



Wybrane cechy zagospodarowania przestrzennego i aktywności gospodarczej w otoczeniu miejsc przekraczania granicy polsko-niemieckiej

Selected features of spatial management and economic activity in the vicinity of border-crossing points on the Polish-German border

Sylwia Dołzbłasz  Krzysztof Zelek

Uniwersytet Wrocławski

ul. Kuźnicza 49–55, 50-138 Wrocław

sylwia.dolzbłasz@uwr.edu.pl • krzysztofzelek@op.pl

Zarys treści. Głównym celem pracy była identyfikacja wybranych cech zagospodarowania przestrzennego miejsc przekraczania granicy polsko-niemieckiej, a także analiza aktywności gospodarczej w ich najbliższym otoczeniu w warunkach otwartej granicy wewnętrznej UE i strefy Schengen. Inwentaryzacji terenowej poddano zarówno byłe przejścia graniczne zlikwidowane w 2007 r., jak i nowe miejsca umożliwiające przekraczanie granicy oraz ich najbliższe otoczenie (w promieniu 200 m) po polskiej i po niemieckiej stronie. Uzyskane dane pozwoliły zidentyfikować główne prawidłowości w zakresie zachowania infrastruktury granicznej, wykorzystania zabudowań byłych przejść granicznych, a także infrastruktury drogowej oraz liczby i struktury rodzajowej podmiotów gospodarczych. Na podstawie przeprowadzonych badań stwierdzono, iż nowopowstałe po 2007 r. miejsca przekraczania granicy znajdują się głównie na odcinku od Pargowa do wybrzeża Zalewu Szczecińskiego i w okolicach Świnoujścia. Elementy infrastruktury granicznej (np. pasy drogowe do odprawy celnej, budki celników, wiaty) w dalszym ciągu występowały na połowie badanych przejść, a nowe funkcje zabudowań byłych przejść granicznych (głównie handlowo-usługowe) pojawiły się przede wszystkim na tych, które zlokalizowane były w miastach przygranicznych oraz przy połączeniach autostradowych. Natomiast w zakresie aktywności gospodarczej widoczna była wyraźnie większa liczba firm po polskiej stronie, koncentracja w miastach podzielonych oraz dominacja handlu wśród jednostek polskich, a usług zakwaterowania i gastronomii – wśród niemieckich.

Słowa kluczowe: przejście graniczne, pogranicze polsko-niemieckie, inwentaryzacja terenowa, zagospodarowanie przestrzenne, aktywność gospodarcza, granica wewnętrzna Schengen.

Wstęp

Problematyka funkcji granic politycznych, ich zmian, a także oddziaływania na obszary przygraniczne stanowi jeden z podstawowych tematów podejmowanych w ramach badań nad granicami (Martinez, 1994; Newman i Paasi, 1998; Prescott i Triggs, 2008). Jest to przy tym niezwykle interesujący, a zarazem trudny do empirycznego zbadania problem dotyczący funkcjonowania granic państwowych. Zagospodarowanie przejść granicznych czy też w ujęciu szerszym – miejsc przekraczania granicy państwowej i ich najbliższego otoczenia – jest ściśle związane z tą problematyką, a szczególnie istotne znaczenie mają

badania przemian w tym zakresie, będących konsekwencją m.in. zmian uwarunkowań zarówno formalno-prawnych, jak i infrastrukturalnych czy też społeczno-gospodarczych. Przystąpienie Polski do układu z Schengen, które miało miejsce 21.12.2007 r., wiązało się z szeregiem istotnych konsekwencji, a w przypadku granicy polsko-niemieckiej m.in. z formalną likwidacją przejść granicznych, zniesieniem obowiązku poddawania się kontroli granicznej oraz umożliwiło przekraczanie granicy w każdym jej punkcie¹.

Głównym celem pracy była identyfikacja wybranych cech zagospodarowania miejsc przekraczania granicy polsko-niemieckiej rozumianych jako: były przejścia graniczne oraz nowopowstałe miejsca umożliwiające przekroczenie granicy, a także analiza aktywności gospodarczej w ich najbliższym otoczeniu w warunkach otwartej granicy wewnętrznej UE. W toku realizacji celów badania analizie poddano infrastrukturę drogową, występowanie elementów związanych z kontrolną funkcją przejść granicznych oraz zabudowę i podmioty prowadzące działalność gospodarczą. Uwzględnione w badaniu cechy umożliwiły wskazanie zmian w możliwościach przekraczania granicy polsko-niemieckiej po upływie niemalże dekady od przystąpienia Polski do strefy Schengen, pozwoliły także na ocenę zachowania infrastruktury granicznej oraz sposobu wykorzystania zabudowy pierwotnie służącej funkcjom granicznym. Badanie miało ponadto na celu charakterystykę działalności gospodarczej prowadzonej w otoczeniu miejsc umożliwiających przekraczanie granicy, w tym identyfikację specyficznych cech związanych z lokalizacją w bezpośredniej bliskości granicy państwowej. Analizie poddano obie strony granicy, co pozwoliło na wskazanie różnic i podobieństw występujących pomiędzy badanymi zjawiskami w Polsce i Niemczech. Zidentyfikowane w pracy prawidłowości mogą mieć istotne znaczenie dla kształtowania obszarów związanych z przejściami granicznymi w przyszłości, w tym szczególnie w kontekście wykorzystania ich potencjałów do rozwoju lokalnego. Doświadczenia z pogranicza polsko-niemieckiego mogą stanowić punkt odniesienia dla kształtowania infrastruktury istniejących przejść na zewnętrznej granicy UE tak, żeby była tworzona nie tylko z punktu widzenia samej obsługi ruchu, ale także realizacji innych funkcji ważnych np. w aspekcie powiązań transportowych, gospodarczych, zaspokajania potrzeb lokalnych czy kształtowania sieci osadniczej.

Granice i ich funkcje

Granica jest pojęciem wieloznacznym, używanym w wielu różnorodnych kontekstach i ujęciach, jednakże najczęściej kojarzona jest z granicą państwa. W naukach geograficznych kwestia granic i kształtowania obszarów przygranicznych jest domeną geografii politycznej (Newman i Paasi, 1998; Otok, 2007; Kałuski, 2017) i jednym z jej podstawowych problemów badawczych (Agnew i inni, 2003; Newman, 2003). Z uwagi na naturę granic państwowych kwestia ich kształtowania oraz oddziaływania jest przedmiotem badania również innych nauk, m.in. politycznych, ekonomicznych, socjologicznych, historycznych, co powoduje różnorodność definicyjną oraz wielość podejść badawczych. Należy podkreślić przy tym widoczną na przestrzeni lat zmianę podejścia do granic – od granicy jako linii i jednowymiarowego jej rozumienia (głównie w kontekście granicy jako bariery czy też cechy terytorium państwa) do wielowymiarowości, szerokiego rozumienia granic, bada-

¹ z wyjątkami wynikającymi m.in. z występowania obszarów chronionych.

nia przepływów, współpracy, sieci transgranicznych (Dołzbłasz, 2017). Jednakże co istotne w badaniach w dalszym ciągu wyraźnie widoczny jest dwoisty charakter granic – jako linii podziału i jako miejsc kontaktu w przestrzeni. Granice oddzielają i równocześnie powodują kontakt dwóch różnych systemów politycznych, społecznych i gospodarczych (Popescu, 2012; Prescott i Triggs, 2008). Z jednej strony są barierą, z drugiej stanowią „okno na świat” umożliwiające kontakt z innymi (Anderson i O’Dowd, 1999). Klasyfikacje granic zwracały uwagę głównie na cechy „fizyczne” oraz sposób ich wytyczenia czy też przebieg. Nowszymi ujęciami są klasyfikacje bazujące na kryteriach formalno-prawnych (Bański, 2010), w tym na stopniu formalizacji granic, którego najwyraźniejszym efektem jest łatwość ich przekraczania (a za miarę uznać można wymogi formalne z tym związane). W tym kontekście należy podkreślić znaczenie analiz funkcjonowania granicy jako bariery, tj. badań przenikalności (Komornicki, 1999, 2004) i jej uwarunkowań (m.in. geograficznych, ekonomicznych, politycznych). Z uwagi na fakt, iż granice podlegają zmianom (Anderson i O’Dowd, 1999; Nicol i Minghi, 2005), szczególnie w wymiarze funkcji (Sobczyński, 2008), badaniom podlegają także przemiany ich oddziaływania.

Granice polityczne są wyznaczane przez człowieka, aby pomóc mu organizować życie w wielu jego wymiarach. Towarzyszy temu charakterystyczna dla granic zmienność w czasie i przestrzeni (Martinez, 1994; Popescu, 2012). W ujęciu prawa międzynarodowego granicę należy utożsamiać z powierzchnią oddzielającą terytorium danego państwa od terytorium innych państw (lub od obszarów bez zwierzchnictwa terytorialnego), dzielącą również strefę powietrzną i podziemną (Otok, 2007). Tworzenie przejść granicznych wynika bezpośrednio z funkcji granicy jako bariery. Głównym bowiem celem ich powstania jest kontrola i usprawnianie ruchu transgranicznego. Ich tworzenie wymaga również zawierania dwustronnych umów pomiędzy graniczącymi państwami². Funkcją granicy państwowej wynikającą z jej definicji jest separacja przestrzeni stanowiących terytoria określonych państw. Jako że istnienie granic państwowych jest wynikiem podpisywania umów międzynarodowych i ich akceptacji, ochrona przestrzeni danego państwa przed ingerencją z zewnątrz jest ich funkcją podstawową. Niemniej jednak stopień, w jakim dana granica pełni funkcję separatora, zależy od wielu czynników, m.in. aktualnych stosunków międzypaństwowych, polityki wewnętrznej i zewnętrznej danego państwa, globalnej i regionalnej sytuacji politycznej i podlegać może ciągłym zmianom. M. Więckowski (2010) wskazuje, że postrzeganie granicy państwowej jako separatora może wiązać się z występowaniem trzech efektów: zerwania, bariery i ochrony. Efekt zerwania (urwania) wiąże się z nieciągłością m.in. prawa, zagospodarowania przestrzennego, transportu czy panujących norm. Rozgraniczanie różnych systemów politycznych, kultur czy języków jest natomiast wynikiem efektu bariery (odgraniczania), a efekt ochrony dotyczy dbałości państwa o swoje interesy ekonomiczne, społeczne, przestrzenne i polityczne. Najczęściej w literaturze podkreśla się znaczenie granicy jako bariery przestrzennej. T. Komornicki (1999) wyróżnia w tym kontekście bariery fizycznogeograficzne, formalno-prawne, infrastrukturalne, ekonomiczne oraz psychologiczne. Natomiast M. Więckowski (2004) wskazuje na dwa rodzaje barier: przyrodnicze (orograficzne, hydrograficzne, ekologiczne) oraz antropogeniczne – o wymiarze prawnym, infrastrukturalnym (w tym niedobór lub brak odpowiedniej liczby przejść granicznych), ekonomicznym oraz psychologicznym.

² W związku z tym istnieją oficjalne wykazy miejsc przeznaczonych do przekraczania danej granicy państwowej wraz z informacją o możliwym sposobie przekraczania granicy, jak i dopuszczanym ruchu granicznym.

Niewątpliwie postrzeganie granicy państwowej jako bariery przestrzennej zależy od stopnia jej przenikalności, czyli możliwości swobodnego jej przekraczania przez ludzi oraz swobodnego przepływu towarów. Biorąc to pod uwagę S. Ciok (1990) wyróżnia granice: nieprzepuszczalne, częściowo przepuszczalne, znacznie przepuszczalne oraz całkowicie przepuszczalne. Z kolei Z. Chojnicki (1999) wskazuje na dwojaki wymiar przenikalności granic: fizyczno-techniczny, związany z warunkami fizycznogeograficznymi, siecią transportową oraz ilością i przepustowością przejść granicznych, oraz wymiar prawno-polityczny, odnoszący się do stosunków państw oraz wynikających z nich regulacji prawnych w zakresie wymiany i przepływów transgranicznych. Jakkolwiek bariery są postrzegane najczęściej negatywnie, a ich zmniejszenie ma z reguły pozytywny efekt dla funkcjonowania obszarów przygranicznych, np. jest impulsem do gospodarczego rozwoju (Ciok, 2004), to może ono mieć także niekorzystne konsekwencje. Jak bowiem zauważyli B. Spierings i M. van der Velde (2008), likwidacja barier związanych z granicą, skutkująca brakiem różnic między obszarami sąsiadującymi, może przyczynić się do zaniku interakcji między mieszkańcami, np. zaniku transgranicznej turystyki zakupowej.

Z perspektywy kształtowania powiązań transgranicznych szczególnie istotna wydaje się formalizacja granicy państwowej, a w odniesieniu do Europy kwestia, czy stanowi ona granicę wewnętrzną Unii Europejskiej i strefy Schengen, czy też jest granicą zewnętrzną. W pierwszym bowiem przypadku jej przepuszczalność jest bardzo duża, co stwarza korzystne warunki do integracji obszaru pogranicza. W kontekście funkcjonowania granic i obszarów przygranicznych Polski przystąpienie do UE w 2004 r. a potem w 2007 r. do strefy Schengen miało kolosalne znaczenie. Jednakże należy zauważyć, iż konsekwencje dla granic wewnętrznych w wymiarze zmian *stricto* przestrzennych są dokumentowane relatywnie niewielką liczbą prac. Analizy przemian polskich granic wewnętrznych koncentrowały się głównie na kontekście współpracy transgranicznej, kwestiach bezpieczeństwa, wpływu na rozwój obszarów przygranicznych (m.in. w wymiarze gospodarczym). Głównie ze względu na ograniczoną dostępność danych wyraźny jest niedostatek szczegółowych prac o przepływach (ludzi, towarów) przez te granice w ujęciu całościowym. Najczęściej odnoszą się one do fragmentów granicy, jak np. badanie przepływu w ramach ruchu pieszo (w tym motywacji ludzi do przekraczania granicy) oraz samochodowego w miastach podzielonych na granicy z Niemcami i Czechami (Kulczyńska, 2018). Prac odnoszących się do granic zewnętrznych w zakresie przepuszczalności czy też infrastruktury przejść jest zdecydowanie więcej (Kindler i inni, 2008; Szejgiec i Wiśniewski, 2008; Anisiewicz i Palmowski, 2014; Komornicki i Wiśniewski, 2017). W kontekście przepuszczalności granic wewnętrznych podkreślić należy badania dotyczące dostępności transportowej (Rosik, 2012; Więckowski i inni, 2012) wskazujące na zmiany w tym zakresie w realiach członkostwa w UE i likwidacji kontroli granicznych. Kwestia przejść granicznych jest relatywnie często poruszana właśnie w kontekście transportu i roli granicy jako bariery oraz jej wpływu na interakcje (Rietveld, 2012; Miltiadou i inni, 2016). Bardzo istotnym aspektem związanym z funkcjonowaniem przejść granicznych jest zagadnienie aktywności gospodarczej w ich otoczeniu, w tym szczególnie rozwój usług i handlu przygranicznego. Problematyka ta jest również relatywnie często podejmowana w ramach badań dotyczących obszarów przygranicznych. W odniesieniu do granicy polsko-niemieckiej należy wskazać badania realizowane przez m.in. A. Werwickiego i H. Powęską (1993), K. Kulczyńską (2010, 2018), S. Dołzbłasz i A. Raczyka (2012), S. Dołzbłasz (2015) i H. Powęską (2016). Natomiast w zakresie analiz zagospodarowania wspomnieć należy badanie drogowych przejść gra-

nicznych i ich otoczenia na granicy polsko-czeskiej zrealizowane przez M. Furmankiewicza (2000). Ze względu na duże znaczenie problematyki zagospodarowania byłych przejść granicznych oraz innych miejsc przekraczania granicy i ich najbliższego otoczenia w warunkach strefy Schengen, a przy tym obserwowany na gruncie polskim wyraźny niedostatek prac odnoszących się do tego zagadnienia (szczególnie w wymiarze empirycznym), podjęto badania w tym zakresie. Pierwszy etap prac dotyczył granicy polsko-niemieckiej i w niniejszym artykule zaprezentowano wybrane wyniki przeprowadzonych analiz.

Niniejszy artykuł wpisuje się w koncepcję nurtów badawczych dotyczących granic w Europie Środkowej i Wschodniej dotyczących analizy granic jako znaczników pamięci historycznej, lokalnej tożsamości i dziedzictwa, symbolicznych krajobrazów granicznych; analizy wpływu granic na codzienne życie społeczności granicznych oraz zarządzania granicami i rozwoju zarządzania transgranicznego (Kolosov i Więckowski, 2018). Częściowo artykuł dotyczy też zakupów transgranicznych (przejścia jako miejsca obsługi), tranzytu oraz propozycji nowych metod badawczych.

Metody badań i źródła danych

Badaniem objęto zarówno byłe przejścia graniczne zlikwidowane 21 grudnia 2007 r. oraz nowopowstałe miejsca umożliwiające przekroczenie granicy w sposób zorganizowany (drogami, ścieżkami pieszo-rowerowymi lub liniami kolejowymi). Podstawą analizy była inwentaryzacja terenowa (przeprowadzona w drugiej połowie 2015 r.) z elementami inwentaryzacji urbanistycznej, uwzględniająca szczegółowe informacje o byłych przejściach granicznych i nowopowstałych miejscach przekraczania granicy. W pracy uwzględniono takie cechy jak: aktualny rodzaj przejścia (drogowe, pieszo-rowerowe, promowe); aktualny rodzaj ruchu w jego obrębie (osobowy, pieszo-rowerowy); rodzaj nawierzchni drogowej (utwardzony, nieutwardzony) i kategorię dróg (pieszo-rowerowa, lokalna, krajowa lub wojewódzka, międzynarodowa) prowadzących do granicy państwowej po obu jej stronach. Dla byłych przejść granicznych uwzględniono elementy stanowiące typowe wyposażenie infrastrukturalne bezpośrednio związane z przejściami granicznymi: parkingi przygraniczne, pasy drogowe do odprawy celnej, budki celnika, sygnalizację świetlną, balustrady graniczne, wiaty graniczne, podesty graniczne, szlabany oraz wagi graniczne.

Kolejne cechy objęte badaniem dotyczyły budynków pozostałych po przejściach granicznych (będących siedzibą służb celnych i innych związanych z kontrolą oraz obsługą ruchu granicznego), dla których określano funkcję i stan techniczny. Natomiast na potrzeby analizy aktywności gospodarczej inwentaryzacji podlegały podmioty gospodarcze w promieniu 200 m od wszystkich miejsc przekraczania granicy państwowej. Dla podmiotów tych określono rodzaj prowadzonej działalności zgodnie z klasyfikacją PKD. Tylko w miejscowościach, w których istniały polsko-niemieckie przejścia graniczne, sprawdzano obecność oraz wielkość targowisk (na podstawie liczby stanowisk), natomiast nie analizowano ich struktury rodzajowej.

W toku realizacji celów pracy wykorzystano również literaturę przedmiotu, materiały źródłowe, dokumenty i akty prawne dotyczące badanych kwestii oraz informacje uzyskane od straży granicznej.

Obecnie w sposób zorganizowany (tj. drogami, ścieżkami pieszo-rowerowymi lub liniami kolejowymi) granicę polsko-niemiecką można przekraczać w 56 punktach, z czego

29 znajduje się na drogach transgranicznych, 18 – na transgranicznych ścieżkach pieszo-rowerowych, a 9 – na liniach kolejowych. W pracy z badania wyłączono dawne i nowe połączenia kolejowe i dawne przejścia rzeczne. Stąd analizą objęto 47 miejsc przekraczania granicy na drogach i ciągach rowerowo-piesznych. Analizę dotyczącą infrastruktury transportowej i podmiotów gospodarczych przeprowadzono dla wszystkich tych miejsc, natomiast badanie infrastruktury granicznej i zabudowy objęło 30 byłych przejść granicznych. Podkreślić należy, iż badanie przeprowadzono zarówno po polskiej, jak i po niemieckiej stronie granicy państwowej.

Przejścia graniczne na granicy polsko-niemieckiej

Przebieg granicy polsko-niemieckiej ustalonej w czasie konferencji poczdamskiej został określony w treści tzw. układu zgorzeleckiego z 1950 r., a potwierdzeniem zakończenia prac nad jej wytyczaniem w terenie jest stosowny akt podpisany we Frankfurcie nad Odrą w 1951 r. (Prochowicz, 2006). Ma ona długość 467,15 km (*Granice...*, 2008) i w większości przebiega rzekami i kanałami (głównie nurtem Odry i Nysy Łużyckiej), a niewielkie odcinki – wewnętrznymi wodami morskimi oraz po powierzchni ziemi (ponadto 22,22 km ma odcinek rozgraniczający morze terytorialne RP i RFN)³. Wytyczenie granicy polsko-niemieckiej po II wojnie światowej wymagało utworzenia miejsc umożliwiających jej przekraczanie⁴. Jakkolwiek zasady jej przekraczania podlegały zmianom, to należy podkreślić, iż do lat 90. XX w. należała ona do jednych z najsłabiej przepuszczalnych i najsilniej strzeżonych granic Polski. Pierwsze przejściowe punkty kontrolne pojawiły się już we wrześniu 1945 r. w Gubinie, Rzepinie (przeniesiony później do Kunowic), Słubicach oraz Kostrzynie, do 1949 r., jako graniczne placówki kontrolne, funkcjonowały m.in. punkty w: Turoszowie, Zgorzelcu, Bielawie Dolnej, Trzebielu, Tuplicach, Zasiokach, Gubinie, Kunowicach, Słubicach, Kostrzynie, Gryfinie, Kołbaskowie, Szczecinie-Gumieńce, Nowych Linkach oraz Świnoujściu i obsługiwały głównie towarowy ruch graniczny prowadzony na liniach kolejowych (Jackiewicz, 1998).

W 1962 r. na granicy polsko-niemieckiej funkcjonowało 16 przejść granicznych, w tym tylko 4 obsługujące ruch osobowy (na liniach kolejowych w Zgorzelcu i Kunowicach oraz na przejściach drogowych w Zgorzelcu i Świecku), pozostałe obsługiwały wyłącznie ruch towarowy na liniach kolejowych oraz na przejściach rzecznych (w Miłowie, Kostrzynie, Widuchowej, Gryfinie i Trzebieży) (*Zarządzenie...*, 1962). W 1964 r. otworzono drogowe przejście graniczne w Kołbaskowie obsługujące ruch osobowy (*Zarządzenie...*, 1964). Pierwsze znaczące zmiany w rodzaju obsługiwanego ruchu oraz liczbie przejść granicznych miały miejsce po roku 1972, kiedy zniesiono obowiązek wizowy i paszportowy dla obywateli Polski i NRD (wystarczył dowód osobisty), co spowodowało bardzo duży wzrost liczby osób przekraczających granicę (Ciok, 2004). Stąd w 1975 r. istniały już 24 przejścia graniczne, z czego jedynie na dwóch obsługiwano wyłącznie ruch towarowy (kolejowe

³ W przebiegu lądowej granicy polsko-niemieckiej od punktu trójgranicznego na południe od Porajowa do Zatoki Pomorskiej w okolicach Świnoujścia można wyróżnić odcinek rzeczny (granica przebiega na rzece Nysie Łużyckiej i Odrze od trójstyku do okolic Pargowa), odcinek lądowy (od Pargowa do wybrzeża Zalewu Szczecińskiego oraz odcinek na wyspie Uznam w okolicach Świnoujścia) oraz odcinek na Zalewie Szczecińskim.

⁴ Podkreślić należy, iż zniszczenie wielu przepraw mostowych, a także powstanie tzw. miast podzielonych miało istotne znaczenie dla funkcjonowania obszarów przygranicznych, w tym w aspekcie przestrzennym.

przejścia w Bielawie Dolnej i Kostrzynie), a na pozostałych funkcjonujących wcześniej przejściach granicznych kolejowych oraz rzecznych zmieniono rodzaj ruchu na osobowy (całkowicie zamknięto natomiast kolejowe przejście graniczne w Turoszowie). Dla ruchu drogowego, poza istniejącymi już przejściami granicznymi, utworzono nowe w Sieniawce, Łęknicy, Olszynie, Gubinie, Słubicach, Krajniku Dolnym, Lubieszynie i Świnoujściu (w kierunku Ahlbeck), dodatkowo otworzono również rzeczne przejście w Słubicach (*Zarządzenie...*, 1975). Stan ten utrzymywał się już do końca istnienia granicy między Polską a NRD.

Po przemianach ustrojowych w Polsce oraz zjednoczeniu Niemiec zaszły kolejne znaczące zmiany w funkcjonowaniu przejść granicznych. Oba państwa podpisały w 1992 r. umowę o małym ruchu granicznym (Monitor Polski 2003, nr 37, poz. 524) oraz umowę o przejściach granicznych i rodzajach ruchu granicznego (porządkowała ona kwestię lokalizacji miejsca odprawy granicznej oraz stała się podstawowym aktem zawierającym wykaz istniejących oraz planowanych przejść granicznych) (Monitor Polski 2003, nr 37, poz. 526). Według tego wykazu istniały 24 przejścia graniczne, w tym 11 drogowych, 8 kolejowych i 5 rzecznych (tab. 1). Do przystąpienia Polski do strefy Schengen utworzonych zostało kolejnych 19 przejść⁵ (ryc. 1).

Przystąpienie Polski do układu z Schengen 21.12.2007 r. w znaczący sposób wpłynęło na ruch graniczny odbywający się przez granicę polsko-niemiecką. Stała się ona jedną z wewnętrznych granic Układu, w związku z czym wszystkie dotychczas funkcjonujące na niej przejścia graniczne zostały formalnie zlikwidowane. Zniesiona również została stała kontrola graniczna i celna (przy czym kontrola graniczna w szczególnych przypadkach może zostać czasowo przywracana, a kontroli celnej podlegać można na całym terytorium państwa). Przez likwidację przejść granicznych należy rozumieć wyłączenie z użytkowania infrastruktury, której zadaniem była kontrola ruchu granicznego (np. wagi graniczne, pasy do odprawy celnej, wiaty graniczne).

W związku z brakiem kontroli granicznej na całej granicy polsko-niemieckiej możliwe było utworzenie nowych połączeń drogowych, kolejowych czy pieszo-rowerowych, ułatwiających przekraczanie granicy. W latach 2007–2015 utworzono 18 dodatkowych tras ułatwiających jej przekraczanie. Są to nowe transgraniczne drogi łączące miejscowości: Sieniawka-Zittau, Łęknica-Krauschwitz, Żytowań-Coschen, Warnik-Ladenthin oraz Dobieszczyn-Hintersee. Powstały także połączenia pieszo-rowerowe między miejscowościami Bielawa Dolna-Neißeau, Łęknica-Bad Muskau (dawny most kolejowy), Łęknica-Bad Muskau (Most Angielski w Parku Mużakowskim), Markosice-Gross Gastrose, Gubin-Guben (Wyspa Teatralna), Pargowo-Staffelde, Kołbaskowo-Pomellen, Kościno-Neu Grambow, Stolec-Pampow, Nowe Warpno-Rieth, Świnoujście-Kamminke, Świnoujście-Ahlbeck (promenada transgraniczna) oraz nowa transgraniczna linia kolejowa Świnoujście (Centrum)-Ahlbeck.

Polska granica zachodnia podlegała procesom zmian swojej funkcji w zależności m.in. od występujących relacji międzypaństwowych (Raczyk i inni, 2012). W okresie powojennym miała charakter granicy nieprzepuszczalnej, była zatem typowym przykładem bariery silnie sformalizowanej i dzielącej społeczność mieszkającą po obu jej stronach. Po 1972 r.

⁵ Porajów-Zittau, Krzewina Zgorzelecka-Ostritz, Radomierzyce-Hagenwerder, Zgorzelec-Görlitz (Most Staromiejski), Jędrzychowice-Ludwigsdorf, Pieńsk-Deschka, Przewóz-Podrosche, Łęknica-Bad Muskau (Park Mużakowski), Siedlec-Zelz, Zasieki-Forst (drogowe), Gubinek-Guben, Kostrzyn-Kietz (drogowe), Gozdowice-Güstebieser Loose, Osinów Dolny-Hohenwutzen, Rosówek-Rosow, Świnoujście-Garz oraz przeznaczone wyłącznie dla małego ruchu granicznego przejścia: Gryfin-Mescherin, Bobolin-Schwennenz oraz Buk-Blankensee.

Tabela 1. Wykaz przejść granicznych na granicy polsko-niemieckiej w 1992 r.
List of crossings along the Polish-German border as of 1992

Nazwa przejścia granicznego <i>Name of border crossing</i>	Rodzaj przejścia granicznego <i>Type of border crossing</i>	Rodzaju ruchu granicznego <i>Type of border traffic</i>
Sieniawka-Zittau	drogowe/ <i>road</i>	osobowy, towarowy/ <i>passenger, freight</i>
Zgorzelec-Görlitz	drogowe/ <i>road</i>	osobowy, towarowy/ <i>passenger, freight</i>
Zgorzelec-Görlitz	kolejowe/ <i>railway</i>	osobowy, towarowy/ <i>passenger, freight</i>
Węglińiec-Horka	kolejowe/ <i>railway</i>	towarowy/ <i>freight</i>
Łęknica-Bad Muskau	drogowe/ <i>road</i>	osobowy/ <i>passenger</i>
Olszyna-Forst	drogowe/ <i>road</i>	osobowy, towarowy/ <i>passenger, freight</i>
Zasieki-Forst	kolejowe/ <i>railway</i>	osobowy, towarowy/ <i>passenger, freight</i>
Gubin-Gubin	drogowe/ <i>road</i>	osobowy, towarowy/ <i>passenger, freight</i>
Gubin-Gubin	kolejowe/ <i>railway</i>	osobowy, towarowy/ <i>passenger, freight</i>
Miłów-Eisenhüttenstadt	rzeczne/ <i>river</i>	osobowy, towarowy/ <i>passenger, freight</i>
Świecko-Frankfurt	drogowe/ <i>road</i>	osobowy, towarowy/ <i>passenger, freight</i>
Kunowice-Frankfurt (Oder)	kolejowe/ <i>railway</i>	osobowy, towarowy/ <i>passenger, freight</i>
Słubice-Frankfurt (Oder)	rzeczne/ <i>river</i>	osobowy, towarowy/ <i>passenger, freight</i>
Słubice-Frankfurt (Oder)	drogowe/ <i>road</i>	osobowy/ <i>passenger</i>
Kostrzyn-Kietz	kolejowe/ <i>railway</i>	osobowy, towarowy/ <i>passenger, freight</i>
Osinów Dolny-Hohensaaten	rzeczne/ <i>river</i>	osobowy, towarowy/ <i>passenger, freight</i>
Krajnik Dolny-Schwedt	drogowe/ <i>road</i>	osobowy, towarowy/ <i>passenger, freight</i>
Widuchowa-Gartz	rzeczne/ <i>river</i>	osobowy, towarowy/ <i>passenger, freight</i>
Gryfino-Mescherin	rzeczne/ <i>river</i>	osobowy, towarowy/ <i>passenger, freight</i>
Szczecin Gumieńce-Tantow	kolejowe/ <i>railway</i>	osobowy, towarowy/ <i>passenger, freight</i>
Kołbaskowo-Pomellen	drogowe/ <i>road</i>	osobowy, towarowy/ <i>passenger, freight</i>
Szczecin Gumieńce-Grambow	kolejowe/ <i>railway</i>	osobowy, towarowy/ <i>passenger, freight</i>
Lubieszyn-Linken	drogowe/ <i>road</i>	osobowy, towarowy/ <i>passenger, freight</i>
Świnoujście-Ahlbeck	drogowe/ <i>road</i>	osobowy, pieszy, rowerowy <i>passenger, pedestrian, bicycle</i>

Opracowanie własne na podstawie Umowa o przejściach..., M.P. 2003 nr 37 poz. 526.
Authors' own elaboration based on Umowa o przejściach..., M.P. 2003 nr 37 poz. 526.

nastąpiło jej relatywne otwarcie i wzrost przepuszczalności (Ciok, 1995). Kolejnym przełomem w relacjach polsko-niemieckich było przystąpienie Polski do UE oraz układu z Schengen, co w konsekwencji przełożyło się na jej otwartość, dużą przepuszczalność i niewielką „odczuwalność” przy przekraczaniu z racji likwidacji infrastruktury granicznej. Jednakże fakt, iż granica ta w większości przebiega na rzekach Odrze i Nysie Łużyckiej, ogranicza dostępność transportową obszarów po drugiej stronie (Komornicki, 1999; Koschatzky, 2000). Stąd mimo, iż jest ona granicą wewnętrzną strefy Schengen, sytuacja z punktu widzenia liczby miejsc umożliwiających jej przekroczenie poprawiła się w relatywnie niewielkim stopniu (natomiast dostępność czasowa ze względu na brak kontroli granicznych oraz rozwój sieci autostrad i dróg szybkiego ruchu uległa zdecydowanej poprawie). Granicę

polsko-niemiecką w sposób zorganizowany (tj. drogami, ścieżkami pieszo-rowerowymi lub liniami kolejowymi) można przekraczać w 56 punktach, z czego 29 znajduje się na transgranicznych drogach, 18 na ścieżkach pieszo-rowerowych, a 9 na liniach kolejowych⁶.

Wybrane cechy zagospodarowania miejsc przekraczania granicy polsko-niemieckiej

Infrastruktura drogowa

Sieć drogowa dzisiejszego pogranicza polsko-niemieckiego kształtowała się przed II wojną światową w ramach jednego organizmu państwowego ówczesnych Niemiec. Po ustanowieniu granicy polsko-niemieckiej na Odrze i Nysie Łużyckiej w 1945 r. większość połączeń o przebiegu południkowym pozostała po zachodniej (niemieckiej) stronie granicy, izolując tym samym obszary położone po jej wschodniej stronie (np. brak bezpośredniego połączenia drogowego między polskimi miejscowościami Łęknica, Gubin i Słubice). W wyniku działań wojennych zniszczone zostały również mosty na rzekach granicznych, co z kolei zaburzyło spójność sieci drogowej w układzie równoleżnikowym. Występowanie bariery hydrograficznej, a także m.in. barier formalno-prawnych i finansowych zdecydowanie wydłużyło proces odbudowy i rozwoju sieci transportowej regionu pogranicza.

Biorąc pod uwagę kategorie nadane drogom prowadzącym do granicy państwowej wskazujące m.in. na ich znaczenie w sieci drogowej państwa, stwierdzono, że w badanych miejscach przekraczania granicy dominowały drogi (ścieżki) pieszo-rowerowe, których udział wynosił 38% (po obu stronach granicy). Z racji swojej funkcji, tożsamy dla Polski i Niemiec był również udział dróg międzynarodowych, które stanowiły jedynie 9% połączeń, ale o bardzo dużym znaczeniu. Stanowią je 4 trasy europejskie przebiegające przez były przejścia graniczne Jędrzychowice-Ludwigsdorf (E40), Olszyna-Forst (E36), Świecko-Frankfurt (E30) oraz Kołbaskowo-Pomellen (E28). Sieć drogową pogranicza (w układzie równoleżnikowym) różnicują natomiast pozostałe dwie kategorie. W przypadku Polski drugą najliczniejszą kategorią były drogi krajowe i wojewódzkie (34%), a drogi lokalne (czyli powiatowe i gminne) stanowiły 19%; w Niemczech natomiast odpowiednio 23% i 30%. Stąd w większości przypadków (89%) stwierdzono tożsamość kategorii dróg prowadzących do miejsc przekraczania granicy (ryc. 1). Niezgodności wystąpiły jedynie w pięciu miejscach zlokalizowanych w większości w południowej części pogranicza (Sieniawka-Zittau, Przewóz-Podrosche, Zasieki-Forst oraz Gubin-Guben) oraz na wybudowanej po przystąpieniu Polski do strefy z Schengen obwodnicy miasta Łęknica (Łęknica-Krauschwitz), gdzie po niemieckiej stronie kategorie są niższe. Jak się wydaje, wynika to głównie z większego znaczenia dróg o przebiegu południkowym po stronie niemieckiej oraz istnienia obwodnic miast przygranicznych, którymi poprowadzone są drogi wyższego rzędu (Zittau, Bad Muskau, Forst, Guben).

Ponad 80% dróg prowadzących do miejsc zorganizowanego przekraczania polsko-niemieckiej granicy było utwardzonych (w zdecydowanej większości sytuacja była tożsama po obu stronach granicy). Drogi nieutwardzone występowały jedynie w ośmiu przypadkach na połączeniach pieszo-rowerowych, których specyfika nie wymaga lepszych warunków. Były to dwa były przejścia graniczne: Bobolin-Schwennenz i Łęknicka-Bad Muskau oraz sześć połączeń powstałych po 2007 r., w tym w woj. zachodniopomorskim w miej-

⁶ Ruch pasażerski odbywa się na trasach kolejowych przebiegających przez 7 z tych punktów. Między miejscowościami Węgliniec-Horka i Gubin-Guben odbywa się jedynie ruch towarowy.



Ryc. 1. Kategorie dróg prowadzących do miejsc przekraczania granicy polsko-niemieckiej
Categories of roads leading to border-crossing points on the Polish-German border
 Opracowanie własne, tak samo pozostałe ryciny / Authors' own elaboration, like remaining figures.

scowościach: Stolec, Kościno i Kołbaskowo (na odcinku, gdzie granica biegnie lądem), ponadto w woj. lubuskim na terenie Parku Krajobrazowego Łuk Mużakowa w Łęknicy oraz w Markosicach (przeprawa przez Nysę Łużycką odbudowana przez mieszkańców), a także w miejscu przeprawy przez most pontonowy w Bielawie Dolnej (woj. dolnośląskie). Brak nawierzchni utwardzonych na wymienionych połączeniach wynikał z ich peryferyjnego położenia względem głównych układów drogowych i osadniczych, pełnienia głównie funkcji dojazdowej do pól uprawnych, znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie granicy, a w przypadku połączeń na terenie Parku Mużakowskiego – z niedopuszczenia ruchu drogowego z uwagi na zasady ochrony przyrody.

Istniejąca infrastruktura drogowa umożliwiająca przekraczanie granicy polsko-niemieckiej charakteryzowała się spójnością kategorii po obu stronach granicy oraz dominacją dróg utwardzonych. W większości zadawalająca była również gęstość pieszo-rowerowych połączeń transgranicznych. Ich brak zauważalny był jedynie na odrzańskim odcinku granicy pomiędzy Świeckiem a Gryfinem. Natomiast należy podkreślić niewystarczającą liczbę przepraw mostowych oraz połączeń drogowych w układzie południkowym, które łączyłyby polskie miejscowości przygraniczne.

Infrastruktura przejść granicznych

Przystąpienie Polski do strefy Schengen skutkowało likwidacją dotychczasowych przejść granicznych na granicy polsko-niemieckiej, co w konsekwencji wiązało się z usuwaniem infrastruktury służącej do ochrony granicy i kontroli oraz obsługi ruchu granicznego. Po upływie niemalże dekady w wielu miejscach obiekty te, pomimo wyłączenia z użytkowania, w dalszym ciągu istnieją. Za wyposażenie infrastrukturalne bezpośrednio związane z przejściami granicznymi uznano: parkingi przygraniczne, pasy drogowe do odprawy celnej, budki celnika, sygnalizację świetlną, balustrady graniczne, wiaty graniczne, podesty graniczne, szlabany oraz wagi graniczne. Wzdłuż całej granicy występowały one na 77% wszystkich byłych przejść granicznych (łącznie 76 obiektów), w tym po polskiej stronie granicy na 50% byłych przejściach, natomiast po niemieckiej – na 43% (ryc. 2). Większość występujących obiektów pozostało na byłych drogowych przejściach po tej stronie granicy, po której prowadzona była odprawa graniczna. Ciekawym wyjątkiem jest byłe piesze przejście Krzewina-Ostritz, gdzie po stronie niemieckiej znajduje się parking przygraniczny służący pasażerom kolei niemieckich, którzy z racji przebiegu części linii kolejowej przez terytorium Polski i lokalizacji dworca w Krzewinie Zgorzeleckiej, zmuszeni byli przekraczać granicę państwową pieszo.

Pośród elementów infrastruktury przejść granicznych najczęściej pozostały parkingi (po polskiej stronie na połowie byłych przejść granicznych, po stronie niemieckiej – na dziesięciu) oraz pasy do odprawy celnej, które pozostały na większości byłych drogowych przejść. Nie było ich jedynie na przejściach: Gubin-Guben i Słubice-Frankfurt (Oder), gdzie usunięto już całą infrastrukturę, Gozdowice-Güstebieser Loose, które było rzeczonym połączeniem promowym oraz Buk-Blankensee, które było jedynie połączeniem pieszym. Pozostałe elementy infrastruktury granicznej skupione były głównie na 6 byłych, największych przejściach: Jędrzychowice-Ludwigsdorf, Olszyna-Forst, Gubinek-Guben, Świecko-Frankfurt (Oder), Kostrzyn-Kietz i Kołbaskowo-Pomellen. Charakterystycznym elementem związanym z przejściami są wiaty graniczne, które pozostały jedynie w dwóch miejscach – są wykorzystywane jako zadaszenie między budynkami Urzędu Miejskiego w przypadku



Ryc. 2. Elementy infrastruktury granicznej pozostałe na byłych polsko-niemieckich przejściach granicznych (drogowych i pieszych)

Border infrastructure components remaining at former Polish-German border crossings (road and pedestrian)

Kostrzyna oraz Polsko-Niemieckiego Centrum Współpracy Służb Granicznych, Policyjnych i Celnych w Świecku, których siedziby znajdują się w budynkach po byłych przejściach granicznych.

Od wejścia Polski do strefy Schengen przeprowadzono wiele działań mających na celu usprawnienie ruchu granicznego, które najczęściej wiązały się z wyłączeniem z użytkowania infrastruktury granicznej bądź jej likwidacją. Najczęstszym działaniem była zmiana organizacji ruchu drogowego w obrębie wszystkich byłych przejść granicznych. Całkowity demontaż infrastruktury granicznej przeprowadzono w miastach podzielonych Gubin-Guben i Frankfurt (n. Odra)-Słubice, co miało sprzyjać rozwojowi miast. Istotny był w tym przypadku także wymiar symboliczny mający świadczyć o postępującej integracji miast przedzielonych granicą państwową. W pozostałych miejscach pozostawienie infrastruktury granicznej wynikało z dużych kosztów jej rozbiórki, braku pomysłu na zagospodarowanie terenów po byłych przejściach granicznych lub niewielkiego jej wpływu na działalność tam prowadzoną. Ponadto elementy takie jak np. parkingi w dalszym ciągu są wykorzystywane jako miejsca postojowe, niewpływające na ograniczenie ruchu granicznego. Należy zauważyć, iż zachowanie elementów infrastruktury granicznej może ułatwiać prowadzenie kontroli granicznej w okresie jej czasowego przywrócenia w sytuacjach wyjątkowych. Ponadto ich zachowanie ma także znaczenie symboliczne, gdyż podkreśla fakt przekraczania granicy państwa oraz stanowi pewnego rodzaju świadectwo historii tych miejsc.

Zabudowa byłych przejść granicznych

Budynki będące siedzibą służb celnych i innych związanych z kontrolą oraz obsługą ruchu granicznego znajdowały się na wszystkich byłych drogowych przejściach granicznych (po tej stronie granicy, po której prowadzona była odprawa graniczna) oraz na jednym pieszym Krzewina-Ostritz (wspomniana wcześniej kwestia przebiegu niemieckiej linii kolejowej i funkcjonowania stacji kolejowej po polskiej stronie). Po przystąpieniu Polski do strefy Schengen przestała ona pełnić swoją dotychczasową rolę. Na podstawie inwentaryzacji stwierdzono występowanie na byłych przejściach granicznych 97 budynków, w tym 67 po polskiej stronie granicy, a 30 po stronie niemieckiej (ryc. 3). Skupione były one na 6 przejściach z odprawą po stronie polskiej: Olszyna, Gubinek, Świecko, Kostrzyn, Lubieszyn i Rosówek. W przypadku niemieckiej strony granicy, ponad połowę budynków stanowiły zabudowania byłych przejść w Pomellen i Ludwigsdorf. Większość, bo aż 73% zabudowań po stronie polskiej i 53% po stronie niemieckiej, stanowiły te o charakterze pawilonów, po 7% po obu stronach granicy to garaże, natomiast pozostałe oznaczono jako budynki inne. Biorąc pod uwagę stan techniczny stwierdzono, iż budynki pozostawione po stronie polskiej były utrzymane w stanie przeciętnym (49%) lub dobrym (45%), natomiast po stronie niemieckiej znaczny udział (53%) stanowiły te w stanie bardzo dobrym (w przeciętnym 27%, w dobrym 20%). Budynki w najlepszym stanie technicznym znajdowały się na 3 byłych przejściach po stronie polskiej, w Radomierzycach, Kostrzynie i Świnoujściu oraz na 3 po stronie niemieckiej: Görlitz, Pomellen oraz Ahlbeck.

Istotną kwestią jest wykorzystanie istniejących budynków. Pozostawienie ich wydaje się zasadne, o ile znalazły one nowe funkcje. W przypadku badanych przejść prawie połowa pozostałych zabudowań była nieużytkowana (49% budynków po stronie polskiej i 47% po niemieckiej). Taka sytuacja dotyczyła obiektów w miejscowościach Zittau, Przewóz, Schwedt oraz ponad połowy budynków w Gubinku, Kostrzynie, Pomellen, Rosówku



Ryc. 3. Liczba, rodzaj i funkcja budynków pozostałych na byłych polsko-niemieckich przejściach granicznych (drogowych i pieszych)
Number and function of buildings remaining at former Polish-German border crossings (road and pedestrian)

i Lubieszynie. Częściowo niewykorzystana pozostawała również zabudowa w Ludwigsdorf i Olszynie. Z kolei budynki, dla których udało się znaleźć nową funkcję, najczęściej wykorzystywane były na działalność handlowo-usługową (27% budynków po stronie polskiej i 17% po niemieckiej) oraz inną niemieszkalną (odpowiednio 16% i 37% budynków), głównie z zakresu administracji publicznej (policji, urzędów celnych itp.) oraz magazyny. Funkcję oświaty, nauki, kultury i sportu stwierdzono w przypadku pięciu budynków po stronie polskiej, w miejscowościach: Radomierzyce, Kostrzyn, Gozdowice oraz Gryfino, gdzie funkcjonowały m.in. centra rekreacyjno-turystyczne, muzea czy przedszkola.

Zabudowania po byłych przejściach granicznych pozostawiono w całości na 8 największych: Ludwigsdorf, Olszyna, Gubinek, Świecko, Kostrzyn, Rosówek, Pomellen oraz Lubieszyn. Na pozostałych występowały jedynie pojedyncze budynki (jeden lub dwa w przypadku Świnoujścia). Natomiast całkowicie rozebrane zostały one w miastach: Forst-Zasieki, Gubin-Guben oraz Frankfurt (Oder)-Słubice. Najefektywniej wykorzystano pozostawioną zabudowę w miejscowościach Krzewina, Radomierzyce, Görlitz, Bad Muskau, Świecko, Gozdowice, Gryfino, Świnoujście oraz Ahlbeck (głównie funkcja handlowo-usługowa i inna niemieszkalna). W pozostałych przypadkach budynki wykorzystywane były jedynie częściowo (Ludwigsdorf, Olszyna, Gubinek, Kostrzyn, Rosówek, Pomellen, Lubieszyn) lub pozostawały puste (Zittau, Przewóz, Schwedt). Brak ich wykorzystania wynikał m.in. z mało atrakcyjnej lokalizacji tj. znacznego oddalenia od centrum miejscowości przygranicznych, a ponadto z małej liczby ludności tych miejscowości (np. Gubinek, Przewóz, Rosówek, Lubieszyn).

Aktywność gospodarcza w otoczeniu miejsc przekraczania granicy polsko-niemieckiej

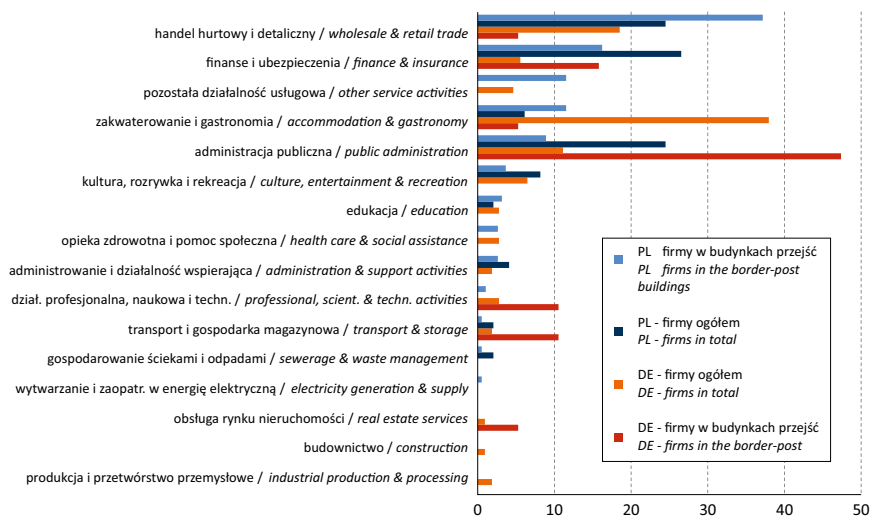
W celu oceny aktywności gospodarczej w otoczeniu miejsc przekraczania granicy polsko-niemieckiej analizie poddano podmioty gospodarcze zlokalizowane w promieniu 200 m od nich, stąd łącznie badanie objęło 299 jednostek (w tym po polskiej stronie 191, a po niemieckiej – 108). Firmy te zlokalizowane były przy większości byłych drogowych przejść granicznych. Występowały również przy trzech byłych przejściach pieszych: Krzewina-Ostritz, Görlitz-Zgorzelec, Siedlec-Zel oraz w otoczeniu połączenia pieszo-rowerowego Gubin-Guben powstałego po 2007 r. Natomiast żadnej aktywności gospodarczej nie odnotowano przy dwóch byłych przejściach drogowych Sieniawka-Zittau, Zasieki-Forst, trzech byłych przejściach pieszych Pieńsk-Deschka, Łęknica-Bad Muskau, Bobolin-Schwennenz oraz większości nowo powstałych miejsc przekraczania granicy. Wynika to przede wszystkim z ich znacznego oddalenia (powyżej 200 m) od zabudowy miejscowości przygranicznych, lokalizacji byłego przejścia na obszarze peryferyjnym miasta (Zittau) lub też innego sposobu zagospodarowania obszaru przygranicznego (Park Mużakowski).

Ponad połowa wszystkich firm (52%) znajdowała się na terenie trzech miast podzielnich: Görlitz-Zgorzelec (łącznie 84 firmy), Frankfurt (Oder)-Słubice (42) oraz Gubin-Guben (29). Koncentracja działalności gospodarczej w miastach związana jest z generowanym przez mieszkańców popytem. Wyraźnie widoczna była przy tym zależność pomiędzy odległością od granicy centrów historycznych i funkcjonalnych tych miast a liczebnością podmiotów gospodarczych. W sytuacji, gdy centrum danego miasta było w niewielkiej odległości od miejsca przekraczania granicy, liczba firm była wyraźnie większa i wynikała w głównej mierze z oddziaływania tego centrum, a nie bliskości przejścia granicznego.

Stąd w przypadku Görlitz-Zgorzelec więcej podmiotów gospodarczych po stronie niemieckiej znajdowało się blisko historycznego centrum Görlitz i bliżej byłego przejścia pieszego na Moście Staromiejskim, natomiast po stronie polskiej więcej firm zlokalizowanych było przy byłym przejściu drogowym, a więc bliżej funkcjonalnego centrum Zgorzelca. Zjawisko to tłumaczy również większą liczebność firm po stronie polskiej w pozostałych dwóch miastach podzielonych: w Gubinie, gdzie znajduje się historyczne centrum miasta, oraz w Słubicach, którego centrum znajduje się bliżej byłego przejścia aniżeli historyczne centrum Frankfurtu. Podobna sytuacja miała miejsce również w przypadku byłego drogowego przejścia Łęknica-Bad Muskau, które znajduje się w pobliżu centrum niemieckiej miejscowości. Dodatkowo w przypadku tego miasta zdecydowanie mniejsza liczebność firm po polskiej stronie granicy wynikała z funkcjonowania w Łęknicy targowiska przygranicznego⁷. Istnienie targowiska może również działać stymulująco na działalność gospodarczą w otoczeniu byłych przejść granicznych. Przykładem tego jest Krajnik Dolny, w którym przyciągające klientów zza Odry targowisko zlokalizowane w znacznej odległości od granicy przyczyniło się do powstania wielu (28) firm handlowo-usługowych nastawionych na obsługę klientów niemieckich. Na mniejszą skalę wpływ targowiska przygranicznego zauważyć można również na byłych przejściach granicznych Porajów-Zittau, Osinów Dolny-Hohenwutzen i Świnoujście-Ahlbeck. Działalność gospodarcza w otoczeniu pozostałych byłych przejść granicznych jest uwarunkowana bliskością miejscowości przygranicznej względem byłego przejścia (Ostritz, Przewóz-Podrosche, Zelz, Świnoujście) lub też adaptacją budynków stanowiących zabudowę byłych przejść granicznych (Krzewina, Ludwigsdorf, Olszyna, Gubinek, Świecko, Kostrzyn, Gozdowice, Gryfino, Rosówek, Pomellen, Lubieszyn).

Biorąc pod uwagę strukturę rodzajową firm zlokalizowanych w najbliższym otoczeniu miejsc przekraczania granicy, wyraźnie widoczna była dominacja dwóch sekcji: G (handel hurtowy i detaliczny) oraz I (działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi), przy czym ich udziały były zdecydowanie odmienne wśród podmiotów polskich i niemieckich (ryc. 4). Po stronie polskiej przeważały placówki handlowe. Wszelkiego rodzaju sklepy zlokalizowane były przede wszystkim w większych ośrodkach miejskich (Zgorzelec, Słubice) i w otoczeniu targowisk przygranicznych (Osinów Dolny, Krajnik Dolny). Stanowiły także około połowy firm w Przewozie i Olszynie. Natomiast po stronie niemieckiej największy udział miały podmioty świadczące usługi gastronomiczne i zakwaterowania, funkcjonujące głównie w większych ośrodkach miejskich, takich jak Görlitz, Frankfurt nad Odrą oraz uzdrowiskowych, np. Bad Muskau, a handel stanowił przeważający rodzaj działalności dla niespełna 19% podmiotów i także koncentrował się w miastach przygranicznych (Görlitz, Bad Muskau, Guben). Istotnym rodzajem działalności związanym z granicą, szczególnie po polskiej stronie, były kantory (sekcja K), znajdujące się przy ważnych szlakach transgranicznych (Zgorzelec, Olszyna, Świecko). Wśród firm polskich odnotowano także ponad dziesięcioprocentowy udział podmiotów z sekcji pozostałej działalności usługowej, przy czym były to główne salony fryzjerskie działające w znaczących miejscowościach przygranicznych (np. Zgorzelec), a także usługi zakwaterowania i gastronomii, przy czym nie stwierdzono wyraźniej koncentracji przestrzennej tego rodzaju działalności w żadnej z polskich miejscowości. Administracja publiczna była przeważającą formą działalności w Kostrzynie, co wynikało z funkcjonowania w budynkach po byłym

⁷ Handel w ramach targowisk przygranicznych nie był zaliczany do działalności gospodarczej w otoczeniu miejsc przekraczania granicy.



Ryc. 4. Struktura rodzajowa działalności gospodarczej prowadzonej w otoczeniu miejsc przekraczania granicy polsko-niemieckiej według sekcji PKD (w% firm z danego kraju)
Type structure of economic activity conducted in the vicinity of border-crossing places on the Polish-German border by PKD section (as % of firms from the given country)

przejściu granicznym m.in. tamtejszego Urzędu Miejskiego, natomiast po stronie niemieckiej ten rodzaj działalności odgrywał ważną rolę w otoczeniu byłego przejścia drogowego w Pomellen.

Analizując firmy zlokalizowane w budynkach, które do 2007 r. pełniły funkcje graniczne, struktura rodzajowa kształtowała się zdecydowanie odmiennie. Ponad połowa tego typu budynków była użytkowana i działalność prowadziło w nich 23% wszystkich firm zlokalizowanych w najbliższym otoczeniu granicy (w tym po polskiej stronie funkcjonowało 49 firm, po niemieckiej – 19). Największą ich liczbę stwierdzono na byłych przejściach w Olszynie (14 firm), Świecku (10), Ludwigsdorf (9) i Pomellen (7), co wynikało z faktu lokalizacji przy połączeniach autostradowych. Częstsze było również wykorzystywanie pod działalność gospodarczą budynków zlokalizowanych na byłych przejściach granicznych, do których prowadzą drogi krajowe (Kostrzyn – 7, Osinów Dolny – 5, Gubinek, Rosówek, Lubieszyn, Świnoujście – po 2 firmy) aniżeli wojewódzkie (regionalne), lokalne czy też pieszo-rowerowe (Gozdowice – 2, pojedyncze firmy w Gryfinie, Radomierzycach, Görlitz, Bad Muskau, Ahlbeck i Krzewinie).

Pod względem rodzaju prowadzonej działalności w budynkach, które wcześniej pełniły funkcje graniczne, po polskiej stronie zdecydowanie dominowały podmioty związane z działalnością finansową, handlową oraz administracją publiczną. Kantory występowały przy ważnych połączeniach drogowych o kategorii międzynarodowej i krajowej (Olszyna, Świecko, Lubieszyn, Ludwigsdorf), działalność handlowa koncentrowała się na byłych przejściach zlokalizowanych w miejscowościach targowiskowych (Osinów Dolny, Lubieszyn) oraz w otoczeniu ważnych obiektów infrastruktury transportowej, takich jak zjazdy z autostrady (Olszyna, Ludwigsdorf), czy dworce kolejowe (Krzewina). Natomiast na cele administracji publicznej (policja, urząd celny, urzędy miejskie i gminne) najczęściej wyko-

rzystywane były budynki byłych przejść zlokalizowanych na trasach o znaczeniu międzynarodowym (Olszyna, Świecko, Ludwigsdorf, Pomellen), na obszarze miast przygranicznych (Görlitz, Bad Muskau) lub też w innych miejscach w wyniku decyzji podjętych odgórnie (Gubinek, Kostrzyn, Rosówek, Świnoujście, Ahlbeck). Pozostałe rodzaje działalności w budynkach dawnych przejść granicznych po polskiej stronie to: muzea (Kostrzyn, Gozdowice), centrum rekreacyjno-turystyczne (Radomierzyce) oraz salony gier (Olszyna), bary i hotele (Olszyna), informacja turystyczna (Kostrzyn, Gozdowice), a ponadto również przedszkola (Kostrzyn), magazyny (Gubinek) i przedsiębiorstwa związane z gospodarką komunalną (Rosówek). Natomiast po stronie niemieckiej były to podmioty prowadzące magazyny (Pomellen), zajmujące się spedycją (Ludwigsdorf), sprzedażą winiet (Ludwigsdorf) oraz bary i agencje nieruchomości (Pomellen).

W kontekście specyfiki aktywności gospodarczej na pograniczu polsko-niemieckim należy wspomnieć o funkcjonowaniu targowisk przygranicznych, których występowanie jest charakterystyczną cechą polskiej strony granicy. Zaczęły one powstawać z początkiem lat 90. XX w. na skutek stopniowego otwierania granicy oraz znacznych różnic w dostępności i w cenach produktów oraz usług. Handel przygraniczny miał zasadnicze znaczenie dla funkcjonowania polskiego pogranicza w okresie transformacji (Ciok, 2004), natomiast całkowite otwarcie granicy w 2007 r., zmniejszenie się dysproporcji cenowych między Polską i Niemcami, a także powstanie centrów handlowych w bezpośredniej bliskości granicy, doprowadziło do zmniejszenia liczby osób zainteresowanych zakupami na targowiskach (Kulczyńska, 2010). W związku z tym część z nich zlikwidowano (np. w Zgorzelcu), inne natomiast pomimo zmieniających się warunków w dalszym ciągu działają. Na podstawie inwentaryzacji stwierdzono, że funkcjonowały one w polskich miejscowościach połączonych komunikacyjnie z większymi miastami niemieckimi – Sieniawka, Łęknica, Osinów Dolny (do 200 m od przejścia) oraz Porajów, Zasięki i Krajnik Dolny – nastawionych głównie na klientów niemieckich, bądź w ważniejszych ośrodkach pogranicza w Polsce (Gubin, Słubice, Kostrzyn, Lubieszyn), gdzie istotny był także popyt lokalny, a także w miejscowościach turystycznych – Świnoujściu oraz Ahlbeck (jedyne targowisko przygraniczne po niemieckiej stronie). Występowanie targowisk w dalszym ciągu oddziałuje na przestrzeń gospodarczą pogranicza, w niektórych przypadkach sprzyjając powstawaniu firm w ich otoczeniu i jednocześnie w pobliżu miejsc przekraczania granicy (np. w Krajniku Dolnym). Natomiast w innych miejscowościach, absorbując znaczną część popytu, ograniczają możliwości działania podmiotów gospodarczych w bezpośredniej bliskości granicy (np. Sieniawka, Zasięki, Łęknica). W obu jednakże przypadkach ich rola w rozwoju gospodarczym pogranicza jest znacznie mniejsza niż w latach 90. XX w.

Podsumowanie

Przynależność Polski do Unii Europejskiej oraz układu z Schengen zasadniczo zmieniła funkcjonowanie obszarów przygranicznych. Utworzono nowe miejsca przekraczania granicy, wyremontowano istniejące oraz zagospodarowano obszary położone w ich bezpośredniej bliskości. Biorąc pod uwagę uzyskane wyniki badań wybranych cech zagospodarowania oraz aktywności gospodarczej w otoczeniu miejsc umożliwiających przekraczanie granicy polsko-niemieckiej wskazać można kilka wyraźnych prawidłowości, zarówno w odniesieniu do ich rodzaju i lokalizacji, jak i w zakresie porównania strony polskiej i niemieckiej.

Charakterystyczne jest, iż mimo otwartości granicy powstało relatywnie niewiele nowych miejsc umożliwiających jej przekraczanie, a większość z nich pojawiła się na krótkim odcinku w północnej części pogranicza od Pargowa do wybrzeża (gdzie, za wyjątkiem Zalewu Szczecińskiego, granica biegnie lądem). Wynika to bezpośrednio z faktu, iż granica w większości swojej długości biegnie nurtem względnie szerokich rzek, co utrudnia (głównie ze względu na wysokie koszty budowy przeprawy mostowej) tworzenie większej liczby połączeń lokalnych (jak np. na granicy polsko-czeskiej). W efekcie przez około połowę badanych miejsc przekraczania granicy przebiega droga krajowa lub międzynarodowa, a prawie wszystkie mają nawierzchnię utwardzoną.

Obiekty graniczne przestały pełnić swoje funkcje kontrolne, niemniej jednak w przypadku około połowy byłych przejść elementy infrastruktury granicznej w dalszym ciągu występowały. Na największych przejściach, zwłaszcza zlokalizowanych przy połączeniach autostradowych, większość z nich nadal istniała. Z funkcją transportową wiąże się fakt, iż najczęściej występującymi elementami infrastruktury granicznej były parkingi przygraniczne i pasy do odprawy celnej, w dalszym ciągu wykorzystywane jako miejsca postojowe. Natomiast elementy o ściśle określonej roli, jak wagi, szlabany i wiaty graniczne występowały jedynie sporadycznie. Największe były przejścia graniczne związane z przebiegiem autostrad (i w mniejszym stopniu dróg krajowych) wyróżniały się również pod względem zabudowy, która w większości została tam w całości pozostawiona. Kolejnym wyróżniającym się typem były miejsca przekraczania granicy zlokalizowane w bezpośredniej bliskości najważniejszych miast pogranicza, a szczególnie miasta podzielone. Na byłych przejściach granicznych w Gubin-Guben oraz Frankfurt (Oder)-Słubice przeprowadzono całkowity demontaż infrastruktury granicznej, brak jest też zabudowań po byłych przejściach⁸. Miasta podzielone zdecydowanie wyróżniają się także pod względem liczby firm zlokalizowanych w pobliżu miejsc przekraczania granicy.

Porównując obie strony granicy pod względem badanych cech można stwierdzić, iż różnice były niewielkie i w największym stopniu dotyczyły zabudowy, co wiązało się ze zdecydowanie większą jej liczbą po polskiej stronie. Przy czym, co charakterystyczne, wykorzystanie było na podobnym poziomie – jedynie połowa budynków była użytkowana. Świadczy to o trudności we wprowadzaniu innych funkcji w nowych realiach występujących na pograniczu, zarówno po polskiej jak i po niemieckiej stronie. Natomiast pewne zróżnicowanie było widoczne pod względem rodzaju nowych funkcji – po polskiej stronie budynki najczęściej były wykorzystywane na potrzeby działalności handlowo-usługowej, a po niemieckiej administracji publicznej (m.in. policja, urzędy celne), a także jako magazyny itp. Nowe funkcje z reguły pojawiły się na byłych przejściach zlokalizowanych w miastach (np. Urząd Miasta w Kostrzynie nad Odrą), a jej brak w głównej mierze wiązał się ze znacznym oddaleniem od miejscowości przygranicznych.

Pod względem aktywności gospodarczej prowadzonej w pobliżu miejsc przekraczania granicy, biorąc pod uwagę polską i niemiecką stronę, zaobserwowano zarówno podobieństwa jak i różnice. Po polskiej stronie było więcej firm, działały tutaj także przygraniczne targowiska. Wynikało to m.in. z odmiennej od niemieckiej struktury handlu charakteryzującej się większą liczbą małych placówek, różnic cenowych pomiędzy Polską a Niemcami (Dołzbłasz i Raczyk, 2012; Dołzbłasz, 2015), a w przypadku targowisk dodatkowo także specyfiką polskiego popytu oraz wyraźnym nastawieniem na klientów niemieckich. Pod

⁸ Biorąc pod uwagę także pozostałe miasta, należy wspomnieć, iż większa liczba tego rodzaju budynków pozostała jedynie w Kostrzynie nad Odrą.

względem rodzaju działalności wśród firm polskich dominował handel detaliczny, natomiast wśród niemieckich – zakwaterowanie i gastronomia. W grupie podmiotów prowadzących działalność w budynkach byłych przejść granicznych, które stanowiły niespełna ¼ wszystkich badanych firm, struktura była odmienna, a przy tym specyficzna dla miejsc przekraczania granicy, były to bowiem głównie organy administracji publicznej, kantory oraz sklepy detaliczne. Do głównych czynników wpływających na lokalizację działalności gospodarczej w najbliższym otoczeniu granicy, zarówno w odniesieniu do polskiej, jak i niemieckiej strony, należy zaliczyć bliskość centrów miast przygranicznych (w tym szczególnie miast podzielonych), dobre warunki komunikacyjne (położenie przy autostradach i drogach krajowych) oraz wynikającą z nich większą częstość przekroczeń granicy.

Istotny wpływ na zagospodarowanie terenów po byłych przejściach granicznych na granicy polsko-niemieckiej ma z pewnością ich struktura własności. W przypadku Polski jest ona bardzo skomplikowana. Wynika to m.in. z przekazania mienia przejść (własność skarbu państwa) w zarząd właściwym wojewodom, a po wejściu do strefy Schengen i likwidacji Zarządów Przejść Granicznych w 2009 r. (gospodarstwa pomocnicze urzędów wojewódzkich), przejścia w zarząd starostów powiatów przygranicznych. Funkcjonując już w realiach granicy wewnętrznej strefy Schengen nieruchomości były m.in. sprzedawane i wynajmowane podmiotom prywatnym bądź też komunalizowane. Należy przy tym zwrócić uwagę, iż w Polsce brak było systemowego rozwiązania odnośnie wykorzystania obszarów byłych przejść granicznych (np. z punktu widzenia rozwoju lokalnego). Działania dotyczące poszczególnych przejść podlegały indywidualnym ustaleniom, a analiza ich przebiegu i efektów, w tym struktury własności i uwarunkowań obecnego stanu, wymagałaby szczegółowych, odrębnych badań, stąd w niniejszej pracy nie była uwzględniona.

Zasady wewnętrznej granicy Schengen tworzą korzystne warunki dla rozwoju przestrzennego pogranicza, w tym wzrostu przepuszczalności oraz liczby i jakości powiązań, co w efekcie długofalowym może przyczynić się do zmniejszenia roli granicy jako bariery. Otwarta granica sprzyja rozwojowi potencjałów obszarów przygranicznych, w tym także w kontekście rozwoju przestrzennego. Jednakże czy i jak zostaną one wykorzystane zależy od różnorodnych czynników, z których wiele ma wymiar lokalny, bardzo ważny dla osiągnięcia praktycznych efektów (Bufon, 2008). W przypadku granicy polsko-niemieckiej konsekwencje otwartości są w znacznym stopniu ograniczane przez jej cechy fizyczne tj. rzeczny charakter. Takie warunki powodują, iż możliwości integracji pogranicza, szczególnie w kontekście przestrzennym, są znacznie ograniczone.

Artykuł przygotowany częściowo w ramach realizacji projektu 2018/31/B/HS4/00550 „Stabilność współpracy transgranicznej na przykładzie pograniczy Polski”, finansowanego przez Narodowe Centrum Nauki.

Piśmiennictwo

- Agnew J., Mitchell K., Toal G., 2003, *Introduction*, [w:] J. Agnew, K. Mitchell, G. Toal (red.), *A Companion to Political Geography*, Blackwell, Oxford, s. 1–9.
- Anderson J., O’Dowd L., 1999, *Borders, Border Regions and Territoriality: Contradictory Meanings, Changing Significance*, *Regional Studies*, 33, 7, s. 59–604.

- Anisiewicz R., Palmowski T., 2014, *Small border traffic and cross-border tourism between Poland and the Kaliningrad Oblast of the Russian Federation*, *Quaestiones Geographicae*, 2, s. 79–86.
- Bański J., 2010, *Granica w badaniach geograficznych – definicja i próba klasyfikacji*, *Przegląd Geograficzny* 82, 4, s. 489–508.
- Bufon M., 2008, *The Schengen regime and the new EU's internal and external boundaries in Central-Eastern Europe*, *Romanian Review on Political Geography*, 10, 2, s. 15–28.
- Chojnicki Z., 1999, *Uwarunkowania rozwoju regionu nadgranicznego. Koncepcje i założenia teoretyczne*, [w:] *Podstawy metodologiczne i teoretyczne geografii*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, s. 355–377.
- Ciok S., 1990, *Problematyka obszarów przygranicznych Polski Południowo – Zachodniej. Studium społeczno-ekonomiczne*, *Acta Universitatis Wratislaviensis*, 1155, *Studia Geograficzne*, 68, PWN Warszawa – Wrocław.
- Ciok S., 1995, *Wpływ zmian funkcji granicy na przeobrażenia w polsko-niemieckiej strefie przygranicznej*, [w:] *Polska i jej współdziałanie transgraniczne z sąsiadami*, *Biuletyn*, 10, 12, IGIPZ PAN, Warszawa.
- Ciok S., 2004, *Pogranicze polsko-niemieckie. Problemy współpracy transgranicznej*, *Acta Universitatis Wratislaviensis*, 2603, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław.
- Dołzbłasz S., 2015, *Symmetry or asymmetry? Cross-border openness of service providers in Polish-Czech and Polish-German border towns*, *Moravian Geographical Reports*, 23, 1, s. 2–12.
- Dołzbłasz S., 2017, *Sieci współpracy transgranicznej na pograniczach Polski*, *Rozprawy Naukowe IGiRR*, 40, Uniwersytet Wrocławski.
- Dołzbłasz S., Raczyk A., 2012, *Transborder openness of companies in a divided city. Zgorzelec/Görlitz case study*, *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 103, 3, s. 347–361.
- Eberhardt P., 2013, *Linia Odry i Nysy Łużyckiej jako zachodnia granica Polski – postulaty i urzeczywistnienie*, [w:] P. Eberhardt (red.), *Studia nad geopolityką XX wieku*, *Prace Geograficzne*, 242, IGIPZ PAN, Warszawa.
- Furmankiewicz M., 2000, *Ocena zagospodarowania otoczenia polsko-czeskich drogowych przejść granicznych*, [w:] Z. Mikołajewicz (red.), *Uwarunkowania i strategie rozwoju regionalnego w procesach integracji europejskiej*, Opole, s. 407–420.
- Granice RP, 2008, Komenda Głównej Straży Granicznej, <https://www.strazgraniczna.pl/pl/granica/granice-rp/1910,Granice-RP.html> (01.07.2019).
- Jackiewicz Z., 1998, *Wojska Ochrony Pogranicza 1945 – 1991. Krótki informator historyczny*, Kętrzyn.
- Kałuski S., 2017, *Blizny historii. Geografia granic politycznych współczesnego świata*, Wydawnictwo Akademickie Dialog, Warszawa.
- Kindler E., Matejko E., 2008, *Monitoring przejść granicznych Unii Europejskiej, Raport z badań*, Fundacja im. Stefana Batorego, Warszawa.
- Kolosov V., Więckowski M., 2018, *Border changes in Central and Eastern Europe: An introduction*, *Geographia Polonica*, 91, 1, s. 5–16.
- Komornicki T., 1999, *Granice Polski. Analiza zmian przenikalności w latach 1990–1996*, *Geopolitical Studies*, 5, IGIPZ PAN, Warszawa.
- Komornicki T., 2004, *Przemiany przenikalności polskich granic latach 1990 – 2002*, [w:] T. Markowski (red.), *Przestrzeń w zarządzaniu rozwojem regionalnym i lokalnym*, *Biuletyn KPZK PAN*, 211, s. 391–406.
- Komornicki T., Wiśniewski R., 2017, *Border traffic as a measure of trans-border relations*, *Transport Geography*, *Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft*, 159, Wien, s. 151–172.

- Koschatzky K., 2000, *A river is a river – cross-border networking between Baden and Alsace*, European Planning Studies, 8, 4, s. 429–449.
- Kulczyńska K., 2010, *The Gubin-Guben transborder urban complex as an arena of consumer behavior*, Bulletin of Geography Socio-Economic Series, 14, s. 79–89.
- Kulczyńska K., 2018, *Zachowania przestrzenne konsumentów w miastach podzielonych polsko-niemieckiego i polsko-czeskiego obszaru przygranicznego*, Wydawnictwo Naukowe UAM, Poznań.
- Martinez O.J., 1994, *Border People. Life and Society in the U.S.-Mexico borderlands*, The University of Arizona Press, Tuscon&London.
- Miltiadou M., Bouhouras E., Basbas S., Mintsis G., Taxiltaris C., 2017, *Analysis of border crossings in South East Europe and measures for their improvement*, Transportation Research Procedia, 25, s. 603–615.
- Newman D., 2003, *Boundaries*, [w:] J. Agnew, K. Mitchell, G. Toal (red.), *A Companion to Political Geography*, Blackwell, Oxford, s. 123–137.
- Newman D., Paasi A., 1998, *Fences and Neighbours in the Postmodern World: Boundary Narratives in Political Geography*, Progress in Human Geography, 22, s. 186–207.
- Nicol H.N., Minghi J., 2005, *The Continuing Relevance of Borders in Contemporary Contexts*, Geopolitics, 10, 4, s. 680–687.
- Otok S., 2007, *Geografia polityczna*, PWN, Warszawa.
- Popescu G., 2011, *Bordering and ordering in the twenty-first century: Understanding borders*, Rowman&Littlefield, Lanham.
- Powęska H., 2016, *Handel przygraniczny w warunkach zmian przenikalności granicy*, Wydawnictwo SGGW, Warszawa.
- Prescott V., Triggs G.D., 2008, *International Frontiers and Boundaries. Law, Politics and Geography*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden-Boston.
- Prochowicz J., 2006, *Granice Polski po II wojnie światowej. Granica zachodnia*, [w:] *Problemy Ochrony Granic*, Biuletyn, 35, s. 7–20.
- Raczyk A., Dołzbłasz S., Leśniak-Johann M., 2012, *Relacje współpracy i konkurencji na obszarze pogranicza polsko-niemieckiego*, Gaskor, Wrocław.
- Rietveld P., 2012, *Barrier Effects of Borders: Implications for Border Crossing Infrastructures*, European Journal of Transport and Infrastructure Research, 12, 2, s. 150–166.
- Rosik P., 2012, *Dostępność lądowa przestrzeni Polski w wymiarze europejskim*, Prace Geograficzne 233, IGIPIZ PAN, Warszawa.
- Sobczyński M., 2008, *Zmienność funkcji granic międzynarodowych na ziemiach polskich od czasów Rzeczypospolitej Szlacheckiej do przystąpienia Polski do układu z Schengen*, [w:] P. Eberhardt (red.), *Problematyka geopolityczna ziem polskich*, Prace Geograficzne, 218, IGIPIZ PAN, Warszawa, s. 29–54.
- Spierings B., van der Velde M., 2008, *Shopping, borders and unfamiliarity: consumer mobility in Europe*, Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie, 99, 4, s. 497–505.
- Szejgiec B., Wiśniewski R., 2008, *Struktura i wielkość ruchu granicznego na granicy polsko-ukraińskiej*, [w:] *Europa bez granic – nowa jakość przestrzeni*, Rozprawy Naukowe IGIPIZ UW, 4, s. 121–129.
- Werwicki A., Powęska H., 1993, *Rejony przejść granicznych jako obszary koncentracji handlu i usług – granica zachodnia*. Biuletyn IGIPIZ PAN, 1, s. 61–85.
- Więckowski M., 2004, *Przyrodnicze uwarunkowania kształtowania się polsko-słowackich więzi transgranicznych*, Prace Geograficzne, 195, IGIPIZ PAN, Warszawa.

- Więckowski M., 2010, *Turystyka na obszarach przygranicznych Polski*, Prace Geograficzne, 224, IGiPZ PAN, Warszawa.
- Więckowski M., Michniak D., Bednarek-Szczeptańska M., Chrenka B., Ira V., Komornicki T., Rosik P., Stępnik M., Székely V., Śleszyński P., Świątek D., Wiśniewski P., 2012, *Pogranicze polsko-słowackie. Dostępność transportowa a turystyka*, IGiPZ PAN, Slovenská Akadémia Vied, Geografický Ústav, Warszawa – Bratislava.

Dokumenty i akty prawne (<http://isap.sejm.gov.pl/>, 01.07.2019):

- Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Federalnej Niemiec o małym ruchu granicznym*, Monitor Polski, 2003, nr 37, poz. 524.
- Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Federalnej Niemiec o przejściach granicznych*, Monitor Polski, 2003, nr 37, poz. 526.
- Zarządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych w sprawie ogłoszenia przejść granicznych przeznaczonych dla ruchu granicznego*, Monitor Polski, 1962, nr 8, poz. 26.
- Zarządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych zmieniające zarządzenie w sprawie ogłoszenia przejść granicznych*, Monitor Polski, 1964, nr 68 poz. 317.
- Zarządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych w sprawie przejść granicznych przeznaczonych dla ruchu granicznego*, Monitor Polski, 1975, nr 26, poz. 161.

Summary

A basic research topic taken up within the framework of border studies concerns the function of political borders, as well as changes therein over time. As a matter of special importance is then the location of border crossing points and the character of their immediate surroundings, much depends on the analysis of transformations these areas undergo, in line with shifting formal and legal circumstances, as well as in terms of infrastructure and socio-economic conditions. Poland's 2007 accession to the EU's Schengen Agreement obviously had a number of major consequences in this respect, not least along the Polish-German border where border posts underwent formal liquidation, and the border could theoretically be crossed along its entire length. The rules applying to an internal Schengen border are known to favour spatial development in border areas, as permeability increases and there may be a long-term trend for the role of a border as a barrier to decline. Certainly, an open border is conducive to the development of potential in a border area, while whether and how this will be taken advantage of is seen to depend on various factors. Notably, the local dimension would seem to be of great importance to the achievement of practical effects (Bufon, 2008).

The work detailed here has had as its main aims the identification of the spatial-development features characterising crossings along the Polish-German border, and the analysis of economic activity in their immediate vicinity, under the circumstances of a now-open internal border within the Schengen Area. The analysis covered areas surrounding the formal border crossings abolished on 21.12.2007, as well as new places in which organised crossings began to take place (along roads, walking or cycle paths or railway lines). This scope of interest led to a field inventory of 47 areas on both the Polish and German sides, at which a border crossing was made possible by roads ($n = 29$),

or along cycle or walking paths ($n = 18$). Rail connections and river crossings were in fact excluded from further considerations.

Data obtained allowed for an identification of key regularities as regards the maintenance of border infrastructure, the reuse of the buildings of former border posts, road infrastructure, and numbers and type structure where operating companies were concerned. The newly-created border-crossing points were mainly seen to locate along the section of border between Pargów and the coast of the Szczecin Lagoon, as well as in the Świnoujście area (where the boundary does not run along rivers). We further established that, at half of the former crossings examined, some elements of border infrastructure had been maintained (be these road lanes for customs clearance, customs office or canopies). Interestingly, use was being made of only half the former border-post buildings, on both the Polish and German sides. Where new designations of activity were present, a degree of diversification was visible. While on the Polish side, activity was mainly commercial and service-related, on the German side buildings in question mostly (still) served the needs of public administration (e.g. as police stations or customs offices), or else had been assigned to warehousing and so on. However, buildings had mainly taken on new functions where the former border crossings were located in cities or along motorways.

Our results show clearly how difficult it may still prove to introduce new functions in the reality of an open, internal Schengen Area border. And where the vicinity of border crossing points is concerned, economic activity is again differentiated, with a clearly larger number of companies set up on the Polish side. In transboundary urban areas, it was retailers that proved dominant on the Polish side of the border, while accommodation and gastronomy services prevailed over in Germany.

The study offers grounds for a perhaps-surprising conclusion that, given the conditions under which the Polish-German border still functions, a formal status as open does not preclude significant limitations still being imposed on the possibilities for borderland integration, in a spatial context in particular.