Rybnik (8), Żory (8), Racibórz (8), Tarnowskie Góry (7), Tychy (7) i Jastrzębie (7).

Na terenie województwa katowickiego przewidywana jest budowa dwóch tras o parametrach technicznych autostrady: A-4 wschód–zachód i A-1 TAPP północ–południe.

Autostrada A-4 stanowi fragment międzynarodowego ciągu drogowego na kierunku wschód–zachód, który na terenie Polski przebiega od Zgorzelca przez Wrocław, Opole, Katowice, Kraków, Tarnów do Medyki. Zakończenie jej realizacji pozwoli na połączenie najbardziej uprzemysłowionych regionów w południowej części kraju, w tym Śląska z Krakowem, tym samym umożliwi odciążenie istniejących dróg na kierunku wschód–zachód.

Autostrada A-1 TAPP północ–południe przebiega od Gdańska przez Łódź, Częstochowę, Katowice i dalej przejściem granicznym na Ostrawę, Budapeszt i Istanbuł. Przebieg na odcinku Katowice–Mikołów–Orzesze–Świerklany–Mszana–Łaziska Rybnickie–granica polsko–czeska jest tematem analizy, w której bierze się pod uwagę problemy związane z niekorzystnym przecięciem aglomeracji Katowic. Rozpatrywana jest również wspólna realizacja budowy, którą bardzo preferuje strona czeska na odcinku Lipnik–Żory.

#### 4. Województwo opolskie

SIEĆ KOLEJOWA. Sieć kolejowa w województwie opolskim ma długość 1048 km (1991), z tego 461 km (44%) to linie dwutorowe, a 425 km (40%) linii jest wyposażonych w trakcję elektryczną. Według klasyfikacji technicznej PKP, w województwie eksploatuje się około 100 km linii magistralnych (Strzelce Opolskie–Opole–Brzeg), 180 km linii pierwszorzędnych, 390 km linii drugorzędnych i 378 km linii miejscowego znaczenia. Gęstość sieci kolejowej wynosiła 12,3 km/100 km<sup>2</sup> (6 miejsce w Polsce według województw). W województwie opolskim do r. 1993 zlikwidowano 68 km, wycofano z eks-

platacji, przekazano innym użytkownikom lub zawieszono ruch pasażerski na 152 km dalszych linii kolejowych. Obszar województwa opolskiego obsługiwany jest przez 65 przystanków pasażerskich i 109 stacji osobowych, z których 24 to stacje węzłowe; największe z nich to Opole (skupiająca 7 linii kolejowych, w tym 4 dwutorowe), Kędzierzyn Koźle (6 i 4), Nysa (6 i 2, w tym 1 nieczynna), Kluczbork (5 i 4) i Fosowskie (5 i 2, w tym 1 nieczynna). Przewozy towarowe obsługuje 117 stacji, 121 bocznicy i 9 ładowni.

Najbardziej obciążone przewozami w województwie opolskim są linie tranzytowe prowadzące przez węzeł w Opolu, między innymi linie Strzelce Opolskie–Opole–Brzeg, Nędza–Kędzierzyn Koźle–Opole Groszowice oraz Olesno Śl.–Kluczbork–Byczyna.

Przez obszar województwa opolskiego przebiegają dwie linie o znaczeniu międzynarodowym, zakwalifikowane do umowy AGC. Są to linie E-59 Świnoujście–Szczecin–Zielona Góra lub Poznań–Wrocław–Brzeg–Opole–Kędzierzyn Koźle–Chałupki i E-30 Drezno–Zgorzelec–Legnica–Wrocław–Brzeg–Opole–Strzelce Opolskie–Katowice–Medyka. Umowa AGC zakłada, że linie kolejowe tego układu powinny być dostosowane do szybkości 160 km/h w ruchu pasażerskim i 120 km/h w ruchu towarowym oraz naciśku 22,5 t na oś. Obie trasy międzynarodowe (E-30 i E-59) pokrywają się na odcinku Wrocław–Brzeg–Opole Groszowice. Ten newralgiczny odcinek międzynarodowego układu transportowego ma wariantową trasę na obszarze województwa opolskiego, przez prawobrzeżną względem Odry linię Wrocław Brochów–Jelcz Miłoszyce–Opole Wschodnie. Wszystkie wymienione linie o znaczeniu międzynarodowym na obszarze województwa opolskiego już w tej chwili (1991 r.) są dwutorowe, zelektryfikowane (system 3 kV prądu stałego), mają nawierzchnię typu ciężkiego oraz sygnalizację świetlną i telekomunikacyjne kable dalekiego zasięgu. Mankamentem jest niespełnianie parametrów szybkościowych AGC. Tylko na niewielu odcinkach pociągi mogą jeździć z maksymalną szybkością 120 km/h.

Województwo opolskie ma tylko jedno kolejowe przejście graniczne do Czech Głucholazy–Mikulovice, użytkowane wyłącznie w ruchu towarowym. Strona czeska w pasażerskich przewozach tranzytowych korzysta z linii Tremesna–Głucholazy–Hanusovice. W przeszłości na terenie województwa istniało 6 kolejowych połączeń transgranicznych, obecnie 4 z nich są zamknięte: Pilszcz–Opawa, Pietrowice Głubczyckie–Krnov, Kałków Łąka–Vidnava i Dziewiętlice–Vidnava.

**SIEĆ DROGOWA.** W województwie opolskim ogólna długość dróg publicznych o nawierzchni twardej w r. 1991 wynosiła 7257 km, z tego w nawierzchnię ulepszoną wyposażone było 6383 km (88%), nieulepszoną — 874 km; gęstość sieci dróg — 85 km na 100 km<sup>2</sup> (10 miejsc wśród 49

województw Polski). Sieć dróg publicznych województwa tworzyło 1461 km (20%) dróg o znaczeniu krajowym i 3503 km dróg o znaczeniu wojewódzkim. Na drogach o znaczeniu krajowym eksploatowano 228, a wojewódzkich — 528 mostów i wiaduktów. Dróg publicznych miejskich o twardej nawierzchni było w województwie 1097 km (z tego 1047 km o nawierzchni ulepszonej), w tym 234 km o znaczeniu krajowym, 304 km o znaczeniu wojewódzkim i 559 km o znaczeniu lokalnym.

W roku 1991 w województwie opolskim było zarejestrowanych 152,5 tys. samochodów osobowych, 2,8 tys. autobusów, 27,8 tys. samochodów ciężarowych i 21,8 tys. motocykli.

Województwo opolskie posiadało do r. 1992 dwa drogowe przejścia graniczne do Czech: Głuchołazy–Mikulovice i Pietrowice Głubczyckie–Krnov wykorzystywane do odpraw jedynie pojazdów osobowych. Czynione są starania, aby na przejściach tych były odprawiane — chociaż w ograniczonym zakresie — samochody ciężarowe. W roku 1993 przybyły kolejne drogowe przejścia graniczne: Paczków–Bily Potok i Konradów–Złate Hory.

Przez obszar województwa opolskiego przebiega droga międzynarodowa Wrocław–Opole–Strzelce Opolskie–Katowice (E-40), która w klasyfikacji krajowej ma numer 4. Pozostałe drogi o znaczeniu krajowym to: Opole–Kluczbork–Gorzów Śl. (nr 45), Opole–Ozimek–Dobrodzień (46), Opole–Krapkowice–Kozłe–Racibórz (49) i odcinek trasy Olesno Śl.–Kluczbork–Byczyna (43). W sieci drogowej o znaczeniu regionalnym zaznacza się wyraźnie centralność położenia węzła w Opolu, który skupia drogi o znaczeniu międzynarodowym, krajowym, regionalnym i lokalnym (łącznie 13 dróg). Dośrodkowość układu sieci drogowej, zwłaszcza dróg o znaczeniu regionalnym i lokalnym jest powtarzalna w pozostałych ośrodkach miejskich województwa: Kędzierzyn Koźle, Brzeg (po 10 dróg), Kluczbork, Nysa, Namysłów (9), Grodków, Strzelce Op., Głubczyce, Prudnik (8), Paczków, Ozimek, Głogówek (7), Głuchołazy, Niemodlin (6) i Baborów (4), przy czym jest ona wyraźna zwłaszcza w byłych miastach powiatowych.

Konsekwentnie — acz bardzo wolno — jest budowana przez obszar województwa opolskiego autostrada A-4. Do roku 1993 na opolskim odcinku autostrady A-4 wykonano: odcinek jednej jezdni długości 28,9 km na trasie Przylesie–Prądy (w latach 1986–1988); węzeł drogowy Prądy na skrzyżowaniu autostrady z drogą Nysa–Niemodlin–Opole oraz drugą jezdnię na odcinku o długości 8,6 km od węzła Prądy w kierunku mostu na Nysie Kłodzkiej, 7,5 km odcinek pod Gogolinem (km 247,3 — 254,8), most przez rzekę Odrę w Rogowie Opolskim (409 m). W roku 1993 budowę autostrady A-4 na terenie województwa opolskiego podzielono na cztery odcinki według kolejności realizacji: odcinek I Przylesie–Prądy, odcinek II Dąbrówka–Gogolin,



odcinek III Prądy–Dąbrówka, odcinek IV Gogolin–Nogawczyce. Odcinki te wyznaczają istniejące i projektowane węzły na skrzyżowaniach autostrady A-4 z drogami o znaczeniu krajowym i regionalnym.

## 5. Województwo wałbrzyskie

**SIEĆ KOLEJOWA.** Sieć kolejowa województwa wałbrzyskiego ma długość 587 km (1991); gęstość sieci wynosi 14 km na 100 km<sup>2</sup>. Najważniejsze znaczenie dla województwa mają trzy linie pierwszorzędne: Wrocław–Jaworzyna Śl.–Świebodzice–Wałbrzych–Sędziszów–Jelenia Góra, Wrocław–Henryków–Kamieniec Ząbkowicki–Kłodzko–Międzyzlesie oraz Legnica–Strzegom–Jaworzyna Śl.–Świdnica–Kamieniec Ząbkowicki.

Długość linii wyposażonych w dwa tory wynosi w województwie 154 km (26%). Dwutorowa jest linia Jaworzyna Śl.–Wałbrzych–Sędziszów. Gęstą sieć kolejową dotknęły liczne likwidacje; łącznie zlikwidowano 95 km, a ruch pasażerski zawieszono na 107 km linii.

W trakcję elektryczną w województwie jest wyposażonych 111 km (19%) linii, w tym wspomniana już linia Jaworzyna Śl.–Wałbrzych–Sędziszów i mająca znaczenie w pasażerskich przewozach międzynarodowych linia Wrocław–Strzelin–Kamieniec Ząbkowicki–Kłodzko.

Najważniejszym węzłem kolejowym województwa jest Wałbrzych (skupiający 4 linie kolejowe), Jaworzyna Śl. (4), Kłodzko (4), Kamieniec Ząbkowicki (4).

W województwie wałbrzyskim są eksploatowane w ruchu pasażerskim i towarowym dwa kolejowe przejścia graniczne do Czech: Międzyzlesie–Lichkov i Mieroszów–Meziměstí. W przeszłości istniało więcej połączeń, lecz zostały one zlikwidowane, np.: Kudowa Słone–Nachod, Tłumaczów–Broumov.

**SIEĆ DROGOWA.** Województwo wałbrzyskie miało w r. 1991 4139 km dróg o nawierzchni twardej [z tego 3749 km (91%) o nawierzchni ulepszonej], w tym 833 km (20%) dróg o znaczeniu krajowym, 2067 km (50%) dróg o znaczeniu wojewódzkim. Dróg publicznych miejskich o twardej nawierzchni było w województwie 1406 km (z tego 1321 km o nawierzchni ulepszonej), w tym 258 km o znaczeniu krajowym, 376 km o znaczeniu wojewódzkim i 772 km o znaczeniu lokalnym.

W województwie wałbrzyskim w r. 1991 zarejestrowanych było 91,1 tys. samochodów osobowych (tj. 123 sztuk na 1000 mieszkańców), 1,4 tys. autobusów, 18,3 tys. samochodów ciężarowych i 15,5 tys. motocykli.

Obszar województwa wałbrzyskiego przecinają dwie drogi o znaczeniu międzynarodowym: z południa na północ przebiega E-67 Kudowa

Zdrój-Kłodzko-Ząbkowice Śl.-Wrocław (nr 8); północnym skrajem województwa przebiega E-261 Wrocław-Świdnica-Świebodzice-Bolków. Ważniejsze drogi o znaczeniu regionalnym to: Wałbrzych-Kamienna Góra (nr 367), Strzegom-Świebodzice-Wałbrzych (nr 374), Paczków-Ząbkowice-Dzierżoniów-Świdnica-Jaworzyna Śl.-Strzegom (nr 382), Wałbrzych-Nowa Ruda-Kłodzko (nr 381), Strzelin-Dzierżoniów-Nowa Ruda (nr 384), Nowa Ruda-Ząbkowice-Ziębice (nr 385), Paczków-Kłodzko (nr 408).

Większe węzły drogowe województwa to: Wałbrzych (14), Świdnica (12), Ząbkowice (9), Kłodzko (9), Dzierżoniów (8).

W województwie wałbrzyskim mają się łączyć dwie autostrady zmierzające w kierunku granicy z Czechami, są to: południowy odcinek autostrady Szczecin-Zielona Góra-Legnica-Praga i przedłużenie w kierunku granicy autostrady Warszawa-Wrocław.

W województwie wałbrzyskim do r. 1992 eksploatowano dwa przejścia drogowe do Czech na drodze międzynarodowej E-67 (krajowa nr 8) Kudowa Słone-Nachod i na drodze nr 381 Boboszków-Dolni Lipka. W roku 1993 otwarto kolejne przejścia m.in. Golińsk-Starostin.

Drogowe przejście graniczne do Czech Kudowa Słone-Nachod, znajdujące się na drodze międzynarodowej E-67, ma na kierunku wjazdowym i wyjazdowym po trzy pasy odpraw dla pojazdów osobowych i po jednym dla samochodów ciężarowych; brakuje natomiast wydzielonego pasa dla autobusów. W roku 1992 przez przejście w Kudowej wyjechało z Polski 694 243, a przyjechało 650 760 pojazdów osobowych oraz odpowiednio 12 241 i 12 386 samochodów ciężarowych. Przejście to realizowało 4,1% całości ruchu granicznego (Polski) pojazdów osobowych i 1,3% pojazdów ciężarowych. W roku 1992 maksymalny czas oczekiwania na przekroczenie granicy przy wjeździe do Polski wynosił: 3,5 godziny dla samochodów osobowych, 7 godzin dla autobusów i 26 godzin dla samochodów ciężarowych; odpowiednio na wyjazd samochody osobowe czekały — 2, a samochody ciężarowe — 8 godzin. Na przełomie 1994/1995 r. przejście poddano modernizacji.

## **Wnioski końcowe**

Istniejący układ dróg kołowych i linii kolejowych w strefie pogranicza polsko-czeskiego należy uznać za wystarczający pod względem gęstości oraz trafności lokalizacji. Jest to wynik historycznego przenikania się układów transportowo-osadniczych tych ziem. Ich wadą jest natomiast dekapitalizacja, konieczność przeprowadzenia remontów i przystosowania do zwiększonego ruchu i obciążeń. W pasie nadgranicznym brakuje również tras trans-

portowych o wyższych parametrach technicznych typu autostrad czy linii szybkiego ruchu kolejowego.

Tab. 1. Linie kolejowe eksploatowane w województwach granicznych

Województwa	Ogółem	W tym normalnotorowe				
		razem	w tym		na 100 km <sup>2</sup>	%
			zelek- tryfi- kowane	jedno- torowe		
Lata	w kilometrach					
Bielskie 1991	394	394	374	304	10,6	100,0
Jeleniogórskie 1991	626	626	164	515	14,3	100,0
Katowickie 1991	1596	1443	1180	630	21,7	90,4
Opolskie 1991	1048	1048	425	587	12,3	100,0
Wałbrzyskie 1991	587	587	111	423	14,1	100,0
Woj. graniczne	4251	4098	2254	2459		

Źródło: Rocznik Statystyczny Województw za lata 1992, 1991, GUS, Warszawa.

Tab. 2. Drogi publiczne o twardej nawierzchni w województwach granicznych

Województwa	Ogółem			W tym o nawierzchni ulepszonej		
	razem	w tym		razem	w tym	
		kra- jowe	woje- wódz- kie		kra- jowe	woje- wódz- kie
Lata	w kilometrach					
Bielskie 1991	5381	593	1667	4118	593	1625
Jeleniogórskie 1991	3686	846	1536	3230	846	1528
Katowickie 1991	11195	1561	3903	9276	1561	3792
Opolskie 1991	7257	1461	3503	6383	1461	3397
Wałbrzyskie 1991	4139	833	2067	3749	833	2027
Woj. graniczne	31658	5294	12676	26756	5294	12369

Źródło: Rocznik Statystyczny Województw za lata 1992, 1991, GUS, Warszawa.

W sieci kolejowej istotna dla obsługi tych obszarów jest po polskiej stronie, równoległa do granicy, tzw. magistrala podsudecka Kędzierzyn Koźle–Nysa–Kamieniec Żąbkowicki–Kłodzko–Wałbrzych–Jelenia Góra–Zgorzelec. Jest to linia dwutorowa (miejscami drugi tor zdemontowano), która mimo technicznie trudnego przebiegu (pasma górskie Sudetów) obsługuje wszystkie ważniejsze ośrodki miejsko-przemysłowe pogranicza. Łączą się z nią liczne połączenia poprzeczne, w wielu miejscach przekraczające granicę, jednakże już obecnie nieczynne.

Tab. 3. Pojazdy samochodowe w województwach granicznych

Województwa	Samoch.osob.		Auto- busy w tys.	Samoch.ciężar.		Motocykle	
	w tys.	na 1000 ludzi		w tys.	na 1000 ludzi	w tys.	na tys. ludzi
Bielskie 1991	149,7	165,1	2,4	25,4	28,0	23,5	25,9
Jeleniogórskie 1991	73,5	141,6	1,2	13,4	25,8	13,6	26,2
Katowickie 1991	726,7	181,4	9,0	85,5	21,4	78,0	19,5
Opolskie 1991	152,5	149,4	2,8	27,8	27,8	21,8	21,4
Wałbrzyskie 1991	91,1	123,0	1,4	18,3	24,7	15,5	21,0
Woj. graniczne	1193,5			16,8	170,4		152,4

Źródło: Rocznik Statystyczny Województw, 1992, GUS, Warszawa.

Podobny pod względem przebiegu jest układ sieci drogowej omawianych obszarów. Tak jak w sieci kolejowej, jej rdzeniem jest zdegradowana do rangi dróg regionalnych tzw. trasa podsudecka. Ze względu na korzystny przebieg względem podsudeckich ośrodków miejsko-przemysłowych ta zdegradowana technicznie droga charakteryzuje się znacznym obciążeniem w ruchu pojazdów ciężarowych.

Do roku 1990 na pograniczu polsko-czeskim eksploatowano praktycznie trzy duże graniczne przejścia drogowe (Cieszyn, Kudowa, Jakuszyce). Liczba przejść drogowych w ostatnich latach uległa wydatnemu zwiększeniu (obecnie jest ich przeszło 20), zwłaszcza o te lokalne, skracające i wydłużone połączenia.

Drastycznemu zmniejszeniu uległa liczba kolejowych przejść granicznych, ma to związek z likwidacją deficytowych lokalnych linii kolejowych, których znaczna liczba była eksploatowana w przeszłości na tym pograniczu.

Można stwierdzić, że czynione w ostatnich czterech latach inwestycje na przejściach drogowych w zasadzie zmierzają do odtworzenia stanu istniejącego już w przeszłości na krótko przed i w czasie II wojny światowej.

Cechą charakterystyczną ostatnich lat jest powstanie wielu lokalnych transgranicznych połączeń autobusowych, ze wymienię znane mi linie Jesennik-Nysa czy Szklarska Poręba-Harrachov.

## Literatura

- Euroregion „Nysa”. Trzy lata doświadczeń*, 1994 [w:] *Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski*, Biuletyn, nr 7, IGiPZ PAN, Warszawa.
- Koziarski S., 1993, *Sieć kolejowa Polski w latach 1918-1992*, Opole.
- Rocznik Statystyczny Województw za lata 1992, 1991, 1986, GUS, Warszawa.
- Węzłowe problemy współpracy przygranicznej*, 1994 [w:] *Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski*, Biuletyn, nr 5, IGiPZ PAN, Warszawa.

## Transport Infrastructure of the Provinces of Polish-Czech Frontier Region

### Summary

The existing structure of roads and railway lines in the area of the Polish-Czech frontier should be considered as sufficient considering the density and correctness of localization. This results from the historical permeation of transport and settlement structures of that area. The disadvantage is, on the other hand, decapitalization, the necessity of making repairs and adapting the existing structure to increased traffic and burdens. The frontier zone also lacks in transport routes which would have better technical parameters like those of motorways or fast railway lines.

The investments made in the last four years on the car frontier crossing points principally aim at reconstructing the state existing in the past, shortly before and during World War II.



STANISŁAW CIOK  
DARIUSZ ILNICKI  
EDYTA JAKUBOWICZ  
Uniwersytet Wrocławski  
Wrocław

## WYBRANE ELEMENTY STRUKTURY SPOŁECZNEJ I GOSPODARCZEJ POGRANICZA POLSKO-NIEMIECKIEGO

Przed kilku laty rozpoczął się w Polsce proces zmierzający do integracji naszego kraju z Unią Europejską. W roku 1992 podpisany został układ o stowarzyszeniu Polski z EWG, w myśl którego nasz kraj będzie musiał dostosować się do standardów obowiązujących w UE. Ustalenia zawarte we wspomnianym układzie dotyczą również problematyki rozwoju obszarów przygranicznych Polski i krajów unijnych.

Na tym tle bardzo często słychać opinie o niedorozwoju obszarów położonych po polskiej stronie granicy. Czy tak jest naprawdę? Spróbujmy więc ukazać stan zaawansowania pewnych zjawisk i procesów po obu stronach granicy.

Analizę porównawczą obszarów znajdujących się po obu stronach granicy przeprowadzono na przykładzie wybranych zjawisk osadniczych, demograficznych, problematyki z zakresu infrastruktury technicznej oraz ruchu turystycznego. Aby zachować zbliżoną wielkość, tak pod względem liczby ludności jak i powierzchni, za podstawową jednostkę badawczą przyjęto powiat.<sup>1</sup>

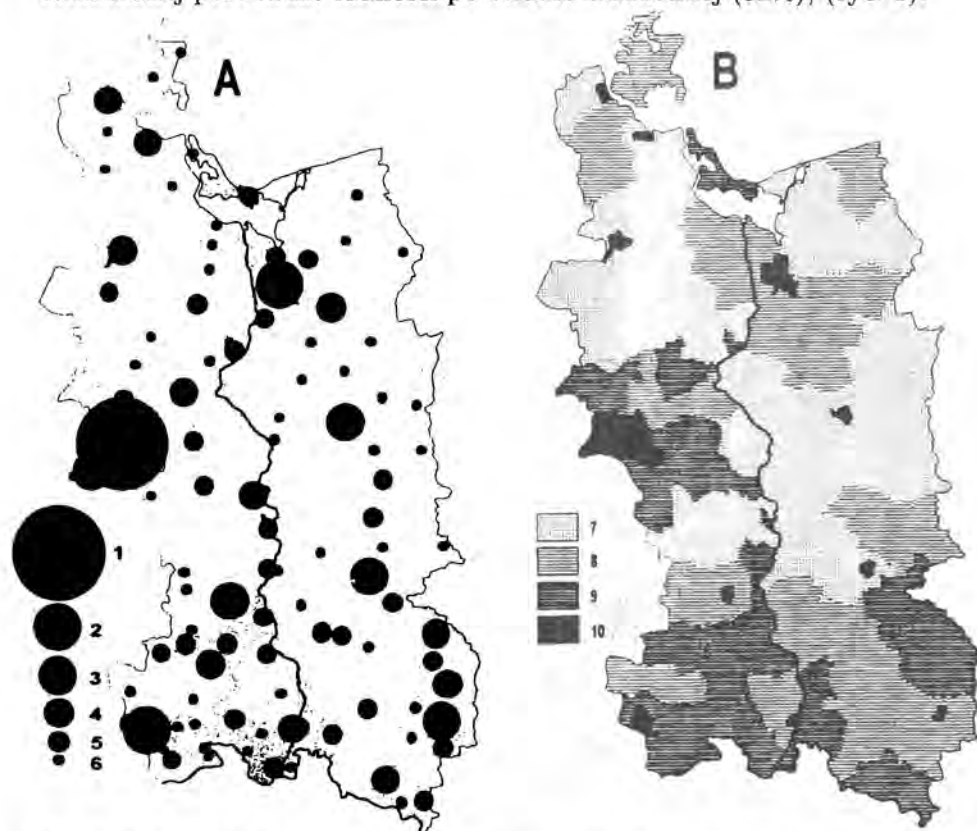
Dla obszaru pogranicza zebrano porównywalne dane pozwalające na obliczenie szeregu wskaźników, które następnie przedstawiono na mapach.

---

<sup>1</sup> W podziale terytorialnym polska przeciętna jednostka podstawowa — gmina, jest czterokrotnie mniejsza niż powiat jako podstawowa jednostka po stronie niemieckiej. Stąd po stronie polskiej przyjęto „powiaty” z wersji projektu URM z sierpnia 1994 r.

## Problemy ludnościowo-osadnicze

Obszar badanego pogranicza zamieszkuje około 5 mln mieszkańców przy nieznacznej przewadze ludności po stronie niemieckiej (52%), (ryc. 1).



Ryc. 1. Sieć miejskich ośrodków aktywizacji i gęstość zaludnienia na obszarze pogranicza polsko-niemieckiego. A. Miasta powyżej 10 tys. mieszkańców (w tys. osób), w tym: 1. Berlin - 3450; 2. 400-500; 3. 101-150; 4. 51-100; 5. 21-50; 6. 20 i mniej; 7. 1 osoba na km<sup>2</sup>.

B. Liczba osób na km<sup>2</sup>: 1. poniżej 50; 2. 51-100; 3. 101-1000; 4. powyżej 1000

Rozmieszczenie ludności jest nierównomierne. W części północnej więcej ludności zamieszkuje po stronie polskiej, w części środkowej po stronie niemieckiej, a w południowej zagęszczenie jest wysokie i zbliżone po obu stronach granicy. Niskie gęstości zaludnienia dotyczą obszarów leśnych oraz rolniczych. Wysokie gęstości związane są natomiast z siecią miejskich ośrodków aktywizacji pogranicza, tj. z miastami liczącymi powyżej 10 tys. mieszkańców. Są to obszary:

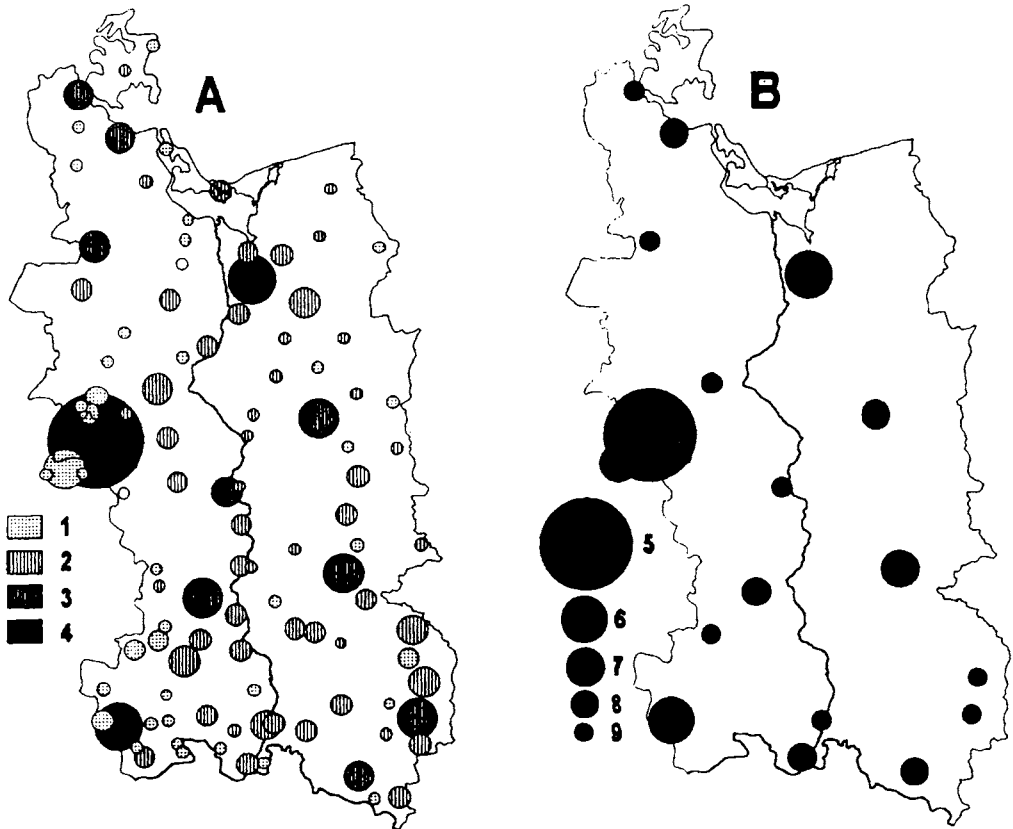
a) wschodnia część aglomeracji Berlina, sięgająca do granic Polski, z odnogami na Frankfurt i na południe w kierunku na Drezno,



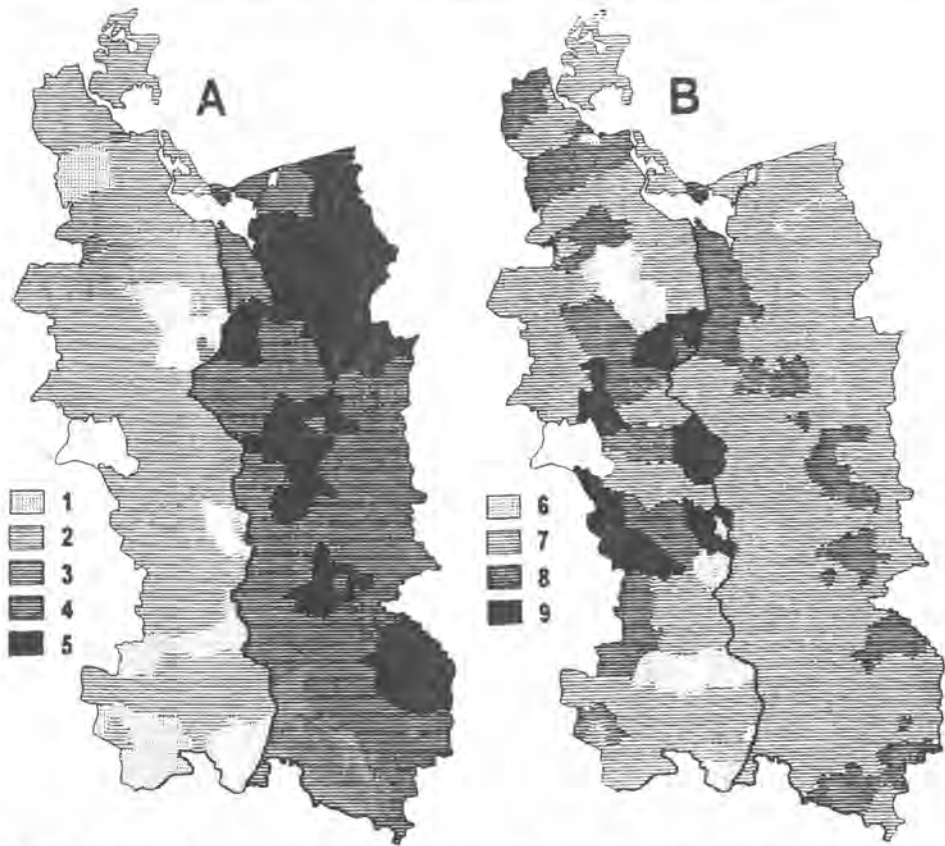
b) asymetryczne regiony miejskie:

- Szczecina, w którego skład wchodzi średniej wielkości miasta po stronie polskiej, a brakuje miast po stronie niemieckiej,
- Cottbus, z miastami po stronie południowej i wschodniej,
- wschodnia część aglomeracji Drezna z zespołem miast małych, ale z wysokim zagęszczeniem ludności na obszarach wiejskich, sięgającym polskiego obszaru podsudeckiego.
- pasmowy układ miast od Jawora przez zespół LGOM-u do Gorzowa, oddalony od granicy o około 70–100 km, ze stosunkowo dużymi miastami (ryc. 2).

Pasmowy układ ośrodków aktywizacji po stronie polskiej podkreśla rozkład przestrzenny głównych centrów usługowych. Miasta regionalne wraz z ponadregionalnym Szczecinem rozmieszczone są w jego obrębie równomier-



Ryc. 2. Funkcje miejskich ośrodków aktywizacji i sieć ośrodków akademickich na obszarze pogranicza polsko-niemieckiego. A. 1. ośrodki ponadregionalne; 2. ośrodki regionalne; 3. ośrodki subregionalne; 4. miasta pozostałe. B. Liczba studentów dziennych w tys. osób: 1. Berlin – 120; 2. 21–25; 3. 8–13; 4. 1–4; 5. poniżej 1



Ryc. 3. Przyrost naturalny i wędrownkowy na obszarze pogranicza polsko-niemieckiego. A. Przyrost naturalny na 1000 mieszkańców: 1. poniżej -7; 2. od -6 do -3; 3. od -2 do 3; 4. od 4 do 6; 5. powyżej 6. B. Saldo ruchu wędrownkowego na 1000 mieszkańców: 6. poniżej -10; 7. od -9 do 0; 8. od 1 do 10; 9. powyżej 10

nie. Po stronie niemieckiej natomiast brak jest ośrodków regionalnych w części środkowej i południowej tego przygranicza. Powoduje to, że zasięg oddziaływania ośrodków ponadregionalnych Berlina i Drezna jest rozległy. Taki układ rozmieszczenia centrów aktywizacji obszaru, stwarza potrzebę podniesienia do funkcji regionalnej miast tych zapleczy. W strefie krzyżujących się wpływów Berlina i Szczecina wzmocnienia wymaga miasto Prenzlau. Celowe wydaje się również podniesienie rangi zespołu Görlitz-Zgorzelec. Wzrost rangi tych ośrodków poprawi dostępność ludności pogranicza do usług wyższego rzędu, a tym samym powstaną szanse spełnienia zasad: egalitaryzmu regionalnego i integracji transgranicznej. Szczególną rolę w spełnieniu obu zasad może odgrywać sieć ośrodków akademickich. Po stronie polskiej sieć i wielkość ośrodków akademickich stwarza lepszą dostępność do kształce-

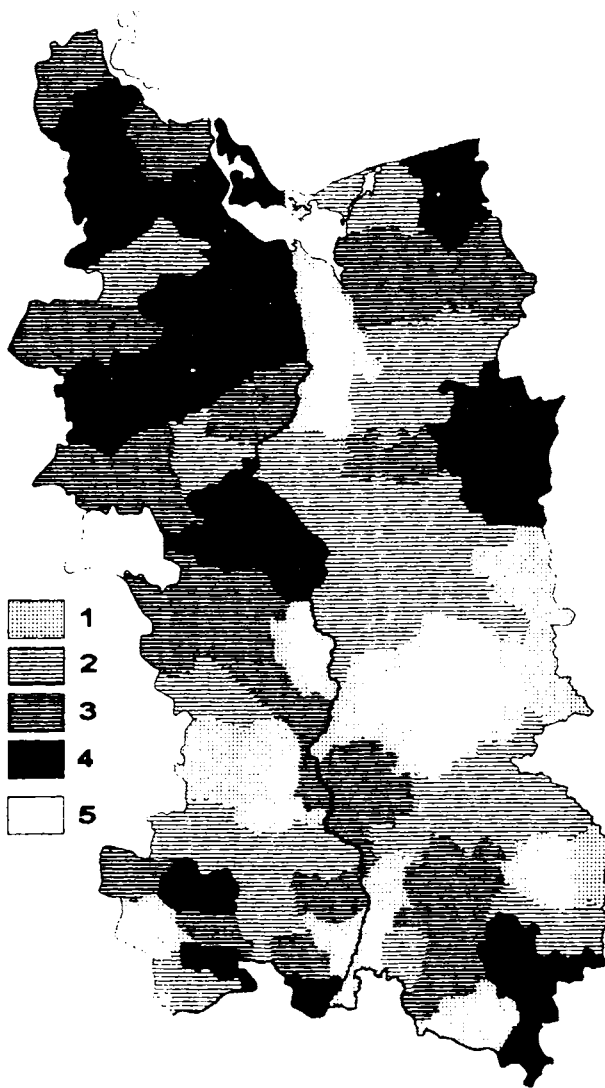
nia ludności na poziomie wyższym. Na obszarze przygranicza niemieckiego występuje większa koncentracja kształcenia, głównie w dwóch dużych ośrodkach, tj. w Berlinie i Dreźnie (kształci się tam ok. 80% studentów). Funkcja integracyjna w zakresie kształcenia na poziomie wyższym została zapoczątkowana powstaniem uniwersytetu (Viadrina) we Frankfurcie-Słubicach oraz szkoły technicznej w Zittau.

Populacje ludności Polski i Niemiec różnią się zdecydowanie po względem cech demograficznych. Ludność przygranicza polskiego cechują wyższe wskaźniki przyrostu naturalnego, wynikające z wyższych urodzeń, a niższych zgonów oraz wyższych wskaźników liczby małżeństw na 1000 mieszkańców. Natomiast ludność przygranicza niemieckiego cechuje większa ruchliwość migracyjna. Wskazuje to na lepszą sytuację przygranicza polskiego w zakresie potencjału demograficznego i stopnia jego odnawialności. Społeczność niemiecka jest zaś bardziej mobilna niż polska (ryc. 3).

W rozkładzie przestrzennym wskaźników ruchu naturalnego i wędrownego występuje silnie zaznaczająca się dychotomia wzdłuż granicy państwowej, oddzielająca stabilne społeczeństwo niemieckie od progresywnego społeczeństwa polskiego. Relatywnie wysoki przyrost naturalny występuje na obszarach szeroko rozumianego zaplecza Szczecina i miast: Zielona Góra, Gorzów Wielkopolski oraz w północnej części województwa legnickiego. Ujemny przyrost naturalny występuje tylko na pograniczu niemieckim.

W zakresie przyrostu wędrownego sytuacja ma się zgoła odwrotnie. Z całego obszaru pogranicza wyróżnia się obszar otoczenia Berlina oraz strefy położone wzdłuż ciągów komunikacyjnych z Berlina na: Schwedt, Frankfurt/O i Dreżno. Po stronie polskiej jednostkami o dodatnim, lecz niskim saldzie wędrownym są miasta osi Legnica-Szczecin (ryc. 4).

Negatywnym zjawiskiem okresu transformacji ustroju społeczno-gospodarczego jest bezrobocie. Lepsza sytuacja występuje na obszarze przygranicza polskiego. Na całym pograniczu jest ono pochodną funkcji poszczególnych części obszaru. W skali obszaru najwyższe bezrobocie występuje na obszarach rolniczych oraz starych okręgów przemysłowych. Nieco odmienna struktura własnościowa w rolnictwie niemieckim i polskim wpłynęła na natężenie zjawiska w północnej części pogranicza. Pewien udział rolnictwa indywidualnego po stronie polskiej zdecydował o niższej skali zjawiska bezrobocia niż po stronie niemieckiej. Należałoby dodać, że rolniczy obszar przygranicza niemieckiego jest aktualnie intensywnie restrukturyzowany z regionalnych funduszy Unii Europejskiej tzw. celu 5 b — pobudzenie gospodarcze w strefach wiejskich (Dutkowski, 1991).



Ryc. 4. Stopa bezrobocia na obszarze pogranicza polsko-niemieckiego. Bezrobotni na 100 osób w wieku produkcyjnym: 1. poniżej 8; 2. od 9 do 14; 3. od 15 do 20; 4. powyżej 20; 5. brak danych

### Infrastruktura techniczna

Obszary położone po obu stronach granicy należały przed wojną do dobrze zainwestowanych w infrastrukturę transportową. Ustalona po II wojnie światowej granica na Odrze i Nysie Łużyckiej przecięła równoleżnikowo biegnące linie. Aktualnie przez granicę zachodnią przechodzą 33 drogi transgra-

niczne (w tym tylko 17 otwartych) i 23 linie kolejowe (w tym 8 otwartych).

Gęstość sieci transportowej na obszarze pogranicza jest dość wysoka, generalnie jednak wyższa po stronie niemieckiej (ryc. 5).

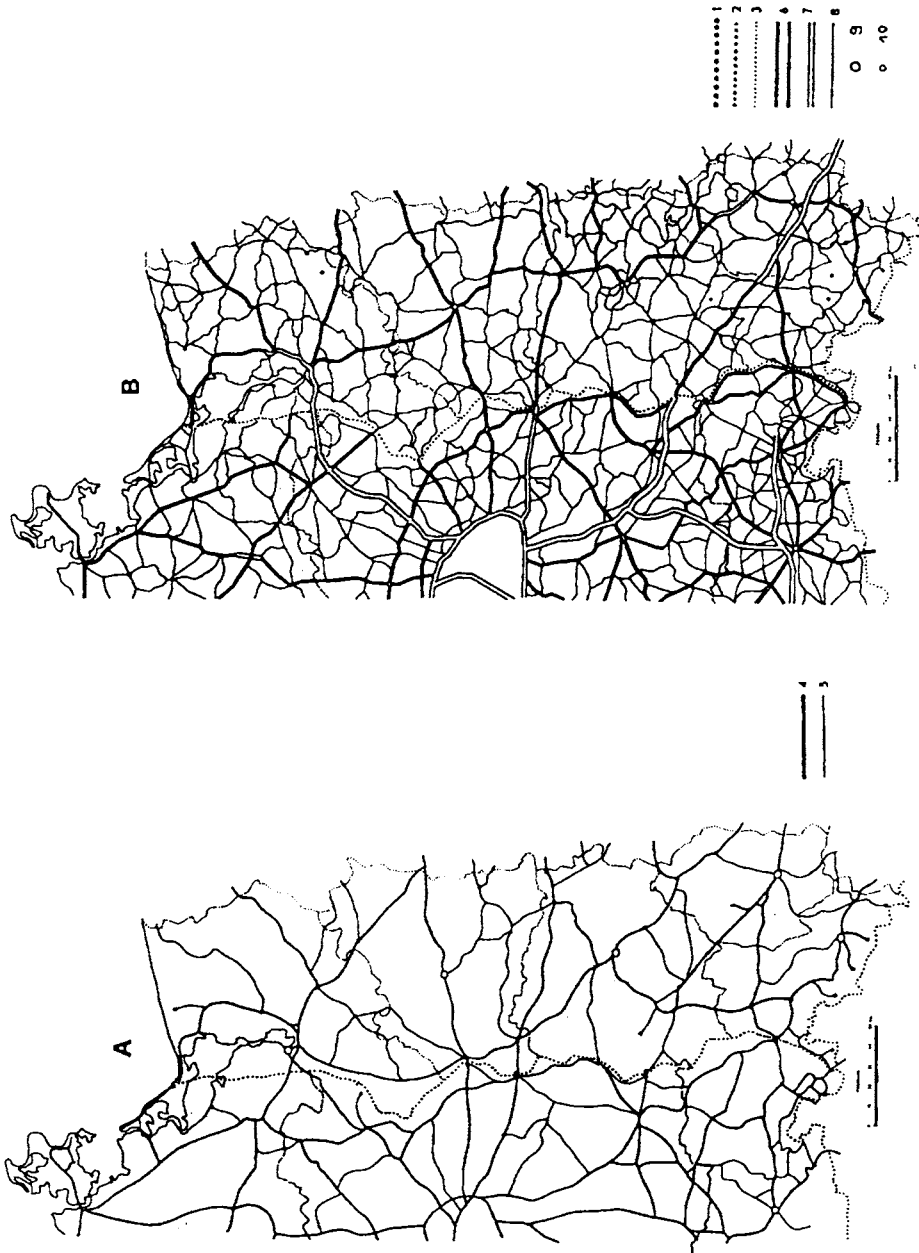
Sieć kolejowa w strefie przygranicznej po stronie polskiej jest lepiej rozwinięta niż w pozostałych częściach kraju. W większości tworzą ją jednak linie lokalne, jednotorowe, często w złym stanie technicznym, przez lata nie modernizowane i nie zelektryfikowane. Wiele odcinków, zwłaszcza o znaczeniu lokalnym, jest zamykana, wykorzystywana w ograniczonym zakresie lub podtrzymywana na siłę dzięki inicjatywom regionalnym, np: Lubuska Kolej Regionalna (obecnie na jej liniach kursowanie pociągów zawieszono). Lepiej rozwinięta jest sieć linii kolejowych po stronie niemieckiej, nie tylko większa jest gęstość tych linii, lecz więcej jest odcinków zelektryfikowanych i stanowiących główne linie magistralne. Elektryfikację połączeń transgranicznych utrudnia istnienie różnych systemów zasilania sieci w Polsce i Niemczech (dopiero w r. 1992 zelektryfikowano pierwszy odcinek linii Rzepin–Frankfurt/0).

Porównanie gęstości i jakości dróg po obu stronach granicy wskazuje również na lepszą sytuację w tym zakresie po stronie niemieckiej. Zdecydowanie więcej jest tam dróg, głównie wyższej kategorii (autostrady, drogi szybkiego ruchu). Natomiast drogi po stronie polskiej, choć gęstość ich jest wyższa niż średnio w kraju, są głównie jednojezdniowymi drogami o znaczeniu regionalnym i lokalnym, charakteryzując się słabym powiązaniem z drogami wyższej kategorii, niezadawalającym stanem technicznym i niską prędkością podróży.

Dla sprawnej współpracy obszarów po obu stronach granicy i łatwych kontaktów obywateli ważna jest zarówno liczba jak i standard przejść granicznych. Obecnie na granicy zachodniej otwartych jest 25 przejść granicznych, w tym 17 drogowych i 8 kolejowych (ryc. 6).

Wobec dużego i stale przybierającego na sile ruchu transgranicznego liczba przejść jest niewystarczająca. Zwłaszcza na odcinkach pomiędzy Zgorzelcem a Kostrzyniem. Trudności w uruchomieniu większej liczby przejść wynikają z charakteru granicy. Przebiega ona wzdłuż rzek, stąd występuje konieczność budowy mostów. Przejścia w większości mają małą przepustowość, niewystarczającą liczbę stanowisk odpraw, bez rozdzielenia ruchu osobowego od towarowego, dalekobieżnego od lokalnego itp. Powoduje to wydłużenie czasu oczekiwania na odprawę. Dużym utrudnieniem jest również brak obwodnic w większości miast nadgranicznych.

Ze względu na rozwój ruchu transgranicznego konieczna będzie rozbudowa istniejących i budowa nowych przejść granicznych. Istniejący stan zagospodarowania stwarza możliwości uruchomienia 6 przejść lądowych, 22 mostowych, 13 promowych i 6 kolejowych.



Ryc. 5. Sieć kolejowa (A) i drogową (B) na obszarze pogranicza polsko-niemieckiego. 1. granice państw; 2. granice landów niemieckich; 3. granice województw polskich; A: 4. linie kolejowe magistralne; 5. linie kolejowe pozostałe; B: 6. autostrady; 7. drogi główne; 8. drogi drugorzędne; 9. miasta wojewódzkie; 10. miasta pozostałe



## Ruch graniczny

Złagodzenie przepisów dotyczących przekraczania granicy w obu kierunkach spowodowało zmianę funkcji granicy. Przestała ona pełnić rolę bariery ograniczającej przepływ ludzi, towarów, kapitału, informacji itp. (ryc. 7).

W roku 1993 granicę zachodnią na 13 przejściach przekroczyło blisko 120 mln osób (*Koncepcja zagospodarowania...*, 1994). Najwięcej w: Słubicach — ponad 17 mln, Świecku — blisko 15 mln, zaś w Gubinie, Kołbaskowie i Zgorzelcu po około 10 mln. W porównaniu z r. 1989 nastąpił aż 10-krotny wzrost ruchu dzięki uruchomieniu nowych przejść granicznych, jak i zwiększeniu przepustowości już istniejących. W okresie 1989–1993 wzrost ruchu samochodowego na przejściach granicznych był również wysoki — prawie 11-krotny. W roku 1993 granicę zachodnią przekroczyło 36 mln samochodów osobowych. Największymi przejściami drogowymi są Świecko, gdzie średnio w roku przejeżdżało ponad 5 mln samochodów osobowych, Gubin, Kołbaskowo i Słubice po około 4 mln.

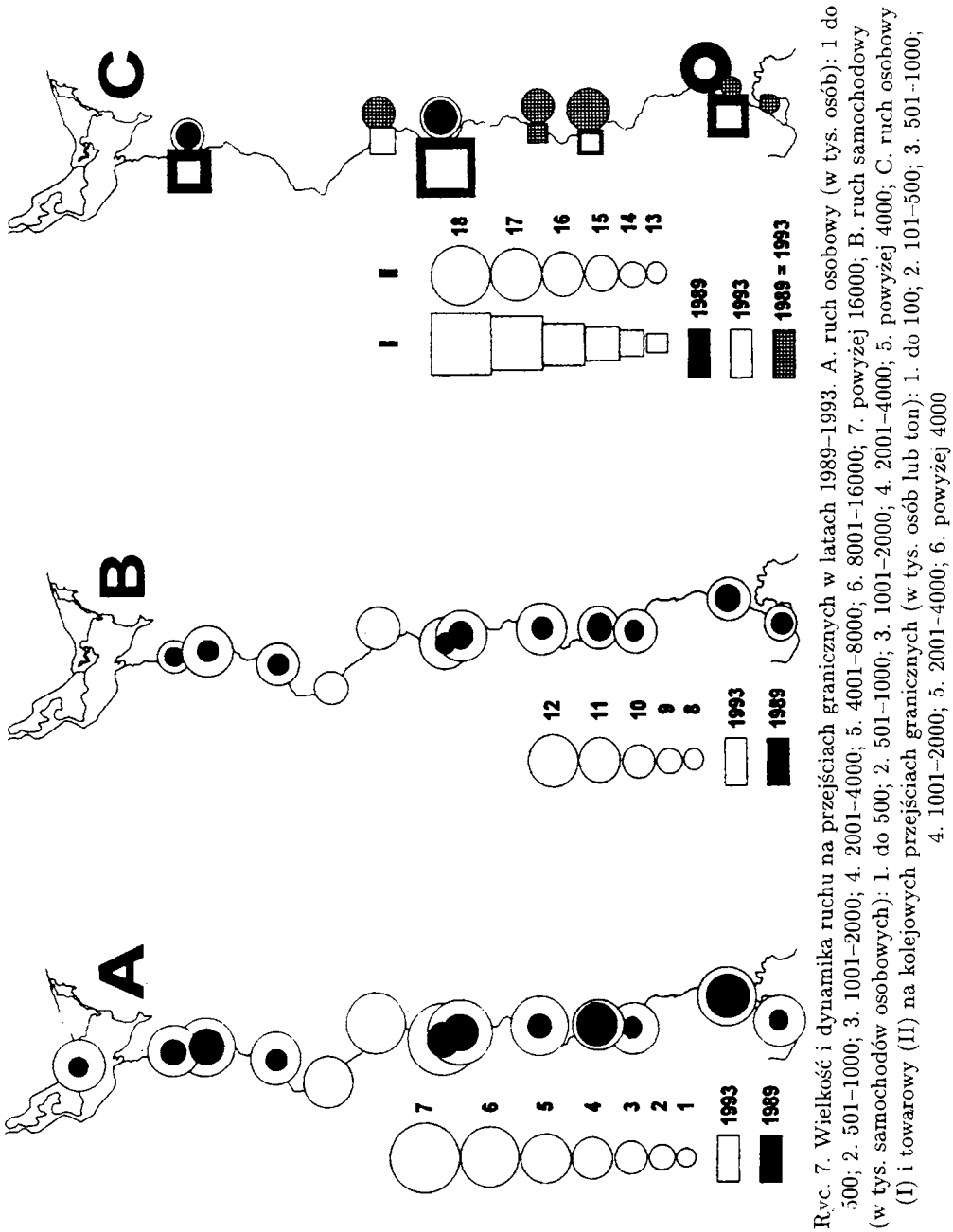
Spśród 8 przejść kolejowych tylko na 6 odbywa się ruch osobowy. W roku 1993 granicę przekroczyło prawie 2 mln osób, w tym najwięcej w Kunowicach (1,3 mln) i Zgorzelcu (0,4 mln). Osobowy ruch kolejowy systematycznie się zmniejsza. W ostatnich pięciu latach był to spadek prawie 4-krotny, głównie na skutek wprowadzenia nowych, wyższych taryf przejazdowych. Kolejowy ruch towarowy pomimo wahań utrzymuje się na podobnym poziomie. W roku 1992 koleją przewieziono przez granicę ponad 5 mln t towarów, najwięcej przez przejścia w Kunowicach i Zasiękach.

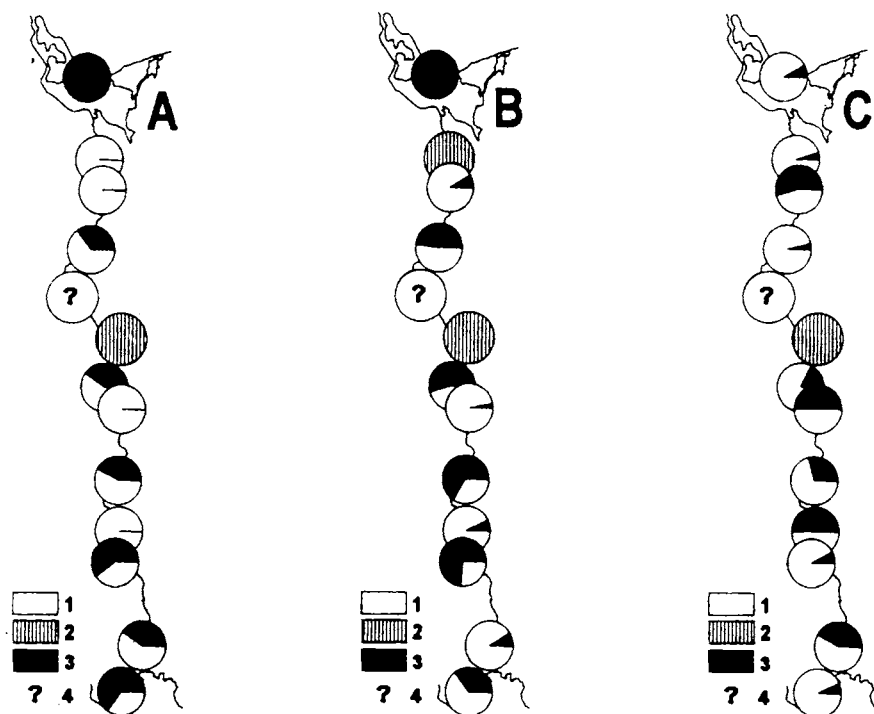
Obserwowany bardzo duży wzrost liczby osób przekraczających granicę spowodowany był głównie wzrostem ruchu lokalnego. Wynikał on z masowych przyjazdów obywateli Niemiec na zakupy do polskich miast nadgranicznych. Największy udział ruchu lokalnego występuje w Świnoujściu, gdzie jest tylko przejście dla pieszych oraz w miastach przeciętych granicą (Łęknica, Gubin, Słubice). Udział pieszych przekraczających granicę jest podobny do udziału ruchu lokalnego. Wśród osób przekraczających zachodnią granicę przeważają obywatele Niemiec. Polacy tylko w Kołbaskowie i Świecku stanowili niewiele ponad 50%. Szczególnie duża liczba obywateli Niemiec przekracza przejścia w miejscowościach, gdzie po stronie polskiej znajdują się targowiska z licznymi, stałymi stoiskami handlowymi.

Targowiska na polskim obszarze przygranicznym są najbardziej spektakularnym elementem oddziaływania granicy. Największa ich koncentracja występuje wzdłuż jej północnego odcinka.

Badania dotyczące wydatków i pochodzenia turystów niemieckich przeprowadzone zostały przez Wojewódzkie Urzędy Statystyczne w wojewódz-





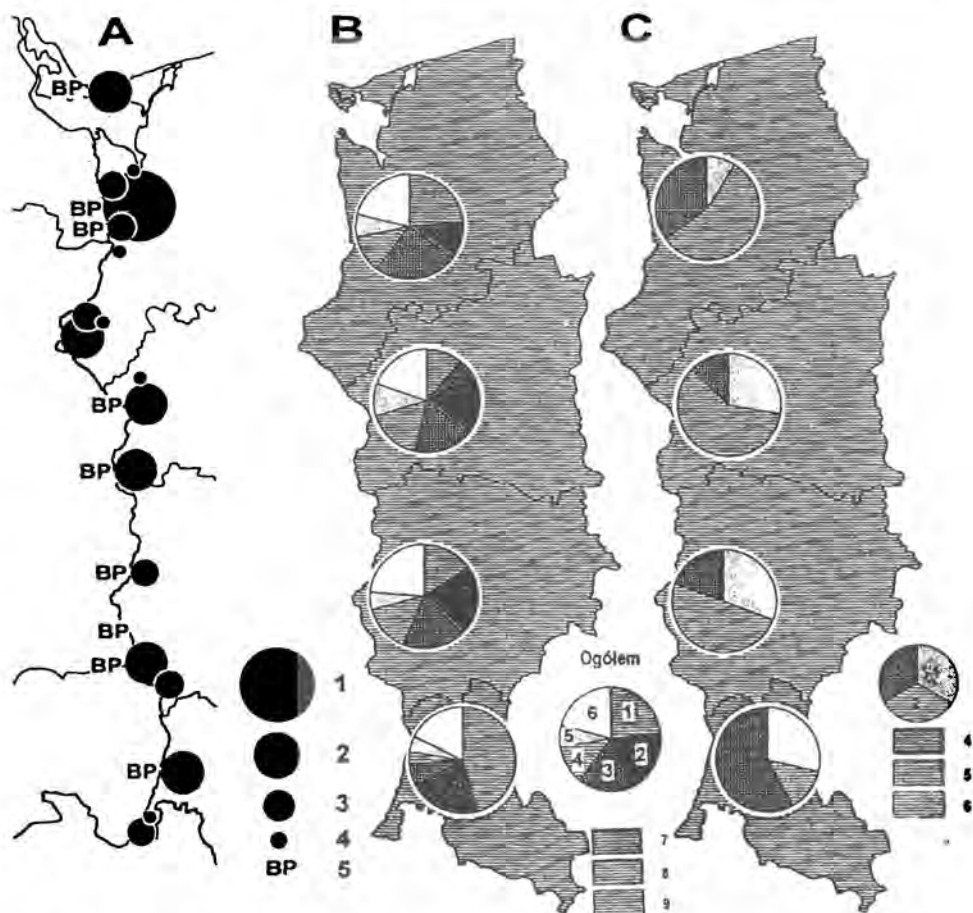


Ryc. 8. Struktura ruchu na drogowych przejściach granicznych w roku 1993. A. według zasięgu: 1. ruch dalekobieżny; 2. przewaga ruchu lokalnego; 3. ruch lokalny; 4. brak danych; B. według rodzaju: 1. ruch zmotoryzowany; 2. przewaga ruchu pieszego; 3. ruch pieszy; 4. brak danych; C. według narodowości: 1. obywatele różnych państw; 2. przewaga obywateli Niemiec; 3. Polacy; 4. brak danych

twach nadgranicznych (*Informacja o sytuacji...*, 1995). Wykonano je na 9 przejściach granicznych spośród 17 istniejących, w 4 porach roku. W Świnoujściu badano pieszych, w Kołbaskowie i Olszynie turystów zmotoryzowanych, a na pozostałych przejściach oba rodzaje ruchu osobowego. Badaniami objęto Niemców wyjeżdżających i wychodzących z Polski (ryc. 8).

Turyści niemieccy prawie 30% wydatków przeznaczali na koszty związane z pobytem w Polsce. Badani na przejściu w Zgorzelcu przeznaczyli na ten cel aż 53%. W skład tych wydatków wchodziły: opłaty za hotele, pomoc rodzinom w Polsce, naprawy samochodowe itp. Nieco mniejszy był udział wydatków na paliwo oraz artykuły włókienniczo-odzieżowe. Bardzo niskie (ok. 8%) były wydatki na mięso i nabiał. Przeciętnie turysta niemiecki przekraczający granicę w Zgorzelcu wydawał w Polsce 3 razy więcej pieniędzy aniżeli przekraczający przejścia w woj. gorzowskim i zielonogórskim (ryc. 9).

Przekraczający granicę w Zgorzelcu pochodzili w większości z odległości



Ryc. 9. Targowiska nadgraniczne (A), struktura wydatków (B) i pochodzenie turystów niemieckich (C). A. liczba stoisk stałych: 1. około 4000; 2. 1701–1600; 3. 401–700; 4. 140 i mniej; 5. badane przejścia graniczne; B. wydatki: 1. związane z pobytem; 2. na paliwo; 3. na artykuły włókienniczo-odzieżowe; 4. na wyroby tytoniowe; 5. na nabiał, mięso i jego przetwory; 6. pozostałe. Wydatki na osobę w tys. złotych: 7. około 600; 8. około 1000; 9. około 1800; C. pochodzenie turystów z odległości w km: 1. do 20; 2. 21–100; 3. powyżej 100. Średni czas pobytu: 4. 4,5 dnia; 5. 2,5 dnia; 6. 1,1 dnia

powyżej 100 km. Przebywali oni również najdłużej w Polsce (średni około 4,5 dnia). Na innych przejściach przeważali turyści z odległości mniejszych. Ich pobyt wynosił około 1 dzień na przejściach w województwach: gorzowskim i zielonogórskim, a w województwie szczecińskim około 2 dni. Stąd wniosek, że przejścia graniczne w województwach gorzowskim i zielonogórskim mają charakter obsługi lokalnego ruchu granicznego. Natomiast przejście w Zgorzelcu spełnia przede wszystkim funkcję obsługi ruchu tranzytowego.

\* \* \*

Wybrane elementy struktury społecznej i gospodarczej pogranicza polsko-niemieckiego pozwalają sądzić, że proces integracji obszaru jest możliwy na zasadzie komplementarności. Po stronie polskiej wyższy potencjał demograficzny ludności i wyższa zdolność do jego odnowy, lepsza dostępność do ośrodków kształcenia na poziomie wyższym stanowią niewątpliwie kapitał tego obszaru. Natomiast na przygraniczu niemieckim kapitałem jest lepszy poziom zainwestowania transportowego i większa mobilność społeczeństwa. W kształtowaniu procesu integracji należałoby wykorzystywać selektywnie te elementy potencjału poszczególnych obszarów dla optymalnego rozwoju całego pogranicza.

## Literatura

- Dutkowski M., 1991, *Planowanie regionalne w systemie gospodarki przestrzennej Niemiec*, CUP BPR w Gdańsku.
- Informacja o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa jeleniogórskiego w grudniu 1994 r.*, nr 12, WUS Jelenia Góra 1995.
- Koncepcja zagospodarowania przestrzennego polsko-niemieckiego obszaru granicznego*, cz. 1 — *Analiza sytuacji wyjściowej*, Ministerstwo Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa, Warszawa-Essen 1994.
- Projekt podziału terytorialnego kraju na powiaty*, Urząd Rady Ministrów, Warszawa 1993.

## Selected Elements of the Social and Economic Structure of the Polish-German Frontier Area

### Summary

The discussions held on the European process of integration often reflect the opinions about disproportions existing in the development of the areas lying close to the Polish-German frontier. A comparative analysis of the areas on both sides of the border was conducted on the example of the selected settlement and demographic phenomena and the problems concerning the technical infrastructure and touristic traffic.

In the northern part more people inhabit the Polish side, in the central part more live on the German side, while in the south high density is characteristic of both sides of the border. The situation of the Polish frontier area is better in respect of the demographic potential and the degree of its ability to be renewed. On the other hand, the German community is more mobile than the Polish one. A belt-like distribution of the centres of activation on the Polish side emphasizes the spatial distribution of the main service centres. The regional towns, together with supra-regional Szczecin are regularly distributed. The

German side lacks in regional centres in the central and southern parts. Academic centres can play a special role in performing this function.

The density of the transportation network is greater on the German side. As compared with 1989, the road traffic grew almost 11 times, while the passenger railway traffic dropped and the goods railway traffic increased only slightly. In this situation, it will be necessary to develop the existing frontier crossing points and to build the new ones. The present state of management creates conditions for the opening of 6 land crossing points, 22 bridge ones, 13 ferriage and 6 railway ones.

Fairs in the Polish frontier area are the most spectacular elements. The studies concerning the expenses and the origin of the German tourists show that the frontier crossing points in the Gorzów and Zielona Góra provinces serve the local frontier traffic, while the crossing point at Zgorzelec serves transit traffic first of all.

To sum up, it should be said that the process of integration of the area is possible on complementary principle. The capital on the Polish side includes a higher demographic potential of the population and its higher ability to get renewed as well as better availability of academic centres. On the other hand, the capital of the German frontier area comprises a better level of transport investments and a greater mobility of the society.



WŁODZIMIERZ GIERŁOWSKI  
Ministerstwo Spraw Zagranicznych RP  
Warszawa

**SZANSE POLSKI W ROZWOJU REGIONALNYM  
EUROPY: TELESTRADA OGNIWEM ŁĄCZNOŚCI  
I WSPÓLDZIAŁANIA Z MAKROREGIONEM  
PÓLNOCNO-WSCHODNIM  
ASPEKTY POLITYCZNO-GOSPODARCZE  
I SPOŁECZNO-KULTURALNE**

Z wielu znanych względów natury historycznej, politycznej, gospodarczej oraz kulturalnej, makroregion wschodniego wybrzeża Bałtyku zasługuje na szczególną uwagę. Obecnie — po przyjęciu Finlandii do Unii Europejskiej i gdy Polska jest na drodze stowarzyszania się z wiodącym ugrupowaniem państw europejskich — wzrasta znaczenie tego regionu w postępującym procesie integracji Europy.

Konieczne jest przeto intensywniejsze poszukiwanie środków i dróg wspomagających realnie wszechstronny rozwój tej części naszego kontynentu, z którą Polska winna łączyć się wzajemnie korzystnymi powiązaniem; wynika to nie tylko z racji jej położenia w Europie.

W sytuacji, gdy niepodległe i zasadnie aspirujące do trwałych powiązań z Europą państwa nadbałtyckie: Estonia, Litwa i Łotwa poszukują nowych możliwości swego rozwoju; gdy dysponujące interesującym potencjałem regiony Rosji wokół St Petersburga, Kaliningradu — w dalszej perspektywie i Archangielska oraz Półwyspu Kola — coraz bardziej otwierają się wobec czynnych form współpracy europejskiej, zasadne jest dążenie do ześrodkowania refleksji i wspólnych starań z myślą o przyszłości tego makroregionu.

Pierwsze konkretne kroki czynione są w zakresie projektowania połączeń komunikacyjno-transportowych. W sieci drogowej powstaje Via Baltica mająca połączyć Finlandię i kraje nadbałtyckie z centrum Europy, przystąpiono do restrukturyzacji połączeń kolejowych.

Rozwój i kooperacja europejska wschodniego wybrzeża Bałtyku oznaczają wzrost ruchu: osób, towarów, usług, energii — a także i zwiększonego przepływu informacji wszelkiego rodzaju.

Temu właśnie węzłowemu problemowi poświęcona jest koncepcja TELESTRADY jako rozwiązania systemowego stwarzającego warunki do nowoczesnej i wielofunkcyjnej komunikacji społecznej w omawianym regionie.<sup>1</sup>

Wyzwanie i zadania o charakterze generalnym polegają na tym, aby za pomocą uniwersalnie pomyślanego i spójnego systemu połączeń — swoistej TELESTRADY — który oparty będzie na niezawodnej, odpowiednio pojemnej i wszechstronnej sieci światłowodowej oraz powiązanych z nią elektronicznych systemach przekazu danych, rozwiązać w miarę jednocześnie wszystkie obecnie istniejące i dające się przewidzieć kwestie przesyłania informacji.

Kompleksowe zastosowanie technik światłowodowych w połączeniu również z systemami łączności satelitarnej umożliwi sprawne przekazywanie mowy, tekstu, obrazu i danych — począwszy od powszechnych funkcji telekomunikacyjnych, przekazu programów telewizyjnych, aż po nowe wymogi obsługi informacyjnej gospodarki, transportu, ochrony środowiska, nauki i oświaty.

W regionie wschodniego wybrzeża Bałtyku — nie wspominając już o znanych uwarunkowaniach geograficznych i terytorialno-politycznych — istnieją szczególne potrzeby i w zasadzie dogodne przesłanki dla wspólnego projektowania, a następnie wprowadzania systemu teleinformacyjnego o szerokim i uniwersalnym zasięgu.

W Europie Zachodniej wiele się dziś już mówi o różnych koncepcjach i funkcjach tzw. infostrad (Info-Highway, Datenautobahn etc.); zaczynają być one realną rzeczywistością techniczną, gospodarczą i społeczną. Prognozuje się im determinujące znaczenie dla cywilizacji XXI wieku.

Z realiów położenia i zróżnicowanego poziomu rozwoju: Finlandii, Estonii, Łotwy, Litwy, przylegających regionów Rosji i Białorusi, a także i Polski — zdeterminowanej wolą i potrzebą współpracy z nimi — godne są odnotowania między innymi następujące istotne przesłanki:

— na mniejszych ze wspomnianej grupy krajów ciążyą różne swoiste utrudnienia komplikujące ich komunikację społeczną z pozostałą częścią Europy, jak np. mało znane i jednak trudne języki narodowe, brak możliwości szerszej prezencji kulturalnej na europejskim forum, złe doświadczenia ograniczeń i presji ze strony byłego ZSRR, niewystarczające — mimo wysiłków

<sup>1</sup> Wstępny zarys tej koncepcji został przedstawiony przez autora referatu na Forum CeBIT'93 w dniu 28 marca 1993 r. w Hannoverze (RFN).



w ostatnich latach — powiązania z głównymi nurtami procesów integracji europejskiej, a także poczucie jakby peryferyjności położenia na kontynencie;

— aktualnie nader trudna sytuacja gospodarcza — nie wyłączając Finlandii, choć jest członkiem Unii Europejskiej — oraz niedostatek rezerw mogących doraźnie przyspieszyć rozwój i zaspokoić pilne potrzeby społeczne;

— zbyt małe pozytywne doświadczenia we współpracy regionalnej oraz występujące częstokroć obawy o ograniczenie samodzielności w wytyczaniu własnej drogi rozwoju lub o naruszenie suwerenności;

— niedocenywanie czynnika wolnej, a zarazem intensywnej komunikacji społecznej w toku rozwijania współpracy i budowania wzajemnego zaufania w regionie; zaczątkowe ledwie doświadczenia gospodarki rynkowej na obszarze mediów informacyjnych.

Te utrudniające przesłanki tym bardziej skłaniają do rozważań nad pilną potrzebą spójnych i mogących zdać egzamin w przyszłości rozwiązań systemowych. Mogą także pogłębić istniejące trudności, partykularne lub ambicjonalne dążenia do preferowania własnych rozwiązań, bez należytej koordynacji z sąsiadami lub niezgodnie z istniejącymi europejskimi standardami.

Nie można przy tym zapominać o złożonych problemach pokonywania „bariery językowej”. W tej dziedzinie warto uwzględnić wyniki badań i pierwsze doświadczenia Unii Europejskiej na polu elektronicznego tłumaczenia języków. Jest to niezmiernie istotne zarówno dla zachowania i poczucia tożsamości kulturowej, jak i dla odbioru oraz przekazu wartości kulturalnych i danych informacyjnych.

Faktycznie brak jest większych przeszkód lub innych przeciwwskazań politycznej natury, aby wspólnie rozpocząć intensywne myślenie oraz prace projektowe nad proponowanym systemem uniwersalnej informacji i komunikacji społecznej na wschodnim wybrzeżu Bałtyku, jako wpływającym decydująco na przyszły rozwój oraz stan i perspektywy współpracy w regionie.

Należy tu wymienić główne płaszczyzny i kierunki, korzyści i możliwości systemowego rozwiązania w postaci TELESTRADY, która służyć będzie:

— tworzeniu miejsc pracy, a to w trojakim sensie: przy pracach związanych z budową TELESTRADY, jej obsługą i stopniowym rozwijaniem jej podsystemów; zatrudnienia wymagającego nowych wyższych kwalifikacji, np. w zakresie elektroniki, telekomunikacji, informatyki etc.; w dalszej przyszłości powstawania miejsc pracy w domu — dzięki urządzeniom i sieciom teletransmisji danych,

— nauczaniu, oświacie publicznej i nauce — przez przekazywanie i gromadzenie danych oraz informacji, zarówno między uczelniami i placówkami

naukowymi — w skali lokalnej, regionalnej i międzynarodowej — jak i wprost do osób uczestniczących w toku edukacji na odpowiednich szczeblach,

— bezzwłocznemu przepływowi informacji naukowej i naukowo-technicznej, w drodze bezpośredniego powiązania placówek naukowo-badawczych z zainteresowanymi ośrodkami wdrożeniowymi: w przemyśle i rolnictwie, w komunikacji i transporcie, w handlu i usługach, w służbie ochrony zdrowia itp.,

— usługom związanym ze wzrostem gospodarczym oraz obsługą wolnorynkowej przedsiębiorczości: bankom, ubezpieczeniom, badaniom marketingowym, analizom finansowym itp.,

— komunikacji wszelkiego rodzaju: drogowej, wodnej, kolejowej i lotniczej — od prowadzenia analiz efektywności transportu począwszy, a na rezerwacji miejsc oraz informacji komunikacyjnej skończywszy,

— ochronie środowiska i służbom ekologicznym — dzięki możliwości powstawania ponadgranicznych systemów wczesnego ostrzegania przed zagrożeniami, prognoz meteorologicznych, wskazówek dla ludności, rolnictwa i komunikacji itd.,

— wielokrotnemu wzbogaceniu oferty programów telewizyjnych, kulturalnych i poznawczych — a to w układzie transeuropejskim, a nawet światowym — dając możliwość odbioru według zainteresowań, upodobań i potrzeb życiowych,

— poprawie troski o ochronę zdrowia człowieka — przez upowszechnienie poradnictwa i profilaktyki, informacji medycznej i sanitarnej etc.,

— ułatwieniu i uproszczeniu wielu czynności i funkcji administracji publicznej oraz samorządu terytorialnego w takich znanych dziedzinach, jak podatki, świadczenia socjalne, ewidencja, powinności obywatelskie itp.,

— rozszerzeniu sieci wszelkich usług na rzecz obywatela: handlowych, turystycznych, kulturalnych, gastronomicznych, prawnych itp. — przez dotarcie wprost do gospodarstw domowych — możliwości przejrzenia i porównania ofert do dokonania zamówień.

Urealniająca się wizja „społeczeństwa informatycznego”, która już w niektórych częściach świata wkracza do życia codziennego (jak np. korzystanie z sieci Internet) nie koliduje z postulatami tworzenia społeczeństwa obywatelskiego. Daje wręcz jednostce ludzkiej większe możliwości komunikacji społecznej, oszczędza jej czas i nakłady.

Nie bez przyczyny i troski o przyszłość społeczeństwa, organa Unii Europejskiej zwracają ostatnio coraz większą uwagę na znaczenie przekazu informacji oraz komunikacji społecznej.<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Por. np. Raport o wynikach pracy grupy roboczej Rady Europy pod przewodnictwem

Unia Europejska jest tego świadoma, iż postępującej „rewolucji informacyjnej” nie można ograniczyć li tylko do obszaru jej krajów członkowskich.

Nie powinno być zasadniczych przeszkód we wdrażaniu tych zamierzeń Unii Europejskiej i zastosowania ich w Europie Północno-Wschodniej oraz w Polsce. Leży to bowiem w perspektywicznym interesie Europy jako integralnego obszaru naszego współżycia.

Polska ma na tym polu nie tylko oczywiste szanse — po które sięgnąć warto — ale także dysponuje czynnikami, które zobowiązują do działania i inicjatywy. Należy wśród nich wymienić:

— dość poważny polski potencjał naukowy, badawczy i projektowo-techniczny, który jest w stanie uczestniczyć w realizacji systemowej koncepcji TELESTRADY odpowiednio do wyzwań przyszłości w tej części Europy,

— określone możliwości produkcyjne w dziedzinie elektroniki, telekomunikacji i systemów teletransmisyjnych, technologii wytwarzania światłowodów, instalowania sieci itp.,

— korzystne położenie wyjściowe w Europie — między naszymi zachodnimi i południowymi sąsiadami a krajami na północy i wschodzie.

Europejska oś teletranszytowa przechodzi właśnie przez Polskę; to zobowiązuje i skłania do perspektywicznych przemysłów.

Prócz tego Polska, z racji osiągniętego stopnia i kierunku przeobrażeń gospodarczych oraz dzięki zdobytym już doświadczeniom i kontaktom we współpracy transgranicznej, może stosunkowo zgodnie skupić inicjujące wysiłki inwestorów, projektantów, producentów, wykonawców oraz użytkowników z różnych części Europy, skłaniając ich do przyszłościowych przemysłów i rozwiązań w makroregionalnej skali.

Można także zakładać, iż państwa Europy Północno-Wschodniej oczekują dziś od Polski — po dokonanych krokach, które oczyściły przedpole we wzajemnych stosunkach — konkretnych propozycji wzajemnie korzystnej współpracy, zwłaszcza w dziedzinach umacniających i rozwijających nowoczesną infrastrukturę w szeroko rozumianej dziedzinie społeczno-gospodarczej. TELESTRADA może stać się jednym z podstawowych nośnych elementów owej infrastruktury. Byłaby to propozycja atrakcyjna dla wszystkich stron, ciesząca się poparciem instytucji europejskich i wbrew pozorom nie wymagająca krociowych nakładów inwestycyjnych (np. w porównaniu z budową autostrad lub magistrali kolejowych). Jej pożytek zaowocowałby stosunkowo szybko i wielokierunkowo, a co szczególnie istotne, tworzyłyby

---

M. Bangemann *Europa i globalne społeczeństwo informacyjne: zalecenia*, opubl. w nr dod. 2/94 Biuletynu Unii Europejskiej, Bruksela-Luxemburg 1994, s. 5-40. Wyd. w języku niemieckim i angielskim.

także poczucie zaufania i nieodzowności współdziałania w regionie; skupiały uwagę społeczeństwa na problemach przyszłości i jakości życia.

Siłą rzeczy, dzięki zdobyczom nauki i techniki oraz świadomemu działaniu człowieka, dyskrzynujący dystans między poszczególnymi regionami Europy będzie podlegał niwelowaniu. Sprzyjać to będzie cywilizacyjnym, kulturowym i gospodarczym aspiracjom w procesie rozwoju, ułatwi proces europejskiej integracji i zbliży do siebie narody. Ich współzycie w XXI wieku może mieć nowe i lepsze znamiona.

### **The Chances of Poland in the Regional Development of Europe: TELESTRADA as a Link in the Communication and Cooperation with the North-Eastern Macro-Region**

Political-Economic and Socio-Cultural Aspects

#### **Summary**

The development and European cooperation of the eastern Baltic coast mean the increase of the flow of people, goods, services, energy and information of all kinds. It is just this key problem that the concept of TELESTRADA is devoted to as a system solution which creates conditions for a modern and multi-functional social communication in the discussed region.

TELESTRADA constitutes a universal and coherent system of connections based on an unfailling, properly receptive and comprehensive network of light pipes and connected to it systems of data transmission which can solve at the same time all the existing and foreseeable questions of information transmission.

TADEUSZ PALMOWSKI

Uniwersytet Gdański

Gdańsk

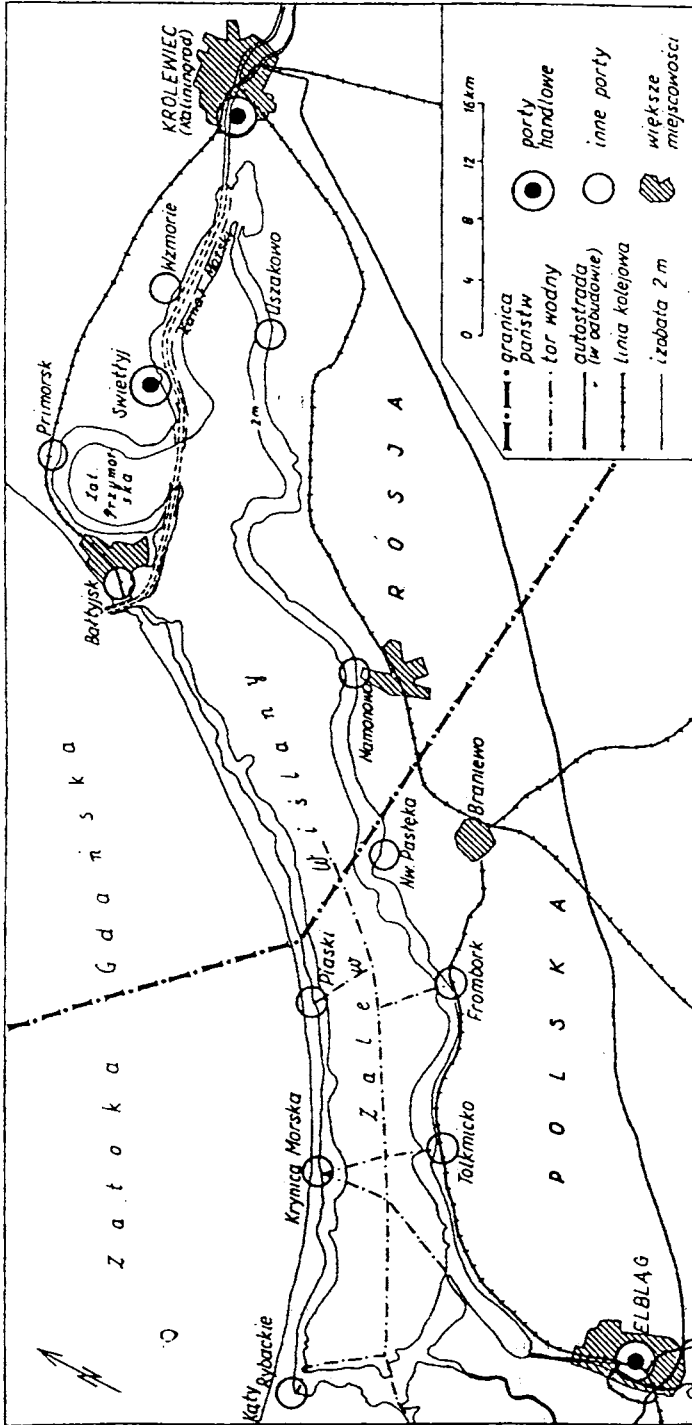
## AKTYWIZACJA ZALEWU WIŚLANEGO W PERSPEKTYWIE WSPÓŁPRACY Z REGIONEM KRÓLEWIECKIM

Zalew Wiślany to wydłużona, płytka laguna oddzielona od Zatoki Gdańskiej Mierzeją Wiślaną długości około 50 km. Powierzchnia Zalewu obejmuje obszar 838 km<sup>2</sup>, z czego w granicach Polski znajduje się 328 km<sup>2</sup>. Długość całego Zalewu sięga 90,7 km, szerokość waha się od 5,5 do 13 km.

Zalew Wiślany łączy z wodami Zatoki Gdańskiej Rynna Bałtyjska (Cieśnina Piławska), o szerokości 400 m i głębokości 8–12 m. Ta stale pogłębiana dla celów nawigacyjnych rynna umożliwia wymianę wód. Tutaj zaczyna się Morski Kanał Kaliningradzki. Długość kanału wynosi 32,4 km, głębokość 7–8 m. Łączy on Bałtyjsk, będący awanportem Królewca (Kaliningradu), z portem morskim w Królewcu (ryc. 1). Cyrkulacja powierzchniowa jest zależna od kierunku panujących wiatrów. Zmiany poziomu zwierciadła wody dochodzą do 90 cm. Nie jest to bez znaczenia dla żeglugi na tym akwenie.

Zalew Wiślany cechują małe głębokości — największe w części polskiej (w pobliżu granicy polsko-rosyjskiej) sięgają 4,4 m. Głębokości maleją ku południowemu zachodowi. Na wysokości miejscowości Piaski i Krynica Morska w środku Zalewu wahają się od 3,5 do 2,5 m, w zachodniej części nie przekraczają 2,5 m. Przy brzegach, zwłaszcza w części południowej i zachodniej, występują też na południe od Krynicy Morskiej oraz na zachód od Tolknicka i Nowej Pasłęki. Dno Zalewu pokrywa szary piasek, a miejscami glina i miękki muł. Wzdłuż brzegów ciągną się mielizny posiadające twarde podłoże, pokryte warstwą mułu. Niektóre obszary przybrzeżne, zwłaszcza przylegające do niskich brzegów łąkowych, porośnięte są trzciną i sitowiem.

Zalew i terytorium otaczające przecina granica państwowa pomiędzy Polską i Rosją, w odległości około jednego kilometra na północ od delty rzeki Pasłęka. Południowo-zachodnia część zalewu należy do Polski i wchodzi



Ryc. 1. Porty Zalewu Wiślanego  
Źródło: opracowanie autora.

w skład morskich wód wewnętrznych. Część północno-wschodnia znajduje się na obszarze obwodu kaliningradzkiego — rosyjskiej enklawy pozbawionej bezpośredniego połączenia z resztą kraju.

Zalew Wiślany tworzy połączenie między sieciami rzecznyymi Pregoly i Dejmy oraz Nogatu i Wisły.

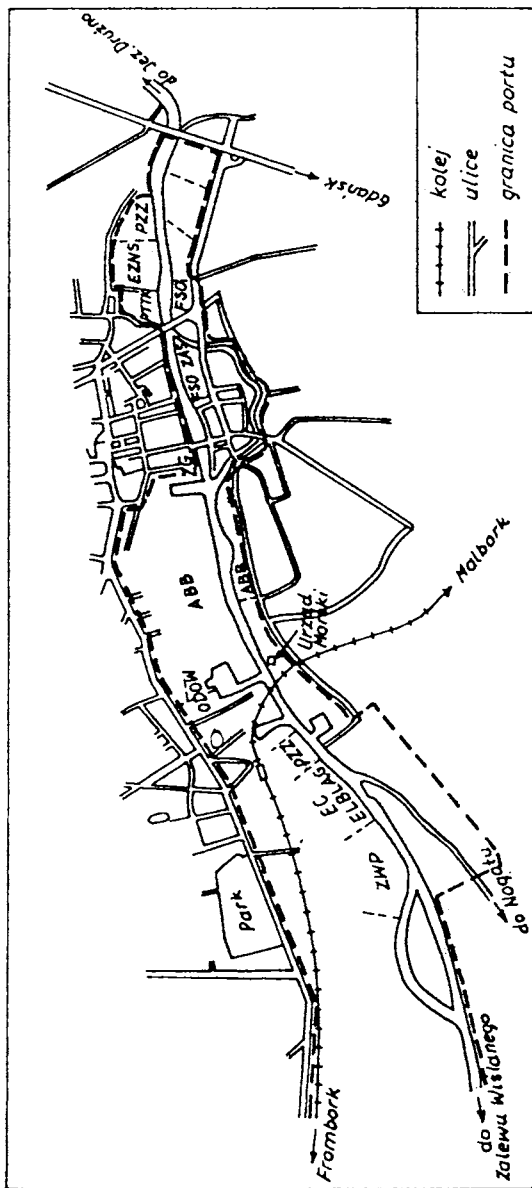
Po stronie polskiej nad Zalewem Wiślanym i w ujściu rzeki Elbląg znajduje się łącznie 12 małych portów i przystani, po stronie rosyjskiej — 7.

Do najbardziej znanych polskich portów zalicza się port w Elblągu. W wielowiekowych dziejach tego miasta były okresy, w których port odgrywał istotną rolę w rozwoju i bogaceniu się Elbląga. W końcu XIX wieku port pozostał dostępny tylko dla małych statków nie przekraczających kilkuset ton. Następstwem tego było przeniesienie do Gdańska przez Schichaua niemal całej produkcji okrętowej. Niesprzyjające warunki batymetryczne, przy stałym wzroście wielkości statków, i zanik ładunków wywozowych spowodowały, że przed I wojną światową obroty portu elbląskiego stanowiły tylko ułamek obrotów Gdańska i Królewca. W okresie międzywojennym w granicach Prus Wschodnich port elbląski obsługiwał niemal wyłącznie jednostki śródlądowe.

Po II wojnie światowej Elbląg zaliczony został od małych portów. Zlokalizowano tu kapitanat portu obejmujący swym nadzorem porty Zalewu Wiślanego. Pomimo tego funkcje portowe w rzeczywistości nie zostały miastu przywrócone. Port Morski Elbląg formalnie istniał nadal, był jednak pozbawiony gospodarza, gdyż w końcu lat sześćdziesiątych przeniesiono kapitanat portu do Tolkmicka, nie pozostawiając tu nawet bosmanatu. Dalsze skomplikowanie sytuacji formalno-prawnej nastąpiło w roku 1977, kiedy to całą rzekę Elbląg zaliczono do wód śródlądowych. Konsekwencją tego było pozbawienie portu odpowiadającego mu akwenu, a administrację morską zwolniło z obowiązku zajmowania się nim.

Kapitanat portu reaktywowano w Elblągu dopiero w drugiej połowie roku 1992. Wtedy też formalnie utworzono port komunalny i wytyczono jego granice. W roku 1994 nadano odcinkowi rzeki Elbląg status morskiej drogi wewnętrznej. 12 maja tego samego roku wytyczono nowe granice portu — jego obszar obejmuje 470 ha (z czego 33% to gruntu gminy) (ryc. 2).

Port Elbląg to poszerzone koryto rzeki o szerokości 50–100 m i głębokości 3,5–4,5 m z pięcioma basenami portowymi i obrotnicą o średnicy 120 m dla statków, rozciągający się po obu stronach rzeki na długości 4,5 km. Nabrzeża portowe zajmują 2,5 km. Są one wyposażone w tory poddźwigowe i bocznicę kolejowe umożliwiające przewóz ładunku na zaplecze portu. Niektóre nabrzeża o największych walorach użytkowych, należące do zakładów przemysłowych (np. „ABB Zamech”), umożliwiają przy pomocy suwnic bra-



Ryc. 2. Port Elbląg



nowych przeładunek sztuk ciężkich o wadze ponad 30 ton. Przedsiębiorstwo „Elzam” jest właścicielem hal produkcyjnych, magazynów i placów składowych położonych wzdłuż nabrzeży. Nadają się one do działalności portowej. Atutem portu elbląskiego są też elewatory zbożowe o pojemności 28 tys. m<sup>3</sup> wyposażone w specjalistyczne urządzenia przeładunkowe. Dzięki nim można przeładowywać bezpośrednio na barki lub statki 600 ton zboża w ciągu 8 godzin.

W pobliżu Starego Miasta znajduje się dworzec żeglugi pasażerskiej, posiadający nabrzeże o długości 100 m. Sezonowo użytkowana jest przystań pasażerska i bazy klubów żeglarskich. Sporadycznie wykorzystywane są do przeładunku towarów odcinki nabrzeży należące do różnych użytkowników.

Brak możliwości budowy w Elblągu portu głębokowodnego dla dużych statków morskich nie wyklucza możliwości reaktywowania wspólnie niewielkiego portu dla małych jednostek zalewowych, żeglugi śródlądowej, białej floty i żeglarstwa. Przywrócenie w ten sposób, po otwarciu Cieśniny Piławskiej, staremu Elblągowi jego tradycyjnego charakteru miasta portowego, staje się nie tylko celowe, ale i coraz bardziej realne.

Zmiany polityczne zachodzące w Polsce i Rosji od końca lat osiemdziesiątych, rozmowy prowadzone na szczeblu rządowym, wszystko to wskazuje, że trwająca prawie od półwiecza izolacja Elbląga i polskich portów Zalewu Wiślanego od morza być może dobiega końca.

Otwarcie przez Rosję przejścia z Bałtyku na Zalew Wiślany (dla jednostek polskich i innych bander) lub ponownie rozpatrywane przekopanie Mierzei Wiślanej na jej polskim odcinku pozwoli na wykorzystanie tej drogi wodnej. Parametry jednostek żeglugowych wyznacza głębokość torów wodnych na Zalewie Wiślanym i rzece Elbląg. Rzeka ta o szerokości 30–80 m miała sztucznie utrzymywaną głębokość 3–3,5 m. Później zmalała poniżej 2 m. W roku 1993 rozpoczęto pogłębianie torów wodnych. Prace kontynuowano w r. 1994. Ujście rzeki Elbląg uzyskało głębokość 4 m. Jak z tego wynika, obecne warunki batymetryczne pozwalają na zastosowanie tu typowego taboru śródlądowego.

Potencjalnym czynnikiem międzynarodowej wymiany handlowej drogą wodną z Elblągiem są kontakty z Obwodem Kaliningradzkim. Szczególne możliwości eksportowe elbląskiego rolnictwa pozwalają na wykorzystanie transportu wodnego na wschód, np. zbóż, ziemniaków i innych płodów rolnych. Kryzys gospodarczy w Rosji i duża koncentracja ludności w Obwodzie Kaliningradzkim (miasto Królewiec liczy obecnie ponad 400 tys. mieszkańców) stwarzają szansę aktywizacji wywozu w tym kierunku. Konkurencyjna dla tej drogi wodnej może być odbudowywana autostrada Królewiec–Elbląg i linia kolejowa.

Pierwsze barki z Obwodu Kaliningradzkiego zwinęły do Elbląga w sierpniu 1992 roku. Do końca tego roku przywiozły one 10 tys. ładunków (głównie żwiru i keramzytu). W roku 1993 do Elbląga przywieziono 600 ton żwiru i 1600 ton mialu węglowego. Do końca roku 1994 tą samą drogą napłynęło 273 tys. ton mialu węglowego. Do Królewca wyeksponowano 275 ton cukru, 10 ton mebli. Do Bałtyjska wysłano 108 ton napojów, do Gdańska drogą morską popłynęło 938 ton luków okrętowych. Tą samą drogą przywieziono zbiorniki o wadze 238 ton.

W roku 1994 razem z 67,8 ton ton piasków formierskich w Elblągu przeładowano 90,6 tys. ton ładunków.

Rozwój portu w Elblągu doprowadził do powstania tu nowych przedsiębiorstw portowo-transportowych. Jednym z pierwszych jest Przedsiębiorstwo Żeglugowe „Żuławy”. W roku 1994 działalność prowadziły trzy firmy: „Halex-Shipping Company”, „Elzam Żegluga Ltd.” i „Quatro”.

W zakresie działania portu niezbędna jest też budowa przystani dla statków białej floty. Niewielkie statki pasażerskie, w tym katamarany i wodoloty umożliwią odbywanie wycieczek morskich. Rejsy te będzie można organizować nie tylko do portów polskich, ale także do portów rosyjskich (Królewiec) i innych. W połowie roku 1992 zainaugurowano regularne połączenie pomiędzy Elblągiem i Królewcem obsługiwane przez rosyjskie wodoloty. Do końca roku przewiozły one 70 tys. pasażerów. W roku 1993 z przewozów pasażerskich na Zalewie Wiślanym skorzystało 854 tys. osób, z tego 12 tys. udawało się do Królewca. Głównym przewoźnikiem był „Halex-Shipping Company”. W roku 1994 na tym samym akwenie przewieziono 113 tys. pasażerów, w tym 14 tys. do Królewca („Halex-Shipping Company”, „Elzam Żegluga Ltd.”).

Kolejny czynnik aktywizacji elbląskiego portu to żeglarstwo. Wymaga ono wydzielonego nabrzeża bądź osobnego basenu żeglarskiego wraz z zapleczem remontowym. Muszą być przygotowane stanowiska dla odwiedzających Elbląg jachtów krajowych i zagranicznych.

Ze względu na zmiany sposobu użytkowania i zainwestowania dawnych terenów portowych, teraźniejsze możliwości przestrzennego portu w mieście są znacznie ograniczone.

Liczące obecnie ponad 127 tys. mieszkańców stare miasto portowe Elbląg ma szansę i możliwości, by w przedstawionym powyżej zakresie nawiązać do swoich morskich tradycji.

Współcześnie główną funkcją portów i przystani Zalewu Wiślanego jest obsługa rybołówstwa. W trzech portach zlokalizowano przystanie żeglugi pasażerskiej. Są to Krynica Morska, Tolkmicko i Frombork. Wszystkie porty (w różnym stopniu) użytkowane są przez żeglarzy. Na przejściu granicznym

we Fromborku — jedynym na Zalewie, który obsługuje jachty — odprawiono w roku 1993 łącznie 60 jednostek żaglowych płynących z lub do Królewca. W roku 1994 w tym samym miejscu odprawiono 77 jednostek (32 polskie, 44 rosyjskie i 1 niemiecka).

Wykorzystanie portów do przeładunku towarów w ciągu ostatniego trzydziestolecia było sporadyczne — tylko na potrzeby przetwórstwa owocowo-warzywnego w Tolkmicku i przewozu opału do Krynicy Morskiej, a w ostatnich latach prawie zupełnie zanikło.

Na Mierzei Wiślanej znajdują się trzy niewielkie porty: Kąty Rybackie, Piaski i Krynica Morska. Pierwsze dwa to małe baseny rybackie. Port w Krynicy składa się z dwóch oddalonych od siebie o 300 m części — zachodniej (rybackiej) i wschodniej, wykorzystywanej przez żeglugę pasażerską i żeglarstwo.

Na południowo-wschodnim brzegu zalewu największym portem jest Tolkmicko. Basen portowy ma tu kształt zbliżony do prostokąta o długości 220 m i szerokości 60 m (z lokalnym poszerzeniem do 68 m). Jego południowa strona i część wschodniej zajmowane są przez rybołówstwo. Część nabrzeża zachodniego wykorzystywana jest przez żeglugę pasażerską. Do portu prowadzi bocznicą kolejowa, brakuje jednak miejsca na urządzenie większych placów składowych. Port ten był wykorzystywany do celów przeładunkowych sporadycznie. Równie rzadko zawijały tu jachty.

Oddalone o 30 minut jazdy środkami komunikacji lądowej od Elbląga, Tolkmicko spełnia warunki do lokalizacji letniej bazy żeglarskiej dla żeglarzy elbląskich.

Największym miastem położonym u ujścia Pregoi do zalewu Wiślanego jest Królewiec (406 tys. mieszkańców — 1993). Rozbudowę portu w Królewcu rozpoczęto w r. 1889 pracami nad pogłębieniem wejścia na morze przez kilkukilometrowy, ujściowy odcinek Pregoi oraz na 33 km odcinka przez Zalew Wiślany do Przesmyku Piławskiego między mierzeją a półwyspem Sambia. Nowy port oddano do użytku w r. 1924. Były to trzy baseny otwarte na Pregołę. W cztery lata później w celu ułatwienia manewrowania statkami w miejscu silnego łuku rzeki wykopano nowe, prostsze koryto. Tym korytem oraz kanałem wodnym prowadziły drogi nie tylko na otwarty Bałtyk, lecz także przez południowo-zachodnią część Zalewu Wiślanego do Elbląga, Gdańska i dalej na zachód.

Obecnie port zajmuje terytorium o powierzchni 162 ha, posiada ok. 4,5 km nabrzeży, 19 uniwersalnych stanowisk statkowych, w tym 3 do rozładunku zboża. Powierzchnia składowa wynosi około 200 tys. m<sup>2</sup>, a wyposażenie przeładunkowe stanowi 70 żurawi nabrzeżnych. Port jest dostępny dla statków o zanurzeniu do 8,5 m.

W ostatnich latach rozpoczęto w porcie budowę terminalu ro-ro o powierzchni 8 ha z nabrzeżem o długości około 300 m.

W I etapie terminal obsługuje tylko statki ro-ro. Do kwietnia 1995 r. istniało tu połączenie promowe Kilonia-Królewiec obsługiwane raz w tygodniu przez prom „Merkury”.

W II etapie przewiduje się przystosowanie terminalu do przeładunku w systemie lo-lo. Inwestycja ta wskazuje, że port Kaliningrad wprowadzając do eksploatacji terminal ro-ro może zwiększyć swoją konkurencyjność na południowym Bałtyku.

Główne ładunki w imporcie to zboża (1374 tys. — 1993), rudy żelaza (53 tys. ton), owoce cytrusowe, mięso mrożone, metale, a w eksporcie węgiel (762 tys.), drewno, celuloza i nawozy. Ładunki importowane napływają z portów Niemiec, Francji, Szwecji, Kuby, Belgii, Stanów Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii. W eksporcie ładunki kierowane są do Niemiec, Hiszpanii, Francji i Szwecji.

Obroty portu w Królewcie od roku 1991 wzrosły z 2,4 do 3,8 mln ton w roku 1993. Port ten, otwarty dla żeglugi przez cały rok, jest jednym z większych portów rybackich Europy.

Na wschodnim brzegu Cieśniny Piławskiej usytuowany jest liczący 28 tys. mieszkańców Bałtyjsk (Piława). Nie zamrażający port do lat dziewięćdziesiątych był główną bazą marynarki wojennej Rosji na Bałtyku. Niedawno powstała tu spółka „Rosbałflot”, która zamierza wybudować w Bałtyjsku nowy port handlowy obsługujący promy towarowo-pasażerskie. Planuje się częściowe wykorzystanie istniejącej bazy wojskowej dla serwisu promowego.

Przy Kanale Morskim w połowie drogi pomiędzy Bałtyjskiem a Królewcem znajduje się Swiętłyj. Jest to jedno z najmłodszych miast nad Zalewem Wiślanym. Liczba mieszkańców osiągnęła 21 tys. (1993). Port w Swiętym przyjmuje ruch pasażerski z Elbląga, obsługiwany przez rosyjskie wodoloty, a także statki pasażerskie (biała flota) przybywające z Gdańska. Znajduje się tu duża stocznia produkcyjna i remontowa. W pobliżu trwa budowa nabrzeży drugiej nowoczesnej części portu.

Przy kanale, lecz bliżej Królewca położone jest osiedle Wzmorze posiadające przystań dla statków morskich. Inne porty o mniejszym znaczeniu, obsługujące lokalne rybołówstwo, to Primorsk, Uszakowo i Mamonowo (Krasnoflotskoje).

Obwód kaliningradzki obejmuje obszar 15,1 tys. km<sup>2</sup>. Zamieszkuje go 910 tys. ludności. Poza połączeniem wodnym przez zalew Wiślany skomunikowany jest „europejską” linią kolejową z Elblągiem i Gdynią. Po stronie

rosyjskiej trwa odbudowa, po stronie polskiej prowadzi się prace projektowe nad odbudową odcinka autostrady łączącej Królewiec z Elblągiem.

W kwietniu 1995 roku rozpoczęto przygotowania do uruchomienia bezpośredniego połączenia lotniczego Gdańsk-Królewiec.

Rozwój komunikacji lądowej może stanowić poważną konkurencję dla przewozów drogą wodną. Droga ta wymaga pogłębienia toru wodnego do 3-4 m, a po stronie rosyjskiej ponownego jej wytyczenia. Niezbędna jest modernizacja infrastruktury technicznej portów (zwłaszcza nabrzeży i basenów), wprowadzenie nowego oznakowania nawigacyjnego umożliwiającego również żeglugę nocną. W roku 1994 w Tolkmicku zainstalowano specjalny radar nawigacyjny umożliwiający kontrolowanie ruchu żeglugowego na całym Zalewie.

System dróg wodnych obwodu kaliningradzkiego, Zalewu Wiślanego, województwa elbląskiego i gdańskiego tworzy potencjalnie dobre warunki do rozwoju różnych form żeglugi śródlądowej. Dotyczy to zarówno żeglugi towarowej, jak i pasażerskiej oraz sportowo-rekreacyjnej.

Komplementarność potencjałów gospodarczych województw położonych nad Zalewem i obwodem kaliningradzkim wskazuje na możliwe i celowe dalsze rozwijanie powiązań żeglugowych pomiędzy polskimi i rosyjskimi portami tego akwenu.

## Wnioski

I. Nawiązanie przygranicznej współpracy gospodarczej pomiędzy Polską a Rosją w strefie Zalewu Wiślanego generować może powstanie masy ładunkowej (produkty spożywcze, artykuły przemysłowe, materiały budowlane) niezbędnej do aktywizacji żeglugi śródlądowej, łączącej polskie i rosyjskie porty zalewowe. Trzeba jednak uwzględnić konkurencyjność transportu samochodowego i kolejowego. Transport samochodowych po uruchomieniu autostrady Królewiec-Elbląg może przejąć znaczą część obrotów przygranicznych.

II. Analiza potencjału gospodarczego województwa elbląskiego i Obwodu Kaliningradzkiego wskazuje na istnienie warunków do nawiązania szerszej współpracy w dziedzinie handlu i przemysłu, w tym elektromaszynowego i spożywczego pomiędzy tymi regionami. Występują także możliwości przygranicznej wymiany handlowej towarami konsumpcyjnymi i płodami rolnymi.

III. Szczególne położenie obwodu odizolowanego od terytorium Rosji, zerwanie więzi z sąsiednią Litwą spowodowało spadek produkcji we wszyst-

kich gałęziach. W latach dziewięćdziesiątych załamało się także rolnictwo i budownictwo. Ustanowienie w r. 1991 Wolnej Strefy Ekonomicznej „Jan-tar” nie uzyskało należytego odzwierciedlenia w sferze prawa niższego rzędu, w rezultacie czego wpływ powołania tej strefy na rozwój gospodarczy obwodu jest dotychczas mniejszy niż oczekiwano. Pomimo tego liczne zwolnienia kapitałowe i celne spowodowały napływ do okręgu zagranicznych inwestorów i kapitału. Z zarejestrowanych ponad 900 przedsiębiorstw z udziałem kapitału zagranicznego 416 to przedsiębiorstwa polskie. Największe kapitałowo inwestycje prowadzi w Królewcu Francja, za nią znajdują się Niemcy i Polska. Wartość obrotów handlowych Polski z obwodem kaliningradzkim wynosiła 50 mln dolarów. W latach 1992–1994 obroty handlowe pomiędzy Polską a obwodem kaliningradzkim wzrosły 5,5-krotnie. Stwarza to przesłanki dla intensywnego rozwijania połączeń komunikacyjnych i śródlądowych z tym obwodem.

IV. Porozumienie pomiędzy Rządami Polski i Rosji z dnia 22 maja 1992 r. w sprawie współpracy województw północno-wschodnich i obwodu kaliningradzkiego (art. 8) stwarza możliwości rozszerzenia przewozów morskich i śródlądowych między portami polskimi a portami Obwodu Kaliningradzkiego w Rosji.

V. Podstawowy warunek aktywizacji wykorzystania żeglugowego dróg wodnych Zalewu Wiślanego i ich portów to zapewnienie trwałych głębokości na torach wodnych oraz w wejściach do portów i przystani. Modernizacji wymaga też pozostała infrastruktura techniczna portów zalewowych, a zwłaszcza budowle hydrotechniczne (nabrzeża, baseny itp.).

VI. Dla strony polskiej niezbędne jest też umiędzynarodowienie Zalewu Wiślanego przez otwarcie Cieśniny Piławskiej dla jednostek obcych bander płynących do Elbląga. Bezskuteczne, a trwające prawie pół wieku, starania doprowadziły do tego, że coraz bardziej realny staje się projekt przekopania Mierzei Wiślanej w pobliżu miejscowości Skowronki.

VII. Rozwój międzynarodowej żeglugi jachtowej wymaga modernizacji i rozbudowy zalewowych portów jachtowych.

VIII. Aktywizacja żeglugi i rozwój portów powinny przebiegać w taki sposób, by nie degradować środowiska na Zalewie Wiślanym — akwenie o unikatowych w skali europejskiej walorach środowiska.

## Literatura

Fiodorow G.M., *Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego obwodu kaliningradzkiego w nowych warunkach geopolitycznych* [w:] Sylwestrak A. (red.), *Ustrój prawny obwodu kaliningradzkiego*, Uniwersytet Gdański, Gdańsk 1994.

- Luks K., Tubielewicz A., *Wykorzystanie akwenu Zalewu Wiślanego dla międzynarodowej morskiej i śródlądowej żeglugi towarowej, turystycznej i sportowej*, Instytut Morski, Gdańsk 1990.
- Łazarienko N.N., Majewski A., *Hydrometeorologiczny ustrój Zalewu Wiślanego*, Wyd. Komunikacji i Łączności, Warszawa 1975.
- Müller-Hermann E. (red.), *Königsberg/Kaliningrad unter europäischen Perspektiven*, Verlag H.M. Hauschild GmbH, Bremen 1994.
- Palmowski T., *Polskie porty i przystanie Zalewu Wiślanego*, „Nautologia” 1993, nr 3.
- Stasiak A., Komornicki T., *Problemy współpracy przygranicznej pomiędzy Polską i Obwodem Kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej*, IGiPZ PAN, Warszawa 1994.
- Waldziński D., Żurawski W., *Z doświadczeń współpracy w zakresie reaktywowania portu w Elblągu i aktywizacji gospodarczej Zalewu Wiślanego [w:] Państwo i samorządy terytorialne w polityce morskiej*, Stowarzyszenie „Civitas Christiana”, Ośrodek Myśli Morskiej, Szczecin 1995.

## Activation of the Vistula Bay in the Prospect of Cooperation with the Królewiec Region

### Summary

The Vistula Bay is a longitudinal shallow lagoon separated from the Gdańsk Bay by the Vistula Spit. It is cut by the border between Poland and Russia. On the Polish side there are 12 small harbours and ports, while on the Russian side there are 7. In the port of Elbląg 90.6 tons of cargo were reloaded in 1994.

An analysis of the economic potential of the Elbląg area and the Kaliningrad region points at the existing conditions for broader cooperation between these two regions. Frontier cooperation in the area of the Vistula Bay can give rise to the creation of such cargo mass which will activate inland navigation joining Polish and Russian ports. However, one should consider the competitive character of car and railway transport. When the motorway between Królewiec and Elbląg is opened the car transport can take over a considerable part of frontier turnover.

The most important thing which will activate the use of river ways of all the Vistula Bay and its ports is to secure constant depths on the water routes and at the entrance to the harbours and ports. The rest of the technological infrastructure of the ports must be modernized too.

The Polish side must also open the Vistula Bay for international shipment through the opening of the Piława Straits for foreign units sailing to Elbląg.

Activation of navigation cannot damage the environment on the Vistula Bay, which is a reservoir of unique environmental valours in Europe.





JAN WENDT  
Uniwersytet Gdański  
Gdańsk

## ZMIANY W PRZEŁADUNKU TOWARÓW TRANZYTOWYCH W POLSKICH PORTACH MORSKICH W LATACH 1980–1994

Tranzyt przez porty zajmuje drugie miejsce, po tranzycie kolejowym, w przewozie ładunków tranzytowych przez terytorium Polski. W latach 1980–1994 nastąpiły znaczące zmiany w wielkości i strukturze przeładunku towarów tranzytowych w polskich portach morskich. Można przedstawić je w dwóch okresach — do i po r. 1989. W latach 1980–1986 udział ładunków tranzytowych, przechodzący przez porty, wykazywał tendencję do wzrostu — z 20% do 30% w r. 1984 i do 52% w r. 1989.

Największe obroty tranzytowe oraz ich najszybszy wzrost cechuje port w Szczecinie. Wprawdzie oddany przez rosyjskie władze okupacyjne najpóźniej ze wszystkich, jako pierwszy przekroczył 1 mln ton ładunków tranzytowych w r. 1954. W roku 1960 obroty tranzytowe w Szczecinie ustabilizowały się, oscylując wokół poziomu 3 mln ton. Port gdyński po osiągnięciu w r. 1963 1069 tys. ton utrzymał przeładunki na tym poziomie do r. 1973, po czym nastąpił spadek obrotów o 0,2 mln ton. Poziom ten, z wyjątkiem r. 1980, utrzymywał się do r. 1983, gdy obroty tranzytowe zaczęły wzrastać. W latach 1984 i 1985 osiągnęły poziom z r. 1973.

Najmniejsze obroty tranzytowe w omawianym okresie charakteryzują port gdański. Od roku 1947 do roku 1976 wynosiły one średnio 400–600 tys. ton. Od roku 1977 gwałtownie wzrosły (dzięki tranzytowi ropy naftowej dla NRD), osiągając w r. 1980 — 1626 tys. ton. Kryzys społeczno-gospodarczy i wprowadzenie stanu wojennego w PRL spowodowały spadek obrotów do 448,8 tys. ton. Dodatkowym czynnikiem ujemnie wpływającym na tranzyt przez Gdańsk i Gdynię była zmiana taryf PKP w r. 1981, która preferowała od tej pory port w Szczecinie.

Tab. 1. Obroty tranzytowe polskich portów morskich w tys. ton

Rok	Ogółem	Gdańsk	Gdynia	Szczecin + Świnoujście
1946	153	80	73	-
1947	818	405	376	37
1948	1135	491	396	248
1949	1266	337	483	446
1950	1584	416	530	638
1951	1463	389	534	540
1952	1502	265	523	713
1953	1779	396	518	865
1954	2596	666	686	1244
1955	2640	619	743	1278
1956	2487	686	747	1054
1957	2558	526	513	1519
1958	2629	378	465	1786
1959	3217	447	504	2266
1960	4156	465	639	3052
1961	4262	650	585	3027
1962	4455	619	802	3034
1963	4310	625	1069	2616
1964	5231	733	1433	3065
1965	4467	389	865	3213
1966	4457	514	1036	2907
1967	4490	663	1011	2816
1968	4345	578	1203	2564
1969	4356	758	1171	2427
1970	4687	549	1074	3064
1971	4797	640	1222	2935
1972	4453	460	858	3149
1973	4118	540	766	2812
1974	4390	619	780	2991
1975	4037	610	849	2578
1976	4096	935	850	2311
1977	4751	1731	834	2186
1978	4852	1675	924	2253
1979	4889	1477	969	2443
1980	5113	1626	1010	2477
1981	4786	546	850	3390
1982	3960	501	745	2714
1983	6491	2615	896	2980
1984	7735	3127	1105	3503
1985	5324	1269	1092	2963
1986	7147	2162	1298	3687
1987	8411	3270	1303	3838
1988	8944	4210	1154	3580
1989	6124	1858	901	3365
1990	5009	1149	810	3050
1991	2536	110	227	2199
1992	3692	112	195	3385

Źródło: Gospodarka Morska, Przegląd Statystyczny za kolejne lata; Rocznik Statystyczny GUS za odpowiednie lata.

Rozpatrując ogólnie tranzyt przez porty, można wyróżnić kilka okresów. Od roku 1946 do roku 1959, gdy wielkość przeładunku wykazuje stałą tendencję do wzrostu od 153 tys. ton do 3229 tys. ton. Drugi okres to lata 1960–1979. Następuje wtedy stabilizacja tranzytu na poziomie 4,0–4,5 mln ton. Trzeci okres od roku 1980 do roku 1988 — występuje wówczas tendencja do wzrostu obrotów, przerwana wprowadzeniem stanu wojennego oraz kryzysem gospodarczym w krajach socjalistycznych. Regres gospodarczy w CSRS i WRL zmusił handel zagraniczny tych państw do wyboru mniej korzystnego pod względem „pewności tranzytowej”, ale tańszego, ponieważ rozliczanego w rublach transferowych tranzytu przez Polskę. Na wzrost tranzytu w latach 1983–1988 istotny wpływ wywarł eksport rosyjskiej ropy naftowej, przesyłanej rurociągiem przez Płock do Portu Północnego w Gdańsku.<sup>1</sup> Na wzrost przeładunku w portach wpłynęło również zwiększenie tranzytu austriackiego z 66 tys. ton w r. 1980 do 811 tys. ton w r. 1985.

Tab. 2. Przeładunek tranzytu według państw tranzytujących w tys. ton

Państwo	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Ogółem	4852	1889	5113	4786	3960	6493	7746	5340	7160	8411	8944
Austria	60	72	66	590	681	793	981	811	793	1013	872
CSRS	2428	2369	2577	2416	2463	2425	2634	2324	2655	2719	2805
NRD	1597	1614	1611	858	118	187	113	208	496	400	306
Węgry	504	554	595	617	444	619	850	897	992	1062	866
ZSRR	5	9	9	9	2	2161	2652	804	1681	2713	3499
Inne	258	271	256	296	252	308	516	296	543	504	113

Źródło: Gospodarka Morska. Przegląd Statystyczny 1982, 1983, 1987, 1989, 1991.

Dane zawarte w tabeli 2 prezentują wielkość obrotów tranzytowych w czterech, a od r. 1983 w pięciu państwach o największym przeładunku w portach polskich. Wśród pozostałych krajów największe znaczenie tranzytowe mają dla Polski Jugosławia, Bułgaria i Rumunia, których obroty tranzytowe kształtują się na poziomie 100 tys. ton.<sup>2</sup> Od roku 1983 wzrósł tranzyt do państw Europy Zachodniej.

Wśród polskich partnerów tranzytowych na pierwszym miejscu znajduje się Czechosłowacja. Na drugim miejscu w latach 1978–1981 plasuje się NRD, dzięki rozpoczętemu w r. 1975 przeładunkowi ropy naftowej w Porcie

<sup>1</sup> Transport ropy naftowej w eksporcie ZSRR w tys. ton: 1983 — 2161; 1984 — 2652; 1985 — 804; 1986 — 1681; 1987 — 2713 — 1988 — 3498. Gospodarka Morska. Przegląd Statystyczny 1985, 1986, 1987, 1988, 1989.

<sup>2</sup> L. Kuźma, T. Szczepaniak, J. Tarnowski, *Tranzyt w międzynarodowej wymianie towarowej*, Warszawa 1988.

Północnym.<sup>3</sup> W roku 1982 na drugie miejsce wysuwa się Austria dzięki importowi szwedzkiej rudy żelaza dla koncernu „Voest Alpine” w Linzu, przechodzącemu przez Szczecin.<sup>4</sup> Od roku 1983 eksport ropy naftowej daje drugą pozycję Związkowi Radzieckiemu, który utrzymuje ją do r. 1988.

W tranzycie czechosłowackim dominującą rolę w strukturze towarowej odgrywa drobnica, stanowiąc około 40% całości przewozów, następnie rudy, węgiel i koks oraz inne towary masowe. W strukturze kierunkowej przeważa import, stanowiąc około 60% ogólnej masy towarowej.<sup>5</sup> W obrotach tranzytowych NRD do r. 1980 główną rolę odgrywał import ropy naftowej przez Gdańsk, Płock, do Schwedt i Leuny. Kolejną pod względem wielkości grupą towarów była drobnica.<sup>6</sup> W związku z modernizacją i rozbudową portu w Rostocku, tranzyt NRD przez porty polskie wykazuje stałą tendencję spadkową, dopiero w latach 1985 i 1986 obroty tranzytowe NRD wzrosły do 500 tys. ton. Ze względu na położenie geograficzne i powiązania handlowe głównymi portami dla Austrii są Hamburg, Triest i Rijeka. Współzawodnicząc o ładunki austriackie z Hamburgiem, przez stosowanie preferencyjnych spedycyjnych i przeładunkowych taryf oraz ze względu na specyfikę ładunku — rudę szwedzką, Polska uzyskała w Austrii stałego partnera tranzytowego w latach osiemdziesiątych. W pierwszej połowie lat osiemdziesiątych import austriacki przez Szczecin—Świnoujście osiągnął poziom 700 tys. ton, aby później spaść do połowy tej wielkości.

W obrotach tranzytowych Węgier główną rolę, tak jak i w wypadku Austrii, odgrywa port w Hamburgu. Jednak tranzyt węgierski ze względu na powiązania gospodarcze, wynikające z przynależności do RWPG, jest stabilny z lekko zwiększającą tendencją, przez polskie porty, i kształtuje się na poziomie 600–800 tys. ton. W strukturze towarowej przeważa drobnica oraz ładunki masowe z dużym udziałem fosforytów z Aryki Północnej.<sup>7</sup>

Bułgaria, Jugosławia, Rumunia i ZSRR mają stosunkowo niewielki<sup>8</sup> udział w tranzycie przez polskie porty. Głównym ładunkiem tranzytowym pozostaje ropa naftowa. W strukturze towarowej przeważa drobnica, rudy oraz inne ładunki masowe. Niewielką rolę odgrywają również przeładunki drewna i innych towarów masowych. Główną rolę w tranzycie tych państw

<sup>3</sup> Transport ropy naftowej przez Port Północny wynosił w kolejnych latach: 1976 — 478, 1977 — 1266, 1978 — 1024, 1979 — 973, 1980 — 1005, 1981 — 55. Dane w tys. ton według: *Gospodarka Morska. Przegląd Statystyczny* 1979, 1981, 1985.

<sup>4</sup> J. Wronka, *Analiza i ocena przewozu ładunków tranzytowych koleją w latach 1974–1984*, „Problemy Ekonomiki Transportu” 1984, nr 4, s. 67.

<sup>5</sup> Kuźma, Szczepaniak, Tarnowski, *op. cit.*, s. 208–209.

<sup>6</sup> *Ibid.*, s. 214–215.

<sup>7</sup> *Ibid.*, s. 212–213.

<sup>8</sup> Pomijając ropę naftową z ZSRR.

odgrywają port szczeciński dla Bułgarii, gdyński i szczeciński dla Rumunii oraz gdański dla tranzytu Jugosławii.<sup>9</sup>

Strukturę towarową ładunków tranzytowych przechodzących przez polskie porty morskie prezentuje tabela 3.

Tab. 3. Struktura ładunków tranzytowych w polskich portach morskich w tys. ton

Rok	Razem	Węgiel	Rudy	Zboże	Drewno	Paliwa	Masowe	Drobnica
1980	5113	349	826	101	206	1005	604	2022
1981	4786	157	1638	112	242	55	561	2022
1982	3960	153	1318	12	140	–	593	1750
1983	6493	211	1370	–	204	2161	592	1955
1984	7746	313	1569	–	232	2652	663	2318
1985	5340	214	1227	6	251	804	527	2311
1986	7160	108	1572	11	203	1681	999	2586
1987	8425	5	1711	48	218	2713	1009	2781
1988	8960	30	1686	24	210	3498	923	2589

Źródło: Gospodarka Morska. Przegląd Statystyczny 1982, 1983, 1985, 1987, 1989.

Dane zawarte w tabeli 3 wskazują na wzrastającą zwłaszcza w ostatnich latach rolę drobnicy w przeładunkach tranzytowych. Zanikł prawie zupełnie tranzyt zboża, przeładunki węgla i koks wykazują tendencję zniżkową. Na stałym poziomie utrzymują się przeładunki drewna (około 200 tys. ton rocznie). Również import rud przez porty utrzymuje się na stałym poziomie około 1500 tys. ton. Największą zmienność wykazuje tranzyt ropy naftowej w imporcie NRD do r. 1981 (55 tys. ton) i eksporcie ZSRR od r. 1983 (2161 tys. ton).

W efekcie wydarzeń politycznych lat 1989–1991 i zmiany położenia geopolitycznego państw Europy Środkowej, zaszły daleko idące przeobrażenia w gospodarce i przewozach tranzytowych w tym regionie. W ostatnich z prezentowanych okresów (1989–1993) nastąpiło wiele zmian w strukturze kierunkowej, towarowej oraz w wielkości obrotów tranzytowych w portach polskich. Ponieważ czas, w którym owe zmiany miały miejsce wydaje się zbyt krótki dla rozwoju na znaczącą skalę powiązań komunikacyjnych (infrastruktury transportowej oraz przeładunkowej w portach), należy stwierdzić, iż przemiany w wielkości i strukturze towarów tranzytowych przeładowywanych w portach wynikają głównie z kryzysu gospodarczego w państwach leżących na zapleczu portów polskich oraz z prowadzenia nieskutecznej polityki transportowej i tranzytowej przez Polskę.

Dane statystyczne pokazują załamanie się obrotów w latach 1990–1992, przy czym, w wypadku tranzytu kolejowego i przez porty, wielkość przewo-

<sup>9</sup> Kuźma, Szczepaniak, Tarnowski, *op. cit.*, s. 216–217.

zów spadła do odpowiednio 38% i 28% (w r. 1991 w porównaniu z r. 1988), w wypadku zaś transportu wodnego śródlądowego obrotu tranzytowe spadły z 230 tys. ton w r. 1988 do 2 tys. ton w r. 1990 i następnie uległy zanikowi. Na spadek przewozów kolejowych (największy w r. 1991 — 45% w porównaniu do roku poprzedniego) najsilniej wpłynęły: załamanie się gospodarki w byłym ZSRR, zmiana waluty tranzytowej w systemie MTT i wzrost międzynarodowych przewozów samochodowych.<sup>10</sup> Oprócz tego na wielkość obrotów negatywnie oddziaływało oferowanie konkurencyjnych stawek przez porty niemieckie oraz brak prawnych regulacji pomiędzy PKP a kolejami czesko-słowackimi odnośnie do tranzytu północ-południe.<sup>11</sup> Wpłynęło to również na zmniejszenie wielkości przeładunku towarów tranzytowych w polskich portach morskich, a zwłaszcza w Szczecinie i Świnoujściu (por. tab. 4).

W roku 1989 przeładowano 6147 tys. ton w tranzyście przez porty polskie, to jest o 31% mniej niż rok wcześniej. Znaczący spadek nastąpił w przeładunku ropy naftowej w eksporcie z ZSRR przez Port Północny — o 62%. Tendencja spadkowa utrzymuje się aż do r. 1991, w którym obroty wynosiły jedynie 2540 tys. ton. Udział obrotów tranzytowych w przeładunkach portów spadł do 6,2%. Tak niskie obroty tranzytowe ostatni raz miały miejsce w r. 1957. Największy spadek obrotów nastąpił w porcie gdańskim — 121 tys. ton w porównaniu do 1149 tys. ton w r. 1990. Równie duży, aczkolwiek procentowo mniejszy spadek, nastąpił w przeładunkach w Gdyni — o 72% i Szczecinie — o 28% w analogicznym okresie. Od roku 1990 wyraźnie widoczny jest wpływ kryzysu gospodarczego w krajach zaplecza tranzytowego na eksport tych państw, a od r. 1991 problemy gospodarcze oddziałują na zmniejszenie importu krajów Europy Środkowej.

Na spadku przeładunków zaciążyło przede wszystkim zmniejszenie ładunków rudy — o 55%, innych ładunków masowych — o 64% i drobnicy — o 27%. Przez port gdański zaprzestano tranzytu rosyjskiej ropy naftowej oraz importu surowców nawozowych dla byłego ZSRR. Z ładunków tranzytowych pozostało w porcie 110 tys. ton drobnicy i 11 tys. ton drewna. Tranzyt węgierski z 432 tys. ton w r. 1988 spadł do 68 tys. ton w r. 1991 i do 5 tys. ton w roku następnym (por. tab. 5). Najmniejszy spadek tranzytu zanotowano w porcie Szczecin-Świnoujście, w którym przeładowano w r. 1991 — 2199 tys. ton, co stanowiło 86,6% całości obrotów tranzyto-

<sup>10</sup> R. Stawrowski, *Transport europejski w 1991*, „Przegląd Komunikacyjny” 1992, nr 4, s. 4.

<sup>11</sup> 25-26.01.1995 w Strbe w Wysokich Tatrach na konferencji polsko-słowackiej nastąpiło sprecyzowanie wzajemnych interesów oraz określenie wspólnych inwestycji. Informacja za: A. Niewiadomski, *Koleją szybciej*, „Rzeczpospolita” 7.02.1995.

Tab. 4. Przeładunek towarów tranzytowych w morskich portach handlowych w latach 1988–1993 w tys. ton

Rok	Ogółem	Gdańsk	Gdynia	Szczecin + Świnoujście
<b>Ogółem</b>				
1988	8960 <sup>a</sup>	4210	1154	3580
1989	6147 <sup>b</sup>	1585	901	3365
1990	5022	1149	810	3050
1991	2540 <sup>c</sup>	121	227	2199
1992	3692	112	195	3385
1993	5890	522	692	4675
<b>Przywóz</b>				
1988	3284	383	401	2500
1989	2901	297	237	2367
1990	2530	378	194	1957
1991	1262	60	66	1136
1992	1636	33	64	1539
1993	1502	50	196	1256
<b>Wywóz</b>				
1988	5676 <sup>a</sup>	3828	753	1080
1989	3246 <sup>b</sup>	1561	664	998
1990	2492	771	515	1093
1991	1278 <sup>c</sup>	51	161	1962
1992	2056	79	131	1846
1993	4388	472	497	3418

<sup>a</sup> w tym 16 tys. ton w Kołobrzegu

<sup>b</sup> w tym 3 tys. ton w Kołobrzegu

<sup>c</sup> w tym 23 tys. ton w Kołobrzegu

Źródło: Gospodarka Morska. Przegląd Statystyczny 1991, Gdańsk 1991, tab. 14; Gospodarka Morska. Przegląd Statystyczny 1993, s. 92; G.M P.S. 1994, Gdańsk 1994, s. 99; J. Drzemczewski, *Polskie porty morskie w 1992 i 1993*, „Budownictwo Okrętowe i Gospodarka Morska” 1994, nr 4, s. 6–11.

wych przez porty.<sup>12</sup> Uległa również zmianie struktura kierunkowa towarów tranzytowych przeładowywanych w portach.

W roku 1988 na pierwszym miejscu pod względem wielkości ładunków znajdował się ZSRR z 3,5 mln ton obrotów przechodzących przez port w Gdańsku. Drugą pozycję zajmował tranzyt z CSRS — 2,8 mln ton, a kolejne ładunki z Węgier — 882 tys. ton i Austrii — 837 tys. ton. Już w następnym roku Czechosłowacja wyprzedziła ZSRR, natomiast tranzyt z Węgier pozostał na trzecim miejscu po spadku obrotów tranzytowych Austrii do wielkości 510 tys. ton. W kolejnych latach nastąpiły jeszcze dalej idące zmiany. W roku 1991 pierwsze miejsce zajmowały ładunki tranzytu czesko-

<sup>12</sup> B. Łuczak, *Polskie porty morskie w 1991 roku*, „Budownictwo Okrętowe i Gospodarka Morska” 1992, nr 6, s. 35.

Tab. 5. Przeladunki towarów tranzytowych w morskich portach handlowych głównych partnerów tranzytowych Polski w latach 1988–1993 w tys. ton

Państwo	Rok	Ogółem	Gdańsk	Gdynia	Szczecin – Świnoujście
Austria	1988	837	32	1	841
	1989	510	38	–	472
	1990	211	–	0	211
	1991	243	26	–	217
	1992	–	–	13	16
	1993	12	–	12	–
CSRS	1988	2806	386	616	1804
	1989	2844	337	449	2058
Czechy i Słowacja	1990	2232	203	427	1605
	1991	908	51	104	753
	1992	1516	32	86	1398
	1993	3049	95	176	2278
NRD	1988	306	36	30	240
	1989	264	3	1	260
Niemcy	1990	190	120	1	69
	1991	722	–	–	722
	1992	915	–	–	915
	1993	838	4	0	834
Węgry	1988	882	206	432	229
	1989	783	116	395	249
	1990	712	173	331	208
	1991	154	16	68	70
	1992	–	–	5	11
	1993	–	–	6	–
ZSRR	1988	3499	3498	–	1
	1989	1341	1334	–	7
Rosja – WNP	1990	591	591	–	–
	1991	4	1	–	3
	1992	–	–	60	4
	1993	–	338	228	–

Źródło: Gospodarka Morska. Przegląd Statystyczny 1991, 1993, 1994; Drzemczewski, *op. cit.*, s. 6–7.

-słowackiego przechodzące w 83% przez porty Szczecina i Świnoujścia, na drugim znajdował się tranzyt niemiecki — 722 tys. ton — przechodzący w całości przez Szczecin. Kolejną pozycję zajmował tranzyt austriacki kierowany w 89% również przez porty Szczecina i Świnoujścia. ZSRR (WNP) zajął ostatnie miejsce z 4 tys. ton. Interesujący wydaje się gwałtowny wzrost tranzytu niemieckiego w latach 1988–1993 z 306 tys. ton do ponad 1 mln ton przeladunków w samym tylko porcie szczecińskim, co można tłumaczyć wzrostem roli i znaczenia portów Szczecina i Świnoujścia dla wschodnich lan-



dów niemieckich i Berlina. Od roku 1988 utrzymuje się tendencja spadkowa w przeładunku tranzytu austriackiego w porcie szczecińskim. Po załamaniu w r. 1991 wzrósł obrót ładunków czesko-słowackich, sięgając w r. 1992 — 1516 tys. ton. Wyraźny spadek cechuje przeładunek tranzytu węgierskiego, którego wielkość zmalała z 882 tys. ton w r. 1988 do 154 tys. ton w r. 1991 i nadal spada. Zdecydowanie mniejsze znaczenie ma tranzyt z Bułgarii, Rumunii i Jugosławii (lub jej sukcesorów), który jest przeładowywany głównie w Szczecinie. Jego wielkość wyniosła w r. 1991 — 20 tys. ton — obroty Bułgarii; 21 tys. ton — obroty Rumunii; 4 tys. ton w tranzycie dla Jugosławii. Po roku 1991 pojawił się determinowany czynnikami geopolitycznymi tranzyt Ukrainy i Białorusi. Na skutek uzyskania niepodległości kraje te stanęły przed problemem powiązań transportowych z zagranicą — szczególnie istotnym dla Białorusi. Wagę zagadnienia dla tego kraju, jak i dla połączenia szlakiem transportowym Ukrainy z portami Morza Bałtyckiego podkreśla fakt otwarcia przez te państwa placówek konsularnych w Gdańsku, co wydaje się motywowane nie tylko istnieniem mniejszości narodowych w tym regionie, ale także potrzebą zapewnienia obsługi przyszłym kontaktom gospodarczym tych państw. W portach Zatoki Gdańskiej przeładowano w roku 1993 43 tys. ton tranzytu ukraińskiego oraz 68 tys. ton białoruskiego.<sup>13</sup>

Brak spójnej polityki transportowej w dziedzinie tranzytu jest również widoczny w żegludze śródlądowej, w której nastąpił zanik przewozów na drodze wodnej Odry. Restrukturyzacji przedsiębiorstw zajmujących się transportem wodnym na Odrze, oprócz podziału na nowe jednostki, nie towarzyszyły żadne znaczące inwestycje, co jest wynikiem nie tylko słabości ekonomicznej Polski, ale także braku jasno sprecyzowanych celów i priorytetów w rozwoju szlaków wodnych w kraju. Przy skrajnie różnych opiniach specjalistów na temat możliwości wykorzystania żeglugi śródlądowej w Polsce i nie sprecyzowanych kompetencjach poszczególnych przedsiębiorstw zajmujących się tym rodzajem transportu nastąpił znaczący spadek przewozów na Odrze, w tym całkowity zanik tranzytu.<sup>14</sup> W wypadku tranzytu czeskiego i słowackiego zanik przewozów nastąpił wskutek braku porozumienia pomiędzy stroną polską a jej zagranicznymi partnerami, co spowodowało przeniesienie części ładunków czecho-słowackich, pomimo wyższych stawek, na drogę wodną Łaby i do konkurencyjnego dla kompleksu Szczecin-Świnoujście portu w Hamburgu.<sup>15</sup> Kryzys gospodarczy w Euro-

<sup>13</sup> Drzemczewski, *op. cit.*, s. 10.

<sup>14</sup> M. Miłkowski, *Kryzys polskiej żeglugi śródlądowej — próba analizy*, „Przegląd Komunikacyjny” 1993, nr 1-2, s. 3.

<sup>15</sup> A. Sitek, *Uciekający tranzyt*, „Budownictwo Okrętowe i Gospodarka Morska” 1993, nr 5-6, s. 40.

pie Środkowej doprowadził nie tylko do ograniczenia tranzytu, ale także do zwiększenia konkurencji pomiędzy krajami tranzytowymi w akwizycji ładunków, konkurencji, którą Polska z jej słabą infrastrukturą transportową w wyraźny sposób przegrywa. Również zmiana położenia geopolitycznego wyraźnie wpłynęła na wielkość i strukturę kierunkową towarów tranzytowych przeładowywanych w portach polskich. Powyższe negatywne procesy wynikające z braku wyznaczenia w sposób jednoznaczny celów i instrumentów polityki tranzytowej. Widoczny jest także brak jednego podmiotu prowadzącego całość polityki tranzytowej w sposób ciągły i konsekwentny<sup>16</sup>, co przy bezwładzie biurokratycznej administracji właściwych resortów doprowadza do kryzysu w przewozach tranzytowych przez terytorium Polski. Aby utrzymać tendencje powolnego wzrostu, widoczną od r. 1992 należy jak najszybciej sprecyzować polską politykę transportową, jej główne cele i priorytety oraz wskazać konieczne inwestycje w infrastrukturze transportowej i przystąpić do ich realizacji.<sup>17</sup> W ramach polityki transportowej państwa, prowadzonej w połączeniu z polityką zagraniczną, powinny być przeprowadzone odpowiednie działania zmierzające do utrzymania roli Polski w przewozach tranzytowych w Europie Środkowej.<sup>18</sup>

## Changes in Trans-Shipment of Transit Goods in Polish Sea Ports in the Years 1980–1994

### Summary

The political changes in Central Europe are accompanied by far-reaching changes in the economy of particular countries. In practice, one observes transformation of the whole economic system and an attempt to change the "economy of shortages" into the system more or less close to the capitalistic one.

The analyzed period of 15 years (1980–1994) witnessed a number of changes in the structure of the directions, goods and size of transit turnover in Poland. Since the time in which changes have taken place is too short for a large-scale development of communication connections (roads, railway, inland water roads, motorways), the discussed changes should follow from the economic and political reasons. The main factors affecting the changes in directing the transit cargoes include a new geopolitical situation of Poland — disintegration of the Council for Mutual European Aid and liquidation of the Warsaw Pact, association between Poland and the European Communities, disintegration of the

<sup>16</sup> Wronka, *op. cit.*, s. 6.

<sup>17</sup> „Przegląd Komunikacyjny” w numerach 11 i 12 z r. 1994 prezentuje syntezę *Polityka transportowa*, dokument opracowany pod red. J. Burnewicza, w którym przedstawiono założenia polityki transportowej państwa.

<sup>18</sup> Por. Wronka, *op. cit.*, s. 5–8.

Soviet Union together with far reaching effects such as changes in the configuration of safety systems in Europe and the appearance of new states.

Many changes have taken place in the courses of transit cargoes through Poland which is connected with a changed geopolitical situation of Poland, whose main advantage is the geographical situation, and with a fast speed of political processes in Europe as well as with the economic crisis at the end of the 1980's.

The statistical data point at the collapse of transit turnover of cargoes passing through the sea ports, where the decrease was about 28% in 1991 as compared to 1988. In 1992 the first place in transit turnover is taken by the Czech Republic and Slovakia with trans-shipment mainly in the Szczecin port, where the value of reloaded goods is totally 1,481,000 tons. Thanks to active cooperation of the eastern German lands in the transshipment of the Polish ports, the second place is occupied by the German transit — 915,000 tons. The following places are taken by Austria, Hungary and Russia. Much smaller importance is ascribed to the transit from Bulgaria, Romania and Yugoslavia (or its successors), which was reloaded mainly in Szczecin in the values of 20,000 tons (Bulgaria), 21,000 tons (Romania) and 4,000 tons (Yugoslavia) in 1991. The geopolitical factors determine the transit of the Ukraine and Bielorrussia. When these countries achieved independence, a problem of sea connections appeared, which is especially important for Bielorrussia. The significance of this issue for that country as well as for the northern transport corridor of the Ukraine is emphasized by the fact that those states opened their consulates in Gdańsk, which seems to be motivated not so much by the existence of national minorities in that region but by the need for the service of the future economic contacts of those countries.

A considerable decrease of transport in the export with the Soviet Union was observed and the increase was seen only in 1993. Transshipment of transit goods from Hungary and Austria decreased in a drastic way. On the turn of 1989 and 1990 the German turnover got much smaller. Since 1992 the volume of the reloaded goods have been increased, especially in the port of Szczecin. At the same time, one observes competition of the German ports — Hamburg, Bremen and Lubeka, which can result in considerable drop in the share of the Polish ports in transit transshipment in Central Europe.



MARCIN SCHIELE  
Uniwersytet Łódzki  
Łódź

## ZMIANY SIECI TRANSPORTU LĄDOWEGO W REGIONIE POLSKI ŚRODKOWEJ W PIERWSZEJ POŁOWIE LAT DZIEWIĘCDZIESIĄTYCH

Zmiana ustroju gospodarczego Polski z nakazowo-rozdzielczego na wolnorynkowy spowodowała gruntowne przemiany w strukturze przestrzennej, gospodarczej i ludnościowej naszego kraju. Powyższe stwierdzenie odnosi się także do przemian, jakim podlega system transportowy całego państwa oraz poszczególnych regionów. Dotyczy to także regionu Polski Środkowej zdefiniowanego jako obszar ciągnący do aglomeracji łódzkiej, obejmujący swym zasięgiem 8 województw, a mianowicie: łódzkie, piotrkowskie, sieradzkie, kaliskie, konińskie, włocławskie, płockie i skierniewickie. Tak określony region stanowi studialny obszar badań geografów łódzkiego ośrodka akademickiego.

Istniejącą na początku lat dziewięćdziesiątych sieć dróg kolejowych i kołowych można w prosty sposób scharakteryzować i porównać ze sobą na podstawie analizy wartości współczynnika bezwzględnego wydłużenia dróg łączących miasta wojewódzkie omawianego regionu. Współczynnik bezwzględnego wydłużenia dróg jest stosunkiem rzeczywistej długości drogi pomiędzy dwoma węzłami do odległości pomiędzy tymi węzłami mierzonej w linii prostej. Im bliższy jedności jest ten iloraz, tym korzystniej powiązane są ze sobą oba węzły (mniejsza długość drogi i tym samym mniejszy czas przejazdu). Na podstawie teoretycznej literatury z zakresu geografii transportu trudno jednoznacznie sprecyzować górną, dopuszczalną granicę tego współczynnika, jednakże wydaje się, że gdy przekracza on wartość 2,0 to drogę pomiędzy krańcowymi węzłami (miejscowościami) uznać należy za połączenie obciążone zbyt dużym „oporem” przestrzeni, czasu i kosztów.

W Polsce Środkowej można zaobserwować znaczne dysproporcje pomiędzy kolejowym a kołowym zagospodarowaniem drogowym. Dla połowy połączeń kolejowych pomiędzy stolicami województw wartość współczynnika

Tab. 1. Współczynniki bezwzględnego wydłużenia dróg kolejowych i kołowych dla miast wojewódzkich regionu Polski Środkowej

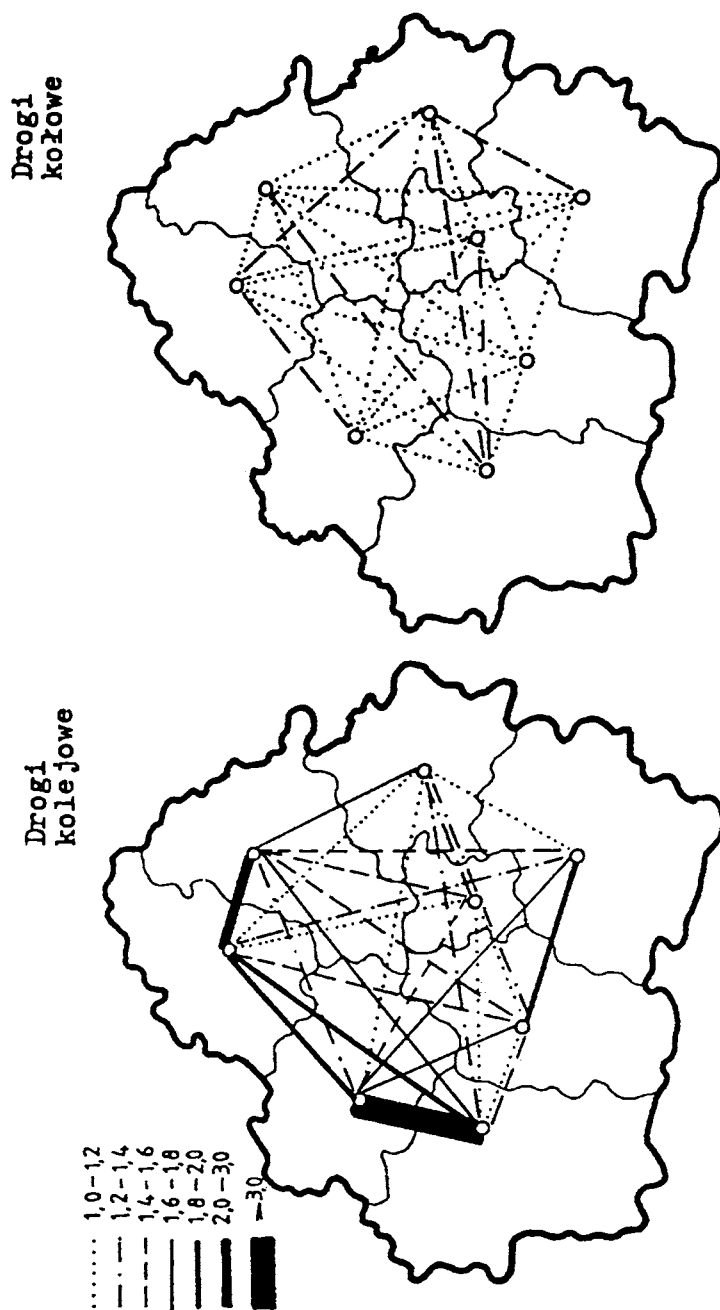
s.d.	s.k.	Łódź	Piotrków T.	Skier-niewice	Płock	Włocławek	Sieradz	Kalisz	Konin
Łódź			1,53	1,29	1,41	1,19	1,13	1,20	1,53
Piotrków T.	1,04			1,11	1,56	1,34	1,86	1,57	1,62
Skier-niewice	1,14	1,23			1,74	1,14	1,22	1,28	1,09
Płock	1,18	1,18	1,14			2,46	1,46	1,65	1,29
Włocławek	1,08	1,03	1,21	1,16			1,51	1,92	1,84
Sieradz	1,19	1,04	1,16	1,20	1,20			1,13	1,63
Kalisz	1,25	1,08	1,23	1,22	1,11	1,10			3,21
Konin	1,13	1,12	1,14	1,15	1,27	1,10	1,04		

s.d. — sieć drogowa, s.k. — sieć kolejowa

Źródło: Obliczenia własne.

bezwzględnego wydłużenia dróg przekracza 1,50, w czterech wypadkach oscyluje wokół 2,0 (połączenia Piotrków Tryb.–Sieradz, Płock–Włocławek, Kalisz–Włocławek i Konin–Włocławek), zaś dla połączenia Kalisz–Konin osiąga aż 3,21. Średnia wartość omawianego współczynnika dla sieci kolejowej wynosi 1,53. Z teoretycznego punktu widzenia wymagane byłoby uzupełnienie sieci kolejowej o wyżej wzmiankowane odcinki.

Analogiczne pomiary dróg kołowych głównych i drugorzędnych wskazują, że sieć ta jest znacznie korzystniej wykształcona, gdyż dla połowy połączeń pomiędzy stolicami województw wartość współczynnika bezwzględnego wydłużenia dróg mieści się w przedziale 1,10–1,20. Dla najmniej korzystnego połączenia Konin–Włocławek wynosi on 1,27. Średnia wartość tego współczynnika dla wszystkich 28 połączeń wynosi 1,15. Oznacza to, że dalsze poczynania związane z rozwojem transportu kołowego w tym regionie powinny koncentrować się na modernizacji istniejących szlaków polegającej na budowie drugich jezdni na trasach wojewódzkich i międzyregionalnych, budowie objazdów małych i średnich miejscowości oraz rozwoju pełnej infrastruktury ściśle związanej z tym rodzajem transportu (stacje paliw i napraw, parkingi, motele itd.). Wszystkie współczynniki bezwzględnego wydłużenia dróg kolejowych i kołowych zestawiono w tab. 1 i przedstawiono graficznie na ryc. 1. Poniżej scharakteryzowane zostaną przemiany, jakim podlegały poszczególne sieci transportu w Polsce Środkowej na początku lat dziewięćdziesiątych.



Ryc. 1. Graficzna ilustracja wielkości współczynników bezwzględnych wydłużenia dróg kolejowych i kołowych dla miast wojewódzkich regionu Polski Środkowej  
 Źródło: Obliczenia własne.

## Sieć kolejowa normalnotorowa

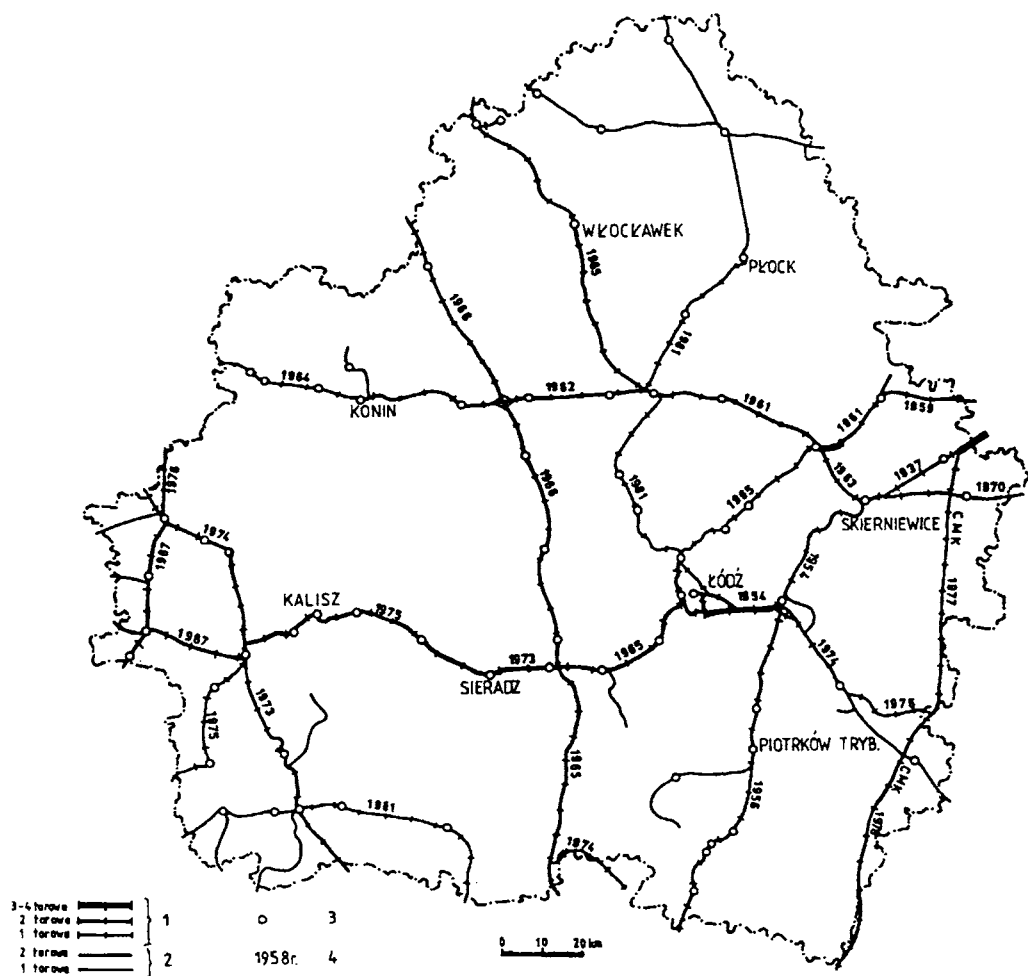
W omawianym okresie można odnotować w praktyce stabilizację tej sieci, na co wskazuje fakt, iż w latach 1988–1993 długość eksploatowanych linii zmniejszyła się jedynie o 2,6% (tj. o 54 km), w tym sieci zelektryfikowanej o zaledwie 0,6% (tj. o 10 km, zob. tab. 2). Zjawisko to było spowodowane rezygnacją przez PKP z obsługi niektórych odcinków dawnej pruskiej sieci kolejowej w województwie kaliskim (łącznie 27 km). Gęstość sieci zmniejszyła się nieznacznie z 5,5 do 5,3 km/100 km<sup>2</sup> powierzchni. Obecnie zelektryfikowanych jest 81,5% dróg kolejowych. Proces elektryfikacji zakończony został w roku 1987 instalacją tej trakcji na odcinku Ostrów Wlkp.–Krotoszyn–Jarocin (zob. ryc. 2). Wysokiemu wskaźnikowi elektryfikacji nie odpowiada dostatecznie duży wskaźnik udziału linii dwutorowych — 62%. Udział linii jednotorowych w większości województw jest bardzo znaczny (płockie — 68,8%, kaliskie — 50,3%, łódzkie — 47,7%, wrocławskie — 41,0%, piotrkowskie — 36,0%). Tylko w trzech województwa ich udział jest relatywnie niewielki (skierniewickie — 13,3%, konińskie — 18,4% i sieradzkie — 23,0%). Jako przykłady linii jednotorowych można podać dwa ważne szlaki wybiegające z Łodzi do Kutna i Łowicza oraz linie na trasach Tomaszów Maz.–Opoczno–Konińskie, Kutno–Płock–Sierpc–Rypin, Płońsk–Sierpc–Lipno, Ostrów Wlkp.–Odolanów–Międzybórz (i dalej na Wrocław), Wieluń–Kępno–Syców, a także niektóre krótsze odcinki dawnej pruskiej sieci kolejowej. Brak jest linii wielotorowych, z wyjątkiem intensywnie eksploatowanego odcinka Łódź–Koluszki i odcinków na trasie Centralnej

Tab. 2. Sieć kolejowa normalno- i wąskotorwa eksploatowana przez PKP w regionie Polski Środkowej w latach 1988 i 1993

Województwo	Drogi kolejowe normalnotorowe						Drogi kolejowe wąskotorowe	
	ogółem (km)		zelektryfikowane (km)		gęstość (km/100 km <sup>2</sup> )		ogółem (km)	
	1988	1993	1988	1993	1988	1993	1988	1993
Kaliskie	474	447	320	320	7,3	6,9	96	51
Konińskie	177	179	157	157	3,4	3,5	168	147
Łódzkie	154	153	154	153	10,1	10,0	7	7
Piotrkowskie	336	331	240	244	5,4	5,3	15	—
Płockie	230	221	148	148	4,5	4,3	57	50
Sieradzkie	232	230	229	230	4,8	4,7	—	—
Skierniewickie	285	271	285	271	7,2	6,8	49	49
Wrocławskie	171	173	111	111	3,9	3,9	160	136
Polska Środkowa	2059	2005	1644	1634	5,5	5,3	552	440

Źródło: *Transport — wyniki działalności w 1988 r.*, GUS, Warszawa 1989; *Transport — wyniki działalności 1993*, GUS, Warszawa 1994.

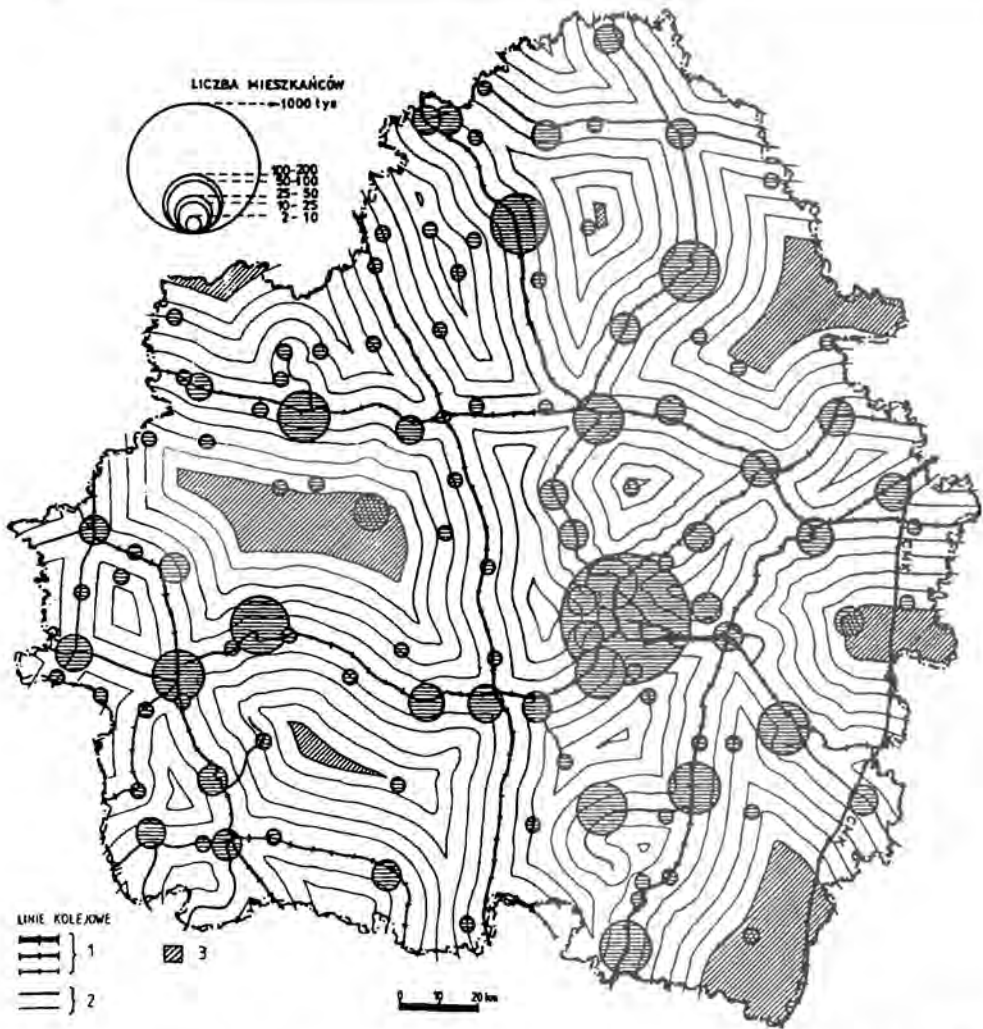




Ryc. 2. Drogi kolejowe w Polsce Środkowej, ważniejsze stacje i daty uruchomienia trakcji elektrycznej. 1 — drogi zelektryfikowane, 2 — drogi nieelektryfikowane, 3 — stacje w miejscowościach liczących ponad 2000 mieszkańców, 4 — rok zelektryfikowania linii

### Magistrali Kolejowej (CMK).

Istniejąca sieć kolejowa jest relatywnie łatwo dostępna, zwłaszcza dla wszystkich miast liczących ponad 10 tys. mieszkańców (wyjątkami są Turek i Rawa Maz.). Wykreślone ekwidystanty wskazują jednak na dużą „lukę” w sieci położoną pomiędzy Kaliszem a Koninem. Wzmiankowany Turek odległy jest o 24 km od najbliższej linii kolejowej. Drugi większy obszar odległy o ponad 5 godzin marszu od tras kolejowych położony jest po obu brzegach Wisły pomiędzy Kępą Polską a Wyszogrodem (ryc. 3). Rawa Maz. położona jest co prawda ok. 10 km na zachód od CMK, lecz w praktyce



Ryc. 3. Miejscowości liczące ponad 2000 mieszkańców i dostępność sieci kolejowej Polski Środkowej. Ekwidystanty co 4 km. 1 — drogi kolejowe zelektryfikowane (wielo-, dwu- i jednotorowe), 2 — drogi kolejowe nieelektryfikowane (dwu- i jednotorowe), 3 — obszar oddalony ponad 20 km od eksploatowanych dróg kolejowych

cała ta droga jest trasą o funkcji tranzytowej bez stacji osobowych. CMK ma jednak duże znaczenie dla mieszkańców województwa łódzkiego, a także Tomaszowa Maz., zapewniając wygodne połączenie z Krakowem i GOP-em.

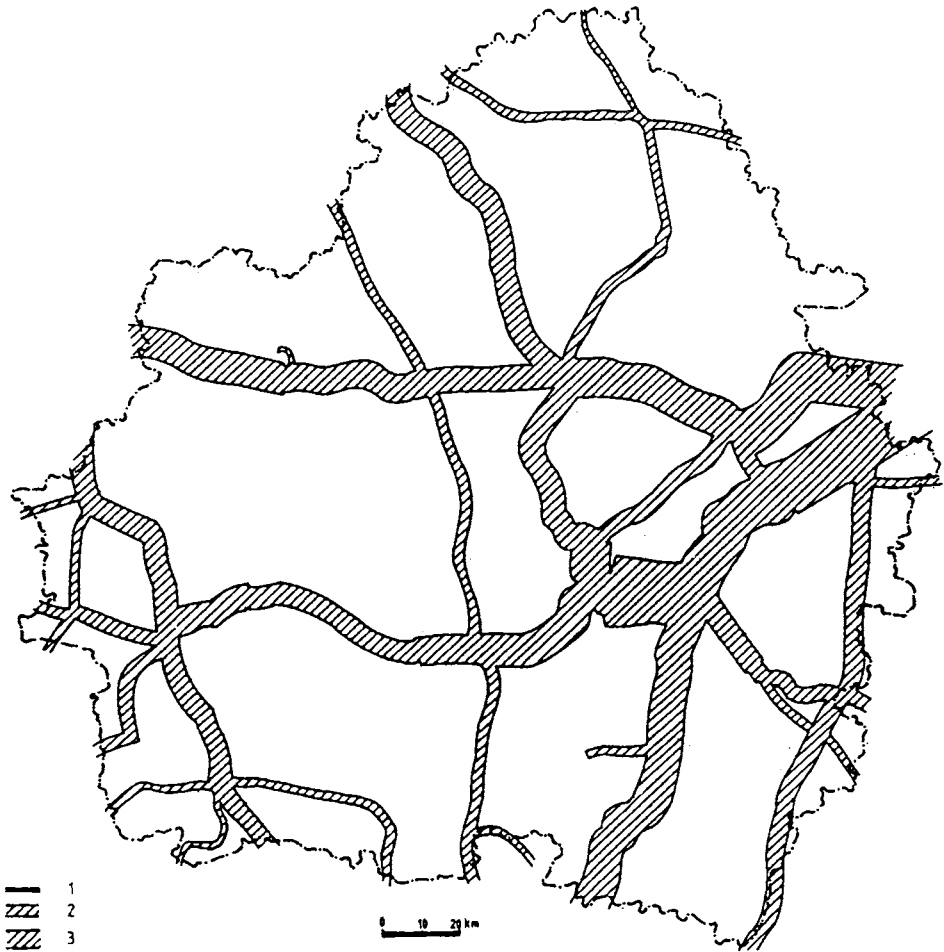
Rolę i rzeczywiste znaczenie linii najlepiej charakteryzuje natężenie ruchu pociągów osobowych oraz towarowych. Najbardziej obciążone ruchem osobowym są szlaki łączące aglomerację Warszawy z Łodzią poprzez Żyrardów, Sochaczew i Koluszki, stara Kolej Warszawsko-Wiedeńska,

szlaki Warszawa–Sochaczew–Łowicz–Kutno–Konin (i dalej na Poznań), Łódź–Kutno–Włocławek (i dalej do Torunia) oraz Łódź–Sieradz–Kalisz–Ostrów Wlkp. (i dalej do Wrocławia), a także szlak Kępno–Ostrzeszów–Ostrów Wlkp.–Jarocin (ryc. 4). Względnie niewielkie dobowe natężenie ruchu pociągów osobowych notowane są na CMK, trasach Herby–Bydgoszcz, Kutno–Płock–Sierpc–Lipno, Tomaszów Maz.,–Opoczno i na innych krótkich odcinkach dawnej pruskiej sieci kolejowej. W ostatnich latach liczba codziennych kursów pociągów osobowych obniża się, lecz spadek ten jest nieznaczny, gdyż dotyczy 1–6 kursów w stosunku do wielkości 20–50 kursów na danych odcinkach. Warto też nadmienić, iż dotychczasowy międzynarodowy dworzec kolejowy Łódź–Chojny stracił w roku 1993 swój status na skutek oddania do eksploatacji nowego budynku dworca Łódź Kaliska. Pociągnęło to za sobą zmiany organizacyjne ruchu pociągów międzynarodowych, np. relacji Praga–Moskwa, kierowanych obecnie na trasę Łódź–Głowno–Łowicz–Sochaczew (zamiast Łódź–Koluszki–Skierniewice–Żyrardów).

Linia Herby–Bydgoszcz wykorzystywana jest głównie do obsługi ruchu towarowego. Szerzej temat kolejowych przewozów towarowych przedstawił niedawno B. Dziedziul (2). Zaprezentował on zmiany dobowego natężenia ruchu pociągów towarowych pomiędzy dużymi aglomeracjami w latach 1985 i 1994. W okresie tym o ponad 50% zmniejszyły się kursy towarowe na trasie Warszawa–GOP po CMK. Znacznie zmalała częstotliwość kursowania pociągów na trasie Poznań–Łódź–Staropolski Okręg Przemysłowy oraz w relacji Kraków–Gdańsk. Na tym samym praktycznie poziomie natężenia utrzymały się kursy pociągów na trasie Łódź–GOP, dostarczających przede wszystkim węgla kamiennego do czterech łódzkich elektrociepłowni oraz na potrzeby wielu zakładów przemysłowych oraz ludności. W okresie 1985–1994 spadła także liczba powiązań dalekobieżnymi pociągami towarowymi, łączącymi Łódzki Zespół Miejski (ŁZM) z innymi aglomeracjami kraju z 12 do 10; dla aglomeracji kalisko-ostrowskiej analogiczny parametr zmniejszył się z 9 do 3 (ryc. 5).

### **Sieć kolejowa wąskotorowa**

W końcu roku 1993 eksploatowano w regionie Polski Środkowej 440 km wąskotorowych dróg kolejowych; było to o 112 km mniej (tj. o 20,3%) niż w roku 1988. Linie wąskotorowe działały w roku 1988 na obszarze 7 województw (z wyjątkiem sieradzkiego), a pięć lat później w 6 województwach (z wyjątkiem piotrkowskiego i sieradzkiego). W roku 1993 naj-

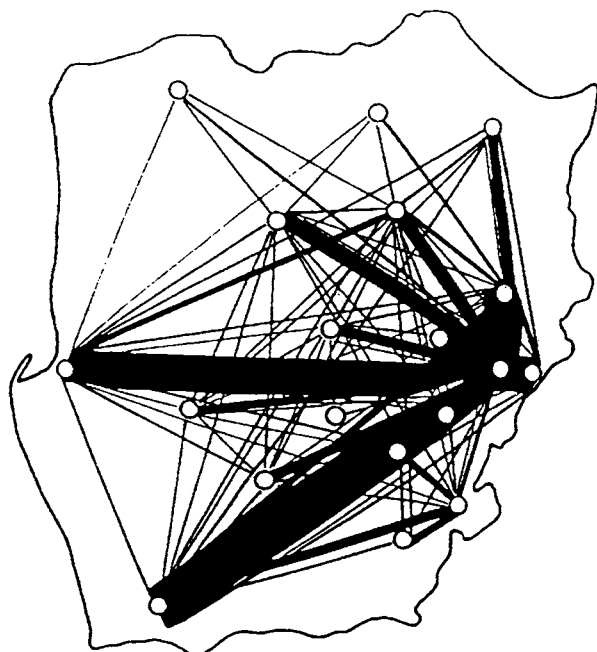


Ryc. 4. Dobbwe natężenie ruchu pociągów osobowych PKP w Polsce Środkowej (drogi normalnotorowe). 1 — 4 pary pociągów, 2 — 12 par pociągów, 3 — 20 par pociągów  
 Źródło: *Sieciowy rozkład jazdy pociągów PKP 1992/1993*.

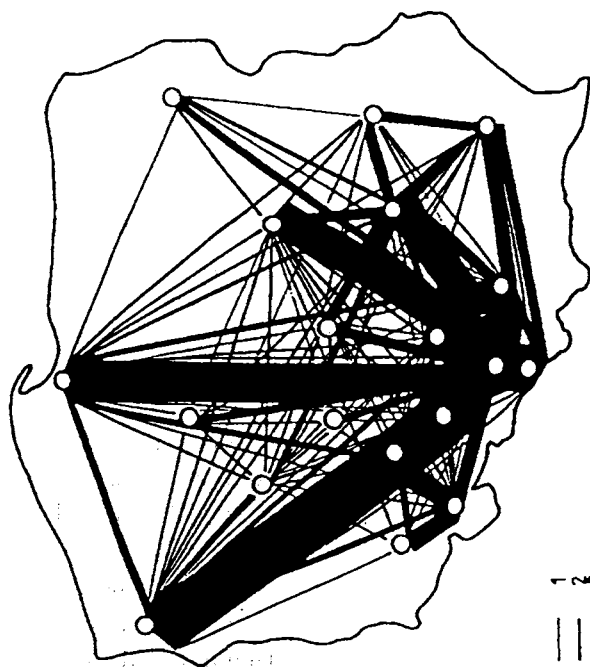
większe dobowe natężenie ruchu pociągów osobowych notowano na liniach Ozorków–Łęczyca–Krośniewice, Krośniewice–Ostrowy, Krośniewice–Boniewo oraz Pleszew–Pleszew Miasto (6–10 par pociągów). Na pozostałych eksploatowanych odcinkach kursowały 1–4 pary pociągów. Według sieciowego rozkładu jazdy z r. 1994 w eksploatacji utrzymano jedynie odcinki Rogów–Rawa Maz.–Biała Rawska, Ozorków–Łęczyca–Krośniewice i Ostrowy–Boniewo oraz Pleszew–Pleszew Miasto (ryc. 6).

Specyficzną odmianą dróg wąskotorowych są drogi tramwajowe stanowiące szkielet układu masowego transportu publicznego w ŁZM. W okresie 1987–1993 długość tras zwiększyła się o 51 km (tj. o 30,5%), głównie

1994

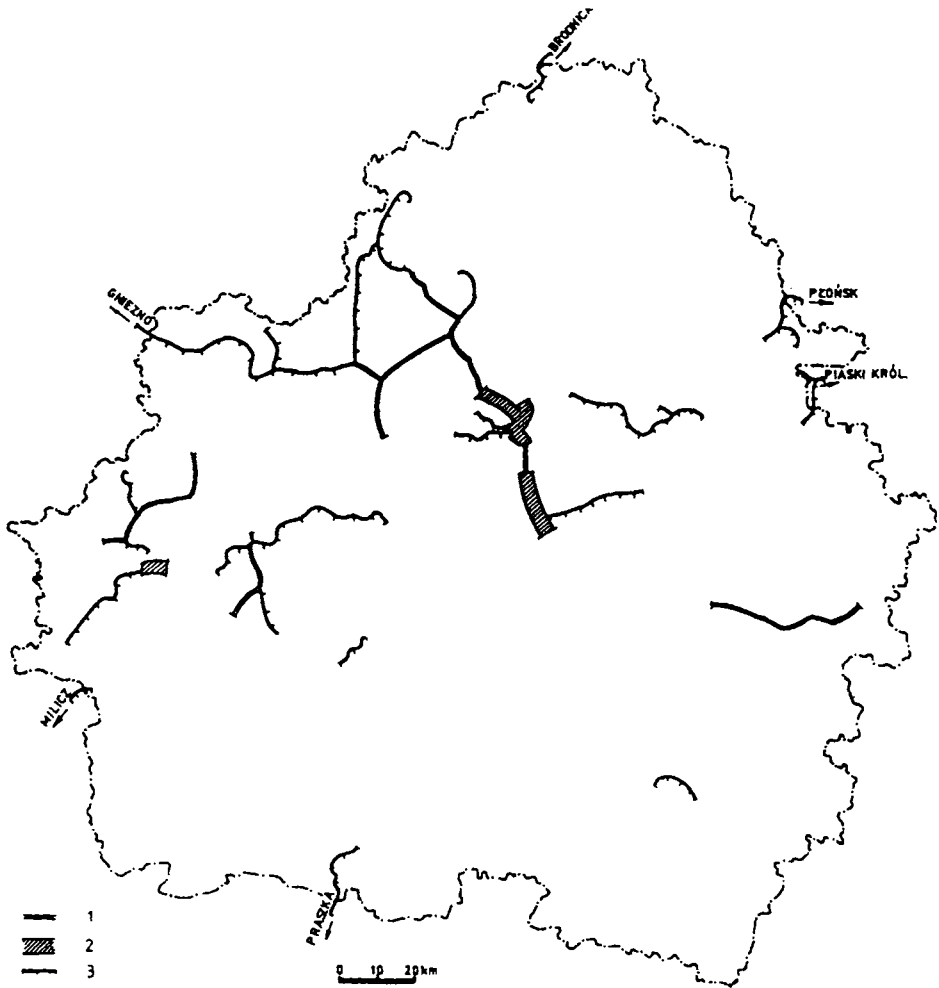


1985



Ryc. 5. Kolejowe towarowe połączenia międzyaglomeracyjne w Polsce w latach 1985 i 1994. 1 — 1 pociąg na dobę, 2 — 2÷4 pociągi na dobę, 3 — 5÷9 pociągów na dobę, 4 — 10 pociągów na dobę

Źródło: Dziedziul B., *Proces unifikacji transportu w Polsce na tle zmian społeczno-gospodarczych [w:] Problemy geografii komunikacji w warunkach transformacji ustrojowej w Polsce i Europie Środkowo-Wschodniej*, USz, Szczecin 1994.



Ryc. 6. Dobowe natężenie ruchu pociągów osobowych PKP w Polsce Środkowej (drogi wąskotorowe). 1 — 1÷4 pary pociągów na dobę, 2 — 6÷10 par pociągów na dobę, 3 — drogi kolejowe wąskotorowe

Źródło: *Sieciowy rozkład jazdy pociągów PKP 1992/1993*.

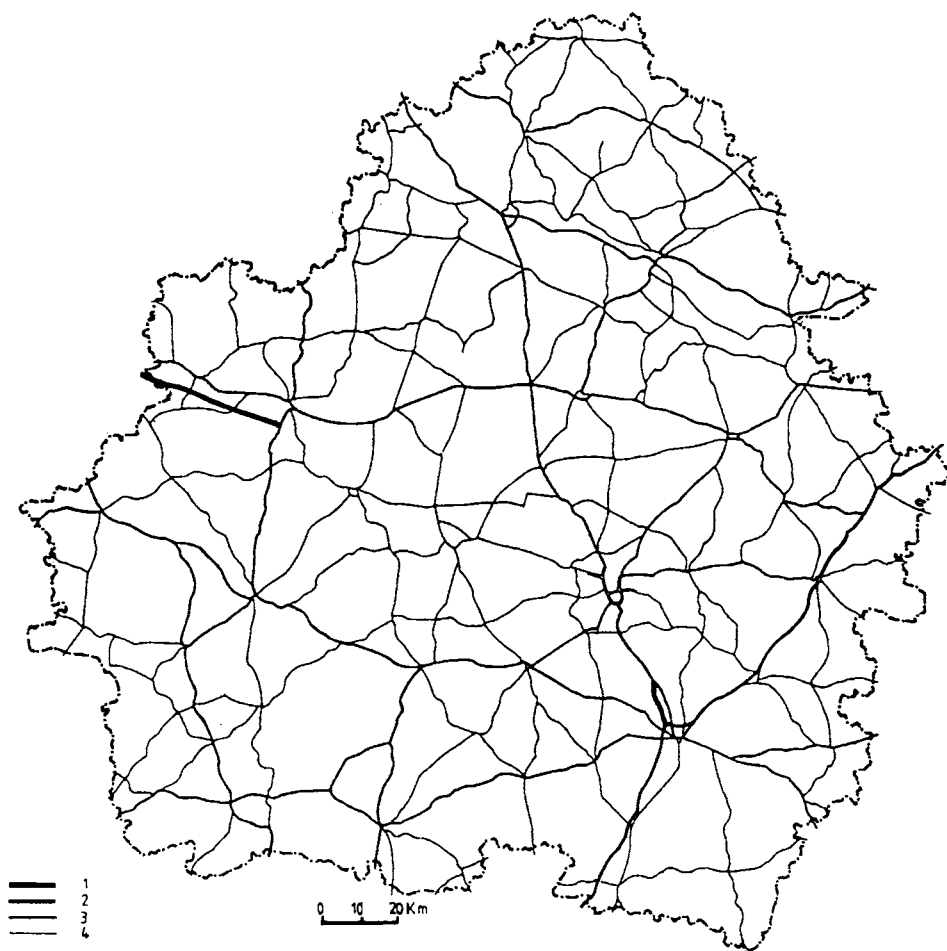
dzięki wydłużeniu linii obsługujących nowe osiedla mieszkaniowe (np. Władzów Wschód). Pod koniec lat osiemdziesiątych zlikwidowano jednak kursy na trasie do Rzgowa, a na początku lat dziewięćdziesiątych zawieszono przejazd do Aleksandrowa Łódzkiego i Lutomierska. Wiązało się to z formalnym przejściem finansowania tych linii przez władze samorządowe, których nie stać obecnie na wydzielenie stosownych środków na utrzymanie tego rodzaju trakcji. Po zarzuceniu koncepcji wprowadzenia w Łodzi metra opracowywane są obecnie plany budowy linii szybkiego tramwaju łączącego wschodnie i za-

chodnie dzielnice miasta na trasie Widzew-Śródmieście-Retkinia (łącznie 12 km, czas przejazdu 24 minuty).

### Sieć dróg kołowych

W Polsce Środkowej postępuje stały, choć powolny proces rozbudowy sieci dróg publicznych o nawierzchni ulepszonej. Ogólna długość takich dróg zwiększyła się w okresie 1989-1993 o 1491 km, tj. o 8,5%, zaś gęstość z 46,6 do 50,6 km/100 km<sup>2</sup>. Długość dróg krajowych zwiększyła się o 356 km (wzrost o 7,1%), zaś wojewódzkich o 1135 km (wzrost o 9,0%). Wzrosty długości dróg krajowych i wojewódzkich zestawiono w tab. 3. Wzmiankowany powyżej przyrost nastąpił na skutek rozbudowy węzłów drogowych na obszarach dużych miast, budowy objazdów mniejszych miejscowości i podniesienia standardu niektórych dróg o nawierzchni twardej. Mimo stosunkowo dobrego wskaźnika gęstości dróg sieć tę charakteryzuje bardzo niski wskaźnik udziału autostrad i dróg dwujezdniowych. Do tej ostatnio wymienionej kategorii należy droga nr 1 i 8 na odcinku Radomsko-Piotrków Tryb.-Rawa Maz.-Mszczonów (długość ok. 150 km) oraz nr 1 na odcinku Kruszów-Łódź i dalej w rejonie Włocławka (razem ok. 40 km). Dwa krótkie odcinki autostrad, tj. A-1 (Piotrków Tryb.-Kruszów) i A-2 (Września-Konin, razem ok. 60 km) w chwili obecnej praktycznie nie wpływają na podniesienie płynności i szybkości ruchu samochodów (ryc. 7). Ekwidystanty wykreślone od dróg głównych dają podobny obraz dostępności jak w wypadku dróg kolejowych. Największy obszar złej dostępności (ponad 20 km) położony jest w rejonie Poddębic, Uniejowa i Dobrej oraz w pasie Izbica Kuj.-Radziejów (ryc. 8). Ten niekorzystny stan jakości dróg kołowych zmienić może w przyszłości program budowy dwóch ww. autostrad krzyżujących się na południe od Strykowa. Rozpatrywana jest ponadto budowa drogi szybkiego ruchu relacji Łódź-Wrocław oraz w dalszej perspektywie Warszawa-Płock-Włocławek-Toruń.

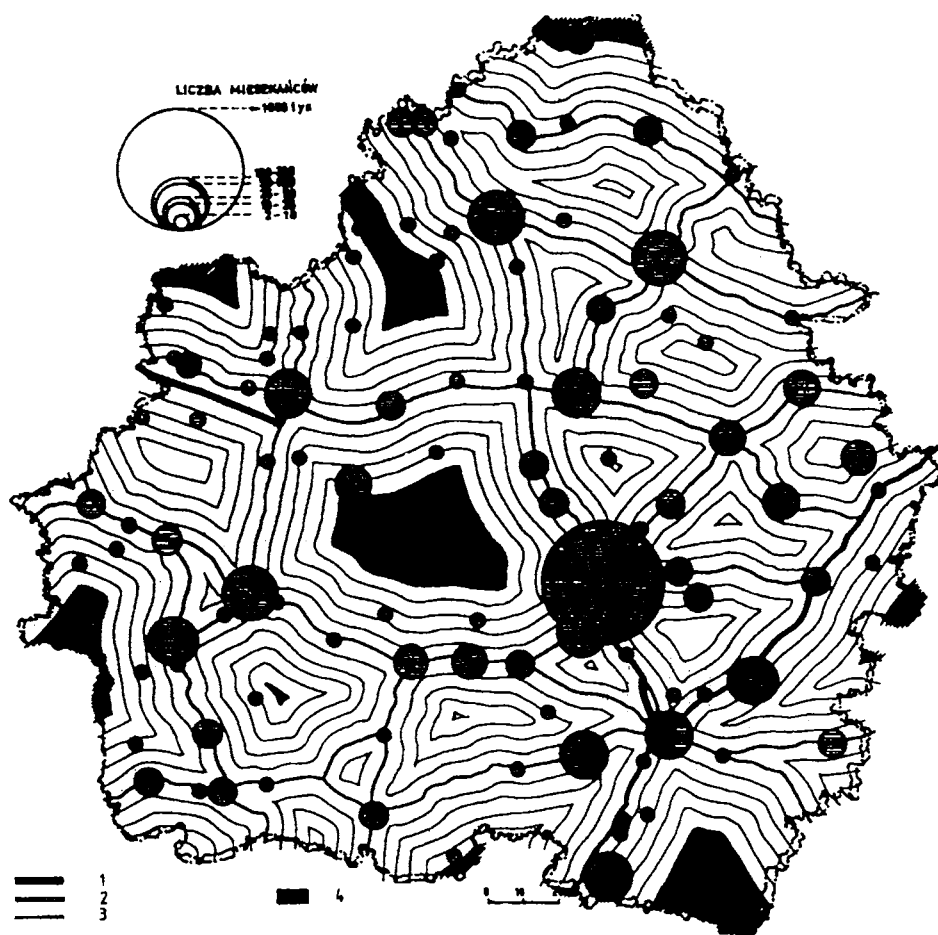
W ciągu ostatnich lat zwiększyło się znacznie natężenie ruchu na drogach publicznych. Dobrą ilustracją tego zjawiska jest porównanie liczby pojazdów samochodowych zarejestrowanych w województwach Polski Środkowej w latach 1987 i 1993 (tab. 4). Ogólna liczba pojazdów w tym czasie zwiększyła się o 29,3%, jednakże znaczące różnice zaobserwować można analizując poszczególne rodzaje pojazdów. Spadła znacznie, bo o ok. 30% liczba jednoślądów, a także samochodów sanitarnych (o 18%), autobusów i pojazdów specjalnych (po ok. 5%). Spadek ten został jednak zrekompensowany przez duży wzrost parku samochodów osobowych (o 62,5%) oraz ciężkich



Ryc. 7. Drogi kołowe Polski Środkowej. Stan na r. 1993. 1 — autostrady, 2 — drogi główne dwujezdniowe, 3 — drogi główne jednojezdniowe, 4 — drogi drugarzędne

wozów towarowych, tj. ciągników siodłowych (o 50,2%) i samochodów ciężarowych (o 30,9%), a także samochodów dostawczych (o 47,9%). Wbrew obiegowym opiniom o ubożeniu wsi wzrosła tam o 15,5% liczba ciągników rolniczych (na obszarze, gdzie 90% ziemi jest w rękach prywatnych). Terytorialne zróżnicowanie zmian liczby zarejestrowanych pojazdów w omawianym okresie ilustruje (ryc. 9). Przedstawione powyżej liczby wskazują na znaczne dysproporcje pomiędzy standardem technicznym dróg Polski Środkowej a znacznym wzrostem liczby samochodów, zwłaszcza osobowych i ciężarowych. Rezultatem tego zjawiska jest silne przeciążenie dróg magistralnych, w tym także miejskich, pociągające za sobą zmniejszenie płynności

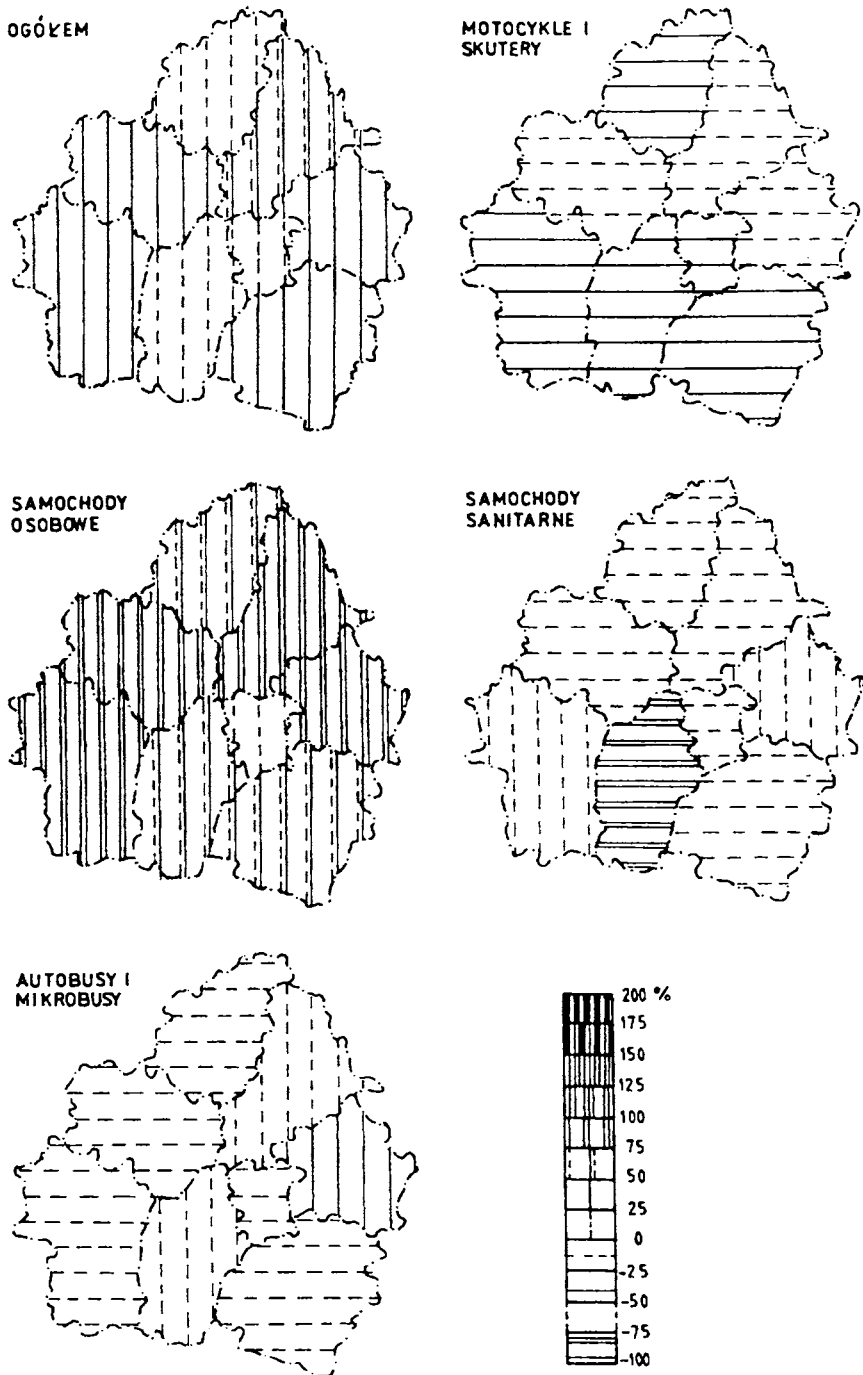




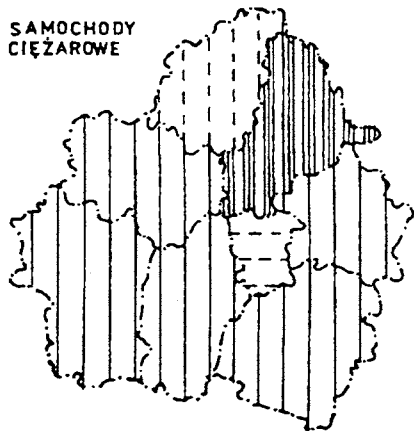
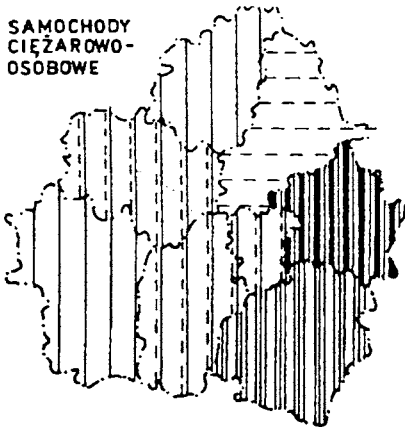
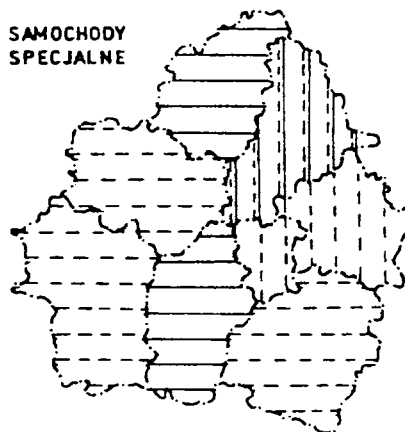
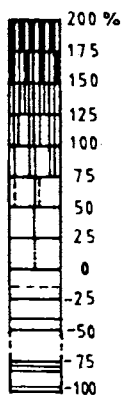
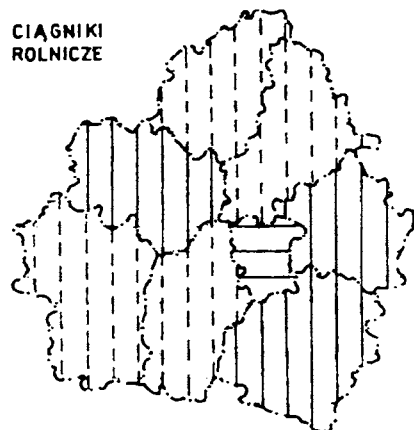
Ryc. 8. Miejscowości liczące ponad 2000 mieszkańców i dostępność dróg kołowych Polski Środkowej. Ekwidystanty co 4 km. 1 — autostrady, 2 — drogi główne dwujezdniowe, 3 — drogi główne jednojezdniowe, 4 — obszar oddalony ponad 20 km od dróg kołowych ww. kategorii

ruchu, komfortu jazdy, średniej prędkości podróży oraz zwiększenie ilości emitowanych zanieczyszczeń, hałasu i liczby wypadków.

Pomimo znacznego wzrostu wskaźnika motoryzacji indywidualnej w Polsce i w analizowanym regionie (np. w woj. kaliskim ze 130 do 212 samochodów osobowych na 1000 ludności w okresie 1989–1993) nadal dużą rolę w systemie transportowym Polski Środkowej odgrywa masowa komunikacja autobusowa. W latach 1988–1992 długość linii regularnych obsługiwanych przez PKS zwiększyła się o 2607 km (tj. o 17,3%), a ich gęstość z 40,0 do 46,9 km/100 km<sup>2</sup>. Zwiększyła się też liczba przystanków (o 804), a zma-



Ryc. 9A/B. Zmiany stanu zarejestrowanych pojazdów samochodowych w Polsce Środkowej w latach 1987-1993 (1987=100,0)

SAMOCHODY  
CIĘŻAROWESAMOCHODY  
CIĘŻAROWO-  
OSOBOWECIĄGNIKI  
SIŁKOWESAMOCHODY  
SPECJALNECIĄGNIKI  
ROLNICZE

Źródło: Pojazdy samochodowe zarejestrowane w 1987 r., GUS, Warszawa 1988, *Transport-wyniki działalności 1993*, GUS, Warszawa 1994 i obliczenia własne.

Tab. 3. Krajowe i wojewódzkie drogi publiczne o nawierzchni ulepszonej w regionie Polski Środkowej w latach 1989–1993 (stan na 31 XII)

Województwo	Ogółem				Długość dróg (km)			
	długość (km)		gęstość (km/100 km <sup>2</sup> )		krajowych		wojewódzkich	
	1989	1993	1989	1993	1989	1993	1989	1993
Kaliskie	3299	3446	50,7	52,9	765	818	2534	2628
Konińskie	2306	2467	44,9	48,0	673	698	1633	1769
Łódzkie	625	1204	41,0	79,1	217	309	408	895
Piotrkowskie	2622	2831	41,8	45,2	767	828	1855	2003
Płockie	2610	2663	51,0	52,0	837	878	1773	1785
Sieradzkie	2178	2294	44,7	47,1	598	632	1580	1662
Skierniewickie	1963	2074	49,6	52,4	536	564	1427	1510
Włocławskie	2023	2138	46,0	48,6	642	664	1381	1474
Polska Środkowa	17626	19117	46,6	50,6	5035	5391	12591	13726

Źródło: Rocznik Statystyczny Województw 1990, GUS, Warszawa 1991; *Transport — wyniki działalności 1993*, GUS, Warszawa 1994 i obliczenia własne.

łała liczba przystanków dworcowych (o 9, zob. tab. 5). Przyrost wielkości sieci połączeń PKS następował równoległe ze znacznym spadkiem przewozów. W latach 1988 i 1993 liczba pasażerów korzystających z autobusów PKS spadła o 140,1 mln (tj. o 44,8%), a praca przewozowa o 2485,7 mln pasażerokilometrów (tj. o 34,6%). Jednocześnie średnia odległość przewozu jednego pasażera wzrosła z 23 do 27 km (tab. 6). Zaprezentowane powyżej dane dobrze ilustrują zjawisko zmian w strukturze i zasięgu dojazdów ludności, zwłaszcza mniejszych miast i wsi. Wynikają one z ograniczenia wielkości dojazdów pracowniczych na skutek likwidacji wielu przedsiębiorstw oraz zwiększania ruchu w kierunku dużych ośrodków oferujących bogatą paletę usług, a w szczególności handlu. Na początku lat dziewięćdziesiątych złamany został monopol PKS na obsługę wszystkich przewozów pasażerskich. Stało się to dzięki powstaniu wielu firm prywatnych obsługujących ruch międzypowiatrowy, dalekobieżny, regionalny, podmiejski i miejski. Łączna długość takich linii w Polsce Środkowej w roku 1993 wynosiła 143570 km; liczba ta była osmiokrotnie większa od długości linii PKS.

### Sieć rurociągów

Omawiany obszar wyposażony jest w stosunkowo gęstą sieć rurociągów tworzących przesyłowy podsystem transportu. Największą rolę odgrywa sieć gazociągów, która w roku 1993 osiągnęła długość 2940 km; od roku 1988 zbudowano 1180 km gazociągów (wzrost o 67%). Najwięcej gazociągów przypa-

Tab. 4. Zmiany stanu zarejestrowanych pojazdów samochodowych w regionie Polski Środkowej w latach 1987-1993  
(1987 = 100,0)

Województwo	Ogółem	Motocy- kle i skutery	Samocho- dy oso- bowe	Samocho- dy sani- tarne	Autobusy i mi- krobusy	Samocho- dy cięża- rowe	Samocho- dy ciężarowo- osobowe	Ciągniki siodłowe	Samocho- dy spe- cialne	Ciągniki rolnicze
Kaliskie	136,8	64,4	192,9	112,3	84,3	139,6	137,7	156,9	81,6	110,4
Konińskie	138,5	87,4	176,0	99,4	98,7	139,3	161,2	240,1	89,3	126,7
Łódzkie	110,4	56,2	123,5	75,4	91,1	86,0	170,7	117,9	105,5	56,5
Piotrkowskie	127,3	67,6	166,3	84,7	83,8	136,7	221,5	96,6	78,7	126,9
Płockie	150,1	87,5	186,2	92,5	115,1	207,8	78,2	259,9	155,1	122,4
Sieradzkie	121,0	54,8	174,8	23,9	104,1	141,4	167,4	138,3	73,8	108,9
Skiernewickie	142,8	81,9	175,8	118,2	126,2	138,8	256,5	284,0	124,0	130,2
Włocławskie	116,9	68,7	162,4	95,7	79,2	107,1	135,1	84,5	73,0	105,9
Polska	129,3	70,1	162,5	82,3	95,2	130,9	147,9	150,2	96,5	115,5

Źródło: *Pojazdy samochodowe zarejestrowane w 1987 r.*, GUS, Warszawa 1988; *Transport — wyniki działalności*, GUS, Warszawa 1994 i obliczenia własne.

Tab. 5. Sieć linii i węzły regularnego transportu autobusowego PKS w regionie Polski Środkowej w latach 1988 i 1992

Województwo	Długość linii (km)		Gęstość linii (km/100 km <sup>2</sup> )		Przystanki autobusowe				Dworce autobusowe i przystanki dworcowe	
	1988	1992	1988	1992	ogółem		na 100 km linii		1988	1992
					1988	1992	1988	1992		
Kaliskie	2929	2970	45,0	45,6	1615	1688	55	57	9	9
Konińskie	2152	2554	41,9	49,7	1415	1603	66	63	10	4
Łódzkie	502	528	33,0	34,7	220	257	44	49	2	3
Piotrkowskie	2299	1996	36,7	31,9	1090	1253	47	63	5	4
Płockie	2024	2127	39,6	41,6	1083	1268	54	60	6	6
Sieradzkie	1890	3625	38,8	74,5	950	1135	50	31	5	4
Skiernewickie	1412	1979	35,7	50,0	711	661	50	33	6	6
Włocławskie	1897	1933	43,1	43,9	982	1005	52	52	6	4
Polska Środkowa	15105	17712	40,0	46,9	8066	8870	53	50	49	40

Źródło: Transport — wyniki działalności w 1988 r., GUS, Warszawa 1989; Transport — wyniki działalności 1992, GUS, Warszawa 1993.

Tab. 6. Przewozy pasażerów przez przedsiębiorstwa PKS w regionie Polski Środkowej w latach 1988–1993

Województwo	Pasażerowie (w tys.)		Pasażerokilometry (w tys.)		Średnia odległość przewozu 1 pasa- żera (km)	
	1988	1993	1988	1993	1988	1993
Kaliskie	55787	26995	1103761	635504	20	24
Konińskie	61534	34136	1343351	713084	22	21
Łódzkie	17181	14810	467296	386003	27	26
Piotrkowskie	41070	21922	1023466	666257	25	30
Płockie	40975	20097	1109987	696406	27	35
Sieradzkie	36969	21465	824370	567238	22	26
Skierniewickie	26082	13357	535606	424665	21	32
Włocławskie	32792	19540	770835	603795	24	31
Polska Środkowa	312390	172322	7178672	4692952	23	27

Źródło: *Transport — wyniki działalności w 1988 r.*, GUS, Warszawa 1989; *Transport — wyniki działalności 1993*, GUS, Warszawa 1994.

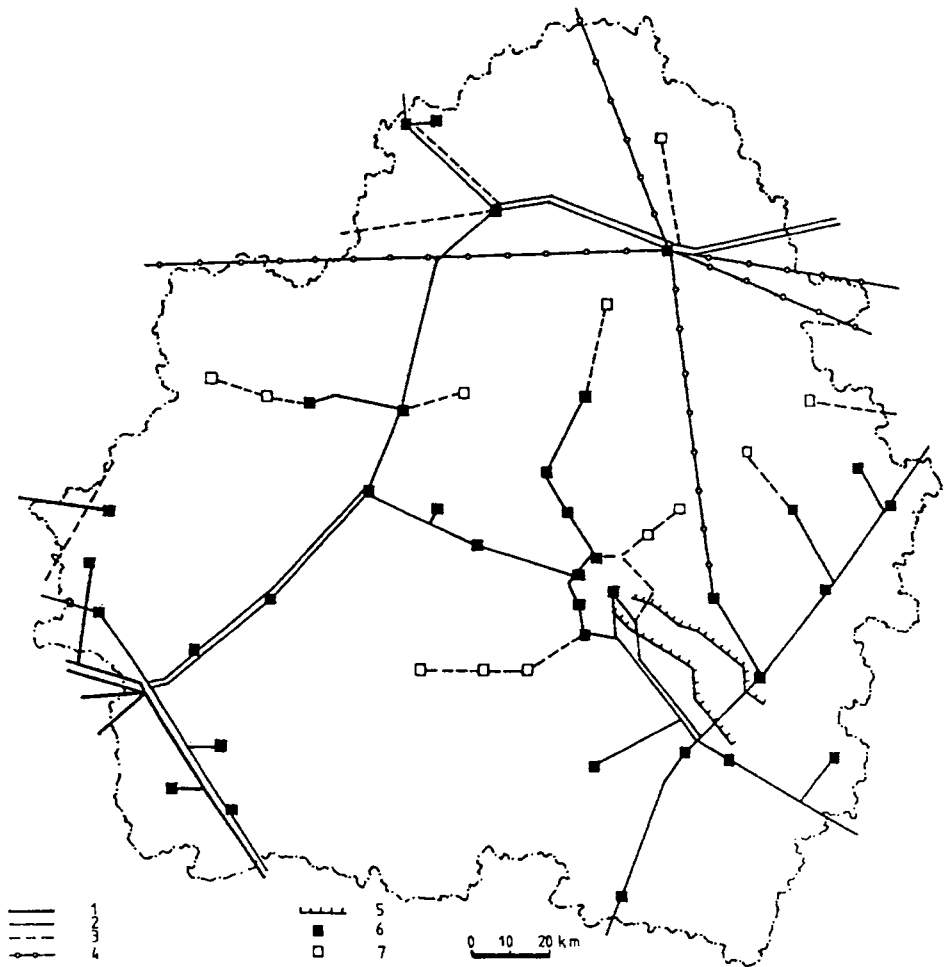
dało na województwo łódzkie oraz kaliskie, zaś najmniej na woj. sieradzkie, konińskie i płockie (tab. 7 i ryc. 10). Na początku lat dziewięćdziesiątych miał miejsce proces gwałtownej rozbudowy sieci gazowej, zwłaszcza na wsi, gdzie długość rurociągów zwiększyła się aż sześciokrotnie. Zjawisko to jest rezultatem aktywnej działalności samorządowych władz gminnych, które przeznaczają wszystkie dochody w pierwszym rzędzie na rozbudowę infrastruktury technicznej, a także społecznej. W latach 1988–1993 sześć miast regionu przyłączono do istniejącej sieci gazowej; przewiduje się, iż w najbliższym czasie gaz ziemny otrzymają takie miejscowości, jak Sieradz, Zduńska Wola, Łask, Stryków, Głowno, Łowicz, Sochaczew, Gąbin, Sierpc, Kłodawa i Słupca. W zachodniej części regionu występują pola gazonośne (Garki) skąd gaz zaazotowany przesyłany jest magistralami do Poznania i miast GOP-u. Węzłem podsystemu rurociągów naftowych jest Płock, leżący na trasie tranzytu ropy z Rosji do Niemiec. Rafineria płocka połączona jest także z Portem Północnym w Gdańsku oraz z Koluszkami rurociągiem przeznaczonym do tłoczenia paliw płynnych. Ta ostatnia magistrala jest obecnie przedłużana na południe. Łączną długość rurociągów naftowych w omawianym regionie można oszacować na ok. 340 km. Transport rurociągowy jest ponadto wykorzystywany do przerzutu wody ze Zbiornika Sulejowskiego do Łódzkiego Zespołu Miejskiego. Obecnie funkcjonują dwa ujęcia wodne i dwie nitki wodociągów o łącznej długości ok. 100 km.

Tab. 7. Sieć rozdzielcza gazociągów w regionie Polski Środkowej w latach 1988 i 1993 (stan na 31 XII)

Województwo	Ogółem (km)		1988=100	Miasto (km)		1988=100	Wieś (km)		1988=100
	1988	1993		1988	1993		1988	1993	
Kaliskie	420,9	723,4	171,9	391,6	512,3	130,8	29,3	211,1	720,5
Końskie	12,4	48,6	391,9	12,4	48,6	391,9	—	—	—
Łódzkie	890,9	1300,1	145,9	862,5	1156,0	134,0	28,4	144,1	507,4
Piotrkowskie	187,8	365,6	194,7	183,4	314,6	171,5	4,4	51,0	1159,0
Płockie	52,7	83,0	157,5	52,7	83,0	175,5	—	—	—
Sieradzkie	—	26,0	—	—	—	—	—	26,0	—
Sierniewickie	92,4	217,8	235,7	69,1	136,8	198,0	23,3	81,0	347,6
Włocławskie	101,7	174,3	171,4	96,7	157,9	163,3	5,0	16,4	328,0
Polska Środkowa	1758,8	2938,8	167,1	1668,4	2409,2	144,4	90,4	529,6	585,8

Źródło: *Gospodarka komunalna w 1988 r.*, GUS, Warszawa 1989; *Rocznik Statystyczny Województw 1994*, GUS, Warszawa 1994 i obliczenia własne.





Ryc. 10. Rurociągi magistralne Polski Środkowej. 1 — rurociągi gazu zaazotanowanego, 2 — rurociągi gazu wysokometanowego, 3 — rurociągi gazu wysokometanowego w budowie i projektowane, 4 — rurociągi ropy naftowej i paliw płynnych, 5 — rurociągi wody, 6 — miasta włączone w system gazociągów, 7 — miasta planowane do włączenia do systemu gazociągów

Źródło: Lijewski T., *Infrastruktura* [w:] *Geografia gospodarcza Polski*, PWE, Warszawa 1994 i materiały CUP.

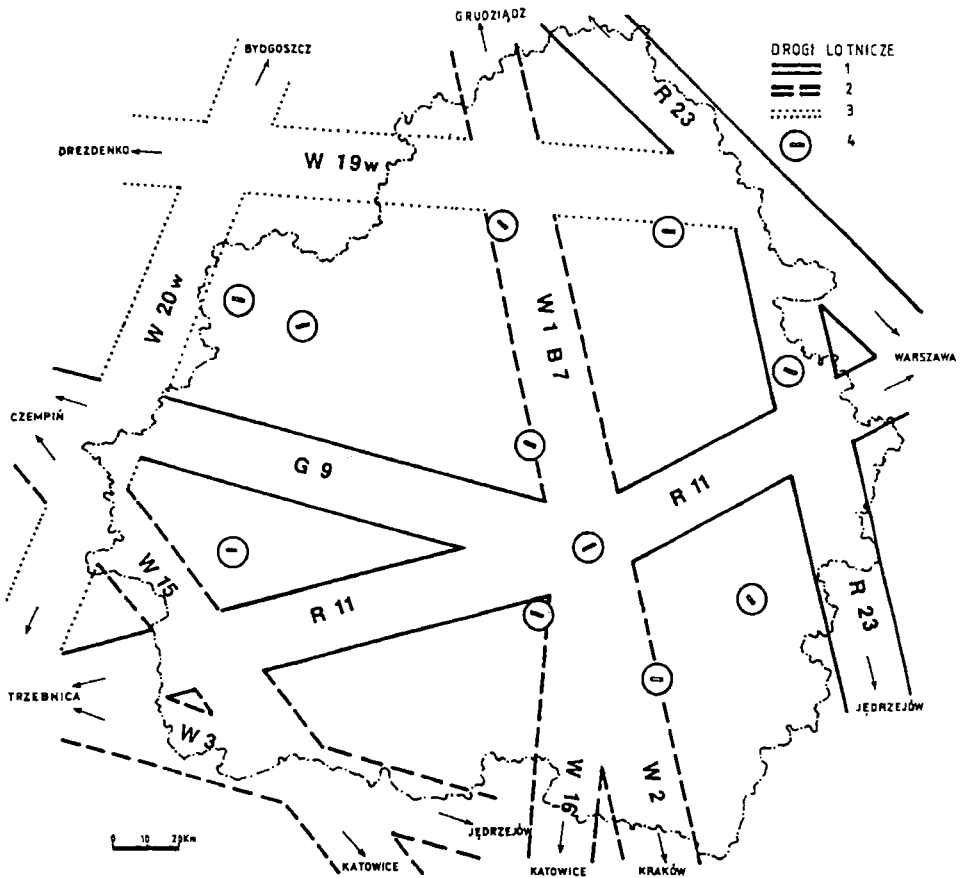
### Sieć dróg wodnych śródlądowych

Centralna część Polski położona jest na dziale wodnym I rzędu, rozdzielającym obszar dorzeczy Wisły i Odry. Do rzek o pewnym znaczeniu transportowym można zaliczyć odcinki Warty i Pilicy, a w szczególności duże zbiorniki wodne Jezioro i Sulejów, wykorzystywane do transportu o charakterze rekreacyjnym. Większe znaczenie ma transport na Wiśle (odcinek

Wyszogród–Płock–Włocławek–Nieszawa), jednakże jest on słabo powiązany z systemem transportu lądowego Polski Środkowej. Na północ od Konina zlokalizowany jest Kanał Ślesiński łączący Wartę z Notecią, przystosowany do żeglugi barek o nośności do 300 t. Nie jest on jednak obecnie w praktyce wykorzystywany.

## Sieć dróg lotniczych

Nad terytorium centralnej części kraju krzyżują się liczne drogi powietrzne o znaczeniu międzynarodowym (ok. 500 km), krajowym i między-



Ryc. 11. Drogi lotnicze i lotniska Polski Środkowej. 1 — międzynarodowe, 2 — krajowe i międzynarodowe warunkowe, 3 — krajowe warunkowe, 4 — lotniska

Źródło: Januszkiewicz W. (red.), *Transport i spedycja lotnicza. Ekonomia, organizacja, technologia*, WKiŁ, Warszawa 1985.

narodowym warunkowym (ok. 420 km) oraz krajowym warunkowym (ok. 120 km). Do najważniejszych należy korytarz R 11 łączący Wrocław z Warszawą oraz korytarz G 9 biegnący od Łodzi na zachód w kierunku Poznania i dalej na Berlin (ryc. 11). Drogi krajowe łączą Łódź z Grudziądzem i Gdańskiem (W 1) oraz Łódź z Katowicami-Przyrzowicami (W 16) i Krakowem (W 2). Wszystkie ww. drogi lotnicze od wielu lat mają charakter wyłącznie tranzytowy, gdyż na tym obszarze nie zlokalizowano żadnego dworca pasażerskiego bądź towarowego. Warto w tym miejscu wspomnieć, że w latach 1946–1958 działał dworzec lotniczy Łódź–Lublinek, który w tym czasie obsłużył ogółem 409300 pasażerów i 4817 t ładunków. Sieć dróg lotniczych uzupełniona jest o 11 stałych lotnisk o niekomunikacyjnym przeznaczeniu. Lotnisko Łódź–Lublinek wykorzystywane jest przez lotnictwo cywilne i wojskowe, sporadycznie lądują na nim samoloty dyspozycyjne przywożące zagranicznych i krajowych biznesmenów, a także prywatne samoloty turystów lotniczych. Pięć dalszych lotnisk wykorzystuje lotnictwo sportowe i sanitarne (Piotrków Tryb., Ostrów Wlkp., Konin, Włocławek i Płock), a pozostałe lotnictwo wojskowe (Tomaszów Maz., Łask, Łęczyca–Leźnica Wlk., Powidz i Sochaczew). Czynione są starania, by na potrzeby cywilne przystosować lotnisko w Łasku oraz przebudować i wydłużyć pasy startowe na Lublinku.

### **Sieć publicznego transportu miejskiego**

Lokalne znaczenie, choć niezwykle ważne dla sprawnego funkcjonowania miast, ma publiczny transport obszarów zurbanizowanych. We wszystkich ośmiu województwach podstawę tego transportu stanowi trakcja spalinowa, tj. autobusy, które obsługują ogółem 35 miast. Łódzki Zespół Miejski dysponuje ponadto trakcją elektryczną opartą na drogach tramwajowych opisanych uprzednio. Przemiany społeczno-gospodarcze ostatnich lat (wzrost bezrobocia, bankructwo wielu przedsiębiorstw) wpłynęły na znaczne zmniejszenie przewozów, bo aż o 49% w okresie 1987–1993. Długość tras autobusowych zwiększyła się jednocześnie o 31%, ale pojemność taboru spadła o 12,4% (tab. 8). Nie wpłynęło to dodatnio na wzrost komfortu jazdy; przeciwnie, o godzinach szczytu nadal publiczne środki transportu są znacznie przepełnione. Preferowanie trakcji spalinowej powoduje duże szkody ekologiczne, takie jak zanieczyszczenie powietrza, gleby i wody substancjami toksycznymi, emisję dźwięków mechanicznych, w tym hałasu itd. Postulować więc należy, by transport w miastach oprócz w większym stopniu na trakcji elektrycznej takich środków, jak kolej regionalna, metro, premetro, tramwaj i trolejbus. Środki te powinny być wprowadzone do takich miast, jak np.

Tab. 8. Publiczny transport miejski w regionie Polski Środkowej w latach 1987 i 1993

Województwo	Czynne trasy (km)						Ludność w miastach obsługiwanych (tys.)		
	autobusowe			tramwajowe			1987	1993	1987=100
	1987	1993	1987=100	1987	1993	1987=100			
Kaliskie	636	844	132,7	---	---	261,0	272,0	104,2	
Konińskie	86	91	105,8	---	---	78,1	82,0	105,0	
Łódzkie	472	590	125,0	167	218	1046,4	991,0	94,7	
Piotrkowskie	498	576	115,7	---	---	284,0	306,0	107,7	
Płockie	274	317	115,7	---	---	175,1	187,0	106,8	
Sierdzkie	160	342	213,8	---	---	101,2	138,0	136,4	
Skiernewickie	196	284	144,9	---	---	150,3	162,0	107,8	
Włocławskie	113	147	130,1	---	---	119,2	123,0	103,2	
Polska Środkowa	2435	3191	131,0	167	218	2215,3	2261,0	102,1	

Źródło: *Gospodarka komunalna w 1988 r.*, GUS, Warszawa 1989; *Rocznik Statystyczny Województw 1994*, GUS, Warszawa 1994 i obliczenia własne.

Łódź (metro, premetro), Kalisz, Włocławek, Piotrków Tryb. (tramwaj) czy Konin, Skierniewice, Zduńska Wola (trolejbus).

## Podsumowanie

Sieć transportu lądowego w centralnej części Polski charakteryzuje się obecnie znacznymi dysproporcjami w zakresie gęstości, dostępności, przejezdności i komplementarności. Sieć kolejowa pełni funkcję systemu przeczołowego o zasięgu wojewódzkim i międzyregionalnym, o czym świadczy istnienie aż pięciu szlaków o randze krajowej, tj. CMK, Kolej Warszawsko-Wiedeńskiej, Kolej Kaliskiej oraz szlaków Warszawa-Poznań i Herby-Gdynia. W okresie ostatnich kilkudziesięciu lat nie zbudowano żadnych innych linii magistralnych, z wyjątkiem południowej części CMK i krótkiego dojazdowego odcinka Piotrków Tryb.-Bełchatów-Rogowiec. Konsekwentnie wprowadzana była trakcja elektryczna na całej sieci od strony Warszawy w kierunku na Poznań i Wrocław. Do większych inwestycji towarzyszących należy zaliczyć budowę stacji towarowych w Łodzi (Olechów) i wzdłuż CMK. Likwidacji ulega wiele krótkich, jednotorowych odcinków, zwłaszcza dawnej pruskiej sieci kolejowej, a także odcinki dróg wąskotorowych, w tym tramwajowych podmiejskich w ŁZM. Generalnie daje się zauważyć spadek przewozów osobowych, a zwłaszcza towarowych. Jest to zjawisko analogiczne do sytuacji, jaka miała miejsce w krajach Europy Zachodniej po roku 1945, gdzie gwałtowny rozwój motoryzacji, zwłaszcza indywidualnej, doprowadził do upadku wielu przewoźników kolejowych. Efekt ten był spotęgowany przechwytywaniem przewozów towarowych o zasięgu ponadregionalnym przez transport samochodowy. Bardzo duży wzrost parku samochodowego o blisko 1/3 w ciągu 6 lat spowodował w regionie zwiększenie natężenia ruchu na drogach, których parametry techniczne nie odpowiadają ani obecnym, ani tym bardziej przyszłym potrzebom. Transport samochodowy jako bardziej elastyczny i dogodny będzie się nadal rozwijał, choć jednocześnie uwypuklać się będą jego cechy negatywne (terenochłonność, ujemny wpływ na środowisko naturalne, szczególnie w dużych skupiskach ludności etc.). Dlatego też nauka powinna postulować czynnikom decyzyjnym przyjęcie zbilansowanej polityki rozwoju systemu transportowego w całym kraju, z wyraźnym uwzględnieniem bardziej „przyjaznej” dla środowiska trakcji eklektycznej (kolej, metro, tramwaj, trolejbus), transportu przesyłowego, rzeczno oraz lotniczego. Dla regionu Polski Środkowej właśnie trzy wymienione powyżej podsystemy są bardzo atrakcyjne. Transport przesyłowy można wykorzystać przy dostarczaniu do licznych odbiorców energii zawartej w paliwach

stałych, płynnych i gazowych oraz w parze wodnej, a także innych sypkich ładunków masowych po ich uprzednim uwodnieniu. Prawidłowe z punktu widzenia transportowego wykorzystanie żeglugi na Wiśle wymagać będzie budowy nowoczesnego portu śródlądowego we Włocławku lub Płocku. Jak dotąd nie wykorzystane zostały w praktyce możliwości tkwiące w transporcie lotniczym. Istniejąca infrastruktura dróg powietrznych powinna zostać uzupełniona, po dokonaniu niezbędnej analizy ekonomicznej i technicznej, o kilka dworców pasażerskich i towarowych o randze międzynarodowej (Łódź) i krajowej (np. Kalisz, Piotrków Tryb., Płock). Wymienione powyżej podsystemy muszą być ze sobą tak powiązane, by razem tworzyły „tkankę” transportową całego regionu, reagującą w sposób elastyczny na wszelkie zewnętrzne i wewnętrzne zmiany i zakłócenia.

## Literatura

- Dziadek S., 1994, *Rola transportu w kształtowaniu nowych układów gospodarczych* [w:] *Problemy transformacji struktur regionalnych w procesie przechodzenia do gospodarki rynkowej*, red. J. Kitowski, Z. Ziolo, Wydział Ekonomiczny Filia UMCS, Rzeszów.
- Dziedziul B., 1994, *Proces unityzacji transportu w Polsce na tle zmian społeczno-gospodarczych* [w:] *Problemy geografii komunikacji w warunkach transformacji ustrojowej w Polsce i Europie Środkowo-Wschodniej*, USz, Szczecin.
- Fierla I. (red.), 1994, *Geografia gospodarcza Polski*, PWE, Warszawa.
- Hornig A., Dziadek S., 1987, *Zarys geografii transportu lądowego*, PWN, Warszawa.
- Januszkiewicz W. (red.), 1985, *Transport i spedycja lotnicza. Ekonomika, organizacja, technologia*, WKiŁ, Warszawa.
- Lijewski T., 1986, *Geografia transportu Polski*, PWE, Warszawa.
- Lijewski T., 1993, *Zmiany przestrzennego zagospodarowania Polski w latach 1945–1989*, PWN, Warszawa.
- Mikulski M., Glass A., 1980, *Polski transport lotniczy 1918–1978*, WKiŁ, Warszawa.
- Schiele M., 1987, *Koncepcja rozwoju sieci masowego transportu pasażerskiego w Łódzkim Zespole Miejskim*, maszynopis, s. 111, Zakład Lokalizacji Produkcji i Gospodarki Przestrzennej UŁ, Łódź.
- Transport–wyniki działalności w 1988 r.*, 1989, GUS, Warszawa.
- Transport–wyniki działalności 1993, 1994*, GUS, Warszawa.

## Changes in the Land Transport Network in the Region of Central Poland in the First Half of the 1990's

### Summary

The network of the land transport in the region of Central Poland in the first half of the 1990's have undergone considerable transformations. The standard-gauge network had been fully stable; a slight shortening of the exploited lines in the years 1988-1993 (by 2.6%) was connected with liquidation of the passenger traffic on certain sectors of the railway network of the former Prussian partition zone. All the trunk-lines are now fully electrified and they have 2 tracks each. It should be added that the 24-hour-intensity of passenger and goods trains was decreased by 10-40% with simultaneous decrease of the transport work measured in person-kilometers and ton-kilometers. The traffic of passenger trains on narrow-gauge railways is gradually liquidated. The length of the exploited lines in the analogical period decreased by 20%. Part of them is still utilized in goods transport.

On the other hand, car transport has been developing in a very dynamic way. Although the length of the road network with improved surface has increased only by 8.5%, they were burdened with the growing car traffic. A good example of this phenomenon is the fact of strongly increased car park registered in 8 districts of Central Poland in the years 1987-1993. The total number of vehicles grew by 29% with a simultaneous drop of the number of two-wheelers by 30% and ambulances by 18%. That drop was compensated for by an increase of the number of registered motor-cars by 63%, traction engines by 50%, delivery trucks by 48% and lorries by 31%. This increase of the number of vehicles is not followed by the increase of the technical standard of the roads; for example, the length of motorways and two-lane roads makes only 1.3% of the length of the national and provincial roads. In view of little density of the railway roads, a significant role is played by the buses of the Polish Motor Transport. In the analyzed period, the length of the lines belonging to the Polish Motor Transport increased by 17% with a simultaneous drop of the number of passengers transported in a year by 45%. It should be added that at the beginning of the 1990's the monopoly of the Polish Motor Transport for the passenger and goods transport was broken. A number of private firms were founded at that time which also serve the region of Central Poland. It is characteristic that the total length of the private coach lines in the discussed area is eight times greater than the length of the lines served by the Polish Motor Transport.

The greatest development was observed of the transmitting sub-system of transport since the total length of gas mains grew by 67% in the years 1988-1993. Natural gas has been recently conveyed to such towns as for example Łęczycza, Kutno, Koruszki, Skierniewice and Żyrardów.

Inland navigation and aeronautics do not play much importance in the transport system of Central Poland. The Vistula river which crosses the region on the line of Wyszogród-Nieszawa is important for transit and is poorly connected with the other sub-systems of transport. On the other hand, the examined region possesses a dense network of airways (about 1, 040 km) and 11 airports, but these are not used in regular service of the agglomerations of Łódź and other cities, for example Kalisz, Płock or Włocławek.

The urban transport is a local sub-system of transport. It is based on the tram lines in the Łódź Urban Unit and on bus lines in all the 8 districts. The years 1987-1993 witnessed

an increase of the length of tram and bus routes (by 31% each) with a simultaneous decrease of the transport by 49%. The capacity of the supply dropped by 12%, which maintains a low comfort of transport, especially during the rush hours.

Future changes of the land transport network in the region of Central Poland will comprise the development of the network of motorways and two-lane roads, modernization of railways in order to increase the speed, and further growth of the network of pipelines. The whole region should be included in the national and European system of airway transport as fast as possible.



## WYKAZ PRACOWNIKÓW NAUKOWYCH PROWADZĄCYCH BADAŃ Z ZAKRESU GEOGRAFII KOMUNIKACJI

### **Dr Józef Adamczyk**

Uniwersytet Gdański, Katedra Geografii Ekonomicznej  
81-378 Gdynia, Al. Marszałka Piłsudskiego 46, tel. 217-028.

**Zainteresowania i prowadzone badania:** Uwarunkowania i funkcjonowanie portów morskich, rola portów morskich w gospodarce, obroty ładunkowe. Uwarunkowania naturalne rozwoju i funkcjonowania transportu lądowego w Polsce. Przemiany w transporcie w Polsce i w innych krajach.

**Ważniejsze publikacje:** *Zarys geografii żeglugi i portów morskich*. Uniwersytet Gdański, Gdańsk 1974 (wraz z J. Zaleskim i M. Rozwadowskim). *Charakterystyka portów morskich wybrzeży atlantyckich*. [W:] *Ocean Atlantycki*. PWN, Warszawa 1982.

### **Prof. dr hab. Jacek Brdulak**

Szkoła Główna Handlowa, Katedra Geografii Ekonomicznej  
02-554 Warszawa, Al. Niepodległości 162, tel. 491-251 w. 232

**Zainteresowania:** Geografia transportu Polski i świata. Problemy rozwoju infrastruktury technicznej. Infrastrukturalna obsługa międzynarodowych obrotów handlowych.

**Prowadzone badania:** Infrastrukturalne uwarunkowania współpracy w przyszłym Euroregionie „Bug”.

**Ważniejsze publikacje:** *Repetitorium z geografii gospodarczej*, pod red. I. Fierli, rozdziały: *Transport i handel zagraniczny* w części 1. *Świat* i w części 2. *Polska*. PWE, Warszawa 1994. *Geografia gospodarcza Polski*, praca zbiorowa pod red. I. Fierli, rozdział: *Współpraca gospodarcza z zagranicą*. PWE, Warszawa 1994. *Projekt organizacyjno-ekonomiczny*

*infrastruktury technicznej makroregionu województw bialsko-podlaskiego, chełmskiego, lubelskiego i tarnobrzeskiego.* Wyd. Bizant, Warszawa 1995.

### **Dr Stanisław Ciok**

Uniwersytet Wrocławski, Instytut Geograficzny, Zakład Zagospodarowania Przestrzennego  
50-137 Wrocław, Plac Uniwersytecki 1

### **Prof. dr hab. Ryszard Domański**

Akademia Ekonomiczna, Katedra Ekonomiki Przestrzennej i Środowiskowej  
60-967 Poznań, Niepodległości 10, tel. 699-261 w. 1410

**Zainteresowania:** Zagadnienia teoretyczne geografii ekonomicznej i gospodarki przestrzennej. Przestrzenna organizacja rozwoju regionalnego. Poznań i woj. poznańskie.

**Prowadzone badania:** Społeczno-gospodarcza i przestrzenna dynamika miast i regionów.

**Ważniejsze publikacje:** *Perspektywiczne planowanie rozwoju i lokalizacji sieci kolejowej.* WSE, Poznań 1958. *Metody analizy układu sieci drogowej.* Biuletyn KPZK PAN nr 3, 1961. *Zespoły sieci komunikacyjnych.* Prace Geograficzne nr 41, IG PAN, 1963. *Przestrzenna organizacja rozwoju regionalnego.* Studia KPZK PAN nr 93, 1987. *Systemy ekologiczno-ekonomiczne, modelowanie współzależności i rozwoju.* Studia KPZK PAN nr 100, 1992. *Geografia Polski społeczno-ekonomiczna.* PWN, Warszawa 1992 (wraz z S. Leszczyckim). *Gospodarka przestrzenna,* PWN, wyd. 2, Warszawa 1993. *Zasady geografii społeczno-ekonomicznej.* PWN, wyd. 2, Warszawa-Poznań 1993.

### **Prof. dr hab. Stanisław Dziadek**

Akademia Ekonomiczna, Katedra Transportu  
40-228 Katowice, 1 Maja 47, tel. 588-495.

**Zainteresowania:** Geografia ekonomiczna transportu i ekonomika regionu. Ośrodki zurbanizowane. Województwo katowickie.

**Prowadzone badania:** Funkcje transportu w układach regionalnych i ponadregionalnych.

**Ważniejsze publikacje:** *Powiązania produkcyjno-przestrzenne okręgów przemysłowych makroregionu południowego.* Ossolineum, Wrocław 1985. *Zarys geografii transportu lądowego.* PWN, Warszawa 1987 (wraz z A. Hor-

nigiem). *Systemy transportowe ośrodków zurbanizowanych*. PWN, Warszawa 1991.

**Prof. dr hab. Bronisław Dziedziul**

Uniwersytet Szczeciński, Katedra Geografii Transportu

71-101 Szczecin, Mickiewicza 64, tel. 73-010.

**Zainteresowania:** Geografia transportu Polski, geografia transportu morskiego.

**Prowadzone badania:** Spójność przestrzenna Polski.

**Ważniejsze publikacje:** *Czynniki fizyczno-geograficzne i społeczno-ekonomiczne rozmieszczenia dróg kołowych w Polsce*. Zeszyty Naukowe Politechniki Szczecińskiej nr 136, ser. Prace Monograficzne nr 68, 1972. *Port szczeciński. Dzieje i rozwój do 1970 roku*. Instytut Zachodniopomorski, Szczecin 1975 (współautorstwo i redakcja). *Transport w rozwoju aglomeracji miejsko-przemysłowych w Polsce*. Prace Naukowe Politechniki Szczecińskiej nr 314, Instytutu Ekonomiki Transportu nr 23, 1986. *Proces unityzacji transportu w Polsce na tle zmian społeczno-gospodarczych*. [W:] *Problemy geografii komunikacji w warunkach transformacji ustrojowej w Polsce i Europie Środkowo-Wschodniej*, Uniwersytet Szczeciński, 1994.

**Mgr inż. Ewa Goras**

Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej

30-107 Kraków, Plac na Stawach 1, tel. 225-861.

**Zainteresowania:** Studia komunikacyjne, głównie do planów zagospodarowania przestrzennego miast.

**Prowadzone badania:** Modele zachowań komunikacyjnych ludności. Badanie ruchu weekendowego. Oddziaływanie transportu na otoczenie.

**Ważniejsze publikacje:** *Badania komunikacyjne ruchu weekendowego dla potrzeb planowania przestrzennego*. Biuletyn IGPIK 1988, nr 10-12. *System jednolitych badań zachowań komunikacyjnych mieszkańców miast polskich*. Transport Miejski, maj 1991 (wraz z J. Friedbergiem i K. Kochańskim). *Zarys problematyki komunikacyjnej w planach zagospodarowania przestrzennego miast*. Biuletyn Zakładu Drogownictwa Miejskiego, marzec 1994.

**Prof. dr hab. Tadeusz Hoff**

Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej, Filia w Rzeszowie  
35-068 Rzeszów, Grunwaldzka 13, tel. 622-107.

**Zainteresowania:** Geografia łączności. Problemy teoretyczne geografii komunikacji. Geografia transportu Polski. Regionalizacja ekonomiczna Polski. Geografia turystyki (Polska, Bieszczady).

**Prowadzone badania:** Rozwój radiodifuzji (radiofonii i telewizji) w świecie. Struktura przestrzenna radiodifuzji na świecie.

**Ważniejsze publikacje:** *Zagadnienia geograficzne poczty na świecie*. PTE, Warszawa 1963. *Łączność jako przedmiot badań geograficzno-ekonomicznych*. SGPiS, Warszawa 1970. *Rozwój komunikacji w Polsce ze szczególnym uwzględnieniem Rzeszowszczyzny*. Tow. Naukowe w Rzeszowie, Rzeszów 1975. *Geografia łączności Polski*. UMCS, Lublin-Rzeszów 1981. *Geografia łączności świata w zarysie*. PWN, Warszawa 1992.

**Doc. dr hab. Alfred Hornig**

Emerytowany docent Akademii Ekonomicznej w Katowicach.  
Adres domowy: 41-500 Chorzów, Dębowa 13.

**Zainteresowania:** Geografia transportu lądowego. Historia i stan komunikacji na Górnym Śląsku.

**Ważniejsze publikacje:** *Komunikacja na Górnym Śląsku*. Górnśląskie Prace i Materiały Geograficzne nr 2, Wyd. Śląsk, Katowice 1963. *Studium zagospodarowania drogowego na przykładzie województwa katowickiego i opolskiego*. Instytut Śląski, Opole 1968. *Zarys geografii transportu lądowego*. PWN, Warszawa 1987 (wraz z S. Dziadkiem).

**Prof. dr hab. Jerzy Kitowski**

Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej, Filia w Rzeszowie,  
35-068 Rzeszów, Grunwaldzka 13, tel. 622-107.

**Zainteresowania:** Przestrzenne zróżnicowanie dojazdów do pracy w Polsce. Transportochłonność przewozów pracowniczych. Syntetyczne wskaźniki zagospodarowania komunikacyjnego. Identyfikacja okresu wahań występujących w kolejowych przewozach pasażerskich. Społeczne koszty migracji transgranicznych w południowo-wschodniej Polsce.

**Prowadzone badania:** Rola infrastruktury transgranicznej w strukturze regionalnej południowo-wschodniej Polski.

**Ważniejsze publikacje:** *Rola dojazdów do pracy w gospodarce narodowej*. UMCS, Lublin 1988. *Próba klasyfikacji województw według syntetycznego*

wskaźnika zagospodarowania komunikacyjnego. [W:] *Współczesne problemy geografii komunikacji*. UMCS, Lublin 1992. *Identyfikacja okresu wahań występujących w ekonomicznych szeregach czasowych na przykładzie szeregu kolejowych przewozów pasażerskich*. Zeszyty Naukowe Akademii Ekonomicznej w Katowicach nr 128, 1993. Redakcja prac zbiorowych (wspólnie z Z. Ziolo): *Czynniki i bariery rozwoju rejonów przygranicznych*. Warszawa-Kraków-Rzeszów 1993. *Problemy transformacji struktur regionalnych w procesie przechodzenia do gospodarki rynkowej*. Warszawa-Kraków-Rzeszów 1994. *Przemiany struktur społeczno-gospodarczych obszarów przygranicznych*. Warszawa-Kraków-Rzeszów 1995.

### **Mgr Arkadiusz Kołoś**

Uniwersytet Jagielloński, Instytut Geografii.

31-044 Kraków, Grodzka 64, tel. 224-703.

**Zainteresowania:** Transport w obszarach miejskich. Problemy komunikacyjne centralnych dzielnic miast. Komunikacja miejska w Krakowie.

**Prowadzone badania:** Wybrane problemy komunikacyjne śródmiejskich rejonów Krakowa.

### **Mgr Tomasz Komornicki**

Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN

00-927 Warszawa, Krakowskie Przedmieście 30, tel. 268-730.

**Zainteresowania:** Ruch graniczny, przejścia graniczne. Międzynarodowa komunikacja publiczna. Włączenie Polski w ogólnoeuropejski system transportowy (autostrady).

**Prowadzone badania:** Ruch graniczny osób i pojazdów przez wszystkie granice Polski. Analiza stanu transgranicznej infrastruktury transportowej. Międzynarodowe połączenia autobusowe.

**Ważniejsze publikacje:** *Przepustowość polskich drogowych przejść granicznych*. Biuletyn nr 5 Projektu badawczego „Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski”, 1994. *Międzynarodowe połączenia autobusowe*. Biuletyn nr 5 jw., 1994. *Powiązania transportowe Polski i obwodu kaliningradzkiego*. Biuletyn nr 6 jw., 1994.

**Prof. dr hab. Maria Kozanecka**

Wyższa Szkoła Pedagogiczna, Instytut Geografii

30-084 Kraków, Podchorążych 2, tel. 374-777, 376-366, w. 526

**Zainteresowania:** Rozwój i funkcjonowanie komunikacji autobusowej w Polsce. Węzły transportu. Poziom zagospodarowania siecią transportową wybranych regionów (m.in. Tarnobrzeski Region Siarkowy) i krajów.

**Prowadzone badania:** Układy funkcjonalne sieci transportowej w Polsce południowo-wschodniej. Przemiany w transporcie w okresie transformacji ustrojowej.

**Ważniejsze publikacje:** *Przewozy towarowe i osobowe w województwie rzeszowskim w latach 1930-1963*. Prace Monograficzne WSP w Krakowie, t. VI, 1967. *Niektóre metody badania węzłów komunikacji autobusowej*. Folia Geographica, Ser. Geographica Oeconomica, vol. XI, 1978. *Tendencje rozwojowe komunikacji autobusowej w Polsce. Studium geograficzno-ekonomiczne*. Prace Monograficzne WSP w Krakowie nr XXXVI, 1980. *Problematyka badawcza geografii transportu w ośrodku krakowskim w okresie 1945-1985*. Folia Geographica, Ser. Geographica Oeconomica vol. XX, 1987. *Kierunki przemian w komunikacji miejskiej aglomeracji krakowskiej*. Folia Geographica, Ser. Geographica Oeconomica vol. XXV-XXVI, 1993.

**Dr Stanisław Koziarski**

Instytut Śląski

45-951 Opole, Piastowska 17, tel. 36-441, 33-081.

**Zainteresowania:** Rozwój i funkcjonowanie sieci kolejowej w Polsce (zwłaszcza na Śląsku) i na świecie. Drogi wodne. Sieć elektroenergetyczna.

**Prowadzone badania:** Przekształcenia sieci kolejowej w Polsce i na świecie.

**Ważniejsze publikacje:** *Sieć kolejowa w aglomeracjach miejsko-przemysłowych makroregionu południowego*. Instytut Śląski, Opole 1989. *Rozwój sieci kolejowej na Śląsku*. Instytut Śląski, Opole 1990. *150 lat kolei na Śląsku*. Dolnośląska DOKP, Instytut Śląski, Opole-Wrocław 1992 (wraz z M. Jerczyńskim). *Sieć kolejowa Polski w latach 1918-1992*. Instytut Śląski, Opole 1993. *Sieć kolejowa Polski w latach 1842-1918*. Instytut Śląski, Opole 1993. *Rozwój sieci kolejowej w Polsce*. Kolejowa Oficyna Wydawnicza, Warszawa 1995 (wspólnie z T. Lijewskim).

**Prof. dr hab. Teofil Lijewski**

Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN  
00-927 Warszawa, Krakowskie Przedmieście 30, tel. 268-730

**Zainteresowania:** Rozwój i stan sieci kolejowej w Polsce i w Europie. Komunikacja publiczna w Polsce. Mobilność ludności (dojazdy do pracy, ruch turystyczny). Dostępność ośrodków centralnych i administracyjnych.

**Prowadzone badania:** Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce. Sieć autobusowa i komunikacji miejskiej w Polsce. Ośrodki koncentracji ruchu.

**Ważniejsze publikacje:** *Rozwój sieci kolejowej Polski*. Dokumentacja Geograficzna 1959, nr 5. *Dojazdy do pracy w Polsce*. Studia KPZK PAN nr 15, 1967. *Geografia transportu Polski*. PWE, Warszawa 1977, wyd. 2, 1986. *Infrastruktura transportowa Republiki Federalnej Niemiec*. Studia KPZK PAN, nr 78, 1982. *Układy komunikacyjne województw*. Dokumentacja Geograficzna 1985, nr 1. *Geografia turystyki Polski*. PWE, Warszawa 1985, wyd. 2, 1992 (wraz z B. Mikułowskim i J. Wyrzykowskim). *Infrastruktura komunikacyjna Polski wobec zmian politycznych i gospodarczych w Europie środkowej i wschodniej*. Zeszyty IGiPZ PAN nr 23, 1994. *Rozwój sieci kolejowej w Polsce*. Kolejowa Oficyna Wydawnicza, Warszawa 1995 (wspólnie z S. Koziarskim).

**Dr Zbigniew Makiela**

Wyższa Szkoła Pedagogiczna, Instytut Geografii  
30-084 Kraków, Podchorążych 2, tel. 374-777 w. 521

**Zainteresowania:** Problematyka przekształceń infrastruktury technicznej oraz ich wpływ na zmiany struktur regionalnych, ze szczególnym uwzględnieniem Polski południowo-wschodniej i południowej.

**Prowadzone badania:** Rola infrastruktury technicznej w strukturze regionalnej Polski południowo-wschodniej oraz procesy transformacji infrastruktury technicznej na obszarze Euroregionu „Karpaty”.

**Ważniejsze publikacje:** *Zagospodarowanie w zakresie infrastruktury gazowniczej woj. rzeszowskiego w 1989 r.*, Rzeszowskie Zeszyty Naukowe, t. X, 1991. *Problematyka infrastruktury technicznej w województwach przygranicznych Polski Południowo-Wschodniej*. [W:] *Czynniki i bariery rozwoju rejonów przygranicznych*. Rzeszów 1993.

**Prof. dr hab. Eugeniusz Mazur**

Uniwersytet Szczeciński, Katedra Geografii Transportu

71-101 Szczecin, Mickiewicza 64, tel. 76-031

**Zainteresowania:** Geografia transportu (ogólnie). Ochrona środowiska w transporcie. Terenochłonność transportu.

**Prowadzone badania:** Terenochłonność transportu w Polsce i niektórych innych krajach. Słownik terminów geografii transportu i łączności.

**Ważniejsze publikacje:** *Transport a ochrona środowiska*. Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 1986. *Optymalizacja rozwoju infrastruktury transportu w aspekcie ochrony zasobów ziemi*. Uniwersytet Szczeciński, Rozprawy i Studia, t. 39, 1989. *Terenochłonność transportu*. Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 1992. *Transport a środowisko przyrodnicze Polski*. Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 1994. *Słownik ekologii i ochrony środowiska*. Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 1995.

**Dr Beata Meyer**

Uniwersytet Szczeciński, Katedra Geografii Transportu,

71-101 Szczecin, Mickiewicza 64, tel. 76-031 w. 479.

**Zainteresowania:** Komunikacja miejska, systemy transportowe w aglomeracjach miejskich, aglomeracje europejskie, szczególnie w Wielkiej Brytanii i Polsce.

**Prowadzone badania:** Funkcjonowanie systemu komunikacji miejskiej w zespole miejskim Szczecina. Zjawisko kongestii w regionie West Midlands w Wielkiej Brytanii.

**Ważniejsze publikacje:** *Efektywność zbiorowej komunikacji miejskiej Szczecina*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 96, 1992. *Wybrane aspekty organizacji miejskiego transportu publicznego w Wielkiej Brytanii na przykładzie regionu West Midlands*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 114, 1993. *Główne przyczyny i skutki kongestii w Wielkiej Brytanii na przykładzie regionu West Midlands*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 130, 1994.



**Prof. dr Mieczysław Mikulski**

Akademia Ekonomiczna, Zakład Geografii Ekonomicznej  
31-510 Kraków, Rakowicka 27, tel. 167-391.

**Zainteresowania:** Geografia transportu lotniczego.

**Prowadzone badania:** Infrastruktura transportu lotniczego. System transportowy Regionu Paryskiego, port lotniczy Paryża Charles de Gaulle. Prognoza lotniczych przewozów towarowych Krakowa.

**Ważniejsze publikacje:** *Polski transport lotniczy 1918-1978*. WKiŁ, Warszawa 1980. *Problemy komunikacji lotniczej Krakowa*. Zeszyty Naukowe Akademii Ekonomicznej w Krakowie nr 387. *Prognoza lotniczych przewozów pasażerskich w porcie lotniczym Kraków-Balice do roku 2010*. Zeszyty Naukowe Akademii Ekonomicznej w Krakowie nr 400.

**Mgr Małgorzata Pacuk**

Uniwersytet Gdański, Katedra Geografii Ekonomicznej  
81-378 Gdynia, Al. Marszałka Piłsudskiego 46, tel. 217-028 w. 32.

**Zainteresowania:** Geografia ekonomiczna morza. Przemiany społeczno-gospodarcze na obszarze Europy Bałtyckiej i ich wpływ na regiony przybrzeżne. Transport morski.

**Prowadzone badania:** Polsko-szwedzka współpraca gospodarcza na tle przeobrażeń geopolitycznych w Europie Bałtyckiej. Problemy i perspektywy żeglugi promowej na Bałtyku.

**Ważniejsze publikacje:** *Polska na bałtyckim rynku promowym*, Czasopismo Geograficzne 1992, zes. 3/4. *Atlas Morza Bałtyckiego*, rozdział *Gospodarka morska*. Warszawa 1994 (współautorstwo). *Połączenia promowe południowego Bałtyku ze szczególnym uwzględnieniem relacji polsko-szwedzkich*. [W:] J. Ciesielski, *Ku wspólnocie Europy Bałtyckiej*, Gdańsk 1995.

**Dr Tadeusz Palmowski**

Uniwersytet Gdański, Katedra Geografii Ekonomicznej  
81-378 Gdynia, Al. Marszałka Piłsudskiego 46, tel. 217-028 w. 32

**Zainteresowania:** Przestrzenne kształtowanie nadmorskich układów osadniczych. Wpływ nowych technologii w transporcie morskim i lądowym na przekształcenia i rozwój miast portowych.

**Prowadzone badania:** Poszukiwanie skutecznych rozwiązań zachowania równowagi między racjonalną organizacją przestrzeni a tendencją do

koncentracji aktywności gospodarczej na wybrzeżu od ujścia Odry po Rostock i od Zalewu Wiślanego przez Królewiec po Libawę.

**Ważniejsze publikacje:** *Współczesne funkcje małych portów polskiego wybrzeża*, Komunikaty Instytutu Bałtyckiego z. 42, 1993. *Polskie porty i przestrzenie Zalewu Wiślanego*, Nautologia nr 3, 1993. *The trends of changes in the sea port hinterland of southern Baltic Sea*, Kaliningrad 1994. *Perspektywy aktywizacji małych portów ujścia Wisły*. [W:] *Polskie porty morskie a polityka transportowa kraju w warunkach gospodarki rynkowej*. Wyższa Szkoła Morska, Szczecin 1995.

### **Prof. dr hab. Andrzej Piskozub**

Uniwersytet Gdański, Katedra Nauki i Cywilizacji

81-824 Sopot, Budziszka 4

**Zainteresowania:** Historia cywilizacji. Historia transportu. Geograficzno-historyczne podstawy struktur przestrzennych Polski. Schematy układów komunikacyjnych Polski, kanały komunikacyjne. Żegluga morska.

**Ważniejsze publikacje:** *Transport jako czynnik regionalizacji osadnictwa*. Gdańskie Tow. Naukowe, Gdańsk 1967. *Zarys najnowszych dziejów transportu*. WKiŁ, Warszawa 1979. *Gospodarowanie w transporcie, podstawy teoretyczne*. WKiŁ, Warszawa 1982. *Dziedzictwo polskiej przestrzeni, geograficzno-historyczne podstawy struktur przestrzennych ziem polskich*. Ossolineum, Wrocław 1987. *Historia transportu*. Uniwersytet Gdański, Gdańsk 1989. *Rozwój horyzontu geograficznego*. Uniwersytet Gdański, Gdańsk 1993. *Polska morska. Czyn XX wieku*. Wyd. Morskie, Gdańsk 1986. *Infrastruktura transportowo-komunikacyjna Polski Środkowej*. [W:] *Stan i perspektywy Polski Środkowej*. PAX, Warszawa 1989. *Morze w dziejach cywilizacji*. Wyd. Mariol, Gdańsk 1993. *Optywanie Ziemi*. Uniwersytet Gdański, 1994.

### **Dr Marek Potrykowski**

Centralny Urząd Planowania

00-507 Warszawa, Plac Trzech Krzyży 5, tel. 629-11-78.

**Zainteresowania:** Zmiany transportu a zmiany użytkowania ziemi — układ międzynarodowy. Modele i metody badawcze w geografii transportu.

**Prowadzone badania:** Zmiany transportu a zmiany użytkowania ziemi. Problemy komunikacyjne miast. Makroregion stołeczny.

**Ważniejsze publikacje:** *Geografia transportu, zarys problemów, modeli i metod badawczych*. PWN, Warszawa 1982 (wraz z Z. Taylorem). *Rozwój społeczno-gospodarczy a zagospodarowanie drogowe w Polsce*. Studia KPZK PAN nr 80, 1983.

### **Prof. dr hab. Eugeniusz Rydz**

Wyższa Szkoła Pedagogiczna, Instytut Geografii

76-200 Słupsk, Arciszewskiego 2, tel. 27-221.

**Zainteresowania:** Struktury osadnicze i społeczno-demograficzne na Pomorzu Środkowym. Przeobrażenia w strukturze wewnętrznej regionu miejskiego.

**Prowadzone badania:** Codzienne dojazdy do pracy i szkół. Rola migracji siły roboczej w kształtowaniu powiązań wewnątrzregionalnych. Rola ośrodków miejskich w sieci osadniczej.

**Ważniejsze publikacje:** *Funkcje Koszalina i Słupska w regionalnej sieci osadniczej*. Słupsk 1990. *Przeobrażenia demograficzno-osadnicze struktur wewnętrznych aglomeracji nadmorskich*. Słupsk 1994.

### **Mgr Marcin Krzysztof Schiele**

Uniwersytet Łódzki, Instytut Geografii Ekonomicznej i Organizacji Przestrzeni, 90-418 Łódź, Al. Kościuszki 21, tel. 336-467 w. 8

**Zainteresowania:** Geografia transportu (w tym miejskiego). Planowanie przestrzenne (zasięg krajowy, regionalny i lokalny). Historia gospodarcza Polski. Makroregion Środkowy.

**Prowadzone badania:** Sieć transportowa Polski Środkowej i kierunki jej rozwoju.

**Ważniejsze publikacje:** *Metro — istotny składnik transportu lokalnego na świecie*. [W:] *Współczesne problemy geografii komunikacji*. UMCS, Lublin 1992.

### **Dr Zbigniew Taylor**

Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN

00-927 Warszawa, Krakowskie Przedmieście 30, tel. 200-381 w. 676

**Zainteresowania:** Geografia transportu — problemy, modele, metody badawcze. Geografia społeczna. Teoria i metodologia geografii.

**Prowadzone badania:** Dostępność przestrzenna miejsc pracy, nauki i usług a codzienna ruchliwość ludności w obszarach wiejskich.

**Ważniejsze publikacje:** *Przestrzenna dostępność miejskiego systemu transportowego na przykładzie Poznania*. Studia KPZK PAN nr 67, 1979. *Geografia transportu, zarys problemów, modeli i metod badawczych*. PWN, Warszawa 1982 (wraz z M. Potrykowskim). *Recent transport development and economic change in Poland*. [W:] *Transport and Economic Development in the New Central and Eastern Europe*, Belhaven, London 1993.

### **Doc. dr hab. Krystyna Warakomska**

Emerytowany docent Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej

Adres domowy: 20-024 Lublin, Lipowa 12 m. 31

**Zainteresowania:** Stosunki transportowe w powiązaniu z osadnictwem, głównie w makroregionie środkowo-wschodnim. Zagadnienia metodyczno-kartograficzne przedstawiania stosunków transportowych.

**Ważniejsze publikacje:** *Intensywność ruchu pojazdów mechanicznych na granicy Lublina i powiązania transportowe miasta z innymi województwami w Polsce*. Przegląd Geograficzny 1987, nr 1/2. *Publiczny transport pasażerski a rozmieszczenie ludności w makroregionie środkowo-wschodnim*. UMCS, Rozprawy habilitacyjne XXXI, Lublin 1987. *Zagadnienie dostępności w geografii transportu*. Przegląd Geograficzny 1992, nr 1/2. *Stosunki transportowe środkowo-wschodniego regionu granicznego Polski*. Biuletyn nr 2 Projektu badawczego „Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski”, 1993. *Ocena współzależności cech społeczno-ekonomicznych i cech transportowych miast za pomocą metody „analizy elementarnej połączenia”*. Przegląd Geograficzny 1993, nr 3/4.

### **Mgr Jan Wendt**

Uniwersytet Gdański, Katedra Geografii Ekonomicznej

81-378 Gdynia, Al. Marszałka Piłsudskiego 46

**Zainteresowania:** Geografia transportu, w tym tranzyt i gospodarka morską. Geografia polityczna.

**Prowadzone badania:** Przemiany w przebiegu ładunków tranzytowych w Europie środkowej 1900-1994. Wpływ przemian geopolitycznych na procesy ekonomiczne (transport).

**Prof. dr hab. Jerzy Zaleski**

Emerytowany profesor Uniwersytetu Gdańskiego

Adres domowy: 81-827 Sopot, Sikorskiego 6 m.8

**Zainteresowania:** Geografia transportu morskiego, porty morskie.

**Ważniejsze publikacje:** *Ogólna geografia transportu morskiego w zarysie*. PWN, Warszawa 1967, 1978. *Transport morski w badaniach ekonomiczno-geograficznych*. Przegląd Geograficzny 1965, nr 1. *Zarys geografii żeglugi i portów morskich*. Uniwersytet Gdański, Gdańsk 1974 (wraz z J. Adamczykiem i M. Rozwadowskim).



## SPIS TREŚCI

Wstęp .....	5
TEOFIL LIJEWSKI	
Graniczne linie kolejowe w przeszłości i w perspektywie .....	9
TADEUSZ HOFF	
Poziom rozwoju łączności w przygranicznych województwach południowo- -wschodnich na tle sytuacji w Polsce .....	21
ARTUR CHMAJ, PIOTR SZYMOŃCZYK	
O wybranych aspektach ruchu transgranicznego w r. 1994 .....	33
TOMASZ KOMORNICKI	
Transgraniczne powiązania transportowe Polski Południowo-Wschodniej ...	49
JERZY KITOWSKI	
Społeczne koszty migracji transgranicznych w południowo-wschodniej Polsce	67
IWAN ROWENCZAK	
Struktury komunikacyjne strefy granicznej ukraińsko-polskiej (stan aktualny i perspektywy) .....	103
MARIA KOZANECKA	
Komunikacja autobusowa jako miernik powiązań przestrzennych województwa przemyskiego .....	109
STANISŁAW DZIADEK	
Funkcjonowanie transportu w miastach przygranicznych na przykładzie Cie- szyna .....	125
STANISŁAW KOZIARSKI	
Infrastruktura transportowa województw pogranicza polsko-czeskiego .....	131
STANISŁAW CIOK, DARIUSZ ILNICKI, EDYTA JAKUBOWICZ	
Wybrane elementy struktury społecznej i gospodarczej pogranicza polsko- -niemieckiego .....	149

## WŁODZIMIERZ GIERŁOWSKI

- Szanse Polski w rozwoju regionalnym Europy: TELESTRADA ogniwem łączności i współdziałania z makroregionem północno-wschodnim (aspekty polityczno-gospodarcze i społeczno-kulturalne) ..... 165

## TADEUSZ PALMOWSKI

- Aktywizacja Zalewu Wiślanego w perspektywie współpracy z regionem Królewieckim ..... 171

## JAN WENDT

- Zmiany w przeładunku towarów tranzytowych w polskich portach morskich w latach 1980–1994 ..... 183

## MARCIN SCHIELE

- Zmiany sieci transportu lądowego w regionie Polski Środkowej w pierwszej połowie lat dziewięćdziesiątych ..... 195

- Wykaz pracowników naukowych prowadzących badania z zakresu geografii komunikacji ..... 223



## CONTENTS

Preface	5
TEOFIL LIJEWSKI	
Frontier Railway Lines in the Future and in the Perspective .....	9
TADEUSZ HOFF	
The Level of Development of Communications in the South-Eastern Frontier Provinces in Relation to the Situation in Poland .....	21
ARTUR CHMAJ, PIOTR SZYMOŃCZYK	
Selected Bearings of Transboundary Migration in 1994	33
TOMASZ KOMORNICKI	
Trans-Frontier Transport Connections in South-Eastern Poland .....	49
JERZY KITOWSKI	
The Social Costs of Trans-Frontier Migrations in South-Eastern Poland ....	67
IWAN ROWENCZAK	
The Communication Structures of the Ukrainian-Polish Frontier Region (the Present State and the Perspectives) .....	103
MARIA KOZANECKA	
Bus Transportation as a Measurer of Spatial Connections of the Przemyśl District .....	109
STANISŁAW DZIADEK	
The Functioning of Transport in Frontier Cities on the Example of Cieszyn	125
STANISŁAW KOZIARSKI	
Transport Infrastructure of the Provinces of Polish-Czech Frontier Region	131
STANISŁAW CIOK, DARIUSZ IŁNICKI, EDYTA JAKUBOWICZ	
Selected Elements of the Social and Economic Structure of the Polish-German Frontier Area .....	149

## WŁODZIMIERZ GIERŁOWSKI

- The Chances of Poland in the Regional Development of Europe: TELE-STRADA as a Link in the Communication and Cooperation with the North-Eastern Macro-Region. Political-Economic and Socio-Cultural Aspects 165

## TADEUSZ PALMOWSKI

- Activation of the Vistula Bay in the Prospect of Cooperation with the Królewiec Region ..... 171

## JAN WENDT

- Changes in Trans-Shippment of Transit Goods in Polish Sea Ports in the Years 1980-1994 ..... 183

## MARCIN SCHIELE

- Changes in the Land Transport Network in the Region of Central Poland in the First Half of the 1990's ..... 195

- A List of Scientific Workers Conducting Research on Geography of Communications ..... 223



